

VCD-Stellungnahme zum Entwurf des Regionalverkehrsplan Region Stuttgart

Zusammenfassung:

Wir haben verstanden, dass es der Verwaltung insbesondere darum geht, die Bedeutung der Region Stuttgart herauszustellen und damit Investitionsmittel, insbesondere für den Straßenverkehr, für die Region zu begründen. Dieser Ansatz ist für uns jedoch nicht ausreichend. Wir haben weitergehende Anforderungen an zukunftsfähige Mobilität und einen entsprechend ausgerichteten Regionalverkehrsplan.

Der Entwurf verstößt gegen das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg und die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes, weshalb der Regionalverkehrsplan neu aufzustellen ist unter Berücksichtigung der globalen, nationalen und landesspezifischen Klimaschutzvorgaben.

Im Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung vereinbarten die Koalitionspartner, „die Region Stuttgart wollen wir gemeinsam mit dem Verband Region Stuttgart als Modell für eine funktionsfähige und nachhaltige Mobilitätsregion weiterentwickeln“. Davon ist der vorliegende Entwurf noch weit entfernt. Er ist vielmehr geprägt von dem von der Verkehrswissenschaft bisher nicht belegten Glauben, dass mehr Straßenbau den Stau aufheben und den Verkehr flüssiger machen würde. Er setzt mit den Infrastrukturmaßnahmen im Straßenverkehr mehr auf der Wiederholung alter, nicht bewährter Konzepte statt wirklich einen Entwurf für eine nachhaltige Mobilitätsregion darzustellen. Einzig die Absätze 4.3 und 4.8 zu den Organisations-, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen sowie zu Mobilitäts-Innovationen zeigen erste Ansätze eines „neuen Denkens“, gehen aber nicht weit genug.

Die Fahrzeiten im ÖV sind in der Region Stuttgart zumeist länger als im MIV. Die Anforderungen des RVPs an ÖV-Fahrzeiten sollten deshalb stärker an den MIV-Fahrzeitvorgaben ausgerichtet werden.

Sollten auf einem Verkehrskorridor sowohl Maßnahmen des ÖV als auch des MIV vorgesehen sein, ist eine Abwägung zwischen den Maßnahmen in den RVP aufzunehmen.

Ein RVP sollte auch Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und eine Strategie der „kurzen Wege“ aufzeigen, dies fehlt hier vollständig. Ziel eines RVPs sollte nicht Verkehr an sich sein, sondern das Ziel sollte sein die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden der Region durch eine nachhaltige Mobilität. Dazu gehört, die Anteile des Rad- und Fußverkehrs am Modal-Split entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg auf zusammen rund 40% anzuheben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Entwurf zu wenig ambitioniert ist, um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region Stuttgart zu bewirken und die von der Landeshauptstadt Stuttgart angestrebten Verlagerungsziele (- 20 % MIV) zu erreichen. Dies liegt insbesondere an der fehlenden Ausrichtung des RVPs an Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsvorgaben.

Nachstehend haben wir Kritikpunkte an den einzelnen Elementen des Entwurfs des RVPs aufgelistet:

A. zu 1. Grundlagen

Vorrangige Zielsetzung des RVPs ist gemäß Ziffer 1.2, Maßnahmen zur Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität aufzuzeigen. Dem stimmen wir als VCD zu. Allerdings legen wir die Schwerpunkte deutlich anders als der Entwurf des RVPs. Vielmehr sind wir der Ansicht, dass der RVP in der vorgestellten Form nicht zukunftsfähig ist.

In der vorliegenden Form erscheint der RVP nur als Instrument, weiteren Straßenbau in der Region Stuttgart zu begründen, ohne dass damit eine zukunftsfähige Mobilität in der Region sichergestellt wäre.

Aus VCD-Sicht sollte ein Regionalverkehrsplan, der für sich selbst den Anspruch erhebt, nicht nur ein reiner Infrastrukturplan zu sein, nicht den Fehler begehen, Verkehr mit Mobilität zu verwechseln. Mobilität wird nicht dadurch sichergestellt, dass die Wegelängen durch höhere Reisegeschwindigkeiten erhöht werden. Vielmehr geht es bei der Herstellung einer nachhaltigen Mobilität für die Einwohner, Einpendler und Besucher der Region um die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse. Eine hohe Verkehrsnachfrage zeugt eher von einer schlechten Befriedigung der Bedürfnisse vor Ort als von einer prosperierenden Region. Insofern gehört aus VCD-Sicht auch die Vermeidung von Verkehr durch entsprechende Regionalplanung zu einem Regionalverkehrsplan. Doch das Wort „Verkehrsvermeidung“ kommt im Regionalverkehrsplan überhaupt nicht vor, auch nicht das Thema „kurze Wege“ zur Erreichung der Mobilitätsbedürfnisse. Damit fehlen aber wichtige Elemente einer Nachhaltigkeitsstrategie bei diesem Entwurf des Regionalverkehrsplans.

=> VCD-Forderung: Der RVP ist zu überarbeiten und um die Themen „Verkehrsvermeidung“ und „kurze Wege“ zu ergänzen.

Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept sollte aus VCD-Sicht die Lebensqualität der 179 Städte und Gemeinden der Region Stuttgart erhöhen. Hierzu ist es hilfreich, sich an einem bestehenden Vergleichsmodell zu orientieren. Die Unternehmensberatung Mercer veröffentlicht jährlich ein internationales Städte-Ranking der lebenswertesten Städte, das auch Stuttgart beinhaltet. Dort nehmen seit Jahren Wien und Zürich die ersten Plätze ein¹. Beide Städte setzen seit Jahren auf einen konsequenten Ausbau des ÖPNVs bei gleichzeitig restriktiven Maßnahmen für den MIV. Entsprechend liegt dort der PKW-Anteil je Einwohner bei den niedrigsten Werten im internationalen Vergleich².

Stuttgart liegt in dieser Mercer-Studie nur auf Platz 26, nach Platz 24 im Vorjahr. Da Mobilität und Verkehr einen starken Einfluss auf die Lebensqualität haben (Erreichbarkeit einerseits, negative Seiten des Verkehrs wie Stau, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch andererseits), muss u.E. ein Regionalverkehrsplan sich auch daran messen lassen, wie die Lebensqualität der Städte insgesamt

¹ <https://www.mercer.de/our-thinking/muenchen-bietet-die-beste-lebensqualitaet-in-deutschland.html>

² ca. 300 – 400 PKW/1.000 Einwohner, Quelle:

<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/die-stadt-fuer-morgen-deutlich-mehr-geld-fuer-busse>; zum Vergleich Stuttgart: 478, Region Stuttgart 572 je 1.000 Einwohner (Quelle: VVS-Geschäftsbericht 2015)

erhöht wird. Das Umweltbundesamt hat dazu kürzlich eine Studie „Die Stadt für Morgen“³ veröffentlicht, die sich insbesondere mit der Mobilität in der Stadt der Zukunft beschäftigt. Gemessen daran zeigt der Entwurf des Regionalverkehrsplans weitgehend falsche Konzepte auf. Nur die Absätze 4.3, 4.4 und 4.8 des RVPs zeigen hier in Richtung einer „Stadt für Morgen“, doch insbesondere die Maßnahmen und Bewertungskriterien für Absatz 4.2 zeigen in die falsche Richtung. Gerade diese und die dort vorgesehenen Maßnahmen und Investitionskosten beeinflussen die zukünftige Lebensqualität jedoch nachhaltig – allerdings bislang nicht im Sinne der Nachhaltigkeitsgrundsätze.

Aus VCD-Sicht muss die Mobilität der Zukunft insbesondere die globalen Klimaschutzziele einhalten. Der Straßenverkehr hat in Deutschland in den vergangenen 25 Jahren regelmäßig seine Klimaschutzziele verfehlt. Statt eine Reduktion um 40%⁴ zu erreichen, sind die Kohlendioxid-Emissionen im Straßenverkehr sogar noch weiter angestiegen, wie aktuelle Untersuchungen des Umweltbundesamtes aufzeigen⁵. Für Baden-Württemberg weist das Statistische Landesamt sogar einen Zuwachs der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs von 10% für den Zeitraum 1990 – 2015⁶ aus, der Anteil des Straßenverkehrs macht inzwischen 32% aller CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg aus - 1990 betrug der Anteil nur 26%.

