

PRO BAHN e.V.
Regionalverband Region Stuttgart
Christian Petersohn
Ödheimer Str. 8
70437 Stuttgart



Verband Region Stuttgart
Kronenstr. 25
70174 Stuttgart

Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. zum Regionalverkehrsplan

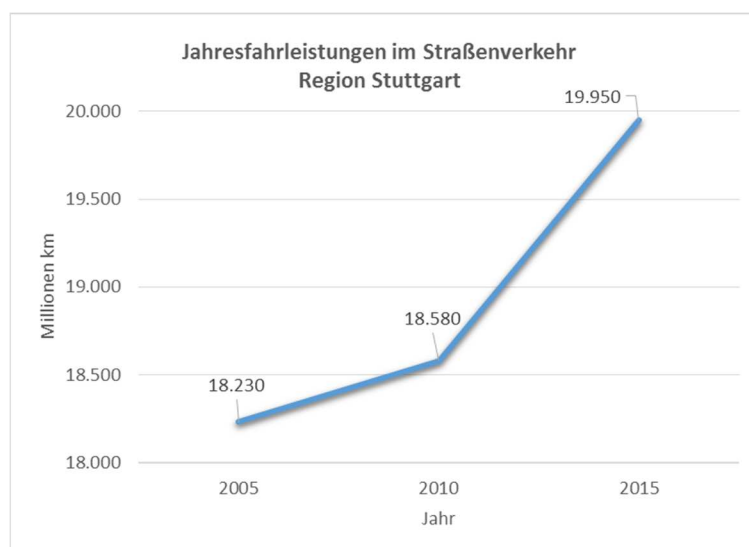
Der Fahrgastverbands PRO BAHN in der Region Stuttgart bedankt sich für die Möglichkeit der Beteiligung am Regionalverkehrsplan und möchte dazu im Folgenden Stellung nehmen.

Vorbemerkung

Der Regionalverkehrsplan wird zu einem Zeitpunkt verabschiedet, an dem bereits die Hälfte seiner Laufzeit verstrichen ist. Dadurch ist ein Teil seiner Inhalte bereits überholt und es bleibt nicht mehr viel Zeit, die Ziele zu erreichen. Wir haben den Plan kritisch durchgelesen, um auf Fehlentwicklungen aufmerksam zu machen und machen Vorschläge, welche Schwerpunkte aus unserer Sicht anders gesetzt werden müssen.

Verkehrsentwicklung wird unterschätzt

Beim Vergleich der Verkehrsentwicklung im Bezugsszenario des Plans mit der tatsächlichen Entwicklung in den ersten fünf Jahren zeigt sich, dass die Zuwächse im MIV viel höher sind, als im Plan prognostiziert. Zwischen 2010 und 2015 kam es zu einer Zunahme um 7,4% und damit bereits zu einem größeren Zuwachs als für 2025 (6,2 %) errechnet wurde (siehe Grafik 1).



Grafik 1: Jahresfahrleistungen im Straßenverkehr der Region Stuttgart (Pkw), Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Regionaldaten

Auch im Schienenpersonenverkehr gibt es eine starke Fahrgastzunahme zwischen 2010 und 2016:

	2010	2016	Zunahme
Regionalzug	128.000	153.000	19,5%
S-Bahn	329.000	382.000	16,1%

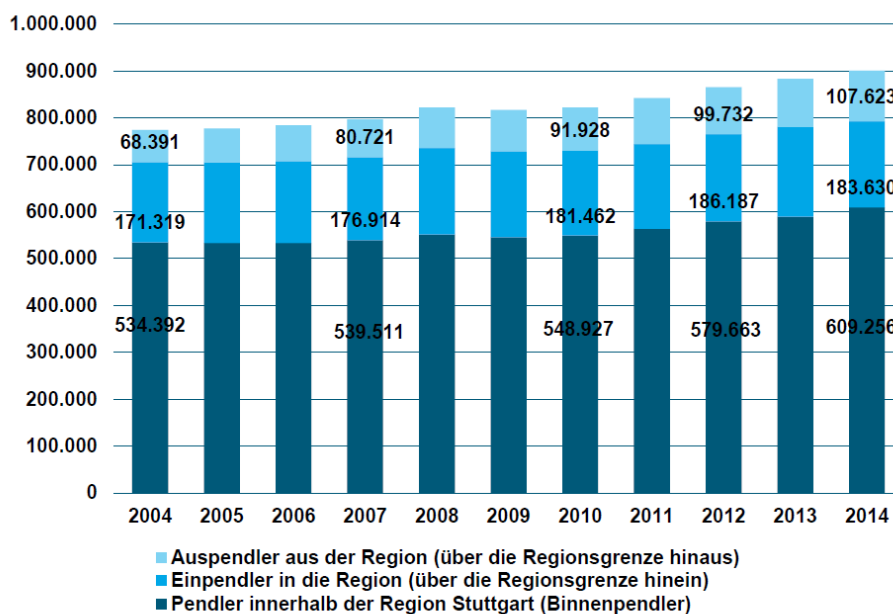
Tabelle: Beförderte Personen pro Tag im VVS, Quelle: VVS Verbundberichte

Sie ist bei Regionalzügen größer als bei der S-Bahn und liegt wesentlich höher, als im Regionalverkehrsplan für 2025 im ÖV prognostiziert. Dort wird für die Anzahl an motorisierten Wegen vom Analysejahr zum Bezugsszenario im ÖV nur ein Anstieg um 9,4 % vorhergesagt (Seite 49). Die Daten des Plans sind also bereits jetzt überholt und sind damit für eine Beurteilung der weiteren Entwicklung untauglich.

Pendler machen nicht an der Regionalgrenze Halt

Der Plan beschränkt sich auf die Mobilität in der Region Stuttgart und vernachlässigt dabei einen wichtigen Teil der Verkehrsströme in der Metropolregion. Eine Darstellung des VRS zeigt, dass 32% der Pendler von bzw. in die Nachbarregionen pendeln.

Abbildung 22: Pendlerbewegungen



© VRS 2016, Quelle: Bundesagentur für Arbeit.

