



Stuttgart, 7.10.2014

Zur Einweihung des Einkaufszentrums Milaneo

Das wurde uns mit „Stuttgart 21“ versprochen:

- Durch die Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr werden 5 Millionen Fahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert.

- Weiter: „Bei der Erschließung des neuen Stadtteils im Bereich des Abstellbahnhofs wird durch ein attraktives Nahverkehrsangebot das Pkw-Aufkommen weitgehend minimiert.“ *

* nach: Stuttgart 21, Das Synergiekonzept Stuttgart 21. Die Ergebnisse des Vorprojekts. DB-AG 1995

- Im Projektmagazin Stuttgart 21 wird gar von der „Region der kurzen Wege“ gesprochen.**

** Hrsg. DB Projekt GmbH März 1999

- Und auf der Homepage der Stadt Stuttgart wird heute noch damit geworben, dass auf den S-21-Flächen das ökologische Bauen ohne fossile Energieträger Standard und dass gar aufgrund umweltfreundlicher Mobilität die Luftqualität verbessert wird.

Heute wird das Milaneo eingeweiht. In den 200 Geschäften auf 43 000 m² zusätzlicher Verkaufsfläche werden täglich rund 25 000 Menschen erwartet - andernfalls rechnet sich das Einkaufszentrum nicht. Ein solches Potential lässt sich nicht allein aus der Stadt Stuttgart erschließen, das Milaneo zielt auf Kunden aus der Region und dem erweiterten Umland: Von Tübingen bis Heilbronn und von Göppingen bis Pforzheim, also im Umkreis von bis zu 50 km.

Das versprochene verbesserte Nahverkehrsangebot gibt es (noch) nicht - im Gegenteil: Die S-Bahn ist seit dem Bau von Stuttgart 21 so störanfällig und unpünktlich wie noch nie, die Stadtbahnverbindung durch das A1-Gelände ist noch nicht fertig gestellt. Der Fußweg zum Hauptbahnhof ist weit und ebenso wenig attraktiv wie der zur Stadtbahn-Haltestelle Türlenstraße. So wird ein Großteil der erwarteten Kunden mit dem Pkw kommen und auf einen der 1700 angebotenen Stellplätze fahren.

Je nach Art der Abschätzung wird mit **zusätzlichen 20 000 bis über 30 000 Kfz-Fahrten pro Tag** gerechnet:

- Bei 25 000 Kunden täglich und 40 % MIV-Anteil entspricht das etwa 10 000 Zu- und 10 000 Abfahrten mit dem Kfz pro Tag
- Rechnet man mit einem Kunden pro m² Verkaufsfläche und Tag (= 2 Wege)***, so wären beim 40%igen MIV-Anteil etwa 34 000 zusätzlichen Fahrten anzusetzen. *** Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln 2006
- Ein sechsfacher Umschlag pro Stellplatz und Tag erscheint durchaus realistisch. Dies entspricht dem Ansatz von zusätzlich rund 20 000 Kfz-Fahrten pro Tag.



In ähnlicher Größenordnung liegen die von der Stadt genannten Verkehrsprognosen:

- für die Heilbronner Straße: + 25 % entsprechend plus 13 000 Kfz/Tag und
- für die Wolframstraße: + 41 % entsprechend plus 8 000 Kfz/Tag.

Für das Neckartor, an dem seit Jahren die Grenzwerte für Feinstaub überschritten werden, ist nach diesem Ansatz mit einer Verkehrszunahme um ca. 10 % und entsprechend höherer Feinstaubbelastung zu rechnen

Aufs Jahr umgerechnet sind das zusätzlich 7 – 12 Millionen Kfz-Fahrten – mehr als die eingangs genannten eingesparten Fahrten durch Stuttgart 21. Bei einer angenommenen mittleren Entfernung von 15 km (etwa Ludwigsburg oder Esslingen) wären das mindestens 30 Millionen kg zusätzlich erzeugtes CO₂ pro Jahr allein für diese Fahrten zum Einkaufen.

Der Mehrverkehr von 20 000 bis über 30 000 Kfz/Fahrten pro Tag wird sich auf den Einfallstraßen von Stuttgart bemerkbar machen: zusätzliche Staus, zusätzlicher Lärm, zusätzliche Stickoxid- und Feinstaubbelastungen sind zu erwarten. In diesem Zusammenhang sind der Bau des Rosenstein- und Leuzettunnels zu sehen und die Ausbauprojekte an der B 10 und B 27. Statt der versprochenen Verkehrsminderung durch Stuttgart 21 und der Region der kurzen Wege ist mehr Kfz-Verkehr programmiert. Und der Einzelhandel in der Region gerät noch weiter unter Druck und damit auch das öffentliche Leben in den umliegenden Städten und Gemeinden.

Christoph Link
VCD Kreisverband Stuttgart e.V.
Telefon (07 11) 699 37 56
link@vcd-stuttgart.de