



Gemeinnütziger Verein für den Erhalt der Freiflächen
zwischen Kornwestheim, Zuffenhausen, Zazenhausen, Rühlhausen, Aldingen, Remsack,
Oeffringen, Fellbach und Waiblingen
Franklinstr. 42, 70435 Stuttgart-Zuffenhausen, Tel.: 0711/9827993, Fax: 0711/9827994



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.
Arbeitskreis Stuttgart



FREUNDE DER ERDE
Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.
Kreisverband Stuttgart
Rotebühlstr. 86/1
70178 Stuttgart



Stuttgart, 2. August 2005

**Gemeinsame Stellungnahme
der Kreisverbände der Umweltorganisationen
BUND, LNV, NABU, AG NaturFreunde, VCD,
Schutzgemeinschaft Krailenshalde und ARGE Nord-Ost
zum Luftreinhalteplan Stuttgart**

Seit Jahren waren sowohl die Gesetzeslage als auch die Tatsache bekannt, dass es im Großraum Stuttgart bei Luftschadstoffen zu massiven Überschreitungen der gesetzlich zulässigen Grenzwerte kommt. Baden-Württemberg ist kein unterentwickeltes 3. Welt-Land. Im Gegenteil: Es verfügt über ein gutes Messnetz, herausragende Einrichtungen und viele exzellente Fachleute auf dem Gebiet der Luftreinhaltung.

Obwohl das Regierungspräsidium Stuttgart angesichts der weit über den Grenzwerten liegenden Überschreitungen bei NO₂ und Feinstaub verpflichtet gewesen wäre, einen sofort wirksamen Aktionsplan zur Luftreinhaltung vorzulegen, ist dies unterblieben. Das Regierungspräsidium hätte einen Aktionsplan vorlegen müssen mit Maßnahmen, die weitere Grenzwertüberschreitungen im Jahre 2005 verhindern. Zusätzlich dazu hätte ein Luftreinhalteplan erstellt werden müssen, um mittel- und langfristig Grenzwertüberschreitung zu verhindern. Mit dem jetzt vorgelegten Luftreinhalte- / Aktionsplan kommt das Regierungspräsidium seiner Verpflichtung nicht nach. Es hält damit den aktuellen gesetzwidrigen Zustand aufrecht und nimmt weitere Grenzwertüberschreitungen in Kauf, zu denen es zwangsläufig kommen wird. Das Regierungspräsidium wird somit seinem Auftrag nicht gerecht.

Spätestens zum 1.1.2005 hätten die Luftreinhaltepläne erstellt sein müssen. Nebenbei bemerkt: Für alle infrage kommenden Kommunen in Bayern lagen diese rechtzeitig vor. Dass auch über ein halbes Jahr nach Ablauf dieser Frist für den Großraum Stuttgart immer noch kein verbindlicher Luftreinhalteplan existiert, geschweige denn

Maßnahmen zur Verminderung der Luftbelastung getroffen sind, ist bezeichnend für den überaus lockeren Umgang, den das Stuttgarter Regierungspräsidium mit Leben und Gesundheit der Bürger in der Region pflegt.

Dem Entwurf des Luftreinhalteplans fehlt jedwede Quantifizierung. Es gibt keine Bilanzierung der damit erreichbaren Schadstoffabsenkung und somit keine nachvollziehbare Aussage darüber, ob er als Instrument zur gesetzlich vorgeschriebenen Einhaltung der Grenzwerte überhaupt geeignet bzw. ausreichend ist. Der Entwurf des Luftreinhalteplans stellt eine unverbindliche Aufzählung sinniger wie unsinniger Einzelmaßnahmen dar. Selbst Maßnahmen, mit denen das Gegenteil bewirkt wird, wie der Bau neuer Straßen, sind enthalten!

Nicht nur Feinstaub ist ein Problem, auch beim Stickstoffdioxid werden Grenzwerte massiv überschritten. Ein Luftreinhalteplan muss auch diesbezüglich wirksame Lösungen aufzeigen. Aus dem vorliegenden Entwurf ist nicht ablesbar, wie das Regierungspräsidium für die zuverlässige Einhaltung der Grenzwerte beim Stickstoffdioxid sorgen will.

Spätestens dann, wenn die EU Umgebungslärm-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt ist, wird es zu deutlichen Überschreitungen der zulässigen Lärmgrenzwerte kommen. Bei der Auswahl der richtigen Maßnahmen für die Luftreinhaltung gäbe es hier viele Synergieeffekte. Leider wurde die damit verbundene Chance für eine zukunftsgerichtete Umwelt- und Verkehrspolitik vom Regierungspräsidium Stuttgart nicht erkannt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass bei der Luftbelastung der Anteil der Hintergrundbelastung sehr hoch ist. Deshalb sollte der Luftreinhalteplan auch die Hintergrundbelastung nachhaltig senken. Auch diese stammt zu einem hohen Anteil vom Autoverkehr. Einige der im Luftreinhalteplan vom Regierungspräsidium vorgeschlagenen Maßnahmen, wie beispielsweise der Bau des Nordoststrings, würden die Hintergrundbelastung erhöhen und sind daher völlig ungeeignet.

Außerdem ist selbst die Einhaltung der Grenzwerte noch kein Garant für die Gesundheit der Bürger. Beim Feinstaub geht man davon aus, dass jede Belastung über 0 die Gesundheit schädigt. Die Grenzwerte dürfen keine Auffüllwerte sein, die Luftbelastung muss wirksam und nachhaltig gesenkt werden.

Für die Lösung der vielfältigen Probleme mit den Luftschadstoffen, die zum größten Teil vom motorisierten Verkehr verursacht werden, gibt es im Wesentlichen nur zwei Lösungsansätze: den motorisierten Verkehr zu reduzieren und zu verlangsamen. Aus dem Entwurf des Luftreinhalteplans wird nicht deutlich, dass dies erkannt wurde. Das Regierungspräsidium setzt stattdessen zu sehr auf technische Lösungen, die meist nur mit hohem Aufwand zu verwirklichen sind und – wenn überhaupt – oft nur für Teilaspekte der Luftproblematik geringe Verbesserungen bringen können.

Merke: nicht der fehlende Partikelfilter ist das Problem, sondern zuviel Autoverkehr.

Auf den folgenden Seiten nehmen wir detailliert Stellung zu den einzelnen Maßnahmen des Luftreinhalteplans. Der Originaltext des Regierungspräsidiums ist jeweils *kursiv* vorangestellt.

Teil 1: Stellungnahme zu den Maßnahmen im Einzelnen:

Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen, Maut

M 1 Ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (Anlieger frei) im Stadtgebiet Stuttgart ab 2006.

Die Maßnahme M 1 soll schnell eine Minderung der PM10-Immissionen im Stadtgebiet Stuttgart, insbesondere jedoch an den hoch belasteten Straßenabschnitten im Innenstadtbereich, bewirken. Das Fahrverbot gilt für alle Lkw unabhängig von ihrer Gewichtsklasse und von ihrem Schadstoffausstoß. Ausgenommen vom Fahrverbot sind diejenigen Lkw, die innerhalb des Stadtgebiets eine Adresse anfahren. Die übrigen Lkw, die bisher das Stadtgebiet durchfahren, werden auf andere Routen verlagert. Dies betrifft vor allem Verkehr in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung, also im Zuge der B 14 und der B 27. Da nur ein relativ geringer Teil des Lkw-Verkehrs bezogen auf das Stadtgebiet Durchfahrtsverkehr ist, wird sich die Verlagerung dieses Lkw-Anteils auf Umfahrrouten gering auswirken.

Der Maßnahme M 1 folgt zeitlich ein Fahrverbots-Stufenkonzept, das darauf zielt, Diesel-Fahrzeuge mit einem Partikelfilter nachzurüsten bzw. die Fahrzeugflotte zügig zu erneuern. Die Bundesregierung plant, die Nachrüstung von Diesel-Pkw mit einem Partikelfilter steuerlich zu fördern.

Ein LKW-Durchfahrtsverbot wird begrüßt. Es muss allerdings sofort kommen, die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür sind gegeben. Angesichts der bereits eingetreten unzulässigen Grenzwertüberschreitungen ist ein sofortiges überwacht LKW-Durchfahrtsverbot zwingend geboten. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Start dieser Maßnahme auf das Jahr 2006 verschoben wird.

Das LKW-Durchfahrtsverbot darf nicht nur auf den Stuttgarter Kessel beschränkt werden, es muss in einer möglichst großen Region gelten. Ziel muss vorrangig sein, den überregionalen Transitverkehr vollständig auf die Autobahn zurück zu verlagern. Dabei ist auch auf berechnete Belange der Umlandgemeinden Rücksicht zu nehmen.

Selbstverständlich müssen sämtliche Einfahrtsstraßen (ca. 40) in Stuttgart mit einem Durchfahrtsverbot belegt werden.

Der Haupttransit beim LKW-Verkehr spielt sich nicht in der Nord-Süd-, sondern in der West-Ost-Relation ab. Die davon am meisten betroffene Straße wird die B10 sein. Es wäre daher widersinnig, ausgerechnet auf dieser Straße den LKW-Transitverkehr weiterhin zuzulassen.

Die Wirksamkeit der Maßnahme hängt auch von den Kontrollen ab. Den größten Teil des LKW-Verkehrs könnte man vermutlich automatisch über das zu installierende Mautsystem kontrollieren. Trotzdem ist eine lückenlose Kontrolle nicht möglich, wie dies auch in anderen Lebensbereichen der Fall ist. Wir sind allerdings überzeugt, dass Schwerpunktkontrollen (Fahrtenschreiber) in Verbindung mit Unannehmlichkeiten für die Fahrer zu einer schnellen Einsicht in der Logistikbranche führen werden. Wir schlagen vor, dass unberechtigt durch die Stadt fahrende LKW erst nach einer umfangreichen Kontrolle des Fahrzeugs und des Fahrers weiterfahren dürfen. Wir halten diese Maßnahme zusätzlich zu einer Geldstrafe für sehr wirkungsvoll.

Ergänzend hierzu schlagen wir vor, in Stuttgart viele Zonen mit LKW-Verbot >3,5 t zu belegen, ebenso mit einem LKW-Nachfahrverbot. So könnte in Wohngebieten die Feinstaubbelastung dauerhaft gesenkt werden. Langfristig sollte die Wiedereinrichtung eines zentralen Güterbahnhofs in Stuttgart und Güterumschlagzentren in den Stadtteilen ebenso geplant werden wie die Feinverteilung der Güter auf dem Stadtbahnnetz.

M 2 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2007 für Diesel-Kfz schlechter EURO 1 mit Befreiungsmöglichkeit bei Nachrüstung eines Partikelfilters.

M 3 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2008 für Diesel-Kfz schlechter EURO 2 mit Befreiungsmöglichkeit bei Nachrüstung eines Partikelfilters.

M 4 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2010 für alle Kfz schlechter EURO 2.

M 5 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2012 für alle Kfz schlechter EURO 3.

Es wird zu prüfen sein, ob das Fahrverbots-Stufenkonzept M 2 bis M 5 im gesamten Großraum Stuttgart eingeführt wird, da auch Nachbarkommunen Stuttgarts von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen sind.

Zur Umsetzung der Maßnahmen M 2 bis M 5 fehlt es derzeit an den bundesrechtlichen Voraussetzungen. Notwendig ist der Erlass einer Kennzeichenverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge. Die Verordnung muss sich an den EURO-Stufen orientieren. Bei Dieselfahrzeugen muss eine Unterscheidung in Fahrzeuge mit und ohne Partikelfilter möglich sein. Dazu muss es ein passendes Verkehrsschild geben.

