



# Die Stadt – Umland – Beziehungen Stuttgarts. Die Verkehrsstrukturelle Anbindung Ländlicher Gebiete in der Region Stuttgart

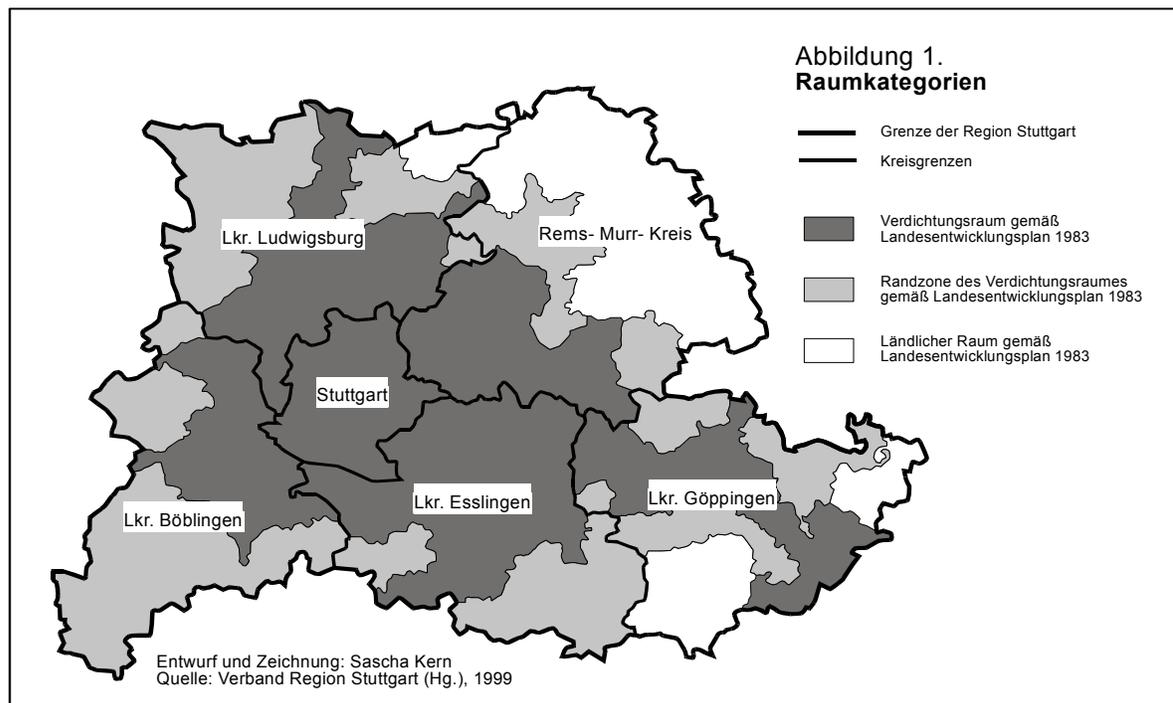
Sascha Kern  
*Universität Würzburg, Deutschland*



## Aufgabenstellung

Die Region Stuttgart, gelegen im Zentrum Baden- Württembergs, bildet das wirtschaftliche und politische Zentrum des Landes. Mit rund 2,6 Millionen Einwohnern gehört der Verband von 179 Städten und Gemeinden zu den größten Verdichtungsregionen Deutschlands. Knapp 30 % der Bruttowertschöpfung des Landes Baden- Württemberg werden hier erwirtschaftet. Die drei größten Industriekonzerne des Bundeslandes haben hier Ihren Firmensitz.

Seit nahezu 100 Jahren wird die Region vom Fahrzeugbau dominiert wie kaum eine andere in Europa. Firmen wie Daimler- Chrysler und Bosch sind dafür verantwortlich, dass 1998 noch fast 48 % der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe tätig waren.



**Abbildung 1. Raumkategorien.**

Gleichzeitig verfügt die Region über eine sehr günstige Lage innerhalb des europäischen Verkehrsgefüges. Zentrale Schienen- und Autobahnachsen führen zu einer hohen Verkehrsbelastung innerhalb des Ballungsraumes. Rund neun Millionen Verkehrsbewegungen kann man an einem normalen Werktag in der Region zählen.

