

20. Juni 2017

BUND · Marienstr. 28 · 70178 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart  
Ruppmannstr. 21  
70565 Stuttgart

## Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart hier: 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47 Abs. 5 BImSchG

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V. gemeinsam mit BUND-Regionalverband Stuttgart, nimmt zum Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart wie folgt Stellung:

### I Grundsätzliche Anmerkungen

Der Entwurf der vorliegenden 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthält wichtige und neue Ansätze zur Reinhaltung der Luft (beispielsweise die geplanten Verkehrsbeschränkungen), greift in der Summe aus Sicht des BUND aber immer noch zu kurz, um die Immissionsgrenzwerte wirklich zeitnah einhalten zu können. Die gesetzlich fixierten Grenzwerte werden seit 2005 (Feinstaub) bzw. 2010 (Stickstoffdioxid) andauernd überschritten. Diese Überschreitung hat zur Einleitung von zwei Vertragsverletzungsverfahren durch die Europäische Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland geführt. Darüber hinaus sind mehrere Klagen gegen das Land Baden-Württemberg anhängig.

Der Entwurf des Luftreinhalteplans geht davon aus, dass die Grenzwerte mit den vorgesehenen Maßnahmen erst 2021 sicher eingehalten werden können – und das auch nur, wenn wirklich alle Maßnahmen bis dahin auch umgesetzt werden. Daran bestehen aus Sicht des BUND begründete Zweifel, wie im Folgenden ausführlich begründet wird. Auf jeden Fall müssen die

Grenzwerte sehr viel früher als 2021 eingehalten werden. Um dieses Ziel zu erreichen, schlägt der BUND unter III 14 zusätzliche Maßnahmen vor, die in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden sollten.

### Schlussfolgerungen aus dem Gesamtwirkungsgutachten

Folgende Schlussfolgerungen aus dem den Entwurf des Luftreinhalteplans zugrunde liegenden Gesamtwirkungsgutachten sind nach Ansicht des BUND für eine Bewertung der geplanten Maßnahmen besonders relevant:

#### 1. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Kfz-Verkehrs sind unverzichtbar

Die Wirkungen der fahrzeugtechnischen und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sind begrenzt. Zum einen blockiert die Bundesregierung die Einführung einer „Blauen Umweltplakette“, zum anderen mehrten sich die Zweifel an der generellen Wirksamkeit der Abgasreinigungstechniken (Diesel-Abgasskandal). Der BUND ist daher der Auffassung, dass die Luftgrenzwerte in der Stuttgarter Innenstadt nur mit einer Halbierung der Verkehrsmengen zu erreichen sind. Vor diesem Hintergrund sind die im Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs in der Summe viel zu wenig ambitioniert und müssen dringend verschärft und ausgeweitet werden, um die gesetzlich definierten Luftqualitätsziele tatsächlich zeitnah erreichen zu können.

#### 2. Emissions- und Immissionsberechnungen müssen nachgebessert werden

Im April 2017 wurde das neue „Handbuch der Emissionsfaktoren“ (HBEFA) – Version 3.3 – vorgestellt. Das HBEFA ist Grundlage für nahezu alle Emissionsberechnungen und wird beispielsweise herangezogen, wenn es darum geht, zukünftige städtische Belastungen durch den Verkehr zu modellieren. Dieses Handbuch liegt auch dem Gesamtwirkungsgutachten zugrunde. Die Annahmen für die Emissionsentwicklung, die ein wesentlicher Bestandteil des Luftreinhalteplans sind, werden auf Grundlage des HBEFA berechnet.

Auf Grund neuer, im Rahmen des Diesel-Abgasskandals ermittelter Daten, wurden nun in der Version 3.3 die NO<sub>x</sub>-Werte für Diesel-Pkw neu berechnet; die Werte wurden deutlich nach oben korrigiert und bilden so die Wirklichkeit deutlich besser ab. Für die Euro 6-Diesel-Pkw wurden die Werte nahezu verdoppelt.

**Tabelle 1: Durchschnittliche NO<sub>x</sub>-Basisemissionsfaktoren für Diesel-PKW der Abgasstufen Euro 4, 5 und 6 gemittelt über Verkehrssituationen, Straßentypen und Umgebungstemperaturen für Deutschland**

Fahrzeugsegment	HBEFA Version 3.2	HBEFA Version 3.3	Veränderung Version 3.3 zu 3.2
Diesel-PKW Euro 4	546 mg NO <sub>x</sub> /km	674 mg NO <sub>x</sub> /km	+23 %
Diesel-PKW Euro 5	679 mg NO <sub>x</sub> /km	906 mg NO <sub>x</sub> /km	+33 %
Diesel-PKW Euro 6	264 mg NO <sub>x</sub> /km	507 mg NO <sub>x</sub> /km	+92%

Quelle: Keller et al.: HBEFA Version 3.3. Background Documentation. Bern: April 2017.

Wo auch immer das – mittlerweile veraltete – HBEFA 3.2 als Berechnungsgrundlage genannt wird, sind die angenommenen Werte für die NO<sub>x</sub>-Emissionen für Diesel-Pkw zu niedrig und müssen neu berechnet werden.

Das betrifft auch den vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans. Die oft herangezogene Annahme, mehr Euro 6-Diesel würden zu einer schnellen und deutlichen Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Werte führen, sind damit in vielen Fällen nicht mehr zu halten. Tendenziell erhöht sich damit die Bedeutung der Maßnahmen, die auf eine Vermeidung und Verminderung des Kfz-Verkehrs abzielen. Eine Neuberechnung und Bewertung der im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen nach HBEFA 3.3 ist aus Sicht des BUND unverzichtbar.

