



Stuttgart, 21. Januar 2014

Stellungnahme des Klima- und Umweltbündnisses Stuttgart (KUS) und des Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart e.V. (VCD) zum Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK 2030, Stand November 2013) der Landeshauptstadt Stuttgart

Zum Verfahren

Im Oktober 2010 hat die Stadt Stuttgart das Verkehrsentwicklungskonzept 2030 als „Entwurf zur Beteiligung der Öffentlichkeit“ (Entwurf VEK 2030) vorgestellt - sowohl als schriftliche Vorlage als auch in einer öffentlichen Veranstaltung. Das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS) und der Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Stuttgart e.V. (VCD) haben in der Folge eine gemeinsame Stellungnahme erarbeitet. Beiden Verbänden ist es wichtig, die Ziele zum Klimaschutz und das Prinzip der Nachhaltigkeit auf städtischer Ebene umzusetzen. Die ausführliche Stellungnahme zum Entwurf VEK 2030 wurde am 2. März 2011 erstellt und der Stadt Stuttgart übergeben. Versprochen wurde von Seiten der Stadt, die Stellungnahmen zu dokumentieren und in den Entwurf einzuarbeiten.

Wir haben seit der Abgabe unserer Stellungnahme bis heute keine selbständige städtische Reaktion erhalten - weder auf unsere Inhalte noch zum weiteren Vorgehen. Auch wurde uns die aktuelle Version des VEK 2030, welche als Gemeinderatsvorlage existiert, nicht zugeschickt. Auf Nachfragen im vorletzten und letzten Jahr wurden wir zunächst getröstet, dann wurde gesagt, dass mit der Veranstaltung im Jahre 2010 und der Abgabe der Stellungnahmen die Bürgerbeteiligung erfolgt und beendet sei.

Unter „Beteiligung der Öffentlichkeit“ haben wir uns etwas anderes vorgestellt. Auch wenn klar geregelt ist, dass der Gemeinderat das letzte Wort spricht und verantwortlich zeichnet, so hätten wir uns doch eine Diskussion um die wichtigsten Inhalte des VEK gewünscht. Dies besonders auch deshalb, weil unsere grundsätzlichen Anmerkungen zum Entwurf des VEK auch in der aktuellen Fassung bis auf eine kleine Ausnahme nicht berücksichtigt sind.* Inwieweit dies auch für die anderen Stellungnahmen zutrifft, können wir nicht beurteilen.

* In der Präambel zum Aktionsplan findet sich unsere Anregung zu „Lebensqualität und Entschleunigung“ in folgendem Satz wieder: „Eine gesellschaftliche Debatte um Entschleunigung und Lebensqualität für eine urbane Stadt Stuttgart ... sollte angestoßen werden.“



Klima- und
Umweltbündnis
Stuttgart



VEK 2030 im Vergleich zum Entwurf

Betrachtet man die aktuelle Version des VEK 2030 im Vergleich zum Entwurf, so ist diese nicht nur auf die Kernaussagen reduziert, sondern auch insgesamt allgemeiner gehalten. Konkrete Zielaussagen wurden zurückgenommen, strittige Maßnahmen herausgestrichen oder zur Überprüfung empfohlen. Eine Ausnahme: Das Ziel, 20 % weniger umweltbelastenden Kfz-Verkehr wurde im Entwurf nicht genannt.

Und es gibt einen entscheidenden Unterschied: Während im Entwurf beispielsweise auch der durchaus richtige, aber noch unvollständige Satz stand: „Die Sicherstellung der Mobilität in der Landeshauptstadt Stuttgart impliziert auch die gezielte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl“, wird in der aktuellen Fassung verschleiern von Mobilität als „Grundbedürfnis“, von zu befriedigenden „Mobilitätsansprüchen“ gesprochen und davon, die Angebote aller Verkehrsarten zu verbessern. Der ursprünglich noch ansatzweise vorhandene politische Anspruch einer gezielten Steuerung weicht einer unklaren Haltung - weniger Schadstoffe, weniger Stau, und bloß keine Politik gegen das Auto.

Unverbindlichkeit

Was wir im Entwurf VEK schon kritisiert hatten, setzt sich im VEK 2030 fort: Eine Verbindlichkeit ist ausdrücklich nicht gegeben, das VEK und der Aktionsplan sind „politische und strategische Grundlagen“ für künftiges Handeln. Zu keinem der Ziele wird ein Zeithorizont genannt noch werden Etappen auf dem Wege zum Erreichen der Ziele aufgezeigt. Bis Wann soll der Kfz-Verkehr um 20 % reduziert werden, welche Maßnahmen führen zu diesem Ziel und welche Schritte werden unternommen?

