

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



Stellungnahme des Fahrgastverbands Pro BAHN e.V., Regionalverband Region Stuttgart zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes der Landeshauptstadt Stuttgart

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt, dass bei der aktuellen Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Stuttgart der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel eine wichtige Rolle spielen soll. Der Entwurf enthält viele sinnvolle Maßnahmen, die aber nach unserer Einschätzung nicht ausreichen werden, um die Schadstoffgrenzwerte innerhalb der nächsten Jahre zu unterschreiten. Zur Erreichung dieses Ziel ist nach unserer Überzeugung eine umfassende Verkehrswende hin zu mehr öffentlichem Verkehr sowie zum Fahrrad- und Fußverkehr unumgänglich.

Aktuelle Situation

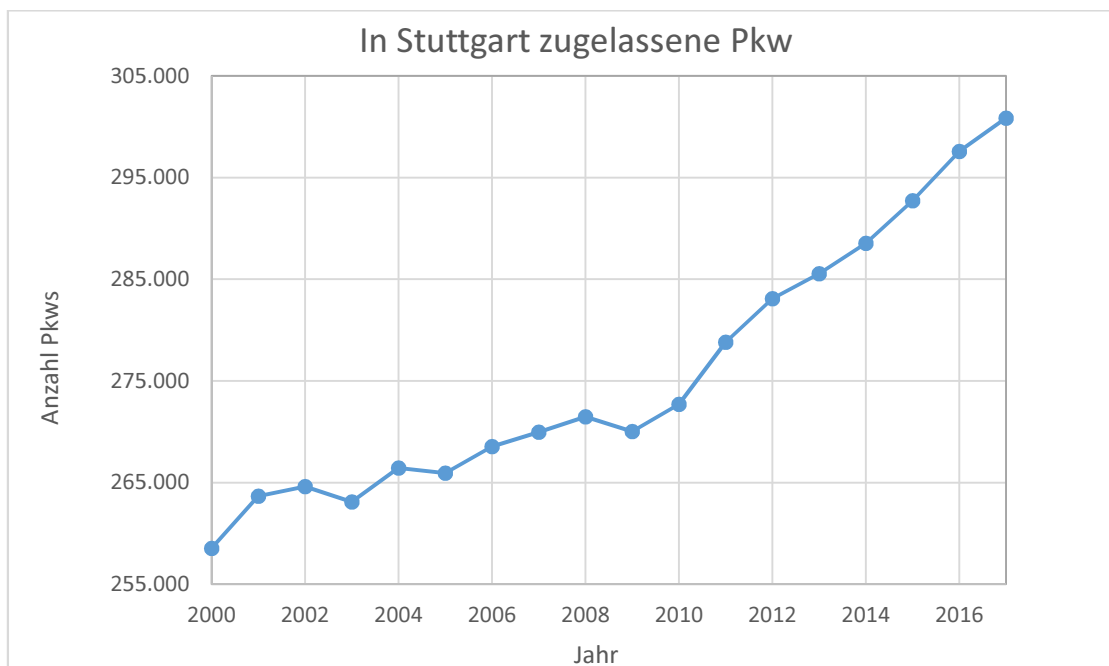
In den letzten Jahren wurden bereits erhebliche Summen in den Ausbau des Nahverkehrs investiert und die Zahl der Fahrgäste in Bussen, Stadt- und S-Bahnen hat in den letzten acht Jahren bei der SSB um 9 % und bei der S-Bahn sogar um 26 % zugenommen. Trotzdem kam es aber kaum zu Verlagerungen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr, weil der Pkw-Verkehr ebenfalls zugenommen hat. Zwar wird am Kesselrand seit einigen Jahren ein leichter Rückgang des Autoverkehrs festgestellt, dafür wurde aber 2016 an der Markungsgrenze ein Allzeithöchstwert an Fahrzeugen gemessen und der Besetzungsgrad war mit 1,2 Personen pro Fahrzeug noch nie so niedrig.



