



## Sitzungsvorlage 2021/167

Verfasser:  
Stadtplanungsamt, Timo Nordmann

Stand: 08.06.2021

Az.

Beteiligung:

Gemeindeverwaltungen des GMS, Ingenieurbüro Bernard

Gemeinderat	28.06.2021	öffentlich
Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental	15.07.2021	öffentlich

## Verkehrsentwicklungsplan Mittleres Schussental - Beschlussfassung

### Beschlussvorschlag:

1. Dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan mit seinen Maßnahmen wird im Grundsatz zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die Maßnahmen zu konkretisieren, zu planen und umzusetzen.
3. Dabei stehen die Maßnahmen (insbesondere zum ÖPNV) unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Sie sind entsprechend der Priorität für die kommenden Haushaltsjahre zu veranschlagen und den jeweiligen Gemeinderäten zur weiteren Entscheidung vorzulegen.

## Sachverhalt:

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde seit 2017 in einem langjährigen Prozess erarbeitet.

Als Vorgabe für die Verwaltung wurden von Seiten der Politik die Ziele „Stärkung des Umweltverbunds“ und „CO<sub>2</sub> neutrales Schussental“ für den Verkehrsentwicklungsplan beschlossen.

Vor allem die Grundlagenermittlung mit Haushaltsbefragung, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbefragungen, Verkehrszählungen und weiteren Erhebungen, unter anderem auch das Crowdmapping, war ein langwieriger aber nötiger Prozess, um gute Bestandsdaten zu erhalten und ein Verkehrsmodell aufzustellen. Zusätzlich wurde eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt.

In jeder Kommune wurden drei Workshops organisiert mit dem Ziel ein Leitbild für den Verkehr der Zukunft und dessen Maßnahmen zur Zielerreichung zu erarbeiten. Weiterhin wurden Workshops mit Jugendlichen, der Altersgruppe 60+, Unternehmen und den Nachbarkommunen abgehalten.

Aus all diesen unterschiedlichen Formaten und Erhebungen wurden insgesamt 1.600 Beiträge eingesammelt. Weiterhin wurden aus der Haushaltsbefragung fast 10.500 Kommentare ausgewertet.

Daraus ergaben sich für die verschiedenen Verkehrsarten viele verschiedene Anregungen. Auffallend war, dass vor allem beim ÖPNV viele Anregungen und Defizite genannte wurden. Daher hat die Projektgruppe sich dafür ausgesprochen den ÖPNV näher zu beleuchten. Insgesamt wurden daraufhin drei Expertenworkshops ÖPNV durchgeführt, die vor allem dazu beitrugen, die Maßnahmen im ÖPNV zu verifizieren.

Im Laufe des Verfahrens wurden mehrere Szenarien entwickelt. Ausgehend vom Bestand 2017, über ein Basisszenario 2030, wurde ein Vorzugsszenario 2030, in welchem die erarbeiteten Maßnahmen eingespeist wurden (siehe Kapitel 9, Kurzfassung), erstellt.

### Bestandsszenario 2017:

Ins Bestandsszenario sind alle Zählungen und Erhebungen, inklusive der Haushaltsbefragung eingeflossen. Weiterhin auch die bestehenden Strukturdaten, wie Altersstruktur, etc. Ein berechnetes Bestandsszenario 2020 (inklusive B30 Süd neu) wird mit der Endfassung geliefert.

### Basisszenario 2030:

In diesem Basisszenario wurde die zukünftige Entwicklung der Raumschaft berücksichtigt. Die von den Kommunen gemeldeten Strukturdaten und voraussichtlichen realisierten Wohn- und Gewerbegebieten bis 2030 wurden in das Verkehrsmodell integriert. Die durch die Realisierung dieser Gebiete zu erwartenden Verkehre wurden im Verkehrsmodell errechnet.

### Vorzugsszenario 2030:

Wie oben schon beschrieben sind in diesem Szenario die durch den Prozess und in der Projektgruppe abgestimmten Maßnahmen hinterlegt. Allerdings können die sogenannten „weichen“ Maßnahmen, wie z.B. „Runder Tisch Interkommunale Mobilität“, im Verkehrsmodell nicht abgebildet werden.

Wichtig ist, dass nur die Umsetzung des Gesamtpakets zu diesem Vorzugsszenario führen kann, da sich die Verkehrsarten gegenseitig beeinflussen. Sollte z.B. der ÖPNV nicht in dem Maße wie vorgeschlagen umgesetzt werden, wird dies Auswirkungen auf die zurückgelegten Wege aller anderen Verkehrsarten (MIV, Radfahren, Fußgänger) haben. So ist zu befürchten, dass der MIV signifikant und der Rad- und Fußverkehr ein wenig im Modalsplit zunehmen werden. Dies hätte somit direkte negative Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz.