Gleiches gilt für das Ziel „Klimaschutz“: Im Entwurf VEK wurden die CO₂-Minderungsziele unterschiedlicher Konzepte noch genannt, auch die Diskrepanz des bisher Erreichten zu den Zielen dargestellt und gefolgert: „Zur Erreichung dieser Minderungsziele im Verkehrssektor sind also zusätzliche planerische / organisatorische Maßnahmen zum Teil auch restriktiver Natur erforderlich.“ In der aktuellen Vorlage wird der Klimaschutz nur noch am Rande erwähnt, ohne auf konkrete Minderungsziele einzugehen, und es wird lapidar die Beachtung der Programme KLIKS und SEE in der Verkehrsplanung erwähnt.

Unverbindlichkeit bestimmt auch den Aktionsplan: „Weniger Schadstoffe, weniger Lärm, weniger Stau, weniger Stress“. Es geht nicht um Einhaltung der Grenzwerte, geschweige denn um gezielte Maßnahmen gegen den umweltbelastenden Kfz-Verkehr.

Überprüfbarkeit

Aus der Unverbindlichkeit resultiert die mangelnde Überprüfbarkeit. Überprüfbare Zielvorgaben müssen einen zeitlichen Rahmen und Kriterien der Erfüllung angeben. Diese Kritik wurde von uns schon zum Entwurf des VEK formuliert.

Im VEK wird das Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung formuliert. Viele daraus abgeleitete Unterziele sind unstrittig und werden von uns mitgetragen. Es gibt aber im Verfahren keine Möglichkeit, die Verfolgung und Umsetzung dieser Ziele zu überprüfen.

Ein weiteres Beispiel fehlender Überprüfbarkeit sind die CO₂-Minderungsziele. Aus unserer Sicht ist das Mindestziel die Erreichung der auch von der Stadt Stuttgart akzeptierten CO₂-Minderung um 40 % gegenüber 1990 bis zum Jahr 2020. Die Frage, wie



dieses Ziel auch im Bereich der Mobilität umgesetzt und wie die Erreichung dieses Ziel überprüft werden kann, wird im VEK nicht gestellt.

Als positives Beispiel sei hier der Verkehrsentwicklungsplan pro Klima der Region Hannover genannt, in dem das 40 %-Minderungsziel im Personenverkehr bis 2020 ausdrücklich genannt wird. Die Stadt Tübingen hat festgelegt, den CO₂- Ausstoß bis 2030 auf die Hälfte zu reduzieren und hat für den Weg dahin 60 Bausteine vorgeschlagen.

Alle Verkehrsarten fördern? - fehlende Priorisierung

Bei den Maßnahmen im VEK 2030 fehlt eine klare Aussage zum Umsteuern zugunsten einer nachhaltigen Mobilität, welche immer wieder gefordert wird. Im Prinzip sollen die Möglichkeiten für die Fußgänger verbessert werden, der Radverkehr und der ÖPNV besonders gestärkt, die Transporte per Schiff und per Schiene gefördert und die Mobilität per Auto sichergestellt werden. Selbst der Flughafen hat eine „hohe Bedeutung für die Mobilitätsbedürfnisse“. Es sollen die „Angebote aller Verkehrsarten verbessert werden“ - alles Zitate aus dem VEK 2030.

Solche Aussagen sind populistisch, weil sie jedem Recht geben und Konflikte vermeiden. Tatsächlich ist mit begrenzten finanziellen Möglichkeiten und begrenztem Flächenangebot eine Bewertung vorzunehmen. Und die Stadt muss zugunsten der Nachhaltigkeit und zugunsten derjenigen, die auf den Umweltverbund angewiesen sind, entscheiden. Kfz-Verkehr, wie er heute besteht, ist nicht nachhaltig, muss vermindert werden - wie auch gefordert wird. Dies wird aber sicher nicht mit weniger Stau und dem Bau des Rosensteintunnels erreicht, sondern nur mit zusätzlichen Restriktionen gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Unterstützung auf dem Weg zur Nachhaltigkeit

KUS und VCD unterstützen alle Maßnahmen, welche den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit fördern. Wir sehen im VEK 2030 durchaus auch Ansätze, wie die Minderung des Kfz-Verkehrs um 20 %, das Betriebliche Mobilitätsmanagement und die Förderung des Umweltverbundes. Wir sind aber der Meinung, dass das VEK 2030 weder in der Zielformulierung noch in den Maßnahmen konsequent in diese Richtung geht.

Für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Stuttgart e.V.:
Christoph Link, Vaihinger Landstraße 50, 70195 Stuttgart Telefon (07 11) 699 37 56
Für das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS):
Manfred Niess, Kernerstraße 22 B, 70182 Stuttgart Telefon (0711) 29 70 82