Quelle: Stadtstatistisches Amt Stuttgart

Man muss deshalb feststellen, dass Angebotsverbesserungen im ÖV nicht ausreichen, um den Verkehr auf den Straßen in Stuttgart zu reduzieren. Die Beliebtheit des Autos zeigt sich auch in der Entwicklung

des Pkw-Bestandes. Im Durchschnitt der letzten Jahre wächst die Zahl der zugelassenen Pkw in Stuttgart jedes Jahr um etwa 4000 Fahrzeuge, was zu immer mehr Staus und zur Inanspruchnahme von immer mehr Flächen im öffentlichen Raum führt.



Quelle: Statistisches Amt, Stuttgart

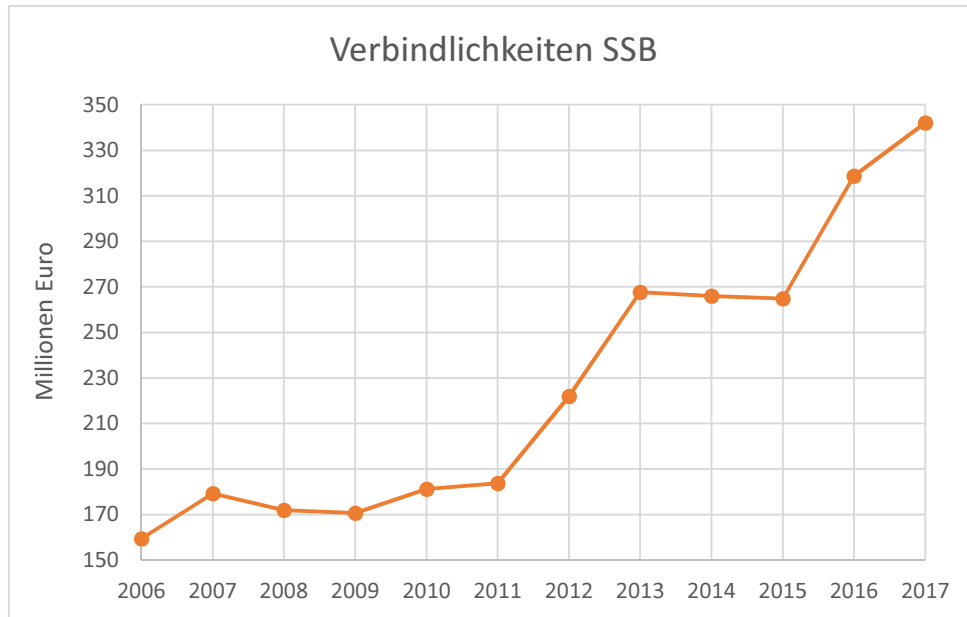
Die massiven Verstöße beim Parken werden aber häufig vom Ordnungsamt und der Polizei geduldet. Dazu kommt, dass Parken immer noch an vielen Stellen kostenlos möglich ist (z. B. mit der Brötchentaste) bzw. von anderen bezahlt wird (z. B. durch Vergütung von Parkscheinen). Um die Größenordnung des Problems zu verdeutlichen, muss man sich vorstellen, dass für den Parkflächenbedarf der in zwei Jahren hinzukommenden Fahrzeuge eine Fläche von der Größe des Europaviertels (16 ha) benötigt wird.

Der Busverkehr hat es bei der zunehmenden Zahl an Fahrzeugen auf den Straßen immer schwerer, noch einigermaßen pünktlich zu verkehren. Es wäre deshalb dringend notwendig, mehr Flächen für die Stadtbusse zu reservieren, aber die Einrichtung neuer Busspuren oder der Umbau von Bushaltestellen auf sogenannte Buskaps kommt kaum voran, weil Interessen einzelner Anwohner an Parkflächen für ihre privaten Pkws höher bewertet werden als die Interessen der Busfahrgäste an einer zuverlässigen Beförderung. Die kürzlich erfolgte Ablehnung einer Busspur in der Wagenburgstraße durch den Gemeinderat hat diese Haltung wieder einmal exemplarisch gezeigt.

