

ARGE NORD-OST

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

ARGE Nord-Ost e. V. - Franklinstr. 42 - 70435 Stuttgart

An den Verband Region Stuttgart
regionalverkehrsplan@region-stuttgart.org

Stuttgart, 9.12.2022

Stellungnahme der ARGE Nord-Ost e.V. zur kurzfristigen Ergänzung des Regionalverkehrsplan Region Stuttgart (Stand der Änderungen 15.8.2022)

Der Verband Region Stuttgart (VRS) hat den Klimaschutz verschlafen

Der am 18.7.2018 von der Regionalversammlung beschlossene Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart (RVP) war schon am Tag seiner Verabschiedung eine rückwärtsgewandte Planung entgegen aller Erfordernisse zur Daseinsvorsorge, zum Schutz der Bevölkerung, des Klimas und anderer natürlichen Ressourcen. Statt die natürlichen Lebensgrundlagen, und damit Wohlstand und Attraktivität der Region zu bewahren, hat der VRS mit seinem RVP weitere Verschlechterungen geplant. Schon 2018 wäre daher eine gründliche Überarbeitung des RVP notwendig gewesen.

Vor allem in Bezug auf den Klimaschutz, den Flächenschutz und die Erhaltung der Biodiversität sind die Versäumnisse des Verbandes Region Stuttgart erheblich und teilweise schon nicht mehr reparabel. Der VRS hat dadurch kommende Generationen schwer belastet.

Die kurzfristige Ergänzung des RVP wird vom VRS mit der hohen Dynamik und unvorhersehbaren Änderungen auf dem Gebiet der Mobilität und des Klimaschutzes begründet. Es mag sein, dass diese Änderungen für den VRS nicht vorhersehbar waren, für Bürger, selbst mit nur geringem Interesse am Zeitgeschehen, waren sie es sehr wohl. Die Klimaerwärmung ist seit 40 Jahren ein breit diskutiertes Thema, Artenschutz und Flächenverbrauch noch viel länger.

Auch der überarbeitete Regionalverkehrsplan (RVP) löst keine Zukunftsprobleme

Angesichts der rasch voranschreitenden Klimakatastrophe sah sich jetzt aber selbst der VRS genötigt, den RVP in Hinblick auf den Klimaschutz zu überarbeiten. Die dabei vom VRS vorgeschlagenen Ergänzungen des RVP werden aber den Ansprüchen, die an eine zukunftsfähige Überarbeitung zu stellen sind, nicht einmal ansatzweise gerecht.

In seiner eigenen Zielsetzung zeigt der ergänzte RVP nach wie vor, dass der Klimaschutz beim VRS weiterhin an letzter Stelle steht. (1.2 Zielsetzungen und Inhalte) Andere Ziele, wie beispielsweise angemessenem Zeit- und Kostenaufwand für die Mobilität (bei freier Wahl der Verkehrsmittel versteht sich) hält der VRS demnach für wichtiger als den Schutz der

natürlichen Lebensgrundlagen durch den Schutz des Klimas, aber auch der Ernährungssicherheit durch Schutz von wertvollen Ackerböden.

Der VRS berechnet CO2 Emissionen falsch: Neue Straßen erzeugen neuen Verkehr

Was das angeblich durchgeführte „Climate Proofing“ betrifft, so beruhen die CO2 Abschätzungen – soweit sie überhaupt durchgeführt wurden und nachvollziehbar sind – auf fehlerhaften Verkehrszahlen. Selbst das im RVP berechnete, bescheidene und zur Erreichung der Klimaziele viel zu niedrige CO2-Minderungspotential des Szenario G ist falsch berechnet. In der Realität werden keine Einsparungen dadurch erzielt, sondern zusätzliche CO2-Emissionen erzeugt. Die Planer des RVP unterschätzen u.a. systematisch den durch den Straßenbau neu induzierten Verkehr, wodurch auch die zusätzlichen CO2-Emissionen neuer oder ausgebauter Straßen stark unterschätzt werden. Zum induzierten Verkehr durch Straßenaus- und -neubau haben wir und andere Verkehrsexperten mittlerweile so viel geschrieben, dass das Wissen darüber auch beim VRS als bekannt vorausgesetzt werden kann. Es sollte selbstverständlich sein, dass die CO2-Mehrbelastung, die bei der Umsetzung des RVP entsteht, vom VRS nachvollziehbar und wissenschaftlich korrekt dargelegt wird