Das Bundesumweltministerium hat inzwischen einen ersten Entwurf einer Kennzeichenverordnung (34. BImSchV) vorgelegt, der allerdings diese Kriterien nicht erfüllt. Das Umweltministerium Baden-Württemberg wird darauf hinwirken, dass eine Rechtsgrundlage geschaffen wird, welche das vorgesehene gestufte Vorgehen der Maßnahmen M 2 bis M 5 ermöglicht.

Angesichts der hohen Schädlichkeit des Dieselruß und anderer Schadstoffe, die für zehntausende Tote jedes Jahr alleine in Deutschland verantwortlich sind, müsste es selbstverständlich sein, dass alle Neufahrzeuge ab sofort nur noch mit Partikelfilter und nach den besten technischen Möglichkeiten schadstoffarm in Verkehr gebracht werden dürfen.

Selbstverständlich ist es ebenso notwendig, dass ältere Fahrzeuge mit Schadstofffiltern ausgerüstet werden. Altfahrzeuge sollten beispielsweise innert einer kurzen Übergangsfrist mit Partikelfilter nachgerüstet werden müssen, sofern es hierfür eine technisch sinnvolle Möglichkeit gibt.

Ökologisch unsinnig ist es jedoch, auf Besitzer von Altfahrzeugen einen Anreiz zum Erwerb von Neufahrzeugen auszuüben. Dies deshalb, weil es bereits bei der Herstellung eines Neufahrzeugs zu erheblichen Umweltbelastungen kommt und das alte Fahrzeug i.d.R. nicht verschrottet wird, sondern anderswo die Luft belastet.

Die vom Regierungspräsidium vorgeschlagenen Maßnahmen müssen in diesem Sinn modifiziert werden:

- Fahrverbote im Großraum Stuttgart (Umweltzone) für alle ab 1.1.2005 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge, die nicht mindestens Euro 4 (LKW Euro 5) entsprechen und alle Dieselfahrzeuge ohne Russfilter;
- Fahrverbote im Großraum Stuttgart (Umweltzone) für alle Altfahrzeuge, die nicht nach dem für sie bestmöglichen Stand (inkl. Nachrüstung) entgiftet sind.

Die vom Regierungspräsidium vorgesehene zeitliche Staffelung der Fahrverbote von Euro 1 (2007) bis Euro 3 (2012) ist vollkommen ungeeignet und der Situation auch nicht ansatzweise angemessen.

Da laut Gutachten ein Großteil der Feinstaubbelastung durch Abrieb und Aufwirbelung entsteht, greifen diese Maßnahmen alleine jedoch zu kurz. Ein altes Auto ohne Partikelfilter, aber mit geringer Fahrleistung, erhöht in der Summe die Schadstoffbelastung der Luft weniger als ein Fahrzeug mit Partikelfilter, aber hoher Fahrleistung. Deshalb ist es nicht verhältnismäßig, wenn das alte Auto völlig von der Straße verbannt wird, während das Fahrzeug mit Partikelfilter ohne Beschränkungen fahren darf.

Hinzukommt, dass der Einbau eines Partikelfilters keine Maßnahme zur ebenso notwendigen Senkung der Stickoxidbelastung und zur Lärmbekämpfung ist.

Auch sind die Nebenwirkungen von technischen Lösungen oft schlecht verstanden. So verursacht beispielsweise der Katalysator neben den positiven Effekten bei der Luftreinhaltung eine besorgniserregende Platinkonzentration entlang stark befahrener Straßen.

Wir halten aus all diesen Gründen eine generelle Absenkung der Verkehrsleistung des MIV in Stuttgart für wesentlich wirkungsvoller und schneller umsetzbar (siehe Teil 2 „eigene Vorschläge“). Das Schwergewicht der Maßnahmen muss auf die Reduzierung der Verkehrsleistungen des MIV gelegt werden.

M 6 Ausweisung von Fahrspuren auf mehrspurigen Straßen für die ausschließliche Benutzung von Pkw mit einer Mindestbesetzung von 3 Personen sowie von Bussen, Taxis und Einsatz-/Rettungsfahrzeugen.

Eine Reduzierung des durchschnittlichen werktäglichen Tagesverkehrs (DTVw) ist wichtig, weil mit dieser Maßnahme sowohl die „motorbedingten“ als auch die „nicht motorbedingten“ Partikelemissionen des Straßenverkehrs vermindert werden können (siehe Gutachten Lohmeyer, Kapitel 2.2).

Die folgende Graphik zeigt die Auslastung der Pkw über den Tag in Stuttgart:



Im Berufsverkehr sitzen in jedem Pkw morgens durchschnittlich zwischen 1,1 und 1,2 Personen, abends durchschnittlich zwischen 1,3 und 1,4 Personen. Diesen geringen Besetzungsgrad gilt es zu verbessern.

Auf den mehrspurigen (Bundes-) Straßen, die ins Stadtgebiet Stuttgart führen, sollen deshalb Fahrspuren ausgewiesen werden, die nur von Pkw mit einer Mindestbesetzung von 3 Personen (sowie von Bussen, Taxis und Einsatz-/Rettungsfahrzeugen) benutzt werden dürfen.

Bereits im Jahr 1995 wurde ein Modellversuch „Benutzervorteile für mehrfach besetzte Pkw in Stuttgart - B 10/ B 27“ diskutiert. Ein Ingenieurbüro wurde beauftragt, die mögliche Einführung eines Sonderfahrstreifens für mehrfach besetzte Pkw auf dem stadteinwärts führenden Streckenabschnitt der B 10/B 27 zwischen der Zusammenführung der B 10/B 27 und der Friedrichswahl verkehrstechnisch zu untersuchen.

Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass die verkehrliche Machbarkeit und Zweckmäßigkeit des Sonderfahrstreifens gegeben sind. Für Fahrgemeinschaften auf der Sonderspur stellen sich deutliche Fahrzeitverkürzungen gegenüber der mittleren Ist-Reisezeit ein. Auf den Normalspuren muss mit einer geringfügigen Verlängerung der Reisezeit gegenüber der Ist-Reisezeit gerechnet werden.

Die erfolgreiche Einführung von Sonderfahrstreifen wird davon bestimmt, inwieweit es gelingt, zusätzliche Fahrgemeinschaften zu schaffen. Die Maßnahme muss daher durch eine breite Information der Öffentlichkeit über Mitfahrangebote (z.B. Internetadresse: www.pendlernetz.de) begleitet werden.

Die Maßnahme M 6 ist als Dauermaßnahme durch § 40 Abs. 1 BImSchG und der Darstellung im Luftreinhalte-/Aktionsplan rechtlich umsetzbar. Es bedarf folgender Beschilderung auf dem Sonderfahrstreifen:

Schild Z 250 StVO - Verbot für Fahrzeuge aller Art. Das erforderliche Zusatzschild „Pkw ab 3 Personen“ kann durch die oberste Straßenverkehrsbehörde genehmigt werden. Das Innenministerium hat hierzu bereits seine Zustimmung signalisiert. Bis Ende 2005 soll ein konkretes Konzept ausgearbeitet werden, auf welchen Straßenabschnitten Fahrspuren mit einer Pkw-Mindestbesetzung eingeführt werden. Dann können auch nähere Aussagen getroffen werden, welche Emissions- und Immissionsminderungen zu erwarten sind.

Diese Maßnahme wird positiv bewertet, eine Reduzierung des täglichen (MI)-Verkehrs führt zu wirksamen und umfassenden Entlastungen. In den USA und ande-

ren Ländern sind Sonderspuren für mehrfach besetzte Pkw (HOV) seit Jahren üblich. Allerdings darf die Bevorzugung von Privat-Fahrzeugen, in denen mehrere Personen sitzen, nicht zu Lasten des Öffentlichen Personenverkehrs gehen. D.h. wenn, wie auch in dem erwähnten Beispiel der B10/27 in Zuffenhausen, ein bisher vom MIV genutzter Fahrstreifen für diesen Zweck verwendet wird, hat die Maßnahme positive Auswirkungen für die Luftreinhaltung. Die Mindestbesetzung dabei mit 3 Personen anzusetzen, ist sinnvoll. Wenn aber Fahrspuren, die bisher Bussen und Taxis vorbehalten waren, dafür geöffnet würden, wäre die Maßnahme negativ. Eine Gleichsetzung von privaten PKW mit Bussen hätte negative Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.

M 7 Ausdehnung der Lkw-Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen (Ausweichstrecken) und Differenzierung der Mautsätze nach Emissionsklassen.

Nach Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen zum 01.01.2005 (für Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht) werden Verlagerungseffekte von Lkw-Fahrten auf einige nicht mautpflichtige Straßenabschnitte, primär leistungsfähige Bundesstraßen, beobachtet.

Nach dem Autobahnmautgesetz können genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen in die Mautpflicht einbezogen werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Die bloße verkehrliche Zunahme des Schwerverkehrs infolge von Mautverlagerungen reicht jedoch für eine Bemautung nicht aus.

Das Innenministerium ist zur Zeit dabei, die Auswirkungen der Autobahnmaut für Lkw durch Auswertung der Daten von Dauerzählstellen und Verkehrszählungen landesweit zu ermitteln. Dies schließt in Stuttgart die B 10 und die B 27 ein. Die Daten der ersten Monate zeigen, dass Lkw-Fahrer seit Beginn der Mauterhebung vielfach Alternativen zur Autobahnbenutzung ausprobiert haben, die sich hinsichtlich Zeitgewinn und der damit verbundenen Kosten aber nicht als dauerhaft vorteilhaft erwiesen haben. Die Fahrtrouten müssen sich erst nach und nach einpendeln. Die Verkehrszahlen sind somit noch nicht belastbar. Deshalb ist es erforderlich, die Datenerhebung bis zum Sommer 2005 fortzusetzen.

Nach Vorliegen verlässlicher Verkehrszahlen im September 2005 ist zu prüfen,

- ob und in welcher Höhe eine Verlagerung des Schwerverkehrs eingetreten ist,*
- inwieweit eine Bemautung der innerörtlichen Bundesstraßen eine relevante Reduzierung der Belastungen auch im Hinblick auf weitere Verlagerungen ins nachgeordnete Netz zeigt,*
- ob die Verhältnismäßigkeit für diese Maßnahme im Hinblick auf den überwiegend betroffenen Regionalverkehr gegeben ist.*

Danach kann eine fundierte Entscheidung getroffen werden, welche Vorschläge dem Bund unterbreitet werden sollen. Der Bund will im Herbst ein Konzept und ggf. eine Rechtsverordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen vorlegen.

Weiterhin plant die Bundesregierung, im kommenden Jahr die bereits bestehende Differenzierung der Mautsätze nach Emissionsklassen so fortzuentwickeln, dass der Emissionsminderung von Rußpartikeln noch stärker als bisher Rechnung getragen wird. Dies ist ein starker Anreiz für Spediteure, sich möglichst schnell für den Einsatz besonders partikelarmer Nutzfahrzeuge zu entscheiden. Das sind Fahrzeuge, die mit Partikelfilter ausgestattet sind oder durch innermotorische Maßnahmen besonders geringe Partikelemissionen verursachen. Schon heute bewährt sich die Differenzierung der Mauthöhe nach Emissionsklassen.

Die Maßnahme wird begrüßt, allerdings mit der Einschränkung, dass die Mauteinnahmen nicht für Maßnahmen verwendet werden dürfen, die zu mehr Verkehr führen. Die Maut auf Strecken, die durch die Stadt führen, muss allerdings deutlich höher sein, als die Maut auf der Autobahn. Die Fahrt durch Stuttgart ist kürzer und es müssen weniger Höhenmeter überwunden werden. Sie wäre damit auch bei Einführung einer rein streckenabhängigen Maut immer noch attraktiver und billiger, als die Fahrt um Stuttgart herum.

