



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

Stuttgart, 29.11.2015

Stellungnahme zum Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Stuttgart (2. Fortschreibung September 2015)

Vorbemerkung

Als umweltorientierter Verkehrsclub arbeiten wir daran, Mobilität möglichst nachhaltig zu organisieren. 23 Jahre nach der ersten Klimakonferenz von Rio de Janeiro und angesichts des sich verschärfenden Klimawandels sollte es selbstverständlich sein, Nachhaltigkeit im Verkehr konkret in Stuttgart umzusetzen. Der Nahverkehrsplan sollte deshalb einen Weg weisen, wie Mobilität im Umweltverbund ohne eigenes Auto möglich ist. Und er sollte auch aufzeigen, wie der ÖPNV mit regenerativer Energie betrieben werden kann.

Dies verlangt mehr als eine eindimensionale Betrachtung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr. Die Bundesregierung hat als Ziel vorgegeben, die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2020 um 40 % gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Dieses Ziel muss auch für den Verkehrssektor und für die Stadt Stuttgart konkretisiert werden. Zum anderen hat die Europäische Kommission Mitte 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet und die Stadt Stuttgart zum wiederholten Mal zur Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide angemahnt. Nach Aussagen des Umweltamtes Stuttgart können die Grenzwerte für Stickoxide in den Hauptverkehrsstraßen nur eingehalten werden, wenn die Kfz-Verkehrsmengen auf die Hälfte reduziert werden.

Zwar wurde im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Stuttgart schon vor 10 Jahren das Ziel „Mehr Mobilität durch weniger Verkehr“ formuliert und auch im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 wird von 20 Prozent weniger Kfz-Verkehr - bis zu welchem Datum? - gesprochen. Tatsächlich fuhr aber im Jahre 2014 so viele Kfz in Stuttgart wie noch nie. Will man wirklich die gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung und die Zielvorgaben zum Klimaschutz einhalten, muss der Kfz-Verkehr etwa halbiert werden. Und hierzu einen wesentlichen Teil zur Umsteuerung beizutragen, wäre nach unserer Auffassung die Aufgabe des öffentlichen Nahverkehrs. Das würde heißen, die Verkehrsleistung im ÖPNV um mindestens die Hälfte zu erhöhen und entsprechend auch ein besseres Angebot bereitzustellen.

In der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Stuttgart wird diese Aufgabe überhaupt nicht wahrgenommen. Im Prinzip geht der Nahverkehrsplan von einem konstanten Kfz-Verkehrsaufkommen bis 2025 aus, wobei sich der ÖPNV-Anteil leicht erhöht. Neue Ideen zur Stärkung des ÖPNV in Stuttgart sind nicht erkennbar: Bei der Stadtbahn werden nur bekannte Maßnahmen aufgeführt, beim Bus wird sogar behauptet, dass sich hier kein zwingender Handlungsbedarf ergibt (S. 47). Von daher ist die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans schon vom Ansatz her nicht geeignet, die anstehenden Probleme anzugehen.

Trotz dieser ganz grundsätzlichen Kritik nehmen wir im Einzelnen zum Nahverkehrsplan wie folgt Stellung:

1. Externe Bearbeitung

Der Nahverkehrsplan wurde erstellt vom Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart, d.h. vom Besteller und Betreiber des Nahverkehrs. Somit bewertet der VVS seinen eigenen Nahverkehr; die Bewertung des vorhandenen und möglichen Leistungsangebots erfolgt ausschließlich aus Sicht des Betreibers und der Wirtschaftlichkeit. Damit wird von vornherein eine übergeordnete Sicht verhindert und die Weiterentwicklung des Nahverkehrs blockiert. So ist die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans vollkommen ideenlos hinsichtlich der Ausweitung des ÖPNV-Angebots, welche auf nur wenigen Seiten abgehandelt wird.

Der VCD sieht es deshalb als sinnvoll an,

die Fortschreibung des Nahverkehrsplans an ein externes Verkehrsplanungsbüro zu vergeben, um grundsätzlich die Voraussetzungen zu schaffen, dass nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern neue Ideen eingebracht und Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können.

2. Grenzüberschreitende Betrachtung

Der Nahverkehrsplan Stuttgart betrachtet isoliert nur den städtischen ÖPNV. Grenzüberschreitende Verkehre, die vom Volumen der Personenfahrten mehr als die Hälfte ausmachen (Tabellen 3.1 und 3.2), werden zwar im Bestand und der Prognose aufgeführt. Eine inhaltliche Verknüpfung mit dem Regionalverkehrsplan ist aber im Verkehrsangebot nicht erkennbar.