## KERN

Über 1,6 Millionen Kraftfahrzeuge sind hier zugelassen. Täglich verkehren 650.000 Berufspendler über die Grenzen ihrer Gemeinde hinaus (vgl. VERBAND REGION STUTTGART (Hg.), 2000 (a)).

Damit wird das Problem der Bewältigung des Verkehrs im Verdichtungsraum zu einer der bedeutendsten regionalen Aufgaben. Die Mobilität in der Region soll auf lange Sicht so umweltverträglich und nachhaltig wie möglich gewährleistet bleiben. Ein wichtiger Faktor ist dabei die Einbindung der peripheren Gebiete der Region Stuttgart.

Abbildung 1 verdeutlicht, dass große Bereiche der Region dem ländlichen Raum zugeordnet werden. Diese Gebiete weisen einerseits eine hohe Wohnqualität auf, haben aber andererseits oft Defizite in der Verkehrsanbindung. Ziel der nachfolgenden Untersuchung soll es sein, diese Defizite aufzudecken und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Dazu kann in erster Linie auf die Ausführungen im Regionalverkehrsplan (VERBAND REGION STUTTGART (Hg.), 1995) zurückgegriffen werden. Eigene Untersuchungen und Erfahrungen runden das Ergebnis ab.

### Der Untersuchungsraum

Mit 660 Einwohner pro Quadratkilometer ist die Region Stuttgart sehr viel dichter besiedelt als andere große Ballungsräume Deutschlands, wie zum Beispiel München, Frankfurt oder Düsseldorf. Charakteristisch für die Region Stuttgart ist dabei die Ausrichtung auf einen Kern. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist das dominierende Zentrum der Region. Entlang der Hauptachsen des Straßen- und Schienenverkehrs lagern sich in geringen Abständen die 14 Mittelzentren der Region an.

Dennoch ist die Stadt Stuttgart seit mehreren Jahrzehnten von Bevölkerungsverlusten zu Gunsten schnell wachsender Gemeinden in den Randzonen des Verdichtungsraumes gekennzeichnet. Gleichfalls profitiert dieser Gürtel rund um die Kernstadt Stuttgart aber auch von Zuzügen aus den ländlichen Gebieten am Rande der Region.

Aus diesen peripheren Gebieten ist es mit erheblichem Aufwand verbunden zu den Arbeitsstätten im Ballungsraum zu gelangen. Weshalb vor allem junge Familien in die Umlandgemeinden der Mittelzentren ziehen. Durch ein integriertes Verkehrskonzept, welches auch die Bedürfnisse der Bewohner des ländlichen Raums berücksichtigt und dabei siedlungs- und landschaftsplanerische Aspekte nicht außer acht lässt, kann dieser Entwicklung entgegengesteuert werden. Vordringlich ist dabei der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Durch Abbildung 2 wird deutlich, dass trotz der geringen Produktivität des primären Sektors, die landwirtschaftlichen Flächen eine bedeutende Rolle in der Struktur der Region einnehmen. Der ländliche Raum bietet ein hohes Maß an Lebensqualität, so dass trotz der Entfernungen zahlreiche Bewohner bereit sind, lange Anfahrtswege zur Arbeit, zu Bildungsstätten oder zu Freizeit- und Einkaufseinrichtungen in Kauf zu nehmen.

