



Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes zur Minderung der PM₁₀- und NO₂-Belastungen



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRASIDIUM STUTTGART

Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
2	Entwicklung der Immissionsituation in Stuttgart.....	2
3	Kurzübersicht der weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen.....	5
4	Beschreibung der weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen	7
5	Wirkung der Maßnahmen auf die Luftschadstoffbelastung.....	28
6	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	29
7	Ausblick	30
8	Literatur	33

1 Einleitung

Die seit dem Jahr 2004 durchgeführten Immissionsmessungen an hoch belasteten Straßenabschnitten in Stuttgart zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Luftschadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) nach wie vor überschritten werden. Seit Januar 2010 gelten zudem verschärfte Immissionsgrenzwerte für den Schadstoff NO₂. Deshalb ist der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart, zuletzt fortgeschrieben im Jahr 2010 [1], mit weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen erneut fortzuschreiben. Dies ergibt sich auch aus einem vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart geschlossenen Vergleich vom 16.12.2013, in dem das beklagte Land sich verpflichtet hat, den Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart um mindestens zwei Maßnahmen fortzuschreiben, die geeignet sind, die Überschreitung der Grenzwerte zu reduzieren und den Zeitraum einer Überschreitung so kurz wie möglich zu halten.

Hauptverursacher der überhöhten Schadstoffbelastungen ist der Straßenverkehr. Dies zeigen die Ursachenanalysen der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW). Daher sind primär straßenverkehrliche Maßnahmen zu ergreifen (§ 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG).

Die Maßnahmen wurden in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart erarbeitet. Ebenso Bestandteil des Plans sind die von der LUBW erstellten Grundlagenbände, die für jedes Kalenderjahr u.a. die Ergebnisse der Spotmessungen und die Ursachenanalysen beinhalten. Die Grundlagenbände sind auf der Homepage des Regierungspräsidiums unter www.rp-stuttgart.de, Thema Luftreinhaltung, eingestellt.

Der Planentwurf wird der Öffentlichkeit vorgestellt. Die eingehenden Stellungnahmen werden ausgewertet und bei der Planfertigstellung berücksichtigt.

2 Entwicklung der Immissionsituation in Stuttgart

Die Abbildungen 1 bis 4 zeigen die Entwicklungen der Partikel PM10- und Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen an fünf Standorten im Stuttgarter Stadtgebiet. Die Messwerte der Messstation Stuttgart-Bad Cannstatt sind repräsentativ für das städtische Hintergrundniveau, während die Verkehrsmessstation Stuttgart Arnulf-Klett-Platz sowie die Spotmessstellen Stuttgart Hohenheimer Straße, Stuttgart Am Neckartor und Stuttgart Waiblinger Straße die Immissionsbelastungen an verkehrsnahen Standorten wiedergeben. Die Spotmesspunkte wurden erst ab 2004 eingerichtet, so dass keine älteren Daten verfügbar sind.

In Abbildung 1 ist die Entwicklung der Partikel PM10-Jahresmittelwerte gezeigt. Man erkennt einen abnehmenden Trend der Partikel PM10-Jahresmittelwerte insbesondere an den verkehrsnah gelegenen Standorten. Der Immissionsgrenzwert von Partikeln PM10 in Höhe von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert wurde im Jahr 2013 zum dritten Mal in Folge an allen Standorten im Stuttgarter Stadtgebiet eingehalten.

