

Pressemitteilung

Stuttgart, 03.04.2009

ÖPNV wird eingefroren

PRO BAHN und BUND kritisieren Fortschreibung

Nahverkehrsplan Stuttgart

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Landeshauptstadt Stuttgart befindet sich zurzeit in der Anhörung. Anfang April endete die Frist für Stellungnahmen der Umwelt- und Verkehrsverbände. Im Sommer 2009 will der Gemeinderat den Nahverkehrsplan beschließen. Der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Kreis- und Regionalverband Stuttgart und der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Region Stuttgart haben zum Entwurf des Nahverkehrsplanes eine umfangreiche Stellungnahme erarbeitet.

Gerhard Pfeifer, BUND-Regionalgeschäftsführer stellt fest: „Der Grundtenor der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist, lediglich den Status quo beizubehalten. Dieses Einfrieren auf dem derzeitigen Niveau ist nicht zukunftsorientiert, sondern vor allem hinsichtlich des Klima- und Lärmschutzes und der kommenden Grenzwertverschärfungen bei Stickoxiden rückständig und gerade für Stuttgart, das sich gerne als Mobilitätshauptstadt darstellt, kein Ruhmesblatt.“ Pfeifer weiter: „Man muss sich fragen, wie so der im Luftreinhalteplan des Regierungspräsidiums Stuttgart festgehaltene Forderungen nach Verlagerung von Verkehr in Richtung ÖPNV nachgekommen werden soll.“

Sabine Lacher, Vorstandsmitglied von PRO BAHN moniert auch, „dass im vorliegenden Nahverkehrsplan fälschlicherweise über den Geltungszeitraum bis zum Jahre 2015 hinausgeplant wird, indem die Fertigstellung des Umbaus des Bahnknotens Stuttgart im Jahr 2015 bereits als gegeben angenommen wird, was jedoch selbst nach optimistischen Planungen frühestens 5 Jahre später der Fall sein kann, sollte Stuttgart 21 überhaupt jemals realisiert werden.“

Lacher weist daraufhin „dass die äußerst schwierige Situation während des Baus von Stuttgart 21 völlig ausgeblendet wird. Die über viele Jahre herrschende Baustellensituation im Bereich Hauptbahnhof führt zu massiven Behinderungen des Bus- und Stadtbahnverkehrs. Zum Beispiel erfordert der Neubau der Haltestelle

Staatsgalerie eine monatelange Umleitung der Linien U1, U2 und U4 über den Hauptbahnhof.“

Die im Nahverkehrsplan formulierte Zielvorstellung eines ÖPNV-Anteils von 28,0% im Jahr 2015 ist völlig unambitioniert, insbesondere wenn man als Vergleich das Jahr 2003 heranzieht: Der ÖPNV-Anteil betrug vor sechs Jahren 27,2%. Im Jahr 1995 lag der ÖPNV-Anteil sogar bei 28,6%. Zum Vergleich: Der ÖPNV-Anteil in Zürich beträgt mehr als 50 % und damit gut doppelt so hoch wie in Stuttgart.

Man kann noch so viele attraktive ÖPNV-Angebote machen, die Erfahrungen zeigen, dass in größerem Maße vom Auto auf Busse und Bahnen erst dann umgestiegen wird, wenn flankierend restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt werden. Hierzu gehören beispielsweise eine City-Maut, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und Tempolimits. Auch die strikte Abtrennung von Busspuren und eine größere Verbreitung von Vorrangschaltungen an Ampelanlagen sollten zur Priorisierung des ÖPNVs angewandt werden. Deshalb hätte in Stuttgart zuerst der Verkehrsentwicklungsplan mit klaren Zielgrößen für MIV und ÖPNV fertig gestellt werden müssen, um dann im Anschluss oder noch besser integriert den Nahverkehrsplan fortzuschreiben.

Ein weiterer Kardinalfehler ist, dass vom ÖPNV vorwiegend eine hohe Wirtschaftlichkeit oder gar Eigenwirtschaftlichkeit gefordert wird – der Kostendeckungsgrad des VVS steht bundesweit mit 55 % einmalig an der Spitze aller Verkehrsverbände. Straßenverkehrsinfrastruktur wird hingegen meist gemeinwirtschaftlich betrieben. „Der ÖPNV muss viel stärker als Aufgabe der Daseinsfürsorge aufgefasst werden, da nur dieser – anders als der Autoverkehr – jedem Bürger Mobilität ermöglicht“, so Pfeifer vom BUND.

Besonders unterbelichtet im Nahverkehrsplan sind die Umstände, dass es noch große Potentiale im Freizeitverkehr gibt und dass auch viele Kunden des ÖPNV immer älter werden. Deshalb sollten z.B. mehr Angebote am Wochenende, in den Abendstunden und in die Stuttgarter Naherholungsgebiete geschaffen werden. Um die Zugänglichkeit zum Nahverkehr für ältere Menschen zu erleichtern, sollten u.a. mehr Ortsbus-Linien, ein dichteres Haltestellenetz und entsprechende Haltestellen- und Fahrzeugausstattungen bereit gestellt werden.

Lacher von PRO BAHN abschließend: „Für viele Verkehrsplaner besteht Nahverkehr überwiegend aus Schüler- und Berufspendlern, die zu Hauptverkehrszeiten unterwegs sind. Die Bedürfnisse einer sich immer stärker wandelnde Gesellschaft, muss durch entsprechende ÖPNV-Angebote endlich stärker begegnet werden – die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes tut dies nicht.“