

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig? 28.04.2017

**Matthias Lieb
Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Baden-Württemberg e.V.**

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

1. **Klimaschutz und Mobilität – aktuelle Entwicklung und Rahmenbedingungen**
2. Kritik am Regionalverkehrsplan
3. VCD-Forderungen

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Einige Schlagzeilen der Medien 2016/2017:

- Deutschlands schlimmste Stauhölle ist Stuttgart (Focus)
- Stuttgart: Dreckigste Straße Deutschlands (Süddeutsche)
- Hauptstadt des Feinstaubes: Stuttgart (FAZ)
- Luftverschmutzung: EU-Kommission mahnt Deutschland wegen Feinstaubbelastung in Stuttgart (PM EU-Kommission)
- Treibhausgas-Bilanz 2016: Mehr CO₂ durch Straßenverkehr - Der Verkehr bleibt schmutzig (motor-Talk.de)

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

- Neue Züricher Zeitung, 14.03.2017:
Hohe Lebensqualität in Schweizer Städten -
An der Spitze nichts Neues: Zürich ist
weiterhin die Stadt mit der zweithöchsten
Lebensqualität weltweit. Am besten lebt es
sich in Wien.

=> beide Städte haben leistungsfähigen ÖV
und Restriktionen für den MIV

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

- Koalitionsvertrag Grüne/CDU 2016:

Wir müssen die Belastungen für Mensch und Umwelt durch Lärm und Schadstoffe verringern. Auch der Verkehrsbereich muss seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele (Pariser Klimaabkommen) leisten.

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

- Koalitionsvertrag Grüne/CDU 2016:

Die Region Stuttgart wollen wir gemeinsam mit dem Verband Region Stuttgart als Modell für eine funktionsfähige und nachhaltige Mobilitätsregion weiterentwickeln. Hier ist das Verkehrsaufkommen besonders hoch. Umso wichtiger ist eine funktionsfähige Infrastruktur zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft auf engstem Raum. Die mit dem hohen Verkehrsaufkommen verbundenen Belastungen sollen verringert werden.

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg:

§ 4 (1) Die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg soll bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent verringert werden im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990. Bis zum Jahr 2050 wird eine Minderung um 90 Prozent angestrebt im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990.

§ 11 (3) Die Behörden, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts haben im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beizutragen.

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

- Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg:

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.

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

- Klimaschutzplan 2050 des Bundes:

Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs um 16 % bis 2020
(bezogen auf die Emissionen des Jahres 1990)

- Reduzierung der CO₂-Emissionen des Verkehrs um 40 % bis 2030

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

1. Klimaschutz und Mobilität – aktuelle Entwicklung und Rahmenbedingungen
2. **Kritik am Regionalverkehrsplan**
3. VCD-Forderungen