Gleichzeitig muss aber auch Schluss sein mit dem immer leistungsfähigerem Ausbau der auf Stuttgart zu und durch Stuttgart führenden Bundesstraßen. Erst dieser Ausbau führt zu der hohen Attraktivität der Bundesstraßen für den Transitverkehr. Ein herausragendes Beispiel für diese verfehlte Politik ist der Ausbau der B10.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Grundsätzlich muss bezweifelt werden, dass es sich bei den hierzu genannten Vorschlägen um neue Maßnahmen handelt, die über das bisher geplante Maß hinausgehen. Dies wäre nur dann der Fall, wenn zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt würden.

M 8 Einführung einer Umweltfahrkarte im Gebiet des Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS).

Kostengünstige Umweltkarten können einen erheblichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV leisten. Dies haben Erfahrungen in anderen Regionen gezeigt.

Der VVS hat bisher in seinem Angebot den „Pass Orange“. Durch die zeitliche Nutzungsbeschränkung ist der „Pass Orange“ einer Umweltkarte nicht gleichzusetzen. Hier besteht noch Nachholbedarf. Der VVS wird aufgefordert, über die Möglichkeit der Schaffung einer attraktiven Zeitfahrkarte zu beraten und diese kurzfristig einzuführen.

Im Rahmen der Erstellung des Luftreinhalte-/Aktionsplanes wurde auch die Einführung einer verbilligten Fahrkarte an Tagen mit hoher Feinstaubbelastung diskutiert. Diese Maßnahme wird jedoch nicht weiter verfolgt, da ein erhebliches Vermittlungsproblem gegenüber den Besitzern von Dauerfahrausweisen gesehen wird. Es würde damit ein Bonussystem gerade für solche Personen eingeführt, die im Normalfall mit dem Pkw zur Arbeit fahren und damit zu den hohen Feinstaubbelastungen beitragen. Dieses Bonussystem für umweltschädliches Verhalten würde die Bemühungen des VVS unterlaufen, einen möglichst hohen Anteil an Dauerkunden zu erreichen. Ferner müsste mit erheblichen praktischen Umsetzungsproblemen gerechnet werden.

Beim Vertrieb von verbilligten Fahrkarten an Tagen mit hoher Feinstaubbelastung müsste eindeutig klargestellt werden, in welchem Zeitraum die Vergünstigung gilt. Ansonsten würde die Gefahr bestehen, dass diese Fahrausweise missbräuchlich genutzt werden.

Durch eine Attraktivitätssteigerung beim ÖV, z.B. durch ein hoch subventioniertes „Umweltticket“, kommt es nicht automatisch zu einer Abnahme der Fahrten beim MIV. Allein eine Zunahme der Fahrgäste des ÖV ist noch keine Maßnahme zur Entlastung der Umwelt und bedeutet nicht automatisch eine Abnahme beim MIV. Der meiste Gewinn an Fahrgästen kommt in diesen Fällen oft durch die unter Umweltgesichtspunkten nicht erwünschte Verlagerungen vom Fußgänger- und Fahrradverkehr auf den ÖPNV zustande. Auch nutzen diejenigen, die schon immer mit dem ÖV gefahren sind, diesen nun für mehr und/oder längere Fahrten (die Freiburger fahren nicht mehr auf den Schloßberg, sondern zum Titisee). Insgesamt führt eine einseitige Attraktivitätssteigerung des ÖV zu einer Zunahme der motorisierten Verkehrsleistung. Es ist daher grundsätzlich notwendig, parallel zu Verbesserungen im ÖV spürbare Beschränkungen beim MIV durchzuführen.

Wir bitten darum, zu belegen, wo es durch Einführung einer „Umweltkarte“ (z.B. in Freiburg) zu einer Abnahme beim MIV kam. Unserer Kenntnis nach (wir beziehen uns dabei auf begleitende Untersuchungen zum Freiburger Umweltticket) hatte die Einführung der Umweltkarte in Freiburg auf den MIV kaum einen Einfluss. Ebenso hatte die Einführung des sogenannten „Umweltabo“ in Basel im März 1984 keinen Einfluss auf den MIV gehabt.

Die vom Regierungspräsidium aufgeführten Vorbehalte gegen die Einführung verbilligter Tickets für die Tage mit hoher Schadstoffbelastung der Luft treffen zu. Es ist daher richtig, darauf zu verzichten.

M 9 Ausbau des Stadtbahnnetzes.

Das Stadt- und Straßenbahnnetz in Stuttgart umfasst bisher eine Länge von 123 km.

Durch den Ausbau dieses Netzes werden neue Möglichkeiten zur Nutzung des ÖPNV geschaffen und die Attraktivität vorhandener Linien verbessert. Folgende Ausbaustufen der Stadtbahn Stuttgart sind geplant, sofern die entsprechenden Fördermittel ausreichend zur Verfügung stehen: (Tabelle weggelassen)

Es handelt sich bei dem aufgelisteten Stadtbahnnetzausbau weder um **zusätzliche** noch überhaupt um Maßnahmen im Sinne der Luftreinhaltung. Im Gegenteil: bisher hat der Bau der Stadtbahn durch die Herausnahme der Gleise aus dem Straßenkörper und anderer Maßnahmen für eine Attraktivitätssteigerung des MIV gesorgt. Der Stadtbahnausbau kann nur dann zu einer Verringerung der Feinstaubbelastung führen, wenn der Ausbau zu Lasten des MIVs geht. Am Beispiel der U 15 Stammheim - Ruhbank müsste die Stadtbahn oberirdisch unter Beanspruchung von Straßenraum (z.B. Pischekstraße und Jahnstraße) ausgebaut werden, nicht wie geplant, unterirdisch (Unterländer Straße geplant) oder im Wald (zur Ruhbank). Hinzukommt, dass durch den geplanten Stadtbahnausbau der Linie 15 nach Stammheim der schienengebundene Anschluß für mindestens drei Jahre eingestellt und durch Busverkehr ersetzt wird. Wir bitten das Regierungspräsidium darzulegen, inwiefern dies eine Maßnahme zur Luftreinhaltung soll. Es sind uns darüber hinaus keine Zählungen bekannt, die belegen, dass der MIV parallel zum Stadtbahnausbau weniger geworden ist.

M 10 Verlängerung des Viertelstundentaktes im S-Bahnnetz (VVS) in den Abend hinein.

Mit der Verlängerung des 15-Minutentaktes im S-Bahnverkehr am späten Nachmittag hat der Verband Region Stuttgart im Jahr 2003 einen wichtigen Schritt zur Attraktivitätssteigerung vollzogen.

Nach Ablauf dieses Jahres können gemäß S-Bahn-Bestellvertrag weitere Taktverdichtungen bis in den Abend hinein bestellt werden, sofern eine ausreichende Nachfrage vorhanden und die Pünktlichkeit des bisherigen Systems nicht gefährdet ist.

Die Takterhöhung bei der S-Bahn wird nur dann zu einer messbaren Verringerung der Feinstaubbelastung führen, wenn der MIV gleichzeitig unattraktiver wird, d.h. wenn beispielsweise Straßen nachts für den Verkehr gesperrt werden.

M 11 Anpassung der Zugbehängung im S-Bahnnetz in der Spitzenverkehrszeit morgens (Verlängerung Vollzug zum Langzug).

Bei dauerhaft höherem Bedarf wegen noch höherer Auslastung der bestehenden Kapazitäten können - abgesehen von der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr – auch in der Hauptverkehrszeit weitere Behängungen im Regelbetrieb bestellt werden.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll bereits Ende 2005 erfolgen. Hierfür ist der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger der S-Bahn zuständig. Über den Finanzierungsvertrag für den Schienen-Personenverkehr (SPNV) in der Region Stuttgart ist das Land an den Zuschusslasten für Mehrbestellungen im Bereich der S-Bahn Stuttgart mit jeweils einem Drittel beteiligt.

Durch eine Kapazitätserhöhung der S-Bahn kann die Feinstaubbelastung nicht gesenkt werden. Nach überzeugender Darlegung durch leitende Mitarbeiter der VVS und SSB hat die S-Bahn schon heute erhebliche Kapazitäten frei, auch in den Spitzenzeiten, ebenso die Stadtbahn. Engpässe gibt es nur im Schülerverkehr. Hier schlagen wir eine Entzerrung der Schulanfangszeiten im Stadtgebiet vor. Hilfreich zur Luftreinhaltung wäre auch ein Abbau der Parkplätze an den Schulen. (siehe M 12)

M 12 Erstellung von Mobilitätskonzepten für Unternehmen und Behörden. Ziel ist die verstärkte Nutzung des ÖPNV.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist ein Instrument, um alle durch das Unternehmen / durch die Behörde verursachten Verkehrsströme effizienter und umweltfreundlicher abzuwickeln. Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt insbesondere auf Berufs- und Ausbildungspendler sowie auf Verkehre, die mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens bzw. der Behörde zusammenhängen. Durch die konsequente Erarbeitung und Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten kann die Luftschadstoffsituation in der Landeshauptstadt Stuttgart verbessert werden. Es handelt sich hierbei um eine kostengünstige und effiziente Möglichkeit, das Verkehrsgeschehen zu beeinflussen. Studien aus dem In- und Ausland belegen Reduktionen des standortbezogenen motorisierten Verkehrs um durchschnittlich 10 % bis 20 %.

Innerhalb des Mobilitätsmanagements können die folgenden Handlungsfelder unterschieden werden:

- Förderung der Alternativen zum Pkw im Berufsverkehr (z.B. Umstieg auf den ÖPNV, Fahrradbenutzung),
- Pkw-Verkehr (z.B.: Stellplatzmanagement, Fahrgemeinschaften, Car-Sharing),
- Geschäftsreisemanagement (z.B.: Förderung des ÖPNV, umweltschonende Firmenwagen, Reisekostenvergütung),
- Arbeitsorganisation (z.B.: flexible Arbeitszeiten, alternierende Heimarbeit, 4-Tage-Woche, Videokonferenzen),
- Information (z.B.: Mobilitätsberatung, Kostenberechnung, Mobilitätsinformationen im Intranet, Befragungen, Aktionstage, Einbindung in das Vorschlagswesen).

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat unter Förderung der Europäischen Union das Projekt „Moviman“ im Synergiepark Stuttgart (Industriegebiet Vaihingen / Möhringen) als Pilotvorhaben eingerichtet. Ein Mobilitätsmanager soll dort als Mittler zwischen den Nutzern (Firmen, Behörden, Anwohner, Verkehrsteilnehmer) der verkehrlichen Infrastruktur einerseits und den für diese Infrastruktur zuständigen Behörden und Verkehrsbetrieben andererseits dienen. Durch kompetente Beratung aller Beteiligten soll eine effektivere Nutzung der verfügbaren Ressourcen erreicht werden.

Die Betriebe, Behörden und Institutionen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart sind aufgefordert, Mobilitätskonzepte zu erarbeiten und umzusetzen.

Dieser Punkt beinhaltet durchaus richtige Ansätze, diese müssten aber zu Maßnahmen konkretisiert werden. Parallel dazu sollten die Firmen aufgefordert werden, ihr Parkplatzangebot zu verringern und zu verteuern. Der Staat sollte konsequent durchsetzen, dass ein kostenfreies Parkplatzangebot am Arbeitsplatz als geldwerter Vorteil versteuert werden muss.

M 13 Umstellung der Busflotte der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB): Bis Ende 2006 sind alle Busse der SSB mit einer Abgasnachbehandlung ausgestattet.

