Mobilitätskongress Metropolregion Stuttgart

Arbeitsgruppe Mobilität in der Stadt- und Raumplanung

Thomas Kiwitt
Leitender Technischer Direktor







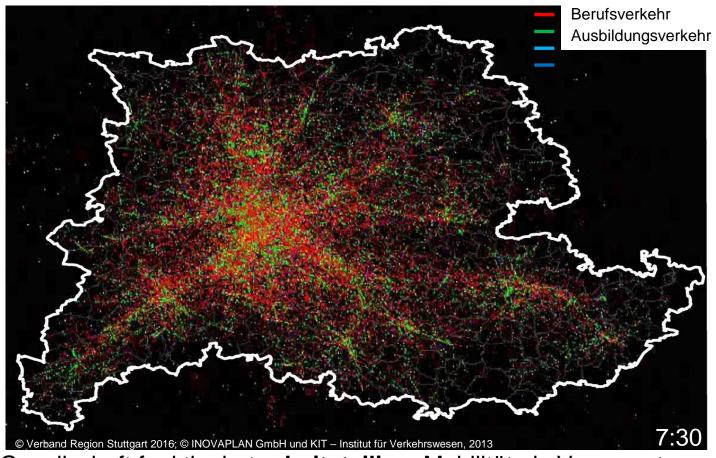




Raumordnung und Mobilität

Mobilität ist Grundbedürfnis: Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Bildung...

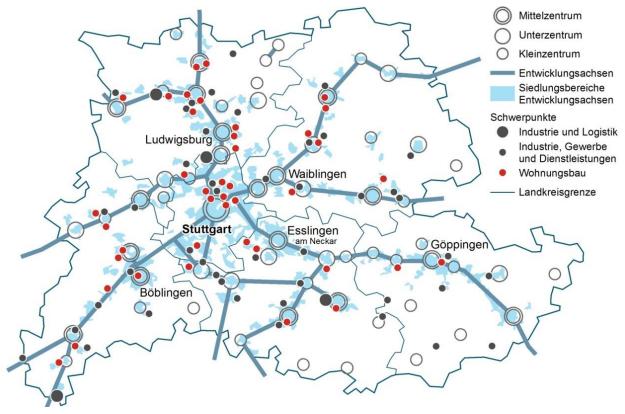




- Gesellschaft funktioniert arbeitsteilig Mobilität als Voraussetzung
- Standortentscheidungen für Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung etc. bestimmen Verkehrsmittelwahl + Infrastrukturbedarf
- Infrastrukturbereitstellung ist teuer effiziente Nutzung notwendig

Koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: Voraussetzung für nachhaltige Mobilität

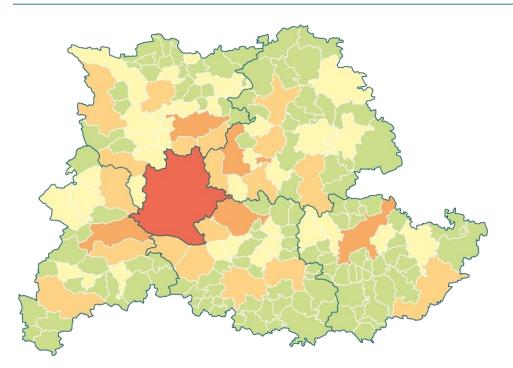




- » Baurecht schaffen die Gemeinden
- Strukturelle Rahmenbedingungen unterschiedlich
- Woordination ist Aufgabe der Raumordnung / Regionalplanung
- Eigenentwicklung in jeder Gemeinde
- Verstärkte Entwicklung dort, wo ÖV besonders ausgebaut ist
- Beitrag zur Wirtschaftlichkeit aber auch Funktionsfähigkeit von Ballungsräumen

Selbstbewusst und attraktiv – aber selten groß: Gemeinden in der Region Stuttgart





Gemeinden in der Region Stuttgart

| Einwohner | Anzahl |
|--------------------|--------|
| 613.000 | 1 |
| 50.000 bis 100.000 | 5 |
| 20.000 bis 50.000 | 19 |
| 10.000 bis 20.000 | 33 |
| unter 10.000 | 121 |
| gesamt | 179 |
| | |