### **Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan:**

Die Maßnahmen im Verkehrsentwicklungsplan sind jeweils als Maßnahmvorschläge zu verstehen, um die im Verkehrsentwicklungsplan genannten Ziele („Stärkung des Umweltverbunds“ und CO<sub>2</sub>-neutrales Schussental) zu erreichen. Der Planungsgrad des Verkehrsentwicklungsplans ist mit der des Flächennutzungsplans zu vergleichen.

Beispiel:

Im Verkehrsentwicklungsplan wird die Maßnahme „Erstellung eines Radverkehrskonzepts“ vorgeschlagen. Diese übergeordnete und konzeptionelle Ebene hat vor allem die Maßnahmen der übrigen Verkehrsträger im Blick.

Die Erstellung des Radverkehrskonzepts, welches sich wie bekannt derzeit in der Aufstellung befindet, schlägt an konkreten Stellen aufgrund von Defiziten im erstellten Radnetz Maßnahmen vor, welche dann konkret vor Ort in einer Planung für diese Maßnahme münden.

Der Verkehrsentwicklungsplan muss daher als konzeptionelle Planung verstanden werden. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt entweder jeder einzelnen Kommune als Straßenbaulastträger (z.B. „Grüne Welle für den Radverkehr“ oder „Verkehrsberuhigung“) oder aber in der Gesamtheit aufgrund überregionaler Themen dem GMS („ÖPNV-Konzept, bzw. vertiefte Planung der Linienführungen“, „Radverkehrsbeauftragter GMS“ oder „Gesamtkonzept GMS für Mobilitätsstationen“, etc.).

### **Radverkehr:**

Innerhalb der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans sind viele Anregungen zum Themenfeld Radverkehr aufgekommen. Da das Ziel Stärkung des Umweltverbundes dem Verkehrsentwicklungsplan zu Grunde liegt, kommt den Maßnahmen des Radverkehrs eine große Bedeutung zu.

Eine Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen sind schon im Vorgriff des Beschlusses zum Verkehrsentwicklungsplan begonnen worden (Radschnellweg, Radverkehrskonzept, Radschulwegpläne oder Bikesharing).

Hier gilt es die Umsetzung mit weiteren detaillierteren Konzepten zu verstetigen.

### **MIV:**

Durch die selbstgesteckten Ziele der politischen Gremien die „Stärkung des Umweltverbunds“ und ein „CO<sub>2</sub>-neutrales Schussental“ in den Vordergrund zu stellen, ist es wichtig im Bereich des motorisierten Individualverkehrs die CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebsformen im Zuge der kommunalen Möglichkeiten zu stärken (Ausbau von Ladeinfrastruktur), eine Bündelung des überörtlichen Verkehrs zu schaffen (Molldietetunnel, Umfahrung B33) und zu versuchen durch geeignete Maßnahmen kurze Wege, die unter 2 bis 5 Kilometern mit dem KFZ zurückgelegt werden, zu reduzieren. Wichtig in diesem Bereich ist, vor der Umsetzung von restriktiven Maßnahmen die Mobilitätsangebote zu schaffen, damit Alternativen zur Benutzung des KFZ auch vorhanden sind.

### **ÖPNV:**

Im Bereich des ÖPNV wurden wie oben beschrieben detaillierte Ansätze und Maßnahmen untersucht. Alle Maßnahmen gelten als Verbesserung des Umweltverbundes. Zur Stärkung des ÖPNV sind eine Taktverdichtung und eine neue Linienkonzeption notwendig. Die im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenden Maßnahmen sind als Grobmaßnahmen zu verstehen, die in einem detaillierten ÖPNV-Konzept, in dem auch weitere Belange (wie Kapazität der Bushaltestellen/ÖPNV-Hubs, Verortung neue Bushaltestellen neuer Linien, detaillierter Fahrplan um Umsteigebeziehungen darstellen zu können, Personal und Ressourcenaufwand, etc.) betrachtet werden müssen, erarbeitet werden.

Dieses detaillierte ÖPNV-Konzept wird im Zuge des Klimamobilitätsplans GMS, welcher mit einer 80% Landesförderung bezuschusst wird, aufgestellt.

Ein gut ausgebauter ÖPNV stellt das Rückgrat für eine angemessene Mobilität der Zukunft dar. Nur mit einem wesentlich verbesserten ÖPNV können die Klimaschutzziele erreicht werden.