Trotz vieler Klagen der Autofahrer über den dichten Verkehr ist die Nutzung des Auto im Stuttgarter Stadtgebiet häufig immer noch attraktiv, denn die Durchschnittsgeschwindigkeiten liegen laut einer Studie¹ trotz Staus immer noch viel höher als im ÖV (in der HVZ ca. 29 km/h, tagsüber ca. 32 km/h). Diese Werte werden vom ÖV selbst für Verbindungen ohne längere Fußwege nicht annähernd erreicht. Dabei wird das Straßennetz immer noch weiter ausgebaut (Rosensteintunnel) und insbesondere im Zulauf auf Stuttgart sind in den nächsten Jahren massive Ausbauprojekte geplant (Verbreiterungen von A81, A8, B27, B10)

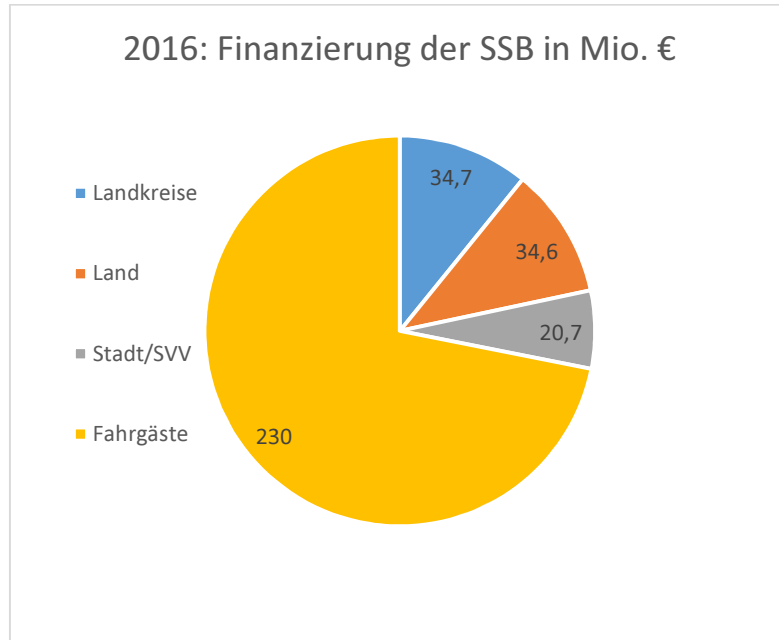
Dagegen kommt die SSB bei der Finanzierung der dringenden Ausbauprojekte immer mehr in Schwierigkeiten und muss sich wegen fehlender Zuschüsse immer mehr verschulden. In den letzten sechs Jahren sind die Verbindlichkeiten der SSB um 86% auf 342 Mio. € angestiegen, während die städtische Verschuldung fast auf null zurückgefahren wurde.

¹ <https://www.stuttgart.ihk24.de/blob/sihk24/standortpolitik/downloads/3749498/2b4648073893a5355dcd07ada7e06b1c/Publikation-IHK-Stau-Ursachen-data.pdf>



Quelle: Geschäftsberichte der SSB

Der Defizitausgleich für die SSB ist bei 25 Mio. € gedeckelt und auch der einmalige Zuschusses für Investitionen von 72,5 Mio. € für die nächsten fünf Jahre, der vom Gemeinderat bewilligt wurde, reicht nicht aus, um die zunehmende Verschuldung zu stoppen. Dabei gibt die Stadt für ihren Nahverkehrsbetrieb weniger aus als das Land und die Landkreise. Außerdem muss die SSB auch noch 8,5 Mio. € Straßenbenutzungsgebühr bezahlen, die in den allgemeinen Haushalt zurückfließen.



