



Kreisverband Stuttgart e.V.

Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart
Fon 0711/46 90 92-79
Fax 0711/46 90 92-60
info@vcd-stuttgart.de
www.vcd-stuttgart.de

VCD Kreisverband Stuttgart e.V. Rotebühlstr. 86/1 70178 Stuttgart

Verband Region Stuttgart

Kronenstraße 25

70174 Stuttgart

Stuttgart, den 21. April 2017

Stellungnahme des VCD Kreisverbandes Stuttgart zum Entwurf des Regionalverkehrsplans vom 21.12.2016

Grundsätzliches:

Auf der Pariser Klimaschutzkonferenz (COP21) im Dezember 2015 haben sich 195 Länder auf ein allgemeines, rechtsverbindliches weltweites Klimaschutzübereinkommen geeinigt. Das Übereinkommen umfasst einen globalen Aktionsplan, der die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C begrenzen soll, um einem gefährlichen Klimawandel entgegenzuwirken. Die Bundesregierung hat als nationales Ziel formuliert, die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2020 um 40 % und bis zum Jahre 2050 um 80 bis 90 % gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Tatsächlich wurden in Deutschland die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich seit 1990 nicht verringert; sie haben im Gegenteil sogar leicht zugenommen. Wir vom VCD erwarten, dass im Verkehrsbereich auch auf lokaler und regionaler Ebene die Klimaschutzziele umgesetzt werden.

Im aktuellen Entwurf des Regionalverkehrsplans werden die Klimaschutzziele nicht ernst genommen. Zwar wird als Hauptziel die "Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität" genannt und Verkehr soll "umweltfreundlich und klimaverträglich" ausgeübt werden. Unter Teilziel 2 wird vorsichtig formuliert, dass beim Verkehrsaufwand "der weitere Zuwachs (!) reduziert werden (soll) mit dem Ziel, den Gesamtbedarf an (fossiler) Energie und die Emission von Treibhausgasen zu reduzieren." Tatsächlich wird aber nicht einmal gefragt, wie die Klimaschutzziele konkret in der Region umgesetzt werden könnten: Bei einem Zeithorizont bis zum Jahre 2025 wäre die Frage nach einer Minderung der Treibhausgase um mehr als 40 % im Verkehrsbereich zu stellen, um entsprechende Maßnahmen zur Einhaltung der Klimaschutzziele abzuleiten.

Stattdessen steht im Entwurf des Regionalverkehrsplans der "bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur" (Teilziel 1) im Vordergrund, der Ausbau des Straßennetzes zur Verflüssigung des Straßenverkehrs ebenso wie "Verbesserungen im öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr" (Teilziel 2). Mit dem Hinweis, dass "die Potentiale moderner, umweltschonender Technologien, wie z.B. der Elektromobilität, genutzt werden" sollen (Teilziel 2), wird die Verantwortung für einen nachhaltigen Verkehr auf andere abgeschoben.

Dabei wird unterstellt, dass hinsichtlich Nachhaltigkeit und Klimaschutz im Verkehrsbereich alleine der einzelne Verkehrsteilnehmer bzw. die Autoindustrie zuständig wäre. Als Aufgabe der Region wird dabei immer die freie Wahl des Verkehrsmittels, das für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sein muss, herausgestellt. Dabei ist klar, dass das Auto als individuelles Verkehrsmittel nicht allen zur Verfügung stehen kann und dies auch in den Städten nie ein Ziel sein kann, sondern dass nachhaltige Mobilität nur mit und über den öffentlichen Verkehr leistbar ist. Zum anderen ist ein Ausstieg aus der Nutzung von fossiler Energie nur denkbar, wenn der öffentliche Verkehr deutlich gestärkt wird. Die Bereitstellung von regenerativ erzeugter Energie für einen Individualverkehr im heute bestehenden Umfang ist kurz- und mittelfristig nicht leistbar.

Würden die Klimaschutzziele im Entwurf des Regionalverkehrsplans ernst genommen, hätten zwei Wege aufgezeigt werden müssen:

1. Wie kann der motorisierte Individualverkehr reduziert und in den nächsten 15 Jahren auf nicht-fossile, regenerative Energieträger umgestellt werden und was muss die Region hierzu leisten? Welche Infrastruktur wird dazu benötigt?

