



Stuttgart, 2. März 2011

## Stellungnahme des Klima- und Umweltbündnisses Stuttgart (KUS) und des Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart e.V. (VCD) zum Entwurf des Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK 2030) der Landeshauptstadt Stuttgart

### Vorbemerkung

Die beiden Umweltverbände KUS und VCD begrüßen es ausdrücklich, dass mit dem Verkehrsentwicklungskonzept 2030 nicht nur über eine Perspektive im Verkehrsgeschehen von Stuttgart nachgedacht wird, sondern auch die Öffentlichkeit zur Beteiligung aufgerufen wird. Beides ist neu und zeigt, dass die Stadt gewillt ist, ein längerfristig angelegtes Vorgehen mit der Bevölkerung zu diskutieren. Wir begrüßen insbesondere auch den breit angelegten Ansatz des Verkehrsentwicklungskonzepts mit dem Versuch, die vielen das Thema Verkehr berührenden Aspekte aufzuzeigen und in ein Konzept zu integrieren. Mit unserer Kritik würdigen wir dies und möchten uns an dem Entwurf beteiligen.

### 1. Klimaziele - CO<sub>2</sub>-freie Stadt Stuttgart

2010 war im Weltdurchschnitt (anders als in Stuttgart) das wärmste Jahr seit Beginn der Temperaturaufzeichnungen vor etwa 130 Jahren. Und doch gilt: Wir stehen erst am Anfang eines drastischen Klimawandels, und diesen auf einigermaßen bewältigbare 1,5°C bis 2°C zu begrenzen, zwingt weltweit zu äußersten Anstrengungen. Schon eine Begrenzung auf 2°C - 2,4°C erfordert laut Weltklimarat IPCC, den weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis zum Jahr 2050 um 50% - 85 % unter den Wert des Jahres 2000 abzusenken, und spätestens 2015 muss das globale Maximum des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erreicht werden. Sollte dies erst später der Fall sein, verschärfen sich die erforderlichen Reduktionen bis 2050 weiter oder das Erreichen des Zwei-Grad-Ziels wird gänzlich unmöglich.

Für das Industrieland Deutschland mit seinen seit vielen Jahrzehnten hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen und natürlich auch für die Landeshauptstadt Stuttgart bedeuten die globalen Minderungsanforderungen realistischere: 2050 müssen wir CO<sub>2</sub>-frei leben. Und schon bis 2020 müssen unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990 um mindestens 40% sinken. Letzteres ist Ziel der Bundesregierung, und auch der Stuttgarter Gemeinderat hat bekundet, dieses Reduktionsziel erreichen zu wollen.

Energische Klimaschutzanstrengungen bedeuten neben aller Mühe und über den eigentlichen Klimaschutz hinaus für die Menschen einen Gewinn an Gesundheit und Lebensqualität, für die beteiligten Länder und Städte einen Gewinn an wirtschaftlicher Kompetenz und nicht zuletzt an Arbeitsplätzen, die Zukunft haben.



Klima- und  
Umweltbündnis  
Stuttgart



Mobilität ist einer der großen Bereiche, in denen kommunaler Klimaschutz wirken kann. Für Stuttgart als „City for Mobility“ mit namhafter Autoindustrie darf man mit Fug und Recht ein Verkehrsentwicklungskonzept erwarten, dass sich den Herausforderungen eines ambitionierten Klimaschutzes stellt und wegweisende Lösungen aufzeigt. Inwieweit dies dem Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart gelingt, ist ein Schwerpunkt der folgenden Untersuchungen.

## 2. Grundsätzliches zum Entwurf des VEK

### 2.1 Verbindlichkeit

In Kapitel 3 wird das VEK in den Zusammenhang mit der räumlich und fachlich übergeordneten Planung gestellt und vielfältige Bezüge zu andere Planungen und Konzepten der Stadt Stuttgart aufgezeigt. Als Fachplan zu Mobilität und Verkehr ist das VEK Bestandteil der vorbereitenden Bauleitplanung und hat die Aufgabe, „für Mobilität und Verkehr mit Blick auf das Jahr 2030 zukunftsweisende Strategien in allen Bereichen des kommunalen Verkehrs zu entwickeln“ /VEK 3-1/.

Ähnlich wird auch in der Einleitung das VEK als eine „Darstellung der Leitlinien der Verkehrsplanung“ bzw. als ein „Handlungsrahmen“ bezeichnet, auf dessen Grundlage eine „Priorisierung erforderlicher investiver, betrieblicher und ordnungspolitischer Maßnahmen“ möglich ist.

