

# Sitzungsvorlage Nr. 215/2017

Verkehrsausschuss  
am 05.07.2017



Verband Region  
Stuttgart

12.06.2017 – VA-21517.docx  
050 - VA-Ö 215/2017

zur Beschlussfassung

- öffentliche Sitzung -

## Zu Tagesordnungspunkt 2

### **Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart**

auf Grundlage der Vorlage RV 55/2017 vom 05.04.2017 (Anlage 2 dieser Vorlage)

#### **I. Sachvortrag**

##### **Ausgangslage**

Das Land Baden-Württemberg ist aufgefordert, die Grenzwerte bei der Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide einzuhalten. Zur Einhaltung der Grenzwerte ist nach Auffassung des Landes ein umfassendes Maßnahmenpaket erforderlich. Der Ministerrat hat dazu Maßnahmen für die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart beschlossen. Diese Maßnahmen basieren überwiegend auf den Ergebnissen eines Gesamtwirkungsgutachtens, in dem im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität betrachtet und bewertet wurden.

Im Rahmen der Landespressekonferenz wurde am 04.05.2017 durch Minister Hermann und Regierungspräsident Reimer der Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart vorgestellt. Die öffentliche Auslegung und damit die Anhörungsphase für den Entwurf startete am 08.05.2017. Stellungnahmen zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans können bis zum 23.06.2017 schriftlich eingereicht werden. Der Verband Region Stuttgart konnte aufgrund der bereits langfristig festgelegten Gremientermine eine Fristverlängerung für die Abgabe seiner Stellungnahme bis zum 07.07.2017 erreichen. Der Luftreinhalteplan soll am 31.08.2017 in Kraft treten. Wie in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.03.2017 (Vorlage 190/2017) beschlossen, werden in der Sitzung am 05.07.2017 Herr Erdmenger vom Ministerium für Verkehr sowie Herr Dr. Brose vom Regierungspräsidium teilnehmen und die Maßnahmen vorstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.

Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans umfasst neben Verkehrsbeschränkungen, wie z. B. zunächst temporäre (an Feinstaubtagen) und ab 2020 ganzjährige Fahrverbote für Dieselfahrzeuge schlechter als Euronorm 6, Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Rad- und Fußverkehrs, Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Förderung alternativer Antriebe für Kraftfahrzeuge sowie die Minderung weiterer Feinstaubquellen. Darüber hinaus werden auch weitere Maßnahmen der intelligenten Verkehrssteuerung und innovative Mobilitätskonzepte, wie zum Beispiel Mobilitäts-Apps mit Echtzeit-Daten zu Straßenverkehrsinformationen, Parkplatzbelegungen und ÖPNV-Auskünften erläutert. Die Entwicklung dieser Maßnahmen ist aber noch nicht so weit vorangeschritten, dass sie in den Luftreinhalteplan aufgenommen wurden. Das Maßnahmenkonzept wird in Anlage 1 dieser Vorlage dargestellt.

### **Generelle Anmerkungen der Geschäftsstelle:**

- a) Der Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart ist nur ein Baustein in einer landesweit notwendigen und vorgeschriebenen Konzeption zur Luftreinhaltung. Aus Sicht der Geschäftsstelle kann eine abschließende Beurteilung der Wirkungen nur dann erfolgen, wenn eine landesweite Konzeption vorliegt und gutachterlich bewertet wurde.
- b) Die Ausweisung einer blauen Umweltzone ab 2020 (M1) steht genauso unter dem Vorbehalt, dass die entsprechenden gesetzlichen Regelungen noch geschaffen werden müssen wie die Maßnahmen M2a und M2b (Beschreibung siehe Anlage 1). Diese Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung aus dem motorisierten Individualverkehr vor allem in der Stadt / im Talkessel Stuttgart haben erhebliche Auswirkungen auf die Verteilung der Verkehrsströme in der Region. Dies belegen die Verkehrsprognosen zu den einzelnen Planungsfällen, denen zufolge in einigen Nachbarkommunen durchaus von nennenswerten Mehrverkehren auszugehen ist (bei Maßnahme M2b z. B. in Filderstadt und Ostfildern mit bis zu 1.000 bzw. 2.000 Kfz/d). Es wird daher angeregt, für diese Maßnahmen ein Planungskonzept zu erarbeiten, auf welchen Umfahrungsstraßen der Durchgangsverkehr um das Zentrum von Stuttgart herumgeleitet werden soll. Darüber hinaus sollte in Abhängigkeit von der dann tatsächlich umgesetzten Maßnahme die Auswirkungen auf die anderen Städte und Gemeinden in der Region sowohl hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen als auch der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen (Schadstoffe, Feinstaub, Lärm) nochmals detailliert untersucht und bewertet werden.
- c) Die Beurteilung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans erfolgte bislang nahezu ausschließlich anhand der Maßnahmenwirkungen auf die Schadstoffimmissionen (Feinstaubwerte und NO<sub>x</sub>) und der rechtlichen Rahmenbedingungen (Umsetzbarkeit). Andere Verkehrsfolgen und Wirkungen werden weitgehend ausgeblendet. Die Veränderungen bei weiteren verkehrsbedingten Folgewirkungen (z. B. Lärm, klimarelevante Emissionen, Trennwirkungen), aber auch die Auswirkung auf die Mobilität in der Region sollten stärker in die Maßnahmenbewertung einbezogen werden. Im Hinblick auf die Mobilität in der Region gilt dies z. B. für die Aspekte:
  - Erreichbarkeit des Kernes des Oberzentrums der Region mit mehreren regions- und landesweit bedeutsamen Einrichtungen u. a. in den Bereichen Kultur, Verwaltung, Gesundheitswesen und Verkehrsinfrastruktur (mit dem Hauptbahnhof als derzeit einzigem Zugangspunkt zum Schienenfernverkehr) sowie
  - Entwicklung alternativer Routenoptionen für die bisherigen Kfz-Durchgangsverkehre durch den Talkessel / die Umweltzone / das Luftreinhaltetz.
- d) Ein wichtiger Baustein im Hinblick auf die Verbesserung der Luftqualität in Stuttgart ist eine zügige Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme Antriebe. Der Verband Region Stuttgart begrüßt daher ausdrücklich die Maßnahmen M15 und M16 (siehe Anlage 1). Es fehlen jedoch Ansätze, die aufzeigen, wie eine Flottenumstellung auch sozialverträglich gestaltet werden kann, der Hinweis auf die Ausnahmeregelungen ist hier nicht ausreichend.
- e) Die Umsetzung die Ausprägung der Maßnahmen wurde sehr offen beschrieben und gestaltet. Bis zur Umsetzung sind daher noch Abstimmungsprozesse erforderlich, die im Ergebnis dazu führen werden, dass die bei der Ermittlung der Wirkungen gemachten Annahmen angepasst werden müssen und in der Folge die Wirkungen gegebenenfalls neu ermittelt und bewertet werden müssen. So konnte zum Beispiel bei der Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen der Park and Ride Maßnahmen nicht der derzeitige Stand der P+R-Konzeption des Verbands Region Stuttgart für den normalwerktäglichen Verkehr als Grundlage herangezogen werden. Der Verband Region Stuttgart hat bereits eine umfangreiche Analyse der P+R Situation erarbeitet und stellt über den VVS bereits eine grafische Belegungsprognose für die PKW-Nutzer zur Verfügung. Im gemeinsamen Projekt mit der Landeshauptstadt Stuttgart „P+R Parkhaus und Fahrschein“ wurden bereits in der vergangenen Feinstaubsaison attraktive

Alternativen zur Pkw-Fahrt in die Innenstadt im Parkhaus Österfeld angeboten. Eine Echtzeitprognose der Parkraumbelegung ist an 11 Stationen der S-Bahn-Linien 2 und 3 in Vorbereitung und soll sukzessive auf weitere Stationen ausgeweitet werden. Darüber hinaus müssen noch Details für ein regionales Standort-, Tarif- und Informationskonzept im Bereich Park and Ride an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung insbesondere unter Beteiligung von P+R Maßnahmen in der Landeshauptstadt abgestimmt und festgelegt werden.

- f) Grundlage für alle Maßnahmen ist die Einhaltung der gesetzlich erforderlichen Grenzwerte. Ein zentraler Bestandteil wird daher auch das Monitoring der einzelnen Maßnahmen sein. Hierfür sind im Gutachten Wege aufzuzeigen, wie ermittelt werden kann, welche Reduktionen insbesondere beim Individualverkehr und den Schadstoffimmissionen durch welche Maßnahmen tatsächlich erreicht werden können. Diese Erkenntnisse können dann als Grundlage für die Erarbeitung von neuen Maßnahmen bzw. zur Anpassung von bereits umgesetzten Maßnahmen dienen.
- g) Die Betrachtung der ermittelten Verkehrsverlagerungen ist aus Sicht der Geschäftsstelle zu vertiefen und mit der landesweiten Konzeption zur Luftreinhaltung abzugleichen.
- h) Wie im Luftreinhalteplan zitiert sind nach § 47 Abs. 6 BImSchG die in den Luftreinhalteplänen festgesetzten Maßnahmen durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Behörde umzusetzen. Aus den Ausführungen im Luftreinhalteplan ist nicht klar ersichtlich inwieweit die aufgeführten Maßnahmen, die nicht vom Land selbst umgesetzt werden können, mit einer Verpflichtung zur Umsetzung durch die jeweils zuständige Institution versehen sind. Sofern der Verband Region Stuttgart vom Land über das Regierungspräsidium zur Umsetzung der ihn betreffenden Maßnahmen verpflichtet werden soll, ist die Finanzierung dieser Maßnahmen vom Land zu klären. Soweit keine Verpflichtungen gegenüber dem Verband Region Stuttgart ausgesprochen werden sollen, ist für die Entscheidungsfindung in den Gremien des Verbandes darzustellen, welchen Anteil die den Verband Region Stuttgart betreffenden Maßnahmen konkret an der im Luftreinhalteplan dargestellten Zielsetzung haben.