### Nachrüstung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Der BUND lehnt unter den derzeitigen Rahmenbedingungen eine Ausstiegsklausel von den geplanten Fahrverboten für den Fall ab, dass das Nachrüsten von dreckigen Dieselfahrzeugen möglich sein sollte. Im Entwurf des Luftreinhalteplans ist nur sehr allgemein und unverbindlich aufgeführt, dass die Fahrzeugemissionen im Realbetrieb so deutlich abgesenkt werden müssten, dass die Wirkung der im Luftreinhalteplan beschriebenen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen mindestens erreicht wird. Offen bleibt, welcher Standard bei den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen angelegt werden soll – denn zwischen den Maßnahmen M 1 und M 2c bestehen emissions- und immissionsseitig sehr unterschiedliche Wirkungen in ihrer Größenordnung. Offen bleibt ebenfalls, ob ein einfaches Nachrüstprogramm ausreichen soll oder ob eine Bindung an eine tatsächlich vollzogene Nachrüstung vorgesehen werden soll. Auf diese unverbindliche Weise wird nicht die Gesundheit der Bevölkerung, sondern nur die Autoindustrie geschützt.

Fahrverbote sind unverzichtbar, um die Besitzer von dreckigen Dieselfahrzeugen zum Nachrüsten zu bewegen. Für den BUND kommen Ausnahmen von den geplanten Fahrverboten nur dann in Frage, wenn die Autos tatsächlich nachgerüstet wurden und nachgewiesen ist, dass die nachgerüsteten Fahrzeuge die strengen Euro 6-Abgaswerte auch im tatsächlichen Fahrbetrieb einhalten. Dieses ambitionierte Ziel müsste im Luftreinhalteplan verankert werden. Alles andere ist ein Setzen auf Luftschlösser.

Nachfolgend setzen wir uns zunächst mit den im Luftreinhalteplan aufgeführten geplanten Maßnahmen auseinander. In einem zweiten Schritt führen wir neue Maßnahmen auf, die einen bedeutenden Beitrag zur Senkung von Luftschadstoffen leisten könnten und in den vorliegenden Entwurf zu integrieren sind.

## **II Anmerkungen zu den geplanten Maßnahmen**

### **M 1 Blaue Plakette in der Umweltzone ab 1.1.2020**

Die Wirkungsanalyse belegt die überragende Bedeutung einer blauen Umweltzone zur Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastungen. Alle Anstrengungen zur Einführung einer blauen Umweltplakette sind daher uneingeschränkt zu unterstützen – unter der Voraussetzung, dass die Grenzwerte der Fahrzeuge allerdings auch im realen Fahrbetrieb eingehalten werden. Eine blaue Umweltplakette kann gezielt dreckige Dieselfahrzeuge aus der Innenstadt fernhalten und setzt wichtige Anreize für die Autoindustrie und das Kaufverhalten. Sie ermöglicht eine eindeutige Kennzeichnung und damit Überwachung und Sanktionierung. Durch die vorhandene Plakettenverordnung sind Ausnahmen bereits eindeutig definiert.

Der BUND fordert die Einrichtung der blauen Umweltzone allerdings schon unmittelbar nach Schaffung der bundesgesetzlichen Regelung. Ein Abwarten bis 2020, bis dann eine Flottendurchdringung von 80% an Euro 6–Dieselfahrzeugen erwartet wird, greift zu kurz. Die Grenzwerte müssen kurzfristig eingehalten werden und nicht erst in drei Jahren. Das bestätigen Gerichtsurteile und das laufende EU-Vertragsverletzungsverfahren

### **M 2a Blaue Plakette bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018**

Die Einschränkung der Fahrverbote nur auf Tage mit Feinstaubalarm (ca. 50 Tage im Jahr) ist aus Sicht des BUND nur eine Minimallösung. Das Hauptproblem ist der Schadstoff NO<sub>2</sub>, der relativ gleich verteilt über das Jahr vom Verkehr emittiert wird. Um eine notwendige Halbierung der jetzigen Werte zu erreichen, damit der Jahresmittel-Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> eingehalten werden kann, ist eine zeitliche Ausdehnung der Verkehrsbeschränkungen notwendig. Der BUND fordert ein ganzjähriges Fahrverbot in den beschriebenen Gebieten und eine Ausdehnung des von den Fahrverboten betroffenen Straßennetzes auf das Stadtgebiet Bad Cannstatt, wo laut Wirkungsanalyse ebenfalls hohe NO<sub>2</sub> Werte ermittelt wurden.

### **M 2b „Luftreinhaltestrecken“ (Talkessel) bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018**

Die Maßnahme bedeutet, dass innerhalb des Talkessels weiterhin schmutzige Altdieselfahrzeuge herum fahren dürfen. Der Binnenverkehr hat auch in Stuttgart einen enorm großen

Anteil am Verkehrsaufkommen und damit an der Schadstofffracht. Der BUND fordert „flächenhafte Fahrverbotsgebiete“, wie unter M 2a beschrieben bzw. erweitert wie vom BUND gefordert (siehe M 2a). Für die aufwändigeren Kontrollen (Fahrzeugschein) sollen zeitweise Kfz-Spuren gesperrt werden, um dort die zu kontrollierenden Fahrzeuge aufzustellen. Dies hätte auch den Effekt, dass der Zufluss zur Innenstadt damit begrenzt würde und die Bereitschaft zum Umstieg auf den ÖPNV steigt (mit PKW dann längere Fahrzeit).

