

# Sitzungsvorlage Nr. 343/2019

Verkehrsausschuss

am 26.06.2019



Verband Region  
Stuttgart

VKA34319

474 - VA-Ö - 343/2019

zur Kenntnisnahme

**- Öffentliche Sitzung -**

## Zu Tagesordnungspunkt 8

**Mobilitätskongress: Kurzreport zur Europäischen Metropolregion Stuttgart aus der Studie „Mobilität in Deutschland“**

### I. Sachbericht

Der vorliegende Bericht wurde bereits am 13. März 2019 in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur und Verwaltung zur Kenntnis genommen und soll in verkehrlicher Hinsicht nun im Verkehrsausschuss behandelt werden.

#### 1. Mobilitätskongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart

Am 22. Januar 2019 fand mit über 300 Teilnehmenden der Mobilitätskongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart in der Sparkassenakademie Stuttgart statt. Den Kongress organisierten der Verband Region Stuttgart und die Landeshauptstadt Stuttgart zusammen mit den vier Regionalverbänden Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald. Ziel dieses ersten Metropolkongresses war zum einen eine stärkere Wahrnehmung der Metropolregion nach innen sowie nach außen. Zum anderen wurde mit dem Metropolkongress zugleich ein Impuls gegeben, damit Projekte und Themen im Mobilitätsbereich von den beteiligten Akteuren in der Metropolregion gemeinsam vorangebracht werden. So baute der Kongress auch auf bereits bestehenden Kooperationen in der Metropolregion auf, wie etwa dem seit 2012 eingeführten Metropolticket, der Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg, dem Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn oder auch dem Fahrrad- und Pedelecverleihsystem RegioRad Stuttgart.

Der Kongress richtete sich vor allem an Vertreter von Gemeinden, Städten, Kreisen und regionalen Gremien und stellte eine Möglichkeit dar, sich untereinander, aber auch mit Vertretern des Landes, Verbänden, Unternehmen, Kammern und anderen Institutionen über Zukunftsfragen der Mobilität auszutauschen. Acht Arbeitsgruppen gaben konkrete Impulse zur Verbesserung der Mobilität und befassten sich mit wesentlichen Herausforderungen zu folgenden Themen: 1) Schienen- und Busverkehr, 2) Verkehrssteuerung und Datenmanagement, 3) Multi- und Intermodalität, 4) E-Mobilität und Ladeinfrastruktur, 5) Güterverkehr, 6) Citylogistik, 7) Mobilität und Stadt- und Ortsplanung (intrakommunale Perspektive), 8) Mobilität und Stadt- und Raumplanung (interkommunale Perspektive). Parallel dazu fanden Podiumsdiskussionen zu den Themen „Anforderungen an Logistik und Mobilität der Zukunft“ sowie „Möglichkeiten und Herausforderungen für Europäische Metropolregionen“ statt. Herr Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, hielt zu Beginn des Kongresses neben Herrn Oberbürgermeister Fritz Kuhn und Herrn Verbandsvorsitzender Thomas Bopp eine politische Grundsatzrede. Auf dem Kongress stellte zudem Herr Robert Follmer, Bereichsleiter Mobilitäts- und Regionalforschung des infas Instituts für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, eine Studie zur Mobilität in der Metropolregion vor. Da diese Grundlagen für weitere Kooperationen im Mobilitätsbereich liefert, wird in der Vorlage dazu noch gesondert eingegangen.

Die zentralen Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen wurden zum Abschluss des Kongresses präsentiert. Gemeinsamer Nenner war die Notwendigkeit von strukturiertem Austausch und der Verbesserung von Schnittstellen für vielfältige Anforderungen. Sei es zur Steigerung der Betriebsqualität im Schienenverkehr,

für den Infrastrukturausbau, für zuständigkeitsübergreifendes Verkehrsmanagement, für die Entwicklung wirtschaftlicher E-Mobilitätsmodelle oder für flexible Lösungen für Logistikflächen. So gilt es etwa, bei den zukünftig neu eingeführten Metropoexpresszügen den Anschluss von der Schiene an den öffentlichen Nahverkehr in den Kommunen attraktiv zu gestalten. Es wurde angeregt, dies durch eine interkommunale Arbeitsgruppe sicherzustellen, die an bestehende Strukturen beim Landesverkehrsministerium oder den Verkehrsverbänden anknüpft. Die thematischen Arbeitsgruppen trafen sich bereits zu Sitzungen im Vorfeld des Kongresses, sodass auch über den Kongress hinaus ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Akteuren in der Metropolregion aufrechterhalten werden kann. Die Ergebnisse des Kongresses werden ferner in Form eines Tagungsberichts sowie auf der Homepage [www.eu-metropolregion-stuttgart.de](http://www.eu-metropolregion-stuttgart.de) dokumentiert. Der Tagungsbericht und die Mobilitätsstudie werden sowohl in gedruckter Form als auch zum Herunterladen auf der Homepage bereitgestellt (s. Anlagen). Dieser Metropolkongress wurde erstmals durchgeführt und soll den Auftakt für weitere thematische Kooperationen auch in Form von zukünftigen Kongressen der Europäischen Metropolregion Stuttgart bilden.