Grafik 2: Pendlerbewegungen in der Region, Quelle: Regionalentwicklungsbericht 2016, VRS¹

Fast 300.000 Ein- und Auspendler in der Region fallen durch das Raster des Tarifsystems der Verkehrsverbände und haben kein adäquates Tarif-Angebot im ÖV, da der Start oder das Ziel ihres täglichen Arbeitswegs jenseits der Grenzen des VVS liegen. Der geplante Landestarif ist nur für Einzelfahrten vorgesehen und die Addition von zwei Verbundtickets und gegebenenfalls noch des DB-

¹ [https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=tx_nawsecured1&u=0&g=0&t=1791254893&hash=11a2dd9eaa1d92ed2cc32aa7c5a6bf19cf22f452&file=fileadmin/regionstuttgart/04 Informationen und Download/04 01 Veroeffentlichungen/04_04_02 Berichte/Regionalentwicklungsbericht_2016.pdf](https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=tx_nawsecured1&u=0&g=0&t=1791254893&hash=11a2dd9eaa1d92ed2cc32aa7c5a6bf19cf22f452&file=fileadmin/regionstuttgart/04%20Informationen%20und%20Download/04%20Veroeffentlichungen/04_04_02_Berichte/Regionalentwicklungsbericht_2016.pdf)

Tarifs ergibt Fahrkosten, die gegenüber dem PKW nicht konkurrenzfähig sind. Mit Einführung des Metropolexpress-Netzes wird das Angebot in der Metropolregion verbessert, aber bei den Tarifen wird die Kirchturmpolitik mit vielen kleinen Verbänden beibehalten und den potenziellen Fahrgästen ein attraktiver Tarif für ihren Weg zur Arbeit verwehrt. Für den Landkreis Göppingen wurde immerhin auf der Schiene eine Integration in den VVS erreicht, allerdings fehlt im Regionalverkehrsplan das Ziel einer Vollintegration. Andere benachbarte Städte, die nicht zur Region Stuttgart gehören, aber wie Göppingen innerhalb eines 40-km Radius um Stuttgart liegen, wie z. B. Reutlingen, Tübingen, Pforzheim und Heilbronn, sind nicht Teil eines einheitlichen öffentlichen Verkehrssystems. Die naheliegende Lösung wären Überlappungstarife, wie es sie in vielen anderen Verbänden gibt, z. B. zwischen VRN und KVV.



Grafik 3: Verbundlandschaft in der Metropolregion Stuttgart

Entwicklung des Modal Split bleibt gleich

Der Regionalverkehrsplan prognostiziert einen Verkehrszuwachs, wobei der Modal Split trotz der Milliardeninvestitionen in das Projekt Stuttgart 21 weitgehend gleich bleibt. Es sollen gleichzeitig sowohl neue Straßen als auch neue Bahnstrecken gebaut werden, so dass der Gesamtverkehr steigt und negative Begleiterscheinungen des Verkehrs, wie Staus, Zeitverluste, Lärm und Abgase kaum abnehmen. Das Ziel der Verkehrsvermeidung fehlt dagegen ganz und es wird ein „Weiter so“ propagiert, das vor allem der Bauindustrie nützt. Nur in den Szenarien G und F ergeben sich deutliche Änderungen in der Verkehrsmittelwahl. Allerdings sind diese unrealistisch, weil keine entsprechenden Finanzmittel für den Ausbau des ÖV bereitstehen.

Finanzierung der Maßnahmen unrealistisch

Die Szenarien enthalten zahlreiche Projekte, für die keinerlei Finanzierung in Aussicht ist und die bis 2025 keinesfalls gebaut werden. Beispielsweise taucht das Nordkreuz in der Kategorie „höchste Dringlichkeit“ auf, obwohl die entsprechenden Finanztöpfe für solche Projekte auf Jahre hinaus überbucht sind. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde zwar über 2019 hinaus verlängert, aber die Ausstattung blieb seit 20 Jahren gleich und bis 2025 ist keine Anpassung der Höhe vorgesehen. Es gibt bereits viel mehr Projektanträge, als mit dem zur Verfügung stehenden Geld finanziert werden können. Beim Landes-GVFG ist die Situation nicht wesentlich anders.

Bei der Verteilung der BVWP-Investitionen wird die Region zwar nur unterdurchschnittlich berücksichtigt, mit Stuttgart 21 wird aber hier in der Region eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte Deutschlands verwirklicht. Die DB AG vertritt allerdings mittlerweile die Auffassung, dass bei diesem Projekt mit Geldern, die eigentlich für den Ausbau des Schienennetzes gedacht waren, in erster Linie andere Ziele als eine Optimierung des Schienenverkehrs verfolgt werden. Die DB Projektbau GmbH hat dies in einem Brief an das Verkehrsministerium Baden-Württemberg sehr deutlich zum Ausdruck gebracht, wie folgendes Zitat belegt:

“Bereits diese Vorgeschichte belegt, dass mit dem Projekt Stuttgart 21 nicht primär eine Optimierung der Eisenbahninfrastruktur im Interesse der DB bezweckt ist, sondern städtebauliche sowie verkehrs- und wirtschaftspolitische Ziele von BW und der anderen Projektpartner verfolgt werden.”²

Mit dem Geld, das in dieses Projekt fließt, hätte man sämtliche im Regionalverkehrsplan genannten Schienenverkehrsmaßnahmen umsetzen können und noch Geld übrig gehabt, um die Betriebskosten für dichtere Takte und längere Bedienungszeiten zu finanzieren.

Besonders kritisch ist dabei, dass zwischen Zuffenhausen und dem neuen Tiefbahnhof ein Engpass entsteht. Die Strecke zwischen Zuffenhausen und Feuerbach ist mit 14 Züge pro Richtung zwischen 7 Uhr und 8 Uhr bereits heute überlastet und hat keinerlei Restkapazitäten für eine Ausweitung des Zugangebots während der Spitzenzeiten. Ab 2018 ist die schrittweise Einführung mehrerer Metropolexpresslinien sowie die Verdichtung der Interregio-Express-Linie Karlsruhe - Stuttgart vorgesehen, die das bisherige Nahverkehrsangebot auf der Schiene weiter verdichten sollen. Diese Metropolexpresslinien, für die das Land und nicht die Region verantwortlich ist, spielen allerdings im Regionalverkehrsplan keine Rolle, obwohl die schnellen Regionalexpresslinien die größte Fahrgastzunahme aufweisen.

Hier liegt ein Systemfehler vor, denn der Plan orientiert sich an der Aufgabenträgerschaft und nicht am realen Verkehrsgeschehen. Verkehrsprobleme lassen sich aber nur im Zusammenwirken aller Beteiligten lösen. Das Gleiche gilt für die Busverkehre in den Gemeinden, die eine wichtige Rolle als Zu- und Abbringer für das S-Bahn-Netz spielen. Ohne eine deutliche Qualitätssteigerung im Busnetz, was Pünktlichkeit und Unabhängigkeit von Staus und Behinderungen im Straßenverkehr angeht, laufen die Anstrengungen für ein besseres öffentliches Verkehrssystem ins Leere.