### **Regionale Beteiligung:**

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen M8, M9, M12 (siehe Anlage 1) liegt im Verantwortungsbereich des Verbands Region Stuttgart. Die Umsetzung der anderen vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere auch der Maßnahmen aus dem Paket M2, kann aber nicht losgelöst von regionalen Überlegungen und Initiativen erfolgen, da die Auswirkungen auf die Region Stuttgart von erheblicher Bedeutung sind. Der Verband Region Stuttgart hat sich in der Vergangenheit bereits intensiv mit Maßnahmen beschäftigt, die dazu beitragen, den Anteil am öffentlichen Nahverkehr zu steigern und damit den Modal Split mindestens zu stabilisieren. Neben der Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn in der Region und den im Regionalverkehrsplan definierten Zielsetzungen und Maßnahmen zählen dazu auch die aktuell vom Verband Region Stuttgart im Rahmen des ÖPNV-Paktes übernommenen Aufgaben im Bereich des regionalen Verkehrsmanagements und der intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger (z. B. Mobilitätspunkte, regionales P+R Konzept, zuständigkeitsübergreifendes dynamisches Straßenverkehrsmanagement).

Die Handlungsmöglichkeiten des Verbands Region Stuttgart wurden bereits in der Regionalversammlung auf Grundlage der Vorlage RV 55/2017 am 05.04.2017 ausführlich diskutiert (diese ist als Anlage 2 beigelegt). Auf eine erneute Darstellung der Handlungsmöglichkeiten wird daher an dieser Stelle verzichtet. Wichtig sind dabei insbesondere auch die in dieser Vorlage genannten Randbedingungen und die Erwartungen an die Zuwendungsgeber und Finanzierungspartner sowie die sonstigen Beteiligten

## II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss beschließt, folgende Stellungnahme gegenüber dem Land Baden-Württemberg zu den zu erwartenden Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt Stuttgart abzugeben.

1. Die Grundvoraussetzung für einen funktionalen und zuverlässigen ÖPNV ist eine moderne, leistungsfähige und verlässliche Infrastruktur. Grundlage für den infrastrukturseitigen Ausbau des ÖPNV Angebots ist die L-GVFG-Förderung. Der Verband Region Stuttgart fordert daher eine Anhebung der Förderquoten und Pauschalförderbeträge für ÖPNV-Maßnahmen, deren Wirksamkeit in Gebieten mit höherer Luftbelastung liegt. Folgerichtig sind dabei auch die Verknüpfungspunkte und die wesentlichen Zulaufstrecken in der Region einzubeziehen. Dadurch können landesweit mehr Maßnahmen in Räumen mit hoher Schadstoffbelastung umgesetzt werden und zur Luftreinhaltung beitragen. Für solche Maßnahmen ist ein festes Budget im Rahmen des L-GVFG oder über besondere Förderprogramme (vgl. Radverkehrsförderung) vorzusehen.
2. Die S-Bahn ist das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region Stuttgart. Zur Stabilisierung im Kernbereich und zum weiteren Ausbau des Angebots auf den im Mischverkehr betriebenen Zulaufstrecken ist mittelfristig eine Steigerung der Leistungsfähigkeit notwendig. Daher sind die Planungen und Überlegungen zur Einführung von ETCS auf der S-Bahn-Stammstrecke und anderen kapazitätsbegrenzenden Abschnitten im Schienennetz der Region Stuttgart (Rohr-Flughafen, Vaihingen-Herrenberg, Bad Cannstatt-Schorndorf) mit Hochdruck voranzutreiben. Parallel dazu muss die Finanzierung sowohl infrastruktur- als auch fahrzeugseitig gesichert werden. Hier sind das Land und die DB AG gefordert, zeitnah eine Lösung zu finden, da eine solche Maßnahme die Finanzierungsmöglichkeiten der Region übersteigen würde.

Das Land wird gebeten, sich gemeinsam mit der Region für eine möglichst frühzeitige Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten einzusetzen, die dauerhaft zur Reduzierung von Schadstoffbelastungen in der Landeshauptstadt beitragen können und die dazu nötigen Planungen einzuleiten bzw. voranzutreiben. Dies trifft nach den Untersuchungen zur Regionalverkehrsplanfortschreibung vor allem auf die Projekte S-Bahntangentiale südlich der Landeshauptstadt, partieller Ausbau bzw. Leistungssteigerungen auf der Rems- und der Gäubahn, Nordkreuz, große Wendlinger Kurve sowie Verbindungsspanne zwischen Filderbahn und Neubaustrecke am Flughafen zu, die infrastrukturelle Voraussetzungen für Verbesserungen und Angebotsausweitungen im Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr bilden.

Im Straßenverkehr gilt dieses für den Nordosttring und die Filderauffahrt. Im Hinblick auf die Straßenbaumaßnahmen wird zudem auf die Stellungnahme zur Umsetzungskonzeption Bedarfsplan Straße hingewiesen, die am 3. Mai 2017 vom Verkehrsausschuss des Verbandes Region Stuttgart beschlossen und dem Verkehrsministerium mit Schreiben vom 4. Mai 2017 übermittelt wurde. Diese Stellungnahme wird weiterhin vollumfänglich aufrechterhalten.

3. Für die Weiterentwicklung eines zukunftsfähigen S-Bahn-Verkehrs muss die Region von den deutlichen Erhöhungen der Regionalisierungsmittel des Bundes in angemessener Weise partizipieren. Zusätzliche Regionalisierungsmittel bilden die Grundlage für zukünftige Verkehrsverbesserungen (Ausdehnung des Viertelstundentakts, Kapazitätsausweitungen usw.), die mit Blick auf die kommenden Anforderungen unverzichtbar sind und ebenfalls nicht alleine vom Verband Region Stuttgart finanziert werden können. Ohne angemessene, vertraglich abgesicherte Beteiligung der Region an den Regionalisierungsmitteln kann die Maßnahme M8 nicht umgesetzt werden.

4. Die Konzeption und mögliche Umsetzung einer regionalen Verkehrsinformationszentrale ist voranzutreiben. Die Verkehrsinformationszentrale ist die Basis für eine spätere mögliche regionale Verkehrsmanagementzentrale innerhalb einer Mobilitätsagentur. Auch hierfür ist die Unterstützung des Landes erforderlich.  
Parallel dazu soll die Einführung von neuen Technologien, die dazu beitragen im Individualverkehr Schadstoffbelastungen zu reduzieren, durch entsprechende Förderanreize forciert werden. Hierzu gehören sowohl Maßnahmen zur breiteren Einführung von alternativen Antrieben, wie auch Maßnahmen um Chancen aus dem künftigen Einsatz von autonom und vernetzt fahrenden Fahrzeugen im Sinne der Luftreinhaltung zu nutzen.
5. Die Fördermittel des Landes für verkehrstechnische Infrastruktur auch im Individualverkehr in Räumen hoher Luftbelastung sollten erhöht oder - wo nicht vorhanden – zur Verfügung gestellt werden. Qualitätsmanagementmaßnahmen an Lichtsignalanlagen und eine ausreichende Personalausstattung sollten gefördert werden.
6. Die Partner im VVS müssen gemeinsam darauf hinwirken, dass die infrastrukturellen, betrieblichen und sonstigen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durch geeignete Tarifmaßnahmen flankiert werden. Kurzfristig ist dabei die Wirksamkeit des bisherigen Feinstaubtickets zu überprüfen und ein Tarifangebot zu entwickeln, das preisliche Mitnahmeeffekte vermeidet, für die gesamte Feinstaubsaison gilt und insgesamt Zeitkarteninhaber belohnt. Im VVS ist eine Tarifstrategie zu entwickeln, die dauerhaft noch mehr Menschen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hinführt.
7. Um Tangentialverbindungen zwischen Schienenkorridoren als Alternative zum Individualverkehr zu stärken, sollte im Verdichtungsraum eine höhere Taktdichte als der Stundentakt im Regiobusprogramm des Landes gefördert werden. Für Regiobuslinien und regionale Expressbusse soll eine einheitliche Fahrplangeschwindigkeit von mindestens 30 km/h gelten.
8. Um Menschen zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV und die neuen intermodalen Mobilitätsdienstleistungen zu bewegen, bedarf es sowohl passgenauer Informations- und Tarifangebote als auch leistungsfähiger Umstiegsanlagen. Ziel ist deshalb eine dauerhafte Unterstützung von Mobilitätsdienstleistungen wie Bike-Sharing, Mitfahrservices, innovativer P+R und P+M Angebote sowie von betrieblichem Mobilitätsmanagement durch eine regionale Mobilitätsagentur unter Beteiligung des Landes und aller Kommunen im Ballungsraum.
9. Den geplanten Fahrverboten kann aus regionaler Sicht nur zugestimmt werden, wenn nachgewiesen ist, dass keine erheblichen Umweltwirkungen oder unzumutbaren Zusatzbelastungen in anderen Kommunen entstehen.
10. Das Land wird gebeten, sich weiterhin für eine stringente Einhaltung des regionalplanerischen Instrumentariums zur Steuerung der Siedlungsentwicklung mit vorrangiger Siedlungstätigkeit entlang der leistungsfähigen Schienenachsen einzusetzen, um auf eine insgesamt noch stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hinzuwirken und Schadstoffemissionen zu vermeiden.
11. Folgende Anmerkungen zur generellen Vorgehensweise sind Bestandteil der Stellungnahme des Verbands Region Stuttgart:
  - a) Der Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart ist nur ein Baustein in einer landesweit notwendigen und vorgeschriebenen Konzeption zur Luftreinhaltung. Aus Sicht der Geschäftsstelle kann eine abschließende Beurteilung der Wirkungen nur dann erfolgen, wenn eine landesweite Konzeption vorliegt und gutachterlich bewertet wurde.
  - b) Die Ausweisung einer blauen Umweltzone ab 2020 (M1) steht genauso unter dem Vorbehalt, dass die entsprechenden gesetzlichen Regelungen noch geschaffen werden müssen wie die Maßnah-

men M2a und M2b (Beschreibung siehe Anlage 1). Diese Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung aus dem motorisierten Individualverkehr vor allem in der Stadt / im Talkessel Stuttgart haben erhebliche Auswirkungen auf die Verteilung der Verkehrsströme in der Region. Dies belegen die Verkehrsprognosen zu den einzelnen Planungsfällen, denen zufolge in einigen Nachbarkommunen durchaus von nennenswerten Mehrverkehren auszugehen ist (bei Maßnahme M2b z. B. in Filderstadt und Ostfildern mit bis zu 1.000 bzw. 2.000 Kfz/d). Es wird daher angeregt, für diese Maßnahmen ein Planungskonzept zu erarbeiten, auf welchen Umfahrungsstraßen der Durchgangsverkehr um das Zentrum von Stuttgart herumgeleitet werden soll. Darüber hinaus sollte in Abhängigkeit von der dann tatsächlich umgesetzten Maßnahme die Auswirkungen auf die anderen Städte und Gemeinden in der Region sowohl hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen als auch der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen (Schadstoffe, Feinstaub, Lärm) nochmals detailliert untersucht und bewertet werden.