## **2. Studie zur Mobilität in der Europäischen Metropolregion Stuttgart**

Für den Mobilitätskongress hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH eine Studie zur Mobilität in der Europäischen Metropolregion Stuttgart erstellt. Dafür wurde die Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) für die Metropolregion Stuttgart ausgewertet. In den Jahren 2016 und 2017 wurden 7.296 Haushalte und 15.057 Personen in der Metropolregion zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. MiD ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Für die Metropolregion Stuttgart stehen erstmals Zahlen im Rahmen der MiD zur Verfügung. Regionale Studien, die in der Vergangenheit durchgeführt worden sind, sind aufgrund der unterschiedlichen Erhebungslogiken nicht direkt mit der MiD vergleichbar. Daher wurde auf Zeitvergleiche verzichtet. Im Folgenden werden zentrale Ergebnisse der Studie vorgestellt. Demnach sind jeden Tag 87 Prozent der Bevölkerung in der Metropolregion unterwegs. Dabei werden von jeder Person 3,1 Wege zurückgelegt, die im Durchschnitt 40 km lang sind. Dafür werden 80 Minuten benötigt. In der Stadt Stuttgart ist die tägliche Unterwegszeit etwa 10 Minuten länger.

### Modal Split: Auto dominiert

Mit dem Modal Split wird die prozentuale Aufteilung aller Wege auf die Verkehrsmittel einschließlich der Fußwege betrachtet. Das Auto ist dabei nach wie vor das tonangebende Verkehrsmittel. In der gesamten Metropolregion werden 62 Prozent aller Wege als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Das ist ein leicht höherer Anteil als für Gesamtdeutschland (57 Prozent) und auch für Baden-Württemberg als Ganzes (59 Prozent). Die verschiedenen Teilräume innerhalb der Metropolregion unterscheiden sich teilweise stark. So beträgt der Anteil des Autos an allen Wegen in der Region Stuttgart nur noch 58 Prozent, in der Stadt Stuttgart gar nur 40 Prozent. In den anderen Großstädten der Metropolregion Reutlingen (58 Prozent), Heilbronn (57 Prozent) und Pforzheim (61 Prozent) ist der Wert deutlich höher als in Stuttgart. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist mit 10 Prozent für die Metropolregion auf dem Niveau von Deutschland und Baden-Württemberg. Die Stadt Stuttgart hat mit 23 Prozent ÖV-Anteil den vierthöchsten Wert in Deutschland. Die Region Stuttgart kommt insgesamt auf 12 Prozent. Ohne das Gebiet der Region Stuttgart würde der ÖV-Anteil in der Metropolregion Stuttgart nur 7 Prozent betragen. Einen vergleichsweise geringen Anteil trägt das Fahrrad zum Verkehrsaufkommen bei. Der Fahrrad-Anteil für die gesamte Metropolregion beträgt sieben Prozent. Das ist deutlich weniger als der Anteil auf Landes- (10 Prozent) und Bundesebene (11 Prozent). Dieser Anteil unterscheidet sich nicht beträchtlich zwischen den Teilräumen der Metropolregion. Zu Fuß werden in der Metropolregion 22 Prozent der Wege zurückgelegt. In der Stadt Stuttgart sind es 29 Prozent. Betrachtet man die Verkehrsleistung, also die Aufteilung der zurückgelegten Kilometer auf die verschiedenen Verkehrsmittel, so verstärkt sich die Rolle des Autos noch. In der Metropolregion entfallen 75 Prozent aller zurückgelegten Kilometer auf das Auto und 20 Prozent auf Busse und Bahnen.