Bis Ende 2008 sind alle Busse der SSB mit einem Partikelfilter ausgestattet.

Bis Ende 2010 halten alle Busse der SSB hinsichtlich der NO_x-Abgaswerte den Mindeststandard EURO 3 ein.

Hinsichtlich der Schadstoffemissionen bezogen auf Personenkilometer schneidet der Pkw im Vergleich zu Bus, Straßen-, Stadt- und U-Bahn am schlechtesten ab. Für moderne EURO 4-Pkw ist dies verglichen mit Dieselbussen ohne Partikelfilter nicht mehr in jedem Fall zutreffend. Damit ergibt sich für Verkehrsbetriebe die Notwendigkeit, Busse mit Partikelfilter oder Erdgasbusse einzusetzen, wenn die Busflotte dem Anspruch der Umweltfreundlichkeit weiterhin gerecht werden soll. Dies gilt besonders für die Landeshauptstadt Stuttgart aufgrund der topographischen Lage und des damit verbundenen hohen Kraftstoffverbrauchs der Busse.

Die SSB hat derzeit (Stand Februar 2005) 238 Busse im Einsatz. Davon sind 150 Busse mit Partikelfilter ausgerüstet, weitere 63 Busse verfügen über einen Oxidationskatalysator. 59 Busse entsprechen der Abgasnorm EURO 1 (25 Busse ohne Abgasreinigung, 34 Busse mit Oxikat), 75 Busse der Abgasnorm EURO 2 (49 Busse mit Partikelfilter, 26 Busse mit Oxikat) und 104 Busse der Abgasnorm EURO 3 (101 Busse mit Partikelfilter, 3 Busse mit Oxikat).

Zur Umsetzung der Maßnahme M 13 werden bis Ende 2006 die 25 Busse der Abgasnorm EURO 1 ohne Abgasreinigung durch neue Busse mit modernster Abgastechnik (incl. Partikelfilter) ersetzt. Weitere 60 Busse mit Oxikat (Abgasnorm EURO 1 und EURO 2) werden bis Ende 2008 durch neue Busse mit modernster Abgastechnik (incl. Partikelfilter) ersetzt. Bis Ende 2010 ersetzt die SSB dann auch die 49 EURO 2-Busse mit Partikelfilter durch neue Busse mit modernster Abgastechnik (incl. Partikelfilter).

Die Nachrüstung der SSB-Busflotte kann im Rahmen des bis Ende 2007 befristeten Partikelfilter-Nachrüstprogramms vom Land Baden-Württemberg gefördert werden.

Bei der Betrachtung möglicher Maßnahmen wurde auch eine Umstellung der SSB-Busflotte auf Erdgasbetrieb diskutiert. Nach Angaben der SSB führt jedoch der Erdgasbetrieb lediglich zu einem Rückgang der Partikelemissionen von 0,007 g/kWh (Dieselbus mit Partikelfilter) auf 0,004 g/kWh (Bus mit Erdgasantrieb) mit einer hohen Abhängigkeit von Produktionstoleranzen im Motorenbau. Ferner beeinflusst auch das eingesetzte Motorenöl die Partikelemissionen.

Die Mehrkosten eines Erdgasbusses betragen nach Ausführung der SSB ca. 50.000 €/Jahr. Die Umstellung der Busflotte auf Erdgasbetrieb ist demnach aus Gründen der Luftreinhaltung nicht zwingend erforderlich und zudem wirtschaftlich nicht darstellbar.

M 14 Ausschreibungen der SSB für Streckenvergaben an Subunternehmer werden künftig Mindestanforderungen an die Umweltstandards der eingesetzten Busse enthalten.

20 % des Stuttgarter Streckennetzes wird durch Subunternehmer bedient. Dies betrifft vor allem die Fildervororte und Feuerbach. Während der Vertragslaufzeit haben die Landeshauptstadt Stuttgart bzw. die SSB keinen direkten Einfluss auf die technische Ausstattung der Busse. Bei Neuvergaben sind in der Ausschreibung Anforderungen an die umwelttechnische Ausstattung der Fahrzeuge zu formulieren. Ziel muss dabei sein, dass die abgastechnische Ausstattung der Busflotte der Subunternehmer dem Umweltstandard der SSB-Busflotte entspricht.

M 15 Die SSB führt ein Forschungs- und Entwicklungsprogramm durch. Ziel ist die Emissionsminderung und die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs der SSB Busflotte.

Mehrere Forschungs- und Entwicklungsvorhaben wurden und werden durch die SSB auch mit dem Ziel der Emissionsminderung durchgeführt. Dies sind u.a.:

- Minderung der Rußemissionen durch Optimierung des Motorenöls,*
- Senkung des Kraftstoffverbrauchs durch neue Schaltsysteme,*
- Hybridtechnik für Dieselbusse - Senkung des Kraftstoffverbrauchs um 20 % (Vorhaben befindet sich noch in der Projektierungsphase).*

Die Maßnahmen sind zwar positiv und werden begrüßt, sie führen aber trotz des hohen Aufwandes nur zu geringen Schadstoffminderungen. Weitaus wirkungsvoller wäre es zu prüfen, welche Strecken in Stuttgart sich für ein Oberleitungs-Bus-System eignen würden, und eine Umstellung darauf einzuleiten. O-Busse haben den Vorteil, im Stadtgebiet ein fast völlig emissionsfreies System zu sein. Auch sind Anschaffungs- und Unterhaltskosten wesentlich geringer als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Durch die ausgeprägte Topographie wäre eine Stromrückspeisung bei der Talfahrt und damit eine deutliche Energieeinsparung möglich. Zudem ist die Technik gut verstanden und in anderen Städten längst eingeführt.

Fuhrpark der Stadt und des Landes, mobile Maschinen und Geräte

M 16 Alle Diesel-Kfz des Fuhrparks des Landes Baden-Württemberg werden mit Partikelfilter soweit wirtschaftlich und technisch möglich nachgerüstet oder durch Neubeschaffungen ersetzt.

Seit Herbst 2004 sind alle Ressorts angewiesen, Fahrzeuge mit Dieselmotoren nur noch mit Partikelfilter zu ordern.

Für die Nachrüstung der vorhandenen Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter stehen bisher keine von den Kraftfahrzeugherstellern freigegebenen Nachrüstsätze zur Verfügung. Nach Mitteilung namhafter Kfz-Hersteller sollen derartige Nachrüstsätze zum Herbst dieses Jahres angeboten werden, so dass frühstens dann Nachrüstungen vorhandener Dienstfahrzeuge mit Partikelfilter im Rahmen vorhandener Mittel in Angriff genommen werden können.

Der Hauptanteil der Fahrzeuge des Landes sind Leasingfahrzeuge. Bis Frühjahr 2006 werden alle geleaste Diesel-Kfz mit einem Partikelfilter ausgerüstet sein.

M 17 Alle Diesel-Kfz des Fuhrparks der Landeshauptstadt Stuttgart und deren städtischen Beteiligungsgesellschaften werden mit Partikelfilter soweit wirtschaftlich und technisch möglich nachgerüstet oder durch Neubeschaffungen ersetzt.

Die Stadt Stuttgart handelt entsprechend.

M 18 Ausstattung von mobilen Maschinen und Geräten, die dem Geltungsbereich der 28. BImSchV unterliegen, mit einem Partikelfilter.

Alle mit Dieselmotoren betriebenen mobilen Maschinen und Geräte der Landeshauptstadt Stuttgart und deren städtischen Beteiligungsgesellschaften werden mit Partikelfilter soweit wirtschaftlich und technisch möglich nachgerüstet oder durch Neubeschaffungen ersetzt.

Die Maßnahme M 18 dient der Minderung der Partikelemissionen bei mobilen Maschinen und Geräten.

Das Bundeskabinett hat im Februar 2005 die Novellierung der 28. BImSchV [12] beschlossen. Ziel ist eine drastische Senkung der Partikel- und Stickstoffoxidemissionen bei mobilen Maschinen und Geräten. Erfasst werden u.a. land- und forstwirtschaftliche Maschinen, Baumaschinen und Gabelstapler, aber auch Triebwagen und Lokomotiven. In diesem Zusammenhang hat das Bundesumweltministerium mitgeteilt, dass die Stickstoffoxidemissionen der mobilen Maschinen heute in Deutschland fast ein Viertel derjenigen des Straßenverkehrs betragen. Die Partikelemissionen sind fast ebenso hoch wie die durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen.

Mit der Änderung der 28. BImSchV werden die Abgasgrenzwerte für mobile Maschinen mit Dieselmotoren mit einer Nutzleistung von mehr 19 KW (ca. 26 PS) im Zeitraum zwischen 2005 und 2014 je nach Leistungsstufe schrittweise verschärft.

Zudem werden erstmals für Lokomotiven und Triebwagen verbindliche Abgasgrenzwerte in zwei Stufen zwischen 2006 und 2012 festgeschrieben. Ab der zweiten Grenzwertstufe ist die Einhaltung der Grenzwerte jeweils nur durch Abgasnachbehandlung möglich.

Es ist damit zu rechnen, dass die Luftbelastung durch diese Geräte bis zum Jahr 2015 um knapp die Hälfte bei Stickstoffoxiden und um deutlich mehr als die Hälfte bei Partikeln gesenkt wird.

Es wird begrüßt, wenn der Fuhrpark von Land und Stadt auf den neusten Stand der emissionsarmen Fahrzeugtechnik gebracht wird. Das ist eine schlichte Selbstverständlichkeit. Es ist erstaunlich, dass beim Land bis zum Herbst 2004 noch sog. „Stinker“ ohne Partikelfilter angeschafft werden konnten, obwohl die Problematik bezüglich der Feinstaubbelastung schon lange zuvor bekannt war.

Ebenfalls zu begrüßen und längst überfällig ist das Vorschreiben verbindlicher Abgasgrenzwerte bei Schienenfahrzeugen.

Durch all diese Maßnahmen wird sich die Feinstaubbelastung in Stuttgart aber nur unwesentlich absenken lassen.

Infrastruktur- und Straßenbaumaßnahmen

M 19 Inbetriebnahme des Pragtunnels im Jahr 2006.

Der Pragtunnel ist Bestandteil des Ausbaus der B 10 zwischen der Friedrichswahl in Zuffenhausen und der Talstraße in Stuttgart-Ost. Er reicht mit zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen von der Heilbronner Straße nördlich des Pragsattels bis in die Pragstraße östlich der Löwentorkreuzung. Dadurch entlastet er die Knotenpunkte Pragsattel-Nord, Pragsattel-Süd und die Kreuzung Löwentor-/Pragstraße. Während heute ca. 110.000 Kfz/Tag den Pragsattel befahren, werden dies laut Prognose in den Jahren 2010/2015 ca. 145.000 Kfz/Tag sein, von denen ca. 45.000 Kfz/Tag den Tunnel benutzen werden. Der Pragtunnel wird über ein Abluftbauwerk im Bereich des Knotenpunkts Pragsattel-Nord entlüftet (siehe hierzu auch M 26: Entstaubung der Tunnelabluft von Tunnelstrecken im Stadtgebiet Stuttgart).

Trotz einer Zunahme der Verkehrsmenge wird sich durch Reduzierung der Halte- und Anfahrvorgänge eine Verflüssigung des Verkehrs am Pragsattel ergeben. Dadurch wird ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet.

Der Bau des Pragsatteltunnels ist keine Maßnahme zur Luftreinhaltung. Im Gegenteil wird durch die damit verbundene Verkehrszunahme die Luftbelastung weiter zunehmen, in einem weit höheren Maße, als es durch die Verflüssigung des Verkehrs kompensiert werden kann. Der Effekt der Verflüssigung könnte darüber hinaus viel einfacher und kostengünstiger durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht werden.