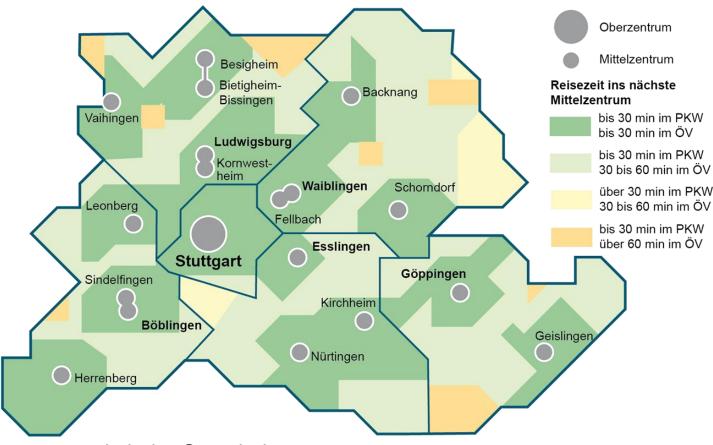
© VRS 2016 Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg,

- » Rd. 2/3 der Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern in der Metropolregion ähnliches Verhältnis
- Hoher Lebensstandard, hohes Ausstattungsniveau
- Aber Erreichbarkeit des Oberzentrums bzw. der Mittelzentren wichtig für Arbeit, Kultur, Bildung, Dienstleistungen...
- Ohne adäquaten Zugang zu den Zentren leidet Standortattraktivität aller Gemeinden und der Metropolregion insgesamt

Bsp. Einzelhandel: Kleine Orte

- aber die Stadt nie weit weg + gut erreichbar

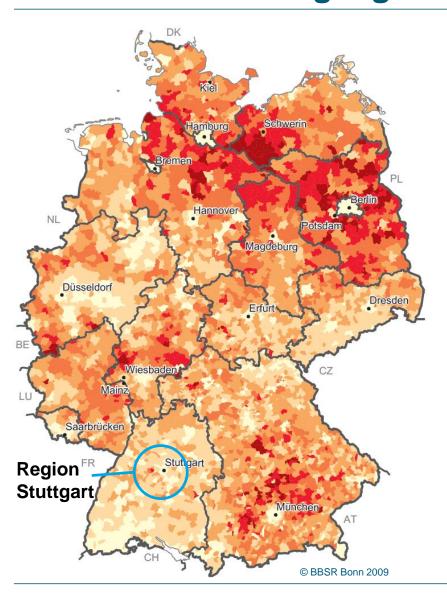




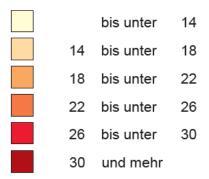
- Nahversorgung in jeder Gemeinde
- Längerfristige Bedarfs (Textilien, Fachhandel etc.) an besonders geeigneten Standorten
- » Bündelung bringt bessere Wirtschaftlichkeit und erlaubt Erschließung mit ÖV
- Attraktive Innenstädte + gute Erreichbarkeit sind kein Zufallsprodukt

Wohnen und Arbeiten: Effiziente Verteilung = geringe Pendlerdistanzen





Durchschnittliche Pendeldistanz aller sozialversicherungpflichtig Beschaftigen am Wohnort 2009 in km



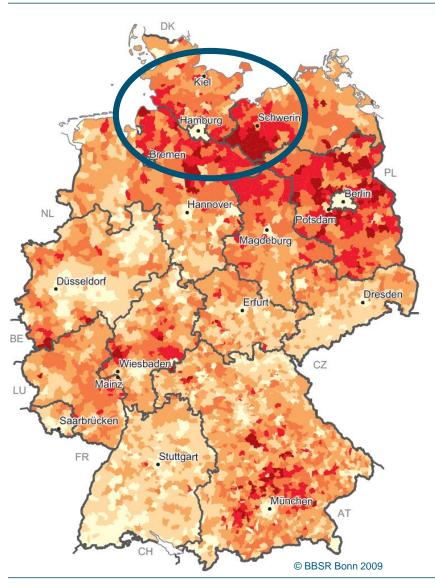
- Dezentrale Gewerbeentwicklung reduziert Verkehrsaufwand
- » Kurze Wege schonend für Umwelt, Klima, Konto und Nerven
- » Baden-Württemberg besonders effizient



Metropolregion - Was ist das? Kooperation wozu?