### **M 2c „Luftreinhaltestrecken“ bei Feinstaubalarm im Bereich „Am Neckartor“ ab 1.1.2018**

Bei dieser absoluten Minimallösung ist die durch den gerichtlichen Vergleich zugesagte Reduktion von 20% Kfz-Leistungen am Neckartor nicht erreichbar – im Entwurf stehen prognostizierte 18%. Das Problem der zu hohen NO<sub>2</sub> Werte im gesamten Talkessel, in Feuerbach, Zuffenhausen und Bad Cannstatt wird mit dieser Maßnahme nicht einmal im Ansatz gelöst. Aufgrund der Kleinräumlichkeit sind Ausweichverkehre zu erwarten, da die für Autofahrer relevante Schwelle Talkesselrand bei dieser Maßnahme nicht greift, nach dem Motto: „wenn ich schon in der Innenstadt legal angelangt bin, werde ich auch die letzten Kilometer mit dem Auto fahren“.

Die „Luftreinhaltestrecken“ müssen aus Sicht des BUND daher sehr viel größer ausfallen und schon am Talkesselrand ansetzen, um flächendeckende positive lufthygienische Wirkungen erzielen zu können.

### **M 3 SSB-Angebotserweiterung Stadtbahnen**

Die Maßnahme wird vom BUND befürwortet.

Zukünftig sollte es aber für alle Busse und Bahnen in Stuttgart eine absolute bzw. hundertprozentige Bevorrechtigung an Kreuzungen, Lichtsignalanlagen etc. geben. Dieser Wert ist trotz eines Gemeinderatsbeschlusses aus dem Jahr 1987 immer noch nicht erreicht, z.B. bei Bussen nur 82% stadtweit. Straßenabschnitte, die von Stadtbahnen und Autoverkehr gemeinsam genutzt werden, z.B. Badstraße, Hohenheimer Str., Alexanderstr., Stammheimer Str., Hackstr. müssen so umgestaltet werden, dass der Stadtbahnverkehr zukünftig nicht mehr durch Autos behindert wird.

### **M 4 Einrichtung Schnellbuslinie Bad Cannstatt – Innenstadt**

Die Maßnahme wird vom BUND uneingeschränkt unterstützt. Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, sollten jedoch – über die derzeit geplanten hinaus – noch mehr Busspuren auf der Strecke eingerichtet werden.

#### **M 5 Einrichtung zusätzlicher Busspuren / Bussonderstreifen im Stuttgarter Talkessel**

Der Ausbau der Busspuren sollte über die bisherigen Planungen hinaus massiv und umgehend zu Lasten des Kfz-Verkehrs vorangetrieben werden. Wegen der beengten Straßenverhältnisse kann dies auch gar nicht anders umgesetzt werden – es sei denn, ganze Häuserzeilen sollen abgebrochen werden. Zudem handelt es sich hier um eine klassische push & pull Maßnahme, die sich in der Verkehrspraxis als erfolgreicher Schlüssel für eine Verkehrswende weg vom Auto hin zum Umweltverbund erwiesen hat.

Der Passus „Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen“, ist daher ersatzlos aus dem Luftreinhalteplan zu streichen. Ansonsten befürchten wir, dass viele sinnvolle Maßnahmen nicht umgesetzt werden.

Busspuren sollten für den Radverkehr freigegeben werden, wenn keine gute Radverkehrsführung in diesem Bereich vorhanden ist.

#### **M 6 Alle SSB-Busse im Stuttgarter Talkessel Euro-VI oder Hybrid ab 1.1.2018**

#### **M 7 Ersatzbeschaffung EEV-Standard-Busse der SSB**

Der BUND unterstützt beide Maßnahmen. Der Busverkehr hat in der Innenstadt einen erheblichen Anteil am ÖPNV. Aufgrund der vielen Steigungsstrecken sind die Emissionen größer als in anderen Städten. Der BUND befürwortet die Umrüstung der bestehenden Busflotte bzw. die Neubeschaffung von Bussen mit Abgasnorm Euro VI oder Hybrid zur Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung.

#### **M 8 Erhöhung S-Bahn-Taktung und neue Züge bis 2025**

Die Maßnahme wird vom BUND im Grundsatz unterstützt. Der BUND hat aber Bedenken, ob der Zielhorizont 2025 als Maßnahme für die Lösung der Luftreinhalteprobleme in den nächsten 1-2 Jahren anrechenbar ist.

#### **M 9 Einrichtung weiterer Expressbuslinien**

Die Maßnahme wird vom BUND im Grundsatz unterstützt. Der BUND hat aber Bedenken, ob die bisher starke Ausrichtung der Expressbuslinien auf den Flughafen bzw. die Landesmesse nicht am Verkehrsbedarf vorbeigeht. Destinationen wie Vaihingen, Universität, Degerloch, Möhringen, Feuerbach und Zuffenhausen wären sinnvoller.

#### **M 10 Verbesserung Buszubringerverkehr zur S-Bahn**

Die Maßnahme wird vom BUND unterstützt. Die Umsetzung sollte jedoch in den nächsten 1-2 Jahren geschehen.

#### **M 11 Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropolexpresslinien**

Die Maßnahme wird vom BUND uneingeschränkt unterstützt.

#### **M 12 Entwicklung und Umsetzung eines regionalen Park+Ride-Konzepts**

Die Maßnahme wird vom BUND im Grundsatz unterstützt. Der BUND versteht unter „park“ aber auch das Abstellen von Fahrrädern. Dafür sollten entsprechend sichere und geeignete Abstellanlagen gebaut werden, weil der Wert der Fahrräder aufgrund des Pedelecs-Booms stark gestiegen ist. Die Autoabstellanlagen sollten grundsätzlich bewirtschaftet und flächensparend (Parkhäuser) gebaut werden.