- c) Die Beurteilung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans erfolgte bislang nahezu ausschließlich anhand der Maßnahmenwirkungen auf die Schadstoffimmissionen (Feinstaubwerte und NO<sub>x</sub>) und der rechtlichen Rahmenbedingungen (Umsetzbarkeit). Andere Verkehrsfolgen und Wirkungen werden weitgehend ausgeblendet. Die Veränderungen bei weiteren verkehrsbedingten Folgewirkungen (z. B. Lärm, klimarelevante Emissionen, Trennwirkungen), aber auch die Auswirkung auf die Mobilität in der Region sollten stärker in die Maßnahmenbewertung einbezogen werden. Im Hinblick auf die Mobilität in der Region gilt dies z. B. für die Aspekte:
- Erreichbarkeit des Kernes des Oberzentrums der Region mit mehreren regions- und landesweit bedeutsamen Einrichtungen u. a. in den Bereichen Kultur, Verwaltung, Gesundheitswesen und Verkehrsinfrastruktur (mit dem Hauptbahnhof als derzeit einzigem Zugangspunkt zum Schienenfernverkehr) sowie
  - Entwicklung alternativer Routenoptionen für die bisherigen Kfz-Durchgangsverkehre durch den Talkessel / die Umweltzone / das Luftreinhaltenetz.
- d) Ein wichtiger Baustein im Hinblick auf die Verbesserung der Luftqualität in Stuttgart ist eine zügige Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme Antriebe. Der Verband Region Stuttgart begrüßt daher ausdrücklich die Maßnahmen M15 und M16 (siehe Anlage 1). Es fehlen jedoch Ansätze, die aufzeigen, wie eine Flottenumstellung auch sozialverträglich gestaltet werden kann, der Hinweis auf die Ausnahmeregelungen ist hier nicht ausreichend.
- e) Die Umsetzung die Ausprägung der Maßnahmen wurde sehr offen beschrieben und gestaltet. Bis zur Umsetzung sind daher noch Abstimmungsprozesse erforderlich, die im Ergebnis dazu führen werden, dass die bei der Ermittlung der Wirkungen gemachten Annahmen angepasst werden müssen und in der Folge die Wirkungen gegebenenfalls neu ermittelt und bewertet werden müssen. So konnte zum Beispiel bei der Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen der Park and Ride Maßnahmen nicht der derzeitige Stand der P+R-Konzeption des Verbands Region Stuttgart für den normalwerktäglichen Verkehr als Grundlage herangezogen werden. Der Verband Region Stuttgart hat bereits eine umfangreiche Analyse der P+R Situation erarbeitet und stellt über den VVS bereits eine grafische Belegungsprognose für die PKW-Nutzer zur Verfügung. Im gemeinsamen Projekt mit der Landeshauptstadt Stuttgart „P+R Parkhaus und Fahrschein“ wurden bereits in der vergangenen Feinstaubsaison attraktive Alternativen zur Pkw-Fahrt in die Innenstadt im Parkhaus Österfeld angeboten. Eine Echtzeitprognose der Parkraumbellegung ist an 11 Stationen der S-Bahn-Linien 2 und 3 in Vorbereitung und soll sukzessive auf weitere Stationen ausgeweitet werden. Darüber hinaus müssen noch Details für ein regionales Standort-, Tarif- und Informationskonzept im

Bereich Park and Ride an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung insbesondere unter Beteiligung von P+R Maßnahmen in der Landeshauptstadt abgestimmt und festgelegt werden.

- f) Grundlage für alle Maßnahmen ist die Einhaltung der gesetzlich erforderlichen Grenzwerte. Ein zentraler Bestandteil wird daher auch das Monitoring der einzelnen Maßnahmen sein. Hierfür sind im Gutachten Wege aufzuzeigen, wie ermittelt werden kann, welche Reduktionen insbesondere beim Individualverkehr und den Schadstoffimmissionen durch welche Maßnahmen tatsächlich erreicht werden können. Diese Erkenntnisse können dann als Grundlage für die Erarbeitung von neuen Maßnahmen bzw. zur Anpassung von bereits umgesetzten Maßnahmen dienen.
- g) Die Betrachtung der ermittelten Verkehrsverlagerungen ist aus Sicht der Geschäftsstelle zu vertiefen und mit der landesweiten Konzeption zur Luftreinhaltung abzugleichen.
- h) Wie im Luftreinhalteplan zitiert sind nach § 47 Abs. 6 BImSchG die in den Luftreinhalteplänen festgesetzten Maßnahmen durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Behörde umzusetzen. Aus den Ausführungen im Luftreinhalteplan ist nicht klar ersichtlich inwieweit die aufgeführten Maßnahmen, die nicht vom Land selbst umgesetzt werden können, mit einer Verpflichtung zur Umsetzung durch die jeweils zuständige Institution versehen sind. Sofern der Verband Region Stuttgart vom Land über das Regierungspräsidium zur Umsetzung der ihn betreffenden Maßnahmen verpflichtet werden soll, ist die Finanzierung dieser Maßnahmen vom Land zu klären. Soweit keine Verpflichtungen gegenüber dem Verband Region Stuttgart ausgesprochen werden sollen, ist für die Entscheidungsfindung in den Gremien des Verbandes darzustellen, welchen Anteil die den Verband Region Stuttgart betreffenden Maßnahmen konkret an der im Luftreinhalteplan dargestellten Zielsetzung haben.

**Anlage 1:****Maßnahmenkonzept (Auszug aus dem Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Entwurf Mai 2017):**

Insgesamt werden im Luftreinhalteplan 20 verschiedene Maßnahmen definiert mit denen erreicht werden soll, dass ab 2020 die Grenzwerte an den im Stadtgebiet von Stuttgart verteilten Messstellen eingehalten werden.

- M1 Ab dem 01.01.2020 gilt ein ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen der Stufe 5 gemäß der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung– 35. BImSchV) (Blaue Plakette), vorausgesetzt die 35. BImSchV ist bis zu diesem Zeitpunkt so verändert, dass sie mindestens eine weitere Stufe (5) der Kennzeichnungsmöglichkeit enthält.
- M2a Vorausgesetzt die 35. BImSchV wird noch im Jahr 2017 durch die Kennzeichnungsmöglichkeit mit einer Blauen Plakette erweitert, gilt ab 01.01.2018 an Tagen mit Feinstaubalarm ein Verkehrsverbot für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen mit „Blauer Plakette“ für ein Gebiet auf allen Straßenzügen innerhalb des Stuttgarter Talkessels, auf allen Streckenabschnitten in Stuttgart-Feuerbach und auf einzelnen Streckenabschnitten in Stuttgart-Zuffenhausen.

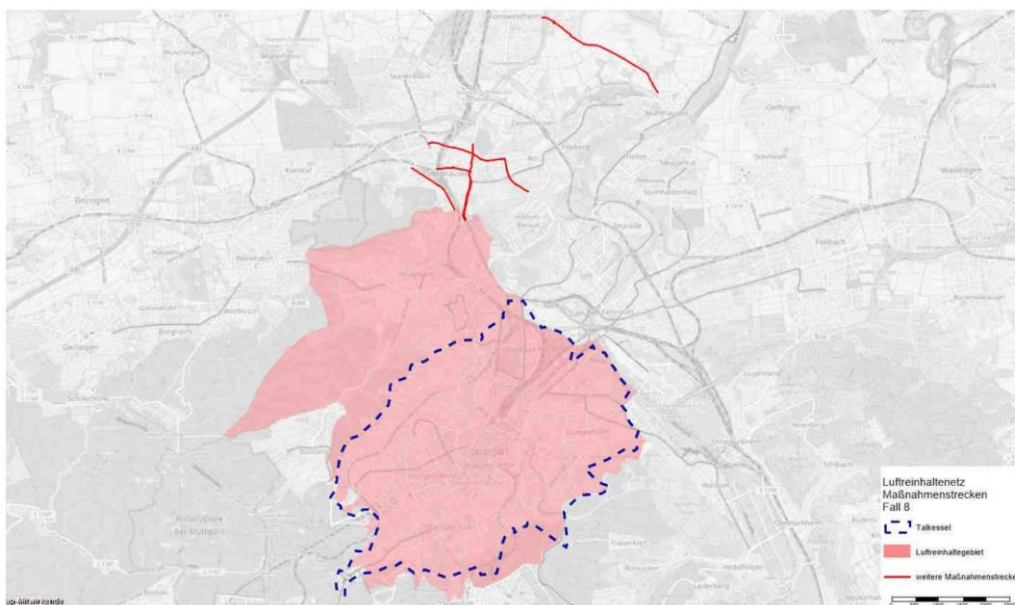


Abbildung 1: Darstellung der Umweltzone ab 01.01.2018 an Feinstaubtagen

Quelle: Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Entwurf Mai 2017

- M2b Sollte die 35. BImSchV bis zum 01.01.2018 noch nicht in der o.a. Art zur Verfügung stehen, wird ab 01.01.2018 auf einzelnen bestimmten Straßenabschnitten im Stadtgebiet von Stuttgart an Tagen mit Feinstaubalarm ein Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge (Zeichen 251 StVO) in Kombination mit dem von der obersten Straßenverkehrsbehörde noch zu schaffenden Zusatzzeichen „nur für Diesel bis einschließlich Euro 5 / V“ und dem vorhandenen Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ angeordnet.