Wir möchten dringend empfehlen, zukünftig Verkehrspläne in Zusammenarbeit mit allen Akteuren im ÖV zu erstellen. Dabei kann der ÖPNV-Pakt zum Vorbild genommen werden.

² <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/en/media-library/detail/download/anspruch-auf-vereinbarung-von-weiteren-finanzierungsbeitragen/mediaParameter/download/Medium/>

Schieneverkehrsmaßnahmen höher priorisieren (Seite 83)

Die vorgeschlagene Schließung der Taktlücken (durchgängiger 15-Minuten-Takt) wird von uns begrüßt. Auch die Schienenverkehrsmaßnahmen hoher Dringlichkeit sollten verfolgt und mit einer Finanzierung ausgestattet werden. Bei den Maßnahmen, die als "nicht weiterzuverfolgen" eingestuft wurden (Seite 87), halten wir folgende Maßnahmen dennoch weiterhin für notwendig:

Die Tangentiale Sindelfingen - Kirchheim u. T. ist zur Entlastung der Stammstrecke sehr wichtig und würde für viele Fahrgäste auch eine erhebliche Strecken- und Reisezeitverkürzung bedeuten. Dass der Bedarf für eine Südumgehung von Stuttgart auf der Schiene da ist, zeigt der regelmäßige Verkehrskollaps auf den Autobahnen A8 und A81. Ebenfalls sinnvoll ist eine Verlängerung der U 15 über Stuttgart-Heumaden nach Ostfildern-Kemnat. Die Goldbergspange wäre für eine Direktanbindung der Stadt Sindelfingen sehr wichtig, denn der Umsteigezwang in Böblingen auf die S60 schreckt viele potenzielle Fahrgäste ab. Hier hat der VRS versagt, weil eine mögliche Trassensicherung versäumt wurde und nun eine Bebauung im Weg steht. Beim Projekt der Verlängerung der S 1 über Herrenberg hinaus nach Eutingen und Nagold möchten wir anregen, dass eine direkte Verbindung zwischen Herrenberg und Nagold über Jettingen als sinnvollere Alternative genauer untersucht wird. Auf der Straße wurde großzügig in den Ausbau der B28 investiert (Maßnahme 231, Seite 98), so dass von einem starken Verkehrsbedürfnis auszugehen ist.

Grundsätzlich plädieren wir für neue Tangentialverbindungen zur Entlastung des Verkehrsknotens Stuttgart. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Panoramastrecke der Gäubahn. Dort könnten z. B. Verstärkerzüge über Stuttgart- Vaihingen nach Feuerbach verkehren und/oder die Schönbuchbahn bis nach Stuttgart verlängert werden. Auch die Schusterbahn sollte nach Markgröningen bzw. nach Esslingen verlängert werden. Die Teckbahn könnte mit der wiederaufzubauenden Voralbbahn verknüpft werden, so dass eine Verbindung von Göppingen über Bad-Boll und Kirchheim/Teck nach Oberlenningen entsteht, die mit modernen Batterietriebwagen betrieben wird. Wir begrüßen außerdem, dass die Reaktivierung der Bottwartalbahn im Regionalverkehrsplan empfohlen wird.

Zusätzlich möchten wir anregen, dass die Viadukte der Gäubahn im Bereich Nordbahnhof erhalten werden und eine oberirdische Führung einzelner Züge von der Panoramabahn bis zur Wolframstraße möglich bleibt, von wo dann im Anschluss auf einer unterirdischen Trasse zwei Wendegleise am neuen Tiefbahnhof auf Höhe der Verteilerebene erreicht werden können. Das würde die Führung von Ergänzungszügen ermöglichen und an den Stumpfgleisen könnten auch einzelne Metropolexpresszüge aus Richtung Feuerbach wenden, was den Tiefbahnhof entlasten würde.

Für sehr wichtig halten wir auch den Einsatz des Signalsystems ETCS bei der S-Bahn. Damit kann der S-Bahn-Betrieb vor allem auf der Stammstrecke stabilisiert werden und das Schienennetz optimal ausgelastet werden.

Schwerpunkte bei Schienenausbaumaßnahmen falsch gesetzt

Im Plan kommt die Fixierung auf den Verkehr zum Flughafen zum Ausdruck, der mit Stuttgart 21 noch weiter zu einer zentralen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden soll. Damit wird ein falscher Schwerpunkt gesetzt, denn der Flughafen ist bereits heute sehr gut mit der S-Bahn und den Relex-Bussen angebunden. Die folgende Grafik zeigt, dass auf der Strecke zum Flughafen noch viel Platz in der S-Bahn ist, denn die Sitzplatzauslastung liegt auch in der HVZ unter 75 %.



Graphik 4 aus der Präsentation zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Regionalverkehrsplan (Folie 9)

Ursache dafür ist das Fluggastaufkommen von ca. 30.000 Fluggäste pro Tag, von denen nur knapp 7000 mit der S-Bahn an- oder abreisen. Zum Vergleich: am Bahnhof Ludwigsburg nutzen täglich 33.000 Fahrgäste in S- und Regionalbahnen.

Die höchste Auslastung im S-Bahnnetz tritt dagegen auf der S6 zwischen Korntal und Zuffenhausen auf, wo 100% der Sitzplätze und 50 % der Stehplätze besetzt sind. Zur Entlastung fuhr hier früher in der HVZ die Strohäubahn nach Feuerbach. Diese kostengünstige Maßnahme scheiterte 2008 an der Finanzierung eines Bahnsteigumbaus in Zuffenhausen, während der Flughafen mit Hunderten von Millionen Euro zum Verkehrsdrehkreuz ausgebaut wird, was in Anbetracht des Verkehrsaufkommens Auslastung eher überdimensioniert erscheint. Im Regionalverkehrsplan landet die Verlängerung der Strohäubahn dann auch in der zweituntersten Kategorie „Schienenverkehrsmaßnahmen zur Trassenfreihaltung“.