#### **M 13 Umsetzung Radverkehrskonzept**

Die Maßnahme wird vom BUND im Grundsatz unterstützt. Was den Umfang und den Umsetzungszeitraum betrifft, fordert der BUND jedoch eine wesentliche Steigerung bzw. Beschleunigung. Dafür sollte der Radverkehrsetat der Stadt Stuttgart von jährlich knapp 3 Mio. Euro auf 10 Mio. Euro aufgestockt werden. Dies entspricht der Empfehlung der Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan für Kommunen in der Größenordnung von Stuttgart.

Der Bau von Radschnellwegen, die aus der Region in die Landeshauptstadt führen, sollte endlich angegangen werden. Damit könnten der zunehmenden Zahl von Rad-Pendlern schnelle und attraktive Routen geboten werden.

An vielen deutschen und ausländischen Bahnhöfen sind Radstationen inzwischen ein fester Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und bieten sicheres Parken, Fahrradservice und Verleih an. Am Hauptbahnhof in Stuttgart gibt es keine Radstation oder eine ähnliche Einrichtung. Angesichts der Verkehrsprobleme und der Schadstoffbelastung ist dies schon jetzt notwendig, unabhängig von Stuttgart 21, dessen Inbetriebnahme wohl mindestens noch 5-8 Jahre dauert und bei der bis heute keine Radstation vorgesehen ist.

Der Einwand im LRP-Entwurf, dass Maßnahmen für den Radverkehr nicht zu relevanten Störungen und Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen dürfen, entbehrt jeder Logik und ist zu streichen. Diese Bedingung dürfte nur mit „Flugfahrräder“ zu erfüllen sein. Der Verkehrsraum in

Stuttgart ist aufgrund der Topographie knapp und endlich. Bei einer Umverteilung dieses Raumes gibt es zwangsläufig Gewinner (Umweltverbund) und Verlierer (MIV).

#### **M 14 Erstellung Investitionsprogramm Fußverkehr**

Die Maßnahme wird vom BUND unterstützt. Die Umsetzung sollte jedoch in den nächsten 1-2 Jahren geschehen. Ein geplanter Umsetzungshorizont in den nächsten 10 Jahren ist als Maßnahme untauglich. Die momentane Praxis, Parkscheinautomaten, Elektro-Ladesäulen, Verkehrsschilder etc. auf Gehwegen bzw. in Fußgängerbereichen zu platzieren ist kontraproduktiv. Diese Einrichtungen sollten z.B. auf Kfz-Parkplätzen aufgestellt werden, die dann entsprechend rückgebaut bzw. umgewidmet werden müssen.

#### **M 15 Umstellung des Fuhrparks der Landeshauptstadt und des Landes**

#### **M 16 Einführung Förderprogramme für Pflege- und Lieferdienste**

Der BUND unterstützt grundsätzlich die Förderung der Elektromobilität bei Fahrzeugflotten und begrüßt den vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen im städtischen und landeseigenen Fuhrpark sowie bei Pflege- und Lieferdiensten. Hauptaugenmerk ist dabei insbesondere auf den Ersatz von Autos durch E-Bikes und/oder Pedelects zu richten. Dabei beachtet werden sollte, dass Elektrofahrzeuge per se nicht umweltfreundlich sind, sondern nur, wenn tatsächlich vorhandene konventionelle Pkw ersetzt werden sowie die Elektrofahrzeuge ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden.

#### **M 17 Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken**

Die Maßnahme wird vom BUND unterstützt. Eine Ausdehnung auch auf Steigungsstrecken in Feuerbach (z.B. Siemensstr. Tunnelstr., Rüdigerstr.), Zuffenhausen (z.B. Haldenrainstr., Rotweg) und Bad Cannstatt (z.B. Waiblinger Str., Nürnberger Str., Schmidener Str.) wäre angezeigt, da dort ebenfalls hohe NO<sub>2</sub> Werte gemessen bzw. errechnet wurden. Die Kontrollen dafür sollten wesentlich verstärkt werden, da aufgrund der Toleranzschwellen faktisch eh schon legal Tempo 48 gefahren werden darf.

#### **M 18 Geschwindigkeitsreduzierung 60/50 km/h Außerorts-Straßen an Feinstaubalarmtagen**

Die Maßnahme wird vom BUND im Grundsatz unterstützt, greift aber nicht weit genug. Eine Beschränkung auf Feinstaubalarmtagen ist nicht sachgerecht, da die hohen NO<sub>2</sub> Werte ein Ganzjahresproblem darstellen (s. M 2a) Außerdem ist auf den hohen Aufwand für die Klappvorgänge der entsprechenden Schilder oder einem erheblichen finanziellen Aufwand für die Beschaffung und Errichtung dynamischer Schilder hinzuweisen. Der BUND fordert daher eine Aus-



dehnung auf das ganze Jahr. Die Einschränkung mit dem Ausweichverkehr sollte gestrichen werden.

Außerdem sollten die Tempolimits auf den Zubringerstraßen nicht nur ab der Stuttgarter Gemarkungsgrenze, sondern auch schon im Vorfeld auf den außerörtlichen Bereich ausgedehnt werden – hierdurch könnten zusätzlich die Hintergrundbelastungen reduziert werden (z.B. B 27 bei Kornwestheim und Leinfelden Echterdingen, B 10 bei Esslingen und Kallenberg, B 295 zwischen Ditzingen und Leonberg, B 14 bei Luginsland, Wildparkstraße Gemarkung Gerlingen).