So fällt beispielweise das Angebot mit Regionalbussen ganz aus der Betrachtung des Nahverkehrsplanes raus. Während das Straßennetz im Zuge der B 27 südlich von Stuttgart, der B 10 Richtung Vaihingen sowie innerhalb Stuttgarts ausgebaut und eine weitere Filderauffahrt zwischen der B 10 und A 8 neugebaut werden soll, gibt es hier keine alternativen Angebote im ÖPNV.

Der VCD fordert,

die Verkehre, die die Stadtgrenzen überschreiten, zu erfassen und für diese ein attraktives Angebot außerhalb der S-Bahn-Trassen mit Bussen anzubieten. Um ein spürbares Umsteigen vom privaten Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr zu erreichen, soll auf mehrspurigen Einfallstraßen wie der B 10, der B 14 oder der B 27 in den Zufahrtsbereichen eine Fahrspur nur für Schnellbusse umgewidmet und reserviert werden. Schnellbusse können dann in der Spitzenzeit in kurzem Takt an den wartenden Fahrzeugen vorbei fahren.

3. Zeitrahmen

Eine Aufteilung in den für 5 Jahre gültigen Nahverkehrsplan und einen längerfristig angesetzten Nahverkehrsentwicklungsplan erscheint wenig sinnvoll. Der Nahverkehrsplan sollte im Zusammenhang mit einer langfristigen Perspektive stehen und von dieser auch abgeleitet werden.

Der VCD schlägt deshalb vor,

den Nahverkehrsplan als Teil des Nahverkehrsentwicklungsplans darzustellen und diesen auch in Beziehung zum Klimaschutzkonzept zu stellen.

4. Umfassendes Nahverkehrsangebot

Ein umfassendes Nahverkehrsangebot schließt eine durchgängige Mindestbedienung auf einem groben Nahverkehrsnetz sowohl in der Nacht als auch am Wochenende ein. Dies ist unserer Meinung nach erforderlich, um mit dem öffentlichen Verkehr wirklich eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Die große Nachfrage nach dem Nachtbusangebot bestätigt, dass hier wichtige Bedienungslücken zu schließen sind. Auch im Fernverkehr kommen in der Nachtzeit regelmäßig Fernverkehrszüge in Stuttgart an, für die es heute keine Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt.

Der VCD fordert,

die Normalverkehrszeit (NVZ) am Werktag auf die außerhalb der Hauptverkehrszeit (6:30 bis 8:00 Uhr und 15:30 bis 18:30 Uhr) gelegenen Stunden zwischen 5:00 und mindestens 23:00 Uhr auszudehnen und die Spätverkehrszeit von frühestens 23:00 Uhr bis mindestens 1:00 Uhr zu verschieben.

In Zeiten, in denen keine Bedienung im ÖV stattfindet, soll in einem ersten Schritt eine Beförderung im Stadtgebiet durch Linientaxen oder subventionierte Taxen ermöglicht werden. In einem weiteren Schritt soll im S-Bahn-Netz und teilweise auch im Stadtbahn-Netz in den heute nicht bedienten Nachtzeiten am Werktag und am Wochenende mindestens im Stundentakt bedient werden. Die Bedienung durch Taxen wird dann entsprechend reduziert.

Der städtische und der regionale Nachtbusverkehr wird insofern verbessert, dass künftig von allen Haltepunkten auch in Richtung Stuttgart gefahren werden kann. Zur vertraglichen Durchführung des Nachtverkehrs wird gefordert, dass in den Nachtzeiten das Alkoholverbot konsequent durchgesetzt wird durch mehr Personal in Bus und Bahn.

5. Beispielquartiere für nachhaltige Mobilität

Um aufzuzeigen, dass Mobilität auch ohne Auto funktioniert, sollten Beispielquartiere entwickelt werden, die besonders gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden und in denen vollständig auf das Auto verzichtet wird oder die Bewohner spezielle Vergünstigungen erhalten, wenn sie auf das Auto verzichten, während andererseits Gebühren für einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum verlangt werden. Beispielquartiere sollen aufzeigen, wie die "Stadt der kurzen Wege" funktionieren kann und wie Einkaufen, Wohnen, Kultur und Arbeiten gebündelt wird.

Der VCD schlägt vor,

- im geplanten Rosensteinviertel zwischen Heilbronner Straße und Nordbahnhofstraße ein autoarmes / autofreies Quartier mit optimiertem ÖPNV und gutem Fuß- und Radwegenetz zu entwickeln und
- in ausgewählten Innenstadtbezirken und im Westen verkehrsberuhigende Umgestaltungen durchzuführen in Verbindung mit der Bewirtschaftung der Stellplätze und mit der Einführung eines vergünstigten City-Tickets für die Bewohner.

