

Stuttgart, 7. Februar 2017

Positionspapier „Luftreinhaltung“

Die IHK Region Stuttgart will die Landeshauptstadt in ihrem Kampf um bessere Luft unterstützen. Ansatz dabei ist, Leben, Arbeiten und die dafür notwendige Mobilität von Produkten und Dienstleistungen, Berufspendlern sowie Besuchern in Stuttgart besser aufeinander abzustimmen.

Generelle Fahrverbote sind keine Lösung

Die Einschnitte für Mitarbeiter, die ihre Arbeitsplätze nicht per ÖPNV erreichen könnten, und damit die wirtschaftlichen Folgen für Unternehmen wären gravierend. Besonders betroffen wäre zudem der Wirtschaftsverkehr und eben nicht nur private PKW-Fahrten sowie die Berufspendler. Die vitalen Versorgungsbelange der in der Stadt ansässigen Unternehmen und deren Kunden würden beeinträchtigt. Supermärkte und Geschäfte müssten mit Lebensmitteln und Waren beliefert, Post und Pakete müssten zugestellt werden, unternehmens- und haushaltsnahe Dienst- und Handwerkerleistungen müssten auch bei überschrittenen Grenzwerten zuverlässig und schnell erbracht werden können. Auch die Verkehre zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftstätigkeit insgesamt müssten sichergestellt sein. Sollten die Verantwortlichen generelle Fahrverbote zur Minderung der Schadstoffsituation erlassen, wären umfassende Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr eigentlich nicht zu vermeiden. Für diesen Fall sollte die Stadt Stuttgart ein Krisenpapier als „Plan B“ erarbeiten, dessen Inhalt Maßnahmen zur Sicherstellung der Versorgung der Stadt mit Waren sowie die Lieferung von Wirtschaftsgütern sein muss, sollten Verkehrsrestriktionen aufgrund gerichtlicher Entscheidungen nicht vermeidbar sein. Wobei die IHK darauf hinweist, dass der Zwang zur Stilllegung von gewerblich genutzten Dieselfahrzeugen durchaus den Charakter einer faktischen Enteignung von Betriebsvermögen hätte. Für viele Unternehmen sind ihre Fahrzeuge Arbeitsmittel und Existenzgrundlage.

Mehr Maßnahmen zur Optimierung des Lieferverkehrs umsetzen

Die IHK hat schon 2012 eine exakt auf die Stuttgarter Verhältnisse zugeschnittene Studie zur Verbesserung des innerstädtischen Lieferverkehrs vorgestellt. Ziel war es, konkrete Lösungsansätze für optimierte Abläufe anzubieten und dabei auch die innerstädtischen Fahrleistungen und damit einhergehende Emissionen zu reduzieren. Leider wird erst jetzt, mehr als vier Jahre später, ein Pilotprojekt zur emissionsarmen Belieferung auf der „letzten Meile“ umgesetzt. Der Katalog möglicher Maßnahmen aus der Studie ist jedoch deutlich umfassender und hätte früher umgesetzt werden können – auch testweise. Eine Chance bietet nun die von OB Kuhn zugesagte Erarbeitung eines Wirtschaftsverkehrskonzepts, in dem nach dem Dafürhalten der IHK zeitnah umsetzbare Maßnahmen eine wesentliche Rolle spielen sollten. Bei der Konzeption derartiger Maßnahmen sagt die IHK zu, die eigene Expertise einzubringen. Der Erstellungsprozess sollte unter Einbeziehung des Arbeitskreises Innenstadtlogistik und der damit sicherzustellenden Einbindung von Unternehmen sowie der stadtplanerischen und verkehrsplanerischen Seite der Landeshauptstadt erfolgen. Dieses Vorgehen würde auch verhindern, dass allein vom grünen Tisch aus ordnungsrechtliche Maßnahmen erlassen werden, die in der praktischen Umsetzung dann vielleicht nicht den erwünschten Effekt zeigen.