Quelle: SSB

Für den Straßenverkehr entstehen der Stadt dagegen jedes Jahr viel höhere Ausgaben, denen keine entsprechenden Einnahmen entgegenstehen, so dass regelmäßig ein hohes Haushaltsdefizit im Bereich Straßenverkehr entsteht (beim Amt für öffentliche Ordnung und Tiefbauamt für Verkehrswesen, Verkehrsüberwachung, Straßenhaushalt und Parkierungseinrichtungen fast 108 Mio. € Defizit im Jahr 2016²).

² <https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/637277/133283.pdf>

Auch die Bauarbeiten für das Projekt „Stuttgart 21“ belasten vorwiegend den öffentlichen Verkehr, während für den Straßenverkehr mit großem Aufwand immer alle Fahrspuren um den Hauptbahnhof aufrechterhalten werden. Die wichtige Stadtbahnverbindung Staatsgalerie - Hauptbahnhof bleibt dagegen bis 2022 gesperrt, was die Leistungsfähigkeit des Stadtbahnliniennetz in der Innenstadt stark beeinträchtigt. Das Umsteigen im Hauptbahnhof ist auf Jahre hinaus mit Umwegen verbunden und die Anbindung der Gäubahn an den Hauptbahnhof wird im weiteren Verlauf der Bauarbeiten für mindestens zwei Jahre gekappt und die Fahrgäste müssen in Stuttgart-Vaihingen auf die S-Bahn umsteigen.³

Bewertung der Maßnahmen

Fahrverbote

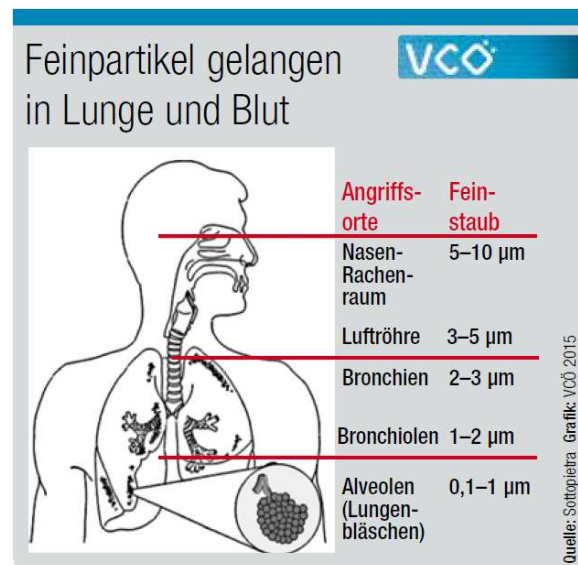
Die im Entwurf des Luftreinhalteplans vorgesehenen Fahrverbote sind ein wichtiger Schritt zu einer besseren Luftqualität in Stuttgart, aber es erscheint zweifelhaft, ob sich durch eine schnelle Umstellung auf Euro 6-Fahrzeuge auch wirklich die errechnete Verbesserung einstellt, denn bei Messungen des ADAC und der DUH im Realbetrieb zeigten auch solche Fahrzeugen hohe Stickoxidwerte. Außerdem haben auch Benziner teilweise immer noch sehr hohe Abgaswerte, v. a. was den Feinstaub angeht. Es sollten deshalb in Stuttgart nur noch Fahrzeuge verkehren dürfen, die auch im realen Betrieb nicht mehr Schadstoffe ausstoßen als das Doppelte des Euro 6-Normgrenzwerts aus den Prüfstandsmessungen. Außerdem wäre dringend ein Verbot von Rollern mit Zweitaktmotor notwendig. Diese Kleinfahrzeuge finden aufgrund der Verkehrsdichte immer weitere Verbreitung. Sie stoßen aber hundert bis tausend Mal mehr giftige Schadstoffe aus als Pkws⁴ und können sehr einfach durch elektrisch angetriebene Roller ersetzt werden.