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

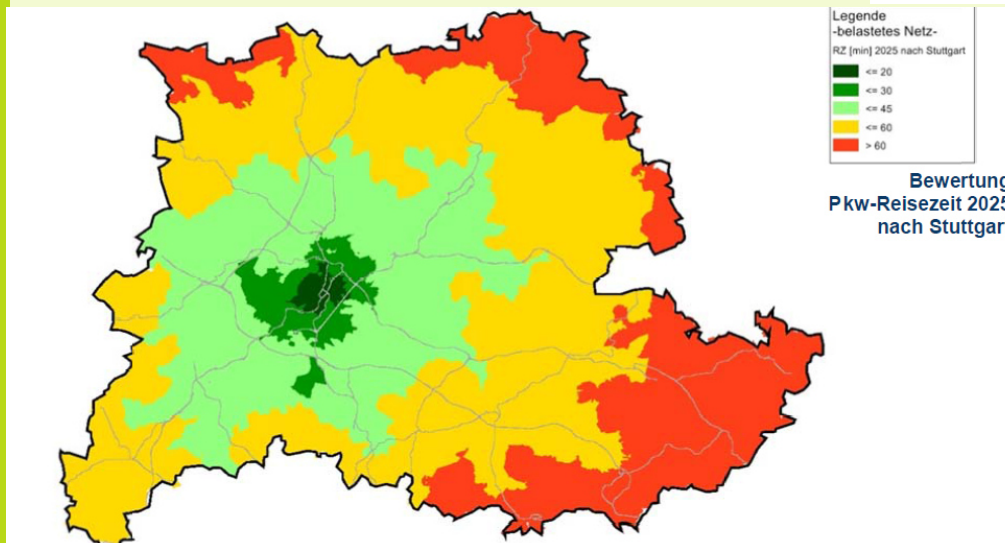
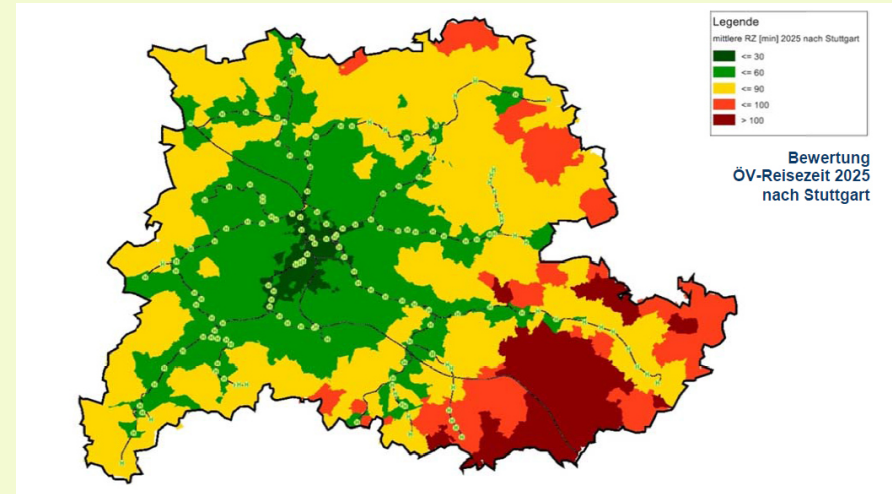
- Der Schwerpunkt des RVPs liegt auf dem Ausbau des Straßennetzes
- Trotz einer Vielzahl von ÖV-Maßnahmen steigt der ÖV-Anteil aufgrund der deutlichen Reisezeitvorteile des MIVs nur geringfügig an – auch weil mit dem massiven Straßenbau die Fahrzeiten im MIV weiter verkürzt werden

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Vergleich Reisezeit PKW – ÖV:

ÖV: grün/gelb= 60/90 Minuten
Reisezeit ins Zentrum

PKW: grün/gelb= 45/60 Minuten
Reisezeit ins Zentrum



Quelle: Verband Region Stuttgart

Anlage 1 zur Sitzungsvorlage 256 / 2014
Verkehrsausschuss am 14.05.2014

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Straßenbaumaßnahmen des RVPs steigern zumeist den CO₂-Ausstoß, besonders stark ist die Erhöhung

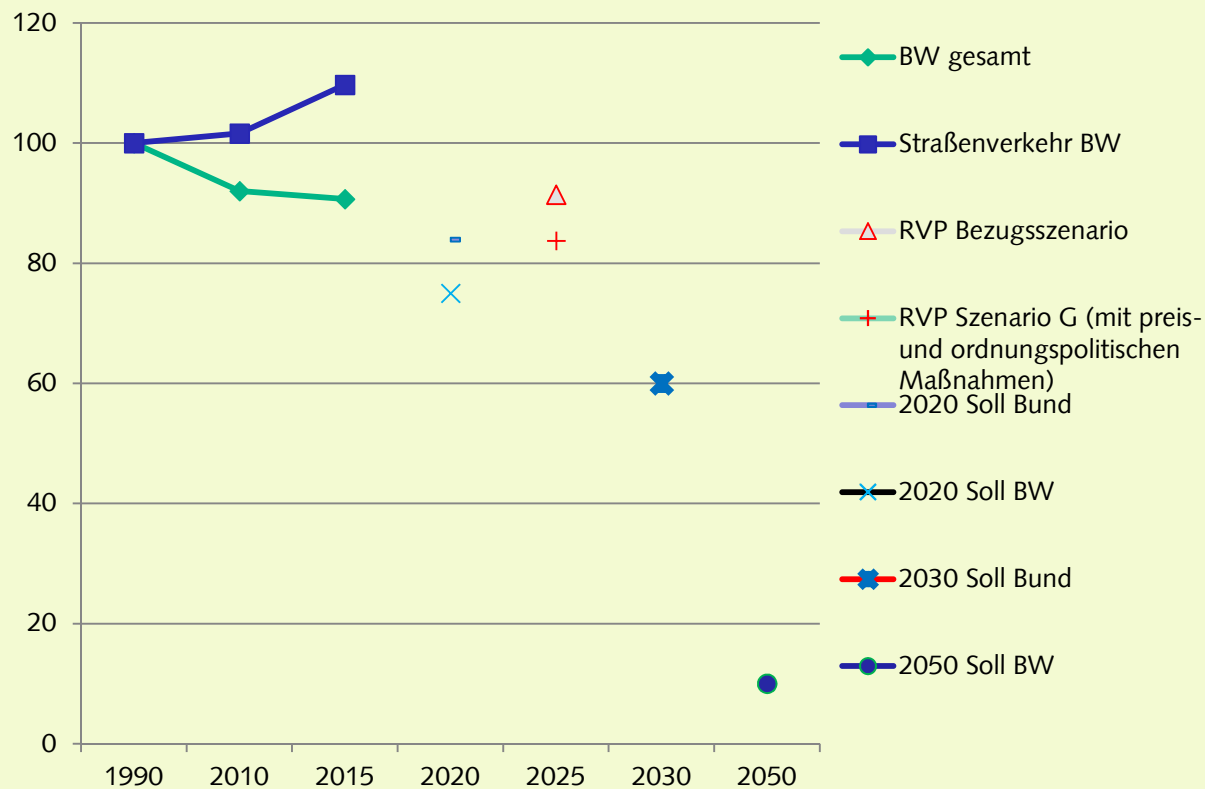
- beim Nord-Ost-Ring
- beim Filderaufstieg