Vollkommen unverständlich und grotesk ist der aufgeführte Vergleich der angeblichen Reduktionswirkung des Szenario G aus dem RVP mit den CO2-Minderungszielen des Bundes. Bis heute hat im Verkehrssektor - die Corona bedingten Sondereffekte der Jahre 2020 und 2021 unberücksichtigt - keine Reduktion der CO2-Emissionen gegenüber dem Jahr 1990 stattgefunden. Die Landesregierung wird jedoch beim Verkehr bis 2030 eine CO2-Minderung von mindestens 55 % und bis 2040 Klimaneutralität fordern. Es ist ganz offensichtlich, dass auch der überarbeitete RVP und das Szenario G nicht ansatzweise in der Lage sind, diese Minderungsziele zu erreichen.

Öffentlicher Verkehr entlastet nicht automatisch das Klima

Sämtliche ab S. 84 aufgelisteten Fördermaßnahmen des Öffentlichen Verkehrs (Pull) sind keine Maßnahmen zum Klimaschutz, sondern erhöhen die Klimabelastung durch den Verkehr zusätzlich. Es gibt u.W. keine Untersuchung, die belegt, dass durch einseitige ÖV-Förderung Kfz-Fahrten in nennenswertem Umfang auf diesen verlagert werden. Einseitige Förderungen des ÖV kannibalisieren stattdessen primär den Fuß- und Radverkehr bzw. erzeugen häufigere und längere Fahrten im ÖV. Zudem haben viele Fördermaßnahmen im ÖV einen viel zu langen Umsetzungszeitraum, um rechtzeitig die notwendige Klimaschutzwirkung zu entfalten. Erst in Begleitung spürbarer restriktiver Maßnahmen (Push) für den Kfz-Verkehr, kann der ÖV einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Die Verkehrsmittelwahl im Tagesgang belegt diese Aussage. Während großer Zeiträume des Tages, den sog. Schwachlastzeiten, weist zumindest der ÖPNV eine sehr geringe Auslastung aus, so dass jeder Fahrgast einen Sitzplatz bekommt und die Fahrzeuge pünktlich sind. Trotzdem ist gerade in diesen Zeiten der Anteil des Pkw am Modal-Split höher als im Berufsverkehr, in dem die Fahrzeuge des ÖV oft überfüllt sind. In diesen Schwachlastzeiten könnte der ÖV ohne einen Cent neuer Investitionen leicht erhebliche Anteile des Pkw-Verkehrs übernehmen. Da es aber an den entsprechenden Push-Maßnahmen fehlt, steigen die Autofahrer nicht auf den ÖV um.

Entscheidend für den Klimaschutz sind Restriktionen für den Kraftfahrzeugverkehr

Viel wirksamer und wichtiger für die Verlagerung von Fahrten weg vom Auto hin zum ÖV sind daher spürbare „Push Maßnahmen“. Will man weniger Kfz-Verkehr, sind diese vorrangig, zumindest aber zeitgleich mit Fördermaßnahmen für den ÖV durchzuführen.

Wirksame und verbindliche „Push-Maßnahmen“ beim motorisierten Individualverkehr fehlen aber weitgehend im RVP. Es wurde noch nicht einmal die Liste der „Straßenverkehrsmaßnahmen höchster Dringlichkeit“ gekürzt. Straßenbau ist kein Beitrag zum Klimaschutz, durch die damit verbundene Beschleunigung des Kfz-Verkehrs erzeugt man zwingend eine deutliche Steigerung des CO2-Ausstoßes. Will man die CO2-Mengen im Verkehrssektor senken, müsste man das Gegenteil tun: den Kfz-Verkehr durch Straßenrückbau entschleunigen.