#### **M 19 Erhöhung Parkgebühren Stadtgebiet**

#### **M 20 Erhöhung Gebühren der Parkhäuser des Landes Baden-Württemberg**

Der BUND begrüßt ausdrücklich die Ziele, die durch eine Erhöhung der Parkgebühren erreicht werden sollen wie das Umsteigen auf den Umweltverbund.

Der BUND kritisiert aber, dass eine Parkraumreduzierung nicht vorgesehen ist. Nur dadurch kann die Wohn- und Aufenthaltsqualität dauerhaft verbessert werden. Deshalb fordert der BUND konkrete Maßnahmen wie die Einrichtung weiterer Radabstellanlagen und zusätzliche Baumpflanzungen zu Lasten von Parkplätzen, insbesondere in den Innenstadtbereichen. Nach dem Vorbild Zürich, Kopenhagen, und anderer Städte sollte für Stuttgart eine verbindliche Quote festgelegt werden wieviel öffentliche Parkplätze pro Jahr abgebaut werden müssen. BUND-Forderung: mindestens 3 Prozent.

Als sichtbares Zeichen der Landesregierung für ihr Engagement zur Luftreinhaltung befürworten wir die Sperrung des Innenhofes des Neuen Schlosses (Ehrenhof).

Eine zusätzliche Maßnahme, die der BUND im Rahmen des Parkraummanagements anregt, ist die Umwidmung von Parkraum für weitere „Mobilitätsstationen“ nach Bremer oder Offenburger Vorbild. Dort könnte es dann neben Leihfahrrädern und Leihpedelecs auch stationsgebundene Carsharing-Fahrzeuge auf reservierten Plätzen geben. Idealerweise befinden sich die weiteren „Mobilitätsstationen“ in der Nähe von zentralen ÖPNV-Haltestellen, z.B. Bahnhof (Bf.) Feuerbach, Bf. Zuffenhausen, Bf. Vaihingen, Bf. Möhringen.

#### **Mittel- bis Langfristige Maßnahmen**

Im Entwurf zum Luftreinhalteplan werden ab Seite 124 Straßenbaumaßnahmen aufgelistet, die mittel- bis langfristig zur Verbesserung der Luftsituation beitragen sollen. Der BUND widerspricht diesen Maßnahmen entschieden. Die alte Formel „Wer Straßen sät, wird Verkehr, Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid, Lärm etc. ernten“ gilt heute mehr denn je. Lokale Entlastungen werden durch deutliche Zunahmen, insbes. bei der Hintergrundbelastung Stickoxide, mehr als überkompensiert.

### III Forderungen zu neu aufzunehmenden Maßnahmen

#### Vorbemerkung

Der BUND ist der Überzeugung, dass die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagenen Maßnahmen nicht hinreichend genügen, um die anhaltend prekäre Luftsituation in Stuttgart zu verbessern. Gesetzliche Grenzwerte, insbesondere beim Feinstaub und bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), werden schon seit vielen Jahren überschritten und die bisher getroffenen Maßnahmen haben nur eine unzureichende Wirkung gezeigt.

Aktuell für das Jahr 2017 wurde der Grenzwert für Feinstaub (24-Std-Mittel) an der Messstation Neckartor mit Stand 23.05. bereits 37 Mal überschritten. Zulässig für das ganze Jahr sind nur 35 Überschreitungstage.

Beim NO<sub>2</sub>-Jahresmittel zeichnet sich auch für 2017 keine wesentliche Verbesserung ab. Saldiert man die bisherigen Stunden-Mittelwert bis Mitte Juni 2017 auf, so ergibt sich ein Jahresmittelwert von knapp 80 µg/m<sup>3</sup>. Dieser Wert überschreitet wie in den Vorjahren den Grenzwert um das Doppelte.

Die prognostizierten Verbesserungen der NO<sub>2</sub> Werte durch eine rasche Durchdringung der Fahrzeugflotte mit modernen Abgasreinigungssystemen tritt faktisch nicht ein. Gründe dafür sind die wesentlich größere Verbreitung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen bei der Abgasreinigung (Dieselgate), die immer noch steigenden Kfz-Zulassungszahlen in der Region und auch in der Stadt Stuttgart (Rekordplus 22,4% im Mai 2017), der Trend zu immer stärker motorisierten Fahrzeugen (SUV-Boom) und der Anstieg von Fahrleistungen, z.B. aufgrund zunehmend größerer Pendlerzahlen und längerer Pendlerstrecken.

Der BUND ist daher überzeugt, dass weitere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um zeitnah und wirksam die Feinstaub- und NO<sub>2</sub>- Grenzwerte endlich einzuhalten.

Mit welchen Maßnahmen man diesem Ziel unter anderem näher kommen kann, wird in den folgenden, zusätzlichen BUND-Forderungen zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart beschrieben. Der BUND ist überzeugt, dass diese Forderungen einen wirkungsvollen Beitrag zur Senkung von Luftschadstoffen leisten. Die Reihenfolge der BUND-Forderungen stellt keine Priorisierung dar.

### **M 21 Einführung einer Nahverkehrsabgabe**

### **M 22 Einführung einer Citymaut**

Der BUND kritisiert, dass beide Instrumente nicht in den Entwurf des Luftreinhalteplans aufgenommen wurden – obwohl sie unverzichtbar sind, die Luftqualitätsziele zeitnah einzuhalten.