Die Maßnahme „Pragsatteltunnel“ ist entgegen der Darstellung des Regierungspräsidiums kontraproduktiv und erhöht die Luftbelastung für große Teile Stuttgarts.

M 20 Verlegung der Messe vom Killesberg auf die Fildern im Jahr 2007.

Durch die Verlegung der Messe vom Killesberg an den Flughafen werden die unmittelbaren Zufahrtsstrecken Kräherwaldstraße, Stresemannstraße und Robert- Mayer-Straße, aber auch die weiteren Straßen in der Umgebung vom Verkehr der Aussteller und der Besucher entlastet. Insbesondere der Wegfall des Lkw-Verkehrs beim Auf- und Abbau der Messestände wird einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität liefern. Andererseits muss in Rechnung gestellt werden, dass an Stelle der seitherigen Messe an eine Nachnutzung gedacht ist, die zwar wesentlich geringere Spitzenbelastungen des Verkehrsaufkommens verursacht, dafür aber im Gegensatz zu den Messeveranstaltungen dauerhaft vorhanden sein wird.

Dies ist keine **zusätzliche** Maßnahme zur Luftreinhaltung. Durch die Verlagerung der Messe kommt es vielleicht tatsächlich zu einer lokal begrenzten Verbesserung der Luftbelastung am Killesberg. Es ist uns jedoch nicht bekannt, dass die Luftbelastung dort ein Problem bezüglich der Grenzwerte darstellt. Sollte allerdings die Fildermesse den prognostizierten zukünftigen Besucherandrang bekommen (was aber glücklicherweise anhand der Fakten bezweifelt werden muss), käme es dadurch für den ganzen südlichen Raum Stuttgarts zu einer großräumigen Erhöhung der Hintergrundbelastung.

M 21 Untertunnelung der B 14 im innerstädtischen Bereich, z.B. Kulturmeile.

In erster Linie aus städtebaulichen Gründen wird seit längerem über Möglichkeiten zu einer besseren Gestaltung der B 14 im Bereich der „Kulturmeile“ in Stuttgart nachgedacht. Im Gespräch sind verschiedene Möglichkeiten von der Herstellung neuer Stege über die B 14, über teilweise Überdeckung an den Rampen der vorhandenen Unterführungen bis hin zu einem durchgehenden Tunnel zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz.

Mögliche Oberflächengestaltung bei Bau eines durchgehenden Tunnel zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz (aus der Machbarkeitsuntersuchung Oktober 2000) Eine teilweise Überdeckung der Tunnelrampen würde den Verkehrsablauf auf der B14 nicht beeinflussen und auch die Ausbreitung der Luftschadstoffe nicht wesentlich verändern. Sie hat daher keine spürbare Auswirkung auf die Luftqualität.

*Eine Machbarkeitsstudie mit Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen eines Tunnels im Zuge der B 14 zwischen Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz hat dagegen gezeigt, dass rund die Hälfte des Gesamtverkehrs in dem Tunnel fahren würde. Die Abgase dieses Verkehrs würden über ein Abluftbauwerk abgeleitet, womit eine spürbare Verbesserung der Luftqualität an der Straße erreicht werden könnte (siehe hierzu auch **M 26**: Entstaubung der Tunnelabluft von Tunnelstrecken im Stadtgebiet Stuttgart).*

Allerdings würden die Knotenpunkte Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz stärker als bisher belastet, so dass ein weiterer Ausbau erforderlich wäre. Wenn es dennoch gelingen würde, auch den Verkehrsablauf des ebenerdig verbleibenden Verkehrs zu verflüssigen, könnte dies zu einer weiteren Reduktion der Schadstoffemissionen beitragen.

Die Untertunnelung der B14 (Kulturmeile) ist nur im Zusammenhang mit der Filtrierung der Tunnelabluft eine Maßnahme zur Luftreinhaltung. Wegen der vielen Verknüpfungen mit dem Straßennetz kann bei der Kulturmeile nur ein Teil des Verkehrs in den Tunnel verlagert werden. Der möglicherweise allerdings sehr lokal begrenzte Effekt der Verringerung der Feinstaubbelastung wird dadurch noch geringer.

Kommt es bei Untertunnelung der B14 zu einer Beschleunigung des Verkehrs, hätte dies negative Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Dies muss daher mit geeigneten Mitteln verhindert werden (z.B. Rückbau und Verengung von Fahrspuren).

Trotzdem ist der Kulturmeile natürlich die Untertunnelung zu gönnen. Grundsätzlich aber sollten zuerst dort Tunnel gebaut werden, wo viele Menschen wohnen (z. B. B10/27 in Zuffenhausen).

Als Sofortmaßnahme bezüglich der B14 fordern wir die Schaffung von 3 ampelgeregelten Übergängen für Fußgänger (Oper, Leonhardskirche und Sophienstraße). Dadurch wird der Fußgängerverkehr gefördert und der Verkehr auf der B14 lässt sich effektiv auf ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau regeln.

M 22 Bau der Nordostumfahrung Stuttgart.

Der geplante Nord-Ost-Ring Stuttgart im Zuge der B 29 soll vom Bereich Waiblingen / Fellbach aus den Neckar nördlich von Mühlhausen überqueren und bei Kornwestheim an die B 27 anschließen. Dadurch wird eine zweibahnige und kreuzungsfreie Verbindung ohne Ortsdurchfahrten vom Remstal zur A 81 (Anschlussstelle Stuttgart-Zuffenhausen) geschaffen. Die Straße soll bis zu 65.000 Kfz/Tag aufnehmen.

Die nördlichen Stuttgarter Stadtteile würden erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet, z.B. der Seeblickweg um 7.900 Kfz/Tag und die Aldinger Straße um 14.500 Kfz/Tag. Somit wird sich die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrsimmissionen verringern. Die Maßnahme ist allerdings im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan nur im weiteren Bedarf enthalten.

Der Bau des Nordoststrings ist keine Maßnahme zur Luftreinhaltung sondern das Gegenteil. Die prognostizierte Verkehrsmenge von 80.000 Fahrzeugen, die mit hoher Geschwindigkeit fahren werden (autobahngleicher Ausbaustandard RQ 26), führt zu einer großräumigen Erhöhung der Hintergrundbelastung. Außerdem führt der Nordoststring zu einer Zunahme des MIV auch in Stuttgart (z.B. B10/27 in Zuffenhausen). Die angegebenen Entlastungszahlen hingegen sind falsch. Zum Beispiel kann die Seestraße überhaupt nicht soviel Verkehr aufnehmen, wie vom Gutachter dort ohne Nordoststring berechnet wurde. Somit ist die prognostizierte Entlastungswirkung geringer als prognostiziert. Dies wurde vom Stadtplanungsamt der Stadt Stuttgart bestätigt. Auch der Gutachter selbst schreibt, dass er im „Ohne-Fall“ Verkehrsmengen für das bestehende Straßennetz prognostiziert habe, ohne Berücksichtigung, ob dieses in der Lage ist, diese Verkehrsmengen überhaupt aufzunehmen.

Es ist daher zu begrüßen, dass die Maßnahme im BVWP nur noch in der Kategorie „weiterer Bedarf“ mit festgestelltem ökologischem Risiko, d.h. mit einem Planungsverbot versehen, enthalten ist. Es wäre dem Ziel der Luftreinhaltung dienlich, wenn sich das Stuttgarter Regierungspräsidium an diese gesetzliche Vorgabe der Bundesregierung halten würde und seine begrenzten Personalkapazitäten für Aufgaben wie der Luftreinhaltung verwenden würde.

M 23 Bau der Filderauffahrt Hedelfingen.

Die geplante B 312 führt von der B 10 südlich von Hedelfingen zur Hedelfinger Filderauffahrt und weiter östlich an Sillenbuch und Riedenberg vorbei zur Mittleren Filderstraße (L 1016). Sie soll als Bundesstraße gebaut werden.

Damit wird eine wichtige Verbindung vom Neckartal zu den südlichen Stuttgarter Stadtbezirken und zur Autobahn A 8 hergestellt. Auch der Verkehr vom Remstal (B 29) kann so über das Neckartal (B 10) ohne Ortsdurchfahrt zur A 8, zum Filderraum, zum Flughafen und zur neuen Messe gelangen. Anschließend kann über die B 27 auch der Raum Tübingen/Reutlingen erreicht werden.

Die Planung besteht aus zwei Teilen: der Südumfahrung von Hedelfingen und der Ostumfahrung von Sillenbuch und Riedenberg. Diese Teilstücke sind durch die Hedelfinger Filderauffahrt (L 1198) verbunden. Die Kosten für die Straße werden auf ca. 160 Mio. € geschätzt. Sie ist als 2- bzw. 3-spurige Straße vorgesehen. Die Länge beträgt etwa 6 km. Die Straße soll bis zu 26.000 Kfz/Tag aufnehmen.

Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Hedelfingen, Sillenbuch und Riedenberg könnten wirksam entlastet werden. Die derzeitigen Staus - besonders in den Hauptverkehrszeiten - könnten vermieden werden. Auch das umliegende vorhandene Straßennetz würde entsprechend entlastet. Durch die Straßenführung außerhalb der Ortsdurchfahrten und durch die vermiedenen Staus wird sich die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrsimmissionen verringern. Die Maßnahme ist allerdings im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan nicht mehr enthalten.

Die Filderauffahrt ist, wie der vorgenannte Nordoststring, keine Maßnahme zur Luftreinhaltung, erst recht keine Sofortmaßnahme, sondern das Gegenteil. Auch hier wird es durch die Verkehrszunahme zu einer großräumigen Erhöhung der Hintergrundbelastung kommen.

Es ist daher zu begrüßen, dass die Maßnahme nicht mehr im BVWP enthalten ist.

Sonstige Maßnahmen im Bereich Verkehr

M 24 Optimierung des Verkehrsflusses im Bereich Neckartor, Heilmannstraße.

An der Kreuzung Am Neckartor/Heilmannstraße mit drei Spuren stadteinwärts und drei Spuren stadtauswärts reißt der Verkehrsstrom tagsüber nicht ab. Mehr als 100.000 Fahrzeuge passieren täglich diese Kreuzung. Die täglichen Staus an der Kreuzung Am Neckartor/Heilmannstraße mit ständigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen führen zu einem hohen Schadstoffausstoß und zu Abrieb- und Aufwirbelungseffekten. Am Spottmesspunkt Neckartor wurde in Stuttgart (und ganz Baden-Württemberg) die höchste Überschreitungshäufigkeit bei PM10 gemessen. 2004 wurde der Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an 160 Tagen überschritten, zugelassen sind 35 Überschreitungen. Ferner wurde der bis zum 31.12.2009 gültige Immissionsgrenzwert für NO₂ von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (98-Prozent-Wert der Summenhäufigkeit der Stunden-Mittelwerte eines Jahres) mit gemessenen $243 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten.

Die Stadt Stuttgart überprüft deshalb zur Zeit die Verkehrsregelung an der Kreuzung Cannstatter Straße/Heilmannstraße/Am Neckartor. Es werden sowohl signaltechnische Maßnahmen (Ampelsteuerung) als auch geänderte Verkehrsführungen untersucht. Ziel ist es, den Verkehr am Neckartor zu verflüssigen, um die Feinstaubwerte zu senken.