Metropolregionen: Individuelle Anforderungen und Ziele





Durchschnittliche Pendeldistanz aller sozialversicherungpflichtig Beschaftigen am Wohnort 2009 in km

- bis unter 14

 14 bis unter 18

 18 bis unter 22

 22 bis unter 26

 26 bis unter 30

 30 und mehr
- Z.B. Hamburg: Kooperation mit Stadt-Umland
 - Klarer Schwerpunkt
 - Arbeitsplätze etc. konzentriert
- Berlin, München ähnlich
- » Hauptziel dort: Stärkung Zusammenarbeit zwischen (Mono-)Zentrum und Ländlichem Raum
- » "Klassische" Aufgabe einer Metropolregion

Kein Modell für Baden-Württemberg: Entwicklungshilfe im Kleinen

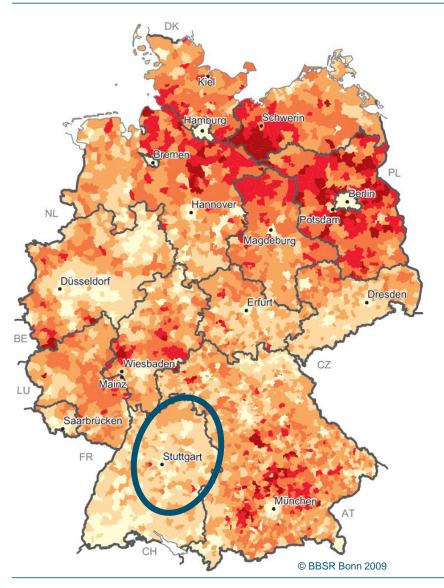


"Wir haben in Baden-Württemberg doch gar keine Pampa, wir haben keine strukturschwachen Gebiete"

Ministerpräsident Winfried Kretschmann in der "Stuttgarter Zeitung" vom 7. Dezember 2018

Metropolregion Stuttgart tickt anders: Geringe Distanzen – ausgewogenere Verteilung





Durchschnittliche Pendeldistanz aller sozialversicherungpflichtig Beschaftigen am Wohnort 2009 in km

- bis unter 14

 14 bis unter 18

 18 bis unter 22

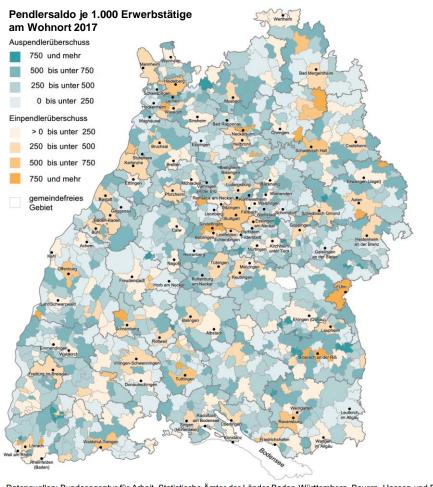
 22 bis unter 26

 26 bis unter 30

 30 und mehr
 - » Pendlerdistanzen innerhalb der Metropolregion gering.
 - Hinweis auf ausgewogene Funktionen
 - Xein Zusammenwirken von "Kern" und "Hinterland"
 - Dennoch vielfältige funktionale Beziehungen

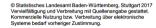
Blühende Landschaften: In allen Teilen auch Arbeitsplatzschwerpunkte





- Attraktive Arbeitsplatzangebote auch außerhalb der Zentren
- ... abseits von Autobahnen, Schnellbahntrassen, Ballungsräumen....
- Strukturschwäche (im Bundesmaßstab) offensichtlich nirgends

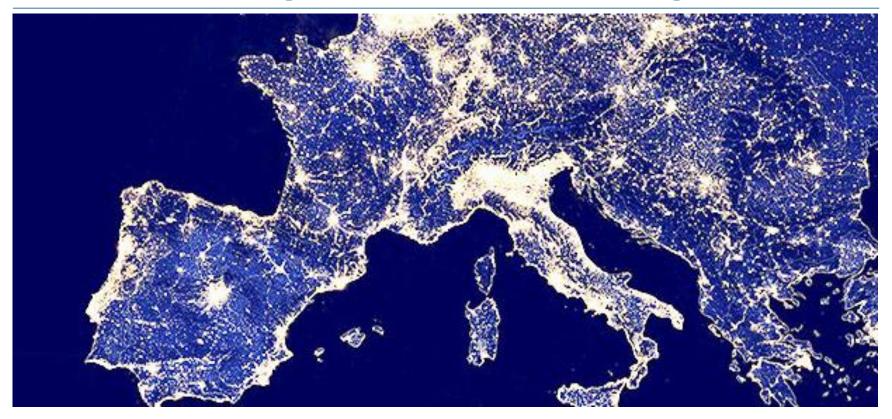
Datenquellen: Bundesagentur für Arbeit, Statistische Ämter der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen.