Das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW)⁷ sieht u.a. vor, die Treibhausgasemissionen (CO₂, Lachgas und Methan) bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu reduzieren. Bis 2050 wird eine Reduktion um 90% angestrebt. Gemäß §11 KSG BW haben die Behörden, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts haben im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beizutragen – damit also auch der Verband Region Stuttgart bei der Aufstellung des Regionalverkehrsplans. Jedoch fehlt unter Ziffer 1.3.1 „Rechtliche Vorgaben“ das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg!

Der Regionalverkehrsplan mit einem Bezugszeitpunkt 2025 weist selbst im Szenario G, das flankierende organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen und Konzepte vorsieht, demgegenüber nur eine CO₂-Reduktion um 8,4% aus⁸. Für das Bezugsjahr 2025 ist dies jedoch viel zu gering, da die neuen Vorgaben durch das Klimaabkommen von Paris (Einhaltung 2°-Ziel - möglichst 1,5°- beim Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur) deutlich ambitionierter sind (CO₂-Minderung bis 2050 um 80 – 95%, vgl. Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung⁹).

³ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen>

⁴ bis 2020

⁵ <http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2016-verkehr-kuehle-witterung-lassen>

⁶ <http://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2017095>; dort die beigefügte Tabelle

⁷ https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/4_Klima/Klimaschutz/Klimaschutzgesetz/Gesetzesbeschluss_Klimaschutzgesetz.pdf

⁸ It. RVP Seite 64 soll dies einer Minderung um 18% gegenüber 2010 entsprechen – unter Einbeziehung der Fortschritte in der Fahrzeugtechnik)

⁹ BT-DS 18/10370

Alleine 21 Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit im Straßenverkehrsteil des RVP¹⁰ mit Investitionskosten von 1,66 Mrd. € führen jeweils zu einem weiteren Zuwachs der CO₂-Emissionen – in Summe um rund 40.000 t/Jahr¹¹. Besonders negativ sind dabei der geplante Nord-Ost-Ring (Maßnahme 338a) mit 6.570 t/Jahr und die geplante Filderauffahrt mit 5.475 t/Jahr zusätzlicher Kohlendioxidbelastung.

Zum Vergleich führen sechs ÖV-Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit zu 21.000 t/Jahr CO₂-Reduktion – bei Investitionskosten von 520 Mio. €.

Dies zeigt, dass durch eine Umorientierung weg von einer straßenlastigen Verkehrsplanung hin zu einem ÖV-orientierten Ansatz die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich durchaus erreichbar wären.

Das Land Baden-Württemberg hat eine Verkehrsprognose mit Klimaschutzfaktor beauftragt, um aufzuzeigen, wie auch im Verkehrsbereich in Baden-Württemberg in den nächsten Jahren eine Minderung der Kohlendioxid-Emissionen um 40% erreicht werden kann. Die Zwischenergebnisse wurden u.a. Frau Dr. Schelling im Juli 2016 vorgestellt. Demnach ist eine Umsetzung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich realisierbar. Die Umsetzung der Maßnahmen führt zu einer Verdoppelung der ÖV-Nachfrage und zu einem Rückgang des Straßenverkehrs gegenüber heute um 10% und gegenüber der Verkehrsprognose 2030 des Bundes um 20%. Dabei bleiben die Wege pro Einwohner ungefähr gleich, d.h. die Mobilität ist weiterhin gewährleistet, allerdings nimmt die Wegelänge ab.

Angesichts dieses dem VRS bekannten Ergebnisses hätten wir erwartet, dass der Regionalverkehrsplan die Klimaschutzziele ausreichend berücksichtigt. Tatsächlich setzt der RVP überwiegend auf den Ausbau des Straßennetzes und ignoriert diese Studie.

Wir empfehlen deshalb dringend, dass die Ergebnisse der Verkehrsprognose mit Klimaschutzfaktor bei der endgültigen Aufstellung des RVPs berücksichtigt werden. Unterlagen dazu können beim Landesverkehrsministerium eingeholt werden.

=> Der vorliegende – straßenlastige - Entwurf des RVP verstößt gegen das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg und ist zu überarbeiten.

VCD-Forderung: Die Maßnahmen des RVPs müssen einen signifikant höheren Beitrag zur Minderung der CO₂-Emissionen aufzeigen, als im bisherigen Entwurf hinterlegt, da der RVP sonst im Widerspruch zu den globalen Klimazielen und zum Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg steht.

B. zu Abschnitt „2. Ziele“

Das Hauptziel „Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität“ wird im RVP durch 11 Teilziele kon-

¹⁰ soweit im RVP bei der Maßnahme eine Veränderung der Kohlendioxid-Emissionen angegeben ist

¹¹ Vgl. Anlage 1

cretisiert. Die Bedeutung der Mobilität für die individuelle Lebensqualität und die Funktionsfähigkeit der modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft sowie für das wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand wird hervorgehoben (Teilziele 1 und 3). Dagegen fehlt die Beachtung des Rechts auf körperliche Unversehrtheit (Grundgesetz Art. 1) völlig. Aufgrund der aktuellen Diskussion zu Feinstaub, Stickoxyde, Dieselruß und Lärm hätte man in der Fortschreibung eine stärkere Berücksichtigung dieser übergeordneten Werte erwarten können. Die Beschränkung von nicht nachhaltigen Mobilitätsbedürfnissen ist offensichtlich immer noch ein Tabu.

Im Bericht wird dagegen den Mobilitäts- und Transportbedürfnissen sowie der freien Wahl des Verkehrsmittels ein klarer Vorrang eingeräumt gegenüber dem Recht auf körperliche Unversehrtheit. Zwar wird angemerkt, dass es Ziel einer zukunftsorientierten Planung sei, die negativen Folgen des Verkehrs zu minimieren, es werden aber keine konkreten Maßnahmen genannt, die hierzu beitragen könnten. Insbesondere fehlen konkrete Vorschläge, wie die negativen Folgen des Verkehrs minimiert werden können.

Die im Teilziel 2 genannte „Steigerung der Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrs“ ist angesichts der gravierenden Ausmaße an Raum- und Umweltzerstörung sowie der gesundheitlichen Belastungen ein Widerspruch in sich. Eine Steigerung der Mobilität bei gleichzeitigem Erhalt schützenswerter Güter kann nicht überzeugend belegt werden. Insbesondere fehlen Hinweise, wo das Mobilitätsbedürfnis zum Schutz von Mensch und Umwelt eingeschränkt bzw. nur bestimmte Verkehrsarten zugelassen werden sollten.

=> VCD-Forderung: Bei der Zielsetzung des Regionalverkehrsplans sind die Mobilitätsziele der im Grundgesetz zugesicherten körperlichen Unversehrtheit unterzuordnen bzw. die Nutzung von umweltschädlichen Verkehrsmitteln in besonders belasteten Bereichen einzuschränken. Der Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl darf nicht zu einer Belastung von Gesundheit und Umwelt gehen. Es sind Beschränkungen des MIV vorzusehen, sofern Grenzwerte überschritten werden.

C. zu Abschnitt „3. Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025“

Die Nachhaltigkeitsstrategie¹² der Landesregierung sieht folgende Ziele für den Mobilitätssektor vor:

- Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs um 20 % bis 2020 (bezogen auf die Emissionen des Jahres 1990).
- Verdopplung des Radverkehrsanteils auf 16 % und Steigerung des Fußverkehrsanteils auf 25 % bis zum Jahr 2020 gegenüber 2008 (gemessen an der Zahl der Wege/Hauptverkehrsmittel nach „Mobilität in Deutschland“).
- Erhöhung der Personenkilometer des ÖPNV-Verkehrs bis 2020 um 50 % gegenüber dem Jahr 2004.

