



BUND • Marienstr. 28 • 70178 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

23. September 2019

Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart hier: 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47 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 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart wie folgt Stellung:

I Grundsätzliche Anmerkungen

Der Entwurf der vorliegenden 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthält gegenüber der 3. Fortschreibung zwar einige weiterführende Ansätze zur Reinhaltung der Luft (beispielsweise einen Einstieg für Verkehrsbeschränkungen für Euro 5-Dieselaautos, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf allen Vorbehaltsstraßen im Talkessel Stuttgart), greift in der Summe aus Sicht des BUND aber immer noch deutlich zu kurz, um die Immissionsgrenzwerte zeitnah einhalten zu können. Die gesetzlich fixierten Grenzwerte werden seit 2010 (Stickstoffdioxid) andauernd überschritten. Diese Überschreitung hat zur Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren durch die Europäische Kommission sowie zu einer Klage der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland geführt. Zudem setzen höchstrichterliche Urteile entscheidende Rahmenbedingungen für die Inhalte des Luftreinhalteplans. Diese werden aber leider immer noch von der Landesregierung ignoriert.

Nachfolgend setzen wir uns zunächst mit den im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen auseinander. In einem zweiten Schritt schlagen wir neue Maßnahmen vor, die einen bedeuten-

Spendenkonto
Sparkasse Hegau-Bodensee
IBAN DE64 6925 0035 0004 0881 00
BIC: SOLADES1SNG

Geschäftskonto
Sparkasse Hegau-Bodensee
IBAN DE78 6925 0035 0004 0084 05
BIC: SOLADES1SNG

Vereinsregister
AG Freiburg 550101
Steuernummer:
18163/08461
FA Singen

Anreise ÖPNV:
S-Bahnen
Station Stadtmittel
Stadtbahnen
Station Rotebühlplatz

Der BUND ist eine anerkannte Natur- und Umweltschutzvereinigung nach UmwRG und NatSchG Baden-Württemberg. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit.

den Beitrag zur Senkung von Luftschadstoffen leisten könnten und in den vorliegenden Entwurf zu integrieren sind.

II Anmerkungen zu „Maßnahmen“

Einzelstreckenverkehrsverbote (M 1)

Die geplanten Einzelstreckenverkehrsverbote ab dem 01.01.2020 auf den Straßenzügen

- B 14 (Am Neckartor) von der „ADAC-Kreuzung“ bis zur Kreuzung Cannstatter Str./Heilmannstraße,
 - B 14 (Hauptstätter Straße) vom Österreichischen Platz bis zum Marienplatz,
 - B 27 (Charlottenstraße, Hohenheimer Straße, Neue Weinsteige) von der Kreuzung Auf dem Haigst bis zum Charlottenplatz sowie
 - B 27 (Heilbronner Str.) von der Kreuzung Kriegsbergstraße bis zur Kreuzung Wolframstraße
- greifen aus Sicht des BUND deutlich zu kurz und erlauben einfache Umfahrungsmöglichkeiten zu Lasten anderer Stadtgebiete. Sie widersprechen zahlreichen Verwaltungsgerichtsurteilen, die eindeutig zonale Fahrverbote zwingend fordern. Die Landesregierung ist verpflichtet, diese Urteile zu akzeptieren und umzusetzen. Insofern ist der vorliegende Entwurf rechtswidrig.

Befremdlich ist auch, dass noch während der laufenden Öffentlichkeitsbeteiligung die Landesregierung über die Medien eine 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ankündigt für den Fall, dass im Januar 2020 (also in nur vier Monaten) die Stickstoffdioxidgrenzwerte weiter gerissen werden sollten. Dann werde ein zonales Verkehrsverbot für Euro 5-Diesel ab 1. Juli 2020 in den Stadtbezirken fällig, in denen die Grenzwerte nicht eingehalten werden.

Dem vorliegenden LRP-Entwurf zugrunde liegende Wirkungsprognosen – und auch den tatsächlich gemessenen Halbjahreswerten – ist schon heute zu entnehmen, dass im Januar 2020 die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Daher fordert der BUND die sofortige Aufnahme von zonalen Verkehrsverboten in den Luftreinhalteplan – umzusetzen zum 01.01.2020. Eine weitere Verzögerungs- und Hinhaltetaktik seitens der zuständigen Behörden ist vor dem Hintergrund der verwaltungsgerichtlichen Urteile nicht akzeptabel.