2. Wie kann der ÖPNV, für den die Region zuständig ist, einen bedeutenden Anteil des MIV übernehmen? Bedeutender Anteil heißt die Verlagerung von kurzfristig mindestens 20 %, mittelfristig (bis in 15 Jahren) etwa 50 % des heutigen Kfz-Verkehrs auf den ÖPNV.

Beide Fragen werden nicht gestellt und es werden keine Wege in Richtung wirklich nachhaltiger Mobilität aufgezeigt. Der kurze Hinweis auf Mobilitäts-Innovationen (Kapitel 4.8), speziell auf den Masterplan Schnellladeinfrastruktur zeigt eher, wie weit diese Themen von einer realen Umsetzung noch entfernt sind. Von daher halten wir den Entwurf des Regionalverkehrsplans mit den aufwendigen, vielfach auch interessanten Untersuchungen für nicht zielführend und für nahezu überflüssig.

Unsere Stellungnahme zu Einzelthemen:

1. Szenarien

In Kapitel 3 werden Szenarien zur möglichen künftigen Verkehrsentwicklung unter alternativen Vorgaben entwickelt. Diese Szenarien sollten nicht nur zeigen, was im Verkehrsbereich geschieht, wenn sich Entwicklungstrends fortsetzen, sondern sie sollten auch zeigen, was zu tun ist, wenn Ziele umgesetzt werden. Von daher wäre die Frage zu stellen, wie beispielsweise eine 40-%ige Reduzierung der CO₂-Belastungen im Verkehrsbereich umzusetzen wäre. Wenn man unterstellt, dass bis 2025 nur ein kleiner Teil des MIV auf regenerative Energie umgestellt wird, wäre dies hauptsächlich durch Verlagerung auf den ÖPNV zu leisten.

In Szenario F wird eine knapp 10-%ige Minderung des MIV angesetzt, welche eine wegebezogene Zuwachsrate des ÖVs um fast 43 % zur Folge hat. Daraus kann abgeschätzt werden, dass eine 20-%ige Minderung des MIV, wie sie die Stadt Stuttgart anstrebt, einen Zuwachs im ÖPNV um etwa 85 % bedeutet. Eine 40-%ige Minderung des MIV, die etwa einer entsprechenden CO₂-Minderung, also dem Klimaziel bis 2020 entspricht, würde einem ÖPNV-Zuwachs um 170 % entsprechen. Dies gibt eine Vorstellung von der Aufgabe, die der VRS hat, wenn er die Klimaschutzziele ernst nimmt.

2. Schienenverkehrsmaßnahmen

Aufgrund der Bedeutung, die dem ÖPNV zukommen muss, hat der VCD eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur im Schienenverkehr gefordert. Stuttgart 21 bringt bei immensen Kosten keine Kapazitätsverbesserung. Nachteilig ist dagegen, dass ein integraler Taktfahrplan nicht mehr möglich sein wird. Und Stuttgart 21 verschlingt Milliardeninvestitionen, die im öffentlichen Verkehr an anderer Stelle fehlen. Wird Stuttgart 21 fertig gebaut, müssen vorhandene Schienenstrecken erhalten bleiben und zusätzliche gebaut werden, um die erforderlichen Kapazitäten zu schaffen. Die wichtigsten Maßnahmen in Stuttgart sind nachstehend aufgeführt:

a) Ausbau Strecke Feuerbach - Zuffenhausen

Der Abschnitt zwischen Feuerbach und Zuffenhausen, in dem S-Bahn, Regionalverkehr und Fernverkehr sich vier Gleise teilen, muss um zwei zusätzliche Gleise ausgebaut werden.

b) Ausbau der Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Hauptbahnhof

Entsprechend dem Konzept des VCD soll die Gäubahn innerhalb von Stuttgart für den SPNV ausgebaut werden mit bis zu 10 zusätzlichen Haltepunkten im Stadtgebiet ("Panoramabahn"). Um dies zu gewährleisten ist der Erhalt der Gäubahnstrecke zwischen Nordbahnhof und Hauptbahnhof während des Baus der neuen S-Bahnstrecke zu sichern.