¹² http://www.nachhaltigkeitsstrategie.de/fileadmin/Downloads/N-Service/publikationen/N_-Berichte/N_-Berichte/N-Bericht_Zielsetzung.pdf

Es ist nicht erkennbar, dass sich der RVP an diesen Zielen orientiert. Statt rund 40% Rad- und Fußverkehrsanteil werden nach den „günstigsten“ Szenarien des RVPs maximal ca. 34% erreicht.

Aufgrund der fehlerhaften Zielsetzung ist nicht zu erwarten, dass sich an der angespannten Verkehrsbelastung durch die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans etwas ändern wird.

Dies zeigt sich insbesondere bei der Prognose über die Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten und dem Modalsplit (Folie 24). Der Umweltverbund (Fuß-, Rad- und ÖV) entwickelt sich nach der Verkehrsprognose von 2010 bis 2025 leicht rückläufig – um 0,2 Prozentpunkte – während der Motorisierte Individualverkehr (MIV) um 0,3 Prozentpunkte zunehmen wird. Da der MIV hinsichtlich Flächeninanspruchnahme und Emissionen deutlich schlechter abschneidet als der Umweltverbund, werden die negativen Auswirkungen des Verkehrs weiter zunehmen, obwohl die Verkehrssituation und die vielfältigen Staus in Umfragen als sehr negativ beurteilt werden (Folie 30¹³).

Eine Lösung bzw. eine Abmilderung des Problems durch den Aus- und Neubau von Straßen ist nicht erkennbar. Die Erfahrung zeigt, dass Staus durch den Ausbau von Straßen und Kreuzungen nicht aufgelöst werden können. Dies liegt u.a. daran, dass die Pkw-Dichte größer ist als die Kapazität aller vorhandenen Straßen. Allein durch parkende Autos wird Straßenraum für Fußgänger und Radfahrer in einem erheblichen Maße reduziert und die freie Fahrt des ÖV häufig behindert. Hierdurch entsteht ein Teufelskreis: die Einengung des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer macht die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer unattraktiver und damit sinkt der Anteil des Fuß- und Radverkehrs „zugunsten“ eines höheren MIV-Anteils. Die prognostizierten Rückgänge des Fußgänger und Radverkehrs sind somit ein Beleg für die sinkende Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden durch den zunehmenden Verkehr aufgrund des unterstellten Straßenbaus.

Grund für den hohen Zuspruch beim MIV ist die Tatsache, dass viele Ziele mit dem Pkw schneller und bequemer erreicht werden können als mit öffentlichen Verkehrsmittel. Dies belegt der *Kurzbericht über die Untersuchungen zur Angebotsqualität im MIV und ÖV in der Region Stuttgart in den Jahren 2010 und 2015*¹⁴ sowie eine Studie der IHK zur Erreichbarkeit aus dem Jahr 2015: „Expedition oder Kurztrip: Verkehrliche Erreichbarkeit ausgewählter Standorte“¹⁵. Pendler sind häufig gezwungen, einen eigenen Pkw anzuschaffen und zu nutzen, nur um mit einem vertretbaren Aufwand ihren Arbeitsplatz zu erreichen.

Deutlich wird, dass die Anforderungen zwischen MIV und ÖV deutlich variieren. Wird für den Straßenverkehr eine maximale Reisezeit von 60 Minuten zum Oberzentrum Stuttgart gefordert, begnügt man sich beim ÖV mit der Anforderung, innerhalb von 90 Minuten das Oberzentrum erreichen zu können.

¹³ Die Foliennummern beziehen sich auf die Folien der Informationsveranstaltung vom 17.03.2017

¹⁴ Anlage 1 zur Sitzungsvorlage 256/2014, VA-Sitzung vom 14.05.2014

¹⁵

Während die 60-Minuten-Anforderung beim MIV in 98% der Fälle schon 2010 erfüllt war und bis 2025 noch weiter gesteigert werden soll, wird der 90-Minuten-Wert beim ÖV im Jahr 2010 nur zu 91% erfüllt und soll bis 2025 nur auf 94% gesteigert werden.

Bei den relativ kurzen, aber häufigen Wegen zum Gemeindehauptort wird im ÖV mit 40 Minuten statt beim MIV mit 20 Minuten eine doppelt so lange Zeit als „angemessen“ eingestuft. Damit erfüllt der ÖV zwar die Anforderungen, ist aber im Vergleich zum MIV gerade auf diesen relativ kurzen Distanzen überhaupt nicht konkurrenzfähig.

Da die Einwohner der Region ihre Verkehrsmittelwahl aufgrund der tatsächlichen Reisezeiten im MIV oder ÖV treffen und nicht aufgrund vorgegebener VDV-Schriften oder Zielgrößen von Ministerkonferenzen, sollte für die angemessene Beurteilung der Angebotsqualität im ÖV und MIV ein einheitliches Zeitmaß verwendet werden. Damit können dann für Räume und Achsen die spezifischen Vor- und Nachteile des ÖVs bzw. MIVs abgelesen werden und daraus Handlungsempfehlungen für den weiteren Ausbau abgeleitet werden.

Die Prognose der Wegezwecke bis 2025 zeigt eine Stagnation beim Berufsverkehr und einen Rückgang beim Ausbildungsverkehr auf, Zuwächse werden hingegen beim Einkaufsverkehr, bei persönlichen Erledigungen und im Freizeitverkehr erwartet. Diese Konstellation erhöht zwar grundsätzlich die Auslastung der Verkehrswege und Verkehrsmittel, allerdings spricht dies für eine zeitliche Entzerrung, da der Rentner nicht zur gleichen Zeit wie der Berufstätige morgens die Fahrt antreten wird. Insofern sind diese Entwicklungen eher dazu geeignet, zu einer Reduktion der bisherigen Überlastungen im Straßensystem, insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr, beizutragen. Damit kann folglich auch nicht begründet werden, dass das Straßennetz rund um Stuttgart dringend weiter ausgebaut werden muss.

=> VCD-Empfehlung: Die Anforderungen an die maximale Reisezeit des ÖV (Tabelle 13) sind an die Werte des MIV anzunähern, die heute gravierenden Unterschiede zwischen den beiden Systemen sind zu nivellieren. Die entsprechenden Grafiken sind für den ÖV auf Basis der Raster des MIV neu zu erstellen und daraus sind Handlungsempfehlungen für den weiteren Ausbau des ÖVs abzuleiten.

D. zu 4. Maßnahmenbeurteilung

Grundsätzlich vermissen wir bei den Maßnahmen eine Einschätzung, wo welches Verkehrsmittel aufgrund seiner systembedingten Stärke bzw. Schwächen ausgebaut bzw. eingeschränkt werden sollte. Tatsächlich werden auf den gleichen Korridoren häufig Maßnahmen sowohl für den MIV als auch den ÖV vorgeschlagen, obwohl volkswirtschaftlich sinnvoll nur eine Maßnahme realisiert werden kann.

Exemplarisch sei dies am Beispiel der Maßnahmen 36/54 (ÖV-Maßnahmen Stadtbahn Ludwigsburg mit Ästen nach Remseck und Waiblingen) und 338/338a (Nord-Ost-Ring) aufgezeigt. Sowohl die ÖV-

als auch die MIV-Maßnahmen werden als Maßnahmen „mit höchster Dringlichkeit“ eingestuft¹⁶. Die Straßenbaumaßnahme betrifft rund 59.200 KFZ täglich, davon 19% neuer, zusätzlicher Verkehr aufgrund der neuen Straße und erhöht die CO₂-Emissionen um täglich 18 Tonnen, während die Stadtbahn-Maßnahme Nr. 56 eine Verlagerung auf den ÖV von rund 14.100 Wegen pro Tag schafft und täglich 27 Tonnen CO₂ einspart. Insgesamt werden auf der ÖV-Achse 45.800 Wege pro Tag und damit in zur Straßenbaumaßnahme vergleichbarer Größenordnung zurückgelegt. Eine Abwägung zwischen den Maßnahmen ist im Regionalverkehrsplan allerdings nicht zu erkennen.