Gemeinsam stärker: Wettbewerbsfähigkeit / "Leuchtkraft" steigern





- Gemarkungs- / Regionsgrenzen wichtig für Lösungen vor Ort
- Eingespielte Vorgehensweisen + Kooperationsmuster
- » Aber auch Fragestellungen, die über diese Kooperationsräume hinausgehen
- Mobilität "grenzüberschreitend" und für Zukunftsfähigkeit essentiell

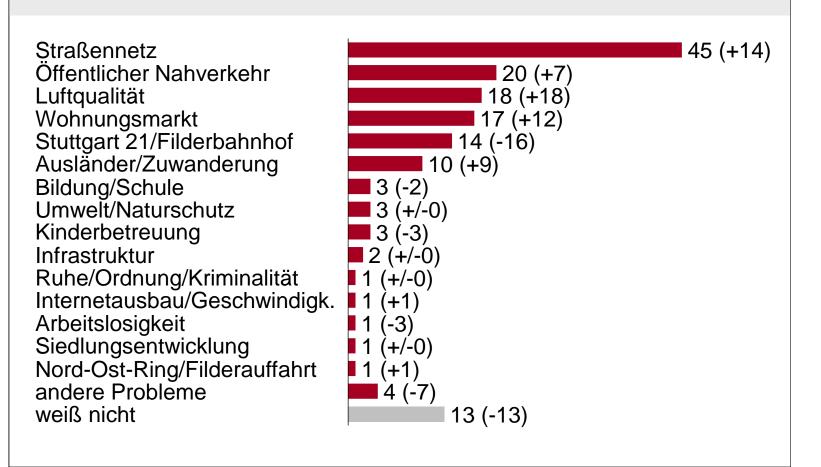


Mobilität als zentrale Aufgabe "metropolitaner" Kooperation

Umfrage: Aktuell, repräsentativ (2008-13) Mobilität als Aufregerthema Nr. 1



Wichtigstes Problem in der Region Stuttgart



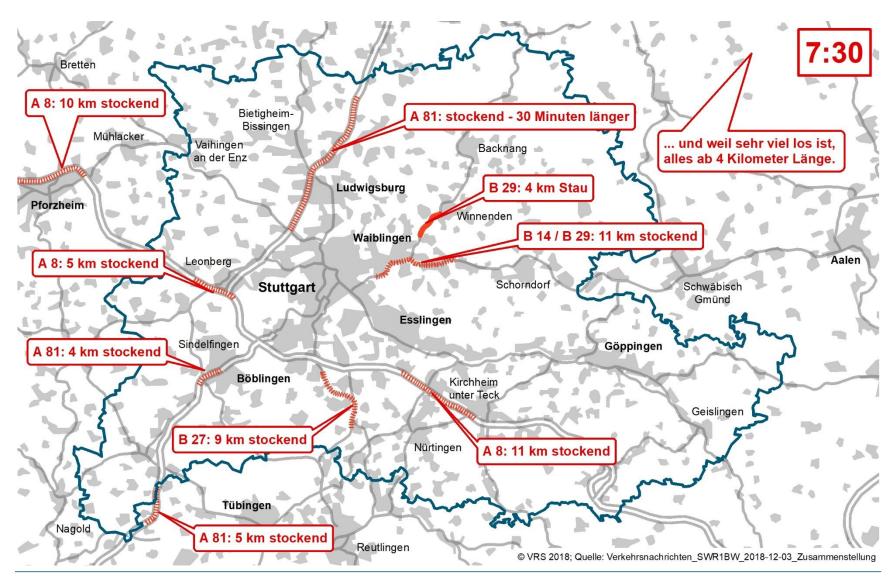
Geisel Stau: Gerade bei Leistungsträgern (Stuttgarter Zeitung 18.01.2019)