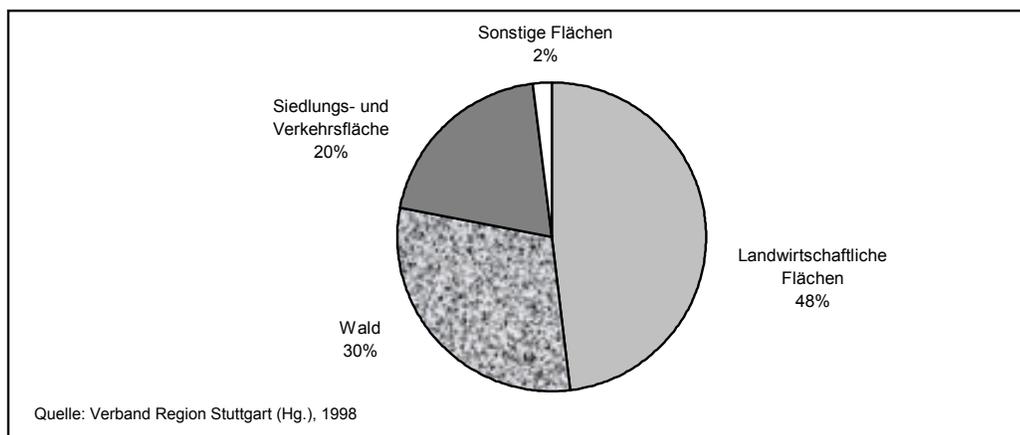


Abbildung 2. Flächenstruktur der Region Stuttgart.

## **Die Stadt – Umland – Beziehungen Stuttgarts. Die Verkehrsstrukturelle Anbindung Ländlicher Gebiete in der Region Stuttgart**

Erschwert wird die verkehrliche Erschließung des ländlichen Raums nicht nur durch die Distanz zu den Mittelzentren sondern auch durch ein kleinteiliges Siedlungsmuster. Jede Dritte Gemeinde in der Region Stuttgart verfügt über weniger als 5.000 Einwohner. Die Nachfrage nach Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs ist in solchen Bereichen vor allem außerhalb der beruflichen Stoßzeiten so gering, dass sich ein wirtschaftlicher Betrieb nicht rechtfertigen lässt.

Aus diesem Grund ist es Aufgabe dieser Arbeit sein, das Angebot an Verkehrseinrichtungen im ländlichen Raum zu untersuchen und die potentielle Nachfrage darzustellen. Auf Basis dieser Daten lassen sich dann Aussagen darüber treffen, ob und wie stark die Bewohner des ländlichen Raums in der Region Stuttgart in ihrer Mobilität benachteiligt sind.

### **Verkehrsanalyse**

**Infrastruktur.** Mit Aufwendungen von „jährlich rund 200 Millionen Mark ist der Verkehrssektor die mit Abstand umfangreichste Aufgabe“ (VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1998) des Regionalverbandes. Die Maßnahmen des Verbandes setzen dabei an verschiedenen Stellen an.

Neben dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und des Straßennetzes stehen vor allem die Förderung neuer Technologien und eine integrierte Planung mit Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Ziel ist es, das Verkehrsaufkommen und das Wirtschaftswachstum „voneinander zu entkoppeln“ (VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 2000 (b)), um mehr Mobilität bei weniger Verkehr erreichen zu können.

Die für den *Straßenverkehr* wichtigsten Verbindungen mit den höchsten Auslastungen sind die Bundesautobahnen 8 und 81 sowie die Bundesstraßen 10, 14, 27 und 29 (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1999). Trotz zahlreicher Um- und Ausbaumaßnahmen an diesen Strecken, sind hier täglich neue Staumeldungen zu verzeichnen.

Durch die hohe Dichte des Straßennetzes gibt es nur wenige Regionen im Verbandsgebiet, die eine schlechte Erreichbarkeit aufweisen. Davon sind die ländlichen Räume im Rems- Murr- Kreis betroffen, welche keinen unmittelbaren Autobahnanschluss haben. Hier sind die Gemeinden lediglich durch Landstraßen oder kleinere überörtliche Straßen miteinander verbunden (vgl. Abbildung 3).

Viel deutlicher werden die Defizite des ländlichen Raums bei der Betrachtung des *Schienennetzes*. Überregionale Zugverbindungen bedienen neben dem Stuttgarter Hauptbahnhof noch 11 weitere Bahnhöfe in der Region.

Ebenfalls auf den DB- Strecken verkehren Regionalbahnen. Diese verbinden auf insgesamt 16 Routen die meisten Mittelzentren in der Region mit Stuttgart und anderen Ober- und Mittelzentren der Nachbarregionen.

Die Regionalbahnlinien werden überlagert und ergänzt vom wichtigsten Nahverkehrsmittel in der Region, den S- Bahnen. Auf drei Durchmesser- und drei Halbmesserlinien, welche sternförmig auf die Stuttgarter Innenstadt zielen, erreichen täglich zahlreiche Pendler ihre Arbeitsstätten.