=> VCD-Forderung: Sollten auf einem Verkehrskorridor sowohl Maßnahmen des ÖV als auch des MIV vorgesehen sein, ist eine Abwägung zwischen den Maßnahmen in den RVP aufzunehmen.

D.1 zu 4.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zur Verflüssigung des MIV werden insgesamt 180 Maßnahmen aufgeführt. Die Realisierung dieser Maßnahmen wird aber nicht zur Entlastung der Straßen führen, weil jede Beseitigung eines Engpasses zu einer erhöhten Nachfrage und damit zu mehr Verkehr auf den Straßen führen wird. Die autogerechte Stadt ist unter der Berücksichtigung der Kulturgüter und Umwelt (Teilziele 5, 6, 9, 10 und 11) nicht realisierbar. Dies zeigt auch der Entwurf des RVPs.

Die geplanten Maßnahmen höchster Dringlichkeit im Straßenverkehr rund um Stuttgart sind oftmals kontraproduktiv, da sie im Zulauf auf das Stadtgebiet Stuttgart die Straßenkapazität erhöhen und sich dann der Stau im Stadtgebiet Stuttgart umso stärker bildet. Dies wird explizit bei der Maßnahme 289 benannt: „Der Ausbau kann ggf. Engpässe in Stuttgart verschärfen. Für diesen Fall müssten Gegenmaßnahmen ergriffen werden.“ Der Ausbau der B10 zwischen Vaihingen/Enz und Stuttgart führt im Übrigen auch zu einer Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße, wie die Belastungskarten zum ÖV 2025 aufzeigen. Deshalb sollte grundsätzlich eine Umkehrung der Infrastrukturplanung erfolgen.

Statt weiteren Straßenbau zu begründen, sollte im Rahmen des RVPs der MIV in Bereichen, die besonders von Abgasen, Feinstaub und Lärm belastet sind, beruhigt werden. Gesetzliche Beschränkungsmöglichkeiten von besonders umwelt- und gesundheitsschädlichen Formen des Verkehrs sollten gezielt eingesetzt werden. Dies kann beispielsweise auch durch Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit, durch Rückbau von Straßen und durch Entzug der Vorfahrtberechtigung geschehen.

Ein dringender Bedarf für den weiteren Ausbau des MIV besteht nicht. Zur Begründung wird aus der oben genannten IHK-Studie zitiert:

„Die wissenschaftlichen Untersuchungsergebnisse zeigen, dass es trotz des bereits heute guten ÖPNV-Angebots in der Region Stuttgart - vor allem entlang der S-Bahn-Achsen -, vielfach der Pkw ist, der die Garantie für eine qualitativ gute Erreichbarkeit der Untersuchungsgebiete bietet. Er schneidet sowohl bei der Bewertung gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung als auch mit dem

¹⁶ Nr. 56 Stadtbahn Waiblingen unter hoher Dringlichkeit

Reisezeitindex zur Hauptverkehrszeit oft besser als der ÖV und ist damit das eigentliche Rückgrat bei der Erschließung unserer Gewerbegebiete...“

=> VCD-Empfehlung: Verzicht auf Maßnahmen, die zur weiteren Beschleunigung des Straßenverkehrs und damit zu mehr MIV führen. Im Innenstadtbereich von Stuttgart und in den Städten der Region sollte generell Tempo 30 eingeführt werden und Parkhäuser geschlossen werden. Durch bauliche Maßnahmen sollte Durchgangsverkehr unterbunden werden. Es ist völlig ausreichend, den Straßenzustand erhalten. In Einzelfällen genügt der Ausbau von Verkehrsknoten, um diese leistungsfähiger zu gestalten.

D.2 zu 4.1 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund des geringen Flächenbedarfs, des emissionsfreien Betriebs und der hohen Verkehrsleistung sind elektrisch betriebene Bahnen und Busse besonders prädestiniert, das Mobilitätsbedürfnis in den Innenstädten zu befriedigen. Damit der ÖV im Modalsplit einen deutlich höheren Anteil erreicht, müssen die systembedingten Nachteile gezielt beseitigt werden. Busse und Bahnen verkehren liniengebunden, das Ziel wird häufig nur mit Umsteigen erreicht. Jeder Umstieg ist unbequem und kostet Zeit. Mit der Anzahl der Umsteigevorgänge wird der ÖV im Vergleich zum MIV zunehmend unattraktiv.

Vorrangiges Ziel einer ÖV-Planung muss es daher sein, ein eng geknüpftes Liniennetz herzustellen und die Schnittstellen zwischen den Linien möglichst benutzerfreundlich, d.h. auf kürzestem Wege und barrierefrei zu gestalten. Beispiele für mangelhafte Umsteigebeziehungen gibt es im Netz des VVS sehr viele. Wer in Böblingen von der Schönbuchbahn nach Sindelfingen will, muss von Gleis 1 durch die Unterführung nach Gleis 5 springen. Gleiches gilt in Herrenberg für die Ammertalbahn (Gl. 102) mit Anschluss an die S-Bahn (Gl. 2/3, durch die Unterführung, bei minimaler Umsteigezeit mit häufigen Anschlussbrüchen).

Wenn der Bahnbetrieb unpünktlich ist, wird die Fahrt mit dem ÖV zum Abenteuer, doch selbst bei pünktlichem Betrieb sind die Umsteigebeziehungen für Fahrgäste mit Fahrrad, Kinderwagen oder für Mobilitätseingeschränkte oft mit Anschlussverlusten verbunden.

Wenn der ÖV den Straßenverkehr entlasten soll, dann muss

1. die Pünktlichkeit der Bahnen zur Anschlusssicherung stark verbessert werden,
2. die Vernetzung zwischen Regionalverkehr, S-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen ausgebaut werden,
3. die Schnittstelle zwischen den Linien kundenfreundlich, d.h. kurz und barrierefrei sein.

D.3 zu 4.3 Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen

In der Vorlage werden kostengünstigere ÖPNV-Tarife („Tarifabsenkung“ Seite 106) verworfen. Dies ist nicht nachvollziehbar, da die Tarife im VVS bundesweit eine Spitzenstellung einnehmen. Die hohen Kosten für eine Einzelfahrt schrecken viele Autofahrer davon ab, den ÖV zu nutzen.

Hierzu ein Beispiel: Wenn eine dreiköpfige Familie (2 Erwachsene und ein Kind) in einer Stadt (z.B. Ludwigsburg) am Samstag den Wochenmarkt in der City besuchen möchte, kostet dies mit Einzelfahrscheinen $2 * 2,40 \text{ Euro} + 1 * 1,20 \text{ Euro} = 6,00 \text{ Euro}$ pro Fahrt, bei Hin- und Rückfahrt somit in Summe 12 Euro¹⁷. Die Kosten für die Parkgarage betragen gerade mal 2,50 Euro für zwei Stunden. Das ist ein Unterschied von 9,50 Euro. Die Nutzung des ÖV ist für eine kleine Familie, die über einen eigenen Pkw verfügt, völlig unattraktiv.

Durch preis- und ordnungspolitische Maßnahmen könnten die finanziellen Nachteile bei der Benutzung des ÖV beseitigt werden. Empfohlen wird, den Preis für eine Einzelfahrt innerhalb eines Stadtgebiets auf den Preis für eine Kurzstrecke abzusenken. Dadurch könnten Fahrten aus den Vororten (in Ludwigsburg beispielsweise aus Pflugfelden, Ossweil oder Poppenweiler) deutlich günstiger angeboten werden. Die Fahrt für die dreiköpfige Familie würde dann nur noch 4 Euro pro Fahrt, für Hin- und Rückfahrt 8 Euro kosten.

Auch bei Absenken auf den Kurzstreckentarif wäre die Differenz zur Fahrt mit dem eigenen Pkw immer noch vergleichsweise hoch. Nur durch eine weitere ordnungspolitische Maßnahme, die Anhebung der Parkgebühren auf 4 Euro pro Stunde würde ein Gleichstand hergestellt. (Auf eine Vollkostenrechnung wird hier verzichtet, weil bei der Wahl des Verkehrsmittels häufig nur das zählt, was unmittelbar ausgelegt werden muss.)

