



Regionalverband
Südlicher Oberrhein

IM ZENTRUM DER TRINATIONALEN
METROPOLREGION
OBERRHEIN

DS PIA 14/17

Freiburg i. Br., 16.11.2017

Unser Zeichen: 51431

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 30.11.2017

TOP 3 (öffentlich)

Nachhaltiges Mobilitätskonzept Südlicher Oberrhein

hier: Aufstellung eines regionalen Verkehrsmodells

Referent: Dr.-Ing. Martin Kagerbauer, geschäftsführender Gesellschafter der INOVAPLAN GmbH

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

1.1 Der Planungsausschuss begrüßt die Zielsetzung, ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Region Südlicher Oberrhein zu erarbeiten.

1.2 Der Planungsausschuss beauftragt die Verbandsgeschäftsstelle,

- die konzeptionellen Arbeiten zu einem regionalen Verkehrsmodell als Basis eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts Südlicher Oberrhein in Zusammenarbeit mit interessierten Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie Kammern und Unternehmen in der Region weiter zu konkretisieren,
- Fördermöglichkeiten bei Bund oder Land auszuloten und zu beantragen.

2. Anlass und Begründung

Die räumliche Mobilität der Arbeitskräfte in der Region Südlicher Oberrhein nimmt seit Jahrzehnten ständig zu. Die Zahl der Pendler, nicht nur in und aus den großen Städten, ist regionsweit so hoch wie nie zuvor. Die gesamte Region verzeichnet gemäß Statistischem Landesamt Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren einen Anstieg der Pendlerzahlen von rund 23 Prozent. Gleichzeitig dehnen sich die Aktionsräume der Menschen auch beim Einkaufs- und Freizeitverhalten aus. Die Alltagsziele liegen heutzutage nicht mehr nur innerhalb einer Kommune, sondern in der Regel innerhalb einer Region. Diese Regionalisierung der Lebensweisen wird auch weiter zunehmen. Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen zeigt sich insbesondere in den beiden Oberzentren in einer alltäglichen massiven Verkehrsbelastung mit Stauproblemen, welche bei gleichbleibender Entwicklung auch verstärkt in den Randzonen der Verdichtungsräume und den Verdichtungsbereichen im Ländlichen Raum ankommen werden.

In den nächsten Jahren wird „Nachhaltige Mobilität“ auch in unserer Region das Megathema sein. Angesichts dieser Sachlage wurde die Verbandsgeschäftsstelle im Rahmen der zweitägigen Klausursitzung am 25./26.10.2016 gebeten, sich mit dem Thema eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts zu befassen und bestehende erste Überlegungen konzeptionell weiter zu konkretisieren.

Für die Erarbeitung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts ist es methodisch geboten, in einem ersten Schritt die notwendigen verkehrlichen Datengrundlagen zu ermitteln bzw. zu beschaffen. Ein sog. Regionales Verkehrsmodell stellt eine umfassende Datengrundlage für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept dar und bietet überdies zahlreiche weitere Anwendungsmöglichkeiten in anderen Handlungsfeldern des Regionalverbands.

In zwischenzeitlichen Abstimmungsgesprächen mit verschiedenen Städten und Landkreisen in der Region, konnte festgestellt werden, dass Verkehrsmodelle auch dort zur Anwendung kommen und die Basis für konkrete Mobilitätsprojekte darstellen:

- Die Stadt Freiburg erstellt in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Region Nahverkehr Freiburg (ZRF) aktuell ein Verkehrsmodell für das Gebiet des ZRF. Dieses umfasst neben der Stadt Freiburg die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen. Im Laufe des Jahres 2018 erfolgt in Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister die Erstellung des Modells, welches gezielt dazu eingesetzt werden soll, Klimaschutzaktivitäten der Stadt umzusetzen. Hierfür werden aufbauend auf dem aktuellen Verkehrsgeschehen Szenarien und Prognosen errechnet, welche die Erschließung neuer Wohngebiete, die Planungen zum Um- und Ausbau bestehender Straßen und die Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoß in der Stadt berechnen und visuell darstellen. Da sich das Gebiet des ZRF zu zwei Dritteln mit dem der Region deckt, soll in weiteren Gesprächen mit der Stadt Freiburg und dem ZRF geprüft werden, ob und wie ein regionales Verkehrsmodell auf den bereits vorhandenen Daten aufbauen könnte.
- Auch die Stadt Offenburg plant das städtische Verkehrsmodell aus dem Jahre 2006 zu aktualisieren. Die Vorarbeiten dazu wird die Technische Universität Dresden im Jahr 2018 im Rahmen von Haushaltsbefragungen durchführen. Die Erarbeitung eines regionalen Verkehrsmodells wird von der Stadt Offenburg explizit begrüßt, da ein städtisches Verkehrsmodell nicht die Datentiefe für das

Umland besitzt und somit kommunale Untersuchungsmöglichkeiten - insbesondere im Hinblick auf die Verlagerung des Ein- und Auspendlerverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel - an ihre Grenzen stoßen. Eine aufeinander abgestimmte Erstellung des städtischen und eines regionalen Verkehrsmodells kann darüber hinaus weitere Synergieeffekte ermöglichen. Welche zusätzlichen inhaltlichen und gegebenenfalls finanziellen Vorteile sich durch eine solche Verzahnung erzielen ließen, soll in weiteren Gesprächen mit der Stadt Offenburg geklärt werden.