Für den Kernbereich der Region bildet das Stadt- bzw. Straßenbahnnetz der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) ein weiteres Glied im Nahverkehrssystem. In dichtem Takt werden 178 Haltepunkte, die überwiegend im Stadtgebiet Stuttgart liegen, bedient (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1995. Band 4).

Für die Gebiete des ländlichen Raumes allerdings macht die Abbildung 4 deutlich, dass hier kaum Möglichkeiten bestehen, auf das umfassende Schienennetzangebot zurückzugreifen. Die peripheren Gebiete der Region werden von S- oder Regional- Bahn nicht erreicht und verfügen lediglich über einige wenige reaktivierte Bahnlinien, wie zum Beispiel die Wieslaufftal-, Ammertal- und Schönbuchbahnen. Durch das Zusammenspiel von Land und Zweckverbänden konnte hier zumindest in den Hauptverkehrszeiten ein Angebot für den öffentlichen

## KERN

Schienenverkehr geschaffen werden (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 2001).

Vielfältige Herausforderungen stellen sich demnach besonders in der Verbesserung der Anbindung durch den Schienenverkehr in den peripher gelegenen Gebieten des Rems- Murr-Kreises und des Landkreises Göppingen.

Wichtige Infrastruktureinrichtung zur Verknüpfung von Schiene und Straße sind die *Park and Ride-Anlagen*. 1995 standen den Pendlern in der Region außerhalb des Stadtgebietes Stuttgart insgesamt 11.316 Pkw- Stellplätze auf solchen Anlagen zur Verfügung. Diese waren zu knapp 90 % ausgelastet, was weiteren Bedarf verdeutlicht (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1995. Band 4).

Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zum ÖPNV bietet sich das *Radverkehrsnetz* der Region an. Da in den ländlichen Gebieten aber die Wege sehr weit sind, wird das Fahrrad hier lediglich zu Fahrten innerhalb der Gemeinde oder zum nächsten Unterzentrum genutzt. Dennoch kann ein gut ausgebautes Radwegenetz in diesem Bereich einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsreduktion leisten.

Oftmals erschweren gerade in den ländlichen Bereichen die topographischen Verhältnisse eine flächendeckende Erschließung zu Gunsten des Radverkehrs. Dennoch engagieren sich diese Gebiete mit attraktiven Angeboten. Die Radwegbeschilderungen haben inzwischen einen guten Standard erreicht und verschiedene Radrouten entlang landschaftlicher Besonderheiten bilden zügig befahrbare Achsen.

**Verkehrsangebot.** Entscheidend für die Güte eines öffentlichen Nahverkehrssystems sind die Taktzeiten und die Erreichbarkeit der Haltestellen. Dabei sinkt die Bedienungshäufigkeit je weiter man sich vom Stuttgarter Hauptbahnhof und den S- und Regionalbahnlinien entfernt stark ab. So hat zum Beispiel das am Rande des ländlichen Raums gelegene Mittelzentrum Kirchheim/Teck eine um mehr als die Hälfte schlechtere werktägliche Bedienungshäufigkeit durch den Schienenverkehr aufzuweisen als die vergleichbaren Städte Backnang, Schorndorf, Herrenberg oder Vaihingen/ Enz (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1995. Band 4). Für die Gebiete des ländlichen Raums bedeutet dies eine Benachteiligung in der Erreichbarkeit von Versorgungsschwerpunkten und Arbeitsplatzstandorten.

Im ländlichen Raum ist deshalb der Buslinienverkehr Hauptträger des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieser erschließt überwiegend die Bereiche zwischen den Schienenachsen. Für die peripheren Gebiete sind vor allem die Stadt- Umlandverkehre der Mittelzentren Backnang und Göppingen wichtig. Bewohner kleiner Gemeinden aber haben auf Grund der unzureichenden Vertaktung kaum die Möglichkeit, am Busnahverkehr zu partizipieren.

Ergebnis ist eine deutlich höhere Pkw-Besitzquote in den privaten Haushalten der Kleingemeinden des ländlichen Raumes im Vergleich zu den Mittel- und Oberzentren. 1,38 Pkw konnten 1995 pro Haushalt in Gemeinden mit weniger als 5 000 Einwohnern gezählt werden. In den Mittelzentren waren es knapp 1,15 in der Kernstadt Stuttgart gar nur 0,88 Pkw pro Privathaushalt (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1995. Band 1).