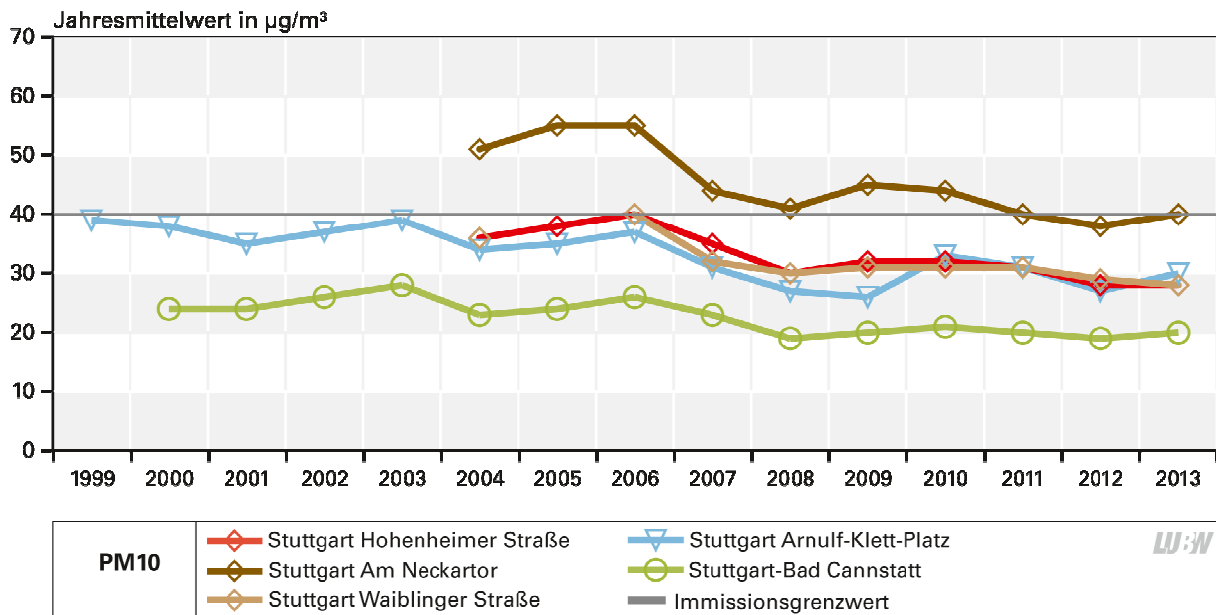


Abbildung 1: Jahresmittelwerte der Partikel PM10-Konzentrationen an fünf Standorten in Stuttgart.

In Abbildung 2 ist die Überschreitungshäufigkeit des Immissionsgrenzwertes von Partikeln PM10 in Höhe von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert gezeigt. Auch hier ist ein abnehmender Trend vor allem an den verkehrsnah gelegenen Standorten erkennbar. Die Anzahl der Überschreitungen des Partikel PM10-Tagesmittelgrenzwertes ist an der Spotmessstelle Stuttgart Am Neckartor von 187 im Jahr 2005 auf unter 100 in den Jahren 2011 bis 2013 gesunken, liegt aber noch immer deutlich über den maximal erlaubten 35 Überschreitungen pro Kalenderjahr. An allen weiteren Stuttgarter Standorten wird der Grenzwert seit 2012 eingehalten.

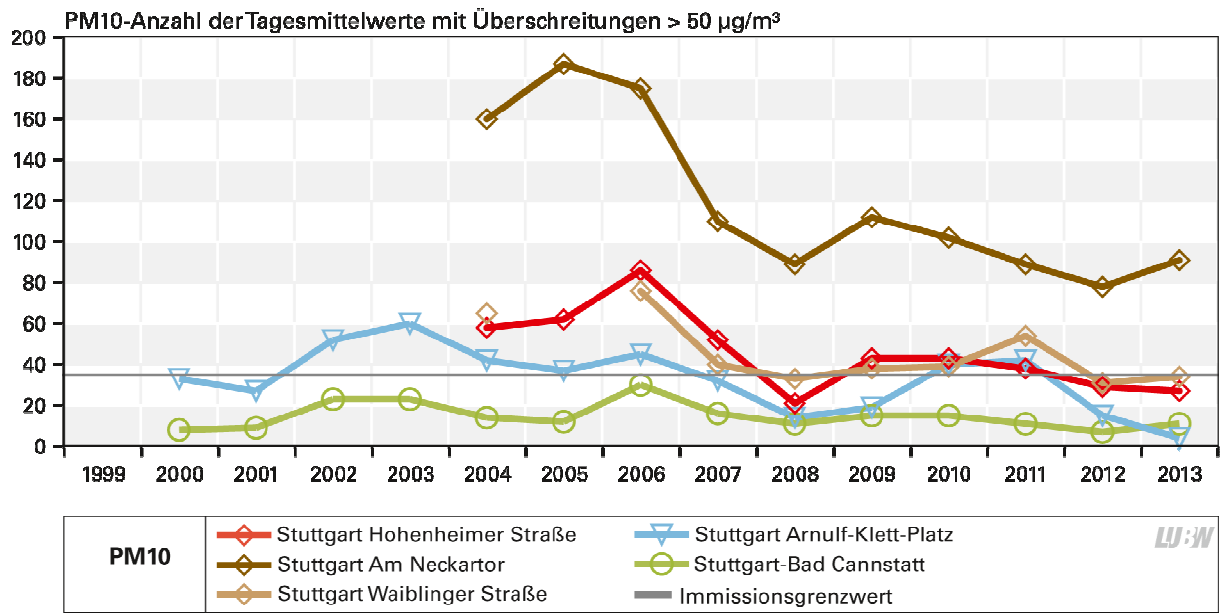


Abbildung 2: Anzahl der Partikel PM10-Tagesmittelwerte über 50 µg/m³ an fünf Standorten in Stuttgart. Zulässig sind maximal 35 Überschreitungstage pro Kalenderjahr.

