

Stellungnahme SÖS zum abschließenden Entwurf eines Verkehrsstrukturplans des Verkehrsausschusses des Bezirksbeirats Vaihingen, 2014

Parturient montes, nascetur ridiculus mus

„Allein im 20. Jahrhundert wurde mehr Energie verbraucht als während der kompletten Menschheitsgeschichte davor. Im selben Zeitraum ist die Wirtschaft um das 14-fache, die industrielle Produktion um das 40ig-fache angewachsen. (...) Aber wir verzeichnen nicht nur ein exorbitantes Mengenwachstum; viele Produkte fordern selbst immer mehr Material. Autos zum Beispiel verzeichnen über die letzten Jahrzehnte ein spektakuläres Wachstum. Ein VW-Golf hat im Laufe seiner Bauzeit von 750 Kilogramm Gewicht auf 1,2 Tonnen zugelegt. Noch extremer ist der Mini. War der vor 40 Jahren tatsächlich klein und transportierte mit 34 PS und 617 Kilogramm Gewicht immerhin vier Personen, gibt es ihn heute als Limousine, Cabrio, Kombi, Coupé, Roadster und SUV mit bis zu 211 PS und 1.380 Kilogramm Gewicht. Die Größe des heutigen Mini übertrifft lässig die des einstigen Inbegriffs des Oberklasse-Sportwagens Porsche 911. Der wiederum ist in seiner aktuellen Ausbaustufe so breit wie 1960 der legendäre Mercedes 300, der ‚Adenauer-Mercedes‘. Für solches hypertrophes Wachstum, das von den surrealen „Stadtgeländewagen“ Audi Q7, BMW X5, Porsche Cayenne und so weiter noch locker übertroffen wird, sind die Straßen, die Parkbuchten und die Autobahnen mittlerweile zu klein geworden. (...)

Und derlei Monsterautos, die in der Regel nach wie vor nur eine einzige Person transportieren, gibt es heute pro Haushalt nicht mehr nur einmal, sondern gleich zwei- bis dreifach (...). (Prof. Harald Welzer). „Angesichts des hohen Motorisierungsgrades in Stuttgart mit rund 600 Fahrzeugen je 1000 Einwohner kommt der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsentlastung und der Emissionsvermeidung große Bedeutung zu.“ „Die städtischen Quartiere sollen vom Verkehr entlastet werden (verkehrsberuhigte Straßen, Wohnstraßen, Fußgängerzonen) und dadurch soll eine Reduzierung der Immissionen erreicht werden.“ (KLIKS, 2007).

Bei der Beurteilung des jetzt im Verkehrsausschuss des Bezirksbeirats Vaihingen entwickelten Gesamtverkehrsplans oder Verkehrsentwicklungskonzepts oder Verkehrsstrukturplanes sollten wir uns in Erinnerung rufen, was die Beweggründe des Bezirksbeirats waren einen solches Verkehrskonzept oder besser Mobilitätskonzept zu erarbeiten.

War es nicht vor allem der Umstand, dass der Bezirksbeirat in den vergangenen Jahren feststellen musste, dass die immer wieder auftauchenden Klagen der Einwohnerinnen über zu hohe Verkehrsbelastung in dieser oder jener Straße und die Versuche, Lösungen für die jeweiligen Probleme durch verkehrlenkende oder auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu finden, stets zum Scheitern verurteilt waren, weil eine Verbesserung an der einen Stelle immer zu Verschlechterungen an einer anderen führten? Und man deshalb zu der Erkenntnis gelangte, dass lokale Einzelmaßnahmen dem Problem der (zu) hohen Verkehrsbelastung und seiner negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität nicht beikommen konnten und deshalb eine Gesamtplanung für den ganzen Stadtbezirk sinnvoll erschien. Und waren wir uns nicht darin einig, dass eine Verbesserung der Situation nur durch eine Verringerung des innerörtlichen motorisierten Verkehrs zu erreichen ist?

Die Verkehrsplaner haben den motorisierten Verkehr nur gelenkt, es kommt aber darauf an, ihn zu reduzieren.