Bewohner der ländlichen Regionen stehen demnach in viel stärkerer Abhängigkeit zum Automobil als die Stadtbewohner. Dadurch wird es der Planung zusätzlich erschwert, einen Umdenkprozess einzuleiten und den öffentlichen Nahverkehr zu stärken.

**Verkehrsnachfrage im ländlichen Raum.** Die Verkehrsnachfrage wird definiert durch die effektiv in Anspruch genommene Verkehrsleistung, einschließlich der Eigenbeförderung. In der gesamten Region Stuttgart betrug das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr 1995 ca. 8,67 Millionen Wege pro Werktag. Dies entspricht knapp 106 Millionen Personenkilometer. Dabei liegt die Mobilitätsquote bei 84 %. Was bedeutet, dass 84 % aller Einwohner der Region Stuttgart mindestens einmal täglich am Verkehrsgeschehen teilnehmen (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1995. Band 4).

Entscheidend ist dabei, dass in den Gemeinden unter 5 000 Einwohnern 8 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, im Regionsdurchschnitt hingegen 12,2 %. Im ländlichen Raum dominiert das eigene Auto. Bewohner der kleinen Gemeinden verkehren nur sehr selten als Mitfahrer im Pkw, als Radfahrer oder als Fußgänger. Wohingegen 2 von 3 Wegen als Fahrer im Pkw zurückgelegt werden. Der Durchschnitt in der gesamten Region

Die Stadt – Umland – Beziehungen Stuttgarts.  
 Die Verkehrsstrukturelle Anbindung Ländlicher Gebiete in der Region Stuttgart