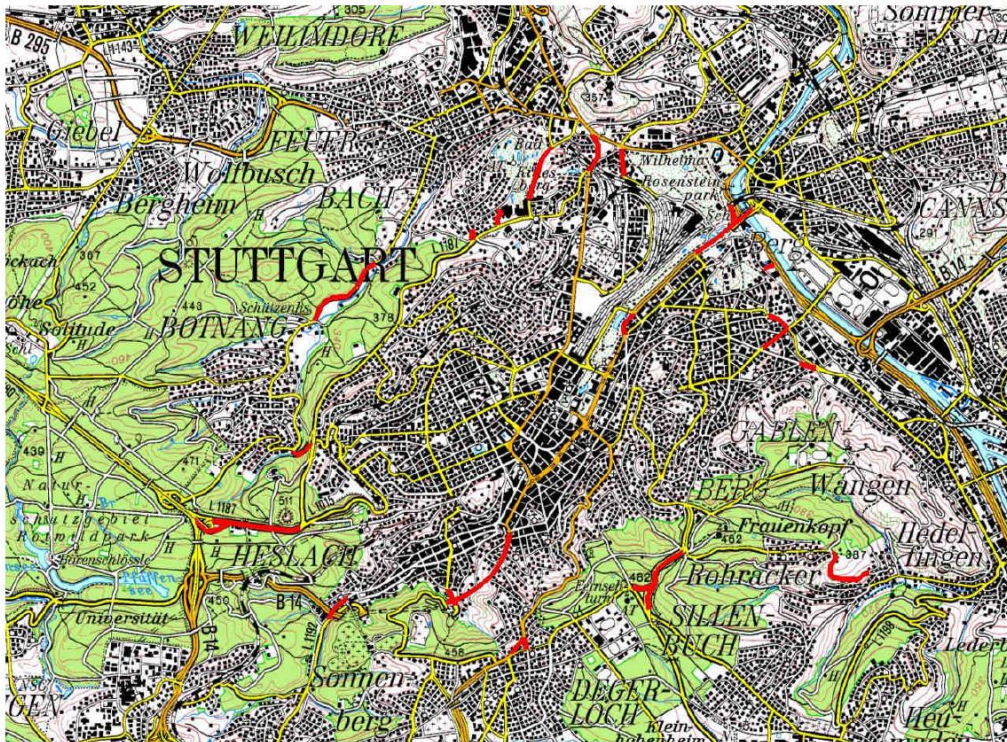


Abbildung 2: Luftreinhaltestrecken (rot) der Maßnahme M2b im Stadtgebiet Stuttgart

Quelle: Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Entwurf Mai 2017

- M2c Sollte die unter M2b dargestellte Maßnahme aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht er- greifbar sein, wird ab 01.01.2018 zur Erfüllung des gerichtlichen Vergleichs auf im einzelnen festge- legten Streckenabschnitten der B14 (Cannstatter Straße, Am Neckartor), der Neckarstraße, der Tal- / Wagenburgstraße und der Landhausstraße im Stuttgarter Osten an Tagen mit Feinstaubalarm ein Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge (Zeichen 251 StVO) in Kombination mit dem von der obersten Straßenverkehrsbehörde noch zu schaffenden Zusatzzeichen „nur für Diesel bis einschließlich Euro 5 / V“ und dem vorhandenen Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ ange- ordnet.
- M3 Die SSB AG baut ihr Angebot im Bereich der Stadtbahnen (neue Linien, Taktung, Verlängerung der Traktion auf Doppelzüge) weiter aus.
- M4 Als Vorlaufbetrieb für den Ausbau der Haltestellen der Linie U1 für den 80-m-Zug- Betrieb plant die SSB AG zusammen mit der Landeshauptstadt Stuttgart zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und der Innenstadt im Jahr 2018 eine zusätzliche Schnellbuslinie (Betriebszeit 06:00 – 20:30 Uhr) zur früh- zeitigen Kapazitätserweiterung auf dieser hochbelasteten und bedeutsamen Nahverkehrsachse ein- zurichten.
- M5 Die Landeshauptstadt Stuttgart richtet zusätzliche Busspuren / Bussonderstreifen im Stuttgarter Tal- kessel ein. Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.
- M6 Die SSB AG wird gewährleisten, dass auf den Buslinien im Stuttgarter Talkessel ab 01.01.2018 nur noch Busse mit Euro-VI-Standard oder Hybridantrieb unterwegs sind. Dazu erfolgt unter Vorausset- zung einer Landesförderung für diese Maßnahme bis zum 01.01.2018 eine vorgezogene Ersatzbe- schaffung der 10 auf der Linie 42 eingesetzten CapaCity-Busse (derzeit noch EEV-Standard). Diese werden durch CapaCity- Busse mit Euro-VI-Standard ersetzt.

- M7 Das Land Baden-Württemberg unterstützt darüber hinaus die SSB AG bei der Ersatzbeschaffung ihrer EEV-Standard-Busse im Stadtgebiet von Stuttgart, sodass sukzessive im Rahmen der Ersatzbeschaffung unter ökologischen Gesichtspunkten die neueste und beste verfügbare Abgasreinigungstechnik bzw. alternative Antriebstechnik eingesetzt werden kann.
- M8 Der Verband Region Stuttgart wird im Rahmen des ÖPNV-Paktes bis zum 01.01.2025 sukzessive die Taktung auf bestimmten Strecken der S-Bahn und ihre Kapazität durch die Anschaffung neuer Züge erhöhen.
- M9 Weitere Expressbuslinien werden vom Verband Region Stuttgart sukzessive eingerichtet.
- M10 Die zuständigen Landkreise verbessern stufenweise den Bus-Zubringerverkehr zur S-Bahn, wie im ÖPNV-Pakt vereinbart.
- M11 Das Land Baden-Württemberg erhöht die Zahl der Zugverbindungen im Schienen- personennahverkehr bis 2021 um 37 % von 415 Zügen auf 567 Zügen von / nach Stuttgart Hbf und richtet dabei drei neue Metropolexpresslinien ein.
- M12 Der Verband Region Stuttgart entwickelt im Rahmen des ÖPNV-Pakts ein regionales Park+Ride-Konzept und setzt die erforderlichen Maßnahmen stufenweise um.
- M13 Die Landeshauptstadt Stuttgart setzt ihr Radverkehrskonzept weiter um und baut das Radwegenetz auf den Hauptradrouten durch Stuttgart bis zum 01.01.2020 unter anderem auf den Hauptradrouten 2 (S-Ost nach Hedelfingen), 9 (Radverbindung Geißleichstraße) und 10 (Vaihingen nach Sillenbuch) aus. Parallel dazu folgen sukzessive weitere Ausbauten, wofür im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart die entsprechenden Haushaltsmittel bereitgestellt werden sollen. Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.
- M14 Auf Basis eines Fußverkehrskonzepts plant die Landeshauptstadt Stuttgart ein Investitionsprogramm Fußverkehr zu erstellen, das die Strategie für Förderung und Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen langfristig in Stuttgart festlegt.
- M15 Die Fahrzeuge der Landeshauptstadt Stuttgart und diejenigen des Landesfuhrparks Baden-Württemberg werden soweit es sich um Fahrzeuge handelt, die überwiegend im Stadtgebiet Stuttgart eingesetzt werden bzw. ihren regelmäßigen Stellplatz dort haben, im Rahmen der Neubeschaffung soweit möglich auf Elektro-, hilfsweise Hybrid-, hilfsweise Erdgasbetrieb umgestellt.
- M16 Zur Unterstützung einer beschleunigten Umstellung der Flottenzusammensetzung und Durchdringung der Kfz-Flotte mit Elektrofahrzeugen und anderen emissionsarmen Antrieben führt das Land Förderprogramme für Fahrzeuge von Pflege- und Lieferdiensten ein.
- M17 Die Landeshauptstadt Stuttgart plant, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf weiteren Steigungsstrecken im Stadtgebiet Stuttgart sukzessive ab dem 01.01.2018 auf 40 km/h zu reduzieren.
- M18 Die Höchstgeschwindigkeit im Stuttgarter Stadtgebiet wird an Feinstaubalarmtagen außerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h bzw. auf mindestens vierstreifig ausgebauten Straßen auf 60 km/h reduziert, wenn sichergestellt ist, dass dies nicht zu spürbaren Ausweichverkehren führt.
- M19 Die Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt, ihr Gebührensystem zu überprüfen und beginnend zum 01.11.2017 auch die Parkgebühren im gesamten Stadtgebiet moderat zu erhöhen. Hierbei sind die Interessen der Anwohner und des Handels zu berücksichtigen.
- M20 Die Gebühren der Parkhäuser im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart, die sich im Eigentum des Landes Baden-Württemberg befinden, werden im Zuge eines Gesamtkonzepts mit dem Ziel

einer verträglichen Anpassung geprüft. Ausgenommen sind gewährte Benutzervorteile für emissionsarme Fahrzeuge. Für Inhaber von längerfristigen Monatsverträgen sind angemessene Übergangsregelungen zu treffen.

Im Kapitel „Untersuchung weiterer Maßnahmen“ sind Maßnahmen aufgeführt, die diskutiert wurden aber noch nicht so weit entwickelt sind, dass sie als konkrete Maßnahmen in den Luftreinhalteplan aufgenommen wurden. Dazu gehören die im BVWP genannten Straßenbaumaßnahmen in der Region, Bussonderspuren, weitere Fördermaßnahmen für Car- und Roller-Sharing, Radschnellwege und ein City-Logistik-Konzept sowie der Ausbau der Fernwärmeversorgung. In Abhängigkeit von der Finanzierbarkeit wurden für den ÖV der Einsatz von 80 m Züge auf der U1 zwischen Fellbach und Heslach, die Verlängerung der U19 bis Mercedes Werk und die Erweiterung der elektrisch angetriebenen Busflotte der SSB genannt. Bei den Schienenprojekten werden der Regionalbahnhof Vaihingen, die Erhalt der Panoramabahn und die T-Spange aufgeführt.

### **Detaillierte Betrachtung der Maßnahmen M1 und M2**

Zur Erfüllung des vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart im April 2016 geschlossenen Vergleichs muss ab dem 01.01.2018 an Tagen mit Feinstaubalarm eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme zur Reduktion des Kfz-Verkehrs am Neckartor um 20 % ergriffen werden. Dies kann nur mit den unter M2 beschriebenen Maßnahmen kurzfristig erreicht werden. Die Umsetzung der Maßnahmen M 2b erzeugt die folgenden verkehrlichen Wirkungen:

*Verkehrliche Wirkungen: Kfz-Fahrleistungen und Belastungen Am Neckartor*

*Mit der Maßnahme M2b, die dem Fall 9 der Ergänzung zum Gesamtwirkungsgutachten entspricht, ergeben sich durch das deutlich ausgeweitete Luftreinhalte Streckennetz mit korrespondierenden flächenhaften Verkehrsverboten für entsprechende Dieselfahrzeuge stärkere Fahrleistungsrückgänge. Sie resultieren unter anderem aus modalen Verlagerungen und veränderter Verkehrszielwahl.*

*Die Kfz-Fahrleistungen gehen im Vergleich zum Basisfall um ca. 20 % im Talkessel und um ca. 8 % im Stadtgebiet zurück. Auch in der Region Stuttgart wird eine Minderung der Kfz-Fahrleistung um 2 % ermittelt. Am Neckartor geht die Kfz-Verkehrsbelastung um ca. 22 % zurück.*