Das Gesamtwirkungsgutachten belegt, dass es sich jeweils um sehr zielführende Maßnahmen handelt. Ein Schwerpunkt zur Luftreinhaltung ist eine Investitionsoffensive für Bahnen und Busse sowie für den Rad- und Fußverkehr. Dazu ist sehr viel Geld erforderlich – viel mehr, als die derzeitigen Förderprogramme bereitstellen. Ohne neue Finanzmittel läuft die angekündigte Investitionsoffensive ins Leere und bleibt ein Papiertiger. Der Entwurf des Luftreinhalteplans schweigt sich darüber aus, wie der Umweltverbund künftig verstärkt und über die bekannten Haushaltsansätze hinaus finanziert werden soll.

Dies ist umso verwunderlicher, als dass zumindest für die Einführung einer Nahverkehrsabgabe Grundlagenuntersuchungen vorliegen, z.B. Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ vom 18.10.2016. Deren Schlussfolgerung lautet, dass schon heute in Baden-Württemberg die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, vorort ein schlüssiges, auf die jeweilige lokale Situation zugeschnittenes Gesamtkonzept zu entwickeln. Der BUND fordert, ein solches Gesamtkonzept binnen Jahresfrist zu erarbeiten.

### **M 23 Zuflussregulierung des Straßenverkehrs über Pförtnerrampeln**

Pförtnerrampeln am Rand von Stuttgart können einen wichtigen Beitrag leisten, den Zufluss von Kfz in die hochbelasteten Stadtzentren zu drosseln. Der Stau wird quasi auf das freie Feld verlagert – die Innenstadtlagen werden bei den Luftschadstoff- und Lärmemissionen entlastet. Die immer geforderte Verflüssigung des Autoverkehrs kann dann innerorts auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30/40) auch besser erreicht werden – da insgesamt weniger Verkehr in diesem Bereich abzuwickeln ist. Der Haupteffekt der Pförtnerrampeln ist die Verlängerung der Wegzeiten der Autofahrer. Dadurch entsteht ein Anreiz, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umsteigen. Sobald ein Umsteigevorgang bei Busse und Bahnen notwendig ist, dauern die Fahrten auch in Stuttgart mit seinem relativ guten ÖV-Angebot in der Regel länger als bei einer vergleichbaren Autofahrt.

Besonders dringlich und rasch umsetzbar wäre eine Pförtnerrampel an der Beskidenstraße in Bad Cannstatt. Dadurch könnte die gewünschte Bündelungsfunktion der B14 auf den Kappelbergtunnel besser erreicht und der Ausweichverkehr durch Fellbach und Bad Cannstatt unterdrückt werden. Da die Pförtnerrampelanlage an der Beskidenstraße schon seit Jahren installiert ist, aber merkwürdigerweise nie freigeschaltet wurde, kann diese Maßnahme umgehend aktiviert werden. Übrigens: Im Luftreinhalteplan für die Stadt Remseck (In Kraft getreten am 1.1.2017) hat das RP Stuttgart eine Pförtnerrampel am Ortsrand von Neckarrems festgesetzt.

#### **M 24 Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Autobahnen rund um Stuttgart**

Der BUND fordert flächendeckend auf allen Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Großraum Stuttgart (nicht nur auf Gemarkungsgebiet Stuttgart beschränkt) Tempo 80 bzw. 100 km/h einzuführen. Dies wäre ein wesentlicher Beitrag zur Verminderung der NO<sub>2</sub>-Hintergrundbelastung. An den Messtationen Neckartor und Hohenheimer Straße hat die Quelle „Straßenverkehr Hintergrund“ mit 24 % eine enorme Größenordnung. Die Aussage im LRP-Entwurf, dass es zu Ausweichverkehren Richtung Stuttgart Stadtzentrum kommt, ist nicht schlüssig.

Nach allen bisherigen Erfahrungen (europaweit!) kommt es durch Tempolimits im genannten Geschwindigkeitsniveau zu einer Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs auf dem gesamten Autobahnnetz. Insbesondere werden Auffahrunfälle vermieden, die in letzter Zeit um Stuttgart zu massiven Staus auf den Autobahnen und zu erheblichen Ausweichverkehren durch die Stadt geführt haben.

#### **M 25 Förderung des Umweltverbundes durch Umwandlung von Straßenraum**

Der BUND fordert die Förderung des Umweltverbundes durch eine erhebliche Umwidmung von Straßenraum. Der Straßenraum wird heute überwiegend vom motorisierten Individualverkehr in Anspruch genommen. Um diesen zurück zu drängen, ist eine beschleunigte Umverteilung des Straßenraums zugunsten von mehr Flächen für Fußgänger, Busspuren, Buskaps, Fahrradstraßen, Rad- und Schutzstreifen sowie für Shared Space erforderlich.

Insbesondere der Radverkehr erlebt mit den Pedelecs einen regelrechten Boom, da die vielen Steigungen in Stuttgart nun leicht überwindbar sind. Bei zunehmendem Fahrradverkehr ergeben sich Probleme mit Fußgängern. Bestes Beispiel dafür sind die zum Teil schon chaotischen Zustände im Schlossgarten. Nur mit einer Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Radverkehrs sind diese Probleme lösbar und die angestrebte Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit nur 7 Prozent auf die von der Stadt Stuttgart selbst proklamierten 20 Prozent möglich.

Die Vorzeigebispiele Waiblinger / Nürnberger Straße und Böblinger Straße belegen die Machbarkeit einer Umverteilung des Straßenraums.

#### **M 26 Entschleunigung des Autoverkehrs im gesamten Stadtgebiet**

Der BUND fordert eine verstärkte Einführung von Abschnitten mit Tempo 30, verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit Tempo 20, Spielstraßen mit Schrittgeschwindigkeit sowie eine massive Ausdehnung von Geschwindigkeitsüberwachungssystemen und eine konsequente Ahndung von Verstößen.