Dies ist die einzige Maßnahme im gesamten Luftreinhalteplan, die als Sofortmaßnahme bezeichnet werden könnte. Es ist allerdings unsinnig, nur dort einzugreifen, wo zufällig eine Messstation steht. Der Verkehrsfluss sollte überall verflüssigt werden. Allerdings muss dabei beachtet werden, dass sich die Verkehrsmenge und Geschwindigkeit nicht erhöht, ansonsten erreicht man mit der Maßnahme genau das Gegenteil. Um zu verhindern, dass es durch die Verflüssigung zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens kommt und zu einer Verlagerung vom ÖV auf den MIV, muss das Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30) und die Verkehrsmenge (Pfortnerampeln) gesenkt werden.

M 25 Integriertes Verkehrsleitsystem - immissionsabhängige Verkehrssteuerung.

Das integrierte Verkehrsleitsystem für Stuttgart befindet sich im Aufbau. Mit diesem System können die Verkehrsmengen in der Stadt gezielt gesteuert werden. Der auch weiterhin wachsende Verkehr in den Ballungsräumen ist nur dann zu bewältigen, wenn die verschiedenen Verkehrssysteme (Pkw, Bus, Bahn, Rad, Fußwegenetze) mit ihren jeweiligen Stärken optimal zusammenwirken. Hierfür ist es auch erforderlich, dass die an der Steuerung des Verkehrsgeschehens beteiligten Stellen eng und reibungslos zusammenwirken.

Die Integrierte Verkehrsleitzentrale ist in Stuttgart vor allem als Verkehrsmanagementsystem konzipiert, das aufgrund festgelegter Rahmenbedingungen (Verkehrsleitbild) die Mobilität im Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr in Stuttgart bestmöglich regeln soll. Dieses Instrumentarium soll Verkehr auch ereignisbezogen leiten und lenken. So wurden in der bisherigen Konzeption Szenarien entwickelt, um auf ereignisbezogene Störungen wie Unfälle, Veranstaltungen oder Baustellen situationsabhängig reagieren zu können. Auch eine Verkehrssteuerung in Abhängigkeit von der aktuellen Belastung mit Luftschadstoffen ist möglich.

Verkehrsleitsysteme sind teuer. Sie bewirken nur dann eine Absenkung der Feinstaubbelastung, wenn sie dazu verwendet werden, die Verkehrsmenge zu beschränken und das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Es gibt wesentlich billigere Möglichkeiten, dies zu erreichen. (siehe Teil 2). Verhindert werden muss auch, dass durch Verkehrsleitsysteme der Verkehr gleichmäßig auf alle Straßen verteilt wird, so dass es dann nur noch wenige nicht belastete Gebiete gibt.

M 26 Entstaubung der Tunnelabluft von Tunnelstrecken im Stadtgebiet Stuttgart.

In Stuttgart gibt es folgende Tunnelstrecken, bei denen die Autoabgase über zentrale Abluftkamine abgeführt werden: (Aufzählung weggelassen)

Bisher ist eine Entstaubung der Abluft aus Straßentunneln nicht Stand der Technik. In Europa ist bisher nur der 24,5 km lange Aurland-Laerdal-Tunnel in West-Norwegen (Baujahr 2000) mit einem Abluftfilter ausgerüstet [13]. Weitere Pilotvorhaben werden für den Petuertunnel in München sowie für einen Straßentunnel in Italien diskutiert.

Ein Anbieter aus Starnberg beschreibt das Abluftreinigungsverfahren wie folgt [14]:

„In einem grobmaschigen Gitter werden zunächst größere Bestandteile der Tunnelluft, wie Laub und Insekten, zurückgehalten. Anschließend durchströmt die Luft einen zweistufigen Elektrofilter, in dem Ruß- und Staubpartikel zu 95 % aus dem Luftstrom entfernt werden.

Um einen hohen Anteil der lungengängigen und gesundheitsgefährdenden Partikel abzuscheiden, ist dem Elektrofilter ein neu entwickelter Vorionisator vorgeschaltet. Sind die Filterplatten des Elektrofilters mit Ruß und Staub beladen, werden sie über Sprühdüsen, die vor und über dem Filter angeordnet sind, mit Wasser gereinigt. Der Abreinigungsvorgang wird selbsttätig in Gang gesetzt und läuft automatisch ab. Die Abreinigung des Filters erfolgt während der verkehrsschwachen Nachtstunden“.

Grazer Wissenschaftler entwickelten mit einer Firma aus Linz ein Filtersystem, das die Eigenschaften eines Elektrofilters mit denen eines mechanischen Filters verbindet. Im italienischen Cesena soll dieser Tunnelfilter erstmals eingesetzt werden. Die Filter reinigen 720.000 Kubikmeter Luft pro Stunde [15].

Eine Nachrüstung der Stuttgarter Tunnel mit einer Abluftreinigung wäre mit hohen Kosten verbunden. Allein die Aufwendungen für die Filtertechnik betragen nach Schätzung der Stadt Stuttgart ca. 2.000.000 € je Tunnel. Hinzu kommen bauliche Änderungen an den Abluftbauwerken und die Einbindung der Filtertechnik in die Energieversorgung, Steuerung und Leittechnik. Dadurch werden weitere Kosten verursacht.

Da dies eine neue Technik ist, wäre mit einem Umsetzungszeitraum (von der Vorplanung bis zur Inbetriebnahme) für die Nachrüstung eines Tunnels von mindestens 3 Jahren zu rechnen.

Für die oben genannten Stuttgarter Straßentunnel mit Abluftbauwerken soll konkret geprüft werden, ob eine Abluftreinigung technisch und wirtschaftlich in Frage kommt. Dabei sollen die Entwicklung des Standes der Technik und Erfahrungen an anderen Straßentunneln berücksichtigt werden.

Eine Entstaubung der Tunnelluft wird sehr begrüßt. Mit Erstaunen haben wir zur Kenntnis genommen, aus welcher „seriösen“ Quelle das Regierungspräsidium dabei u.a. seine Informationen bezieht (3sat).

Unseres Wissens nach sind derartige Filter bereits hinreichend getestet und auch weltweit im Einsatz, so dass man bezüglich der Reinigung der Tunnelabluft durchaus vom Stand der Technik sprechen kann.

Die Filter sind nicht nur in der Lage, den Feinstaub zu filtern, sie können darüber hinaus auch die Belastung mit Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen ganz erheblich reduzieren. Nach unseren Recherchen senken diese Filter auch die Betriebskosten von Straßentunnels.

M 27 Verteuerung von Parkgebühren in der Innenstadt Stuttgart auf 5 € pro Stunde.

Das Angebot an Parkmöglichkeiten in der Stuttgarter Innenstadt ist groß. Im öffentlichen Straßenraum befinden sich 110 Parkscheinautomaten mit ca. 1.500 Stellplätzen und 30 Parkuhren mit insgesamt 30 Stellplätzen. Die Parkgebühr an Parkuhren und in Zonen mit Parkscheinautomaten beträgt im Innenstadtbereich je angefangene halbe Stunde 1 €.

In öffentlichen städtischen Parkhäusern stehen ca. 1.200 Stellplätze zur Verfügung (Rathausgarage, Karstadt/Neue Brücke, Rotebühlgarage, Tiefgarage Schwabenzentrum, Österreichischer Platz, Schloßstraße). Die

Benutzungsentgelte für das Kurzparken sind gestaffelt. So bezahlt man zum Beispiel für die Parkdauer bis zu einer Stunde 1,80 € und für jede angefangene Stunde dann zusätzlich 1,30 €.

Die Parkplätze in den o.g. öffentlichen städtischen Parkhäusern machen allerdings nur knapp 12 % an den insgesamt zur Verfügung stehenden 13.600 Stellplätzen in Parkhäusern und Tiefgaragen der Stuttgarter Innenstadt aus. Etwa 88 % der öffentlichen Stellplätze in Parkhäusern sind also in privater Trägerschaft. Die Benutzungsentgelte variieren entsprechend.

Die meisten Parkhäuser liegen in Stuttgart innerhalb des City-Rings rund um die König- und Marienstraße, also in der unmittelbaren Umgebung zu den Geschäften der Innenstadt. Viele Bürger fahren deshalb mit dem eigenen Pkw in die Innenstadt zum Einkaufen. Zu den Haupteinkaufszeiten sind die Parkplätze entlang der Straße und die Parkhäuser schnell belegt. Der Parkplatzsuchverkehr und die Warteschlangen vor den Parkhäusern tragen zur Luftschadstoffbelastung in der Innenstadt bei. Die Maßnahme M 27 macht nur Sinn, wenn die Gebühren auch bei den nichtstädtischen Parkierungseinrichtungen angehoben werden. Es bestehen keine unmittelbaren rechtlichen Einwirkungsmöglichkeiten auf die Gebührengestaltung der in privater Trägerschaft befindlichen Stellplätze in Parkhäusern.

Eine kurzfristige, technische Umstellung der Automaten auf einen neuen Tarif stellt in der Regel kein Problem dar. Die Kosten für die Grundumstellung der Parkscheinautomaten liegen bei etwa 25.000 €.

Die Maßnahme soll einer Entscheidung des kommunalen Trägers zugeführt werden. Die drastische Erhöhung der Parkgebühren wird dazu führen, dass mehr Bürger zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegt werden und die Innenstadt vom Verkehr entlastet wird. Das Angebot und die Taktzeiten des ÖPNV sind außerordentlich gut (siehe Kapitel 4.2). Andererseits kann die Maßnahme dazu führen, dass die Innenstadt an Attraktivität verliert und viele sich anderweitig versorgen.

Die Verteuerung der Parkgebühren wird begrüßt. Sofort müssten dort Parkgebühren eingeführt werden, wo das Parken zur Zeit kostenlos ist. Wir halten es auch für sinnvoll, das Parkraumangebot zu verringern, da ein Autofahrer nicht das Auto benutzt, wenn er weiß, dass am Zielort kein Parkplatz ist. In diesem Zusammenhang ist die Wiedereinführung von Stellplatzbeschränkungsbereichen in der Umgebung von S- und Stadtbahnhaltestellen zu fordern. Bestehende Parkplätze sollten renaturiert oder in Flächen für den Gemeinbedarf (z.B. Bolzplatz) umgewidmet werden. Die Umwandlung von Grünfläche in Parkplatzfläche muss verboten werden (auch kleinflächig) (siehe M12, M31).

Wir fordern als Sofortmaßnahme eine konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs. Dadurch ließe sich die hohe Zahl illegaler „Stellplätze“ drastisch verringern.

Für Carsharing-Gemeinschaften sollten weitere Stellplätze ausgewiesen werden.

M 28 Müllanlieferung aus anderen Landkreisen zur Müllverbrennungsanlage Stuttgart nur über Bahntransport.

Von 2007 an wird in der Müllverbrennungsanlage Stuttgart-Münster auch Müll aus den Landkreisen Reutlingen (43.000 t/Jahr), Tübingen (27.000 t/Jahr), Zollern-Alb (30.000 t/Jahr) und Bodensee (35.000 t/Jahr) verbrannt. Der Transport der jährlich 135.000 t Müll per Lastwagen soll vermieden werden. Dies entspricht mehreren tausend Lkw-Fuhren in den Stuttgarter Talkessel. Die Müllanlieferung sollte über Bahntransport erfolgen.

Grundsätzlich ist es unsinnig, aus einem weiten Umkreis Müll heranzufahren und in Stuttgart zu verbrennen. Sofern dies dennoch gemacht wird, ist es sicher sinnvoll, den Müll auf der Schiene zu transportieren. Zu prüfen wäre auch der Transport per Schiff.

Da das Regierungspräsidium über die rechtliche Grundlage nichts schreibt, schlagen wir daher ein LKW-Fahrverbot auf der Straße zur Müllverbrennungsanlage vor, ausgenommen städtische Fahrzeuge.

