

# Sitzungsvorlage Nr. 111/2021

Verkehrsausschuss  
am 10.02.2021



zur Kenntnisnahme  
**- Öffentliche Sitzung -**

21.01.2021 – VA-11121  
479 - VA-NÖ - 111/2021

## Zu Tagesordnungspunkt 3

### **Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart**

u. a. Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2019

#### **I. Sachvortrag**

Der Prozess zum Zukunftspakt Mobilität in der Region Stuttgart wurde mit einer Auftaktveranstaltung am 11. September 2019 von Verkehrsminister Hermann eröffnet. Zu der Veranstaltung im Hospitalhof in Stuttgart waren Vertreterinnen und Vertreter der Region, Landeshauptstadt, Kommunen und Landkreisen, Privatwirtschaft und der verschiedenen Verbände (wie IHK, Handwerkskammer, BUND etc.) eingeladen. Der Zukunftspakt soll anknüpfen an den Mobilitätsgipfel Region Stuttgart 2015 („Staugipfel“). Ergänzend zu den damals formulierten Leitziele der Abschlusserklärung wurden die Ziele des Landes Baden-Württemberg im Bereich Klimaschutz und Mobilität für die Verkehrswende 2030 in den Fokus gerückt (Anlage 2). Der Aufbau des Zukunftspaktes sah fünf Arbeitsgruppen vor, die unter der Moderation des Koordinationskreises aus Verkehrsministerium, Landeshauptstadt und Region arbeiten sollten. Im Zeitplan waren etwa drei Treffen der Arbeitsgruppen vorgesehen sowie ein Gesamtforum mit Berichten der Arbeitsgruppen zur Vorbereitung des zweiten Mobilitätsgipfels im Sommer 2020 und eine Mobilitätskonferenz im Herbst 2020.

Unter anderem durch die Corona-Pandemie war dieser Zeitplan nicht zu halten. Am 10.12.2020 fand mit Herrn Minister Hermann und allen Arbeitsgruppenmitgliedern ein Gesamtforum im Videokonferenzformat statt. Darin wurden die bisherigen Ergebnisse des Arbeitsgruppenprozesses vorgestellt. Auf Anregung der Region wurden im Nachgang zu dieser Veranstaltung die vorgestellten Ergebnisse allen Kommunen sowie anderen am Prozess beteiligten Institutionen zur Stellungnahme zugeleitet.

Das Ergebnis der jeweiligen politischen Rückkopplung aus den beteiligten Institutionen soll nach den Wünschen des Ministeriums möglichst konkret auf die Umsetzung der Leitmaßnahmen bis zum 5. März 2021 eingehen. Auf der Grundlage der eingehenden Rückmeldungen und der jeweiligen Beiträge zur Umsetzung beabsichtigt das Ministerium, eine Gipfelerklärung vorzubereiten, die in einem gemeinsamen Prozess abgestimmt und auf dem Mobilitätsgipfel im Frühsommer dieses Jahres von allen Beteiligten verabschiedet werden soll.

Die vom Ministerium übermittelten Unterlagen liegen dieser Vorlage als Anlagen 3 und 4 bei.

Nachfolgend wird eine Einschätzung der Geschäftsstelle aus raumordnerischer und verkehrlicher Sicht zu den jeweiligen Arbeitsgruppenergebnissen und zum Gesamtprozess gegeben.

### **Arbeitsgruppe 1: Öffentlicher Raum, Lebensqualität**

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes in Kommunen sollte weiter in der Hand der Kommunen verbleiben. Vorschläge zu Veränderungen sind auf örtlicher Ebene zu entwickeln und nicht durch externe Zielsetzungen vorzugeben. Soweit Kommunen Bedarf für eine Verkehrsberuhigung von Ortsmitten erkennen, sind diese Vorhaben zu unterstützen. Überörtliche Belange wie die Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren aus Nachbarorten dürfen dabei nicht zusätzlich beeinträchtigt werden. Dies kann zum Beispiel durch vorhandene adäquate Umfahrungsmöglichkeiten gewährleistet werden. Falls solche nicht vorhanden sind, sollen entsprechende Möglichkeiten mit Unterstützung des Landes geschaffen werden.

### **Arbeitsgruppe 2: Öffentlicher Verkehr, SPNV**

Der Verband Region Stuttgart hat sich seit seinem Bestehen für die Verbesserungen im öffentlichen Verkehr eingesetzt. Er betreibt dabei einen sorgfältig abgewogenen respektablen finanziellen Aufwand, der aus kommunalen Mitteln getragen werden muss. Zusätzliche politische und finanzielle Initiativen durch das Land zur Unterstützung dieser Arbeit sind willkommen. Soweit das Land sich für die Umsetzung weiterer Verkehrsverbesserungen und Taktverdichtungen einsetzen möchte, ist es unabdingbar, dass auch weitere finanzielle Mittel, zum Beispiel aus den Regionalisierungsmitteln, die das Land vom Bund erhält, der Region zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass der Verband Region Stuttgart für die nächsten Jahre bereits ein erhebliches Programm zur Verbesserung und Erweiterung des S-Bahn-Verkehrsangebotes beschlossen hat (Red-Design der S-Bahnen, Verlängerung von S-Bahn-Linien nach Stuttgart-Vaihingen, Ehningen, Nürtingen und die Erweiterung des 15-Minuten-Taktes auf allen Linien, wo dies von der Infrastruktur- und Fahrplanlage her möglich ist). Projektideen wie die in der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Taktausweitungen müssen deshalb seitens des Landes mit der konkreten Zusage versehen werden, dass dafür allen Aufgabenträgern weitere Mittel bereitgestellt werden.