Aufgrund der angestrebten Zuwächse beim Rad- und Fußgängerverkehr ist das „Zusammenpferchen“ dieser beiden Verkehrsmittel auf viel zu kleinen Verkehrsanlagen aus Sicherheitsgründen nicht mehr verantwortbar. Auch aufgrund der neuen Pedelecs, die größere Fahrgeschwindigkeiten zulassen, im Schnitt 20 km/h, ist der Unterschied zwischen durchschnittlicher Fußgänger- und Radfahrgeschwindigkeit zu hoch.

Das Verhältnis liegt hier bei 1 zu 4. Das Verhältnis zwischen Radfahrer und Autofahrer, bei Einhalten von 50 km/h innerorts, beträgt 1 zu 2,5. Um den Radverkehr attraktiver zu machen, ist das Geschwindigkeitsniveau für Autofahrer weiter zu senken. Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich hätten wir das Idealverhältnis 1 zu 1.

#### **M 27 Mehr Bereitstellung von Parkplätzen auf städtischem Grund für Car-Sharing-Fahrzeuge**

Der BUND regt die Maßnahme an, mehr Parkplätze auf städtischem Grund für Car-Sharing-Fahrzeuge bereit zu stellen. Das Car-Sharing erfährt in Stuttgart einen erfreulichen Boom. Eine weitere und dadurch immissionsmindernde Wirkung scheidet jedoch am Mangel von Stellplätzen.

Wir verweisen auf das – bundesweit vorbildliche – Freiburger „Carsharing Stellplatzkonzept“. Mittels Bebauungsplan wurden in Freiburg an etwa 134 Standorten insgesamt 449 Stellflächen auf Straßen und Plätzen reserviert und an die Carsharing-Anbieter vermietet.

#### **M 28 Umrüstung von benzinbetriebenen Motorgeräten auf Akkubetrieb**

Bei der Grünflächenpflege und Straßenreinigung setzt die Stadt eine Vielzahl von meist zwei-taktbetriebenen Benzin-Motorgeräten ein (Rasenmäher, Laubbläser, Motorsensen, Heckenscheren, etc.). Diese Geräte emittieren große Mengen von Schadstoffen, insbesondere Kohlenwasserstoffe wie z.B. Benzol. Diese Stoffe tragen erheblich zur bodennahen Ozonbildung bei. In letzter Zeit hat es große technologische Fortschritte gegeben bei der Entwicklung von akkubetriebenen Garten-, Forst- und Straßenreinigungsgeräten. Diese Geräte sind inzwischen marktreif. Der BUND fordert, den städtischen Maschinenpark rasch mit diesen neuen Elektro-Geräten auszustatten und die benzinbetriebenen Geräte nicht mehr zu verwenden. Ein wichtiger Nebeneffekt wäre, dass Akku-Geräte leiser sind und die Gesundheit der Anwender besser schonen. Bei Ausschreibungen für städtische Leistungen, z.B. Grünpflege an private Subunternehmen, muss der zukünftige Einsatz von E-Geräten verbindlicher Bestandteil werden.

In diesem Zusammenhang sofort vollziehbar wäre die Maßnahme „Verbot von benzingetriebenen Stromaggregaten bei Veranstaltungen, Demonstrationen und Märkten in der Innenstadt.“ Im Gegenzug müsste aber die Stadt den Veranstaltern und Wochenmarktbesuchern mit preisgünstigen Mietstromnutzungsentgelten entgegenkommen – die jetzigen überhöhten Tarife fördern jedoch den Beibehalt der schmutzigen Verbrennungsmotoren bei den Stromaggregaten.

#### **M 29 Abwrackprämie für fossile Kleinkrafträder bzw. Förderprämie für E-Roller und Pedelecs**

Speziell für Tübingen hat man errechnet, dass eine einzige Fahrt mit einem Kleinkraftrad genau so viel Luft verschmutzt wie 250 Fahrten mit modernen Euro 6-Bussen auf der gleichen Strecke. Empörend nach Ansicht des BUND ist auch, dass für Stickoxide und Kohlenmonoxid die gesetzlich vorgeschriebenen Werte bei Kleinkrafträdern bis zu 7,5 mal höher sind als für Pkws. Für Kleinkrafträder gibt es sogar bis heute überhaupt keine Regulierung der Feinstaubemissionen. Der BUND fordert, eine verlockende Prämie von bis zu 500 Euro für den Umstieg von Zweirädern mit Zweitaktmotor auf Elektroroller oder Elektrofahrrädern (Pedelecs) auszuzahlen. Eine solche Abwrackprämie betrifft über 21.000 Krafträder, die in Stuttgart zugelassen sind.

#### **M 30 Dieselruß-Loks und Triebwagen**

Im Stuttgarter Hauptbahnhof verkehren im Linienbetrieb noch einige dieselbetriebene Züge, z.B. IRE Stuttgart-Aulendorf, IRE Stuttgart-Lindau. Neben dem Fahrbetrieb verursachen diese Züge auch im Stehen bei der Zugwende im Kopfbahnhof Dieselrußabgase, insbes. Feinstaub. Die Entfernung zur Luftmessstation Neckartor beträgt nur 300-400 Meter.

Im Gleisvorfeld und insbesondere im Bereich der S21-Baulogistik auf dem Nordbahnhofgelände kommen im erheblichen Umfang Rangier- und Güterzugdieselloks zum Einsatz. Der BUND fordert diese Loks umgehend auf den aktuellen Stand der momentan besten Abgasreinigungstechnik (Rußfilter) nachzurüsten.