Eine politische Verbindlichkeit ist damit ausdrücklich nicht gegeben. Als Fachplan der vorbereitenden Bauleitplanung wäre das VEK zumindest für die Verwaltung bindend. Aber auch inhaltlich legt sich das VEK so wenig auf überprüfbare Ziele fest, dass eine Bindungswirkung weder für die Verwaltung noch für die Politik abzuleiten ist. Das VEK bleibt somit eine unverbindliche Willenserklärung.

### 2.2 Überprüfbarkeit

Im VEK wird das Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung formuliert. Viele daraus abgeleitete Unterziele sind unstrittig und werden von uns mitgetragen. Es gibt aber im Verfahren keine Möglichkeit, die Verfolgung und Umsetzung dieser Ziele zu überprüfen.

Ein typisches Beispiel sind die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele, die aus unterschiedlichen Konzepten nebeneinander gestellt werden. Welches dieser Ziele verfolgt und wie diese erreicht werden können, wird nirgends ausgeführt. Auch werden keine Zwischenziele formuliert, an denen das bisher Erreichte mit dem Ziel verglichen und überprüft werden kann.



Das Mindestziel ist aus unserer Sicht die Erreichung der auch von der Stadt Stuttgart akzeptierten CO<sub>2</sub>-Minderung um 40 % gegenüber 1990 bis zum Jahr 2020. Die Frage, wie dieses Ziel auch bei der Mobilität umgesetzt und die Erreichung dieses Ziel überprüft wird, wird im VEK nicht gestellt.

Überprüfbare Zielvorgaben müssen einen zeitlichen Rahmen und Kriterien der Erfüllung angeben. Im VEK werden diese nicht genannt; eine Überprüfung der Ausrichtung künftigen Handelns ist nicht möglich.

### 2.3 Bewertung unterschiedlicher Ziele

Im VEK stehen mehrfach unterschiedliche Ziele nebeneinander, die sich zumindest teilweise ausschließen oder zu deren Erreichen Prioritäten gesetzt werden müssen. So wird beispielsweise einleitend als das vorrangige Ziel des VEK die Sicherstellung der Mobilität der Menschen und des Transport von Gütern bei „freier Wahl der Verkehrsmittel“ genannt. Der Vorrang der freien Wahl der Verkehrsmittel widerspricht aber eindeutig dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die sozial gerecht, umweltverträglich und wirtschaftlich ist. So wird auch in der Einleitung richtig ausgeführt: „Die Sicherstellung der Mobilität in der Landeshauptstadt Stuttgart impliziert auch die gezielte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl.“

Ziele wie Klimaschutz, Reduzierung der Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe, die Verbesserung des Wohnumfeldes finden sich wieder bei der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes, nicht aber beim Kfz- und Wirtschaftsverkehr. Die beiden letztgenannten Verkehrsarten sind in ihrer heutigen Form nicht nachhaltig und widersprechen damit den Zielen des VEK. Der Entwurf übergeht diesen Widerspruch, bzw. er nimmt ihn nicht zur Kenntnis.

Eine Bewertung und Gewichtung so unterschiedlicher Ziele wie „Stärkung des Wirtschaftsstandortes Stuttgart“ und „Klima- bzw. Umweltschutz“ findet nicht statt. Wie diese zusammengebracht werden können, bleibt unklar.

Es ist kein Ansatz dafür erkennbar, dass anhand von in Europa vorhandenen Beispielen versucht würde, die konkreten Wirkungen von z.B. Tempo 30, einer City-Maut oder einer Nahverkehrsabgabe in unterschiedlicher Ausgestaltung auf die Veränderung der Anteile verschiedener Mobilitätsarten zu bewerten und damit eine Basis für entsprechende Vorgaben zu schaffen.



## 2.4 Rolle der Stadt bei Umsteuerung zu nachhaltiger Mobilität

Die Unverbindlichkeit des VEK ist Ausdruck widerstrebender kommunalpolitischer Ziele, aber auch der beschränkten Möglichkeiten planender Verwaltung. Hinter dieser Unverbindlichkeit steht aber auch das Selbstverständnis, dem „freien Spiel der Kräfte“ bzw. der „freien Wahl der Verkehrsmittel“ möglichst wenig Vorgaben zu machen: Wenn das Kfz-Verkehrsaufkommen zu hoch wird, werden Straßen gebaut, wenn zu viele Autos parken, errichtet man Parkhäuser.

