

## **BUND Regionalverband Stuttgart**

Rotebühlstr. 86/1  
70178 Stuttgart  
fon 0711/61970-40  
gerhard.pfeifer@bund.net



Stuttgart, 21.04.2017

An  
Verband Region Stuttgart  
Kronenstr. 25  
70174 Stuttgart

### ***BUND Stellungnahme***

***zur***

### ***Fortschreibung des Regionalverkehrsplans für die Region Stuttgart***

Der BUND Regionalverband Stuttgart lehnt den Entwurf des VRS zum Regionalverkehrsplan Region Stuttgart (Stand 21.12.2016) in seiner Gesamtheit ab. Der BUND fordert einen Neustart der Planungen, bei dem Zielwerte des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs, der NO<sub>x</sub>-Emissionen, des Flächenverbrauchs und der Lärmemissionen, als unverrückbare Leitplankenwerte eingehalten werden müssen. Dabei müssen die Werte zu CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Lärm und Fläche den gemachten politischen und gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

#### **Begründung:**

Der Entwurf zum Regionalverkehrsplan (RVP) krankt methodisch an den vielen Szenarien, die sich relativ wenig unterscheiden. Bei den final aufgelisteten Projektmaßnahmen werden jedoch die Szenarien wahllos durcheinander gewirbelt. Die in den Szenarien errechneten Zahlen sind somit wertlos.

Methodisch ebenfalls bemängelt wird der lange Prozess der RVP-Erstellung. Seit Einleitung des Verfahrens im März 2011 sind nun schon über 6(!) Jahre vergangen. In diesem Zeitraum haben sich viele Erkenntnisse, Grenzwerte, Strategien etc. zum Thema Verkehr, Mobilität, Umweltstandards, Raumplanung und Städtebau z.T. grundlegend geändert.

Die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele im Verkehrsbereich werden komplett verfehlt – es gibt Stagnationen bzw. nur Minderungen im niedrigen einstelligen Bereich. Weder die Ziele des globalen Pariser Klimaschutzabkommens, noch aktuelle Ziele der Bundes – und Landesregierung werden somit annähernd erreicht.

Bei dem immer mehr in den Focus rückenden Luftschadstoff NO<sub>x</sub> sieht die Prognose ähnlich mager wie bei CO<sub>2</sub> aus.

Generell muss die Sicherung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen als absolute Voraussetzung im Hauptziel (S.33) genannt werden. Dieses für die Menschen unbestritten lebensnotwendige Schutzgut „Natürliche Lebensgrundlage“ ist nicht gegen andere Ziele wie z.B. „Stärkung des Wirtschaftsstandortes“ ab- bzw. wegwägbar.

Eine Verkehrswende weg vom Autoverkehr hin zum Umweltverbund – also Bahnen, Bussen, Radfahren und zu Fuß gehen- ist nicht erkennbar. Es findet keine Modal-Split-Verschiebung statt. Besonders peinlich ist der Rückgang (!) der Anzahl von Radfahrten von 7,7 % (2010) auf 7,2 % (2025 Bezugszenario). Die unterstellte Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wirkt sich extrem gering auf den ÖV-Anteil aus. Steigerung von 13,0 % (2010) auf 13,7 % (2025). Die inzwischen auf mindestens 6,5 Mrd. Euro veranschlagte Schieneninvestition wurde aber immer als Quantensprung bei der Verkehrsverlagerung in der Region verkauft.

Der BUND und die Verkehrswissenschaft sind sich einig, dass eine spürbare Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes nur dann gelingt, wenn es Verbesserungen für den Umweltverbund und gleichzeitige Restriktionen im Autoverkehr gibt (push&pull). Die Strategie, es allen Verkehrsmitteln recht zu machen, hat sich als Irrweg erwiesen – der aktuelle Entwurf zum RVP ist dafür ein weiterer Beleg.

Bei den Umweltauswirkungen bleibt der Flächenbedarf jenseits von Straßenneu- und-ausbau unberücksichtigt. Neue und ausgebauten Straßen induzieren mehr Verkehr bzw. Fahrzeuge. Die Zulassungszahlen für Kraftfahrzeuge in der Region steigen munter weiter auf Rekordhöhen an – selbst in Stuttgart. Ende 2016 waren in der Region mehr als 2 Mio. Kfz zugelassen. Diese Fahrzeuge müssen irgendwo abgestellt werden und dies in einer Region, in der die Grundstückspreise zu den teuersten in ganz Deutschland gehören. Immer mehr zugesperrte Straßen mit einer entsprechenden Minderung der Wohnqualität sind die Folge.

Die Strategie der Verkehrsvermeidung ist im Entwurf zum RVP unterbelichtet. Sie ist vor der Verkehrsverlagerung und der technischen Optimierung die nachhaltigste Form der Verkehrsbewältigung. Stichworte hierzu sind Dezentralisierung, Nutzungsmischungen, Stadt der kurzen Wege, home-office-Arbeitsplätze, wohnortnahe Nahversorgung, Raumwiderstände erhöhen durch Tempolimits, etc..



Gerhard Pfeifer (BUND Regionalgeschäftsführer)