c) Erhalt von 6 Gleisen auf bestehender Trasse zum Kopfbahnhof

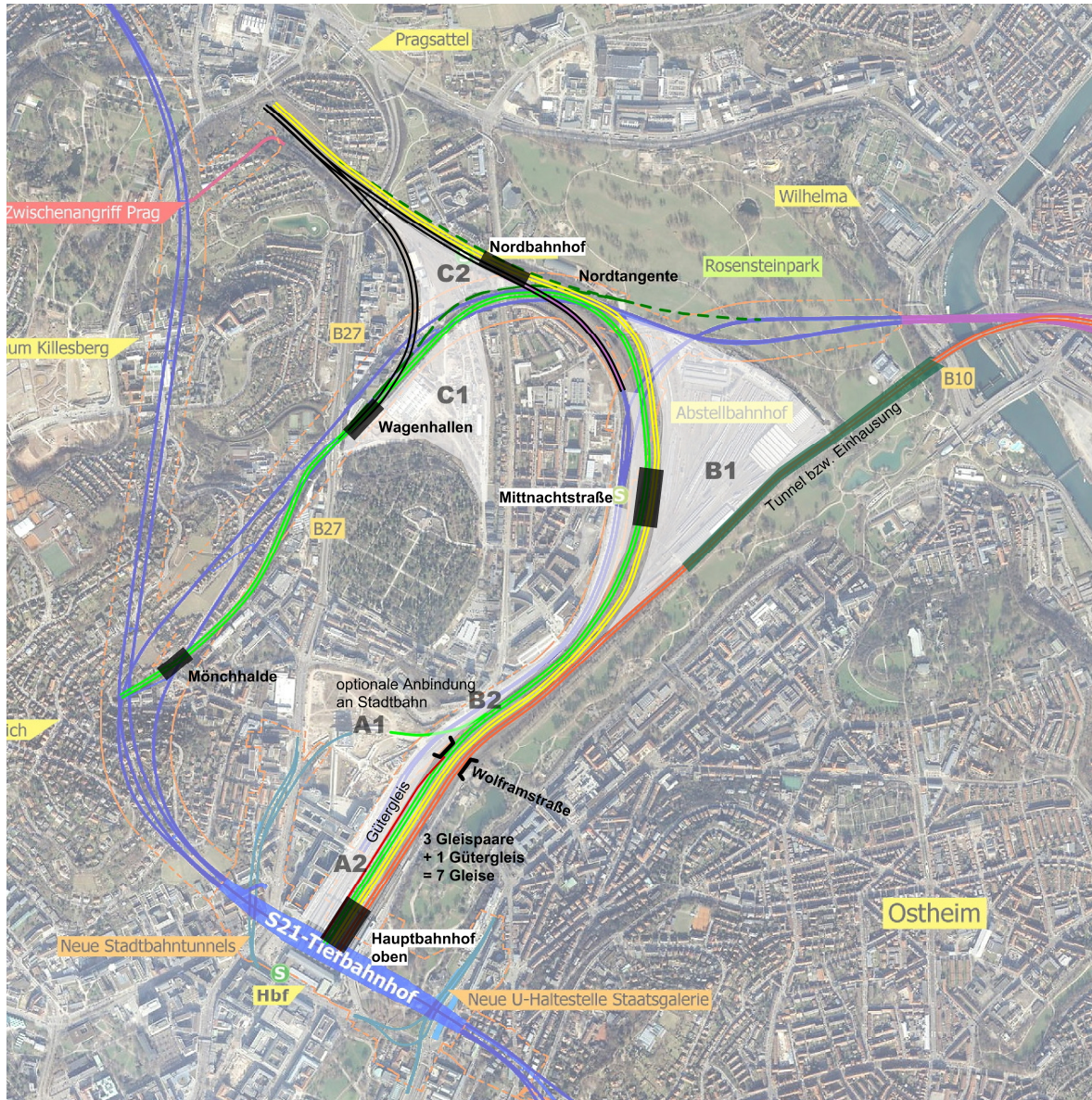
Um 20 % des die Stadtgrenzen von Stuttgart überschreitenden Kfz-Verkehrs (800 000 Kfz/Tag) auf den Schienenverkehr zu bekommen, sind überschlägig gerechnet 30 bis 40 zusätzliche Züge in der Spitzenstunde einzusetzen. Zusätzlich zur Kapazität von Stuttgart 21 sind dafür 6 weitere Gleise erforderlich, die in der Spitzenstunde mindestens je 5 Züge abwickeln. Diese 6 Gleise sollen paarweise je von/nach Feuerbach, von/nach Bad Cannstatt und von/nach Stgt.-Vaihingen (Panoramabahn) erhalten bleiben und in Trassenlage des heutigen Kopfbahnhofs senkrecht zum S-21-Bahnhof an diesen anschließen. Diese Gleise können für zusätzliche S-Bahnen oder City-Bahnen / Regionalzüge genutzt werden.