Angesichts lokaler und weltweiter Umweltprobleme führt eine solche Haltung zwangsweise in die Sackgasse: Klimaschutz und Feinstaubproblematik erfordern eindeutiges und gezieltes Handeln der Stadt, zu dem sie inzwischen teilweise auch gerichtlich gezwungen wird.

Wir Umweltverbände fordern zum Schutz von Mensch und Umwelt eine klare Positionierung auch und gerade im Verkehrsentwicklungskonzept. Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten kann die Stadt durchaus die Verkehrsentwicklung steuern. Einmal ist dies natürlich möglich durch den Einsatz der Finanzmittel, zum anderen gibt es Ge- und Verbote bzw. Planungsvorgaben, zum Dritten ist ein Einfluss über Presse, Öffentlichkeitsarbeit und Vorbildfunktion möglich. Auch das VEK kann einen Beitrag zur aktiven Umsteuerung in der Verkehrspolitik leisten, wenn das „Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung“ /VEK 2-1/ konsequent umgesetzt wird.

## 2.5 Lebensqualität durch Entschleunigung

War es in den Verkehrskonzepten des letzten Jahrhunderts noch ein zentrales Ziel, immer schneller voranzukommen und immer mehr Güter möglichst billig zu transportieren, so wurde deutlich, dass mit der Massenmotorisierung das Verkehrsaufkommen insbesondere im Kfz-Verkehr mehr und mehr zu einer Belastung geworden ist. Abgase, Lärm, Gefährdung, Flächenverbrauch, Klimaveränderung und Bewegungseinschränkungen im Wohnumfeld zeigen die Nachteile unserer Automobilität. Verkehrsbelastungen haben zu neuem Straßenbau geführt, Straßenbau zu höheren Geschwindigkeiten und höhere Geschwindigkeiten zu immer weiteren Wegen; statt zu mehr Freizeit hat diese Entwicklung zu mehr Fahrleistung, zu mehr Flächenverbrauch und zu mehr Umweltbelastung geführt.

Viele Menschen haben inzwischen das Bedürfnis, Prozesse zu entschleunigen und verträglich mit menschlichen Abläufen zu machen, um diesem Hamsterrad zu entkommen. Die Stadt der kurzen Wege und ein verkehrsaarmes, ruhiges Wohnumfeld sind Ziele, die den Wunsch nach mehr Lebensqualität ausdrücken. Auch diese grundsätzliche Änderung im Empfinden der Menschen sollte sich im Verkehrsentwicklungskonzept niederschlagen: Es geht nicht um mehr Verkehr, sondern um mehr Lebensqualität.



### 3. Einzelanmerkungen zum VEK

#### Zu Ziffer 2, Grundsätze:

In der Präambel wird als übergeordnetes Ziel eine nachhaltige Stadtentwicklung genannt: Verkehrspolitik muss sozial gerecht, umweltverträglich und wirtschaftlich sein. Während hier ausdrücklich auf die freie Wahl des „jeweils zweckmäßigsten Verkehrsmittels“ hingewiesen wird, wird in der Einleitung betont, dass die Sicherstellung der Mobilität in der Landeshauptstadt Stuttgart ... auch die gezielte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl impliziert. Die Frage, inwieweit der Autoverkehr und Wirtschaftsverkehr nachhaltig und damit auch zweckmäßig sind, wird hier nicht beantwortet. Bei der genannten Zielsetzung ist die Zurückdrängung und Minderung des motorisierten Individualverkehrs ein wichtiges Ziel, das explizit so nicht genannt wird.

#### Zu Ziffer 3, Integrierte Planung:

Unter Ziffer 3.1 wird u.a. auf das Klimaschutzkonzept Bezug genommen. Eingebettet in nationale und internationale Klimaschutzziele ist dringend ein Klimaschutzkonzept der Stadt Stuttgart bis zum Jahre 2050 zu erstellen und daraus auch abzuleiten die Zwischenziele für die Jahre 2020 bzw. 2030. Hingewiesen wird auf die Kurzstudie des Wuppertal-Instituts „Auf dem Weg zu einem CO<sub>2</sub>-freien Stuttgart 2050“.

Auch fehlt hier der Bezug zum Projekt „SEE - Stadt mit Energieeffizienz“. Wir gehen davon aus, dass auch in diesem Konzept im Verkehrsbereich durch mehr Effizienz die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert werden.