### **Arbeitsgruppe 3: Luftreinhaltung, Verkehrslenkung und Stauvermeidung**

Der Verband Region Stuttgart unterstützt dieses Themenfeld bereits durch die Entwicklung einer Ringzentrale, in der die kommunalen Verantwortlichkeiten für das Verkehrsmanagement in der Region gebündelt werden. Unabhängig von der durch Gesetz vorgegebenen Verwaltungshierarchie der Verkehrsbehörden sollte die kommunale Eigenverantwortlichkeit und damit auch die Motivation bei der Einführung dieser Technologie gestärkt werden. Dazu ist es erforderlich, dass bei der Entwicklung von Verkehrsstrategien eine Anerkennung verkehrlicher Ziele der Kommunen und der Region neben den Zielen des Landes erfolgt.

### **Arbeitsgruppe 4: Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz**

Der Aufbau von erfolgreichen Citylogistikkonzepten erfordert das Vorhandensein attraktiver Güterhubs für die Verteilung von Gütern als Umschlagpunkte vom Fernverkehr auf Ziele innerhalb der Region. Die Schaffung solcher Güterhubs muss genauso als öffentliche Aufgabe verstanden werden wie die Förderung des ÖPNV durch das Land. Bisher hat das Landesverkehrsministerium keine hinreichend konkreten und umsetzbaren Handlungsansätze, um der enormen Steigerung der Kohlendioxidemission durch den Güterverkehr im Land zu begegnen. Die Konzentration auf die vom Landesverkehrsministerium bisher verfolgte Verminderung der privaten Pkw-Nutzung ist vor dem Hintergrund der enormen Emissionssteigerungen aus dem Güterverkehr zu kurz gesprungen.

### **Arbeitsgruppe 5: Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität**

- Die Leitmaßnahmen der Arbeitsgruppe sollten um einen Ansatz zur Förderung einer Vielfalt klimaneutraler Antriebe ergänzt werden. Die bisherige Fokussierung auf Elektromobilität und zusätzliche Ladeinfrastruktur ist nicht ausreichend. Der Verband Region Stuttgart bittet das Land, die regionale Wasserstoffinitiative durch einen Beitrag in gleicher Höhe, wie er vom Verband Region Stuttgart erbracht wird, zu unterstützen.

- Die Finanzierung zusätzlicher ÖPNV-Angebote durch die Schaffung neuer Abgabeverpflichtungen der Bürger wird abgelehnt. Mit Maßnahmen wie Parkraummanagement, der bewährten Anwendung von Kombitickets und ähnlichen Ansätzen gibt es bereits im bestehenden Umfang der rechtlichen Voraussetzungen Möglichkeiten, um einerseits Anreize für die Nutzung des ÖPNV zu schaffen und auf der anderen Seite durch Gebühren- und zusätzliche Ticketeinnahmen auch zusätzliche Finanzierungsspielräume zu eröffnen.
- Mautsysteme auf lokaler Ebene sind abzulehnen. Der bisher europaweit eingeschlagene Weg zur Besteuerung des Kohlendioxidausstoßes ist konsequent weiterzuerfolgen und fortzuentwickeln, da es ein technologieoffener europaweiter Ansatz ist, der die Eigenverantwortung und Chancengleichheit fördert.

## **Gesamtprozess**

Um erfolgreich eine nachhaltige Veränderung bei der Wahl der Mobilitätsform zu erreichen, braucht es einen breiten gesellschaftlichen und auch technologischen Ansatz. Ein solcher Ansatz geht über den Aktionskreis der Region hinaus. Es ist nicht ausreichend, dem Bedürfnis nach Mobilität in unserer Gesellschaft und in der Wirtschaft unter Beachtung der Umwelt- und Klimaschutzziele nur durch Ansätze des Verzichts und der Einschränkung und durch einen verstärkten Ausbau des öffentlichen Verkehrs begegnen zu wollen. Ein erfolgreicher Ansatz erfordert ein breiteres Vorgehen, um einen umfassenden gesellschaftlichen Konsens und damit die Bereitschaft zum Mitmachen zu erzielen.

Neben der innovativen Fortentwicklung von Antriebsarten, um auch Individualverkehr klimafreundlich zu ermöglichen, kann zum Beispiel auch der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien als Ersatz und Ergänzung von physischer Mobilität einen wichtigen Beitrag leisten.

Unerlässlich bei allem ist es dabei, dass die jeweils verantwortlichen politischen Gremien, Firmen und gesellschaftlichen Aktionsbündnisse anstelle eines Paktes durch konkrete Darlegung ihrer jeweiligen eigenen Ansätze und konkreten absehbar vorgesehenen Maßnahmen in eigener Verantwortung darstellen, welchen Beitrag sie im Rahmen ihrer Kompetenz und Verantwortlichkeit leisten.

Die Entscheidung, ob die vorgesehenen Maßnahmen den „richtigen“ und dem jeweiligen Potenzial der Akteure auch angemessenen Beitrag erbringen, muss in erster Linie in den jeweils zuständigen Gremien getroffen werden und sollte nicht durch die langwierige Diskussion eines Paktes auf den kleinsten gemeinsamen Nenner gebracht werden.

## **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, die Anregungen und Stellungnahmen zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen und zum Gesamtprozess in die Diskussion einzubringen.
2. Anstelle der vom Landesverkehrsministerium vorgesehenen „Gipfelerklärung“ sollte eine Erklärung der einzelnen Akteure erarbeitet werden, wie sie jeweils ihren Beitrag zur zukunftsfähigen Mobilität in der Region erbringen wollen.
3. Der Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2019 wird als erledigt erklärt.