

Presse-Information 13.04.2011

Mobilität in der Region – mit und ohne Auto

Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten in der Region Stuttgart vorgestellt – Region beteiligt sich an Kosten für ÖPNV-Ticket für die Metropolregion Stuttgart

10 STUTTGART: Das Verkehrsaufkommen in der Region Stuttgart hat in den letzten 15 Jahren ähnlich zugenommen wie die Bevölkerung. Im Vergleich zu 1995 waren die Regionsbewohner etwas seltener mit dem Auto unterwegs, dafür häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bussen und Bahnen. Gleichwohl bleibt das Auto Hauptfortbewegungsmittel. Das sind zentrale Erkenntnisse aus den neuesten Mobilitätsdaten für die Region Stuttgart, die heute im Verkehrsausschuss vorgestellt worden sind. 13.750 Personen gaben 2009/2010 detailliert Auskunft über ihr Mobilitätsverhalten. Wohin gehen sie? Zu welchem Zweck? Mit welchem Verkehrsmittel? An welches Ziel?

20 Die Ergebnisse füllen über 100 Seiten. Durchschnittlich setzt jeder Regionsbewohner drei Mal pro Tag seine Füße vor die Haustür. Hauptgrund dafür: Freizeitaktivitäten. Insgesamt heißt das für die Einwohner der Region Stuttgart: 7,61 Millionen Wege von A nach B pro Tag. Professor Dr. Dirk Zumkeller, emeritierter Verkehrswissenschaftler der Uni Karlsruhe, wies darauf hin, dass die Menschen in den USA täglich doppelt so weite Wege zurücklegen – mit allen bekannten Folgen. Montags bis freitags entscheiden sich knapp 57 Prozent (60 Prozent 1995) der Regionsbewohner für das Auto. Zu Fuß sind immerhin 21,5 Prozent unterwegs (20,6 Prozent 1995). Mit Bussen und Bahnen lassen sich 14,5 Prozent (12,2 Prozent 1995) von A nach B bringen. Aufs Rad steigen 7,4 Prozent (6,8 Prozent 1995). Professor Zumkeller stellte in Aussicht, dass sowohl die Wirtschaftsverkehre, Transitverkehre als auch die von außerhalb der Region kommenden Verkehre eingearbeitet werden. „Am Ende wird sich ein umfassendes Bild des Verkehrsaufkommens in der Region Stuttgart ergeben.“

30 Mit den soliden Aussagen zum Ist-Zustand wird im nächsten Schritt das regionale Verkehrsmodell auf den neuesten Stand gebracht. Dann wird durch Prognosen und Szenarien ermittelt, wie das Verkehrsaufkommen konkret auf Straßen, an Knotenpunkten oder einzelnen Bushaltestellen aussieht.

Wichtige Grundlage für die weitere Arbeit

Ebenso wie Regionaldirektorin Jeannette Wopperer bezeichneten alle Fraktionssprecher die Daten als sinnvolle und wichtige Grundlage für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans. Rainer Ganske (CDU) verwies darauf, dass die Verkehrsbelastung nicht umfassend dargestellt sei, da bisher ausschließlich Personenverkehr berücksichtigt ist. Thomas Leinitz (SPD) vermisste die Verkehrsbeziehungen, die von außerhalb
40 der Region kommen und Transitverkehre. Die weitere Verbesserung des ÖV-Anteils sei ein Schwerpunkt der Arbeit. „Wir wollen Mobilität sichern und verbessern, aber allzu groß sind unsere Spielräume nicht“, sagte Bernhard Maier (Freie Wähler). Gerade im dicht besiedelten Ballungsraum stoße der Ausbau von Straßen an Grenzen.

Mark Breitenbücher (Grüne) zeigte sich von den Zahlen wenig überrascht. „In der Vergangenheit wurden überzogen viele Straßen gebaut“, sagte er. Es liege an der Politik, „die Chancen für einen bezahlbaren ÖPNV zu nutzen“. Wie zufrieden die Verkehrsteilnehmer mit der Mobilität sind, hätte Dr. Wolfgang Weng (FDP) interessiert. Wolfgang Hoepfner (Linke) sagte: „Dort, wo der ÖPNV gut ist, sind auch die Nutzerzahlen signifikant höher.“ Er forderte Aktivitäten über die reine Angebotsorientierung
50 hinaus, die den ÖPNV attraktiver machen.