#### Unter Ziffer 3.2, Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung:

Hier wird besonders auf die Bedeutung der Stadtplanung auf die Verkehrserzeugung hingewiesen. Unter anderem wird das Leitbild die Stadt der kurzen Wege durch Nutzungsmischung genannt. Als Beispiel wird das Projekt Stuttgart 21 aufgeführt. Wir möchten feststellen, dass

1. wir das Ziel der kurzen Wege als ganz wichtig bei der Verkehrsvermeidung ansehen, dass aber
2. die bisherige Bebauung auf dem A1-Gelände weder ein Beispiel für ein lebendiges Stadtquartier noch für eine gelungene Nutzungsmischung darstellt. Im Gegenteil: Der geplante großflächige Einzelhandel im Quartier A 1 führt genauso wie die Baumaßnahme im Quartier S oder der Breuninger-Markt zu weiterer Konzentration und Zerstörung der Nutzungsmischung.

Gerade in diesem wichtigen Ziel sehen wir nicht, dass sich die Stadt Stuttgart gegenüber den Interessen der Investoren behauptet.



### **Zu Ziffer 3.6, E-Mobilität:**

Wir unterstützen ausdrücklich die Formulierung, E-Mobilität ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien zu versorgen. Wir fordern die Stadt auf, mit dem Ausbau der dafür erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen) innovative Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Analog zum Vorschlag der Förderung von Elektro-Taxen sollte auch das Carsharing mit Elektro-Fahrzeugen unterstützt werden. Die individuelle Nutzung von Elektrofahrzeugen hat in Bezug auf den Flächenverbrauch und die Gefährdung dieselben Nachteile wie konventionelle Kfz auch. Der Vorrang des Umweltverbundes muss auch gegenüber E-Autos gelten.

### **Zu Ziffer 3.7, Verkehr und Umwelt:**

Hier werden viele möglichen Maßnahmen zur Minderung des Kfz-Verkehrs und der verträglicheren Abwicklung genannt. Es zeigt sich aber, dass sowohl im Klimaschutz, bei der Luftreinhaltung und bei der Lärminderung die bisher umgesetzten Maßnahmen lange nicht ausreichend sind, um die Ziele zu erreichen. Unserer Meinung nach ist es unbedingt erforderlich, hier einen Maßnahmenkatalog zu entwickeln, in dem die Ziele präzisiert und nachprüfbar Maßnahmen zu deren Erreichen durchgesetzt werden.

### **Zu Ziffer 4, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement:**

Unter dem Begriff „Mobilitätsmanagement“ werden sehr viele sinnvolle Ansätze vorgestellt. Vielfach bleiben aber die Wege der Umsetzung und die Gewichtung der Maßnahmen unklar. Hier wäre eine Prioritätenliste mit kurz- und längerfristigen Zielen und mit der Aufgabenverteilung sinnvoll.

Beim Qualitäts- und Erhaltungsmanagement wird zu Recht die absolut unzulängliche Instandhaltung öffentlicher Infrastruktur bemängelt. In Anbetracht der demographischen Entwicklung ist zu erwarten, dass immer weniger Bürger immer mehr Finanzmittel für den Erhalt der Infrastruktur aufwenden müssen. Deshalb sind bei allen Infrastrukturmaßnahmen die Folgekosten für deren Erhalt darzustellen.

### **Zu Ziffer 5, Autoverkehr:**

Die Ausführungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr an der Markungsgrenze gegenüber dem Jahr 2002 zurückgegangen ist und im Jahre 2008 auf dem Stand von 2000 liegt. Am Kesselrand stagniert die Verkehrsbelastung; sie lag 1988 höher als heute. Es geht von vornherein nicht darum, noch mehr Kfz-Verkehr besser abzuwickeln bzw. „eine bessere Flexibilität zur Verfügung zu stellen“ /VEK 5-5/, sondern um das Kfz-Verkehrsaufkommen insgesamt weiter deutlich zu mindern.

Straßenbaumaßnahmen bewirken eine Zunahme des Kfz-Verkehrs und eine Zunahme der Umweltbelastungen. Deshalb werden insbesondere die folgenden, im VEK vorgeschlagenen Straßenbaumaßnahmen abgelehnt:



- Ausbau der Heilbronner Straße, Bau des Rosensteintunnels und des Leuzetunnels: Der Ausbau der B 10 führt in Verbindung mit Stuttgart 21 zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen in der Größenordnung von über 30 000 Kfz/Tag auf dieser Relation. Auch auf der B 14 / Cannstatter Straße wird Mehrverkehr und damit auch eine höhere Feinstaub- und Schadgasbelastung prognostiziert. Wir fordern vielmehr die Maut-Pflicht für Lkw-Verkehr auf der B 10 und ein Durchfahrtsverbot für ortsfremde Lkw.