(Abbildung 1)

d) Bau der T-Spange / Konzept TangenS des VCD

Unter Maßnahme 45 wird der Bau des Nordkreuzes als Maßnahme mit hoher Dringlichkeit aufgeführt. Der VCD Stuttgart fordert schon seit vielen Jahren diesen Ausbau und die Umsetzung des Konzepts TangenS für zusätzliche S-Bahn-Verbindungen von Bad-Cannstatt zur Panoramabahn / Stuttgart-Vaihingen und von Bad-Cannstatt nach Feuerbach.

Die hier genannten 4 Maßnahmen im Schienenverkehr der Landeshauptstadt wären mindestens erforderlich, um die Verlagerung von ca. 20 % des Kfz-Verkehrs von der Straße auf die Schiene leisten zu können. Dies wäre im Hinblick auf die Klimaschutzziele ein erster Schritt, würde aber nicht einmal mehr dem Ziel 40 % weniger CO₂ bis zum Jahre 2020 entsprechen und muss bis zum Jahre 2050 mit etwa der doppelten Kapazität weiter entwickelt werden.



Erforderliche Schieneninfrastruktur zusätzlich zu Stuttgart 21: drei Gleispaare, ein Gütergleis plus Nordtangente
(blau: Maßnahmen S 21)



3. Straßenbaumaßnahmen

In Kapitel 4.2 Motorisierter Individualverkehr werden in Tabelle 25 Straßenverkehrsmaßnahmen "höchster Dringlichkeit" vorgestellt. Bei den Bundesfernstraßen werden Maßnahmen zum Bau / Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen in der Region aus dem Bundesverkehrswegeplan übernommen mit dem Hinweis, dass eine umgehende Umsetzung angestrebt wird. Die Maßnahmen beziehen sich u.a. auf den Ausbau der A 8 im Umfeld von Stuttgart, der A 81 südlich und nördlich von Stuttgart, der B 10 östlich und westlich von Stuttgart, den Neubau der B 14 zwischen B10 und A 8, den Ausbau der B 27 südlich von Stuttgart sowie den Bau des Nordoststrings von Stuttgart.

Alle diese genannten Maßnahmen führen zu zusätzlichem Kfz-Verkehr in der und um die Landeshauptstadt, zu zusätzlichem Feinstaub und zusätzlicher Stickoxidbelastung, zu zusätzlichem Lärm und Flächenverbrauch und zu einer höheren CO₂-Belastung. Insbesondere der Ausbau von B 10, B 27 und A 81 in direktem Zulauf zu Stuttgart erhöht den Kfz-Verkehr in der Landeshauptstadt, welche aufgrund der Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und Stickoxiden das Kfz-Verkehrsaufkommen drastisch senken muss. Die Stadt Stuttgart hat sich als Ziel gesetzt, den Kfz-Verkehr um 20 % zu reduzieren. Um die Grenzwerte für die Stickoxidbelastungen in den Hauptverkehrsstraßen einzuhalten, sind teilweise Verkehrsminderungen um bis zu 50 % erforderlich.

Warum sich der Verband Region Stuttgart für diese Straßenbaumaßnahmen einsetzt, die ja auch dem ÖPNV zuwider laufen, ist völlig unverständlich, zumal der VRS hier keinerlei Kompetenz hat und auch nicht für die Finanzierung zuständig ist. Hier werden Milliardeninvestitionen für den Straßenbau gefordert, welche nicht nur unsinnig, sondern geradezu kontrainduziert sind im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrssteuerung.

Mit freundlichen Grüßen

für den VCD KV Stuttgart

Christoph Link

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.

Telefon (07 11) 699 37 56

link@vcd-stuttgart.de