Radschnellwege nur außerorts und nur auf vorhandenen Kfz-Spuren

Für die Förderung des Radverkehrs halten wir die neu aufgenommenen Radschnellwege für einen Irrweg. Sie sind in dieser Form nicht notwendig und teilweise sogar kontraproduktiv. Radschnellwege verursachen außerhalb von Ortschaften oft Neuversiegelungen, und in den Ortschaften konkurrieren sie mit dem Fußverkehr um den knappen Platz. Teilweise geht diese Konkurrenz auch über Ortschaften hinaus, wie der Radschnellweg zwischen Stuttgart und Böblingen zeigt. Zudem haben auch Radschnellwege eine Zerschneidungswirkung und sind nur für eine kleine Minderheit der Radfahrenden nützlich und benutzbar (fahren Sie mal mit kleinen Kindern auf einem Radschnellweg!). Radverkehr muss überall gut und sicher möglich sein. Wenn man den Radverkehr fördern will, sind daher Maßnahmen wie max. Tempo 30 in den Ortschaften und Beseitigung lokaler Gefahrenstellen durch Wegnahme von Straßenflächen des Autoverkehrs viel wirksamer und bei deutlich geringerem Kostenaufwand schneller realisierbar. Sofern trotzdem noch Radschnellwege geplant werden sollten, dann nur außerhalb geschlossener Ortschaften und auf bestehenden Kfz-Fahrbahnen.

Flugverkehr minimieren

Flugverkehr ist besonders klimaschädlich, da dabei sehr weite Strecken zurückgelegt und CO₂ direkt in die besonders sensiblen, hohen Luftschichten eingebracht wird. Insofern ist der starke Einbruch der Passagierzahlen während der Corona-Pandemie als wertvoller Beitrag zum Klimaschutz zu begrüßen. Dieser Entlastungserfolg für das Klima lag allerdings außerhalb des Verantwortungsbereichs des VRS. Die Maßnahmen des RVP hingegen waren und sind in erster Linie die bessere Anbindung des Flughafens (Expressbusse, Verlängerung U6 usw.). Diese Maßnahmen aber sind allesamt geeignet, die Anzahl der Fluggäste und damit den Ausstoß von klimaschädlichen CO₂ zu erhöhen. Sie sind somit kontraproduktiv für das Bemühen um den Klimaschutz.

Der Regionalverkehrsplan gefährdet die Zukunftsfähigkeit der Region Stuttgart

Für den VRS war und ist nicht die Lösung der Zukunftsprobleme Maxime seines Handelns im Rahmen des RVP, sondern die weitere Förderung des Automobils. So stellt auch der ergänzte Regionalverkehrsplan keine Lösung für die Probleme in der Region Stuttgart dar, sondern vergrößert diese weiter und schreibt sie in die Zukunft fort. Damit wird der Verband Region Stuttgart selbst zu einem Risiko für die Zukunftsfähigkeit der Region Stuttgart.

Stopp des Straßenbaus ist unverzichtbar für den Schutz des Klimas

Wesentlich für eine zukunftsfähige Region sind stattdessen im Verkehrssektor:

- Stopp des Straßenneu- und -ausbaus;
- Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten;
- Mutige Förderung des Langsamverkehrs;
- Push and pull: Ausbau des ÖV nur in Kombination mit Restriktionen im MIV.

Diese Punkte und entsprechende Maßnahmen hierfür sind in den RVP aufzunehmen.

Wir fordern den Verband Region Stuttgart auf, einen Regionalverkehrsplan vorzulegen, mit dem die Klimaschutzziele der Landes- und der Bundesregierung zumindest eingehalten werden können. Darüber hinaus müssen aber auch die Belange des Arten- und Flächenschutzes (Ernährungssicherheit) deutlich mehr beachtet und gegenüber wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen priorisiert werden.

Stuttgart, 9.12.2022

Joseph Michl, Vorsitzender