#### **M 31 Rußpartikelpflicht für Binnenschiffe auf dem Neckar**

Der BUND plädiert für die Maßnahme einer Rußpartikelpflicht für Binnenschiffe auf dem Neckar, da die Binnenschiffahrt einen nicht zu vernachlässigen Anteil an den Luftemissionen aufweist. Messungen auf Brücken in Berlin zeigen eine wesentlich höhere Konzentration von Feinstaubpartikeln durch vorbeifahrende Schiffe verglichen mit den Normalwerten an anderen Stellen des Stadtgebietes. Insbesondere bei einer Wetterlage mit Ostwinden, die häufiger im Winterhalbjahr in Stuttgart auftritt, werden Dieselrußabgase der Binnenschiffe vom Neckar in den Stuttgarter Talkessel geweht. Landstromversorgung ist eine weitere vom BUND geforderte Maßnahme, die andere Kommunen längst aufgenommen und bereits teilweise umgesetzt haben.

### **M 32 Verbrennungsverbot von Gartenabfällen stärker kontrollieren**

Das Verbrennen von Grünabfall im Stadtgebiet ist ein Bußgeldtatbestand. Auch das Verbrennen von Abfällen auf Grundstücken am Rande der Stadt ist nicht gestattet. Ausnahmen muss das Ordnungsamt genehmigen. Sie gelten vor allem für pflanzliche Abfälle von Rebkulturen und Obstbauanlagen. Wer Grüngut ohne Genehmigung auf seinem Grundstück verbrennt, muss mit einem Bußgeld von bis zu 1500 Euro rechnen.

Der BUND stellt fest, dass die Unsitte, feuchte und schlecht brennbare Gartenabfälle zu verbrennen, vor allem in Kleingartengebieten leider noch verbreitet ist – ja noch eine regelrechte Tradition besitzt. Insbesondere bei Inversionswetterlagen in den Winterhalbjahren haben diese Emissionen einen erheblichen Anteil an der Luftverschmutzung. Ein größeres Gartenfeuer produziert in sechs Stunden gleich viel Ruß und Rauchpartikel wie 250 Autobusse während eines ganzen Tages.

Der BUND fordert die Einhaltung des Verbrennungsverbotes stärker zu kontrollieren und konsequent zu ahnden. Dabei sollte der Bußgeldrahmen voll ausgeschöpft werden.

### **M 33 Mehr natürliche Luftfilter**

Die Wirksamkeit der Schadstoffelimination von Bäumen, Sträuchern, Büschen und von Pflanzen wie Moosen ist unbestritten. Erfreulicherweise hat die Stadt Stuttgart ein Förderprogramm zur Fassaden- und Dachbegrünung nach vielen Jahren des Aussetzens wieder aufgelegt. Dieses Programm sollte insbesondere für Straßenzüge entlang von stark befahrenen Straßen aufgestockt bzw. die Zuschüsse dafür deutlich erhöht werden.

Die Stuttgarter Baumschutzsatzung sollte bezüglich Baumfällungen und notwendiger Ersatzmaßnahmen und –zahlungen verschärft werden, zudem sollte sie auf die verdichteten Ortskerne der Stadteile außerhalb der Innenstadt (insbes. Feuerbach, Zuffenhausen, Vaihingen, Degerloch, etc.) ausgedehnt werden.

Begrünte SSB-Gleiskörper wirken wie horizontale Fassadenbegrünungen und Mooswände, deren erste Ergebnisse bezüglich Luftreinhaltung vielversprechend sind. Der BUND fordert die Gleisbegrünung nicht nur bei SSB-Neubaustrecken, sondern vor allem in den Stadtbahnbestandsgleisen stark zu forcieren. Insbesondere in Straßenzügen, wo die Luftbelastung hoch ist, z.B. Hohenheimer Straße, Neckarstraße, Böblinger Straße, Bebel- Schloßstraße, sollte rasch begonnen werden.

Die beschriebenen Vegetations-Maßnahmen wirken zudem positiv u.a. auf das Kleinklima, die Lärminderung, die Artenvielfalt und die Aufenthalts- und Wohnqualität der Menschen.

## M 34 Silvesterfeuerwerk

Die Messprotokolle für Feinstaub der letzten Jahre zeigen am jeweiligen Neujahrstag an der Station Neckartor Rekordwerte. Am 1.1.2017 zum Beispiel auf 202 Mikrogramm. Die Tage vor und nach dem Silvesterfeuerwerk lagen meist deutlich unter dem Grenzwert von 50 Mikrogramm. Bezogen auf die 63 Überschreitungstage im Jahre 2016 bei Feinstaub macht das Silvesterfeuerwerk einen Anteil von 1,6% aus. Um die prekäre Luftbelastung in der Landeshauptstadt zu minimieren gilt die Parole „Jede Maßnahme zählt und jeder Tag ohne Überschreitung ist zielführend.“

Der BUND schlägt deshalb vor, an Silvester in der Stuttgarter Innenstadt das Abbrennen von privaten Feuerwerkskörpern jeglicher Art – also Böller, Raketen etc. – zu verbieten. Stattdessen sollte am Schlossplatz oder vor der Oper ein zentrales, öffentliches Feuerwerk seitens der Stadt veranstaltet werden, ähnlich wie beim Lichterfest auf dem Killesberg. Mit diesem „geordneten“ Feuerwerk, ließe sich die Luftbelastung mit Feinstaub zumindest reduzieren, weil es in der Innenstadt deutlich weniger Verbrennungsprozesse gäbe.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anregungen im weiteren Verfahren und stehen für persönliche Gespräche gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia Pilarsky-Grosch  
Landesgeschäftsführerin