In Abbildung 3 ist die Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte gezeigt. Der Immissionsgrenzwert von NO₂ in Höhe von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert wird an allen verkehrsnahen Standorten dauerhaft überschritten. Seit etwa 2009 ist jedoch ein abnehmender Trend der NO₂-Jahresmittelwerte an den verkehrsnahen Standorten zu beobachten.

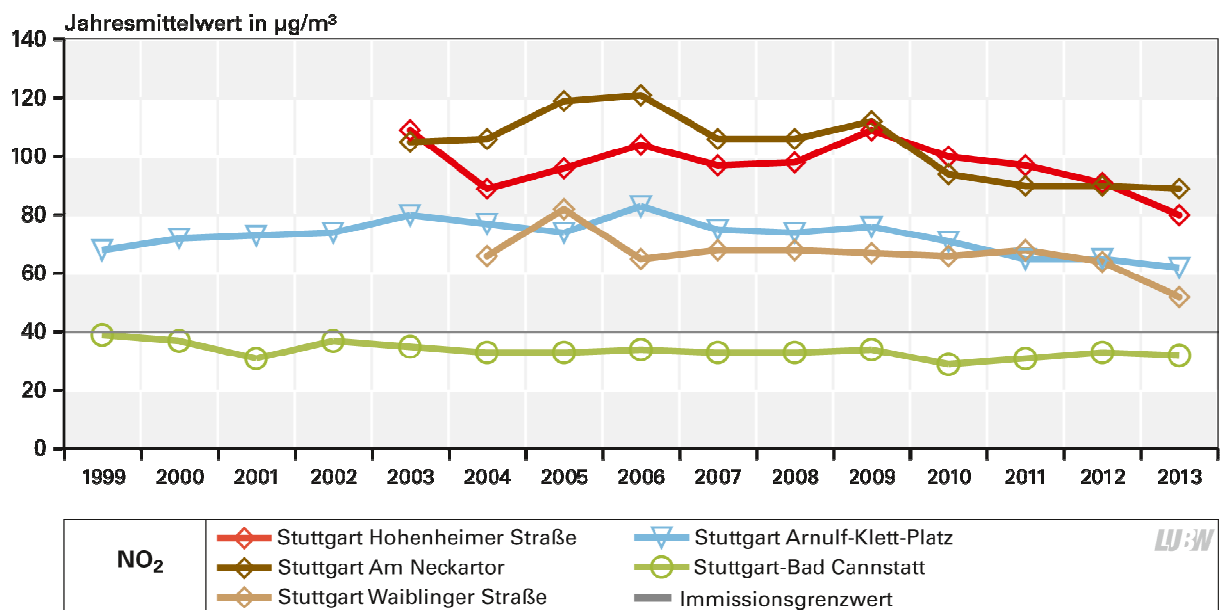


Abbildung 3: Jahresmittelwerte der NO₂-Konzentrationen an fünf Standorten in Stuttgart.

In Abbildung 4 ist die Überschreitungshäufigkeit des Immissionsgrenzwertes von NO_2 in Höhe von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Stundenmittelwert gezeigt. Auch hier ist ein abnehmender Trend vor allem an den verkehrsnah gelegenen Standorten erkennbar. Die Überschreitungshäufigkeit hat sich an der Spotmessstelle Stuttgart Am Neckartor von 853 im Jahr 2006 auf 63 im Jahr 2013 verringert. An der Spotmessstelle Stuttgart Hohenheimer Straße hat sich die Überschreitungshäufigkeit von 629 im Jahr 2009 auf 21 im Jahr 2013 verringert. Der starke Rückgang der Überschreitungshäufigkeit an der Spotmessstelle Stuttgart Hohenheimer Straße im Jahr 2013 kann auf die Einführung verkehrsverstetigender Maßnahmen (Parkverbot und Tempo 40) zurückgeführt werden [2]. An der Messstation Stuttgart-Bad Cannstatt wurde seit 1999 keine Überschreitung des NO_2 -Stundenmittelgrenzwertes gemessen.