- Die Filderauffahrt ist schon im Bundesverkehrswegeplan als unwirtschaftlich und nicht förderungswürdig beurteilt worden. Die im VEK empfohlene Verbindung zwischen Neckartal und A 8 ist unnötig und ohne Förderung auch nicht finanzierbar.

Begrüßt wird ausdrücklich, dass eine zweite Röhre zum Heselacher Tunnel, der weitere Ausbau der Nord-/Süd-Straße und der Nord-Ost-Ring (Verbindung zwischen Ludwigsburg und Waiblingen) nicht verfolgt werden.

Begrüßt werden auch Ansätze zur städtebaulichen Integration und Rückbau der Vorbehaltsstraßen (B 14, City-Ring, Friedrichstraße und Beispiele aus den Stadtteilen wie Nürnberger Straße und Waiblinger Straße). Viele Straßen wurden für schnellen Verkehr zu groß dimensioniert und können zurückgebaut werden. In diesem Zusammenhang sehen wir auch den Vorschlag für Tempo 40 in Teilen des Vorbehaltsstraßennetzes.

#### **Zu Ziffer 5.4, Thema Parken:**

Im Rahmen von Neubauvorhaben ist grundsätzlich ein autoarmes Konzept umzusetzen. Das bedeutet: Stellplatzbeschränkung und zentrale Parkierung in Randlagen, Stellplätze für Carsharing und Flächen für Fahrradabstellanlagen sichern, optimale ÖPNV-Anbindung. Autoarme Bereiche sind demnach für das Gebiet A1, das Rosensteinviertel und den Neckarpark vorzusehen.

#### **Zu Ziffer 6, Wirtschaftsverkehr:**

Das Schwerverkehrsaufkommen an der Markungsgrenze ist seit den 70er Jahren etwa konstant, am Kesselrand deutlich abnehmend. Diese abnehmende Tendenz soll weiter unterstützt werden z.B. durch Maßnahmen wie Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B 10, Ausbau von Logistik-Zentren mit Verladung der Güter auf kleinere Lkw, sinnvolle Anbindung von Gewerbe an unbedingt zu erhaltende Gütergleise und Mitnutzung der Stadtbahngleise. Es sollte ausgelotet werden, wie z.B. ein Railcab-System entwickelt werden kann. Der Vorschlag, Logistikzentren auszubauen, wird unterstützt. Es stellt sich allerdings die Frage, warum es in Stuttgart seit vielen Jahren trotz guter Ideen nicht gelingt, Güterverkehrszentren zu realisieren und Gütergleisanlagen zu sichern und zu nutzen.



### Zu Ziffer 6.7 Hafen

Zur Begründung von Straßenneubau (Filderauffahrt und Rosensteintunnel) und des Ausbaus der Neckarschleusen werden vollkommen aus der Luft gegriffene Zuwachszahlen im Güterverkehr in der Größenordnung von 70 bis 170 % bis zum Jahre 2025 aufgeführt. Tatsächlich ist der wasserseitige Schiffsgüterumschlag am Stuttgarter Hafen zwischen 1980 und 2010 von 1,8 Mio Tonnen auf weniger als 1,1 Mio Tonnen gefallen. Daher rührt auch die angesprochene Umnutzung des Hafengeländes. Der frühere Ölhafen ist beispielsweise zugunsten eines Logistikgebäudes zugeschüttet worden.

Die im Verhältnis zur Bahn vergleichsweise schlechte Umweltbilanz und das geringe Innovationspotential hinsichtlich Nachhaltigkeit des Schiffsgüterverkehrs rechtfertigen den teuren Ausbau des Neckars nicht. Zudem ist die Fahrt zwischen Stuttgart und Mannheim mit dem Schiff um mehr als 30 % länger als mit der Bahn. Angesichts knapper Kassen hat auch das Bundesverkehrsministerium inzwischen Zweifel daran, dass sich der Ausbau der Neckarschleusen mit Kosten von rund 300 Mio € überhaupt lohnt.

### Zu Ziffer 6.8, Flughafen:

Das Fliegen gehört zu den klimaschädlichsten Verkehrsarten; dies betrifft insbesondere Inlandsflüge, die ein Drittel der Flüge am Stuttgarter Flughafen ausmachen. Deshalb muss es Ziel sein, das Flugverkehrsaufkommen zu reduzieren, mindestens kein weiteres Wachstum zuzulassen und Flugverkehr soweit wie möglich auf verträglichere Verkehrsmittel wie die Bahn zu verlagern. Die Flughafen Stuttgart GmbH strebt dagegen höhere Profite durch weiteres Wachstum an; mit Realisierung von Stuttgart 21 sollen beispielsweise bis zu 1,5 Mio zusätzliche Fluggäste (ca. 15 %) gewonnen werden.