Ein großes Problem ist die Kontrolle der vorgeschlagenen Fahrverbote, denn die blaue Plakette wird bisher vom Bund abgelehnt. Als Alternative könnte daher ein automatischer Kennzeichenscan und ein Abgleich mit der Zulassungsstelle erfolgen, bei der die Fahrberechtigung effektiv kontrolliert werden könnte. Die Technik dafür ist vorhanden, wie das System zur Mauterhebung auf den Autobahnen (Toll Collect) zeigt.

Messungen

Beim Feinstaub wird außerdem die schädlichste Komponente in der Luft überhaupt nicht gemessen, nämlich die ultrafeinen Partikel mit Durchmessern im Bereich von etwa 100 nm (PM 0,1).

Für diese Schadstoffe, die bis in die Lungenbläschen und sogar ins Blut gelangen können und die im Verdacht stehen, Lungenkrebs, Herzinfarkte und sogar Demenz zu verursachen, gibt es keinerlei Grenzwert. Da deshalb keine Messungen durchgeführt werden, liegen auch keinerlei epidemiologische Befunde zu deren Wirkung auf die menschliche Gesundheit vor. Immerhin wird seit einigen Jahren wenigstens der Feinstaubanteil mit höchstens 2,5 µm Durchmesser erfasst, wobei hier der EU-Grenzwert mit 25 µg/m³ so weit über dem von der WHO empfohlenen Wert von 10 µg/m³ liegt, dass dieser überall erfüllt wird und somit fälschlicherweise Entwarnung gegeben wird. Würde man für PM 2,5 den WHO-Grenzwert ansetzen, der z. B. auch in der Schweiz gilt, wäre der Jahresmittelwert am Neckartor mit 16 µg/m um 60 % überschritten!



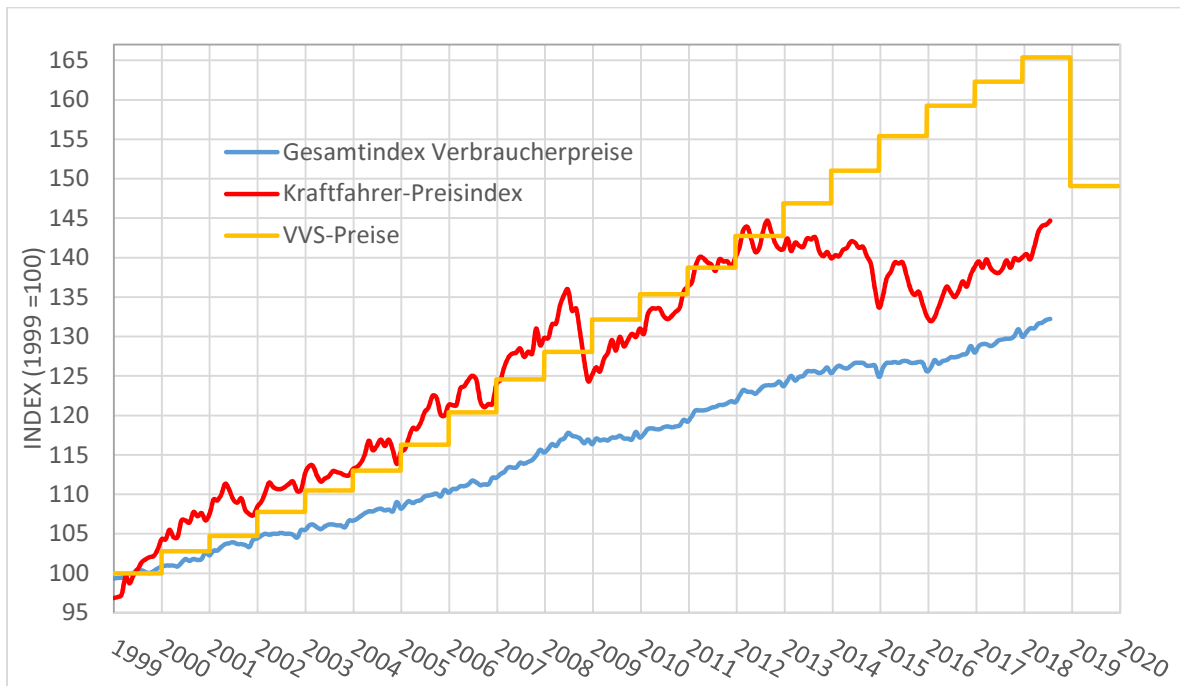
³ <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/Einschraenkungen-bei-der-Gaeubahn-Endstation-Vaihingen,gaeubahn-soll-fuer-zwei-jahre-oder-laenger-in-vaihingen-enden-100.html>