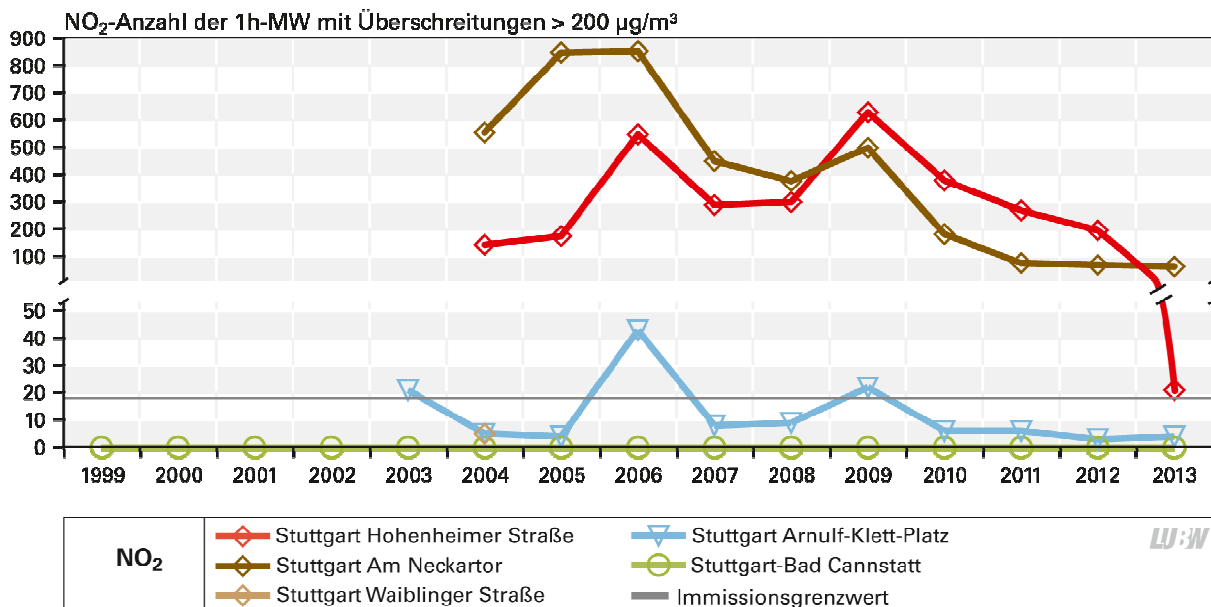


Abbildung 4: Anzahl der NO_2 -Stundenmittelwerte über $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an fünf Standorten in Stuttgart. Zulässig sind maximal 18 Überschreitungsstunden pro Kalenderjahr.

Sowohl bei Partikeln PM_{10} als auch bei NO_2 hat die Belastung seit 1999 abgenommen. Die Messdaten an der Messstation Stuttgart-Bad Cannstatt belegen, dass die Immissionsgrenzwerte für Partikel PM_{10} und NO_2 im städtischen Hintergrund eingehalten werden. Die gemessenen Grenzwertüberschreitungen sind auf den Nahbereich von hoch belasteten Straßenabschnitten beschränkt.

3 Kurzübersicht der weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen

M 1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf Steigungsstrecken in Teilen des Vorbehaltsstraßennetzes der Landeshauptstadt Stuttgart

M 1.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf der Hohenheimer Straße stadtauswärts vom Olgaeck bis zum Ernst-Sieglin-Platz ab 20.12.2012, verbunden mit einer erweiterten Einschränkung der Parkregelung in der Hohenheimer Straße - bereits umgesetzt -

M 1.2 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Werder-, Schwarenbergstraße, Planckstraße und Pischekstraße von der Neckarstraße bis zur Gänsheidestraße in beiden Fahrrichtungen und von der Gänsheidestraße bis zur Haltestelle „Geroksrufe“ bergaufwärts ab dem 15.09.2014

M 1.3 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Aspergstraße, Neue Straße und Albert-Schäffle-Str. von der Planckstraße bis zur Gänsheidestraße in beide Fahrtrichtungen ab dem 15.09.2014

M 1.4 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Immenhofer Straße und Neue Weinsteige in beide Fahrrichtungen vom Österreichischen Platz bis Ernst-Sieglin-Platz ab dem 01.06.2015

M 2 Verkehrsverflüssigung auf der B 14

M 2.1 Grünzeitangepasste Geschwindigkeitsempfehlung von Tempo 30 über Tempo 40 zu Tempo 50 auf der Cannstatter Straße stadteinwärts zwischen Heinrich-Baumann-Steg und Heilmannstraße ab 01.09.2013 - bereits umgesetzt -

M 2.2 Verbindliche dynamische Geschwindigkeitsanzeige zwischen Tempo 40 und Tempo 50 auf der B14 ab der Kreuzung Heilmannstraße bis zum Österreichischer Platz ab dem 30.06.2015

M 3 Parkraummanagement

M 3.1 Vollbewirtschaftung des Parkraums und teilweise Neuordnung der Parkflächen im Stadtbezirk Stuttgart West ab 01.03.2011- bereits umgesetzt -