=> VCD-Empfehlung: Absenkung der ÖV-Tarife in allen Stadtgebieten innerhalb des VVS bei gleichzeitiger Verteuerung der Parkgebühren für Tiefgaragen und Parkhäuser. Der Zonentarif käme bei Fahrten über die Stadtgrenze weiterhin zur Anwendung.

Unverständlich ist das Zurückstellen der Untersuchung von Maßnahmen wie der City-Maut oder Nahverkehrsabgabe unter dem Vorwand, dies sei erst in einer Langfristbetrachtung, die zeitlich über den Prognosehorizont des RVPs (d.h. 2025) zu betrachten. Die Auswirkungen einer solchen Maßnahme (vereinfacht ausgedrückt ist die Einfahrt in die Stadt mittels MIV nur bei Vorliegen einer ÖV-Fahrkarte, entweder in Form einer Pauschale oder eines täglich zu entrichtenden Betrages, erlaubt) müssten sehr wohl frühzeitig und damit auch im Rahmen des jetzigen RVPs untersucht werden. Gerade für die dauerhafte Finanzierung des ÖPNVs sollten nicht nur die Nutzer, sondern auch diejenigen, die von einem leistungsfähigen ÖV profitieren, ihn aber nicht selbst nutzen (Drittnutzer) beitragen.

=> VCD-Empfehlung: Aufnahme der Maßnahme „City-Maut/Nahverkehrsabgabe“ in das Maßnahmenpaket der Ziffer 4.3 und Darstellung der Auswirkungen auf den ÖV und MIV.

¹⁷ Die Tageskarte kostet ebenfalls 12 €

D.4 zu 4.4. Fahrradverkehr

Das Land Baden-Württemberg möchte mit der Radstrategie Baden-Württemberg¹⁸ den Anteil des Radverkehrs in den nächsten Jahren verdoppeln. Zwar benennt der RVP die Radstrategie, doch erkennbar ist nicht, dass sich durch den RVP der Modal-Split zugunsten des Radverkehrs verändern wird. Die Vorgaben des Landes werden damit nicht umgesetzt.

Aufgrund vergleichsweise geringer Investitionskosten in die Infrastruktur, positiver gesundheitlicher Effekte und weitreichender umweltrelevanter Vorteile bietet sich das Fahrrad als wesentlicher Mobilitätsbestandteil für eine zukunftsfähige Region an.

Zwar wird die schlechte infrastrukturelle Ausgangslage beschrieben, die auch für die geringen Radverkehrsanteile in der Region verantwortlich ist. Doch wird jedoch im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln im Entwurf des RVP kein konkretes Maßnahmenpektrum aufgeführt. In der Karte 4 wird nur eine Übersicht über die Radwegeverbindungen der Region gezeigt. Zur Förderung des Fahrradverkehrs vermissen wir konkret benannte Ausbaumaßnahmen analog zur Masse von Straßenbaumaßnahmen im Entwurf des RVPs.

Auch wenn bereits seit dem RVP von 2001 ein regionales Radverkehrsnetz ausgewiesen ist, ist im aktuellen Entwurf der politische Wille zur weitreichenden Umsetzung weiterhin nicht erkennbar.

Um den (Alltags-)Radverkehr zu fördern, sind durchgängig ausgebaute Haupttrouten, aber auch ein engmaschiges Netz zur Feinerschließung notwendig. Außerdem ist die ergänzende Infrastruktur wie beispielsweise Fahrradabstellanlagen an den Verknüpfungspunkten zum ÖV auszubauen.

Durch den Boom der Fahrrad-Elektromobilität bestehen indessen große Potenziale für den Fahrradverkehr in der Region Stuttgart. Pedelec und E-Bike sind besonders prädestiniert für die topographischen Herausforderungen in der Region Stuttgart. Zudem erfreuen sie sich aufgrund kontinuierlich wachsender Verkaufszahlen zunehmender Beliebtheit.¹⁹ Darüber hinaus kann auch in der kleinräumigen Logistik durch den Warentransport per (elektrisch unterstütztem Lasten-) Fahrrad eine spürbare Entlastung von Kern- und Innenstädten erreicht werden.

Diese Entwicklung macht demnach eine Anpassung und insbesondere einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur notwendig. Nicht zuletzt können auch die anderen Verkehrsmittel (ÖV & MIV) durch eine Verkehrsverlagerung auf den Radverkehr spürbar entlastet werden. Hier können beispielsweise auch Radschnellverbindungen als besonders zügig und umwegfrei befahrbare Radverkehrsinfrastruktur eine tragende Rolle spielen. Aufgrund der regionalen Perspektive bietet sich dahingehend ein Engagement unter Federführung des VRS besonders an.

In der Stadt Stuttgart und an einzelnen Mobilitätspunkten in der Region gibt es inzwischen Pedelec- oder

¹⁸ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/RadSTRATEGIE_Baden_Wuerttemberg.pdf

¹⁹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/marktanteil-von-elektrofahrraedern-waechst-auf-15>

Fahrradverleihstationen, allerdings fehlt ein flächendeckendes Radverleihsystem (inkl. Pedelecs) in der Region Stuttgart. Mit Fahrradverleihstationen an allen Schienenverkehrshaltestellen in der Region und weiteren Verleihstationen in den Städten der Region könnte der Umweltverbund signifikant gestärkt werden. Die bisherigen Ansätze mittels einzelner Mobilitätspunkte sind zwar grundsätzlich positiv zu sehen, aber müssen in ein Gesamtkonzept eines flächendeckenden Angebotes münden.

Auch fehlen an zahlreichen Stationen Angebote zur geschützten Abstellung von (eigenen) Fahrrädern gänzlich oder die vorhandenen Angebote (Fahrradboxen) sind zu gering dimensioniert (so bestehen häufig Wartelisten für die Nutzung von Fahrradboxen).

=> VCD-Empfehlung: Umgreifender Ausbau des regionalbedeutsamen Radverkehrsnetzes durch weitreichende Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur, ggf. auch zu Lasten des MIV. Auf Seite 110 ist der Satz „Dabei sollte angestrebt werden, dass der Ausbau nicht zu Lasten anderer Verkehrsmittel geht.“ zu streichen. Sinn und Zweck eines Ausbaus des Radverkehrs soll ja die Reduktion des MIVs sein, entsprechend ist ein solcher Satz kontraproduktiv und stellt die Ernsthaftigkeit des Ausbaus des Radverkehrs in Frage. Ergänzende Aufnahme von Radschnellverbindungen in das regionalbedeutsame Radverkehrsnetz. Aufnahme einer Maßnahmenliste zum Radwegeausbau in der Region. Weiter schlagen wir vor, ein flächendeckendes Fahrradverleihsystem in der Region Stuttgart einzurichten, um die Vernetzung des Umweltverbundes weiter voranzubringen. An größeren Schienenverkehrshaltepunkten sollten Fahrrad-Parkhäuser eingerichtet werden.

D.5 zu 4.7. Güterverkehr und Logistik

Beim Güterverkehr wird auf die Studie „Schnittstellen zu Bahn und Binnenschiff als Wirtschaftsfaktor“ (KLOK Kooperationszentrum Logistik e.V., Juni 2016) verwiesen. Die Studie hatte rund 40 Verlademöglichkeiten in der Region identifiziert, die stärker genutzt werden könnten. Es werden aber nur allgemeine Handlungsempfehlungen formuliert, ohne konkrete Zielsetzungen und Vorgaben.

Angesichts des geplanten Ausbaus der S-Bahn- und MEX-Verbindungen wird sich die Streckenauslastung der Bahnlinien in der Region weiter erhöhen. Damit gibt es noch weniger Fahrplantrassen für den Schienengüterverkehr (SGV). Zu einer Steigerung des SGVs gehört deshalb auch das Vorhalten ausreichender Streckenkapazitäten und von Abstell- und Überholgleisen.

Insgesamt ist dieses Kapitel zu wenig ambitioniert, als dass er einen messbaren Beitrag zur Entlastung des Verkehrs bringen könnte. Der politische Wille, dieses Potential zu heben, ist nicht erkennbar.