⁴ <https://www.psi.ch/media/unscheinbare-dreckschleudern-auf-zwei-raedern>

Es stellt sich auch die Frage, ob die Messstelle am Neckartor wirklich die höchste Belastung widerspiegelt, der die Bevölkerung ausgesetzt ist, denn die Schadstoffe werden in einer Höhe von 3,20 m gemessen. Auch die Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs durch geeignete Ampelschaltungen und die regelmäßige Straßenreinigung um die Messstelle herum täuschen einen Rückgang vor, den es an anderen Stellen, wo keine Messungen stattfinden, nicht in diesem Umfang gibt.

Tarifreform

PRO BAHN begrüßt die Vereinfachung des Verbundtarifs und die Vereinigung der Zonen 10 und 20 in Stuttgart. Mit diesen Preissenkungen konnte nach langer Zeit wieder ein Gleichstand mit den Autokosten erreicht werden, die sich in den letzten Jahren auseinander entwickelt hatten.



Quelle: Statistisches Bundesamt, VVS-Berichte

Um die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs noch weiter zu steigern, sollten noch die Nutzungsbedingungen für die Kurzstreckenfahrkarte verbessert werden, die heute für die kurzen Haltestellenabstände innerhalb Stuttgarts zu wenig Nutzen bietet. Deren Gültigkeit sollte auf 5 Haltestellen bzw. einen ganzen Stadtbezirk erweitert werden.

Im Entwurf des Luftreinhalteplans nicht berücksichtigte Maßnahmen

Weder eine Citymaut noch eine Nahverkehrsabgabe werden im Entwurf des Luftreinhalteplans als umsetzbar angesehen, obwohl sie v. a. im Talkessel zu hohen Schadstoffreduktionen führen würden. Wir fordern das Land und den Bund auf, hierfür die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit diese Instrumente, die sich im Ausland in vielen Städten bewährt haben, auch hier eingesetzt werden können.

Pförtnerampeln in Verbindung mit P+R-Parkhäusern sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nicht umgesetzt werden, weil befürchtet wird, dass der Verkehr auf andere Straßen ausweicht. Wir halten dagegen eine Zuflussregulierung durch Ampeln in Bereichen, wo Busse und Bahnen ohne eigene Fahrspuren verkehren, für absolut unverzichtbar, damit der ÖPNV pünktlich verkehren kann und als Alternative zum Auto attraktiv bleibt. Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h auf den Autobahnen und auf 80 km/h auf den Bundesstraßen zusammen mit einer generellen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h in Stuttgart würden nach unserer Einschätzung zu einem gleichmäßigen Verkehrsfluss und damit zu weniger Schadstoffen führen und Autofahrer dazu anhalten, anstelle des direkten Wegs durch den Kessel z. B. die Umfahrmöglichkeiten auf der A8/A81 zu wählen. Außerdem

würde der heute bestehende Geschwindigkeitsvorteil des Autos reduziert, was wiederum den ÖPNV konkurrenzfähiger macht.