Straßenausbau dominiert weiter

Bei den Investitionen werden falsche Schwerpunkte gesetzt, denn ein Großteil der aufgelisteten Infrastrukturprojekte dient der Verbesserung des Straßenverkehrs. Fast zwei Drittel aller Maßnahmen sind unter der Rubrik MIV aufgelistet. Das Ungleichgewicht zeigt sich vor allem beim Vergleich der Projekte, die tatsächlich realisiert oder in Umsetzung sind. Bei den Investitionsprojekten Schiene (Seite 82 + 83) sind in dieser Kategorie insgesamt 11 investive Maßnahmen aufgeführt:

- Stuttgart 21+NBS
- Kreuzungsbahnhof Fornsbach
- Ausbau S4 bis Backnang, S60 Renningen - Böblingen

- Modernisierung Strohgäubahn
- Neubau Stadtbahnen U6 (Möhringen - Fasanenhof), U12 (Nordbahnhof - Münster),
- U15 (Umstellung auf Stadtbahn)

während bei den Investitionsprojekten Straße (Seite 97) insgesamt 33 investive Maßnahmen, d.h. dreimal mehr als bei der Schiene, aufgelistet sind:

- Ausbau A8 und A81,
- B10 Rosensteintunnel und Neubau Göppingen - Gingen
- B14 Neubau Nellmersbach - Backnang
- Ausbau sowie Neubau von Umfahrungen und Spangen bei Landes- und Kreisstraßen: Benningen, Haubersbronn, Rutesheim, Perouse, Darmsheim, Magstadt, Oberboihingen, Malmsheim, Oberjettingen, Herrenberg, Donzdorf, Urbach, Asperg, Böblingen, Sindelfingen, Schlat

Mit dieser Schwerpunktsetzung wird die Dominanz des MIV weiter verstärkt und eine dringend notwendige Verkehrswende verhindert.

Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen konsequenter einsetzen

Das Ziel einer deutlichen Verschiebung der Verkehrsnachfrage vom MIV zum ÖV kann nur über die in Szenario F genannten Maßnahmen erreicht werden (Seite 50, Abb. 13). Daher ist das Szenario G, in dem diese Maßnahmen mit den wichtigsten Ausbaumaßnahmen im ÖV verknüpft wird, das einzige Szenario, das nachhaltig und zukunftsorientiert ist und sollte aus unserer Sicht mit höchster Priorität verfolgt werden, wenn das Schlagwort von der „Modellregion Stuttgart für nachhaltige Mobilität“ ernst gemeint ist. Dazu muss bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur umgesteuert werden und die immer noch reichlich fließenden Straßenbaumittel müssen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

Im Regionalverkehrsplan wird ein Parkraumkonzept kombiniert mit einem P+R Konzept als wirksame Maßnahme eingestuft, die weiterentwickelt werden soll (Seite 106). Wir unterstützen deshalb die Initiative des VRS zur Koordinierung dieser Anlagen und regen an, dass besser auf bestehende P+R-Plätze hingewiesen wird, die heute noch nicht ausgelastet sind, wie z. B. an der S-Bahn-Haltestelle Goldberg mit einer Auslastung von nur 45%³. Ein Teil dieses Parkraumkonzepts muss darin bestehen, dass das Parken in den Städten generell kostenpflichtig wird, was bereits in vielen Städten in Europa erfolgreich umgesetzt wurde. Außerdem muss die Zahl der oberirdischen Stellplätze deutlich reduziert werden, damit den Bürgern ein Teil des öffentlichen Raums zurückgegeben werden kann, der in der Vergangenheit vom Straßenverkehr besetzt wurde.

Erschließung und Erreichbarkeit vor allem im ÖV verbessern

Der Regionalverkehrsplan setzt auf einen weiteren Ausbau des Straßennetzes, um die Region besser zu erschließen und Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsdefizite zu beheben. Die Universität Stuttgart hat dazu für die IHK Stuttgart eine Studie über die „Verkehrliche Erreichbarkeit ausgewählter Standorte“⁴ angefertigt, die zum Ergebnis kommt, dass trotz Staus in den Hauptverkehrszeiten die Fahrt mit dem Pkw fast immer wesentlich schneller ist, als mit dem öffentlichen Verkehr (Siehe

³ http://www.vvs.de/no_cache/rundum-mobil/unterwegs/park-ride/uebersicht-aller-p-r-angebote/

⁴ https://www.stuttgart.ihk24.de/share/flip/Blaetterkataloge_Erreichbarkeitsstudie_2016/Methodenbericht/blaetterkatalog/index.html

Grafik, links: MIV, rechts ÖV). Nur entlang der Hauptverkehrsachsen bietet der ÖV vergleichbare Fahrzeiten, während für die meisten anderen Verbindungen häufig die doppelte bis dreifache Fahrzeit benötigt wird.

Abbildung 11: Pkw-Erreichbarkeit mHVZ Region Stuttgart

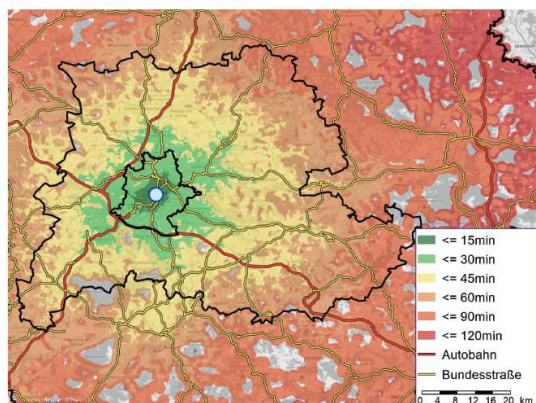
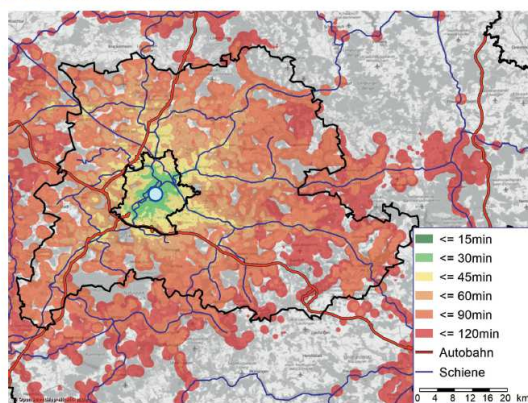


Abbildung 14: ÖV-Erreichbarkeit Region Stuttgart



Grafik 5: Vergleich der Erreichbarkeit (Region – Stuttgart-Zentrum) im MIV (links) und ÖV (rechts)

Für die Untersuchung wurden Daten des Navigationsgeräteherstellers TomTom verwendet, so dass die reale Verkehrssituation abgebildet wird. Bei Fahrten mit Quelle oder Ziel in Stuttgart treten an Werktagen mittlere Verlustzeiten durch Staus von etwa fünf Minuten und bei Fahrten in der Region Stuttgart von etwa drei Minuten pro Fahrt auf. Gemessen an den Reisezeitverlusten der ÖV-Fahrgäste durch regelmäßige Störungen (z. B. bei der S-Bahn) oder durch die jahrelangen Umleitungen im Stadtbahnnetz aufgrund von Stuttgart 21 sind dies vernachlässigbare Werte. Diese Untersuchung relativiert die immer wieder vorgetragene Klage über die vielen Staus als Jammern auf sehr hohem Niveau.