M 29 Müllabfuhr und Straßenreinigung an Hauptverkehrsstraßen nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Im Berufsverkehr sind die Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart bereits vielfach überlastet. Deshalb sollte der Verkehrsfluss in den Hauptverkehrszeiten nicht zusätzlich durch Fahrzeuge der städtischen Müllabfuhr und Straßenreinigung behindert werden. Es soll überprüft werden, ob der Zeitplan und die Routen weiter optimiert werden können, so dass die Müllabfuhr und die Straßenreinigung an Hauptverkehrsstraßen konsequent außerhalb der Hauptverkehrszeiten stattfinden.

Ein gutes Beispiel für eine Entlastung ist die Aufhebung der gebietsweisen Sperrmüllabholung. Seit Anfang Januar 2005 wird der Sperrmüll nur noch gezielt auf Abruf abgeholt. Der Verkehrsfluss wird seither nicht mehr durch die Fahrzeuge der Müllabfuhr und der privaten Sperrmüllsammler behindert.

Der Effekt dieser Maßnahme ist sehr gering, wenn nicht sogar kontraproduktiv. Die Maßnahme darf nur in Verbindung mit gleichzeitiger Einführung von Tempo 30 auf den betroffenen Straßen durchgeführt werden. Ansonsten kann es zu einer Attraktivitäts- und dadurch zu einer Verkehrszunahme beim MIV kommen.

M 30 Intensive Reinigung von Hauptverkehrsstraßen.

Die intensive Reinigung von Hauptverkehrsstraßen hat die Zielrichtung, die Staubemissionen zu vermindern, die durch Wiederaufwirbelung von abgesetzten Staubpartikeln entstehen. Insbesondere in Straßenschluchten kommt es durch wiederholte Aufwirbelung und Deposition zu einer Anreicherung von Schwebstaub. Dies hat hohe lokale Staubkonzentrationen besonders bei austauscharmen Wetterlagen (Inversionswetterlagen) zur Folge.

Zu dieser wichtigen Quelle liegen derzeit noch sehr wenige und auch wenig belastbare Daten vor. Es ist deshalb schwierig, sinnvolle Maßnahmen zur Minderung von Staubaufwirbelungen aufzuzeigen und zu quantifizieren.

Ein Ansatz ist die intensive Reinigung von Hauptverkehrsstraßen.

Ein Feldversuch über 2 Monate mit täglich zweimaliger Straßenreinigung in der Frankfurter Allee in Berlin hat ergeben, dass mit herkömmlichen Kehrmaschinen (ohne adäquaten PM10-Filter) keine gesicherte PM10-Minderung nachgewiesen werden konnte. Dagegen zeigten Untersuchungen des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen, dass bei einer wöchentlich zweimaligen Reinigung der Corneliusstraße in Düsseldorf eine Verringerung der PM10-Belastung von ca. 1 bis 2 µg/m³ zu erwarten ist [16]. Im Aktionsplan Düsseldorf - Südliche Innenstadt wurde die Maßnahme zur Nassreinigung der Corneliusstraße aufgenommen. Die Maßnahme wird zur weiteren Optimierung der eingesetzten Wassermenge und des verwendeten Reinigungsmittels durch ein Untersuchungsvorhaben begleitet.

Es ist festzuhalten, dass eine in der Praxis bewährte Straßenreinigungstechnik derzeit nicht zur Verfügung steht. Es ist daher sinnvoll, zunächst Versuche zur Optimierung und Überprüfung der eingesetzten Technik durchzuführen. Dies soll im Rahmen eines Forschungsprojektes erfolgen.

Das Projekt wird messtechnisch begleitet. Da im Stadtgebiet Stuttgart mehrere Messstellen betrieben werden, werden vergleichende Messungen - mit und ohne Reinigungsmaßnahmen - Aussagen über die tatsächliche Wirkung einer solchen Maßnahme ermöglichen. Aufgrund der unterschiedlichen jahreszeitlichen Einflüsse ist voraussichtlich eine Untersuchungsperiode von einem Jahr erforderlich. Allerdings ist bereits nach Ende des Winterhalbjahres ein Zwischenbericht mit einem Überblick über die ersten Ergebnisse vorzulegen. Bei einem positiven Ergebnis wird ein entsprechendes Reinigungskonzept erstellt.

Die Reinigung der Hauptverkehrsstraßen dürfte ein sehr ungünstiges Kosten/Nutzen-Verhältnis haben. Wir bezweifeln, dass es überhaupt einen Nutzen hat. Es ist immer besser, den Staub nicht entstehen zu lassen, als anschließend zu versuchen, ihn wieder aufwändig wegzuputzen.

M 31 Intensivierung der Straßenbegrünung im Stadtgebiet Stuttgart (Staubfilter).

Wesentliches Element städtischer Ökosysteme sind Stadtbäume, insbesondere in ihrer Bedeutung als Straßenbegleitgrün. Sie haben an viel befahrenen Straßen wichtige stadt- und bioklimatische, stadthydrologische und lufthygienische Funktionen. Aufgrund der großen Blattoberfläche können Staubpartikel angelagert und damit aus der belasteten Stadtluft ausgefiltert werden. Hinsichtlich der Quantifizierung dieser qualitativ unstrittigen Aussage bestehen jedoch erhebliche Kenntnisdefizite. Die Stadt trägt dieser Erkenntnis bereits seit vielen Jahren Rechnung durch Festsetzungen/Darstellungen in Bebauungsplänen, Gestaltungsplänen und Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung.

Die Stadt Stuttgart wird gebeten, bis Jahresende 2005 einen Begrünungsplan für die Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet zu erstellen.

Diese Maßnahme wird sehr begrüßt. Es handelt sich hierbei um eine langfristige Maßnahme, da die Filterwirkung der Bäume von deren Größe abhängig ist, große Bäume aber nicht gepflanzt werden können. Es muss darauf geachtet werden, dass die Baumstandorte nicht auf Kosten des Fußgänger- oder Fahrradverkehrs angelegt werden, sondern genutzt werden, um den Straßenraum zu verengen, dadurch die Geschwindigkeit zu drosseln und die Verkehrsmenge beim MIV zu reduzieren. Als besonders geeignet für diese Maßnahme halten wir die Theodor-Heuss-Straße und die Hauptstätter Straße.

Bestehende Grünfläche darf im Stadtgebiet nicht mehr versiegelt werden.

Leider muss aber festgestellt werden, dass die Stadt Stuttgart genau das Gegenteil macht. So wird beispielsweise häufig im Amtsblatt der Stadt auf die vereinfachte Bauordnung für Auto-Stellplätze aufmerksam gemacht. (Umwandlung von Gartenfläche in Parkplatz)

Maßnahmen in den Bereichen Industrie und Gewerbe, Hausbrand, Maßnahmen zur Staubminderung auf Großbaustellen

M 32 Altanlagenanierung nach TA Luft, 13. und 17. BImSchV bei Industrie und Gewerbe.

Im Bereich Industrie und Gewerbe erfolgte durch die 13. BImSchV von 1983 [17] (Großfeuerungsanlagen, Kraftwerke), die TA Luft von 1986 [18] und die 17. BImSchV von 1990 [19] (Müllverbrennungsanlagen) eine erste intensive Altanlagenanierung, die Mitte der 90er Jahre abgeschlossen wurde. Dadurch konnten auch die Emissionen der Luftschadstoffe Feinstaub PM10 und NOx gesenkt werden.

Inzwischen wurden alle drei o.g. Vorschriften novelliert, die TA Luft im Jahr 2002 [20], die 17. BImSchV im Jahr 2003 [21] und schließlich die 13. BImSchV im Jahr 2004 [22].

Die Altanlagenanierung nach der neuen TA Luft ist in vollem Gange und wird in der Regel bis 2007 abgeschlossen werden. Nennenswerte Emissionsminderungen der Schadstoffe PM10 und NOx sind jedoch nicht zu erwarten. Bei vielen Betrieben werden die neuen Emissionsgrenzwerte bereits heute eingehalten.

Die neue 17. BImSchV stellt für Müllverbrennungsanlagen (Abfallverbrennungsanlage Stuttgart-Münster, Klärschlammverbrennungsanlage Stuttgart-Mühlhausen) gegenüber der Fassung der 17. BImSchV von 1990 keine weitergehenden Anforderungen, die eine Änderung der Abgasreinigungseinrichtungen erforderlich machen würden.

Die Altanlagenanierung nach der novellierten 13. BImSchV für die Großfeuerungsanlagen (Kraftwerke) wird zwischen 2007 und 2015 abgeschlossen werden. Auch hier sind keine nennenswerten PM10- und NOx-Emissionsminderungen mehr zu erwarten.

Teils wurden die Feuerungsanlagen bereits auf saubere Brennstoffe (Erdgas oder Heizöl EL) umgestellt, teils wurden Primärmaßnahmen zur Stickstoffoxidminderung ergriffen und teils wurden die Anlagen mit hoch wirksamen Entstaubungs- und Entstickungsanlagen ausgerüstet.

Für die Anlagen nach 13. BImSchV (Großfeuerungen) und 17. BImSchV (Müllverbrennungen) sind die Aussagen nachvollziehbar. Hier findet unseres Wissens nach eine kontinuierliche Überwachung und auch weitgehende Einhaltung der Fristen für Nachrüstungen etc. statt.

Anders sieht es aber nach TA Luft (Industrie ohne Heizung) aus. Unseres Wissens nach finden hier keine regelmäßigen Kontrollen statt, und es gibt in der Industrie immer noch einen erheblichen Bestand an 30 bis 40 Jahren alten Anlagen.

Wir bitten das RP darzulegen, inwieweit Industrieanlagen gemäß TA Luft überwacht werden, wieweit in diesem Bereich die notwendige Umrüstung zur Einhaltung der TA Luft von 2002 bereits vollzogen ist und was das RP gedenkt zu tun, damit in naher Zukunft diese Vorgaben bei allen Industrieanlagen sicher eingehalten werden.

M 33 Verbrennungsverbot für Festbrennstoffe im Stadtgebiet Stuttgart.

Nach dem Emissionskataster für Baden-Württemberg 2002 (UMEG) [7] emittierte im Jahr 2002 die Quellengruppe Kleinf Feuerungen im Stadtgebiet Stuttgart 40 t Gesamtstaub. Nahezu die gesamte Menge wurde als Feinstaub PM10 (39 t) emittiert. Festbrennstoffe haben in Stuttgart nur einen Anteil von etwa 2% am Energieeinsatz in Kleinf Feuerungsanlagen. Trotzdem verursachen sie weit mehr als die Hälfte der Feinstaubemissionen der Quellengruppe Kleinf Feuerungen.

Nach dem Baugesetzbuch [23] können aus städtebaulichen Gründen Gebiete festgesetzt werden, in denen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen i.S. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen.

Die Stadt Stuttgart hat im Jahr 1991 Satzungen über die beschränkte Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe für das gesamte Stadtgebiet Stuttgart erlassen. Dies betraf vor allem den Einsatz von Holz für Heizzwecke. 2004 wurden diese Satzungen von der Stadt Stuttgart wieder aufgehoben, da die Hausbrandemissionen erfolgreich reduziert werden konnten. Aufgrund der jetzt festgestellten Grenzwertüberschreitungen für PM10 ist es erforderlich, erneut ein Verbrennungsverbot für Festbrennstoffe zu prüfen.

Die Stadt Stuttgart wird gebeten, bis Jahresende 2005 ein Verbrennungsverbot für Festbrennstoffe in Hausfeuerungsanlagen zu prüfen und ggf. einzuführen.