- Der Ortenaukreis hat im Spätjahr 2016 begonnen ein „Verkehrskonzept Ortenau“ zu erarbeiten. Hierbei wurden zunächst Wünsche der Städte und Gemeinden abgefragt. Anschließend wurden in fünf Regionalkonferenzen (Achern, Kehl, Kinzigtal, Lahr und Offenburg) Schwerpunktthemen gebildet. Als Zwischenergebnis liegen nun verschiedene potenzielle Aus- und Neubauvorhaben sowie sonstige potenzielle Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vor. Es zeichnet sich ab, dass zur Priorisierung der Verkehrsprojekte eine einheitliche Datenbasis benötigt wird. Die Verbandsgeschäftsstelle hat dem Landrat des Ortenaukreises bereits Anfang 2017 zugesagt, die Arbeiten fachlich zu begleiten. Ein Verkehrsmodell für die gesamte Region könnte einen wesentlichen Beitrag zu einer Priorisierung von Infrastrukturvorhaben leisten und würde deshalb von der Verwaltung des Ortenaukreises sehr begrüßt.
- Die Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein sowie die Handwerkskammer Freiburg haben ihrerseits großes Interesse an der Erstellung eines Verkehrsmodells für die gesamte Region Südlicher Oberrhein bekundet. Für beide Kammern sind dabei insbesondere Fragen zu aktuellen und zukünftigen Stauschwerpunkten, Erreichbarkeiten von Gewerbegebieten sowie Infrastrukturkapazitäten (Auslastung von bedeutsamen Straßen für den Wirtschaftsverkehr, Bedarf an LKW-Parkplätzen an Autobahn und Bundesstraße) von Interesse. Ein regionales Verkehrsmodell könnte zudem als Instrument zur Bewertung von Unternehmensstandorten dienen.

3. Was ist ein Verkehrsmodell?

Im Allgemeinen wird in einem Verkehrsmodell das Verkehrsgeschehen in einem bestimmten Untersuchungsraum modellhaft abgebildet. Das Verkehrsgeschehen wird dabei im Ist-Zustand erstellt. Auf dieser Basis können dann Prognose-Zustände errechnet werden. Somit lassen sich Aussagen über Verkehrsbelastungen auf den Infrastrukturen unter der Annahme konkreter Rahmenbedingungen treffen. In Abhängigkeit der zu betrachtenden Detailtiefe können Verkehrsmodelle in verschiedenen Maßstäben erstellt werden.

Mögliche Anwendungsfälle von regionalen Verkehrsmodellen sind unter anderem:

- Analyse der Auswirkungen von Ausbau- und Neubauprojekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und verkehrlichen Maßnahmen im Straßennetz (Geschwindigkeitsänderungen, LKW-Durchfahrtsverbote),
- Analyse der Auswirkungen von geplanten Einzelmaßnahmen und Projekten in der Raumnutzung, welche große Verkehrsmengen erzeugen (großflächiger Einzelhandel, neue Wohngebiete, Stadion),
- Erstellung von Szenarien zur Verringerung des PKW-Verkehrs und der CO₂-Emissionen,

- Bewertung der Auswirkungen von sonstigen Mobilitätsmaßnahmen,
- Analyse der Wirkungen des demografischen Wandels und der Änderungen im Anteil der Verkehrsmittel („Modal Split“).

Darüber hinaus würde ein regionales Verkehrsmodell dem Regionalverband Südlicher Oberrhein Grundlagendaten für Positionierungen und Stellungnahmen zu Infrastrukturvorhaben und sonstigen Planungen liefern.

Herr Dr.-Ing. Martin Kagerbauer, geschäftsführender Gesellschafter der INOVA-PLAN GmbH, Karlsruhe, wird in der Sitzung des Planungsausschusses einen allgemeinen Überblick über Verkehrsmodelle geben und konkrete Anwendungsgebiete von regionalen Verkehrsmodellen erläutern.

4. Finanzierung

Die Kosten eines regionalen Verkehrsmodells sind derzeit noch nicht konkret zu beziffern. Vergleichbare Modelle in anderen Regionen liegen in einer Preisspanne zwischen 50.000 und 300.000 Euro. Der Preis ist stark abhängig von der Größe des Untersuchungsraums, dem Untersuchungsdesign und der bereits vorhandenen Datenbasis. Derzeit geht die Verbandsgeschäftsstelle davon aus, dass sich Synergien mit dem in Erstellung befindlichen Verkehrsmodell der Stadt Freiburg/ZRF und dem geplanten Verkehrsmodell der Stadt Offenburg erzielen lassen, welche sich positiv auf die Kosten auswirken werden.

Die Geschäftsstelle würde in den nächsten Monaten klären, ob Fördermittel bei Bund oder Land eingeworben werden können.

5. Fazit und Ausblick

Mit einem regionalen Verkehrsmodell ergeben sich vielfältige Möglichkeiten, wichtige Herausforderungen der Raumentwicklung anzugehen und dabei auch die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr im gesamtregionalen Kontext zu berücksichtigen.

Das regionale Verkehrsmodell soll unter anderem den Städten und Gemeinden der Region zur Verfügung gestellt werden. Diese könnten damit Analysen für ihren jeweiligen Planungsraum durchführen oder das Modell als Ausgangslage für die Erstellung von kommunalen Verkehrsentwicklungskonzepten oder -plänen nutzen. Somit würde der Regionalverband Südlicher Oberrhein einen wesentlichen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in der Region leisten und käme seinem politischen Selbstverständnis als regionaler Plan- und Impulsgeber sowie als Partner der Städte und Gemeinden in der Region nach.

Bis zum Frühsommer 2018 könnte eine Konkretisierung des Projekts in Abstimmung und Zusammenarbeit mit interessierten Landkreisen, Kommunen, Kammern und Wirtschaftsunternehmen in der Region erfolgen.