

ARGE NORD-OST

Gemeinnütziger Verein für den Erhalt der Freiflächen zwischen Kornwestheim, Zuffenhausen, Zazenhausen, Mühlhausen, Aldingen, Neckarrems, Oeffingen, Schmidlen, Fellbach und Waiblingen

17.7.2018

Der neue Regionalverkehrsplan: Straßenbaupläne des Verbands Region Stuttgart beschleunigen Klimaerwärmung und Artensterben

Am 18.7.2018 wird die Regionalversammlung aller Voraussicht nach mehrheitlich dem neuen Regionalverkehrsplan (RVP) zustimmen. Auch wenn die Planer des VRS nicht müde werden zu verkünden, dass damit die Wende hin zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik in der Region Stuttgart eingeleitet würde („Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität“), ist faktisch das Gegenteil der Fall.

Weiter so statt zukunftssicherer Mobilität

Der Verband Region Stuttgart (VRS) löst mit dem vorgelegten Entwurf die Verkehrsprobleme der Region nicht, sondern schreibt sie fort und verschärft sie. Statt eine spürbare Verkehrswende weg vom motorisiertem Individualverkehr (MIV) hin zum Umweltverbund (Fußgehen, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr) einzuleiten, sollen nach den Vorstellungen des VRS Straßenbauten mit einem Investitionsvolumen von mehreren Milliarden Euro geplant und möglichst zeitnah finanziert und umgesetzt werden.

Heute schon hat die Region Stuttgart eines der dichtesten Straßennetze weltweit. Und wie in allen vergleichbaren Ballungsräumen gibt es auch in der Region Stuttgart Staus auf den Straßen, besonders in den Hauptverkehrszeiten. Was allerdings weniger an fehlenden Straßenverbindungen liegt, sondern vielmehr an der Tatsache, dass in fast jedem der für vier bis fünf Personen konstruierten Pkw nur eine Person sitzt. Trotzdem sollen nach dem Willen des VRS hunderte Straßenkilometer in der Region neu- und ausgebaut werden.

Der Nordostring schafft viele zusätzliche Umwelt-Probleme

Ein Paradebeispiel für die verfehlte Verkehrsplanung des RVP stellt der Nordostring Stuttgart dar. Diese neue Autobahn, die im Norden die Umweltzone Stuttgart durchfahren soll, ist eine Straßenplanung, bei deren Verwirklichung mit sehr starken Umweltschäden gerechnet werden muss. Wertvolle Ackerflächen würden zerstört, die Bewirtschaftung der verbleibenden Flächen durch die Landwirtschaft erschwert. Unersetzbare Naherholungsflächen für über hunderttausend Einwohner der Region würden stark verlärmert und mit Abgasen belastet.

Der vom Nordostring betroffene Bereich ist zudem einer der letzten Lebensräume/Rückzugsräume einiger mittlerweile akut vom Aussterben bedrohter Tierarten wie dem Rebhuhn. Die geplante Zerschneidung durch den Nordostring würde sich sehr nachteilig auf diese Arten auswirken und das Artensterben beschleunigen.

Der Nordoststring würde das Klima massiv schädigen

Gleichzeitig ist der 4-streifige Nordoststring die Straßenplanung von allen im RVP enthaltenen Planungen, die mit Abstand am meisten neuen Straßenverkehr erzeugen würde. Der 4-streifige Nordoststring würde dadurch selbst nach den Aussagen des VRS jeden Tag zusätzlich 18 Tonnen des klimaschädlichen Treibhausgases CO₂ erzeugen. Trotzdem fordert der RVP den Nordoststring mit höchster Dringlichkeit.

Und trotz gleichzeitiger, teurer Förderung des Öffentlichen Verkehrs steigt so die Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr sogar weiter an. So lassen sich die zum Schutz des Klimas notwendigen CO₂-Minderungen im Verkehr nicht erreichen.

Die Planer des VRS haben die Dynamik des Klimawandels nicht verstanden

Die ARGE Nord-Ost hat, zusammen mit vielen anderen, bereits vor über einem Jahr in ihrer Stellungnahme zum Entwurf des RVP auf die schädliche Wirkung dieses Fachplans auf das Klima hingewiesen. Hierzu hat der VRS nun geantwortet:

„Hinsichtlich des Problemfeldes Klimaerwärmung ist anzumerken, dass mit Hilfe der Maßnahmen des Szenarios G im Zeitraum 2010 – 2025 ein Rückgang der CO₂-Emissionen um ca. 18 %, also etwa 1,2 % / a, erreicht werden kann. Diese jährliche Reduktion liegt über dem Wert, der für die Einhaltung des Reduktionszieles des Bundes im Verkehrssektor von - 40 % zwischen 1990 und 2030 notwendig wäre (ca. 1,0 % / a). Die Vorgaben des Bundes zum Klimaschutz werden mit den zentralen Maßnahmen des Regionalverkehrsplanes somit eingehalten.“

Fakt ist jedoch, dass die CO₂ Emissionen des Verkehrs von 1990 bis heute – 2018 – nicht ab, sondern sogar noch zugenommen haben. Selbst wenn sie gleichgeblieben wären, hätten wir heute nur noch 12 Jahre, um das für 2030 von der Bundesregierung vorgegebene Reduktionsziel von – 40 % zu erreichen. Zudem tragen die in den letzten Jahren zuviel erzeugten Treibhausgase bereits zur Erderwärmung bei. Je Jahr müssen daher im Verkehr zukünftig deutlich mehr als 3 % CO₂ eingespart werden, 1 % CO₂ je Jahr sind viel zu wenig und führen direkt in die Klimakatastrophe. Die starken Regenfälle mit den dadurch verursachten Überschwemmungen der letzten Zeit sollten uns eine Warnung sein.

Hinzukommt, dass in dem vom VRS angestrebten Szenario G viele Maßnahmen, die angeblich CO₂ einsparen, sehr vage sind. Gleichzeitig ist der in hohem Maße zusätzlich CO₂ erzeugende 4-streifige Nordoststring nicht enthalten, obwohl er im RVP mit höchster Dringlichkeit gefordert wird.

Doch mit Rechenricks lässt sich das Klima nicht schützen. Hierzu sind tatsächlich drastische Senkungen des CO₂ Ausstoßes notwendig. Der neue Regionalverkehrsplan leistet dies nicht und ist daher kein Beitrag zum Klimaschutz.

Die ARGE Nord-Ost fordert daher einen Regionalverkehrsplan, der wirksam zum Klimaschutz beiträgt und die vom Verkehr stammenden Treibhausgase bis 2030 halbiert. Verkehrserzeugende Straßenneubauten wie der Nordoststring oder die Filderauffahrt haben in einem solchen Plan keinen Platz mehr. Sie belasten die Menschen und zerstören die Umwelt, ohne die Verkehrsprobleme der Region Stuttgart lösen zu können. Diese können nur gelöst werden, wenn spürbare Anteile der Verkehrsleistung vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel, aber auch auf Rad- und Fußverkehre verlagert werden.