



**Kreisverband Stuttgart e.V.**  
Rotebühlstraße 86/1  
70178 Stuttgart  
Fon 0711/46 90 92-79  
Fax 0711/46 90 92-60  
info@vcd-stuttgart.de  
www.vcd-stuttgart.de

VCD Kreisverband Stuttgart e.V. Rotebühlstr. 86/1 70178 Stuttgart

Herrn Dr. Lönhard  
Verband Region Stuttgart  
Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

Stuttgart, den 14. November 2013

## **Stellungnahme Regionalverkehrsplan des VCD Kreisverbandes Stuttgart**

Sehr geehrter Herr Dr. Lönhard,  
vielen Dank, dass Sie uns Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Wir haben diese zusammen mit dem Klimabündnis Stuttgart (KUS) ausgearbeitet und sehen sie als Ergänzung zur Stellungnahme des Landesverbandes des VCD. Hier unsere Anmerkungen:

### **Grundsätzliches:**

Beim derzeitigen Stand zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplanes geht es vor allem darum, Auswahl und Bedingungen der Szenarien, welche die Entwicklung bis 2025 aufzeigen sollen, festzulegen. Ausgangspunkt ist das Bezugsszenario, das Maßnahmen beinhaltet, die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit bis 2025 umgesetzt sind. Darauf aufbauend gibt es vier Szenarien A - D. Die dargestellten Szenarien unterscheiden sich danach, ob Maßnahmen mit großen oder geringeren Chancen frühzeitig realisiert werden. Wie groß die Chancen sind, dass Maßnahmen wie der Bau einer Straße oder einer Bahnstrecke realisiert werden, ist letztlich eine politische Entscheidung, die hier im Verfahren einfach schon unterstellt wird. Damit wird eigentlich eine politische Entscheidung schon vorweggenommen.

Szenarien sollen die politische Entscheidung aber vorbereiten und aufzeigen,  
- was mit welchen Einzelmaßnahmen erreicht wird oder  
- welche Einzelmaßnahmen erforderlich sind, um ein Ziel zu erreichen.

Einzelmaßnahmen können sinnvoll durch einen Vergleich des Mit- und Ohne-Falls beurteilt werden. Werden mehrere Maßnahmen verändert, sind Ursache und Wirkung nicht eindeutig zuzuordnen. Vom Verfahren her sollte es kein Problem sein, neben der Darstellung der vier Szenarien mit Maßnahmenbündel auch die Auswirkung von Einzelmaßnahmen herauszustellen.

Allein bei Szenario C werden unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt: Hier geht es einmal um besondere Betonung des ÖV, des MIV und um Minimierung der CO<sub>2</sub>-Belastung. Unklar ist, was „Schwerpunkt“ heißt, unverständlich, warum Einzelmaßnahmen der jeweils anderen Kategorie auch im Schwerpunkt auftauchen. Warum wird beispielsweise im Szenario C 1 - Schwerpunkt ÖV - der Ausbau der B 10 Stuttgart - Hafen angesetzt?

Uns geht es nicht darum, Entwicklungen nach der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens fortzuschreiben, sondern darum, Ziele zu erreichen, die wir als existentiell für Mensch und Natur erachten. Deshalb muss ein Szenario durchgespielt werden, in welchem die Klimaziele der Bundesregierung auf die Region und das Verkehrsgeschehen herunter gebrochen wird. Die Frage heißt dann nicht, welche Maßnahmen sind wahrscheinlich, sondern welche Maßnahmen muss man ergreifen, um die Klimaziele im Verkehrsbereich in der Region einzuhalten.

### **Daraus ergeben sich folgende Forderungen zu den Szenarien:**

#### **1. Neu definiertes Szenario A3 anstelle von Szenario C3 (CO<sub>2</sub>-Minimierung)**

Es ist vollkommen unklar, welche Bedingungen in Szenario C 3 (CO<sub>2</sub>-Minimierung) eingehen bzw. welche Bedeutung die Klimaziele in diesem Szenario spielen. Angesichts der Bedeutung des Klimaschutzes und der (auch finanziellen) Schäden, welche ein Überschreiten des 2-Grad-Zieles verursachen würde, sind die auch von der Bundesregierung genannten Ziele CO<sub>2</sub>-Minderung bis 2020 um 40 % gegenüber 1990 und um 80 % bis 2050 unbedingt einzuhalten. Entsprechend wird dieser Ansatz auf die Region und auf das Jahr 2025 auch im Verkehrssektor umgesetzt. Im Unterschied zu den anderen Szenarien ist von dieser Vorgabe der CO<sub>2</sub>-Minderung und vom Szenario A auszugehen. Daraus sind dann Maßnahmen für den Regionalverkehrsplan abzuleiten.

