

---

## MOPZ Hansestadt Rostock

### Arbeitspapier 2 – Szenarien der Verkehrsentwicklung

---

#### 1. Was sind Szenarien und wozu dienen sie?

Aufgabe des MOPZ ist es, für einen vergleichsweise langen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren (bzw. auch mit einem Ausblick darüber hinaus) die grundlegenden Ziele der Entwicklung des gesamten Verkehrssystems und der Mobilität zu bestimmen und dementsprechende Maßnahmen abzuleiten. Viele zukünftige Rahmenbedingungen können jedoch in dieser langfristigen Ausprägung nicht genau bestimmt werden. So zeigen sich beispielsweise bundesweit Tendenzen eines Einwohnerzuzugs in die großen Städte zu Lasten der umgebenden Regionen (Reurbanisierungstendenzen), die so noch vor fünf Jahren nicht für möglich gehalten wurden. Auch die individuelle Mobilität der Bevölkerung unterliegt einem nicht unerheblichen Wandel, der auf verschiedene, oft nicht genau zu bestimmenden Einflussfaktoren zurückzuführen ist. Z.B. hat die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel in den vergangenen 15 Jahren wieder deutlich zugenommen, wobei als Ursache technische Verbesserungen (aktuell die „Elektrifizierung“ des Radverkehrs), Lifestyleaspekte (Fahrradfahren ist in!), Einstellungsfragen (Fahrradfahren ist umweltfreundlich und dient der Gesundheit) sowie Kostenaspekte zu benennen sind. Eine genaue Abgrenzung, welcher Faktor zu welchen Veränderungen geführt hat bzw. zukünftig führen wird ist jedoch nicht möglich.

Darüber hinaus existieren teilweise sehr unterschiedliche Vorstellungen darüber, auf welchem Weg bzw. mit welchen Mitteln die definierten Ziele erreicht werden sollen. Dabei ist oft nicht klar, ob die vorgeschlagenen Wege (beschrieben durch eine Summe verschiedener Maßnahmen) überhaupt den erwünschten Erfolg zeigen (können).

Vor diesem Hintergrund sollen Szenarien dazu dienen

- ⇒ die Wirkungen verschiedener Handlungsansätze zu beschreiben und somit den Beitrag zur Erfüllung der festgelegten Ziele beurteilen zu können. Daraus sind schließlich bevorzugte Herangehensweisen abzuleiten und nicht zielführende Ansätze auszuschließen.
- ⇒ den Einfluss sich ändernder Rahmenbedingungen abzubilden und somit die „Zukunftsfestigkeit“ von Handlungskonzepten zu prüfen. Dies hat einerseits Einfluss auf konkrete Maßnahmen (z.B. Flächenfreihaltungen für Verkehrsinfrastrukturen) und andererseits auf die ebenfalls festzulegenden Ansätze für Monitoring und Evaluierungen des MOPZ (bei welcher Änderung von Rahmenbedingungen sind die Maßnahmen des MOPZ erneut zu prüfen?).

Ausgehend von den konkreten Entwicklungen in Rostock sowie der bislang diskutierten potenziellen Handlungsansätze (u.a. in Internetbeteiligung, 1. Forum zum MOPZ sowie in den Workshops der Facharbeitsgruppen) werden nachfolgend denkbare Szenarien beschrieben. Nach der Wirkungsermittlung und Bewertung der Szenarien erfolgt schließlich die Ableitung eines Vorzugsszenarios, für welches anschließend zielführende Handlungskonzepte und Maßnahmen ausgearbeitet werden.