*Verkehrliche Wirkungen: Verkehrsverlagerungen*

*Das Verkehrsverbot für ausgewählte Dieselfahrzeuge zeigt deutliche Einflüsse auf die Routenwahl der Verkehrsteilnehmer. Damit einher gehen Verkehrsverlagerungen im motorisierten Verkehr. In dem in Maßnahme M2b räumlich ausgedehnten Luftreinhalte Streckennetz treten neben lokalen Verkehrsverlagerungen auch großräumigere Verlagerungen auf. Sie sind durch weiträumigere Umfahrungen durch betroffene Diesel-Kfz bedingt. Es sind deshalb auch außerhalb des Stadtgebiets von Stuttgart Verkehrszunahmen bzw. -abnahmen feststellbar. In der Maßnahme M2b sind aufgrund der damit bewirkten flächenhaften Verkehrsverbote im gesamten Talkessel innerhalb dieser Gebiete sowie auf den Zulaufachsen zu diesen Gebieten durchweg Verkehrsabnahmen festzustellen. Verkehrszunahmen treten dagegen infolge der Verlagerungen der betroffenen Fahrzeuge außerhalb des Luftreinhalte Streckennetzes auf.*

Anlage 2 zur Sitzungsvorlage 215/2017  
Verkehrsausschuss am 05.07.2017



zur Kenntnisnahme

**- öffentliche Sitzung -**

## Zu Tagesordnungspunkt 2

### **Maßnahmen zur Luftreinhaltung aus regionaler Perspektive**

#### **I. Sachvortrag**

##### **1. Ausgangslage**

Das Land Baden-Württemberg ist aufgefordert, die Grenzwerte bei der Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide einzuhalten. Zur Einhaltung der Grenzwerte ist nach Auffassung des Landes ein umfassendes Maßnahmenpaket erforderlich. Der Ministerrat hat dazu wichtige Maßnahmen für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart beschlossen. Diese Maßnahmen basieren überwiegend auf den Ergebnissen eines Gesamtwirkungsgutachtens, in dem im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität betrachtet und bewertet wurden.

Die geplante Fortschreibung des Luftreinhalteplans umfasst neben Verkehrsbeschränkungen, wie z. B. zunächst temporäre (an Feinstaubtagen) und ab voraussichtlich 2020 ganzjährige Fahrverbote für Dieselfahrzeuge schlechter als Euronorm 6, Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Rad- und Fußverkehrs, Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Förderung alternativer Antriebe für Kraftfahrzeuge sowie die Minderung weiterer Feinstaubquellen. Auch Maßnahmen der intelligenten Verkehrssteuerung und innovative Mobilitätskonzepte, wie zum Beispiel Mobilitäts-Apps mit Echtzeit-Daten zu Straßenverkehrsinformationen, Parkplatzbelegungen und ÖPNV-Auskünften sind enthalten.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann nicht losgelöst von regionalen Überlegungen und Initiativen erfolgen, da die Auswirkungen auf die Region Stuttgart von erheblicher Bedeutung sind. Der Verband Region Stuttgart hat sich in der Vergangenheit bereits intensiv mit Maßnahmen beschäftigt, die dazu beitragen, den Anteil am öffentlichen Nahverkehr zu steigern und damit den Modal Split mindestens zu stabilisieren. Neben der Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn in der Region und den im Regionalverkehrsplan definierten Zielsetzungen und Maßnahmen zählen dazu auch die aktuell vom Verband Region Stuttgart im Rahmen des ÖPNV-Paktes übernommenen Aufgaben im Bereich des regionalen Verkehrsmanagements und der intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger (z. B. Mobilitätspunkte, regionales P+R Konzept, zuständigkeitsübergreifendes dynamisches Straßenverkehrsmanagement).

In dieser Vorlage sollen die in diesem Kontext stehenden Handlungsmöglichkeiten des Verbands Region Stuttgart aufgezeigt werden. Dabei wird auch auf die notwendigen Randbedingungen eingegangen und dargestellt, welche Erwartungen an die Zuwendungsgeber und Finanzierungspartner sowie die sonstigen Beteiligten gestellt werden.

## **2. Ausbauprojekte**

Der Verband Region Stuttgart hat sich in der Vergangenheit bereits intensiv mit dem bedarfsgerechten Ausbau des S-Bahn-Netzes beschäftigt und diesen vorangetrieben. Mit der Verlängerung der S1 nach Kirchheim/T, den neuen Tangentialen von Böblingen nach Renningen und von Marbach nach Backnang wurden wichtige Ergänzungen am S-Bahn-Netz gemeinsam mit Bund, Land und den Kommunen finanziert und mit der DB AG umgesetzt.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Verbesserung der Anbindung des Filderraums an das Schienennetz. Der Verband Region Stuttgart treibt daher aktuell die S-Bahn-Verlängerung von Filderstadt nach Neuhausen voran. Dazu wird die heute in Filderstadt-Bernhausen endende S-Bahn-Linie nach Neuhausen a.d.F. verlängert. Die SSB AG hat zwischenzeitlich die Entwurfsplanung für die ca. 4 km lange Strecke mit zwei neuen Stationen abgeschlossen. Die Planfeststellung wurde Anfang März offiziell eingeleitet.

Eine Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen im dicht besiedelten Bereich ist sehr aufwendig und teuer. Dazu tragen insbesondere die räumlich beengten Verhältnisse, die topographischen Randbedingungen aber auch die verbesserten Vorschriften im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt bei. Diese Sachverhalte sollten bei der Förderung des Gesamtprojekts und der Beurteilung des Nutzen-Kosten-Faktors durch die Zuwendungsgeber angemessen berücksichtigt werden.

## **3. Angebots- und Kapazitätsausweitungen bei der S-Bahn und Qualitätsverbesserungen**

Mit dem Kauf der 10 neuen Triebzüge (ET 430) hat die Regionalversammlung wichtige Weichen für eine zukunftsfähige S-Bahn in der Region gestellt. Mit der Auslieferung dieser Fahrzeuge werden seit Herbst 2017 sukzessive die Platzkapazitäten in der S-Bahn erhöht. Im Berufsverkehr werden so zukünftig täglich rund 4.500 Sitzplätze und weitere Stehplätze bereitgestellt. Mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge für überschlagene Wenden investiert die Region außerdem zusätzlich in erheblichem Maße in die Verbesserung der Qualität und Pünktlichkeit.

Positive Auswirkungen auf die Fahrgäste haben in diesem Zusammenhang auch die beschlossenen Verkehrsverbesserungen. Neben den Ausweitungen des Verkehrsangebots im Freizeitverkehr sind insbesondere die stufenweise Einführung des ganztägigen Viertelstundentakts und die Flughafenfrühankündigung entscheidende Erfolgsfaktoren für einen attraktiven ÖPNV. Für diese Verbesserungen wird die Region zukünftig jährlich 20 Mio. Euro zusätzlich ausgeben.

Damit die Menschen auf das Auto verzichten und gerne im Berufsverkehr auch den ÖPNV nutzen, ist es notwendig, zu den bereits beschlossenen Maßnahmen weitere Kapazitäten zu schaffen. Ziel ist es in der Hauptverkehrszeit mit den bestehenden Ressourcen weitere mögliche Kapazitäten durch längere Züge zu schaffen. Hierfür sind noch Detailuntersuchungen erforderlich. Nach einer ersten Einschätzung kann dadurch ein jährlicher Kostenaufwand von ca. 3 Mio. Euro entstehen.

Die Beschlüsse der Regionalversammlung zeigen: Die Region bekennt sich zu einem zukunftsfähigen und attraktiven S-Bahnverkehr und damit zu ihrer Rolle als Aufgabenträger. Dennoch beinhalten die notwendigen Angebotsausweitungen auch erhebliche finanzielle Aufwendungen; die Region muss daher von den deutlichen Erhöhungen der Regionalisierungsmittel, die der Bund dem Land Baden-Württemberg zur Verfügung stellt, ebenfalls partizipieren. Im Vergleich zu 2015 fließen aktuell 108 Mio. Euro zusätzlich für die Bestellung des Schienenverkehrs nach Baden-Württemberg und es liegt auf der Hand, dass ein nachhaltiges und attraktives Verkehrsangebot bei der S-Bahn nur dann realisiert werden kann, wenn diese Mittel auch in den S-Bahnverkehr der Region investiert werden.

#### **4. ETCS**

Aus der Diskussion zur besseren Luftqualität in Stuttgart heraus ergibt sich selbstverständlich auch die Forderung nach einer maßgeblichen Qualitätsverbesserung im S-Bahn-Verkehr. In Bezug auf eine solche Stabilisierung des S-Bahn-Verkehrs ist die Kompensation der längeren Haltezeiten in der Stammstrecke durch eine Optimierung des Betriebsablaufs von zentraler Bedeutung. Eine Umsetzung dieser Anforderungen kann heute nur noch auf Grundlage von ETCS erfolgen. Dazu wird zum einen die Nachrüstung der vorhandenen S-Bahn-Fahrzeuge mit entsprechender Steuerungstechnik erforderlich, zum anderen muss die vorhandene Signaltechnik angepasst werden. Mit Stuttgart 21 wird der Bau eines neuen Stellwerks für die S-Bahn-Stammstrecke (ESTW) bereits vorgesehen, damit ist bereits eine Grundvoraussetzung für die mögliche Umsetzung erfüllt.

In Bezug auf die möglichen Wirkungen liegt eine Untersuchung der DB AG vor, die zum Ergebnis kommt, dass durch ETCS die Mindestzugfolgezeit gesenkt werden könnte, und damit eine Steigerung der theoretischen Leistungsfähigkeit erreicht wird.

Um dem Ziel ETCS auf der Stammstrecke näher zu kommen hat die DB Netz AG empfohlen, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Dabei sollen auch notwendige Vorabmaßnahmen die im Rahmen der Realisierung von Stuttgart 21 für eine ETCS-Ausrüstung umgesetzt werden sollten identifiziert werden. DB Netz erwartet, dass sich der Verband Region Stuttgart an dieser Studie mit 330 TE beteiligt. Die weitere Finanzierung der Fahrzeugumrüstung und des Einbaus der erforderlichen Infrastruktur ist noch offen. Hier sind das Land und die DB AG gefordert, zeitnah eine Lösung zu finden.