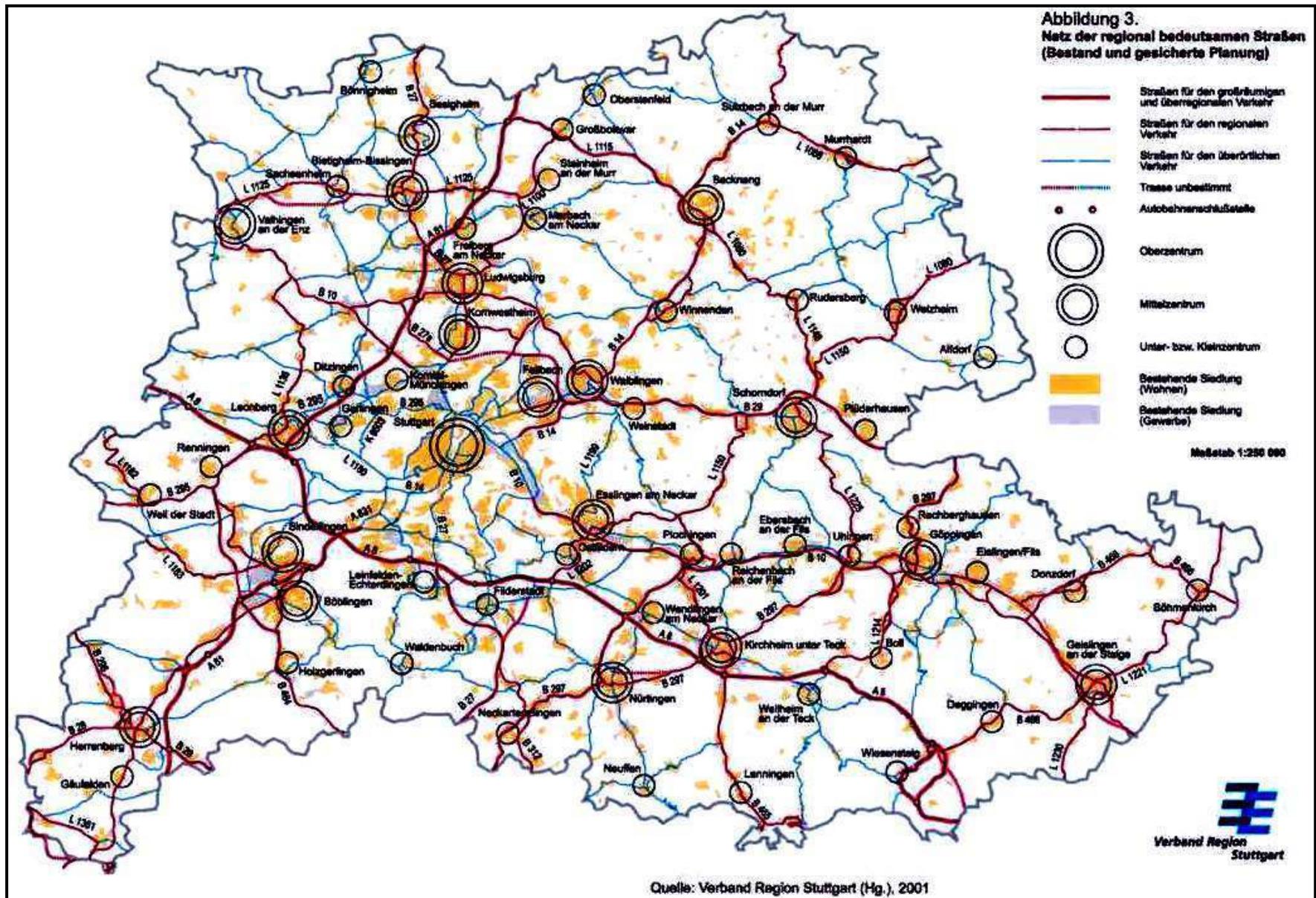


Abbildung 3. Netz der regional bedeutsamen Straßen (Bestand und gesicherte Planung).

## KERN

Stuttgart beträgt hier nicht einmal 50 %. Dies ist eine Folge der schlechten Einbindung der kleinen Gemeinden in das ÖPNV- Netz.

Noch deutlicher wird dies bei der Betrachtung der Reisezeiten zwischen den einzelnen Mittelzentren der Region. Versucht man zum Beispiel mit dem öffentlichen Nahverkehr, von Kirchheim/ Teck nach Vaihingen/ Enz zu gelangen, benötigt man durchschnittlich das 2,7- fache der mittleren Reisezeit im motorisierten Individualverkehr.

Dennoch sind in den Mittelbereichen Backnang, Schorndorf und Geislingen die Reisezeiten mit Bus oder Bahn nicht signifikant schlechter als mit dem Pkw, da hier das Angebot an tangential verlaufenden Straßen ebenfalls nicht befriedigend ist. Was wiederum eine Benachteiligung des ländlichen Raums bedeutet (vgl. ebenda).

Ausdruck findet dies im jährlichen Verkehrsaufkommen der kleinen Gemeinden. Die Bewohner von Dörfern unter 5.000 Einwohnern legen im Durchschnitt nur ein Viertel der Wegezahl der Einwohner von Gemeinden mit über 5 000 Einwohnern zurück (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1995. Band 1).

### Wirkungen und Ausblick

Die bisherigen Ausführungen haben gezeigt, dass es durchaus berechtigt ist, den ländlichen Raum der Region Stuttgart als periphere Verkehrsregion einzustufen. Besonders die Teile der Bevölkerung, welche nicht im Besitz eines privaten Verkehrsmittels sind, werden von den gegenwärtigen Strukturen stark in Ihrem Mobilitätsstreben behindert. Dies ist um so entscheidender, da in den letzten Jahren das Versorgungsangebot an kurzfristigem Bedarf in den kleinen Gemeinden geschwunden ist.

Experten des Regionalverbandes gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr auch in den nächsten Jahren weiter anwachsen wird. Ansätze zu einer Verhaltensänderung bezüglich der Mobilität sind nicht in Sicht (vgl. REGIONALVERBAND STUTT GART (Hg.), 1994). Neue Wohngebiete in den Gemeinden des ländlichen Raums verstärken die disperse Siedlungsstruktur und implizieren neuen Straßenverkehr mit immer längeren Wegen. Nur ein geringer Teil dessen wird im ländlichen Raum vom ÖPNV aufgenommen.