Vorschläge für zusätzliche Ausbaumaßnahmen im ÖPNV Stadtbahn

Die Stadtbahn ist das Rückgrat des städtischen Nahverkehrs und verkehrt bis auf wenige Ausnahmen weitgehend unabhängig vom Straßenverkehr. Sie ist deshalb auch relativ verlässlich und wegen ihrer Schnelligkeit und ihres hohen Komfortniveaus bei den Fahrgästen außerordentlich beliebt und sollte deshalb schnell weiter ausgebaut werden. Wir schlagen daher vor, über die im Luftreinhalteplan vorgeschlagenen Ausbaustrecken hinaus noch folgende Strecken zu verlängern bzw. zu ergänzen:

- Verlängerung U19 Mercedes-Benz-Welt – Brendle – Ostendplatz – Wagenburgstraße
- Verlängerung U4 Hölderlinplatz – Schwabstraße,
- Verlängerung U3 + zukünftig U5 Plieningen Garbe – Hohenheim,
- neue Stadtbahnlinie Degerloch Albstraße – Hoffeld – Asemwald – Birkach

Diese Ausbauten sowie die dazu nötigen zusätzlichen Fahrzeuge verursachen hohe Kosten, die nicht alle durch Zuschüsse gedeckt werden können. Deshalb sollte die Stadt die SSB regelmäßig mit Haushaltsmitteln unterstützen.

Bahn/S-Bahn

Die vorgeschlagene Einführung des neuen Signalsystems ETCS im S-Bahntunnel wird von uns begrüßt und würde eine dichtere Zugfolge ermöglichen. Wir möchten anregen, das System auch im Tunnel bis Vaihingen zu installieren, um die Durchbindung mindestens einer Linie aus Richtung Feuerbach nach Stuttgart-Vaihingen zu ermöglichen. In Ergänzung zum S-Bahnnetz sollten an der Schusterbahn und der Panoramabahn als Tangentiallinien zusätzliche Haltepunkte eingerichtet und ein regelmäßiger Verkehr angeboten werden. Außerdem muss die Anbindung der Panoramabahn an den Hauptbahnhof aufrechterhalten und eine Wendemöglichkeit für Züge aus Richtung Feuerbach geschaffen werden, um den wachsenden Verkehr auf der Schiene im neuen Hauptbahnhof abwickeln zu können. Eine Analyse der Gutachter des Bundesverkehrswegeplans ergab, dass ohne solche Ergänzungen der neue Stuttgarter Bahnhof bereits im Jahr 2030 stark überlastet wäre und dass bei einer Umsetzung des Klimaschutzszenarios für Baden-Württemberg „Verkehrsinfrastruktur 2030“ eine durchschnittliche Auslastung einzelner Zulaufstrecken von 182% auftreten würde⁵. Eine solche Erweiterung kann mit unterirdischen Wendegleisen auf der Ebene -1 (Verteilerebene) des Tiefbahnhofs erfolgen, so dass die städtebauliche Entwicklung des Europaviertels nicht beeinträchtigt wird.

Bus

Die Innenstadtbuslinien sollten möglichst schnell auf Elektroantrieb umgestellt werden, wobei hier auf einzelnen Abschnitten auch Oberleitungen verlegt werden sollten, um die Batterien während der Fahrt aufzuladen (Vorbild Hybrid-O-Bus Esslingen)

Der im Entwurf vorgeschlagene Ausbau von Busspuren ist ein Schritt in die richtige Richtung und sollte an allen Abschnitten mit Staurisiko generell vorgesehen werden, auch wenn dadurch Fahrspuren und Parkplätze für den Individualverkehr wegfallen. Nur so lassen sich attraktive Fahrzeiten und verlässliche Fahrpläne im Busverkehr zu erreichen. Eine Ausnahme bildet hier die im Entwurf vorgeschlagene Busspur der Linie X1 in der Neckarstraße, da hier negative Auswirkung auf die Linien 40 und 42 im Bereich Staatsgalerie befürchtet werden. Wir schlagen zusätzlich Umweltpuren auf den Einfallstraßen mit Busverkehr vor (Wildparkstraße, Rotebühl- / Rotenwaldstraße und Schattenring – Heslach) auf denen neben den Buslinien zumindest übergangsweise auch Elektroautos fahren dürfen. Damit steigt die Akzeptanz für solche Einschränkungen und es entstehen Anreize für eine schnellere Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe im Individualverkehr.

