



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

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

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presseinformation vom 20.10.2022

Gemischte Bilanz beim Ausbau des Schienen-, Straßen- und Radnetzes in der Region

Einige Fortschritte bei Maßnahmen höchster Dringlichkeit im Regionalverkehrsplan. Der Ausbau des regionalbedeutsamen Radwegesetzes hat sich im Vergleich zu 2020 deutlich verbessert.

10 STUTTGART: Der Regionalverkehrsplan enthält verkehrliche Maßnahmen, die der Weiterentwicklung der Infrastruktur in der Region dienen. Diese beziehen sich auf den Schienen- und Straßenverkehr sowie regionalbedeutsamen Radverkehr. Je nach Bedeutung und Dringlichkeit werden die dort enthaltenen Maßnahmen priorisiert und ihre Umsetzung alle zwei Jahre einem Monitoring unterzogen. In der Sitzung des Verkehrsausschusses wurde über den aktuellen Umsetzungsstand berichtet. Während sich beim Ausbau des regionalbedeutsamen Radnetzes deutliche Verbesserungen ergeben haben, besteht beim Schienen- und Straßenverkehr noch Verbesserungsbedarf.

Schienerverkehr

20 Beim überwiegenden Teil der Maßnahmen höchster Dringlichkeit zur Verbesserung des Schienenverkehrs wurden nennenswerte Fortschritte erzielt. So haben der Regionalhalt in Stuttgart Vaihingen und die Verlängerung der U6 bis zum Flughafen den Betrieb aufgenommen. Der Ausbau der Großen Wendlinger Kurve und die Ausbaustrecke Stuttgart-Singen-Zürich auf dem Abschnitt Horb-Neckarhausen haben begonnen. Zur Verwirklichung des Deutschlandtakts wurde mit der Realisierung der Maßnahmen zur Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in Waiblingen und der Reaktivierung der Strecke Weil der Stadt - Calw begonnen. Auch die Maßnahmen zur Digitalisierung des Schienenverkehrs in der Region sind angelaufen. Im Hinblick auf bereits teilweise oder gänzlich abgeschlossene Planfeststellungsverfahren werden die Ausbaustrecke

30

Stuttgart – Singen – Zürich, die Verlängerung der S2 nach Neuhausen a. d. Fildern und die Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 genannt. Bei einigen andere Maßnahmen wurden Machbarkeitsstudien, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen oder Genehmigungsentwürfe vorgelegt. Der Bericht moniert, dass bei einigen zentralen Maßnahmen von höchster Dringlichkeit keinerlei Fortschritte erzielt wurden. Dies betrifft insbesondere den partiellen Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen-Schorndorf und der Gäubahn zwischen Rohr und Herrenberg. Zum Ausbau der Remsbahn läuft aktuell eine Studie zur Erstellung eines Angebots- und Infrastrukturkonzepts. Beim Ausbau der Gäubahn ist erst nach Klärung der Realisierbarkeit des inzwischen angedachten Pfaffensteigtunnels mit weiteren Planungen zu rechnen. Bei Maßnahmen hoher Dringlichkeit befinden sich die Verbesserungen auf der Ammertalbahn in der Realisierung. Zu einigen anderen Maßnahmen liegen vorbereitende Beschlüsse, Voruntersuchungen und Machbarkeitsstudien vor.

Straßenverkehrsmaßnahmen

Drei Straßenverkehrsmaßnahmen höchster Priorität wurden seit dem letzten Monitoring teilweise oder vollständig in Betrieb genommen: die temporäre Seitenstreifenfreigabe an der Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord – AS Stuttgart Zuffenhausen, die Nordumfahrung in Neuhausen und die Netzkonzeption-Ost bei Böblingen und Sindelfingen. Vorbereitende Maßnahmen sind beim Ausbau der A81 zwischen Sindelfingen-Ost und Böblingen Hulb und dem Ausbau der Anschlussstelle Rottenburg a. N. angelaufen. Bei der Umfahrung von Vaihingen-Enzweihingen der B10 wird aktuell gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt. Für mehrere Maßnahmen entlang der A81, B10 und B27 existieren bereits Vor- und Genehmigungsentwürfe. Zudem laufen Voruntersuchungen für Ausbaumaßnahmen an der A8. Bei Vorhaben hoher Dringlichkeit konnte kein nennenswerter Fortschritt erzielt werden. Der Bericht bemängelt, dass bei relativ vielen Maßnahmen höchster und hoher Dringlichkeit keinerlei Planungen stattfinden. Hier handelt es sich zum Großteil um Maßnahmen, die nicht im Bundesverkehrswegeplan oder im Generalverkehrsplan des Landes zu finden sind. Als Beispiele werden der Filderaufstieg und der Nordostring genannt.