Insgesamt könnte auch eine stufenweise Erweiterung von ETCS dann sinnvoll werden, wenn sich zeigt, dass eine weitere Verdichtung des Angebots auf den im Mischverkehr genutzten Bahnstrecken im Zulauf auf die Landeshauptstadt mit der herkömmlichen Leit- und Sicherungstechnik nicht mehr möglich ist. Dazu sollte eine Ausweitung der ETCS-Ausstattung in den Bereichen Waiblingen-Schorndorf, Vaihingen-Herrenberg, Waiblingen-Backnang und insbesondere im Bereich Rohrer Kurve – Flughafen geprüft werden. Mit einer ETCS Ausstattung könnte hier mittelfristige eine Leistungssteigerung herbeigeführt werden. Die Anwendungsmöglichkeiten und der Nutzen von ETCS müssen sich somit nicht nur auf die Stammstrecke beschränken.

#### **5. Expertenkommission Infrastruktur**

Die Expertenkommission Schieneninfrastruktur hat sich mit dem Thema des erforderlichen Infrastrukturausbaus in der Region ausführlich beschäftigt und 2015 einen Bericht vorgelegt, in dem entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen wurden. Diese wurden im Regionalverkehrsplan aufgegriffen. Weitere Untersuchungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen sind voranzutreiben. Die Frage der Finanzierung der identifizierten Maßnahmen wurde dabei nicht betrachtet. Es ist dringend erforderlich, dass sich die Partner des ÖPNV-Paktes über die Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit dem Eigentümer der Schieneninfrastruktur verständigen.

#### **6. Optimierung der Umsteigesituation und Zugangssituation im SPNV**

Grundsätzlich ist mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der damit einhergehenden Einführung der neuen durchgebundenen Metropolexpresslinien eine deutliche Verschiebung der Reisendenzahlen von der S-Bahn hin zum Regionalverkehr zu erwarten. Auf diese Verschiebung und das damit verbundene geänderte Nutzerverhalten der Fahrgäste sollte angemessen reagiert werden. Neben der Sicherstellung von ausreichenden Kapazitäten im Regionalverkehr fällt dabei eine wichtige Rolle den vorhandenen und neuen Verknüpfungsbahnhöfen zu. Im Kernbereich sind hier insbesondere die Bahnhöfe Bad Cannstatt, Stuttgart Vaihingen und möglicherweise auch Feuerbach/Zuffenhausen zu nennen. Mögliche Ausbau-

maßnahmen sind so auszuführen dass, keine betrieblichen Konflikte mit der S-Bahn entstehen und ein optimaler Umstieg zwischen dem Regional- und dem S-Bahn-Verkehr ermöglicht wird.

In den Außenbereichen kommt den Bahnhöfen Böblingen, Waiblingen, Ludwigsburg, Esslingen, Winnenden und Schorndorf eine zentrale Bedeutung zu. Bei diesen Stationen sollte daher auf eine klare Trennung von S-Bahn und Regionalbahnsteigen hingewirkt werden, um zu beiden Verkehrsträgern einen optimalen Zugang und einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen.

Ergänzend können auch noch begleitende Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung dieser Stationen mit dem Individualverkehr (P+R) und mit dem Busverkehr erfolgen. Dazu zählen auch die vom Verband Region Stuttgart bereits geförderten Mobilitätspunkte.

## **7. Aktuelle Untersuchungen zur Schieneninfrastruktur**

Der Verband Region Stuttgart ist bestrebt, auch die weitere Entwicklung des Netzes für den Schienenpersonennahverkehr nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 voranzutreiben. Neben den Untersuchungen zum Regionalverkehrsplan, der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs und dem im Juni 2016 vorgestellten Zukunftskonzept Infrastruktur wurde aktuell gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg eine Studie in Auftrag gegeben, in der verschiedene Varianten zur Anbindung der Panoramabahn untersucht werden sollen. Darüber hinaus wird in dieser Untersuchung geprüft, ob zusätzliche Außenbahnsteige an den bestehenden Stationen der Stammstrecke sinnvoll möglich sind. Ergänzend dazu wird noch der Ausbau der Bahnhöfe Feuerbach und Bad Cannstatt für die S-Bahn und der perspektivische Ausbau der Mittnachtstraße betrachtet.

In einer weiteren Untersuchung sollen weitere Verbesserungen im Raum Feuerbach/Zuffenhausen/Korntal/Ludwigsburg sowie die Weiterführung der S-Bahn von den Fildern ins Neckartal detaillierter betrachtet werden.

## **8. Ausweitung und Optimierung des ÖPNV auf Tangentialverbindungen**

Durch das weitgehend radial auf Stuttgart zulaufende Schienennetz ist ein hochwertiges ÖPNV-Angebot auf Tangentialverbindungen entscheidend, um Wege in das Stuttgarter Stadtgebiet sowohl im öffentlichen als auch im Individualverkehr zu vermeiden. Der ÖPNV-Pakt hat die wichtigsten dieser Querverbindungen als potenzielle Expressbusrelation bereits definiert. Drei dieser Linien werden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 durch den RELEX bedient, zwei weitere Verbindungen bestehen gegenwärtig als (langsamere) Buslinien der Landkreise.

Einen wesentlichen An Schub haben diese Buslinien durch das Förderprogramm „Regiobuslinien“ erhalten, in dem 50% des Betriebskostendefizits durch das Land gefördert werden. Für die Erweiterung des Angebots an solchen Tangentiallinien ist gerade in den Ballungsräumen eine Erhöhung und Anpassung der Förderbeträge notwendig. Mittelfristig ist eine Förderfähigkeit nur des Studenttaktes in schadstoffbelasteten Ballungsräumen als nicht ausreichend zu bewerten, wenn dort der Individualverkehr zu Gunsten des ÖPNV reduziert werden soll. Die Forderung aus dem ÖPNV Pakt, dass Expressbusse eine Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h fahren sollen, sollte innerhalb des Verdichtungsraumes auf 30 km/h angepasst werden. Die Ausweitung von Tempo 30 Zonen aus Gründen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung würde sonst langfristig die Einrichtung von neuen Expressbuslinien so einschränken, dass eine Vielzahl der im ÖPNV Pakt aufgeführten Strecken nicht umgesetzt werden könnte.

Eine Aussage ob weitere Linien sinnvoll sind, kann auch erst dann erfolgen, wenn detaillierte Erfahrungswerte zu den bereits realisierten Linien vorliegen.



## 9. Tarifliche Maßnahmen im VVS

Die Anstrengungen der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger im VVS haben dazu beigetragen, dass im VVS das Verkehrsangebot kontinuierlich gesteigert werden konnte. Gleichzeitig wurde das Tarifangebot weiter ausgebaut und verfeinert. Nicht zuletzt das zielgerichtete Jahresticket- und Abo-Angebot hat dazu geführt, die Kundenbindung deutlich zu verbessern. In Summe konnten durch diese Maßnahmenbündel die Fahrgastzahlen in den letzten 10 Jahren um rd. 17,5 % auf aktuell 376 Mio. Fahrten erhöht werden.

Neben den strategischen und infrastrukturellen Maßnahmen bieten somit auch die flankierenden tariflichen Maßnahmen Anreize zur Stabilisierung und Verbesserung des Modalsplit-Anteils zugunsten des ÖPNV.

Um die notwendigen Wirkungseffekte zur Verminderung der Luftbelastung in den regionalen Ballungsbereichen erreichen zu können, bedarf es jedoch weiterer tariflicher Anstrengungen im VVS.

Aus regionaler Sicht sind dazu folgende Maßnahmen notwendig:

- Die Evaluation des in der Feinstaubsaison (Mitte Oktober 2016 bis Mitte April 2017) angebotenen Feinstaubtickets durch den VVS ist dringend erforderlich. Ein künftiges Tarifangebot sollte nicht fahrtenscharf an Feinstaubtagen, sondern vielmehr über die Dauer der gesamten Feinstaubperiode angeboten werden. Ziel muss sein, dauerhaft Fahrgäste zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen und nicht allein an kritischen Tagen mit hoher Luftbelastung. Gleichzeitig sollte aber auch die Treue der Dauerticket-Inhaber belohnt werden und Angebote für die Feinstaubperiode nicht in Konkurrenz zu bisherigen Tarifangeboten stehen.
- Die Tarifstruktur sollte nicht weiter komplizierter und möglichst wieder einfacher werden. Es sollte eine kundenorientierte, einfache Gestaltung der Tarife erfolgen.
- Die Tarifzonen- bzw. Sektorengrenzen-Problematik sollte gelöst werden.
- Neue Wege der Tarifierung müssen beschritten werden. Dazu zählt die differenzierte Tarifierung in nachfragestarken und nachfrageschwachen Zeiten ebenso, wie die automatische Berechnung des jeweils besten (niedrigsten) Preises und die gestaffelte Rabattierung von Einzelfahrschein-Vielnutzern.
- Kombinationen von Zusatznutzen (wie z. B. P+R) mit ÖPNV-Tickets müssen ausgeweitet werden.

Genauso wie eine strategisch ausgerichtete Betriebs- und Investitionsplanung bedürfen die vorgeschlagenen tariflichen Schritte einer mittel- bzw. langfristigen Tarifstrategie im VVS.

## 10. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch den weiteren Ausbau von Mobilitätsdienstleistungen und deren Vernetzung (Individualisierung des ÖPNV)

Die Auswahl des Verkehrsmittels hängt im Wesentlichen von rationalen Kriterien und persönlichen Präferenzen der Nutzer ab. Statt starr an einem Verkehrsmittel zu verharren, sind sie zunehmend „multimodal“ unterwegs. Flexibilität, umfangreiche Verfügbarkeit und individuelle Gestaltung sind dabei wesentliche Entscheidungskriterien. In einer Zukunft, die stark von Digitalisierung, Vernetzung und autonom fahrenden Verkehrsmitteln geprägt sein wird, muss sich ÖPNV daher als Angebot von individuellen Mobilitätsketten mit verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen definieren:

Intermodalität: Ein wesentlicher Baustein ist die individuelle Verknüpfung bzw. Vernetzung bestehender Mobilitätsangebote, z.B. über die bereits verfügbaren Echtzeitinformationen und individuellen Routenplanungen per App. Zum anderen ist aber das elektronische Ticket unverzichtbarer Bestandteil für die Wei-

terentwicklung der Mobilitätsdienstleistungen in der Region. Die polygoCard ermöglicht es, flächendeckend das ÖPNV-Abonnement mit verkehrsnahen (z.B. Carsharing, Bike-Sharing) und verkehrsunabhängigen Dienstleistungen zu verknüpfen (z.B. Bibliotheksausweis in Stuttgart). Weitere Angebote einzubinden muss zentraler Bestandteil einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik sein.

