

Stellungnahme des Verbandes Region Stuttgart zum 1. Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Landeshauptstadt Stuttgart (Beschluss des Verkehrsausschusses vom 5.7.2017)

1. Die Grundvoraussetzung für einen funktionalen und zuverlässigen ÖPNV ist eine moderne, leistungsfähige und verlässliche Infrastruktur. Grundlage für den infrastrukturseitigen Ausbau des ÖPNV Angebots ist die L-GVFG-Förderung. Der Verband Region Stuttgart fordert daher eine Anhebung der Förderquoten und Pauschalförderbeträge für ÖPNV-Maßnahmen, deren Wirksamkeit in Gebieten mit höherer Luftbelastung liegt. Folgerichtig sind dabei auch die Verknüpfungspunkte und die wesentlichen Zulaufstrecken in der Region einzubeziehen. Dadurch können landesweit mehr Maßnahmen in Räumen mit hoher Schadstoffbelastung umgesetzt werden und zur Luftreinhaltung beitragen. Für solche Maßnahmen ist ein festes Budget im Rahmen des L-GVFG oder über besondere Förderprogramme (vgl. Radverkehrsförderung) vorzusehen.

2. Die S-Bahn ist das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region Stuttgart. Zur Stabilisierung im Kernbereich und zum weiteren Ausbau des Angebots auf den im Mischverkehr betriebenen Zulaufstrecken ist mittelfristig eine Steigerung der Leistungsfähigkeit notwendig. Daher sind die Planungen und Überlegungen zur Einführung von ETCS auf der S-Bahn-Stammstrecke und anderen kapazitätsbegrenzenden Abschnitten im Schienennetz der Region Stuttgart (Rohr-Flughafen, Vaihingen-Herrenberg, Bad Cannstatt-Schorndorf) mit Hochdruck voranzutreiben. Parallel dazu muss die Finanzierung sowohl infrastruktur- als auch fahrzeugseitig gesichert werden. Hier sind das Land und die DB AG gefordert, zeitnah eine Lösung zu finden, da eine solche Maßnahme die Finanzierungsmöglichkeiten der Region übersteigen würde.
Das Land wird gebeten, sich gemeinsam mit der Region für eine möglichst frühzeitige Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten einzusetzen, die dauerhaft zur Reduzierung von Schadstoffbelastungen in der Landeshauptstadt beitragen können und die dazu nötigen Planungen einzuleiten bzw. voranzutreiben. Dies trifft nach den Untersuchungen zur Regionalverkehrsplanfortschreibung vor allem auf die Projekte S-Bahntangentiale südlich der Landeshauptstadt, partieller Ausbau bzw. Leistungssteigerungen auf der Rems- und der Gäubahn, Nordkreuz, Panoramabahn, große Wendlinger Kurve sowie Verbindungsspanne zwischen Filderbahn und Neubaustrecke am Flughafen zu, die infrastrukturelle Voraussetzungen für Verbesserungen und Angebotsausweitungen im Schienenpersonen- und Schienenpersonenfernverkehr bilden.
Im Straßenverkehr gilt dieses für den Nordostring und die Filderauffahrt. Im Hinblick auf die Straßenbaumaßnahmen wird zudem auf die Stellungnahme zur Umsetzungskonzeption Bedarfsplan Straße hingewiesen, die am 3. Mai 2017 vom Verkehrsausschuss des Verbandes Region Stuttgart beschlossen und dem Verkehrsministerium mit Schreiben vom 4. Mai 2017 übermittelt wurde. Diese Stellungnahme wird weiterhin vollumfänglich aufrechterhalten.

3. Für die Weiterentwicklung eines zukunftsfähigen S-Bahn-Verkehrs muss die Region von den deutlichen Erhöhungen der Regionalisierungsmittel des Bundes in angemessener Weise partizipieren. Zusätzliche Regionalisierungsmittel bilden die Grundlage für zukünftige Verkehrsverbesserungen (Ausdehnung des Viertelstundentakts, Kapazitätsausweitungen usw.), die mit Blick auf die kommenden Anforderungen unverzichtbar sind und ebenfalls nicht alleine vom Verband Region Stuttgart finanziert werden können. Ohne angemessene, vertraglich abgesicherte Beteiligung der Region an den Regionalisierungsmitteln kann die Maßnahme M8 nicht umgesetzt werden.