Infrastrukturmaßnahmen bieten langfristige Perspektive zur Entlastung der Innenstadt

Die Aufnahme einer Nordostumfahrung Stuttgarts in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und dessen Berücksichtigung im aktuellen Entwurf des Regionalverkehrsplans eröffnen langfristig die in der Vergangenheit versäumte Chance, möglichst viel Verkehr zwischen den Räumen Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis beziehungsweise dem Neckartal östlich von Stuttgart an der Stuttgarter Gemarkung vorbeizuführen. Die IHK stützt sich dabei auf ein von ihr in Auftrag gegebenes Gutachten zur Erreichbarkeit von Gewerbegebieten in der Region Stuttgart, die das Defizit auf dieser Verbindung erneut erkennen lässt. Die IHK wirbt daher für ein Umdenken der Stuttgarter Gemeinderatsmehrheit, die sich gegen einen Nord-Ost-Ring ausgesprochen hat. Diese Verbesserung würde noch erheblich unterstützt durch den Bau einer zusätzlichen Filderauffahrt zwischen Neckartal und A8, wie sie der Regionalverkehrsplanentwurf ebenfalls vorsieht. Unter der Voraussetzung, dass zudem die A8 im Bereich der Fildern ausgebaut wird, könnte Verkehr, der heute auf der B14 durch die Stadt fährt, am Kessel vorbeigeleitet werden.

ÖPNV-Anbindung großer Gewerbegebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte verbessern und generelle Regelung für Unternehmens-Feinstaubtickets einführen

Eine Erreichbarkeitsanalyse der IHK zeigt, dass viele Gewerbegebiete in der Region nur unzureichend mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV erreichbar sind. Hier setzt die IHK im Sinne der Standortpolitik auf eine Verbesserung. Allerdings sind diese Arbeitsplatzschwerpunkte von Stuttgart aus oft nur mit dem PKW in akzeptabler Qualität erreichbar. Verkehrsrestriktionen in Stuttgart würden diese Verkehre mit Ursprung in Stuttgart erheblich behindern. Außerdem sollte der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) ein Feinstaub-Ticket für alle interessierten Unternehmen anbieten. Bislang gibt es nur für einzelne große Unternehmen Sonderregelungen. Dabei müsste aus IHK-Sicht allerdings auch Berücksichtigung finden, dass für den VVS als Mischverbund die finanziellen und organisatorischen Bedingungen stimmen müssen. Die IHK wird sich zudem im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin dafür einsetzen, das durch Arbeitgeber bezuschusste Firmenticket bei den Unternehmen noch bekannter zu machen.

Flankierende Maßnahmen

Ein Ausbau des „Park-und-Ride“-Angebots, das einen bequemen Umstieg auf den ÖPNV ermöglicht, ist aus IHK-Sicht wünschenswert. Dabei sollte aufgrund der Stuttgarter Sondersituation nicht allein die regelmäßige Auslastung die Grundlage für die Dimensionierung sein. Speziell für Feinstaubalarm-Situationen sollte ein größeres Angebot zur Verfügung stehen.

Ferner sollte den Themen Verkehrsverflüssigung und Unfallursachenvermeidung noch stärkere Beachtung geschenkt werden. Allgemeine Tempolimits von 30 oder 40 km/h lehnt die IHK ab. Solche Geschwindigkeitsbeschränkungen bringen per se keine Entlastungen bei den Emissionen. Der richtige Weg ist, auf Steigungsstrecken für einen gleichmäßigen und flüssigen Verkehr zu sorgen. Außerdem sollten die Rahmenbedingungen für Elektromobilität, insbesondere bei Ladesäulen, verbessert werden. Die IHK erwartet zudem, dass die Landeshauptstadt selbst alles tut, um die Schadstoffwerte zu reduzieren. Dazu gehört, dass sie bei ihren Fahrzeugen mit gutem Beispiel vorangeht. Das gilt nicht nur für Behördenfahrzeuge, sondern auch für die Busse der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB). Zumindest auf allen Linien, die durch den Kessel führen, sollten hier zeitnah ausschließlich zumindest EURO VI-Fahrzeuge, besser noch Elektrobusse eingesetzt werden.