



DIALOGFORUM
DER KIRCHEN
IN DER REGION STUTTGART

Dialogforum der Kirchen / Büchsenstr. 37/1, 70174 Stuttgart

Verband Region Stuttgart
z. Hd. Herrn Thomas Kiwitt
Kronenstr. 25
70174 Stuttgart

Regionaldekan Dr. theol. Heiko Merkelbach, Leiter
Johannes Hoffmann, Geschäftsführer
Katholische Kirche in der Region Stuttgart
Stauffenbergstr. 3
70173 Stuttgart
Tel. 0711 7050-335 / Fax 0711 7050-336
JHoffmann@bo.drs.de

Prälatin Gabriele Arnold, Leiterin
Romeo Edel, Geschäftsführer
Evangelische Landeskirche Region Stuttgart
Büchsenstraße 37/1
70173 Stuttgart
Tel. 0711 2068-260 / Fax 0711 2068-262
romeo.edel@ev-akademie-boll.de

www.dialogforum.de

Stuttgart, 24. April 2017

Stellungnahme Regionalverkehrsplan Region Stuttgart – Entwurf 21.12.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir uns dafür bedanken, dass uns die Möglichkeit gegeben ist an dem Beteiligungsprozess teilzunehmen. Gerne schicken wir voraus, dass in dem Entwurf vom 21.12.2016 eine Fülle von Daten, Fakten und Materialien zusammengetragen sind, die eine gute Grundlage für die zukünftigen Entscheidungen sein werden. Wie die Regionalversammlung sich entscheiden wird und was die verschiedenen Aufgabenträger daraus machen, wird vermutlich Ergebnis engagierter Diskussionen sein.

Als Dialogforum der Kirchen möchten wir uns nicht zu den vielen sorgfältig bearbeiteten Details oder Maßnahmen äußern, da gibt es viele andere kompetente Akteure der Zivilgesellschaft. Ein paar grundsätzliche Gedanken möchten wir aber gerne einbringen.

Alle politischen Entscheidungen sollten den Horizont der beiden wichtigen internationalen Vereinbarungen von 2015 mit im Blick haben: Verabschiedung der 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen in New York und die Beschlüsse auf der Klimakonferenz in Paris mit dem Ziel die 2 Grad-Erderwärmung deutlich zu unterschreiten. Zugleich nehmen wir wahr, dass der Verkehr neben den beiden anderen großen klimarelevanten Sektoren Strommarkt und Wärme-markt leider immer noch die geringsten CO₂-Reduktionen aufweist.

Vermutlich stehen wir vor sehr grundsätzlichen Veränderungen, deren Gestaltungswerdung wir noch kaum erahnen. Als Kinder des 20. Jahrhunderts sind wir von einer Dominanz des Individualverkehrs geprägt, die uns die Pfadabhängigkeit des MIV im Denken und Handeln viel zu selten wirklich deutlich werden lässt.



DIALOGFORUM
DER KIRCHEN
IN DER REGION STUTTGART

Leicht gesagt, die Infrastruktur die über Jahrzehnte mit vielen Gedanken, viel Material, viel Energie und unter Einsatz vieler Milliarden aufgebaut wurde, lässt sich nicht in kurzer Zeit umbauen.

Zu einzelnen Passagen des Regionalverkehrsplanes

Grundlagen

1.1 Anlass

Wichtig, dass der Anlass deutlich genannt wird: Die Region Stuttgart ist durch das Verkehrsgeschehen überlastet ... und dann sogleich auf ein strukturelles Problem hingewiesen wird:

„... Die Verkehrsnetze und –angebote (entwickeln) sich langsamer als die verkehrsverursachenden Strukturen ...“ (S.10)

Wenn dies so ist, dann ist das auch ein Hinweis dafür, dass in der Vergangenheit trotz vielfältiger und engagierter Bemühungen die Verkehrsflüsse nicht wirklich besser bewältigt werden konnten. Was aber bedeutet dies für die Zukunft?

1.2 Zielsetzung und Inhalte

Möglicherweise liegt eine Schwierigkeit darin, dass das gleichwertige Nebeneinanderstellen von z.T. in Konkurrenz stehenden Zielen einer wirklichen Verbesserung der Mobilitätsleistungen im Wege steht.

Die freie Wahl eines Verkehrsmittels stellt sich für Schüler*innen, Senioren, Menschen mit Behinderungen anders da als für Erwerbstätige. Und die freie Wahl eines Verkehrsmittels ist im ländlichen Raum sehr viel eingeschränkter. Zugleich nehmen wir wahr, dass Menschen möglicher Weise aus freiem Willen oder aber aus langjähriger Gewohnheit den täglichen Stau wählen, obwohl es andere Möglichkeiten gäbe.

Welche Rahmenbedingungen setzen wir, damit unsere Mobilität zukunftsfähiger und nachhaltiger werden kann? Wir verstehen einen Regionalverkehrsplan auch als Instrument, das Rahmenbedingungen festlegt, die klaren Zielen dienen. Innerhalb dieser Vorgaben kann sich dann die Freiheit der Verkehrsteilnehmer*innen entfalten.

1.3.2

ÖPNV-Pakt 2015

Das Ziel des ÖPNV-Paktes bis zum Jahr 2015 den Anteil des ÖV um mindestens 20% zu erhöhen(S.20), ist ein wichtiger Baustein den Nachhaltigkeitszielen der UN näher zu kommen.