6. Umweltfreundliche Energie

Nachhaltigkeit heißt, dass auch alle Fahrzeuge des ÖPNV ausschließlich mit regenerativer Energie, energiesparend und abgasarm betrieben werden. Regenerative Energie bedeutet nicht nur Verzicht auf herkömmliche Benzin- und Dieselfahrzeuge, sondern auch auf Atom- und Kohlestrom. Energieeinsparung wird unterstützt durch Energierückgewinnung beim Bremsen und durch niedrige Geschwindigkeiten.

Der VCD erwartet,

dass sowohl Busse als auch alle Schienenfahrzeuge in der Stadt Stuttgart vollständig mit regenerativer Energie betrieben werden. Dass dieses Ziel nicht von heute auf morgen erreichbar ist, soll nicht verhindern, dass sofort konkrete Maßnahmen umgesetzt werden können. Beispielsweise betreibt die Stadt Freiburg ihr Straßenbahnnetz heute schon mit regenerativ erzeugtem Strom.

7. Cross-Border-Leasing

Die Sicherstellung der Mobilität ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsfürsorge. Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge sind kein Spekulationsobjekt. Die gemachten Cross-Border-Leasing-Geschäfte mit den Stuttgarter Straßenbahnen sind riskant, fragwürdig und undurchschaubar. Auch immer wieder geforderte PPP-Projekt (public private partnership) sind daraufhin zu überprüfen, ob sie dem ÖV-Kunden einen Nutzen bringen oder ob sie nur ein profitables Geschäft für den Investor zu Lasten der Allgemeinheit sind.

Der VCD fordert,

alle Cross-Border-Leasing-Geschäfte rückgängig zu machen bzw. Verhandlungen zu führen, um diese Geschäfte möglichst schnell zu beenden. Nur so ist auch die vollständige Verfügungsgewalt hergestellt, die für die Umsetzung der Ziele im ÖPNV erforderlich ist.

8. Fahrrad-Mitnahme

Die kostenlose Fahrradmitnahme in den S-Bahnen und den Stadtbahnen ist ein positiver Ansatz für eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV. Sie fördert beide Verkehrsarten und damit eine umweltfreundliche Mobilität. Von daher sollte die Fahrradmitnahme in S- und Stadtbahn keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen und auch auf Busse ausgedehnt werden.

Der VCD möchte

die zeitliche Beschränkung der Fahrradmitnahme in S-Bahn und Stadtbahn aufheben unter der Vorgabe, dass Radfahrer grundsätzlich Rücksicht gegenüber Behinderten, Eltern mit Kinderwägen oder vollbesetzten Verkehrsmitteln nehmen. Die Fahrradmitnahme soll ausdrücklich auch auf die Busse ausgedehnt werden. Sowohl in Bussen als auch in den Stadtbahnen sind entsprechende Möglichkeiten zum Aufstellen mehrerer Fahrräder vorzusehen.

Das Angebot an abschließbaren Fahrradboxen an wichtigen ÖV-Knotenpunkten ist deutlich zu erhöhen. Dabei sollten außer fest vermieteten Boxen auch variabel und für Kurzparker nutzbare Fahrradboxen angeboten werden. Verwiesen wird auf die Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr des Landes Baden-Württemberg.

9. Umsetzung des Konzepts tangenS des VCD KV Stuttgart

Das zentral ausgerichtete S-Bahn-Netz stößt in der Innenstadt an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Der VCD hat aufgezeigt, wie durch den Bau der Rosensteintangente kostengünstig zusätzliche tangentielle S-Bahn-Linien entwickelt werden können. Dabei wird die Gäubahntrasse in das S- oder Stadtbahn-Netz einbezogen und die städtische Erschließung im Norden und Westen Stuttgarts deutlich verbessert.

Der VCD hält eine Weiterentwicklung des Bahn-Angebots im Sinne des Konzepts tangenS für einen ganz wesentlichen Beitrag,

um die Stammstrecke Hauptbahnhof – Schwabstraße zu entlasten. Das Angebot im Bus- und Stadtbahnverkehr ist dann auf dieses Konzept abzustimmen. Der Entwurf für das Bahn-Konzept tangenS ist dieser Stellungnahme beigelegt. Denkbar ist auch, in einem ersten Schritt nur die Panoramabahn zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen als Stadtbahn fahren zu lassen.