Für den BUND ist darüber hinaus klar, dass von Fahrverboten generell nur solche Euro 6-Diesel-Fahrzeuge ausgenommen werden dürfen, für die ein Nachweis erfolgt ist, dass sie ihre Stickoxid-Grenzwerte auch im Realbetrieb auf der Straße einhalten.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h ab dem 01.01.2020 (M 2)

Der BUND begrüßt, dass auf allen Vorbehaltsstraßen im Talkessel Stuttgart sowie auf ausgewählten Straßen im übrigen Stadtgebiet die Geschwindigkeit auf 40 km/h reduziert werden soll. Allerdings sollte diese Geschwindigkeitsbegrenzung nicht nur im Talkessel, sondern im gesamten

Stadtgebiet im Geltungsbereich der Umweltzone umgesetzt werden. Das wäre eine einheitliche, nachvollziehbare und stringente Lösung für die Gesamtstadt und könnte auch zu einer Reduzierung der durch den Autoverkehr verursachten NO₂-Hintergrundbelastung beitragen. Darüber hinaus hat eine Temporeduzierung ebenfalls sehr positive Auswirkungen auf eine Reduzierung von Treibhausgasen, eine Verringerung des Verkehrslärms sowie einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auch trägt sie dazu bei, die Attraktivität des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs im Vergleich zum Auto zu erhöhen.

Aufstellen von Filtersäulen (M 3)

Der BUND lehnt diese Maßnahme ab. Sie behandelt lediglich die Symptome einer automobilen Fehlentwicklung, ist wenig effizient und ausgesprochen energieintensiv. Zudem verschandeln die Säulen das Stadtbild. Als rein punktuelle Maßnahme ist sie nicht in der Lage, flächendeckend die Luftqualität zu verbessern. Spinnt man den unzulässigen punktuellen Ansatz fort, könnte man auch das Überstülpen eines nassen Strumpfes über die Lufteinsaugstutzen an den Messstationen als Maßnahmen definieren.

Ausbau des Parkraummanagements (M 4)

Der BUND befürwortet diese Maßnahme. Unverständlich ist allerdings, dass das Parkraummanagement nur auf die Stadtteile Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen ausgedehnt werden soll, nicht aber auf die lufthygienisch problematischeren Stadtteile wie Feuerbach und Zuffenhausen. Der BUND fordert daher, dass das Parkraummanagement zeitnah in allen Zentren der 23 Stuttgarter Stadtbezirke umgesetzt wird.

Kein öffentlicher Parkplatz im Stuttgarter Talkessel und in den Stadtteilzentren darf künftig mehr gebührenfrei sein. Die Parkgebühren müssen deutlich erhöht werden. Parkplätze vor Schulen, Universitäten, Öffentlichen Gebäuden etc. müssen in der Anzahl reduziert werden bzw. ganz verschwinden (z.B. Ehrenhof Neues Schloss). Bereiche, wo illegal geparkt werden kann, müssen stärker mit Pollern gesichert werden (Vorbild Wien). Parkvergehen müssen noch stärker und konsequenter kontrolliert und geahndet werden und zwar 24 Stunden rund um die Uhr und nicht von Mo-Fr. 8-18 Uhr.

Die öffentlichen Zu- und Abfahrten zu privaten Parkhäusern müssen erschwert werden, z.B. durch Reduktion von Fahrspuren und entsprechende Verkehrssignalsteuerungen.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 27 als Zulaufstrecke zur Hohenheimer Str. (M 5)

Die Maßnahme ist im Grundsatz zielführend, aber nicht hinreichend. Der BUND fordert auf allen Vorbehaltsstraßen im Stuttgarter Stadtgebiet Tempo 40 – siehe unsere Forderungen oben unter Punkt M 2 (Geschwindigkeitsbegrenzung).

III Forderungen zu neu aufzunehmenden Maßnahmen

Der BUND ist der Überzeugung, dass die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagenen Maßnahmen nicht hinreichend genügen, um die anhaltend prekäre Luftsituation in Stuttgart zu verbessern. Der BUND schlägt daher folgende weitere Maßnahmen zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan vor:

Nahverkehrsabgabe

Die Einführung einer Nahverkehrsabgabe ist unverzichtbar, um die Luftqualitätsziele zeitnah einzuhalten. Gutachterliche Untersuchungen belegen, dass es sich bei der Nahverkehrsabgabe um eine sehr zielführende Maßnahme 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 und Haushalte bereitstellen. Ohne neue Finanzmittel läuft die angekündigte Investitionsoffensive für den Umweltverbund 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 erstaunlicher, als dass zumindest für die Einführung einer Nahverkehrsabgabe eine Grundlagenuntersuchung vorliegt – „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, vor Ort ein schlüssiges, auf die jeweilige lokale Situation zugeschnittenes Gesamtkonzept zu entwickeln. Mit dem Ziel, die finanziellen Auswirkungen neuer ÖPNV-Finanzierungsansätze und –instrumente zu ermitteln, hat das Verkehrsministerium im Sommer 2018 ein weiteres Gutachten „Finanzielle Auswirkungen von kommunalen Instrumenten der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV“ ausgeschrieben – Stuttgart ist dabei eine der Modellkommunen für das Gutachten. Der BUND fordert, die Einführung einer Nahverkehrsabgabe im Luftreinhalteplan zu verankern und ein Gesamtkonzept zur konkreten Umsetzung binnen Jahresfrist zu erarbeiten.