Wir fordern deshalb, als Ziele im Verkehrsentwicklungsplan festzuschreiben:

- keine weitere Lärmbelastung im Umfeld des Flughafens
- keine weiteren Schadstoffemissionen durch Flugzeuge
- keinen zusätzlichen Flächenverbrauch auf den Fildern, insbesondere keine Westererweiterung und keine zweite Startbahn
- die Landegebühren nach Umweltbelastung zu staffeln

Die ÖPNV-Anbindung der Fildern und des Flughafens bzw. auch der Messe kann verbessert werden durch längere Bedienungszeiten, eine Express-S-Bahn mit Halt in Stuttgart-Vaihingen und durch Schnellbusse zwischen Tübingen - Flughafen - Stuttgart.





Klima- und  
Umweltbündnis  
Stuttgart



### Zu Ziffer 7, ÖPNV:

Übereinstimmendes Ziel ist es, den ÖPNV als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr auszubauen. Dies heißt, dass auch zu Schwachlast- und Nachtzeiten und auch in Siedlungsrandbereichen eine Minimalbedienung erfolgen muss. Inwieweit hier differenzierte Bedienungsformen (Ortsbusse, Anrufverkehre, Taxis) einzusetzen sind, sollte nicht nur an betriebswirtschaftlichen Kriterien, sondern vor allem an ökologischen Kriterien gemessen werden. Diese Vorgaben hat die Stadt Stuttgart im Nahverkehrsplan zu machen /Ein Hinweis gibt das Kapitel: Ausbau des Nachtverkehrs VEK S.7-10/.

ÖPNV als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr heißt auch, dass dieser auch für sozial Schwache bezahlbar ist. Die Nutzung von Bus und Bahn muss auch im Nahbereich unter den variablen Kosten für die Autonutzung liegen. Die Umrüstung aller ÖPNV-Fahrzeuge (Bahnen, Busse, Taxis) auf Antriebe mit regenerativer Energie sollte bis zum Zieljahr 2020 erfolgen.

### Zu Ziffer 7.5, Stuttgart 21:

Wir lehnen das Projekt „Stuttgart 21“ ab, weil die enormen Kosten in keinem Verhältnis zu einem sehr geringen Nutzen und vielen Nachteilen stehen. Insbesondere wird

- die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs nicht erhöht, sondern auf Dauer beschränkt,
- die Möglichkeit eines integralen Taktfahrplanes ausgeschlossen,
- der Bahnbetrieb störanfälliger als im Kopfbahnhof mit 16 Gleisen,
- die heute barrierefreie, ebene Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen aufgegeben und ein Zugang nur mit Rolltreppen und Aufzügen möglich,
- der energetische Aufwand bei einem tiefgelegten Bahnhof deutlich höher sein als bei dem oberirdischen Kopfbahnhof. Stuttgart 21 bringt ökologisch nur Nachteile.

Mit einem Bruchteil der Kosten kann der vorhandene Kopfbahnhof ausgebaut und die Anbindung an die Fildern verbessert werden. Ein Großteil der Fläche der Teilgebiete A1, C1, C2 und B kann auch beim Konzept K 21 für Städtebau und Parkerweiterung genutzt werden.

### Zu Ziffer 7.5, S-Bahn-Ausbau:

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes regen wir an, das Konzept „tangens“ des VCD Stuttgart - im VEK als T-Spange bezeichnet - mit einer Bahnverknüpfung von Bad Cannstatt nach Feuerbach bzw. an die Gäubahnstrecke mit Nachdruck zu verfolgen. Damit kann nicht nur die überlastete Stammstrecke Hauptbahnhof - Schwabstraße entlastet werden, es werden mit geringem Kostenaufwand tangentielle S-Bahn-Verbindungen möglich, u.a. auch mit Einbindung der Gäubahntrasse. Die Stadt Stuttgart muss sich für dessen Berücksichtigung im neuen Regionalverkehrsplan des Verbands Region Stuttgart nachdrücklich einsetzen. (Der VCD und KUS haben diesbezüglich auch ein Gespräch mit der Regionalpräsidentin Wopperer geführt, die sich gegenüber dem „tangens-Konzept“ aufgeschlossen zeigte.)