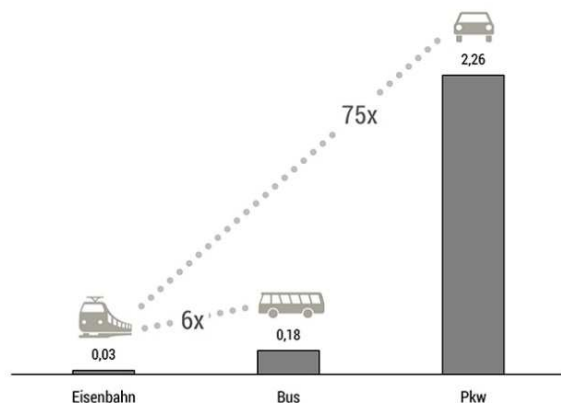
Verkehrssicherheit muss erhöht werden (Teilziel 10, Seite 37)

Jede Stunde ereignet sich in der Region Stuttgart ein Unfall mit Personenschaden (2015). Trotzdem werden im Regionalverkehrsplan Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Pkw-Verkehr als Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit nicht betrachtet. Der Fokus liegt dort auf einer Verflüssigung des Straßenverkehrs durch Ausbau des Straßennetzes und Abbau von Engpässen (Teilziel 2), was den MIV gegenüber dem ÖV attraktiver macht. Die beste Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre dagegen eine klare Bevorzugung des ÖV zulasten des MIV, denn damit könnten viele Tote und Verletzte im Verkehr vermieden werden. In einer Zusammenstellung von Daten des Statistischen Bundesamts durch die Allianz pro Schiene wird deutlich, dass das Verletzungs- und Todesrisiko für Insassen eines Pkw ein Vielfaches des Risikos für Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel beträgt⁵. Im Regionalverkehrsplan sollte nach dem Vorbild von Schweden das Ziel aufgenommen werden, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten („Vision Zero“).

⁵ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/sicherheit/unfallrisiko-im-vergleich/>

Todesrisiko: Im Zug 75-mal geringer als im Auto

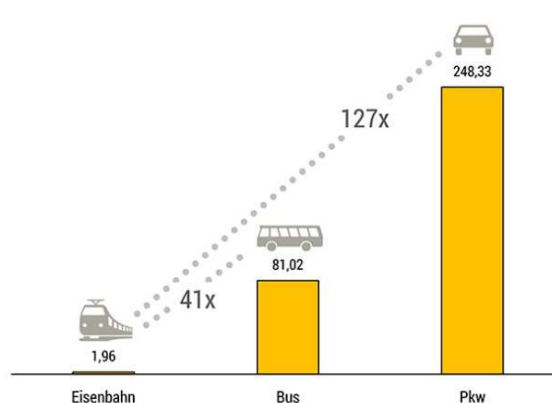
Getötete Reisende pro Milliarde Personenkilometer,
Durchschnitt 2006-2015



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Statistisches Bundesamt, Stand 01/2017.

Verletzungsrisiko: Im Zug 127-mal geringer als im Auto

Verletzte Reisende pro Milliarde Personenkilometer,
Durchschnitt 2006-2015



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Statistisches Bundesamt, Stand 01/2017.

Grafik 6: Verletzungs- und Todesrisiko bei ÖV und MIV (Allianz pro Schiene)

E-Mobilität auch bei Nebenbahnen fördern (Seite 130)

Die Technologieregion Stuttgart setzt bei der Elektromobilität einseitig auf den Straßenverkehr, und hat die Chance verpasst, auf Nebenbahnen in der Region, die bisher mit Dieseltriebwagen betrieben werden, lokal emissionsfreie Antriebstechnologien in einem Modellversuch zu erproben. So hat mittlerweile der Ortenaukreis bei dieser zukunftsweisenden Technologie die Nase vorn, wo ab 2021 solche Fahrzeuge eingesetzt werden⁶, während es dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger der Teckbahn nicht einmal gelingt, die Bahnsteige barrierefrei umzubauen. Das Interesse des VRS für diese Bahnstrecke scheint nicht sehr ausgeprägt zu sein, denn weder diese Maßnahme noch der Plan für eine Beschleunigung und Verdichtung des Verkehrs wird im Regionalverkehrsplan behandelt. Auch die Umstellung von Linienbussen auf Elektroantrieb, wie sie bereits in vielen Städten erprobt wird, ist im Regionalplan kein Thema.

Die Elektromobilität beim Pkw wird dagegen mit der Entwicklung eines Standortkonzepts für Schnellladeinfrastruktur durch die Region gefördert, obwohl diese Antriebstechnik bis 2025 kaum eine Rolle spielen wird. Trotz Prämien und zahlreichen neuen Modelle verkaufen sich Elektrofahrzeuge noch schleppend, was sich in einem Anteil von 0,6% an den Zulassungen bei reinen Elektroautos sowie von 0,6% bei PlugIn-Hybrid-Pkw (KBA, März 2017) widerspiegelt. Umweltpuren für E-Autos auf den stadteinwärts führenden Straßen könnten dieser Technik eher zum Durchbruch verhelfen.

Gleichberechtigten Zugang zu Mobilitätsangeboten realisieren (Teilziel 7, Seite 36)

Dieses Ziel, das nicht nur einen barrierefreien Zugang zu Bahnsteigen, sondern auch einen barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge bedeutet, fehlt im Regionalverkehrsplan. Es ist nicht zu erkennen, wie dies in absehbarer Zeit umgesetzt werden soll, denn ein stufenfreier Einstieg in die S-Bahn ist erst bei 51 von 83 Stationen verwirklicht⁷. Der weitere Ausbau stockt, wie das Beispiel des Bahnhofs Feuerbach zeigt. Dort wird die im Zuge der Bauarbeiten für Stuttgart 21 geplante Bahnsteigaufhöhung bei Gleis 1 am Hausbahnsteig aus Kostengründen nun doch nicht realisiert.