#### **2. Neue definiertes Szenario A1 anstelle von Szenario C1 (Schwerpunkt ÖV)**

Anstelle des Szenarios C1 sollte ein Szenario A1 untersucht werden, das aufbauend auf Szenario A nur Maßnahmen im ÖV und keine Maßnahmen im MIV vorsieht. Dieses Szenario zeigt, wie sich das Verkehrsverhalten ändert, wenn eine konsequente Förderung des ÖV erfolgt.

#### **3. Sensitivitäts-Berechnungen in den Szenarien**

Um den Einfluss einzelner Entwicklungsfaktoren auf das Modell fest zu stellen sind Sensitivitätsberechnungen sinnvoll: Dabei werden Modellrechnungen mit und ohne entsprechende Stellgröße oder mit veränderter Stellgröße durchgeführt. Sensitivitätsberechnungen wären z.B. sinnvoll mit Modifikationen

- bei der Wirtschaftsentwicklung (Wachstum und Rückgang)
- beim Haushaltseinkommen (Zunahme und Reduzierung)
- bei einzeln zu bewertenden Straßenbaumaßnahmen,
- bei politischen Vorgaben zum modal split (20 % weniger Kfz-Verkehr in Stuttgart)

### **Anmerkungen zur Analyse /bzw. dem Bezugsszenario**

#### **4. Primat der Politik**

In der Präsentation wird vom „Primat der Politik“ ausgegangen. Tatsächlich gibt es viele Beispiele, an denen zu sehen ist, dass es das „Primat der Politik“ bei uns nicht gibt: So gibt es keine Möglichkeit, eine ausreichende Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel sicherzustellen; politische Maßnahmen beschränken sich darauf, großflächigen Einzel-

handel teilweise auszuschließen. In der Folge gibt es leider immer mehr Regionen, in denen eine Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs nicht mehr gesichert ist und weite Wege zum Einkaufen unternommen werden müssen.

Ein weiteres Beispiel ist die Ansiedlung des Entwicklungszentrums von Bosch zwei Kilometer entfernt vom S-Bahn-Bahnhof Renningen. Der Standort wurde nicht gewählt aus raumplanerischen oder verkehrsplanerischen Gründen, sondern weil dort eine große zusammenhängende Fläche verfügbar war und weil der Investor mit Abwanderung gedroht hat. So wird eine Fehlentwicklung hingenommen, die dazu führen wird, dass viele Arbeitskräfte künftig mit dem Pkw den neuen Standort anfahren werden.

## 5. Überschätzung MIV im Bezugsszenario

Sowohl der frühere Vergleich der Prognose aus dem Jahre 1995 für 2010 als auch der Vergleich des Analysemodells zur Analyse zeigt eine Unterschätzung des ÖPNV-Anteils und des Radverkehrs zugunsten des Kfz-Verkehrs. Daraus kann geschlossen werden, dass auch bei Berechnung der Verkehrsbelastungen in den Szenarien A - D der Umweltverbund zu gering bewertet und der Kfz-Verkehr zu hoch bewertet wird. Diese Frage spielt auch deshalb eine Rolle als möglicherweise durch hohe Energiepreise die Zunahme der Fahrtweite infrage zu stellen ist, und künftig verstärkt in den Zentren der Städte gewohnt wird.

## 6. Auslastung der Straßen

Die Grafik „Verkehrssituation“ zeigt im Bezugsszenario Straßenabschnitte mit einer Auslastung von mehr als 85 %. Dies erweckt den Eindruck, als hätte diese Straße auf den gesamten Tag gerechnet nur noch eine Reserve von weniger als 15 % der theoretischen Leistungsfähigkeit (1800 Kfz/pro Fahrspur und Stunde). Dies ist aber so nicht gerechnet. Hier wäre es hilfreich, die angesetzte Kapazitätsgrenze zu nennen, welche mit der theoretischen Leistungsfähigkeit nichts zu tun hat.

## 7. Rückgang der Feinstaubbelastungen

In der Tabelle „Entwicklung der Emissionen von der Analyse 2010 zum Bezugsszenario 2025“ wird ein Rückgang der Feinstaubbelastung in der Region um insgesamt 87 % angegeben. Dies erscheint völlig unbegründet. Selbst bei einem nicht zu erwartenden schnellen Umstieg auf Elektrofahrzeuge wird es durch weiterhin vorhandenen Reifen- und Bremsenabrieb, Hintergrundbelastung und Aufwirbelung nur zu einer geringen Abnahme der Feinstaubbelastung kommen. Hier ist ein Bezug auf die Quelle bzw. eine Korrektur der Werte vorzunehmen.