Klima- und  
Umweltbündnis  
Stuttgart



### **Zu Ziffer 7.5, Ergänzungen des Busnetzes:**

Wir schlagen vor, Schnellbuslinien vor allem im Berufsverkehr einzusetzen und diesen in den Hauptzufahrten nach Stuttgart abschnittsweise eigene Fahrspuren zu Lasten des Individualverkehrs bei vorhandenen mehrspurigen Zufahrten anzubieten (Beispiele sind die B 10 Leonberger Straße, die B 27 Degerloch, die B 10 Neuwirtshaus).

### **Zu Kapitel 8, Radverkehr:**

Mit dem Radverkehrskonzept wurde ein großer Schritt zur Verbesserung der Radinfrastruktur gemacht. Es kommt jetzt darauf an, die vielen aufgeführten unterstützenswerten Maßnahmen rasch umzusetzen.

Soll das Radfahren in Stuttgart zu einem wesentlichen Bestandteil des Verkehrs werden und auch den Kfz-Verkehr teilweise ersetzen, muss letzterer entschleunigt und mit dem Radverkehr verträglich abgewickelt werden. Innerstädtisch müssen alle Straßen für den Radverkehr geöffnet und ohne Gefahr befahrbar gemacht werden. Von daher begrüßen wir ausdrücklich die Aktion der Stadt Stuttgart „Mit dem Rad zur Schule“.

Zum anderen ist die Nutzung des Fahrrads nur zum geringen Teil abhängig von vorhandener Radinfrastruktur. Wesentliche Bedingung ist eine entsprechende Fahrradkultur, ein entsprechendes Fahrradbewusstsein. Diese Fahrradkultur muss schon bei Jugendlichen entwickelt werden. Den Schulen kommt daher eine zentrale Rolle zu. So sollte neben der Werbung fürs Radfahren auch die positiven Beispiele und positiven Wirkungen herausgestellt werden.

Zur Vereinfachung der kontinuierlichen Nutzung soll eine Fahrrad-Stellplatzverordnung für alle öffentlichen und privaten Bereiche geschaffen werden. Bei Neubauten müssen ausreichend und gut erreichbare Abstellanlagen vorgeschrieben werden.

Ein dritter wichtiger Faktor für das Radfahren ist die Wetterabhängigkeit. Es geht darum, dass die Radwege immer befahrbar sind und dass die Räder selbst einen Watterschutz bieten. Ein Impuls-Projekt könnte z.B. die Förderung wettergeschützter - auch elektrisch unterstützter - Räder sein.

### **Zu Kapitel 9, Fußgänger:**

Die Bewegungsfreiheit des Fußgängers wird durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs eingeschränkt. Ziel muss es sein, durch sichere Wege und Flächen dem Fußgänger wieder das Vorrecht zu geben. Rechtlich ist dies möglich durch Ausweitung der Gehbereiche und Fußgängerzonen, durch verkehrsberuhigte Bereiche, durch Zebrastreifen. Auch das Modell der Begegnungszone, welche es in der Schweiz und Frankreich gibt, beinhaltet das Vorrecht des Fußgängers. Über ein Netz bevorzogter Verbindungen sollten alle wichtigen Einrichtungen der Quartiere miteinander verknüpft werden. Wenn an Querungsstellen keine Zebrastreifen möglich sind, müssen Signalanlagen mit kurzen Anforderungszeiten und ohne Zwischenhalte auf Mittelinseln angeboten werden.



Klima- und  
Umweltbündnis  
Stuttgart



Um die Belange der Fußgänger wieder stärker zu berücksichtigen, sollte die Stelle eines Fußgängerbeauftragten eingerichtet werden.

### Zu Kapitel 10, Ausblick 2030:

Den hier angesprochenen Weg der Stadt Stuttgart zur nachhaltigen Mobilität möchten wir ausdrücklich unterstützen. Auch wir sehen, dass sich die Rahmenbedingungen bis zum Jahr 2030 verändern werden. Das Ziel ist: Weniger Verkehr bei Erhalt der notwendigen Mobilität - und dies bei einer möglichst umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsabwicklung.

Stellt man dem Entwurf des VEK, welches das Verkehrsaufkommen im MIV mindern sollte, die konkreten Maßnahmen im Verkehrsbereich gegenüber, so wird deutlich, dass entgegen diesem Ziel die größten Investitionen in den Straßenbau und in Stuttgart 21 fließen: Allein die prioritären Maßnahmen im MIV wie Rosensteintunnel, Leuzetunnel, Ausbau der Heilbronner Straße bis Friedrichswahl, welche insgesamt nur der Beschleunigung und Vermehrung des Kfz-Verkehrs dienen, verursachen Kosten in Höhe von ca. 300 Mio Euro. Und der wirkliche Anteil, den die Stadt Stuttgart am Projekt „Stuttgart 21“ finanziert, liegt bei über 660 Mio Euro\* (ohne Folgekosten wie Schulneubau u.ä. in Höhe von ca. 500 Mio €) - ohne Zusatznutzen für den öffentlichen Verkehr.