Ausbau und dauerhafte Unterstützung der Mobilitätsdienstleistungen: es gilt aber auch, die Sharing-Angebote wie Bike-Sharing, Carsharing, P+R, Mitfahrerservices, App-basierte Rufverkehre etc. weiter auszubauen, um ein regional möglichst flächendeckendes Angebot und die Intermodalität zu fördern. Hier bedarf es ggf. auch entsprechender Förder- und Finanzierungsprogramme, um Mobilitätsangebote auch in den Bereichen anbieten zu können, in denen die privatwirtschaftlichen Akteure nicht aktiv sind. Bereits geförderte Projekte wie die Fahrradverleihmöglichkeiten und die Pedelec-Stationen an Bahnhaltungen verdeutlichen das Potenzial einer Anschubfinanzierung.

Betriebliches Mobilitätsmanagement: Neben den bereits erfolgten Anstrengungen und Projekten müssen auch Unternehmen viel stärker in ein regionales Mobilitätskonzept miteingebunden und für entsprechende Maßnahmen sensibilisiert werden. Die kostenlose Nutzung von Bus und Bahn für Porsche-Mitarbeiter während des Feinstaubalarms ist nur ein erstes Beispiel.

## **11. Maßnahmen der Regionalverkehrsplanung**

Im Regionalverkehrsplan ist eine Vielzahl an Maßnahmen zur Verkehrsentlastung und somit zur Reduzierung der Luftbelastung durch Feinstaub und Stickoxide in besiedelten Bereichen dargestellt. Neben einigen Schienenverkehrsvorhaben und Umfahrungen gilt dieses insbesondere auch für mehrere der betrachteten organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen.

Bei den Schienenverkehrsprojekten kann neben den oben bereits angesprochenen Vorhaben u. a. durch die Ausweitung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn, eine S-Bahntangentiale südlich der Landeshauptstadt und mehrere Stadtbahnmaßnahmen erheblich zur Luftreinhaltung beigetragen werden. Im Hinblick auf die Schieneninfrastrukturprojekte sind vor allem die Ausbauüberlegungen entlang der Rems- und der Gäubahn, zum Nordkreuz, zur großen Wendlinger Kurve und zur Verbindungsspanne zwischen Filderbahn und Neubaustrecke am Flughafen von Bedeutung, da sie infrastrukturelle Voraussetzungen für Verbesserungen und Angebotsausweitungen im Schienenpersonennah- und -fernverkehr bilden.

Im Straßenverkehr wurde beispielhaft die reduzierende Wirkung der Maßnahmenkombination Nordoststring und Filderauffahrt im Hinblick auf die Luftbelastung in der Landeshauptstadt nachgewiesen (s. Vorlage 168/2016 für den Verkehrsausschuss am 21.12.2016).

Von den im Regionalverkehrsplan untersuchten organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen lassen neben einigen oben bereits genannten Vorhaben vor allem die Maßnahmen

- Mobilitätsmanagement,
- Städtische Parkraumkonzepte kombiniert mit P+R-Konzept,
- Förderung intermodaler Konzepte an ausgewählten Mobilitätspunkten sowie
- Förderung des Fahrradverkehrs

durchwegs erwünschte Wirkungen auch hinsichtlich der Luftreinhaltung erwarten. Sie sollten daher – je nach Umsetzungsstand – weiter vorangebracht oder konzeptionell weiterentwickelt werden. Auch innerhalb des motorisierten Individualverkehrs bestehen Handlungsspielräume, indem Anreize zu einem höheren Besetzungsgrad der Fahrzeuge geschaffen werden. Eine Vielzahl von Fahrzeugen ist heute mit lediglich einer Person besetzt. Deshalb wird angeregt zu prüfen, wie Anreize gesetzt werden können, dass der Besetzungsgrad von Autos erhöht wird. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements kann die Vermittlung von Mitfahrmöglichkeiten organisiert werden.

Die genannten Maßnahmen der Regionalverkehrsplanung sind z. T. nur mittel- bis langfristig realisierbar. Dennoch sollten ihre Wirkungsbeiträge (schon mit dem Ziel, temporär erforderliche Fahrverbote so bald als möglich wieder aufheben zu können) in die weiteren Überlegungen zur Luftreinhaltung einbezogen werden. Vor diesem Hintergrund wird sich die Region weiterhin für eine möglichst zeitnahe Realisierung oder Aufnahme der Planungen einsetzen bzw. die Planungen für die in ihrer Aufgabenträgerschaft liegenden Maßnahmen vorantreiben.

Da bauliche Maßnahmen wie der Nordoststring und die Filderauffahrt für den regionalen Durchgangsverkehr nur langfristig realisierbar sind, muss das Land die Auswirkungen eines Fahrverbots in Stuttgart auf das umliegende Straßennetz und die damit zusammenhängenden Umweltwirkungen prüfen. Erst wenn nachgewiesen ist, dass keine unzumutbaren Mehrbelastungen entstehen, können die geplanten Fahrverbote aus regionaler Sicht eingeführt werden.

Die Verkehrssituation und die Staus in der Region Stuttgart werden von der Regionsbevölkerung als größtes Problem der Region erachtet. Die Unternehmen bezeichnen die Verkehrssituation als das Standortrisiko Nr. 1. Das Straßennetz und insbesondere die hochrangigen Straßenachsen sind schon heute sehr stark belastet und häufig überlastet. Dadurch ist die Stabilität der Verkehrsabläufe, die Zuverlässigkeit des Verkehrs und die Planbarkeit von Fahrten erheblich beeinträchtigt.

Vor diesem Hintergrund zeigen die Verkehrsprognosen zum Regionalverkehrsplan auf, dass in den nächsten Jahren von weiteren Zunahmen im Straßenverkehr ausgegangen werden muss. Vor allem infolge der Einwohnerzuwächse und des demographischen Wandels hin zu einer älter werdenden Gesellschaft mit höherer Pkw-Verfügbarkeit sowie in räumlicher und zeitlicher Hinsicht deutlich disperser verteilten Aktivitäten und somit weniger ÖV-affinen Wegen kann trotz erheblicher Anstrengungen und Angebotsverbesserungen im ÖV (u. a. S 21, NBS Wendlingen – Ulm, Zielkonzept 2025 für den Landesschiennenverkehr, Stadtbahn zur Messe, S-Bahn nach Neuhausen) regionsweit nicht mit nennenswerten Verschiebungen im Modal-Split zugunsten des ÖV und damit verbundenen Rückgängen des Kfz-Verkehrs gerechnet werden. Eine Besserung der Situation im Straßenverkehr in der Region Stuttgart ist somit nicht absehbar.

Zudem erbrachten die Szenarienuntersuchungen zum Regionalverkehrsplan, dass neben einer Förderung des ÖV vor allem entlang stark nachgefragter Schienenachsen insbesondere gezielte Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im hochrangigen (Bundesfern-)Straßennetz dazu geeignet sind, durch Verflüssigung des Verkehrs und Vermeidung von Staus erheblich zur Reduktion von Schadstoffemissionen und Entlastung stark belasteter Siedlungsbereiche beizutragen.

Aus den o. g. Zusammenhängen leitet sich die Forderung ab, dass neben Angebotsverbesserungen im Umweltverbund auch das Straßennetz der Region Stuttgart zügig weiterentwickelt werden muss, um die notwendigen Verbesserungen in den Verkehrsabläufen und Entlastungen besonders stark belasteter Räume sowie die damit einhergehenden Schadstoffreduktionen und Verbesserungen der Luftqualität in Siedlungsbereichen möglichst frühzeitig zu erreichen.

Demgegenüber sehen die am 07.03.2017 von Herrn Verkehrsminister Hermann vorgestellten Überlegungen zur Erarbeitung einer Umsetzungskonzeption des Landes für die Maßnahmen aus dem Bedarfsplan Bundesfernstraßen keinen Vorrang für Maßnahmen in Regionen mit Luftreinhaltproblemen vor (der Bedarfsplan baut auf dem Bundesverkehrswegeplan auf und hat als Anhang zum Fernstraßenausbaugesetz seit dem 31.12.2016 Gesetzeskraft). Die Investitionskosten der in den beiden Stufen der zu erarbeitenden Umsetzungskonzeption auf die Region Stuttgart entfallenden Maßnahmen entsprechen noch nicht einmal der Bedeutung der Region für die Attraktivität und Weiterentwicklung des Landes. Dies verdeutlicht ein Vergleich folgender Kennwerte:

- Kenngrößen der Region Stuttgart:

- **30 %** der Wirtschaftskraft des Landes
  - **25 %** der Einwohner des Landes
  - **30 %** der künftigen Einwohnerentwicklung des Landes
  - zudem viele landesweit bedeutsame Aufgaben und Einrichtungen (Flughafen, Messe, Verwaltung, Universitäten, Kultur)
- In die Erarbeitung der Umsetzungskonzeption bezieht das Land alle Maßnahmen ein, die im Bedarfsplan als laufendes Projekt, fest disponiertes Vorhaben oder vordringlicher Bedarf eingestuft sind. Anhand ihres momentanen Planungsstandes werden die Maßnahmen in zwei Stufen eingeordnet:
    - Stufe 1 umfasst die in Bau befindlichen Projekte und die Maßnahmen mit laufenden Planungen. Hier wird wegen der erzielten Fortschritte eine zeitnahe Realisierbarkeit erwartet und die Projekte werden daher weiter betrieben. Die Mittelanteile für die Maßnahmen der Stufe 1 in der Region Stuttgart betragen ca. **19,5 %**.
    - Stufe 2 umfasst die Projekte des vordringlichen Bedarfs ohne laufende Planung und zusätzlich einige bislang nicht bezifferte Projekte des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht. Für die Maßnahmen der Stufe 2 soll in 2017 eine Priorisierung erfolgen. Anhand der Ergebnisse wird entschieden, für welche Projekte (bei freiwerdenden Kapazitäten) die Planungen eingeleitet werden sollen. Die auf die Region Stuttgart entfallenden Mittelanteile für die Maßnahmen der Stufe 2 liegen bei ca. **17 %**.

Bei der Interpretation der dargestellten Kennwerte ist obendrein zu beachten, dass die Region Stuttgart schon bei den Schienenverkehrsprojekten im Bundesverkehrswegeplan wenig Berücksichtigung fand (partielle Ausbauten der Rems- und der Gäubahn wurden nicht aufgenommen). Zudem wurden nicht alle relevanten Straßenbauvorhaben zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet (Filderaufstieg, Nordoststring).