Regionalbedeutsames Radverkehrsnetz

Beim regionalbedeutsamen Radwegenetz sind bei allen Zielnetzmaßnahmen Verbesserungen eingetreten. Während 2020 der Anteil der umgesetzten Zielnetzstrecken bei 22 Prozent lag, ist er 2022 auf 28 Prozent gestiegen. Der Anteil der in Realisierung befindlichen Maßnahme stieg ebenfalls von drei auf vier Prozent. 2020 befanden sich acht Prozent der Zielnetzstrecken in Planung, 2022 sind es elf Prozent. Zu sieben Prozent der Strecken liegen Vorüberlegungen bzw. -untersuchungen vor (vgl. 2020, ein Prozent). 2020 lagen zu 64 Prozent der Strecken keine Planungen vor. Dieser Anteil hat sich auf 47 Prozent reduziert. Der Anteil der Maßnahmen, die nicht weiterverfolgt werden, erhöht

sich im Jahr 2022 leicht von 1% auf 3%. Zusätzlich zum Ausbau der regionalbedeutsamen Zielnetzstrecken schreiten die Planungen für Radschnellverbindungen stetig voran und werden außerdem weitere Radwege, die als Zubringer zum regionalbedeutsamen Radwegenetz dienen, ausgebaut.

Stimmen der Fraktionen

80 Laut Rainer Ganske (CDU/ÖDP) zeige der auf Fakten beruhende Regionalverkehrsplan die notwendige Infrastruktur für die Mobilität der Zukunft. „Wir haben damit ein Pflichtenheft und sehen, wer seine Hausaufgaben gemacht. „Auf der Schiene und insbesondere bei der S-Bahn sind wir gut unterwegs“, so Ganske. In Schulnoten ausgedrückt habe man eine Eins Plus bei der Fahrradinfrastruktur, beim Straßenbau eher eine Fünf oder sogar Sechs. Die S-Bahn allein reiche nicht, um die Mobilität zu sichern, auch der Straßenbau sei nötig. Die Notwendigkeit einzelner Maßnahmen sei im Regionalverkehrsplan festgelegt. „Wer meint, diese nicht umzusetzen, hat seine Aufgaben nicht erledigt“, konstatierte Ganske und warb dafür, bei der Umsetzung auf Ausgewogenheit zu achten.

90 „Der ÖPNV allein reicht nicht“, konstatierte Ganske.

Michael Lateier (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) monierte, dass man die S-Bahn nach Neuhausen zwar ins Pflichtenheft geschrieben habe, es aber zehn Jahre gedauert habe, sie zur Planfeststellung zu bringen. Vieles gehe ihm zu langsam. Der Ausbau des Schienenknoten Stuttgart habe zwar eine eins plus, aber nur, weil vom Bund die Finanzierung komme und man dort erkannt habe, dass man nicht nur in Straßen investieren müsse. „Der Gewinner beim Ausbau der Infrastruktur ist das Fahrrad“, so Lateier. Es freue ihn, dass dieses in den Blickpunkt geraten sei und infrastrukturell aufgeholt habe. Dieser habe erheblich zugenommen und sei eine Möglichkeit zum Klimaschutz beizutragen. Auch hier würde er sich mehr Tempo wünschen.

100 Laut Bernhard Meier (Freie Wähler) komme der von seiner Fraktion beantragte Bericht zur rechten Zeit, da man gerade dabei sei, einen neuen Regionalverkehrsplan aufzustellen. So könne man die Wirksamkeit des Aktuellen evaluieren. Der Bericht zeige ihm: „Die Umsetzung liegt bei Aufgabenträger.“ Die meisten Fortschritte werden dort erzielt, wo die Region Aufgabenträger sei, bei der S-Bahn und den RELEX-Bussen. Mit dem politischen Willen allein sei es nicht getan. Die größten Rückstände gebe es beim Straßenbau, dies sei laut Meier politischer Wille des Landes.

110 Thomas Leipnitz (SPD) fand es interessant zu sehen, wie sich die Dinge weiterentwickelten. Die Entwicklungen bei der Schieneninfrastruktur sei positiv, wenn auch nicht so schnell wie gewünscht. Das Monitoring habe bestätigt: „Es bringt nichts, sich Maßnahmen entgegen des Bundesverkehrswegeplans oder Generalverkehrsplans Straßen zu wünschen und sich zu ärgern, dass nichts kommt.“

Laut Holger Dorn (AfD/FR) sei es gelungen, Teile des Landkreises Ludwigsburg verkehrsplanerisch „außer Gefecht“ zu setzen. Mehrere Brücken und Straßen

120 seien gleichzeitig gesperrt und der Landkreis geteilt. „Der Straßenbau darf nicht außer Acht gelassen werden.“ Es müsse aber alles besser koordiniert werden. Für Gabriele Heise (FDP) werde der Effekt des Schienenausbaus erst 2025 interessant. Sie gab zu bedenken, dass der Radverkehr zwar zugenommen habe, aber auch die Zahl der Autozulassungen habe zugenommen: Hier müsse man mindestens im gleichen Ausmaß ausbauen. Laut Michael Knödler (DIE LINKE/PIRAT) zeige die Realität, dass eine zukunftsfähige Mobilität noch nicht erreicht sei. Er sei froh, dass etwas gemacht werde, weil die Radinfrastruktur auf sehr niedrigem Niveau sei.

20.10.2022/aa