In dem Zusammenhang mag es nur einer Fußnote wert sein, dass vom „Expertenhearing Mobilität von morgen“ die beiden oben genannten internationalen Vereinbarungen nicht erwähnt werden. (S.21f)



DIALOGFORUM
DER KIRCHEN
IN DER REGION STUTTGART

1.4.2

Ernüchternd ist die Feststellung, dass das Bezugsszenario 2025, „wenn die verkehrlichen Maßnahmen so umgesetzt werden, wie es die Aufgabenträger planen“ (S.26), keine Verbesserung gegenüber der Analyse 2010 darstellt. Zum Glück gibt es noch weitere Szenarien.

2 Ziele

Das Hauptziel versucht alle Erfordernisse gleichwertig neben einander zu stellen, sehr ambitioniert.

Teilziel 2

Angesichts der Erfordernisse der Klimabeschlüsse von Paris kommt diesem Teilziel eine besondere Bedeutung zu:

„Damit sollte der Verkehrsaufwand und vor allem der Umfang der Fahrleistung am kraftstoffbetriebenen Kfz-Verkehr an den ökonomischen, ökologischen und sozialen Zielsetzungen ausgerichtet und zumindest der weitere Zuwachs reduziert werden mit dem Ziel, den Gesamtbedarf an (fossiler) Energie und die Emissionen von Treibhausgasen zu reduzieren.“ (S.34)

Teilziel 8

Stärkung der Zentralen Orte

„Die günstige Erreichbarkeitsbedingungen in der Region Stuttgart ...“ sollte unbedingt erhalten bleiben. (S.36) Die polyzentrische Struktur der Region ist ein hohes Gut. Damit dies gelingen kann, braucht es so etwas wie eine gemeinsame Idee, vielleicht wirkt da die IBA 2027 StadtRegion Stuttgart unterstützend.

3.2 Rahmenbedingungen

Um den Aufgabenbereich des RVP zu begrenzen stellen die Autoren klar: „Die Wirkungen möglicher siedlungs-, bevölkerungs- oder wirtschaftsstruktureller Maßnahmen zur Unterstützung der Ziele des RVP zählt nicht zum Untersuchungsspektrum.“ (S.42)

um dann doch unter **3.2.1** einige Andeutungen zu machen.

Da braucht es gute Absprachen unter den Kommunen, damit das große Ziel weniger Verkehrszwänge zu erzeugen, erreicht werden kann. Vereinbarungen zu Wohnraumentwicklung und Arbeitsplatzansiedlung werden notwendig sein - um nur die größten Verkehrsursachen zu nennen.

3.3 Verkehrsgeschehen 2025

Erfreulich sind die Ergebnisse der beiden Szenarien F und G: „die Zuwachsrate der Wege im ÖV (liegt) deutlich über der Zunahme der MIV-Wege“ und es wird eine bemerkbare Zunahme der Fahrradwege geben. (S.48)



DIALOGFORUM
DER KIRCHEN
IN DER REGION STUTTGART

Zugleich bleibt festzuhalten, dass trotz dieser engagierten Szenarien die Ziele des ÖPNV-Paktes noch nicht erreicht werden. (S.49)

Überaus erfreulich ist aber das Ergebnis, dass trotz Zunahme der gesamten Verkehrsleistung in den beiden Szenarien F und G der Zeitbedarf der Verkehrsteilnehmenden abnimmt. (S.51)

Wichtig ist der Hinweis:

„Eine weitergehende CO₂-Vermeidung ist nur durch flankierende organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen und Konzepte erreichbar.“ (S.64) Hier und an anderer Stelle (Kap **4.3**) wird deutlich, wenn wir unsere Mobilität zukunftsfähig und nachhaltig gestalten wollen, dann kommen wir an ordnungspolitischen Maßnahmen nicht vorbei.

Darüber hinaus „steht im Raum, dass in der Region Stuttgart zugunsten der Luftreinhaltung voraussichtlich zumindest temporär weiterer ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen werden.“ Mit einem Bündel von Maßnahmen haben wir aber zugleich die Aussicht neue Freiheiten zu gewinnen: kürzere Wegezeiten, bessere Luftqualität, weniger Lärm, weniger CO₂, weniger Klimaveränderung, eine Region, die den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen näher kommt.

4.4 Fahrradverkehr

Fraglich ist der letzte Satz dieses Abschnittes: „Dabei sollte angestrebt werden, dass der Ausbau nicht zu Lasten anderer Verkehrsmittel geht.“

Wenn wir in der Region Stuttgart den Modalsplit der verschiedenen Verkehrsmittel wirklich verändern wollen, dann braucht es Anreize, die Menschen dazu einladen, ihr Verkehrsverhalten zu verändern, aber es bedeutet eben zugleich auch, unerwünschte Verkehre mit negativen Anreizen zu belegen.

4.8.2 Intermodale Vernetzung der Verkehrsträger

Ein gutes Beispiel ist der Abschnitt

P+R Konzept (S.127f)

Hier wird deutlich, wie den vielen Einpendlern aus der Fläche ein gutes Angebot gemacht wird, um auf den ÖPNV umzusteigen und dabei Komfort und Zeit zu gewinnen.

Das wird aber nur gelingen, wenn nicht gleichzeitig auch die Möglichkeiten für den MIV weiter ausgebaut werden. Der Umstieg auf den ÖPNV muss in vielerlei Hinsicht ansprechend und reizvoll sein.

Für das Dialogforum der Kirchen

Prälatin Gabriele Arnold

Regionaldekan Dr. Heiko Merkelbach

Geschäftsführer Pfarrer Romeo Edel

Geschäftsführer Johannes Hoffmann