Wir halten ein Verbrennungsverbot für Holz weder für verhältnismäßig noch sinnvoll, da Holzheizungen einerseits einen nur sehr geringen Anteil an der Feinstaubbelastung verursacht (2 - 4%), andererseits aber eine sinnvolle Nutzung des wichtigen Staubfilters Wald darstellen und darüber hinaus CO₂ neutral sind. Für wirksamer als das Verbot der Holzverbrennung wird eine Kontrolle des bereits bestehenden Verbots der Abfallverbrennung erachtet. Denn leider missbrauchen einige Haushalte ihre Kleinf Feuerungsstätte als private Abfallverbrennungsanlage.

M 34 Verbrennungsverbot von Grüngut/Gartenabfällen im Stadtgebiet Stuttgart.

Das Verbrennen von Grüngut/Gartenabfällen ist aufgrund der Verordnung der Landesregierung „über die Beseitigung pflanzlicher Abfälle außerhalb von Abfallbeseitigungsanlagen“ [24] nur in Gebieten im Sinne von § 35 des Baugesetzbuches (im Außenbereich) zulässig. Grüngut/Gartenabfällen dürfen also im Außenbereich auf dem Grundstück, auf dem sie anfallen, verbrannt werden, soweit sie aus landbautechnischen Gründen oder wegen ihrer Beschaffenheit nicht in den Boden eingearbeitet werden können.

Die Stadt Stuttgart wird gebeten, bis Jahresende 2005 ein Verbrennungsverbot für Grüngut/Gartenabfälle insbesondere im kritischen Winterhalbjahr zu prüfen und ggf. einzuführen.

Das Verbrennungsverbot von Grüngut und Gartenabfällen wird befürwortet. Es sollte das ganze Jahr hindurch gelten, nicht nur im Winterhalbjahr.

Allerdings bestehen diesbezüglich bereits einige Ver- und Gebote, deren Einhaltung von der Stadt nicht kontrolliert wird. Der Schwerpunkt der Maßnahme muss daher in der Kontrolle liegen.

Wir halten es für sinnvoll, wenn die Stadt einen Abholservice für Grüngut zusätzlich zu den jährlichen zwei festen Terminen anbietet. Außerdem würden wir es begrüßen, wenn die städtischen Kompostieranlagen längere Öffnungszeiten hätten. Darüber hinaus schlagen wir eine Kampagne vor, Grüngutabfälle im eigenen Garten zu lagern und somit nicht nur einen eigenen wertvollen Dünger zu erzeugen, sondern auch ökologisch wertvollen Lebensraum zu schaffen. Den überkommenen und naturfeindlichen Ordnungsvorstellungen des Kleingärtners sollte entgegengewirkt werden.

M 35 Verbesserung der Baustellenlogistik bei Großbaustellen im Stadtgebiet Stuttgart (verbindlicher Staubminderungsplan).

Zukünftig werden bei Großbaustellen im Stadtgebiet Stuttgart Staubminderungspläne erstellt. So wurde z.B. beim Vorhaben „Stuttgart 21“ im Planfeststellungsabschnitt 1.1 - Tieferlegung Hauptbahnhof - der Vorhabens-träger verpflichtet, zur Vermeidung bzw. Minderung möglicher Staubimmissionen bis zur Bauleistungsvergabe

ein Vorbeugungs-, Sicherungs- und Überwachungskonzept für eine nachhaltige Staubimmissionsminderung zu entwickeln.

Verbindliche Staubminderungspläne bei Großbaustellen sind zu begrüßen. Das gesamte Projekt Stuttgart 21 ist jedoch im Sinne der Luftreinhaltung schädlich. Die Staubbelastung wird während der langjährigen Bauzeit stark ansteigen. Deshalb müsste das Regierungspräsidium heute schon einen gesonderten Luftreinhalteplan für die Bauzeit von Stuttgart 21 vorlegen. Das Regierungspräsidium möge darlegen, wie die Feinstaubgrenzwerte während der Bauzeit für besonders betroffene Stellen (z.B. Königin-Katharina-Stift, Neckarrealschule) eingehalten werden können

M 36 Informationskonzept für die Öffentlichkeit.

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit trägt wesentlich zur Akzeptanz und Befolgung der Maßnahmen eines Luftreinhalte-/Aktionsplanes bei. Es ist erforderlich, dass getroffene Maßnahmen angenommen und beachtet bzw. befolgt werden. Je mehr Unterstützung eine Maßnahme erhält, umso größer ist die Wirkung. Eine dauerhafte Information der Bevölkerung ist unerlässlich.

Der Bevölkerung muss es deshalb möglich sein, sich ständig über die aktuellen Messergebnisse und ergänzende Hintergrundinformationen zu informieren. Hier tragen vor allem Internet, Fernsehen (Videotext), Zeitung und Rundfunk wesentlich bei. So sind auf den Internetseiten der UMEG die aktuellen Messergebnisse der Luftschadstoffe in Baden-Württemberg einzusehen. Auch andere wichtige Neuigkeiten wie die Berichte zur Ursachenanalyse sind dort zu erhalten. Ebenso hat das Regierungspräsidium Stuttgart auf seiner Homepage - www.rp-stuttgart.de – aktuelle Informationen zur Luftreinhaltung eingestellt.

Neben den Darstellungen im Internet und der Zeitung wären öffentlich zugängliche und möglichst von Kraftfahrzeugen aus ablesbare Anzeigetafeln wünschenswert. Mit Informationsveranstaltungen, speziellen Themenaktionen, Diskussionen, Appellen kann die Bevölkerung zur Veränderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens angeregt werden. Auch in den Schulen sind Aktionstage denkbar.

Die Information der Öffentlichkeit ist notwendig und sinnvoll. Allerdings besteht beim Feinstaub bisher das Problem, dass „aktuelle“ Feinstaubwerte teilweise zwei Wochen alt sind.

Wir halten es darüber hinaus nicht für sinnvoll, eine Politik zu betreiben, die eine Grenzwertannäherung „von unten“ darstellt (keine Maßnahmen, solange der Grenzwert nicht erreicht). Wir halten eine Aufklärung der Bevölkerung für sinnvoll, die das Ziel hat, die Feinstaubbelastung dauerhaft zu minimieren. Bewirken wird dies erfahrungsgemäß wenig. Regierung und Verwaltung sollten die einseitige Förderung des MIV einstellen. Alleine damit ließe sich viel mehr Änderung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung erreichen als mit allen guten Appellen zusammen.

Teil 2: unsere zusätzlichen Vorschläge

V 1 (Sofortmaßnahme)

Das Regierungspräsidium Stuttgart unterläßt sämtliche Planungen, die dazu führen, dass das Verkehrsaufkommen in Stuttgart weiter zunimmt.

Es dürfen keine weiteren Straßen geplant oder gebaut werden, da dadurch der Verkehr zunimmt (z. B. Nordoststring, Ausbau B10 Schwieberdingen - Zuffenhausen). Alle Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Geschwindigkeit führen, sind zu unterlassen, da dadurch die Feinstaubbelastungen (insbesondere durch Abrieb und Aufwirbelung), die Stickoxid-Emissionen und die Lärmemissionen erhöht werden.

V 2 (Sofortmaßnahme)

Flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung im gesamten Stadtgebiet und in der Umgebung von Stuttgart:

- Tempo 100 auf der Autobahn um Stuttgart
- Tempo 80 auf allen Bundes- und Landstraßen um Stuttgart
- Tempo 40 auf den Bundesstraßen in Stuttgart
- Tempo 30 im restlichen Stadtgebiet
- verkehrsberuhigter Bereich in Wohngebieten
- häufige Kontrollen

Dadurch würde sich die Verkehrsmenge verringern, der Verkehrsfluss verstetigen, Abrieb und Aufwirbelung vermindern. Die Feinstaubhintergrundbelastung würde großflächig gesenkt werden. Man rechnet – ohne Einbeziehung der Verringerung der Verkehrsmenge – mit ca. 16% weniger Feinstaub bei einer Geschwindigkeitsabsenkung um 10 km/h. Als positive Nebeneffekte würden auch die Emissionen der anderen Schadstoffe verringert. Es entstünde weniger Lärm, die Verkehrssicherheit würde erhöht (weniger Unfälle mit Personenschaden). Außerdem würde das zu Fußgehen und Fahrradfahren attraktiver, was wiederum zu einem besseren Gesundheitszustand in der Bevölkerung führte.

V 3 (mittelfristig)

Jedes fahrende Fahrzeug des MIV benötigt einen gültigen VVS-Fahrschein an der Windschutzscheibe.

Damit lässt sich der MIV ebenso reduzieren wie der ÖPNV preiswerter und attraktiver gestalten. Wir halten es für sinnvoll, dieses System nicht nur im Stadtgebiet Stuttgart anzuwenden.

V 4 (mittelfristig)

Durch Pförtnerrampeln wird die einfahrende Verkehrsmenge ins Stadtgebiet begrenzt.

V 5 (mittelfristig)

Aufhebung und / oder Verengung von Fahrstreifen;

Unterbrechung des optischen Durchschusses bei geraden Straßen

Verengung der Fahrstreifen für den MIV auf das bei niedrigen Geschwindigkeiten notwendige Mindestmaß. Die Straßenfläche wird dadurch auch der verringerten Ver-

kehrsmenge angepaßt. Die frei werdende Fläche kann renaturiert oder anderen Verkehrsteilnehmern bzw. anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Nach einer Untersuchung des Stuttgarter Stadtplanungsamtes könnten mindestens 20 % der asphaltierten Straßenflächen entsiegelt werden. Auch die Umweltverbände haben hierzu in der Vergangenheit zahlreiche konkrete Vorschläge gemacht.

V 6 (mittelfristig)

Bevorzugung der umweltverträglichen Verkehrsarten.

- mehr Platz im Straßenraum für Fußgänger und Fahrradfahrer;
- Ersatz von Fußgängerampeln durch Zebrastreifen;
- längere Grünzeiten bei den verbleibenden Fußgängerampeln;
- bei allen Planungen und Straßenreparaturen müssen die Belange der Fußgänger und Fahrradfahrer vorrangig berücksichtigt werden.

V 7 (mittelfristig)

Bei der Raum- und Stadtplanung muss auf verkehrsvermeidende Strukturen geachtet werden.

Großverbrauchermärkte mit großem Parkplatzangebot dürfen nicht mehr genehmigt werden.

V 8 (langfristig)

Parkplätze müssen räumlich von den Funktionen getrennt werden.

Es muss immer ein Fußweg zwischen Parkplatz und Start/Zielort liegen, der mindestens solange ist, wie der Weg zur nächsten Haltestelle des ÖVs.

Die Verlängerung des Fußwegs zwischen Stellplatz und Nutzung ist eine besonders effiziente Maßnahme zur Entschleunigung und damit Verringerung des Autoverkehrs.

V 9 (kurzfristig)

Fahrverbote im Großraum Stuttgart (Umweltzone) für alle Neufahrzeuge, die nicht mindestens Euro 4 (LKW Euro 5) entsprechen Dieselfahrzeuge ohne Rußfilter.

V 10 (kurzfristig)

Fahrverbote im Großraum Stuttgart (Umweltzone) für alle Altfahrzeuge, die nicht nach dem für sie bestmöglichen Stand entgiftet sind.

Darüberhinaus begrüßen wir den von Stadt Stuttgart selbst vorgebrachten Vorschlag für ein "Rauchverbot in allen öffentlichen Gebäuden". Darüberhinaus fordern wir, ein Rauchverbot auch in den sog. U-Ebenen (Klett-Passage, Rotebühlplatz etc.) und auf allen öffentlichen Haltestellen – auch den oberirdische – in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.