## 8. Rückgang der Fahrgastzahlen in der S-Bahn

Zwar wird für das Bezugsszenario eine leichte Zunahme der Fahrgastzahlen im ÖV angesetzt, gleichzeitig aber ein Rückgang der Fahrgastzahlen in der S-Bahn angenommen, obwohl noch weitere Verbesserungen im S-Bahn-Netz umgesetzt werden sollen. Dies ist nach der bisherigen Entwicklung und der Bedeutung der S-Bahn nicht verständlich und wäre ein Hinweis auf eine problematische Entwicklung. Hierzu sind nähere Erläuterungen und notfalls Korrekturen anzubringen.



## Vorschläge zu Einzelmaßnahmen in den Szenarien

### 9. City-Bahn-Konzept

Der VCD hatte schon vor 20 Jahren ein CityBahn-Konzept für die Region Stuttgart vorgeschlagen, das außerhalb des S-Bahn-Netzes alle Stationen bedient, innerhalb des S-Bahn-Netzes aber nur die wichtigen Stationen. Damit erhalten Fahrgäste von außerhalb des heutigen S-Bahn-Netzes schnelle Verbindungen in die Zentren und entlasten die S-Bahn. S-Bahn-Erweiterungen können zwar Umsteigevorgänge reduzieren, führen aber zu entsprechenden Fahrzeitverlängerungen und nehmen letztendlich S-Bahn-Fahrgästen im heutigen S-Bahn-Netz die Sitzplätze weg. Damit wird für später einsteigende Fahrgäste die S-Bahn als Verkehrsmittel unbequemer. Die S-Bahn sollte vielmehr im Sinne einer Arbeitsteilung im Kernnetz weitere Kapazitäten für Verlagerungen vom MIV auf den ÖV vorhalten, die Sammelfunktion für Fahrgäste außerhalb des Kern-S-Bahn-Netzes aber dem Regionalverkehr überlassen.

Bei den Szenarien sollte deshalb immer alternativ zu einer S-Bahn-Verlängerung (auf den Strecken Bietigheim-Bissingen - Vaihingen und Plochingen - Göppingen) auch ein City-Bahn-Konzept in gleicher Taktichte untersucht werden.

### 10. S-Bahn-Konzept TangenS

Der VCD Stuttgart hat vor mehreren Jahren mit dem Konzept TangenS Vorschläge für den weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes durch Tangentialverbindungen unterbreitet. Neben der Maßnahme 44 (Nordkreuz) sollte deshalb auch das weitergehende TangenS-Konzept berücksichtigt werden. Ein erster Schritt zu diesem Konzept ist der Ausbau der Gäubahnstrecke zwischen Stuttgart-Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen für den SPNV mit Haltestellen im Stadtgebiet. Die Wirkung dieser „Panoramabahn“ wäre in dem Szenario A, die Wirkung des Konzepts TangenS im Szenario B einzubringen und zu beurteilen.

### 11. Regionalbahnsteig Stuttgart-Vaihingen und in S-Feuerbach oder Zuffenhausen

Eine kurzfristige Entlastung der S-Bahn könnte mit einem zusätzlichen Bahnsteig für den Regionalverkehr in Stuttgart-Vaihingen erreicht werden. Auch bei einer Realisierung von Stuttgart 21 könnten dorthin weitere RE-Züge der Gäubahn geführt werden, die aus Kapazitätsgründen nicht über den Flughafen fahren können. Durch einen Halt der Regionalzüge in Stuttgart wird in der Verknüpfung zur S-Bahn, zur Stadtbahn und zum Bus eine ÖV-Drehscheibe im Stuttgarter Süden geschaffen – analog zur heutigen Drehscheibe Bad Cannstatt im Nordosten. Gleiches gilt für den Norden von Stuttgart: Entweder in Stuttgart-Zuffenhausen oder in Stuttgart-Feuerbach wäre ein zusätzlicher Halt der Regionalzüge sinnvoll. Die Wirkung dieser Regionalbahnsteige wäre im Szenario B für den öffentlichen Nahverkehr nachzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

für den VCD KV Stuttgart und das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart

Christoph Link  
VCD Kreisverband Stuttgart e.V.  
Telefon (07 11) 699 37 56  
link@vcd-stuttgart.de