Ein bisschen kommt diese Absicht ja auch in den vorangestellten Zielsetzungen des Planentwurfs noch zum Ausdruck, wenn es da heißt:

Die das Angebot einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur ergänzenden wesentlichen Ziele des Verkehrsentwicklungskonzepts, nämlich **Klimaschutz**, die **Reduzierung der Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe**, die Verbesserung des Wohnumfeldes für die Stuttgarter Bevölkerung durch **Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten** in den Wohngebieten sowie die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, finden sich in den Zielkonzepten zu allen Leitbildern, die für jede Verkehrsart formuliert sind, wieder“

Der Verkehrsstrukturplan für Vaihingen heißt es, baut auf diesem Konzept auf. Aber die wesentlichen Erfordernisse des Klimaschutzes, der Reduzierung der Schadstoff- und Lärmbelastung sind da schon nur noch „ergänzende“ Ziele. Im Mittelpunkt steht die „funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur“. Ein Hinweis auf das Klimaschutzkonzeptes der Stadt (KLIKS) und den vom Gemeinderat beschlossenen Umweltqualitätszielen fehlt ganz.

Das Ziel dieses Verkehrsstrukturplanes soll sein, die Belastung der Bürger durch Lärm, Abgase und Unfälle zu reduzieren, die Erreichbarkeit der (Fahr-) Ziele zu verbessern und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im Stadtbezirk zu verbessern und damit das Stadtbild aufzuwerten. Dazu wird auf den Struktur- und Rahmenplan, den Luftreinhalteplan und den Lärminderungsplan verwiesen.

Weiter wird formuliert:

„Um dieses Ziel zu erreichen, muss MIV vermieden oder zu einem großen Teil auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder oder Fußwege verlagert werden.

Ein Modal-Split von mindestens 70% ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger und 30% motorisiertem Verkehr wird angestrebt.

Und da bleiben wir schon richtig schön vage, „angestrebt“ (bis wann?) wird ein Modal-Split, der je nach dem, welche Verkehre (nur die der Vaihinger, alle, auch der Durchgangsverkehr) betrachtet werden schon heute fast erreicht ist, der aber in jedem Fall bei der durch weitere Aufsiedlung zu erwartenden Zunahme der Gesamtverkehrsmenge zu keiner Reduzierung der absoluten Mengen des MIV führen kann.

Doch selbst den vagen Zielsetzungen entspricht dann im anschließenden Konzept aber auch gar nichts, was nur im Ansatz zu einer Verringerung des MIV im Stadtbezirk führen wird. Es ist wieder nichts, außer einer konzeptlosen Aneinanderreihung von Einzelmaßnahmen zu finden, die ihre größten Hoffnungen auf eine bessere Lenkung der Verkehre durch ein Verkehrsleitsystem setzt.

Die ganze wortreiche Hilflosigkeit des Konzepts zeigt sich exemplarisch im Abschnitt zur Verbesserung der Fußgängersicherheit.

„•Zebrastreifen sollten in kurzen Abständen vorgesehen werden und beleuchtet werden“. Die ausreichende Beleuchtung von FGÜ ist bereits behördlich vorgeschrieben. Als Forderung in einem Gesamtplan ist sie nur eine Blase, wie so vieles im vorliegenden Entwurf, das man nur reinschreiben muss, wenn man so tun will, als wolle man etwas ändern, in Wirklichkeit aber alles beim Alten lassen

will. Wie auch die „sollten“-Forderung: „•Die Grünphase für Fußgängerampeln sollte so lange schalten, dass auch behinderte Fußgänger die Straße ohne Eile queren können.“

Oder so was:

„Innerhalb des Wegenetzes für Fußgänger kommt den Schulwegen eine besondere Bedeutung zu. Hier sind an die Verkehrssicherheit noch höhere Anforderungen zu stellen als im übrigen Wegenetz. Das Amt für öffentliche Ordnung gibt offizielle Schulwegepläne für den Stadtbezirk Vaihingen heraus. Maßnahmen an Schulwegen sind vor allem dort erforderlich, wo stark von Kfz-Verkehr befahrene und / oder unübersichtliche Straßen gequert werden müssen.“ Aha. Und welche Maßnahmen wären das dann und wo in Vaihingen?

Die zunächst aufgenommene Maßnahme: Tempo 30 im gesamten Stadtbezirk wurde wieder gestrichen. Geblieben sind wieder -teils abstruse- Einzelregelungsvorschläge, etwa „Tempo 30 auf der Robert-Koch-Straße zwischen Haupt- und Emilienstraße, also auf ca. 40 m.

Was den größten Teil der verkehrlichen Vorschläge ausmacht, ist die Ausweisung weiterer Radwege, bzw. Radschutzstreifen.