## 2. Beschreibung der Szenarien

Insgesamt werden vier verschiedene Zustände/ Szenarien betrachtet. Dabei handelt es sich

- a) um das Verkehrssystem im **Bestand**. Dieser Vergleichszustand dient dazu, für alle Beteiligten bessere Einschätzungen hinsichtlich der abgebildeten Wirkungen und Trends treffen zu können.
- b) ein **Basisszenario**. Das Basisszenario stellt den Betrachtungszustand dar, der voraussichtlich eintreten würde, wenn ...
  - o sich die individuelle Mobilität der relevanten Personengruppen (Schüler, Beschäftigte, Rentner, ...) gegenüber dem heutigen Zustand nicht wesentlich ändert
  - o die Bevölkerungsentwicklung etwa den heutigen Prognosen entspricht
  - o nur die derzeit beschlossenen und finanziell gesicherten Infrastrukturprojekte umgesetzt würden (einschließlich der von Bund und Land)
  - o das Angebot im ÖPNV etwa den heutigen Bedingungen entspricht
  - o keine über das gegenwärtige Maß deutlich hinausgehenden Anstrengungen im Mobilitätsmanagement und der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ergriffen würden
- c) ein **Szenario A „weitere intensive Infrastrukturentwicklung“**. Dieses Szenario unterstellt, dass
  - o sich die individuelle Mobilität der relevanten Personengruppen (Schüler, Beschäftigte, Rentner, ...) gegenüber dem heutigen Zustand ebenfalls nicht wesentlich ändert
  - o die Bevölkerungsentwicklung etwa den heutigen Prognosen entspricht
  - o über die derzeit beschlossenen Infrastrukturprojekte hinaus weitere große Vorhaben umgesetzt würden (z.B. „Südmehring“ im Straßennetz oder maßgebliche Vorhaben der Stadtbahnentwicklung)
  - o das Angebot im ÖPNV ebenfalls etwa den heutigen Bedingungen entspricht bzw. eventuelle Infrastrukturerweiterungen im SPNV mit vergleichbarem Angebot berücksichtigt werden
  - o keine über das gegenwärtige Maß deutlich hinausgehenden Anstrengungen im Mobilitätsmanagement und der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ergriffen würden
- d) ein **Szenario B „Mobilitätsmanagement und effektive Infrastrukturnutzung“**. Dieses Szenario unterscheidet sich in den Ansätzen deutlich vom Szenario A und ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:
  - o die Bevölkerungsentwicklung entspricht etwa den heutigen Prognosen
  - o über die derzeit beschlossenen Infrastrukturprojekte hinaus werden keine großen Infrastrukturvorhaben im Straßennetz oder im SPNV-Netz umgesetzt. Dies schließt jedoch die Umsetzung kleiner bis mittlerer Einzelvorhaben nicht aus, z.B. Anbindungen neuer

- Wohn- oder Gewerbegebiete, Ausbauten einzelner nicht den Anforderungen gerecht werdender Knotenpunkte oder die Anlage neuer Haltepunkte im SPNV.
- Grundsätzlich gilt in Szenario B wesentlich stärker als in Szenario A der Grundsatz „Bestandserhalt und -nutzung vor Neubau“
  - Infrastrukturen für den Radverkehr (insbesondere Schnellwege) werden jedoch im Szenario B wesentlich stärker berücksichtigt, als im Szenario A
  - deutlich umfassendere Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes als bisher (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr)
  - konsequente Umsetzung moderner Strategien des Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagements (Ausweitung Informationssysteme, betriebliches Mobilitätsmanagement, moderne Steuerungstechnik und -verfahren, stärkere Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV, ...)
  - nicht zuletzt resultierend aus den Schwerpunktsetzungen ein sich veränderndes individuelles Mobilitätsverhalten

Die Szenarien A und B beinhalten also sich deutlich unterscheidende Herangehensweisen. Es wird davon ausgegangen, dass aus den Erkenntnissen von Wirkungsermittlung und Bewertung der Szenarien die aus heutiger Sicht wirkungsvollsten Ansätze herausarbeiten und zu einem Vorzugsszenario zusammenzustellen sind.

Eine weitergehende Schwankung der Einwohnerentwicklung wird in den Szenarien vorerst nicht berücksichtigt. Abhängig von den Ergebnissen der Szenarienberechnung ist es aber denkbar, dass noch herauszuarbeitende Vorzugsszenario einer nachträglichen Sensitivitätsanalyse zu unterziehen.