Grundgerüst für den Regionalverkehrsplan

Die Mobilitätsdaten bilden das Grundgerüst für die Aktualisierung des Regionalverkehrsplans. In diesem regionalen Handlungsleitfaden für Mobilität sind sämtliche Verkehrsarten, zu Lande, zu Wasser und in der Luft berücksichtigt. Er hat darüber hinaus die für die Regionalplanung wichtigen Wechselwirkungen zu Siedlungs-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung im Blick. Als regionales Kursbuch für Mobilität stellt er die Grundlage für viele Entscheidungen der Regionalpolitiker und für Stellungnahmen der
60 Region mit Verkehrsbezug dar. Letztlich nimmt er damit auch auf Investitionsentscheidungen von Bund und Land Einfluss.

Region Stuttgart für Metropol-Ticket

STUTTGART: Wenn es nach dem Verband Region Stuttgart geht, steht dem Metropolticket nichts mehr im Weg. Der Verkehrsausschuss hat heute mit großer Mehrheit beschlossen, sich an den Kosten eines Metropol-Tages-Tickets und eines Metropol-Einzel-Tickets zu beteiligen. Der Verband Region Stuttgart ist bereit, den auf das
70 VVS-Gebiet entfallenden Anteil in Höhe von jährlich maximal 440.000 Euro als Ausgleichszahlung für Einnahmeausfälle der Deutschen Bahn (Tages-Ticket) sowie einmalig für den Vertrieb rund 163.000 Euro (Einzel-Ticket) beizusteuern. „Dieser Beschluss ist ein starkes Signal an unsere Partner in der Metropolregion“, sagte Regionalpräsident Thomas S. Bopp.

Die Vertreter der Metropolregion haben im letzten Koordinierungsausschuss das Metropolticket grundsätzlich begrüßt. Thomas S. Bopp will nun gemeinsam mit VVS-Geschäftsführer Horst Stammler bei den einzelnen Partnern der Metropolregion für eine finanzielle Beteiligung werben. Bopp wunderte sich, dass die Region Neckar-Alb
80 beim Metropol-Tages-Ticket noch skeptisch sei. „Wir wollen damit doch gerade den Freizeitverkehr auf die Schiene bekommen“.

Von dem Metropolticket könnten bis zu 5,4 Millionen Einwohner profitieren – von Heilbronn im Norden bis Sigmaringen im Süden sowie Freudenstadt bis Aalen. In neun Verkehrsverbänden könnten Busse, Bahnen und Züge mit einem Ticket genutzt werden. Dafür muss jetzt die Finanzierung außerhalb der Region Stuttgart geklärt werden.

90 Die Details wurden unter Federführung des VVS, von der Deutschen Bahn und den weiteren acht Verkehrsverbänden erarbeitet. Danach könnte ein Metropol-Tages-Ticket bereits im Dezember 2011 eingeführt werden. Es würde für eine Person 19 Euro und für bis zu 5 Personen (Gruppen) 26 Euro kosten und wäre damit günstiger als das Baden-Württemberg-Ticket der Bahn. Das Metropol-Einzel-Ticket sieht vor, dass mit dem Kauf jeder Bahnfahrkarte die Nutzung von Bussen und Bahnen am Start- und Zielort bereits enthalten sein wird. Dafür wird pauschal auf jede Bahnfahrkarte in der Metropolregion durchschnittlich rund 0,85 Euro aufgeschlagen. Das Metropol-Einzel-Ticket könnte frühestens 2012 kommen.

100 Rainer Ganske (CDU) sieht im Metropolticket ein erstes sichtbares Ergebnis der Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion. Die Diskussion um die Finanzierung des Tickets durch die Gebietskörperschaften außerhalb des VVS-Gebiets werde zur „Nagelprobe“ der Kooperation. Harald Raß (SPD) wollte nicht gleich die Existenzfrage des Koordinierungsausschusses stellen. Als „Lebenszeichen“ dieses Gremiums bezeichnete Bernhard Maier (Freie Wähler) die Einführung des Metropoltickets. „Die Stunde der Wahrheit ist gekommen, wenn’s ums Zahlen geht.“ „Verbundübergreifende Tickets sind seit Jahren eine Forderung der Grünen“, sagte Josef Matschiner (Grüne). Dr. Wolfgang Weng (FDP) erkundigte sich nach dem Kostenaufschlag beim Metropol-Einzel-Ticket. Wolfgang Hoepfner (Linke) hat beim Tages-Ticket grundsätzliche Bedenken. „Gut gemeint, ist noch lange nicht gut gemacht“, sagte er aus Sicht der Nutzer.
110 Einen richtigeren Schritt sieht er im Metropol-Einzel-Ticket.

Mittwoch, 13. April 2011/la