### Wegezweck: Versorgungs- und Freizeitwege überwiegen

In der Metropolregion lassen sich 31 Prozent des Verkehrsaufkommens auf berufliche, dienstliche oder Ausbildungs-Wege zurückführen. Dem stehen Anlässe im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber, die 69 Prozent der Wege ausmachen. Auffällig ist der hohe Anteil an reinen Freizeitwegezwecken in der Stadt Stuttgart (34 Prozent), der gemessen an der Verkehrsleistung noch höher ausfällt. 47 Prozent aller Kilometer in Stuttgart entfallen auf den Freizeitverkehr.

### Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten: Spielraum für Verbesserungen

Mehrheitlich wird die Verkehrssituation in der Metropolregion hinsichtlich des ÖPNV-, Auto-, Fahrradverkehrs und Zufußgehens als positiv bewertet. Es muss jedoch genauer hingeschaut werden. So wird der Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr in der Stadt Stuttgart deutlich schlechter bewertet als im Rest der Metropolregion. Mit den kritischsten Bewertungen muss sich der ÖPNV abfinden. Insgesamt wird er von den Befragten in der gesamten Metropolregion nur in vier von zehn Fällen mit „sehr gut“ oder „gut“ eingestuft. Circa 60 Prozent greift hier dagegen zu einer Bewertungsstufe von „befriedigend“ oder schlechter. Im Gegensatz dazu überschreitet in der Stadt Stuttgart sein (sehr) guter Bewertungsanteil die 50-Prozent-Marke. Je kleiner die Gemeinde ist, desto schlechter wird der ÖPNV bewertet.

### Carsharing und Elektrofahrräder: Neue Mobilitätstrends vergleichsweise stark in der Stadt Stuttgart

In der Metropolregion Stuttgart sind 4 Prozent aller Haushalte Mitglied bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern. In der Region Stuttgart sind es 7 Prozent und in der Stadt Stuttgart 21 Prozent. Der Durchschnittswert für alle deutschen Metropolstädte liegt bei 14 Prozent. Allerdings nutzen in der Metropolregion 64 Prozent der Personen in Carsharing-Haushalten das Angebot seltener als monatlich oder nie. Ein weiteres neues Mobilitätswerkzeug ist das Elektrofahrrad. 10 Prozent der Haushalte in der Metropolregion besitzen mindestens ein Elektrofahrrad. Dieser Anteil liegt in der Stadt Stuttgart bei 6 Prozent und ist damit doppelt so hoch als in den übrigen Metropolstädten in Deutschland (3 Prozent). Das Elektrofahrrad ist eine Entwicklung, die sich bundesweit grundsätzlich außerhalb der großen Metropolen abspielt. Auch wird das Elektrofahrrad häufig von älteren Personen und von Haushalten mit hohem Einkommen genutzt.

### Vergleich mit anderen Metropolräumen

Die Studie zieht auch einen Vergleich mit anderen Metropolräumen in Deutschland: Explizit mit der Metropolregion Hamburg sowie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) mit Frankfurt als zentraler Stadt. Was die Mobilitätsquote, die Wegezahl und die Wegelängen betrifft, so zeigen sich für alle drei Metropolräume recht ähnliche Muster. So finden sich in allen drei Vergleichsgebieten zudem auch nur geringe bis gar keine Unterschiede für die Nutzung des ÖV. Der Autoverkehr hat sowohl in der Stadt Stuttgart als auch in der gesamten Metropolregion Stuttgart einen deutlich höheren Anteil am Verkehrsaufkommen im Vergleich zum RMV-Gebiet und zur Metropolregion Hamburg. Das Fahrrad wird in der Metropolregion Stuttgart vergleichsweise seltener genutzt. Vor allem in der Stadt Stuttgart wird seltener auf das Fahrrad zurückgegriffen. Die Nutzungszufriedenheit für das Fahrrad, das Auto und den ÖV ist in Hamburg und Frankfurt deutlich höher. Diese Unzufriedenheit mit der Situation vor Ort kann Einfluss auf das Nutzungsverhalten haben. Bei der Verkehrsleistung sind nur geringe bis keine Unterschiede zwischen der Metropolregion Hamburg, dem RMV-Gebiet und der Metropolregion Stuttgart festzustellen. In allen drei Metropolräumen trägt der motorisierte Individualverkehr zu rund 75 Prozent der Verkehrsleistung bei. In der Stadt Stuttgart trägt der ÖV allerdings wie in Hamburg zu 37 Prozent zum Verkehrsaufkommen bei.

## **II. Beschlussvorschlag**

Der Verkehrsausschuss nimmt den vorliegenden Bericht zur Kenntnis.