4. Die Konzeption und mögliche Umsetzung einer regionalen Verkehrsinformationszentrale ist voranzutreiben. Die Verkehrsinformationszentrale ist die Basis für eine spätere mögliche Verkehrsmanagementzentrale innerhalb einer Mobilitätsagentur. Auch hierfür ist die Unterstützung des Landes erforderlich.
Parallel dazu soll die Einführung von neuen Technologien, die dazu beitragen im Individualverkehr Schadstoffbelastungen zu reduzieren, durch entsprechende Förderanreize forciert werden. Hierzu gehören sowohl Maßnahmen zur breiteren Einführung von alternativen Antrieben, wie auch Maßnahmen um Chancen aus dem künftigen Einsatz von autonom und vernetzt fahrenden Fahrzeugen im Sinne der Luftreinhaltung zu nutzen.
5. Die Fördermittel des Landes für verkehrstechnische Infrastruktur auch im Individualverkehr in Räumen hoher Luftbelastung sollten erhöht oder - wo nicht vorhanden – zur Verfügung gestellt werden. Qualitätsmanagementmaßnahmen an Lichtsignalanlagen und eine ausreichende Personalausstattung sollten gefördert werden.
6. Die Partner im VVS müssen gemeinsam darauf hinwirken, dass die infrastrukturellen, betrieblichen und sonstigen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durch geeignete Tarifmaßnahmen flankiert werden. Kurzfristig ist dabei die Wirksamkeit des bisherigen Feinstaubtickets zu überprüfen und ein Tarifangebot zu entwickeln, das preisliche Mitnahmeeffekte vermeidet, für die gesamte Feinstaubsaison gilt und insgesamt Zeitkarteninhaber belohnt. Im VVS ist eine Tarifstrategie zu entwickeln, die dauerhaft noch mehr Menschen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hinführt.
7. Um Tangentialverbindungen zwischen Schienenkorridoren als Alternative zum Individualverkehr zu stärken, sollte im Verdichtungsraum eine höhere Taktichte als der Stundentakt im Regiobusprogramm des Landes gefördert werden. Für Regiobuslinien und regionale Expressbusse soll eine einheitliche Fahrplangeschwindigkeit von mindestens 30 km/h gelten.
8. Um Menschen zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV und die neuen intermodalen Mobilitätsdienstleistungen zu bewegen, bedarf es sowohl passgenauer Informations- und Tarifangebote als auch leistungsfähiger Umstiegsanlagen. Ziel ist deshalb eine dauerhafte Unterstützung von Mobilitätsdienstleistungen wie Bike-Sharing, Mitfahrservices, innovativer P+R und P+M Angebote sowie von betrieblichem Mobilitätsmanagement durch eine regionale Mobilitätsagentur unter Beteiligung des Landes und aller Kommunen im Ballungsraum.
9. Den geplanten Fahrverboten (M1, M2a/b/c) kann aus regionaler Sicht nicht zugestimmt werden, da nicht nachgewiesen wurde, dass keine erheblichen Umweltwirkungen oder unzumutbaren Zusatzbelastungen in anderen Kommunen entstehen. Außerdem ist die praktische Durchführbarkeit und damit die Wirksamkeit der Maßnahmen nicht gegeben.
10. Das Land wird gebeten, sich weiterhin für eine stringente Einhaltung des regionalplanerischen Instrumentariums zur Steuerung der Siedlungsentwicklung mit vorrangiger Siedlungstätigkeit entlang der leistungsfähigen Schienenachsen einzusetzen, um auf eine insgesamt noch stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hinzuwirken und Schadstoffemissionen zu vermeiden.
11. Folgende Anmerkungen zur generellen Vorgehensweise sind Bestandteil der Stellungnahme des Verbands Region Stuttgart:
 - a) Der Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart ist nur ein Baustein in einer landesweit notwendigen und vorgeschriebenen Konzeption zur Luftreinhaltung. Aus Sicht der Geschäftsstelle kann eine abschließende Beurteilung der Wirkungen nur dann erfolgen, wenn eine landesweite Konzeption vorliegt und gutachterlich bewertet wurde.