=> VCD-Empfehlung: Lösungen für alle rechtlichen und betrieblichen Fragen rund um die „Betreiberschaft“ der meist in privater oder kommunaler Hand befindlichen Gleisanschlüsse erarbeiten und Gründung einer Vertriebsgesellschaft zur Administration und Vermarktung von Gleisanschlüssen.

E. Notwendiger Infrastrukturausbau Region Stuttgart aus VCD-Sicht

Der Weltverband des öffentlichen Verkehrs (UITP) hat sich als Ziel gesetzt, den Anteil des ÖVs bis 2025 zu verdoppeln²⁰. Einzelne Länder haben dieses Ziel auch für sich übernommen (z.B. Schweden). Das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020²¹ der Bundesregierung fordert eine „Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Personenfernverkehrs sowie der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs“, um bis 2020 eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 40% gegenüber 1990 zu erreichen.

Im Stuttgarter Verkehrsverbund VVS werden mit rund 140 ÖV-Fahrten pro Einwohner pro Jahr signifikant weniger Fahrgäste befördert als beispielsweise im Züricher Verkehrsverbund ZVV (über 400 ÖV-Fahrten/Ew/Jahr) und im Münchner Verkehrsverbund MVV (240 ÖV-Fahrten/Ew/Jahr).

Einige Zahlen zum Vergleich (Daten 2015):

	München	Zürich	Stuttgart
Verbund	MVV	ZVV	VVS
Fläche km ²	5.530	1.839	3.012
Einwohner x1.000	2.817	1.530	2.459
Ew/km ²	509	832	816
Fahrgäste (Mio.)	692	629	366
Fahrten pro Einwohner und Jahr	246	411	149
Im Vergleich zu Stuttgart	1,65	2,76	1

Auch wenn die Erhebungsmethodiken teilweise unterschiedlich sind, bleiben signifikante Unterschiede. Sowohl Zürich als auch München schneiden beim Mercer-Lebensqualitätsindex (s.o.) deutlich besser ab, insofern spricht viel dafür, dass eine stärkere Nutzung des ÖPNVs stark zu einer lebenswerteren Stadt beiträgt.

Die im RVP vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des ÖPNVs ermöglichen allerdings noch keinen starken ÖPNV-Zuwachs, wie die Ergebnisse der Szenario-Untersuchungen aufzeigen.

Allerdings führt die Umsetzung der organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen zu einer starken Zunahme der ÖPNV-Nachfrage. Dabei wurde nicht geprüft, ob die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur diese Nachfrage aufnehmen kann. Es ist zu erwarten – und die Ergebnisse der

²⁰ <http://www.uitp.org/strategy-public-transport>

²¹ <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2014/12/2014-12-03-aktionsprogramm-klimaschutz-2020.html>

o.g. „Verkehrsprognose mit Klimaschutzfaktor“ bestätigen dies –, dass die derzeit im Bau befindliche Eisenbahninfrastruktur „Stuttgart 21“ nicht ausreichend ist, die zukünftige Nachfrage bei einer klimaschutzorientierten Verkehrspolitik aufzunehmen. Deshalb ist ein weitergehender Ausbau bzw. ein Erhalt von bestehender, bislang aber zum Abbau vorgesehener Infrastruktur notwendig.

Der VCD hatte im Januar 2016 hierzu eine Untersuchung für den Eisenbahninfrastrukturausbau im Stadtgebiet Stuttgart vorgestellt²². Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen würde für den SPNV eine hinreichende Infrastruktur für eine signifikante Nachfragesteigerung bereitgestellt werden. Verschiedene der dort vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch im RVP enthalten (Maßnahmen 59, 110, 111), wengleich nicht in genau dem vom VCD vorgeschlagenen Umfang. Dies haben wir bei der Kommentierung der Einzelmaßnahmen erläutert.

F. Kommentierung von Einzelmaßnahmen:

Nr	Maßnahme	VCD-Kommentar
109	Große Wendlinger Kurve	Die Maßnahme ist für eine leistungsfähige Abzweigung von der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Ulm dringend notwendig. Die Finanzierung sollte über GVFG mit Beteiligung der Region erfolgen.
110	Erhalt/Nutzung der Gäubahnstrecke in Stuttgart für künftige Schienenverkehre	Für das S-Bahn-Notfallkonzept bei Sperrung des Stammstreckentunnels ist die Strecke schon heute unverzichtbar. Mit der Realisierung von Stuttgart 21 sollte auch die weitere Einbindung der Gäubahn in einen kleinen Kopfbahnhof Stuttgart Hbf weiterverfolgt werden (vgl. Fußnote 22)
72	Partieller Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr - Herrenberg	Angesichts der hohen Verkehrsnachfrage auf der A 81 ist der Ausbau der Gäubahn in Verbindung mit einem attraktiven Verkehrsangebot (IC-Studentakt und zusätzlich Metropolexpress im 30-Minuten-Takt) dringend notwendig. Dazu müssen die Engpässe im Bereich der Mischverkehrsstrecke (S1) aufgelöst werden (mehrgleisiger Ausbau, dichtere Blockteilung).
73	Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen	Die Realisierung dieses Haltes wird vom VCD seit über 10 Jahren vorgeschlagen. Er dient der Entlastung der S1, die die geringste Pünktlichkeitsquote aufweist und stellt analog zu Bad Cannstatt im Nordosten eine Verkehrsdrehscheibe im Süden der Landeshauptstadt zwischen Regionalverkehr, S-Bahn, Stadtbahn und Stadtbus dar.
59	Regionalhalt in Stuttgart-Zuffenhausen oder Stuttgart-Feuerbach	Angesichts der besseren Verknüpfung zur Stadtbahn und zum Busverkehr und der kürzeren Wege zur S-Bahn ist ein Regionalhalt Feuerbach einem Halt in Zuffenhausen klar vorzuziehen. (vgl. Fußnote 22 und nachstehend G.1.a.)
116	Nachrüstung von Doppelspurinseln auf der Strecke Backnang -	Die Murrbahn stellt in Verbindung mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VDE 8 die kürzeste Verbindung von Stuttgart nach Berlin dar. Aufgrund fehlender Kreuzungs-

²² http://archiv.vcd-bw.de/presse/2016/06-2016/20160202_VCD_Infrastrukturausbau_Stuttgart.pdf

	Hessental	möglichkeiten in Verbindung mit einem relativ dichten Regionalverkehr fehlen derzeit leistungsfähige Trassen für eine Schnellverbindung. Für die Planrechtfertigung der VDE 8 war ein zweistündlicher ICE Stuttgart – Berlin über die Murrbahn unterstellt. Tatsächlich wird nun ab Dezember 2017 der bestehende Fernverkehr über die Remsbahn in Nürnberg 40 Minuten Wartezeiten auf die ICE-Verbindungen nach Berlin haben. Ein Streckenausbau der Murrbahn würde jedoch eine solche schnelle Direktverbindung Stuttgart – Berlin ermöglichen, da die Murrbahn deutlich kürzer als die Remsbahn ist ²³ .
71	Partieller Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf	Zur Vermeidung von Konflikten zwischen dem Fernverkehr und der S-Bahn und damit auch der Möglichkeit, vermehrt IC-Halte in Schorndorf zu ermöglichen, ist der Ausbau (abschnittsweise drittes Gleis und dichtere Blockteilung) dringend notwendig. Die Begründung hinsichtlich der Bedeutung der Remsbahn für die VDE 8 ist jedoch nicht zutreffend. Hierfür sollte die Maßnahme 116 (Murrbahn) weiterverfolgt werden.
43	Neigetechnikausbau Stuttgart – Nürnberg, Angebotsverbesserungen	Der Neigetechnikausbau sollte sich auf die Murrbahn konzentrieren, Ziel muss sein, die Fahrzeit Stuttgart – Nürnberg in deutlich unter 2 Stunden zurückzulegen. Eine Fahrzeit von 2 Stunden ist heute schon über die Murrbahn realisierbar.
111	Ausbau S-Bahn-Station Mittnachtstraße	Der absehbare Engpass einer nur zweigleisigen Station Mittnachtstraße ist schon lange bekannt. Der VCD hatte in seiner o.g. Studie (vgl. Fußnote 22) einen Vorschlag für einen leistungsfähigen dreigleisigen Ausbau der Station vorgeschlagen. Die bisherigen Vorschläge des VRS zum dreigleisigen Ausbau der Station genügen den Anforderungen nicht.
112/113	ETCS für die S-Bahn	Wir sehen die Einführung von ETCS als zwingend zur Erhöhung der Betriebsqualität an, da die Realisierungschance zusätzlicher Bahnsteige an der S-Bahn Station Hauptbahnhof von uns als gering eingestuft wird. Angesichts der geplanten Einführung des durchgängigen 15-Minuten-Taktes sollte die Finanzierung durch den Infrastrukturbetreiber möglich sein.
	S-Bahn-Verlängerungen	U.E. hat das S-Bahn-Netz einen gewissen Abschluss erreicht. Weitere Linienverlängerungen sehen wir grundsätzlich kritisch, auch aufgrund der fehlenden Toiletten in den S-Bahn-Fahrzeugen und der vergleichsweise langsamen Reisegeschwindigkeiten. Vielmehr sollte der Metropolexpress (MEX) systematisch ausgebaut und mit dem S-Bahn-System verknüpft werden. Nach einer ersten Stufe im 30-Minuten-Takt sind auch weitere Ausdehnungen des MEX-Systems auf einen 15-Minuten-Takt vorstellbar.