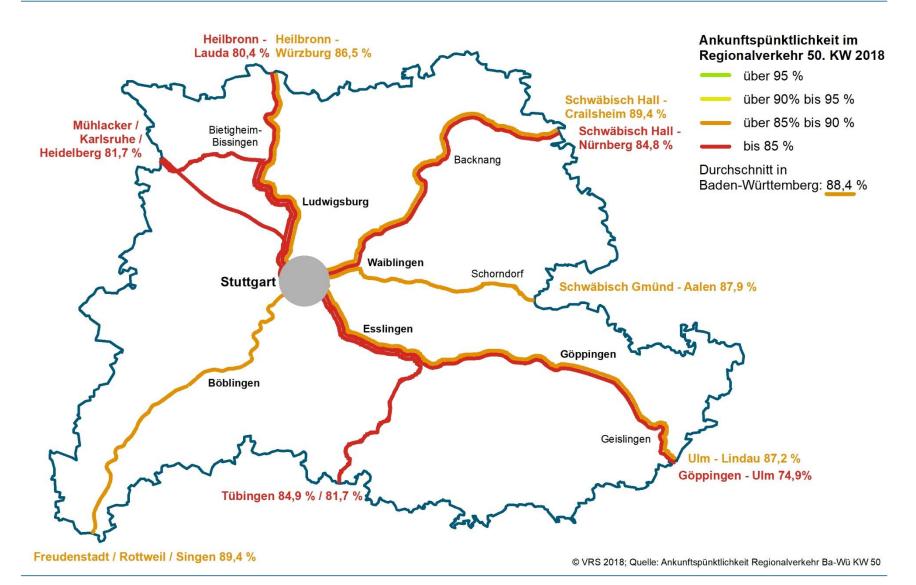
Besonders (+ täglich) betroffen: Verbindungen innerhalb der Metropolregion





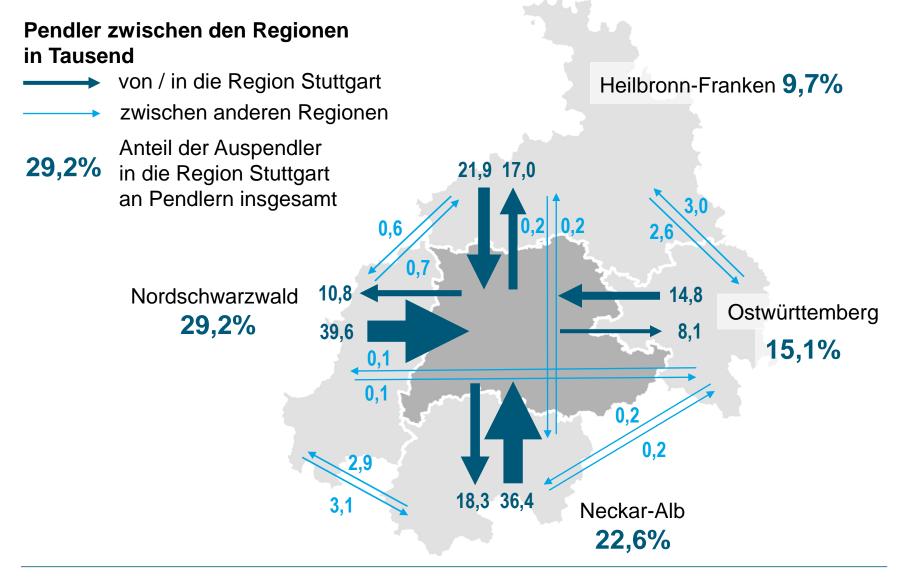
Pünktlichkeit der Regionalverkehre (50. KW): Nirgends sehr gut, nirgends gut