⁵ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Klimaschutzszenario_10-2017_web.pdf

Die Bevorrechtigung von Bussen sollte an allen Ampeln erfolgen und möglichst umgehend freie Fahrt ermöglichen. Heute sind die Anlagen oft außer Betrieb oder so eingestellt, dass immer noch lange Wartezeiten entstehen. Außerdem sollte sich die Integrierte Verkehrsleitzentrale IVLZ nicht nur auf die reibungslose Abwicklung des Autoverkehrs konzentrieren, sondern auch darauf, dem ÖPNV freie Fahrt zu verschaffen.

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr nimmt auch in Stuttgart den Großteil des öffentlichen Raums ein (für Stuttgart existieren leider keine Daten, aber in vielen Großstädten wie z. B. in Berlin liegt der Anteil bei 50 – 60 %⁶). Der öffentliche Verkehr wurde dagegen an vielen Stellen in den Untergrund verlegt. Durch eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums, bei der Pkw-Fahrspuren und Parkierungsflächen schrittweise zugunsten von Radwegen, Busspuren und Grünflächen reduziert werden, könnte auch das im Konzept „Stuttgart nachhaltig mobil“ formulierte Ziel einer Reduzierung des Autoverkehrs um 20 % erreicht werden. Das bedeutet auch, dass Parken im öffentlichen Raum grundsätzlich kostenpflichtig sein muss und dass Verkehrsregeln auch durchgesetzt werden. Dass dies möglich ist, beweisen Städte wie Paris und Madrid, wo eine intensivere Parküberwachung mit innovativer Technik eingeführt wurde. Dort kontrollieren spezialisierte Betreiber den ruhenden Verkehr, indem Autokennzeichen im Vorbeifahren gescannt und mit den elektronisch gelösten Tickets verglichen werden⁷.

Car-Sharing und neue Mobilitätsdienstleistungen

Car-Sharing und neuartige Taxidienste (über Apps buchbare Sammeltaxis) werden häufig als Allheilmittel für vom Verkehrskollaps bedrohte Städte angesehen. Dabei wird gerne übersehen, dass flexible Taxidienste weniger den Individualverkehr sondern teilweise auch den ÖPNV ersetzt, wie Beispiele aus den USA zeigen⁸. Auch der Car-Sharing Dienst Car2Go hat in Stuttgart nach einer Untersuchung des Ökoinstituts bis jetzt nicht zu weniger Autos geführt⁹. Daher sollte die Stadt diese grundsätzlich sinnvollen Verkehrsangebote so organisieren und regulieren, dass sie den ÖPNV ergänzen und diesem keine Konkurrenz machen.

Fazit

Eine spürbare Verbesserung der Luftsituation in Stuttgart kann nur durch eine deutliche Verringerung des Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs erreicht werden. Diese Verringerung kommt auch anderen Zielen zugute, wie z. B der Lärmreduktion, der Einhaltung der CO₂-Ziele des Verkehrs sowie dem Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung, bei der mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum angestrebt wird.

Stuttgart, 12.10.2018

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

⁶ <https://www.clevere-staedte.de/blog/artikel/flaechen-gerechtigkeits-report-online>

⁷ <https://vimeo.com/143026022>

⁸ <https://www.springerprofessional.de/carsharing/mobilitaetskonzepte/neue-mobilitaetsdienste-verstopfen-die-staedte/16020642>

⁹ <https://www.oeko.de/aktuelles/2018/studie-share-mehrjaehrige-untersuchung-zu-free-floating-carsharing-abgeschlossen/>