\*Kostenrechnung für Stuttgart 21 aus dem Haushalt der Stadt Stuttgart:

239 Mio € offizieller Anteil

280 Mio € erlassene Zinsen an Bahn

119 Mio € Anteil Stuttgart über Flughafen

26 Mio € Anteil Stuttgart an Region

664 Mio €

nicht eingerechnet sind die 459 Mio € für den Grundstückskauf an Bahn

Dagegen fallen die vorgesehenen 10 Mio Euro zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts fast nicht ins Gewicht. Gleiches gilt für die prioritären Maßnahmen beim Fußgängerverkehr, wo doch durch beide - Fußgänger und Radfahrer - künftig fast die Hälfte der Wege in Stuttgart zurückgelegt werden sollen.

Nach einer Untersuchung von ICLEI aus dem Jahr 2000 finanziert die Stadt Stuttgart den MIV mit 84 Mio € pro Jahr, den ÖPNV mit 55 Mio €, den Radverkehr mit 3 Mio € und den Fußverkehr mit gut 11 Mio € /fairkehr 1/2005 Seite 14/. Diese Zahlen werden heute in der Größenordnung ähnlich sein, sicher mit einem vermindertem Anteil des ÖPNV und aktuell einem etwas höherem Anteil des Radverkehrs. Die Zahlen zeigen, dass im Verkehrsbereich nach wie vor der Schwerpunkt auf den umweltschädlichen, nicht nachhaltigen Kfz-Verkehr gesetzt wird. Es wäre zu wünschen, dass mit der Umsetzung des VEK die Verhältnisse in Richtung auf eine ökologische Mobilität hin verändert werden.



Klima- und  
Umweltbündnis  
Stuttgart



### **Ergänzung:**

#### **Positives Beispiel: Tübinger Konzept für eine nachhaltige Mobilität im Jahr 2030**

Die Stadt Tübingen will den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Straßenverkehr bis zum Jahre 2030 entsprechend den bundesweiten Klimazielen senken. Zusammen mit der Universität Kaiserslautern wurde dazu ein Konzept erarbeitet, nach dem 52 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 eingespart werden. Ein Teil der Emissionsminderung wird durch sparsame Automotoren erreicht, ein anderer Teil durch die Reduzierung von Fahrten und durch die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den öffentlichen Nahverkehr und auf das Fahrrad. Während im Binnenverkehr heute nur etwa ein Viertel aller Fahrten mit dem Kfz gemacht werden, sind es im Ziel- und Quellverkehr von Tübingen etwa drei Viertel. Deshalb zielen die Maßnahmen vor allem darauf ab, diesen Ziel- und Quellverkehr auf Busse und Bahnen zu verlagern, indem das Schienennetz ausgebaut wird, zusätzliche Haltestellen angeboten werden und der Zubringerverkehr verbessert wird. Mit vier Leitprojekten wird das Programm angestoßen:

1. Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof, ausgestattet auch mit einem Mobilitätsberater.
  2. Mobilitätsmanager zum Aufbau der Angebote im betrieblichen Mobilitätsmanagement.
  3. Die Innenstadt soll ein Modell für eine nachhaltige Mobilität werden.
  4. Fahrradstadt Tübingen mit Ausbau der Infrastruktur und teilweise Vorrang vor Autos.
- Der Gemeinderat hat einen Beschluss über die Leitziele für die künftige Entwicklung gefasst. Ein Beirat, in dem auch das Umweltbundesamt mitwirkte, begleitete das Projekt. In Workshops wurde die Öffentlichkeit beteiligt und Kontakte zu Unterstützern für die Umsetzungsphase geknüpft. Der Klimaschutzbeauftragte ist der Projektleiter, der zusammen mit in- und externen Mitgliedern die Steuerungsgruppe lenkt. So sind auch die Umsetzung der Maßnahmen und ihre Wirkung überprüfbar.

**Für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Stuttgart e.V.:**

**Christoph Link, Vaihinger Landstraße 50, 70195 Stuttgart Telefon (07 11) 699 37 56**

**Für das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS):**

**Manfred Niess, Kernerstraße 22 B, 70182 Stuttgart Telefon (0711) 29 70 82**