⇒ Beide Maßnahmen in hohem Maße kontraproduktiv für eine nachhaltige, klimaschutzorientierte Verkehrspolitik

⇒ Der RVP verfehlt aufgrund des vorgeschlagenen Maßnahmenmixes die oben beschriebenen Klimaschutzziele

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

CO₂-Emissionen Straßenverkehr Ist, Soll und RVP



Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Aufgrund der Straßenlastigkeit des RVPs sinkt der Anteil des Fußgänger- und Radverkehrs bei den Infrastruktur-Szenarien

=> Landesregierung hingegen propagiert die Steigerung des Fußgänger- und Radverkehrs

=> es ist nicht erkennbar, dass diese Ansätze Einfluss in die RVP-Planung gefunden haben

Szenario	Fußgänger	Radfahrer
Jahr 2010	24,2%	7,7%
Bezugsszenario	23,8%	7,2%
Szenario A-E	23,3-23,6%	7,0-7,2%
Nachhaltigkeitsstrategie BW	25%	16%

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

VCD-FAZIT

- ⇒ RVP „vergisst“ das Klimaschutzgesetz BW als rechtliche Grundlage der Planaufstellung
- ⇒ Auch Zielvorgaben des Klimaschutzplan 2050 des Bundes werden nicht erreicht
- ⇒ RVP verfehlt deutlich die Anforderungen an eine zukunftsfähige, klimaneutrale Mobilität in der Region

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

1. Klimaschutz und Mobilität – aktuelle Entwicklung und Rahmenbedingungen
2. Kritik am Regionalverkehrsplan
3. **VCD-Forderungen**

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

VCD-Forderungen:

=> Neuaufstellung des RVPs unter Beachtung und Einhaltung der Klimaschutzziele

=> Stärkung des Umweltverbundes entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes

Dies führt zum Ziel einer

=> Steigerung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden der Region

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Fragen:

- Ist das überhaupt leistbar?
- Kann der ÖV denn überhaupt so viele neue Fahrgäste aufnehmen?

=> Dazu ein Vergleich mit München und Zürich

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Vergleich München – Zürich - Stuttgart

Einige Zahlen zum Vergleich (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

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Vergleich München – Zürich - Stuttgart

Entwicklung der Fahrgastzahlen:

	Zürich	Stuttgart
Zuwachs Fahrgastzahlen	ZVV	VVS
2001 - 2012	+40%	+12%
	München	Stuttgart
Zuwachs Fahrgastzahlen	MVV	VVS
2004 - 2015	+28%	+17%

positiv: Seit 2012 Aufholen in Stuttgart erkennbar

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Fazit:

- Eine nachhaltige Mobilität mit deutlich höherem ÖV- und Radverkehrsanteil als heute ist in der Region durchaus möglich
- Dies erfordert aber ein komplettes Umsteuern bei der Infrastrukturplanung weg vom Straßenbau hin zu einem konsequenten Ausbau der Kapazitäten für den ÖV
- Dies erfordert auch neue Finanzierungsinstrumente für den ÖV

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart autozentriert oder zukunftsfähig?

Kontakt:

Matthias Lieb

Diplom-Wirtschaftsmathematiker

Landesvorsitzender

VCD Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15

70178 Stuttgart

bw.vcd.org

matthias.lieb@vcd-bw.de