Die Projektgruppe hatte sich entschieden die Kosten der dargestellten Maßnahmen als Orientierungswert darzustellen. Hierbei wurde darauf geachtet, dass ein Worstcase-Szenario berechnet wurde. Sowohl durch den geringen Eigenanteil mit 60% als auch die hohen Laufzeiten (7 Tage in der Woche der Werktagsfahrplan) kann davon ausgegangen werden, dass die angenommenen Kosten als Maximalkosten anzusehen sind.

Der Verteilungsschlüssel wurde aus Gründen der Praxistauglichkeit pro Personenkilometer dargestellt. Über den Verteilungsschlüssel ist abschließend im detaillierten ÖPNV-Konzept zu befinden.

In den Kosten sind Preise für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Flotte nicht eingerechnet, da es hierfür noch keine abschließenden Untersuchungen gibt, wie sich eine Flottenumstellung auf die Kosten pro Kilometer auswirken.

Wie im Beschlussvorschlag schon angegeben, soll der Verkehrsentwicklungsplan vorbehaltlich der Finanzierung des ÖPNVs verabschiedet werden. Dies ist notwendig, da wie oben beschrieben die angegebenen Kosten nur als Grobkosten angesehen werden können. Eine Detailplanung, in der die politischen Vertreter intensiv eingebunden werden müssen, um die Belange der einzelnen Kommunen klar zu kommunizieren, ist zwingend für eine Kostenberechnung notwendig.

### **Fußgänger:**

Im Bereich des Fußgängerverkehrs sind vor allem Maßnahmen erarbeitet worden, die darauf abzielen, den Fußgänger ohne hohe Zeitverluste (Warten an Ampeln) direkt (Reduzierung von Umwegen, direkte Wegführung) zu führen. Auch die Verbesserung der sozialen Sicherheit wurde als wichtiger Punkt herausgearbeitet. Durch die Verortung des Crowdmappings wird jede Kommune einen Lageplan bekommen, in dem die Bereiche sinnvoller Maßnahmen dargestellt sind.

### **Übergreifende Maßnahmen:**

Übergreifende Maßnahmen sind vor allem Maßnahmen, die zur aktiven Bewusstseinsbildung für eine zukunftsorientierte, emissionsfreie Mobilität notwendig sind. Hier sind vor allem der Austausch mit Unternehmen und den Nachbarkommunen und der Landkreise zu nennen, um weiter an dem Thema zu arbeiten. Auch die Evaluation ist für die Weiterentwicklung des Verkehrs im Mittleren Schussental von Bedeutung.

### **Priorisierung:**

Die Priorisierung erfolgte anhand von drei Kriterien, die anhand der Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan erstellt worden sind.

1. Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit
2. CO<sub>2</sub>-neutrales Schussental
3. Stärkung des Umweltverbunds

Die Priorisierung kann sich durchaus innerhalb der weiteren Bearbeitung und Vertiefung durch Teilkonzepte je Kommune verändern. Um die Ziele annähernd zu erreichen ist das Zusammenspiel aller Maßnahmen erforderlich. Hierfür muss neben den erforderlichen Teilkonzepten auch die Realisierung von Maßnahmen im Blick behalten werden. Viele der im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Maßnahmen sind den einzelnen Kommunen für die Umsetzung vorbehalten. Dabei ist die kommunale Verwaltung auf ihrer Gemarkung vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Symbiose mit anderen Konzepten für die Umsetzung verantwortlich. Der Verkehrsentwicklungsplan kann nur einen möglichen Weg zur Erreichung der angegebenen Ziele aufzeigen.

Durch die aufgeführten Maßnahmen ist mit einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von ca. 20% zum Bestandszenario 2017 zu rechnen. Weiterhin wird den Zielen des Landes Baden-Württemberg im GMS nähergekommen. Eine Verdoppelung des ÖPNV-Anteils und die Vorgabe, dass die Hälfte der

Wege mit eigener Muskelkraft zurückgelegt werden soll (Fußgänger 18%, Rad 31%) werden zwar knapp verfehlt, dennoch wäre bei der Umsetzung der Maßnahmen das selbsternannte Ziel „Stärkung des Umweltverbunds“ gegenüber dem Bestandsszenario 2017 durchaus deutlich Rechnung getragen.

#### **Kosten und Finanzierung:**

Da der Verkehrsentwicklungsplan ein übergeordnetes Konzept darstellt, sind unmittelbar keine Kosten zu verzeichnen. Die im Verkehrsentwicklungsplan dargestellten Maßnahmen sollen entweder durch die einzelnen Kommunen oder durch den GMS abgearbeitet werden (siehe Seite 570 ff.). Hierfür sind in den jeweiligen Haushalten Mittel für die kommenden Jahre einzustellen.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1: Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Endfassung