Dennoch muss hier ein Umdenkprozess angestoßen werden. Die Region kann den zusätzlichen Verkehr nur bewältigen durch einen, wie es der Regionaldirektor Bernd Steinacher ausdrückte, Wandel „von der Automobil- zur Mobilitätsregion“ (VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 2000 (c)). Dazu müssen im ländlichen Raum die Voraussetzungen geschaffen werden, die ein Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV attraktiv machen.

Bisher ist es so, dass das vorhandene Busangebot in den peripheren Gebieten zwischen den großen Schienenachsen nur unzureichend angenommen wird. Grund hierfür ist die gestiegene Pkw- Verfügbarkeit in den privaten Haushalten und der damit erhöhte Anspruch an Komfort und Flexibilität öffentlicher Verkehrsmittel (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 1995).

Deshalb sieht der Regionalverband vor, kurzfristige Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV in den ländlichen Gebieten durchzuführen. Dazu zählen die verbesserte Zugänglichkeit der Haltestellen, modernere Fahrzeuge, ein überschaubareres und kostengünstigeres Tarifangebot und die Verbesserung der Fahrgastinformation (vgl. VERBAND REGION STUTT GART (Hg.), 2001). Mit den geplanten Maßnahmen des Schienennetzausbaus (vgl. Abbildung 4) reicht dies aber wahrscheinlich gerade einmal aus, den ÖPNV-Anteil am Verkehrsaufkommen in der Region konstant zu halten.

Nötig sind weitreichendere Maßnahmen, Konzepte welche die Menschen zu einem Umdenken veranlassen. Ein offensiver Streckenausbau mit mehr Haltestellen und mehr Schienen- und Busverkehr zusätzlich zu Nachtbuslinien im ländlichen Raum, flexiblerer Fahrplangestaltung und moderneren Werbestrategien sollten den Menschen in den peripheren Gebieten den ÖPNV als die beste Alternative zur Teilnahme am Verkehrsgeschehen darstellen.

Die verfehlte Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte hat vor allem den ländlichen Raum betroffen. Es ist an der Zeit diese Entwicklung zu stoppen und mit einem neuen, den heutigen

# Die Stadt – Umland – Beziehungen Stuttgarts. Die Verkehrsstrukturelle Anbindung Ländlicher Gebiete in der Region Stuttgart