## **12. Elektromobilität und autonomes Fahren**

Elektromobilität und autonomes Fahren sind Technologien, die in der Lage sind, durch eine Abkehr von fossilen Energieträgern und eine Verflüssigung der Verkehrsabläufe wichtige Beiträge zum Klima- und Lärmschutz sowie zur Luftreinhaltung zu leisten. Die in der Region Stuttgart vorhandenen Ansätze zur Förderung dieser innovativen Technologien (u. a. Masterplan Schnellladeinfrastruktur, Einrichtung von Mobilitätspunkten und Pedelec-Stationen, Planung Breitbandnetz, Cluster-Initiative „TecNet ConnectedCar“, ...) sollten sowohl aus Gründen der Luftreinhaltung als auch mit dem Ziel einer zukunftsfähigen Mobilität weiter ausgebaut werden. Dies gilt nicht nur für den Personen-, sondern auch den Wirtschaftsverkehr, z. B. im Bereich der Innenstadtlogistik. Beispielsweise sind insbesondere Umsetzungsperspektiven und Fördermöglichkeiten zu erschließen. Wie oben bereits ausgeführt sind auch diese Maßnahmen im Zusammenhang mit einem mittel- und langfristigen Konzept zur Verbesserung der Luftqualität zu sehen.

## **13. Einrichtung einer regionalen Mobilitätsagentur**

Aufgrund der Anzahl und inhaltlichen Verknüpfung der vielfältigen Aufgaben und Akteure bedarf es dringend eines regionalen „Kümmerers“ zur Koordinierung, Vernetzung, Umsetzung und Steuerung der verschiedenen Mobilitätsansätze und der Streuung der entsprechenden Informationen. Gerade in der Luftreinhaltung ist eine Insellösung für einzelne Teile der Region keine Lösung, sondern bedarf einer zentralen und koordinierten Abstimmung unter Einbeziehung aller relevanten Akteure (Land, Region, Kommunen, etc.).

Insbesondere Projekte im Sinne eines „Smart-Region-Ansatzes“ könnten durch die Mobilitätsagentur optimal vorangetrieben werden. Zu nennen sind hier u.a. die Verbreitung von verkehrsrelevanten Daten auf einer Open-Data-Plattform, mit der im Sinne eines intelligenten Verkehrsmanagements situationsbe-

zogenen Lösungen durch z. B. zeitnahe Verkehrslageerkennung und der intelligenten Verkehrssteuerung (z.B. durch Notfälle, Baustellen, Wettereinbrüchen) angeboten werden können.

Das Fundament für ein regionales Verkehrsmanagement ist eine Verkehrsinformationszentrale innerhalb einer Mobilitätsagentur, die die Bevölkerung, die Medien und die Wirtschaft über verschiedene Informationsdienste über die Situation auf den Straßen- und im Schienennetz aktuell informiert. Die Verkehrsinformationszentrale führt hierfür Daten aus verschiedenen Quellen zusammen, schließt etwaige Lücken und stellt diese als qualitätsgeprüfte Daten der zentralen Mobilitätsdatenbank der Bundesanstalt für Straßenwesen allen Informationsdienstleistern standardisiert zur Verfügung.

Im Rahmen des Projekts Regionale Mobilitätsplattform werden Pilotvorhaben identifiziert und umgesetzt für die Etablierung einer dauerhaften regionalen organisatorischen Zusammenarbeit der Akteure im zuständigkeitsübergreifenden dynamischen Straßenverkehrsmanagement durch verkehrslenkende und -steuernde Maßnahmen. Grundlage ist die technische Vernetzung von Verkehrsleit- und -steuerungssystemen. Darauf aufbauend erfolgt die konkrete Entwicklung und Umsetzung von regional abgestimmten Strategien in Teilnetzen als Auftakt. Steuerungskompetenzen der jeweiligen Akteure bleiben gewahrt. Mögliche Maßnahmen im Rahmen des Projekts Regionale Mobilitätsplattform, die zur Luftreinhaltung beitragen sind unter anderem:

- Routenempfehlungen für Teilverkehrsströme des MIV auf Alternativrouten
- ÖV-Bevorrechtigung
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Dynamische Empfehlung zu P+R-Plätzen

Um in diesem Sinne voranzukommen, ist eine gemeinsame Initiative des Landes, der Region, der Landeshauptstadt, der Landkreise und der Umlandkommunen notwendig. Ohne eine dauerhafte finanzielle Unterstützung des Landes für diese Maßnahmen wird eine Realisierung kaum vorankommen.

Weiter sollte die Förderquote erhöht bzw. neue Fördermöglichkeiten geschaffen werden für aktualisierte Erneuerung, Ersatz und Ausbau von verkehrstechnischer Infrastruktur in Räumen hoher Luftbelastung. Dies betrifft unter anderem Strategierechner, Verkehrssystemrechner, modernen Lichtsignalsteuerungsverfahren, Bus-Bevorrechtigung, optimierte Bedienung des Fuß- und Radverkehrs an Lichtsignalanlagen aber auch die regelmäßige Durchführung von Qualitätsmanagementmaßnahmen von Bestandsanlagen bis hin zu einer Förderung einer ausreichenden Personalausstattung (Benchmark) der relevanten Fachabteilungen.

#### **14. P+R und intermodaler Umstieg**

Aus den Maßnahmen zur Luftreinhaltung wird unter anderem eine erhöhte Nachfrage nach P+R-Plätzen erwartet, wenn einerseits die Einfahrt für Pkw in die Landeshauptstadt für bestimmte Emissionsklassen untersagt wird und andererseits diese Fahrten nicht (vollständig) auf andere Verkehrsmittel verlagert werden können. Der Verband Region Stuttgart hat in verschiedenen Pilotversuchen, Studien und Sondierungsgesprächen mit den Städten und Gemeinden sowie der DB erste Schritte zu einem regionsweiten P+R-Konzept erarbeitet. Im Hinblick auf die in wenigen Monaten zu erwartenden Verkehrsbeschränkungen steht die Schaffung kurzfristig verfügbarer P+R-Kapazitäten im Vordergrund. Darüber hinaus besteht auch ein langfristiger Bedarf für ein erweitertes P+R-Angebot, das nur in koordinierter Vorgehensweise und mit weitergehender finanzieller Förderung erreicht werden kann.

Der Lösungsweg, um kurzfristig Kapazitäten an vorhandenen P+R-Anlagen zur Verfügung zu stellen, fußt auf zwei Strategien. P+R-Anlagen müssen ihrer Zweckbestimmung nach verfügbar gemacht werden (Weiterfahrt mit dem ÖPNV) und verfügbare Kapazitäten müssen über Informationsmedien sowie geeignete Tarifierung für die Nutzer so einfach und komfortabel wie möglich zugänglich gemacht werden.

Die Information über freie Stellplätze an P+R-Anlagen ist sowohl für die potenziellen Nutzer, als auch für die Betreiber von Verkehrsinformationsplattformen interessant. Der potenzielle Nutzer sieht vor oder während seiner Reise, ob an der gewünschten Anlage noch Stellplätze frei sind oder erhält Informationen über Standort, Weg, Reisezeiten und ÖPNV-Anschluss. Dies führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Anlagen und reduziert den Parkplatzsuchverkehr rund um die Anlagen.

Die Aufgabe einer Mobilitätsagentur sollte die Erfassung, Aufbereitung, Bereitstellung und Verbreitung der Informationen über P+R-Anlagen sein. Außerdem sind Informationen und Verfügbarkeiten für weitere Angebote des intermodalen Umstiegs wie Fahrrad- und Pedelec-Verleih, bedarfsorientierte Mobilitätsangebote und Zugang zu sharing-Systemen in der Mobilitätsagentur zu bündeln, um Mobilitätsdienstleistungen zur Attraktivierung und Individualisierung des ÖPNV zu realisieren. Dabei kann die Agentur in Abstimmung mit den Eigentümern auch den Betrieb der Anlagen für diese Mobilitätsangebote übernehmen.

Für die Finanzierung von Maßnahmen, die die Verfügbarkeit von P+R-Anlagen erhöhen und deren wirksame Nutzung sicherstellen, sind zusätzliche Mittel erforderlich. Um langfristig das Angebot an P+R zu erhöhen, wird eine Förderung der P+R-Infrastruktur erforderlich, die das P+R für Eigentümer und Betreiber tragfähig macht. Mit den gegenwärtigen Fördersätzen (z.B. bis zu 1.500 € je ebenerdigem Pkw-Stellplatz, einschl. Grunderwerb, Zufahrt, Beleuchtung und Bepflanzung; im Unterschied dazu 75 - 80% Förderung der zuwendungsfähigen Kosten in anderen Bundesländern) nach dem L-GVFG ist das nicht der Fall. Insbesondere kleine Kommune in verkehrlich strategischer Lage müssen überproportionale finanzielle Lasten tragen. Änderungen im L-GVFG sind deshalb zu diskutieren.

## 15. Maßnahmen der Siedlungssteuerung

Auf der Basis der im Zuge der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans durchgeführten Haushaltsbefragung wurden ein regionsweites Verkehrsmodell und eine regionale Mobilitätsdatenbasis entwickelt. Eine Analyse dieser Planungsgrundlagen belegt, dass die Bewohner zentraler Orte und von Gemeinden entlang der S-Bahnachsen deutlich öfter die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen als die Einwohner von Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion bzw. ohne Schienenanbindung (s. Tabelle). Insofern sollte auch mit dem Ziel einer Stärkung des Schienenverkehrs weiterhin an den vorhandenen regionalplanerischen Instrumenten (Siedlungsbereich mit stärkerer Siedlungsentwicklung entlang der Schienenachsen und Eigenentwicklung in den Achsenzwischenräumen, Anforderungen an die Einwohnerdichte etc.) festgehalten werden. Handlungsoptionen zur zielorientierten Weiterentwicklung dieses Instrumentariums, mit denen z. B. auf eine regionsweit noch stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und gleichzeitig auf eine Vermeidung von Überlastungen des Verkehrssystems hingewirkt werden können, sollten geprüft und deren Umsetzungsmöglichkeiten mit dem Gesetzgeber diskutiert werden.

Zentralität und Schienenanbindung des Wohnortes	Anteile der genutzten Verkehrsmittel (im Jahr 2010)	
	MIV	ÖV, Fuß u. Rad
MZ mit S-Bahn	55,3%	44,7%
MZ ohne S-Bahn	59,9%	40,1%
Andere Gemeinden mit S-Bahn	56,4%	43,6%
Andere Gemeinden ohne S-Bahn	65,1%	34,9%