²³ vgl. http://archiv.vcd-bw.de/presse/2013/20-2013/20131007_VCD_ICE_Stuttgart_Berlin_Murrbahn.pdf

		Ausnahme ist u.E. die S-Bahn nach Neuhausen. Neuhausen stellt für uns noch keinen vernünftigen Endpunkt einer S-Bahn-Strecke dar. Vielmehr ist hier eine sinnvolle Verknüpfung mit dem bestehenden Streckennetz herzustellen. Deshalb begrüßen wir die weiteren Untersuchungen einer Verlängerung ins Neckartal.
84	S-Bahn-Haltestelle Wüstenrot	Angesichts der neuen Entwicklung einer Reaktivierung der Bahnstrecke Ludwigsburg – Markgröningen und einer dort vorgeschlagenen Realisierung eines Haltepunktes an den Gütergleisen bevorzugen wir diese deutlich rascher und kostengünstiger realisierbare Anbindung mittels Regionalbahn.
82/67	Neue S-Bahn-Haltestellen entlang der S60	Die Einrichtung beider Haltestellen sollte nicht grundsätzlich aufgegeben werden, da die Reisezeitverkürzung im Einzelfall deutlich ist, die Reisezeitverlängerung der weiteren Fahrgäste aber vergleichsweise gering. Beide Halte lassen sich jedoch nur bei einem neuen Fahrplankonzept realisieren. Im Hinblick auf die Reaktivierung der Hermann-Hesse-Bahn sollte das Fahrplankonzept nochmals neu überlegt werden und dabei auch die Realisierung der Haltepunkte neu berücksichtigt werden.
77/60/63/48	S-Bahn-Tangenten Böblingen – Nürtingen bzw. Ludwigsburg – Kirchheim/Donzdorf	Die Realisierung solcher Querverbindungen ist grundsätzlich sinnvoll. Allerdings ist angesichts des parallelen MIVs, der durchgängig Autobahnen oder mehrstreifig ausgebaute Bundesstraßen nutzt, zu hinterfragen, ob die S-Bahn dafür das richtige Verkehrsmittel ist oder ob nicht sinnvollerweise ein Metropolexpress diese Verbindungsfunktion übernehmen sollte. Insbesondere die Führung von S-Bahn-Linien über die Schnellfahrstrecke sehen wir im Hinblick auf die unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit der S-Bahn-Fahrzeuge (max. 140 km/h) im Vergleich zum ICE-Verkehr als kritisch für die Leistungsfähigkeit der Strecke an. Auch deshalb bevorzugen wir hier ein MEX-Konzept.
46	Verbindungsspange Flughafen	Anstelle des komplexen und teuren Flughafenbahnhof für den Fernverkehr und der zusätzlich benötigten Verbindungsspange sollte preiswert ein Flughafenbahnhof an der Schnellfahrstrecke analog zum Flughafen-Fernbahnhof Düsseldorf realisiert werden, vgl. dazu die VCD-Vorschläge Smart-Link ²⁴ .
86/44	Schienenverbindung Weil der Stadt – Calw, RE-Linie Weil der Stadt - Stuttgart	Die Reaktivierung der Schienenstrecke nach Calw in Form der Einbindung in das MEX-Netz ist eine sinnvolle und wichtige Maßnahme zur Entlastung des Straßennetzes im Westen der Region. Die Maßnahme sollte in die höchste Dringlichkeit hochgestuft werden. Zur Vermeidung der Doppelfahrten zwischen Renningen und Weil der Stadt könnte die S-Bahn auf diesem Abschnitt zugunsten des

²⁴ http://archiv.vcd-bw.de/presse/2012/13-2012/VCD-Verkehrskonzept_Smart_Link_Filderregion_12-06-13.pdf

		MEX zurückgenommen werden und damit könnte auf die Flügelung in Renningen verzichtet werden (damit sind Voraussetzungen zur Realisierung der Maßnahmen 82/67 geschaffen).
45	Nordkreuz	Hinsichtlich der Realisierung des Nordkreuzes sowie von neuen S-Bahn-Linienführungen verweisen wir auf die Vorschläge tangenS des VCD KV Stuttgart ²⁵ .

G. Weitere Maßnahmenvorschläge:

1. Ausbau Eisenbahninfrastruktur für Stuttgart

1.a. Beseitigung des Eisenbahn-Engpasses im Bereich S-Feuerbach – S-Zuffenhausen durch den Neubau einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke

Zwischen dem Ende der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart und dem Beginn des Fildertunnels von Stuttgart 21 steht dem Fern- und Regionalverkehr jeweils nur ein Gleis je Richtung zur Verfügung. Damit bestehen starke Restriktionen sowohl bei der Fahrplanaufstellung als auch bei den Zugzahlen in der Hauptverkehrszeit.

Die Engpassbeseitigung sollte durch eine Schnellfahrstrecke in Tunnellage, die vom Tunnel Langes Feld bis zum Fernbahntunnel Feuerbach – Hauptbahnhof reicht und damit die Trennung von Fern- und Regionalverkehr im Zulauf auf Stuttgart Hbf ermöglicht, erfolgen. Die Bundesregierung hat in mehreren Drucksachen nicht plausibel begründet, wieso dort zukünftig kein Engpass sein soll²⁶.

Mit der Engpassbeseitigung werden die Voraussetzungen für die Realisierung des Regionalhaltes Feuerbach (RVP-Maßnahme 59) geschaffen. Weiter wird damit auch die Einbindung von Stuttgart in den Deutschlandtakt als Knotenbahnhof realisiert (Verkürzung der Fahrzeit Mannheim – Stuttgart dann auf ca. 30 Minuten, Fahrzeit Mannheim – München nach Ausbau Ulm – Augsburg beträgt dann 2 h).

1.b. Erhalt von Teilen des Kopfbahnhofes in Stuttgart mit Anbindung an die Gäubahn, die Fern- und S-Bahngleise Richtung Feuerbach und die S-Bahngleise Richtung Bad Cannstatt

Die Motivation für diesen Vorschlag wird in Fußnote 22 näher beschrieben. Ziel ist eine ausreichend Schieneninfrastruktur im Knoten Stuttgart, um das zukünftig steigende Verkehrsaufkommen befriedigen zu können.

²⁵ https://www.vcd.org/vorort/fileadmin/user_upload/stuttgart/redaktion/text/download/tangenS.pdf

²⁶ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/109/1810925.pdf>,
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/118/1811817.pdf>

2. Herstellung der Barrierefreiheit bei der S-Bahn Stuttgart durch Umstellung des S-Bahn-Systems sowie des Regionalverkehrs im Großraum Stuttgart auf eine einheitliche Bahnsteig-/Fußbodenhöhe von 76cm.