⁶ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/erster-zug-mit-brennstoffzellen-oder-batterieantrieb-in-baden-wuerttemberg-soll-im-ortenaukreis-fah-1/>

⁷ <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Download.aspx?id=61543>

Vor dem Hintergrund der verschiedenen Bahnsteighöhen in der Region vermissen wir eine Strategie zur schrittweisen Angleichung der Bahnsteighöhen. Leider wurde die Chance verpasst, sich mit den neuen Fahrzeuggenerationen der S-Bahn von den 96 cm hohen Bahnsteigen zu verabschieden. Auch das Land trägt mit seinem Bekenntnis zu einer Bahnsteighöhe von 55 cm im Regionalverkehr nicht zu einer raschen Umsetzung der Barrierefreiheit bei, obwohl der Bund eine einheitliche Bahnsteighöhe von 76 cm vorgibt.

Förderung des autonomen Fahrens beim ÖPNV anstatt beim MIV (Seite 131)

Das autonome Fahren wird im Regionalverkehrsplan als Zukunftsprojekt beschrieben, das die Region durch Bereitstellung der Infrastruktur fördern will. Die Region will z. B. den Ausbau eines Breitbandnetzes entlang der regionalen Hauptverkehrsachsen vorantreiben (Seite 131). Ein vollständig autonomes Fahren ist jedoch gesetzlich noch gar nicht möglich, denn auch nach der Änderung des Wiener Straßenverkehrsabkommens vom Herbst 2014 können autonome Autos weiterhin nur dann zugelassen werden, wenn sie von einem Fahrer gesteuert werden, der jederzeit die Kontrolle übernehmen kann. Solche teilautomatisierten Fahrzeuge bergen allerdings die Gefahr, dass ein Fahrer insbesondere in einer komplexen Verkehrssituation nicht rechtzeitig genug die Kontrolle über sein Fahrzeug wiedererlangen kann. Deshalb lehnt z. B. der Fahrzeughersteller Volvo diese Form des autonomen Fahrens ab⁸ und setzt auf vollautonome Fahrzeuge, die aber erst in sehr ferner Zukunft und bei veränderter Rechtslage einsetzbar sein werden.

Eine Untersuchung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zum Effekt des autonomen Fahrens auf die zukünftige Mobilität⁹ zeigt auch, dass durch die Einführung des autonomen Fahrens keine Verkehrsabnahme eintreten wird. Dort wird sogar prognostiziert, dass „aufgrund der neuen Nutzergruppen sowie der größeren Attraktivität des autonomen Fahrens durch die nun zum Teil nutzbare Fahrzeit, mit drei bis neun Prozent mehr gefahrenen Kilometern gerechnet werden kann.“ Durch selbstständiges Parken autonomer Fahrzeuge an der Peripherie soll zwar Fläche für Stellplätze eingespart werden, aber gleichzeitig finden für einen Besuch in der Stadt anstelle von zwei dann vier Fahrten statt, d.h. es entsteht eine erhebliche Verkehrszunahme, die vom heutigen Straßennetz gar nicht bewältigt werden kann.

Die erste Anwendung dieser Technologie, die gerade durch die Autohersteller in Zusammenarbeit mit IT-Firmen entwickelt wird, sollen sogenannte Robotaxis sein, die den klassischen ÖPNV weitgehend ersetzen sollen. Wir warnen deshalb davor, dass unter dem Deckmantel von Begriffen wie „Smart City“ die Dominanz des Autos in der Stadt weiter gefördert werden könnte und die „Autogerechte Stadt 2.0“ durch die Hintertür wieder Einzug hält.

Wesentlich unproblematischer ist das autonome Fahren dagegen bei kleinen, langsam fahrenden Bussen für den öffentlichen Verkehr im Nahbereich. Hier konnten durch Pilotprojekte in vielen Städten (Sion, Berlin, Paris, ...) schon einige positive Erfahrungen gesammelt werden. Aufgrund der geringen Geschwindigkeiten und der genau bekannten Strecken erscheint hier ein Einsatz zur Überwindung des letzten Kilometers zwischen Wohngebieten und Haltestellen des ÖV eher realistisch. Dazu gibt es vom VRS zwar Absichtsbekundungen im Regionalverkehrsplan (Seite 132) jedoch bisher keine konkrete Initiative. Wir sind der Meinung, dass sich eine Förderung vorwiegend auf diesen

⁸ <https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/pressreleases/207164/volvo-cars-ceo-urges-governments-and-car-industry-to-share-safety-related-traffic-data>

⁹ http://www.dlr.de/dlr/desktopdefault.aspx/tabid-10252/356_read-21028/#/gallery/25705

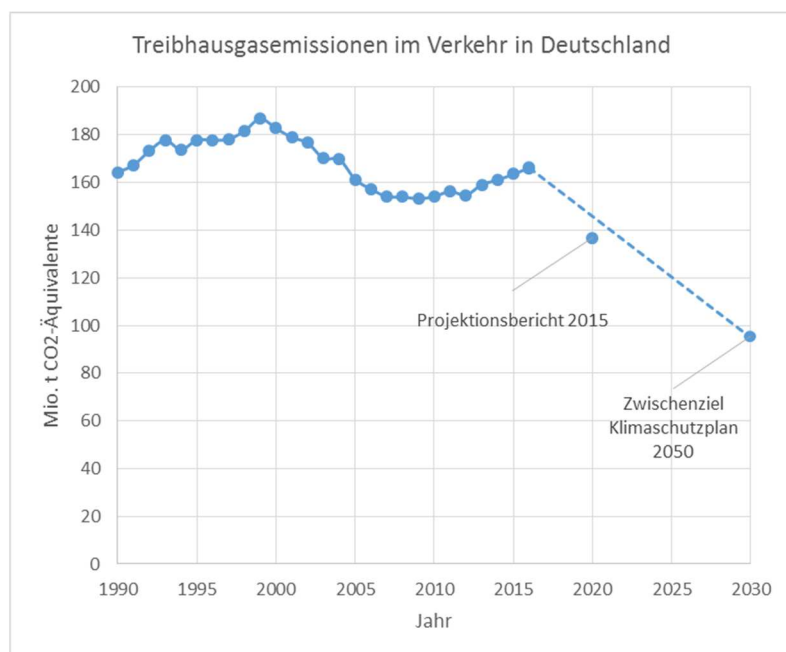
Bereich konzentrieren sollte und dass die Förderung der Infrastruktur für autonome Pkws erst erfolgen sollte, wenn die Sicherheit nachgewiesen ist und wenn klar ist, wann ein Einsatz zulässig ist.

Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrs verbessern

In den Teilzielen 2 (Steigerung der Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrs) und 5 (Sicherung Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen) werden anspruchsvolle Umweltziele formuliert. Im Regionalverkehrsplan wird auf Seite 33 als Hauptziel formuliert: Mobilität soll ... emissionsarm, umweltfreundlich und klimaverträglich ausgeübt werden.

Klimaschutz

Im November 2016 hat die Bundesregierung den Klimaschutzplan 2050 beschlossen. Darin werden die geplanten nationalen Klimaschutzmaßnahmen zur Umsetzung des Paris-Abkommens festgelegt und Zwischenziele konkretisiert. Erstmals werden für alle Emittenten konkrete Ziele festgelegt, die bis zum Jahr 2030 erfüllt werden müssen. Dabei muss nun auch der Verkehr seine Emissionen drastisch vermindern, der bis jetzt als einziger Bereich keinerlei Einsparungen erzielt hat (siehe Grafik 7). Bis 2030 muss der Verkehr nun 40 % seiner Treibhausgasemissionen einsparen.

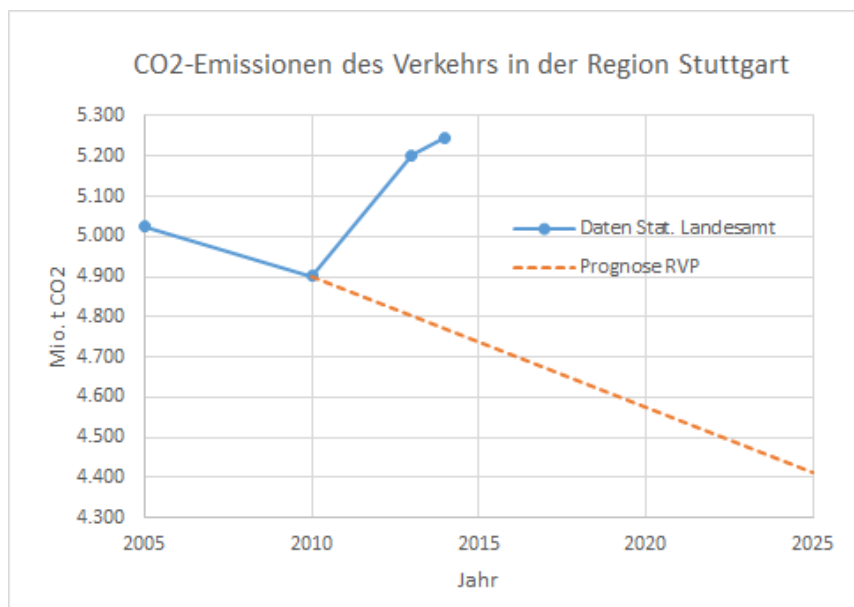


Grafik 7: Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland mit Klimazielen

Dies erfordert eine grundlegende Wende im Mobilitätsverhalten. Davon ist im Regionalverkehrsplan leider nichts zu finden. Zwar soll der CO₂-Ausstoß im Bezugsszenario trotz Straßenausbauten und Zunahme der Verkehrsleistung im MIV um 10 % sinken (Seite 63), aber diese Annahmen basieren vor allem auf der technischen Entwicklung der Kraftfahrzeuge. Der Treibstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß der Kraftfahrzeuge sinken allerdings in der Praxis nicht mehr so stark wie früher, weil einfach umzusetzende Maßnahmen bereits ausgeschöpft sind. Zunehmend werden solche Rückgänge nur auf dem Prüfstand unter ganz bestimmten Prüfbedingungen und mit speziell präparierten Fahrzeugen erzielt und die Kluft zwischen offiziellem und tatsächlichem Verbrauch wird immer größer. Sie war nach einer Untersuchung des ICCT¹⁰ mit 42 Prozent noch nie so groß wie 2016. Vor zehn

¹⁰ http://www.theicct.org/sites/default/files/FactSheet_FromLabToRoad_ICCT_2016_DE.pdf

Jahren lag die Abweichung nur bei 15 Prozent. Dazu kommt noch ein Trend zum Einsatz von Geländewagen in der Stadt, die deutlich mehr verbrauchen, so dass z. B. bei der Marke Mercedes die Fahrzeugflotte 2016 erstmals nicht weniger CO₂-Ausstoß verursachte als im Vorjahr. Die Annahmen zur CO₂-Reduktion im Regionalverkehrsplan erscheinen deshalb sehr optimistisch.



Grafik 8: Kohlendioxidemissionen des Verkehrs in der Region Stuttgart, Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Regionaldaten

Mittlerweile liegen auch schon Daten des Statistischen Landesamts vor, die belegen, dass die tatsächlichen CO₂-Emissionen des Verkehrs zwischen 2010 und 2014 nicht ab- sondern von 4,9 auf 5,25 Mio. t CO₂ zugenommen haben. Dies ist eine Steigerung um 7%, was belegt, dass die reale Entwicklung völlig anders verläuft, als im Regionalverkehrsplan dargestellt.

Lärm



Abb. 7: Durch Straßenlärm belastete Siedlungsflächen in der Region Stuttgart, 2007 und 2013, (Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage der Daten der LUBW)

