



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presse-Information vom 22.01.2020

Zunehmender Verkehr in der Region Stuttgart

Aktualisiertes Verkehrsmodell prognostiziert weiteren Anstieg des werktäglichen Verkehrs bis 2030 auf Straße und Schiene.

10 STUTTGART: Die Mobilität in der Region Stuttgart wird bis 2030 weiter ansteigen. Das ist das Ergebnis aus der Auswertung des fortgeschriebenen Verkehrsmodells des Verbands Region Stuttgart, das im heutigen Verkehrsausschuss diskutiert wurde. Mit Hilfe des Verkehrsmodells wird die die Verkehrsentwicklung in der Region analysiert und prognostiziert. Im bisherigen Modell waren Prognosewerte für das Jahr 2025 hinterlegt. Die zeitliche Entwicklung hat eine Erweiterung des Prognosehorizonts bis 2030 erforderlich gemacht. Zudem wurden einige Aktualisierungen vorgenommen, um die Veränderungen bei den Verkehrsangeboten, dem VVS-Tarif und den Einwohnerzahlen zu berücksichtigen.

20 Im Auftrag des Landes wurden zudem weitere Anpassungen am Verkehrsmodell vorgenommen. Hierzu zählen beispielsweise die im letzten Jahr beschlossene CO₂-Bepreisung aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes, die im Zuge des Luftreinhalteplans für die Stadt Stuttgart festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen und das Parkraummanagement der Landeshauptstadt Stuttgart. Auch die Busverkehre in den Landkreisen wurden aktualisiert und angepasst. Im Vergleich zum Jahr 2010 ergibt sich im fortgeschriebenen Modell ein Anstieg der werktäglichen Verkehrsleistung (Binnenverkehr in der Region Stuttgart) um 7,4 Millionen Personenkilometer (Pkm) auf 66,1 Millionen Pkm. Dies entspricht einer Steigerung um 13 Prozent. Der motorisierte Individualverkehr nimmt dabei um 2 Prozent zu (0,8 Millionen Pkm). Der öffentlichen Personennahverkehr steigert sich um 6,6 Millionen Pkm, was einer Zunahme von 65 Prozent entspricht.

30 Die Verkehrsleistung des Schienenpersonennahverkehrs (Regionalverkehr und S-Bahn) steigt in diesem Basisszenario um 104 Prozent. Somit wird 2030 – ohne weitere ergänzende Maßnahmen – das Ziel einer Verdoppelung der Verkehrsleistung in diesem Bereich erreicht. Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Bezug auf die Verkehrsleistung steigt somit zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs von 18,0 auf 25,8

Prozent, der motorisierte Individualverkehr (MIV, inkl. Pkw-Mitfahrer) sinkt von 82,0 auf 74,2 Prozent.

40 Betrachtet man den Fahrgastanstieg im öffentlichen Verkehr etwas detaillierter so wird deutlich, dass ein Großteil des Anstiegs auf den – mit Stuttgart 21 deutlich verbesserten – Regionalverkehr entfällt. Auch die S-Bahn profitiert von der steigenden Nachfrage. So werden 2030 werktäglich ohne zusätzliche Ausbaumaßnahmen rund 30.000 Fahrgäste mehr vorhergesagt. Die stärkste Belastung wird im Abschnitt Hauptbahnhof und Mitternachtstraße erwartet, über den künftig alle S-Bahnen verkehren. Die Auswertung zeigt auch, dass die bereits beschlossenen Maßnahmen die Bereiche entlasten, an denen zukünftig eine hohe Auslastung zu erwarten ist. Unterstellt man, dass bis 2030 weitere Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn umgesetzt werden, so ist mit einem noch größeren Fahrgastanstieg zu rechnen, hauptsächlich in den Außenbereichen. Insgesamt werden dann 65.000 Fahrgäste mehr als 2010 erwartet.

50 Rainer Ganske (CDU/ÖDP) bewertete die Auswertungen positiv: „Das sind Werte, die wir uns gewünscht haben. Man sieht, dass die Anstrengungen, die wir als Region unternommen haben, greifen.“ Allerdings sei die angepeilte Verdopplung des Verkehrs nicht nur mit zusätzlichen Angeboten zu erreichen, sondern nur mit Restriktionen und Maßnahmen wie Parkraummanagement. Ganske stellte außerdem fest, dass der wesentliche Zuwachs aus dem Regionalverkehr komme, der durch S 21 erreicht werde. Engpässe seien nicht im Tiefbahnhof, sondern woanders im Netz. Prof. Dr. André Reichel (Bündnis 90/Die Grünen) resümierte: „Die Verkehrswende findet statt, die Prognosewerte sind dafür ein deutliches Zeichen.“ Der bisherige eingeschlagene Weg sei richtig und man müsse ihn weitergehen. Daher solle man bereits jetzt überlegen, wie es mit Zusatzverkehren weitergehen kann. Er nannte diesbezüglich Kapazitätsausweitungen bei der S-Bahn, Verstärkerlinien, einen möglichen 10-Minuten-Takt, die Panoramastrecke und die Schusterbahn. Bernhard Maier (Freie Wähler) sagte: „Die Verdoppelung der Fahrleistungen bis 2030, ist ein politisches Ziel des Bundes, hinter dem sich alle politischen Kräfte finden. Als Regionalversammlung wollen wir dieses Ziel erreichen.“ Das Bedürfnis der Bevölkerung, mobil zu sein, werde allerdings weiter steigen. Nur mit erheblichen Mitteln von Bund und Land könne der Ausbau gestemmt werden. „Dennoch wird es uns dadurch bestenfalls gelingen, den Verkehrszuwachs im ÖPNV aufzufangen. Auch 2030 wird der Autoverkehr die Mobilität dominieren.“ Für 60 Thomas Leipnitz (SPD) war es eine „gute Entscheidung, das Verkehrsmodell fortzuschreiben.“ Er begrüßte den möglichen Anstieg des ÖPNV-Anteils im gesamten Verkehrsmix durch die jetzt zugrunde gelegten Maßnahmen, man bewege sich inzwischen „in einer ganz anderen Liga“. Dies sei zurückzuführen auf verkehrliche Maßnahmen seitens der Region und auf Maßnahmen anderer Partner, aber auch wesentlich auf den Bau von Stuttgart 21. Patricia Schäfer (AfD) betonte, dass die Schnittstellen zwischen dem MIV und dem ÖPNV besonders wichtig seien. Vor allem an ihrer Durchlässigkeit müsse gearbeitet werden, beispielsweise durch erweiterte Park-and-Ride-Angebot. Insgesamt sei die Region auf einem guten Weg. Armin Serwani (FDP) lobte die Studie als „Fahrplan für die nächsten Jahre“. Bei allen Anstrengungen werde der ÖPNV dennoch an seine Grenze kommen: „Man wird auch weiterhin Straßen brauchen“. Der FDP-Fraktion fehlten zudem Überlegungen für eine zweite Stammstrecke. 70 Wolfgang Hoepfner (DIE LINKE/PIRAT) monierte, dass die Fortschreibung keine 80

Verkehrsstromanalyse enthalte. Ohne die genauen Wegeverbindungen, könne man nicht sehen, wo die Nachfrage besonders dicht sei und keine zielgerichtete Planung machen. „Bis 2030 ist eine absolute Verringerung des MIV möglich, wenn wir alle Anstrengungen darauf ausrichten.“ Wichtig sei die Stärkung der Tangenten, Stichwort „Schusterbahn“.

Mittwoch, den 22. Januar 2020, aa/hoe/wa