Die S-Bahn Stuttgart nutzt aus historischen Gründen Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe von rund 100 cm. Die Bahnsteige der Stationen im Stammstreckentunnel und auf rund 50% der Stationen haben eine Höhe von 96cm, die übrigen Bahnsteige (knapp 50%) haben eine Höhe von 76 cm. Ein barrierefreier Zugang vom Bahnsteig zu den Fahrzeugen ist somit an diesen Stationen nur mit technischer Hilfe möglich, welches im Zweifel die Haltezeit der Züge verlängert und damit zu Verspätungen führt.

In knapp 40 Jahren S-Bahn-Betrieb ist es aus vielfältigen Gründen nicht gelungen, alle Bahnsteige auf 96 cm Höhe auszubauen – ein wesentlicher Grund z.B. in Ludwigsburg und Esslingen als wichtigen Bahnhöfen der Region ist dabei der bestehende Mischbetrieb mit dem Regionalverkehr. Andere Aufgabenträger in der gleichen Situation haben sich inzw. dazu entschieden, deren S-Bahn-Systeme einheitlich bei den Bahnsteigen und den Fahrzeugen auf 76cm umzustellen, z.B. der VRR im Ruhrgebiet. Entsprechend wäre auch ein solcher Ansatz bei der S-Bahn Stuttgart aus VCD-Sicht die einzig vernünftige Lösung, Barrierefreiheit im SPNV in der Region Stuttgart herzustellen – sowohl bei der S-Bahn als auch im Regionalverkehr. Wir empfehlen deshalb die Aufnahme des Punktes „Herstellung der Barrierefreiheit bei der S-Bahn und im Regionalverkehr“ und dort als ersten Schritt die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für die Umstellung der S-Bahn Stuttgart auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm²⁷. Gerade im Hinblick auf die nächste Ausschreibung des S-Bahn-Verkehrs mit einer großen Anzahl an Neufahrzeugen (Nachfolger der Reihe 423) müssen frühzeitig die technischen Möglichkeiten abgeprüft werden.

3. Regionalhalt Schwieberdingen an der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Mannheim

Mit einem zusätzlichen Halt in Schwieberdingen und in Verbindung mit Maßnahme 59 und G.1.a und 1.b können zusätzliche schnelle Verkehre entlang des Verkehrskorridors der B10 für den ÖV angeboten werden, die hohe Verlagerungsmöglichkeiten vom MIV bieten und somit eine Alternative zur Maßnahme 289 etc. darstellen.

4. Reaktivierung Markgröningen- Ludwigsburg als EBO-Strecke

Als kurzfristige Maßnahme stellt die Reaktivierung der Bahnlinie Markgröningen – Ludwigsburg einen Vorgriff auf die Maßnahme 36 dar. In Verbindung mit der Einrichtung des Haltes Wüstenrot für die Regionalbahn und der Verlängerung bis Esslingen könnte damit eine Tangentiallinie in der Region mit hohem Nutzen und überschaubaren Kosten eingerichtet werden.

6. Tangentialverbindung Leonberg - Ludwigsburg

Zur Verbesserung der Tangentialverbindungen in der Region sollte über den Abzweig Salzweg eine Direktverbindung Leonberg – Ludwigsburg eingerichtet werden.

²⁷ analog zum VRR: <https://www.competitionline.com/de/ausschreibungen/207314>

7. Tangentialverbindung Remsbahn – Neckar-/Filstalbahn (Anbindung Daimler-Standorte)

Angesichts der hohen Verkehrsnachfrage im Kappelbergtunnel und der hohen Auslastung der Remsbahn wären Direktverbindungen von der Remsbahn zur Neckar-/Filstalbahn unter Einbeziehung von Halten an den Daimler-Standorten sinnvoll (aufgrund der Infrastrukturgegebenheiten bevorzugt als Metropolexpress).

8. Verknüpfung Rankbachbahn und Schönbuchbahn

Mittels einer Unterführung/Überführung im Bereich des Vorfelds des Bahnhofs Böblingen sollten die infrastrukturtechnischen Voraussetzungen für mögliche Direktverbindungen Schönbuchbahn – Sindelfingen geschaffen werden. Auch für Direktverbindungen von der Schönbuchbahn Richtung Gäubahn/Panoramabahn würde eine solche Infrastrukturerweiterung den Betriebsablauf erleichtern.

9. Verlängerung U 6 Flughafen – Plieningen – Nellingen

Die Verlängerung der U 6 über den Flughafen hinaus über Plieningen nach Nellingen ermöglicht in Verbindung mit Nr. 55 eine neue Schienenachse aus dem Neckartal bis zum Flughafen und stellt dort Verknüpfungen zur S-Bahn, zum Regional- und Fernverkehr her.

10. Zusätzliche Abstell- und Überholkapazitäten für den Schienengüterverkehr in der Region

Angesichts der zunehmenden Dichte des Fahrplanangebotes bei der S-Bahn und im Regionalverkehr sollten zur Aufrechterhaltung bzw. zum weiteren Ausbau des Schienengüterverkehrs zusätzliche Abstell- und Überholgleise in der Region Stuttgart geschaffen werden. Bei den geplanten Ausbaumaßnahmen (insbes. Remsbahn und Gäubahn, Murrbahn) sollten auch die Belange des SGVs ausreichend berücksichtigt werden. Für den SGV ist auch die kleine Murrbahn und deren Leistungsfähigkeit von Bedeutung.

VCD-Baden-Württemberg e.V.

Stuttgart, 24.04.2017

Matthias Lieb
VCD-Landesvorsitzender

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: bw.vcd.org

Anlage 1

Straßenverkehrsmaßnahmen - Auswirkungen auf CO₂-Emissionen gemäß RVP

Maßnahmen höchster Dringlichkeit

Nr	Maßnahme	zusätzliche CO ₂ -Emissionen (t /Tag)	t pro Jahr	Invest-Kosten (Mio. €)
284	A 8 Leonberg - Stuttgart	+3	+1.095	98
285	A 8 Stuttgart - Degerloch	+9	+3.285	62
331	A 8 Degerloch - Esslingen	+9	+3.285	51
332	A8 Esslingen - Wendlingen	+1	+365	77
287a	A 81 Pleidelsheim- LB	+8	+2.920	74
287b	A 81 LB - Zuffenhausen	+6	+2.190	73
222	A 81 Stuttgart - Sindelfingen	+1	+365	12
288	A 81 Stuttgart-Sindelfingen	+1	+365	13
225	B10 Enzweihingen	+4	+1.460	32
335	Schwieberdingen B 10 Schwieberdingen -	+2	+730	54
262	Zuffenhausen	+6	+2.190	26
289	B 10 Zuffenhausen - Neuwirtshaus	+2	+730	7
270	B 10 Stuttgart - Plochingen	+2	+730	107
272	B 10 Gingen - Geislingen	+9	+3.285	77
292	B 10 Geislingen/M - Geislingen/O	+6	+2.190	155
345	Verbindung B 10 - A 8	+15	+5.475	400
275	B 27 Aich - Leinfelden	+1	+365	59
338a	B 29 Waiblingen - LB	+18	+6.570	209
339	B 297 OU Albershausen	+2	+730	25
340	B 297 Nürtingen	+1	+365	40
344	B 466 Böhmenkirch	+2	+730	9
	Gesamt		+39.420	1.660

ÖV-Maßnahmen - Auswirkungen auf CO₂-Emissionen

Maßnahmen höchster Dringlichkeit

Nr	Maßnahme	Einsparung CO ₂ -Emissionen (t) /Tag	t pro Jahr	Invest-Kosten (Mio. €)
25	S-Bahn Neuhausen	-8	-2.920	125
18	Schönbuchbahn	-7	-2.555	88
17	U5 Markomannenstr.	-8	-2.920	5
12	U6 Fasanenhof-Messe	-17	-6.205	94
69	U S-Neckarpark	-3	-1.095	
36	Stadtbahn LB	-15	-5.475	200
	Gesamt		-21.170	512