- b) Die Ausweisung einer blauen Umweltzone ab 2020 (M1) steht genauso unter dem Vorbehalt, dass die entsprechenden gesetzlichen Regelungen noch geschaffen werden müssen wie die Maßnahmen M2a und M2b (Beschreibung siehe Anlage 1). Diese Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung aus dem motorisierten Individualverkehr vor allem in der Stadt / im Talkessel Stuttgart haben erhebliche Auswirkungen auf die Verteilung der Verkehrsströme in der Region. Dies belegen die Verkehrsprognosen zu den einzelnen Planungsfällen, denen zufolge in einigen Nachbarkommunen durchaus von nennenswerten Mehrverkehren auszugehen ist (bei Maßnahme M2b z. B. in Filderstadt und Ostfildern mit bis zu 1.000 bzw. 2.000 Kfz/d). Es wird daher angeregt, für diese Maßnahmen ein Planungskonzept zu erarbeiten, auf welchen Umfahrungsstraßen der Durchgangsverkehr um das Zentrum von Stuttgart herumgeleitet werden soll. Darüber hinaus sollte in Abhängigkeit von der dann tatsächlich umgesetzten Maßnahme die Auswirkungen auf die anderen Städte und Gemeinden in der Region sowohl hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen als auch der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen (Schadstoffe, Feinstaub, Lärm) nochmals detailliert untersucht und bewertet werden.
- c) Die Beurteilung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans erfolgte bislang nahezu ausschließlich anhand der Maßnahmenwirkungen auf die Schadstoffimmissionen (Feinstaubwerte und NO_x) und der rechtlichen Rahmenbedingungen (Umsetzbarkeit). Andere Verkehrsfolgen und Wirkungen werden weitgehend ausgeblendet. Die Veränderungen bei weiteren verkehrsbedingten Folgewirkungen (z. B. Lärm, klimarelevante Emissionen, Trennwirkungen), aber auch die Auswirkung auf die Mobilität in der Region sollten stärker in die Maßnahmenbewertung einbezogen werden. Im Hinblick auf die Mobilität in der Region gilt dies z. B. für die Aspekte:
- Erreichbarkeit des Kernes des Oberzentrums der Region mit mehreren regions- und landesweit bedeutsamen Einrichtungen u. a. in den Bereichen Kultur, Verwaltung, Gesundheitswesen und Verkehrsinfrastruktur (mit dem Hauptbahnhof als derzeit einzigem Zugangspunkt zum Schienenfernverkehr) sowie
 - Entwicklung alternativer Routenoptionen für die bisherigen Kfz-Durchgangsverkehre durch den Talkessel / die Umweltzone / das Luftreinhaltenez.
- d) Ein wichtiger Baustein im Hinblick auf die Verbesserung der Luftqualität in Stuttgart ist eine zügige Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme Antriebe. Der Verband Region Stuttgart begrüßt daher ausdrücklich die Maßnahmen M15 und M16 (siehe Anlage 1). Es fehlen jedoch Ansätze, die aufzeigen, wie eine Flottenumstellung auch sozialverträglich gestaltet werden kann, der Hinweis auf die Ausnahmeregelungen ist hier nicht ausreichend.
- e) Die Umsetzung die Ausprägung der Maßnahmen wurde sehr offen beschrieben und gestaltet. Bis zur Umsetzung sind daher noch Abstimmungsprozesse erforderlich, die im Ergebnis dazu führen werden, dass die bei der Ermittlung der Wirkungen gemachten Annahmen angepasst werden müssen und in der Folge die Wirkungen gegebenenfalls neu ermittelt und bewertet werden müssen. So konnte zum Beispiel bei der Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen der Park and Ride Maßnahmen nicht der derzeitige Stand der P+R-Konzeption des Verbands Region Stuttgart für den normalwerk täglichen Verkehr als Grundlage herangezogen werden. Der Verband Region Stuttgart hat bereits eine umfangreiche Analyse der P+R Situation erarbeitet und stellt über den VVS bereits eine grafische Belegungsprognose für die PKW-Nutzer zur Verfügung. Im gemeinsamen Projekt mit der Landeshauptstadt Stuttgart „P+R Parkhaus und Fahrschein“ wurden bereits in der vergangenen Feinstaubsaison attraktive Alternativen zur Pkw-Fahrt in die Innenstadt im Parkhaus Österfeld angeboten. Eine Echtzeitprognose der Parkraumbellegung ist an 11 Stationen der S-Bahn-Linien 2 und 3 in Vorbereitung und soll sukzessive auf weitere Stationen ausgeweitet werden. Darüber hinaus müssen noch Details für ein regionales Standort-, Tarif- und Informationskonzept im Bereich Park and Ride an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung insbesondere unter Beteiligung von P+R Maßnahmen in der Landeshauptstadt abgestimmt und festgelegt werden.

- f) Grundlage für alle Maßnahmen ist die Einhaltung der gesetzlich erforderlichen Grenzwerte. Ein zentraler Bestandteil wird daher auch das Monitoring der einzelnen Maßnahmen sein. Hierfür sind im Gutachten Wege aufzuzeigen, wie ermittelt werden kann, welche Reduktionen insbesondere beim Individualverkehr und den Schadstoffimmissionen durch welche Maßnahmen tatsächlich erreicht werden können. Diese Erkenntnisse können dann als Grundlage für die Erarbeitung von neuen Maßnahmen bzw. zur Anpassung von bereits umgesetzten Maßnahmen dienen.
- g) Die Betrachtung der ermittelten Verkehrsverlagerungen ist aus Sicht der Geschäftsstelle zu vertiefen und mit der landesweiten Konzeption zur Luftreinhaltung abzugleichen.
- h) Wie im Luftreinhalteplan zitiert sind nach § 47 Abs. 6 BImSchG die in den Luftreinhalteplänen festgesetzten Maßnahmen durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der jeweils zuständigen Behörde umzusetzen. Aus den Ausführungen im Luftreinhalteplan ist nicht klar ersichtlich inwieweit die aufgeführten Maßnahmen, die nicht vom Land selbst umgesetzt werden können, mit einer Verpflichtung zur Umsetzung durch die jeweils zuständige Institution versehen sind. Sofern der Verband Region Stuttgart vom Land über das Regierungspräsidium zur Umsetzung der ihn betreffenden Maßnahmen verpflichtet werden soll, ist die Finanzierung dieser Maßnahmen vom Land sicher zu stellen. Soweit keine Verpflichtungen gegenüber dem Verband Region Stuttgart ausgesprochen werden sollen, ist für die Entscheidungsfindung in den Gremien des Verbandes darzustellen, welchen Anteil die den Verband Region Stuttgart betreffenden Maßnahmen konkret an der im Luftreinhalteplan dargestellten Zielsetzung haben.