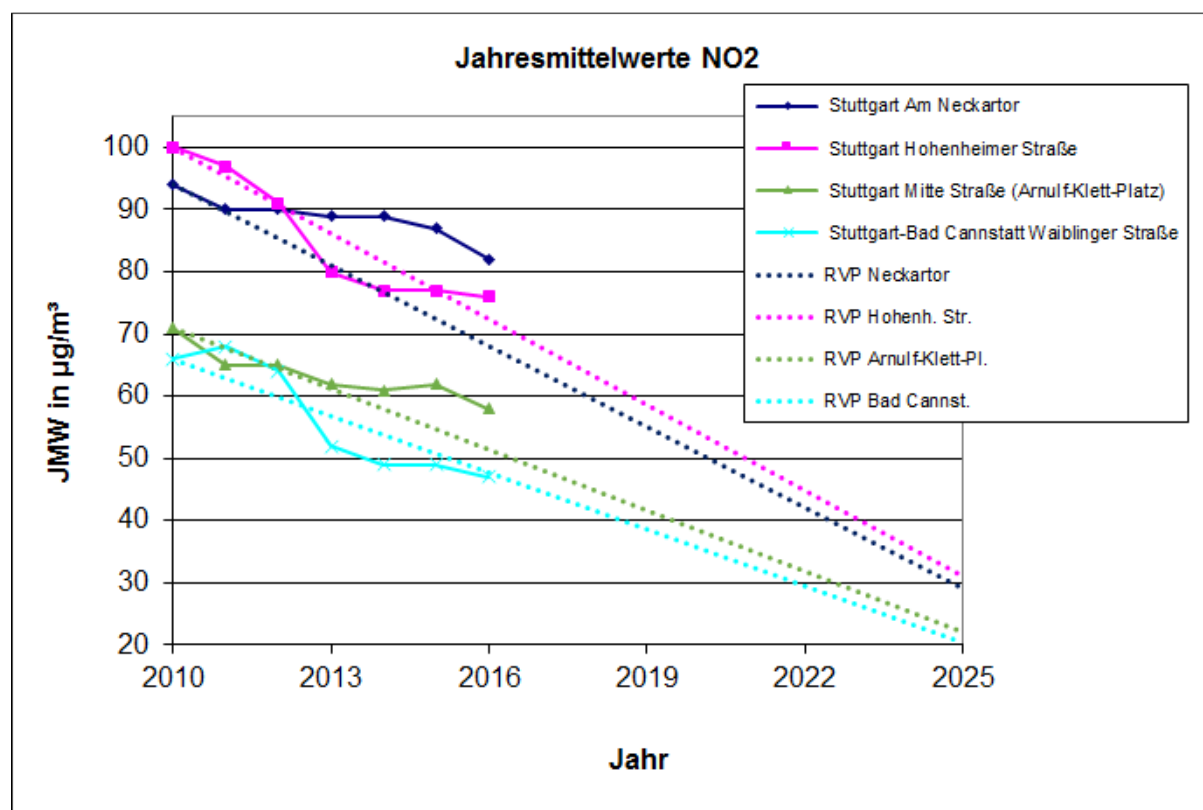
Grafik 9: Entwicklung des Straßenlärms, aus: Indikatoren zur Freiraumqualität in der Reg. Stuttgart¹¹

¹¹ https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&g=0&t=1773035732&hash=ee8ba8e86ea67a4e90e333b6aaa86

Daten der LUBW zeigen, dass die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr in der Region steigt. Etwa 60 % der Siedlungsfläche ist mit einem Lärmpegel von größer als 50 db(A) belastet. Sehr hoch belastete Flächen mit einem Lärmpegel von 70 -75 db(A) haben sich in vier Jahren verdoppelt. In der Region Stuttgart wohnen knapp 1 Mio. Menschen in Gebieten, die mit Lärmpegeln von mehr als 60 dB(A) am Tag belastet sind. Diese Belastung ist nicht nur lästig, sondern gefährdet auch die Gesundheit der Anwohner. Es ist deshalb ein Zeugnis der Hilflosigkeit der Verkehrsplaner, dass im Bezugsszenario für 2025 der Lärm gegenüber 2010 noch zunehmen soll (Seite 63).

Stickoxid-Emissionen

Für die NO_x-Emissionen wird im Regionalverkehrsplan ein Rückgang um 69 % vorhergesagt. Bis zum Jahr 2016 sind die Werte an den meisten Verkehrsmessstellen allerdings nicht so stark zurückgegangen, wie es der Trend im Regionalverkehrsplan vorsieht. Das liegt daran, dass auch moderne Diesel der Euro 6-Stufe häufig im Realbetrieb auf der Straße mehr NO_x ausstoßen als auf dem Prüfstand, was der Öffentlichkeit erst im Zuge des VW-Skandals bekannt wurde. Mittlerweile ist auch bekannt, dass die Emissionsfaktoren im „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA)“ für die Euro 6-Stufe nicht dem realen Emissionsverhalten dieser Fahrzeuge Rechnung tragen, so dass die damit errechneten Emissionsminderungen gegenüber früheren Euro-Klassen nicht im erwarteten Umfang eintreten werden.



Grafik 10: Entwicklung der Stickoxidemissionen an den Verkehrsmessstationen in Stuttgart

Der Verlauf der Messwerte an den Verkehrsmessstationen in Stuttgart zeigt, dass die Belastungen an drei von vier Stationen nicht in dem Maße sinken, wie es im Regionalverkehrsplan prognostiziert wird.

Lebensqualität im Siedlungsbereich erhöhen (Teilziel 6)

Entscheidend in einer der am dichtesten besiedelten Regionen Deutschlands ist eine Schwerpunktsetzung auf Verkehrsmittel, die wenig Fläche beanspruchen und weitgehend emissionsfrei betrieben werden, was vor allem auf den ÖPNV zutrifft. Eine Neuaufteilung der Verkehrsfläche schafft Raum für attraktive Stadtstrukturen und hebt die Lebensqualität. Deshalb muss aus unserer Sicht der Schienenausbau einen klaren Vorrang vor dem Straßenausbau haben. Ein Ziel muss auch die Verkehrsvermeidung sein. Wenn der Modal Split für Fußgänger und Radfahrer rückläufig ist, wie dies im Regionalverkehrsplan vorhergesagt wird, können Umweltziele und auch die Wünsche der Bevölkerung nach einer lebenswerten Umwelt nicht erfüllt werden. Die freie Wahl der Verkehrsmittel (Seite 83) sollte kein Dogma sein, das über Werte wie Gesundheitsschutz und Wirtschaftlichkeit für die Gesellschaft gestellt wird. Die Nutzer des MIV verursachen hohe externe Kosten, die ihnen nicht in Rechnung gestellt werden. Alleine die volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen summieren sich 2015 in Deutschland nach einer Aufstellung der Bundesanstalt für Straßenwesen auf 34,4 Mrd. €¹². Dadurch kommt es zu Fehlanreizen, denn bei Internalisierung dieser externen Kosten müsste der MIV viel teurer werden und es würde weniger gefahren. Kaum bekannt ist auch, dass der Straßenverkehr für die Gemeinden häufig hoch defizitär ist. Ein Beispiel dafür ist der Doppelhaushaltsplan der Stadt Stuttgart, wo im Straßenhaushalt des Tiefbauamts ein Defizit von 107 Mio. € auftritt¹³.

Stuttgart, den 24.04.2017

Dr. Wolfgang Staiger
PRO BAHN e.V.
Regionalverband Region Stuttgart

¹² http://www.bast.de/DE/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf;jsessionid=C16B9E1CAF6FCF233D7830AE028FF03F.live11292?_blob=publicationFile&v=10

¹³ <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/586228/113207.pdf> , (Seite 377)