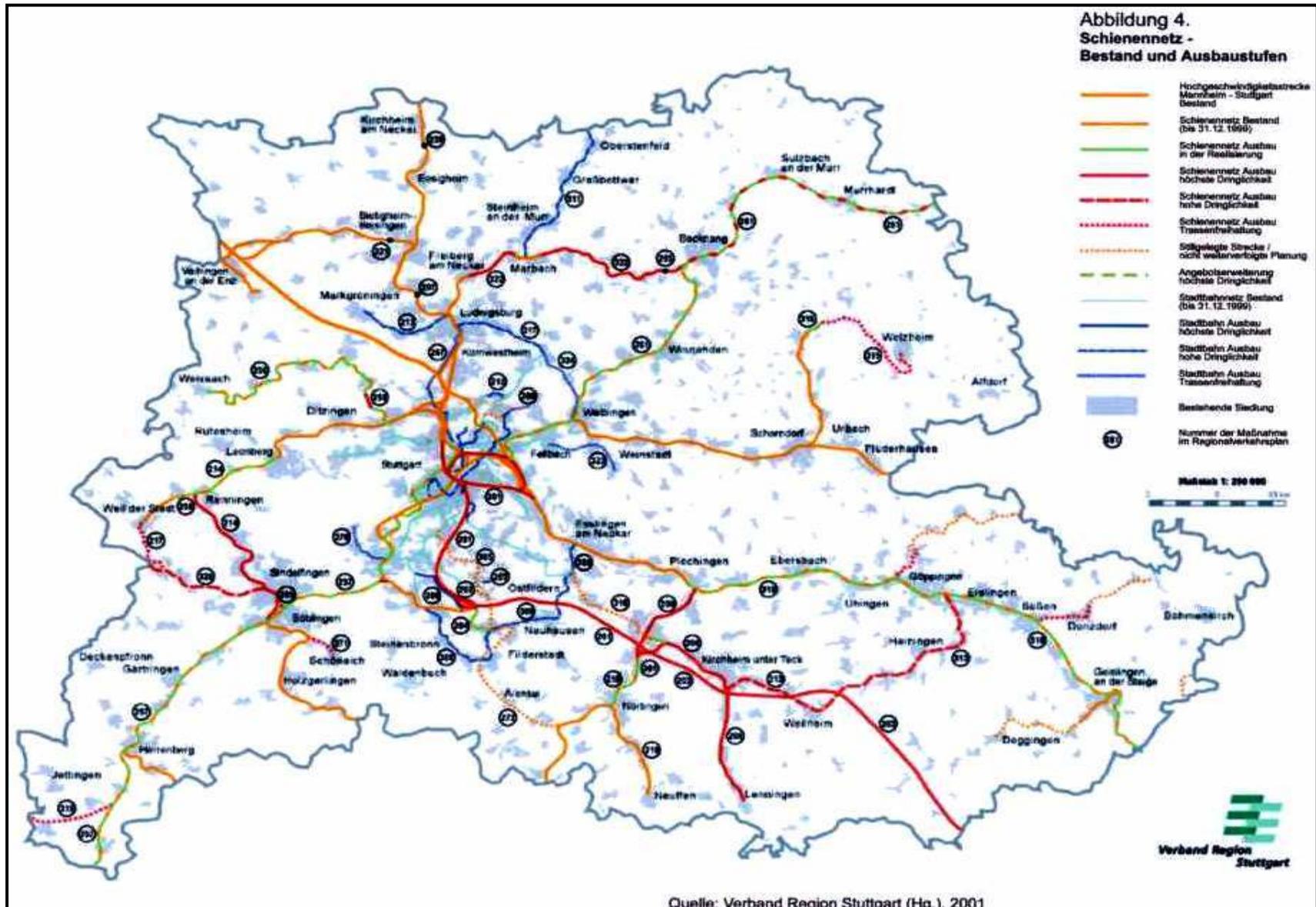


Abbildung 4. Schienennetz – Bestand und Ausbaustufen.

**Die Stadt – Umland – Beziehungen Stuttgarts.  
Die Verkehrsstrukturelle Anbindung Ländlicher Gebiete in der Region Stuttgart**

Umweltbedingungen angepassten Verkehrskonzept, die Probleme der benachteiligten Bewohner in verkehrsfernen Räumen zu lösen.

**Ders. Verwendete und Weiterführende Literatur**

**Gaebel, W.** (1997), *Stärken und Schwächen der Region Stuttgart im interregionalen Vergleich*, in: DERS. (Hg.): *Struktur und Dynamik in der Region Stuttgart*. Stuttgart, S. 9- 31.

**Müller, R.** (1994), *Die Region Stuttgart. Leistungsfähigkeit und Entwicklungschancen im Vergleich*, Gerlingen (= Robert Bosch Stiftung. Materialien und Berichte 43).

**Regionalverband Stuttgart**, (1994) (Hg.), RS aktuell Nr. 60, September 1994. Stuttgart.

**Steierwald, G.** (1991), *Aspekte der regionalen Verkehrsentwicklung*, Stuttgart (= Regionalverband Mittlerer Neckar. Schriftenreihe 28).

**Regionalverband Stuttgart**, (1995), (Hg.), *Begleituntersuchungen zum Regionalverkehrsplan. Analyse 1995*. Stuttgart, 6 Bände.

\*\*\* **Ders.** (1998), (Hg.), *Die Region Stuttgart. Kennzahlen, Strukturen, Arbeitsbilanz*. Stuttgart (= Schriftenreihe Verband Region Stuttgart; 12)

\*\*\* **Ders.** (1999) (Hg.), *Regionalplan für die Region Stuttgart vom 22. Juli 1998*. Stuttgart

\*\*\* **Ders.** (2000 (a)) (Hg.), *Zahlen, Daten, Fakten*. Stuttgart

\*\*\* **Ders.** (2000 (b)) (Hg.), *Kräfte bündeln*. Stuttgart

\*\*\* **Ders.** (2000 (c)) (Hg.), *Region Stuttgart aktuell 3/2000*. Stuttgart

\*\*\* **Ders.** (2001) (Hg.): <http://www.region-stuttgart.org>