Pendlerzahlen

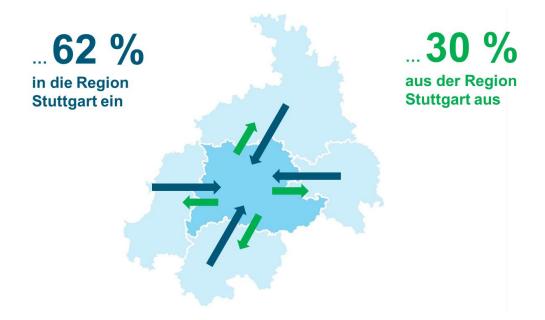




Eng verflochten: Pendler in der Metropolregion



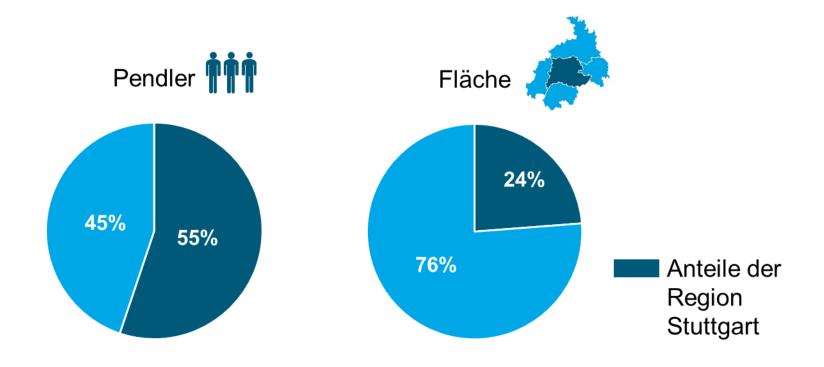
2,04 Mio. Pendler innerhalb der EMS – davon 1,01 Mio. in der Region Stuttgart Von den Pendlern zwischen den Regionen der EMRS pendeln...



- Innerhalb der Metropolregion intensiver Austausch über Regionen hinweg
- Pendlerzugang bringt Standortattraktivität + Finanzströme z.B. über Lohn-/Einkommensteuer
- Gemeinsames Interesse an funktionierender Infrastruktur

Im Kern der Metropolregion: Hohes Verkehrsaufkommen auf knapper Fläche

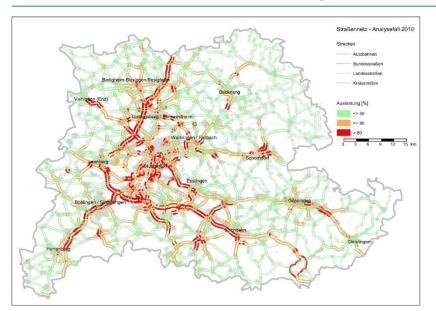


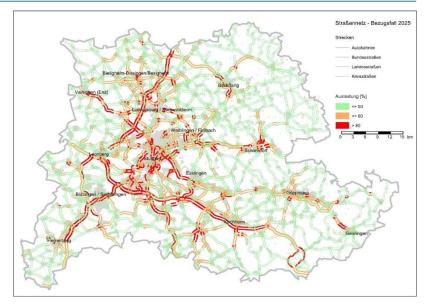


- Im Kern der Metropolregion konzentrieren sich rund die Hälfte aller Binnenpendler – auf engstem Raum
- Zudem mehr Einpendler als in alle anderen Regionen zusammen
- Infrastruktur damit an Kapazitätsgrenze

Herausforderung Mobilitätsinfrastruktur Keine Verbesserung in Sicht







- Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems bereits 2010 erheblich eingeschränkt bis 2025 keine Verbesserung in Sicht
- Wichtige Verbindungsachsen innerhalb der Metropolregion betroffen
- Nachfrage Steigerung absehbar schon auf Grund Demografie
- Keine Patentlösung absehbar
- Erhebliche Verfahrensdauer Infrastruktur wächst nicht mit
- Funktionalität und Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion insgesamt gefährdet > Gemeinsames Anliegen

Handlungsansätze für Kooperation in der Metropolregion



Gute Ausgangslage:

- Zusammenarbeit zwischen Regionalverbänden eingespielt (z.B. Modellvorhaben, Abstimmung in Planungsfragen)
- Zudem: Kooperation bei Gäubahn, Remsbahn

Was tun? - Handlungsmöglichkeiten

- Verbesserung der gemeinsamen Datenbasis (z.B. auf Basis Landesverkehrsmodells, einheitl. Ausgestaltung innerhalb EMS)
- Was kommt auf uns zu? Wo liegen Engpässe? Handlungsoptionen der Regionalplanung
- Akteursanalyse: Mobilität wer macht das eigentlich?
- Erarbeitung gemeinsamer Positionen im Einzelfall
- Organisation gemeinsamer Lobbyarbeit gegenüber Land / Bund / Dritten Beutegemeinschaft: 5,2 Mio. sind mehr als Städte / Regionen einzeln.

Metropolregion Stuttgart Raus aus der Mobilitätsfalle!