10. Keine Fahrpreiserhöhungen

Die in den letzten Jahren gewonnenen neuen ÖV-Kunden müssen nach VCD-Meinung durch attraktive Tarife und guten Service langfristig gebunden und nicht gleich wieder durch Preiserhöhungen verschreckt werden. Der Kunde muss einen Mehrwert davon haben, wenn er das Auto stehen lässt und das Klima schont.

Nach einer Untersuchung von ICLEI wurde der motorisierte Individualverkehr in Stuttgart im Jahre 2000 mit 84 Millionen € subventioniert gegenüber nur 55 Millionen € bei ÖPNV (*fairkehr* 1/2005). Zur Überprüfung dieser Aussagen wurde vom Gemeinderat das Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Stuttgart mit einer Studie beauftragt. Es kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Der Auto-, Lastwagen- und Motorradverkehr belastet die Stadt mit einem Defizit von jährlich 75,5 Millionen Euro, der ÖPNV mit 62 Millionen Euro, wobei die ökologischen Folgekosten (Lärm, Feinstaub, Stickoxyde, CO₂-Zunahme) monetär gar nicht richtig fassbar sind.

Trotz der höheren Subventionierung des MIV im Vergleich zum ÖPNV wurde in den Folgejahren der Kostendeckungsgrad im ÖPNV vor allem durch höhere Fahrpreise weiter erhöht, während im Straßenbau teure Maßnahmen realisiert wurden und werden (beispielsweise der Rosensteintunnel mit fast 300 Mio €).

Der VCD fordert

die Stadt Stuttgart, den Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und die Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) auf, die Fahrpreise in den kommenden 5 Jahren nicht weiter zu erhöhen. Die Stadt Stuttgart soll die Finanzmittel, die heute in den motorisierten Individualverkehr gesteckt werden, zur Subventionierung des öffentlichen Verkehrs umschichten und den Kostendeckungsgrad im ÖV wieder senken.

11. Keine Angebotsreduzierung im Stadtbahnnetz

Durch den Bau von Stuttgart 21 wird nicht nur regelmäßig der Stadtbahn- und Busverkehr beeinträchtigt, es werden auch Stadtbahnstrecken unterbrochen, nur teilweise gefahren oder umgeleitet. Dies führt nicht nur zu längeren Wegen, sondern auch zu Überlastungen von Knotenpunkten wie z.B. den Berliner Platz und zu Überlastungen von Haltestellen wie am Hauptbahnhof.

Der VCD hält den Bau von Stuttgart 21 für keine Verbesserung im ÖPNV

und sieht nicht ein, dass die Fahrgäste auch noch dem Schaden ausgesetzt sind und die Folgen davon tragen müssen. Die SSB sollte überprüfen, ob sie überhaupt Vorleistungen für S 21 übernehmen müssen und inwieweit diese minimiert werden können. Als Mindestleistungen sollte den betroffenen Fahrgästen Schadensersatz angeboten werden.

12. Bessere Bedienungen im Busnetz

Wenn der ÖPNV-Anteil am Verkehrsaufkommen deutlich gesteigert werden soll, müssen die Busse einen wesentlichen Anteil des Fahrgastaufkommens übernehmen. Der Ausbau des Busverkehrs ist ohne große Infrastrukturkosten möglich. In erster Linie sollen kürzere Taktzeiten angeboten werden und die Betriebszeiten ausgedehnt werden.

Der VCD fordert,

Busverkehr der Kategorie 4 (Studentakt außerhalb HVZ) in die Kategorie 3 mit mindestens durchgehendem Halbstundentakt umzuschichten. Bei hohem Fahrgastaufkommen sollte ein 10- oder 5-Minuten-Takt die Regel sein. Die Betriebszeiten sollten spätestens um 5 Uhr beginnen und frühestens um 24 Uhr enden - auch am Wochenende.

13. Bevorrechtigung des Busverkehrs

Dem Busverkehr muss gegenüber dem MIV weiter Vorrechte eingeräumt werden, damit dieser zuverlässig und pünktlich fahren kann. Gerade an stark befahrenen Straßen kann es nicht sein, dass der Busverkehr durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und parkende Fahrzeuge behindert wird. Ein (aufgeführtes) Beispiel für regelmäßige Behinderungen des Busses ist die Wagenburgstraße.

Der VCD tritt schon lange dafür ein,

den MIV zugunsten des ÖPNV deutlich zu beschränken, Busspuren einzurichten und den Bus an Signalanlagen zu bevorzugen. Dies muss konsequent weiter verfolgt werden.

Bei Rückfragen – Kontakt:

Christoph Link

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.

Telefon (07 11) 699 37 56

link@vcd-stuttgart.de