Stuttgart 21-KombiModell

Ein wichtiger und unverzichtbarer Baustein zur Luftreinhaltung ist die Verringerung des Autoverkehrs durch eine Verlagerung auf die Schiene. Im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans wird auf die große Bedeutung des Projekts Stuttgart 21 auch für den Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) hingewiesen (S. 16).

Es zeichnet sich aber aktuell immer mehr ab, dass Stuttgart 21 zu einem gravierenden Engpass bei der Schieneninfrastruktur führt und die zur Luftreinhaltung – und zum Klimaschutz – not-

wendigen Kapazitäten (Verdoppelung der Fahrgastzahlen) zur Aufnahme von verlagertem Autoverkehr nicht bieten kann. Um die Luftqualitätsziele tatsächlich erreichen zu können, ist daher ein Teilerhalt von oberirdischen Gleisanlagen unverzichtbar. Der BUND fordert daher, dass sein „Stuttgart 21-KombiModell“ Eingang in den Luftreinhalteplan findet.

(<https://www.bund-bawue.de/themen/mensch-umwelt/stuttgart-21/stuttgart-21-kombibahnhof/>)

Das acht Milliarden Euro schwere Projekt sollte so konzipiert sein, dass es möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene bringt. Und somit zukunftsfähig ist und einen Beitrag für Klimaschutz und Luftreinhaltung leistet. Zudem muss S21 einen pünktlichen und stabilen Nah-, Regional- und Fernverkehr gewährleisten und für einen störungsfreien S-Bahn-Verkehr sorgen. Dafür muss die Panoramabahn ohne Umstieg an den Hauptbahnhof angebunden werden. Damit der Deutschlandtakt gelingt und der Regionalverkehr deutlich expandieren kann, sind acht unterirdische Gleise zu wenig. Das bedeutet, dass Teile des Kopfbahnhofes mit vier Bahnsteigen und acht Bahngleisen erhalten bleiben müssen.

Zuflussregulierung über Signalanlagen (Pförtnerampeln)

Pförtnerampeln 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 Pförtnerampeln ist die Verlängerung der Wegzeiten der Autofahrer. Dadurch entsteht ein Anreiz, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen. 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.

Im Raum Stuttgart werden seit etwa zwei Jahren zwei Pförtnerampeln neu betrieben. Eine an der Remstalstraße bei Neckarems als Bestandteil des Luftreinhalteplans Remseck und eine am Ortseingang bei Bad Cannstatt an der Beskidenstraße stadteinwärts auf der alten B14. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Zuflussdosierungen wirken und es zu keinem Verkehrskollaps kommt. Die Staus werden außerhalb der Siedlungsbereiche verlagert – die Anwohner dadurch entlastet. Die Staus werden aber auch nicht länger, weil etliche Autofahrer nun wohl auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Der Ausweichverkehr in angrenzende Gebiete wie z.B. in Bad Cannstatt hat sogar spürbar um rund 20 % abgenommen (Quelle: Stuttgarter Nachrichten 08.10.2018).

Auch im jüngst fortgeschriebenen Luftreinhalteplan Freiburg ist eine Pförtnerampel im Bereich der östlichen B 31 vorgesehen.

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 zurückzudrängen, 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.

Einschränkung von Zweitakt-Krafträdern

Der BUND ist erfreut, dass die Stadt Stuttgart seit jüngstem eine E-Zweitaktumweltprämie zahlt für den Umstieg von Verbrennungs-Zweitaktern auf E-Bikes – dies hat der BUND wiederholt gefordert.

Damit besteht ein Angebot um Zweitakter verstärkt zu beschränken. Insbesondere in schlecht-durchlüfteten engen Straßenzügen, wie im Stuttgarter Westen, sollten Fahrverbote für Zweitakt-Krafträder verhängt werden. Dies wäre auch ein wichtiger Beitrag zur Lärminderung (Lärminderungsplan).

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. In diesem Zusammenhang sollten auch die SSB Bus- und Stadtbahnhaltestellen grundsätzlich begrünt werden, z.B. Dachbegrünung der Wartehäuschen.

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.

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

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia Pilarsky-Grosch
Landesgeschäftsführerin