M 3.2 Ausdehnung der Vollbewirtschaftung des Parkraums und teilweise Neuordnung der Parkflächen auf Teile der Stadtbezirke Stuttgart Mitte, Nord, Süd, Ost und Bad Cannstatt sukzessive ab 01.10.2015

M 4 Weiterer Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) bis spätestens 01.10.2015

M 5 Verbesserungen im ÖPNV

- M 5.1 Ausbau der Stadtbahnlinie U 12 von der Haltestelle Hallschlag bis ins Neckartal nach Stuttgart-Mühlhausen, Anbindung des A-1-Areals im Zuge des Bahnprojektes Stuttgart 21 und Verlängerung von der Haltestelle SSB-Zentrum über das Gewerbegebiet Wallgraben bis Stuttgart-Dürtlewang bis 31.12.2016
- M 5.2 Ausbau der Stadtbahnlinie U 6 vom Fasanenhof bis zum Flughafen Stuttgart mit Anbindung der Messe Stuttgart bis 31.12.2018

M 6 Einführung der „Stuttgart Service Card“ ab dem 01.01.2015**M 7 Einführung des „Jobtickets“**

- M 7.1 Die Landeshauptstadt Stuttgart führt ab 01.04.2014 das sog. „Jobticket“ ein, bei dem ein finanzieller Beitrag von der Landeshauptstadt als Arbeitgeber geleistet wird - bereits eingeführt.
- M 7.2 Private Arbeitgeber im Stadtgebiet Stuttgart erhalten ab dem 01.04.2014 für ihre Beschäftigten bei Bezuschussung durch den Arbeitgeber ein vom VVS zusätzlich vergünstigtes Jobticket - bereits eingeführt.

M 8 Förderung der Elektromobilität

- M 8.1 Förderung und Neubeschaffung von kommunalen Elektrofahrzeugen der Landeshauptstadt Stuttgart
- M 8.2 Förderung und Neubeschaffung von landeseigenen Elektrofahrzeugen des Landes Baden-Württemberg
- M 8.3 Gezielte Vorteile für Elektrofahrzeuge: Privilegiertes Parken

M 9 Öffentlichkeitsarbeit

4 Beschreibung der weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen

M 1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf Steigungsstrecken in Teilen des Vorbehaltsstraßennetzes der Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) hat zusammen mit dem TÜV Nord Mobilität das Abgasemissionsverhalten mehrerer Dieselfahrzeuge im realen Straßenbetrieb untersucht [3]. Hierzu wurden Messfahrten mit onboard-Messungen (PEMS-Technik: portable Emissionsmesssysteme) auf ausgewählten Straßen in Stuttgart bei unterschiedlichen gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30, 40 und 50) durchgeführt. Erste Auswertung zeigten uneinheitliche Wirkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf das Emissionsverhalten.

Weitergehende Detailauswertungen der aus den Messfahrten gewonnenen Datensätze durch das Ingenieurbüro Lohmeyer machten jedoch deutlich, dass insbesondere an Steigungsstrecken bei Tempo 40 im Vergleich zu Tempo 50 mit einer Abnahme der Emissionen von NO₂ und PM10 gerechnet werden kann, die auf rund 5 % abgeschätzt wurde [4].

M 1.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf der Hohenheimer Straße stadtauswärts vom Olgaeck bis zum Ernst-Sieglin-Platz ab 20.12.2012, verbunden mit einer erweiterten Einschränkung der Parkregelung in der Hohenheimer Straße - bereits umgesetzt -

Mit den Kenntnissen aus den vorgenannten Untersuchungen und Auswertungen wurde als Pilotstrecke zur Einführung von Tempo 40 als Maßnahme zur Luftreinhaltung die Hohenheimer Straße zwischen dem Olgaeck und dem Ernst-Sieglin-Platz ausgewählt. Die Steigung beträgt in diesem Streckenabschnitt ca. 6-7 %.

Seit dem 20.12.2012 gilt auf der Hohenheimer Straße stadtauswärts Tempo 40. Neben dem zu erwartenden, reduzierten Emissionsverhalten bei Tempo 40 auf der Steigungsstrecke sollte durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses eine weitere Minderung des Schadstoffausstoßes erreicht werden.

Zur Erzielung einer bestmöglichen Verkehrsverstetigung wurden zwei Begleitmaßnahmen realisiert.

- Bereits Anfang September 2012 wurden die bestehenden Halte- und Parkmöglichkeiten auf dem rechten Fahrstreifen weiter eingeschränkt. Insbesondere wurde das absolute Halteverbot in den abendlichen Verkehrsspitzen von 19:00 auf 21:00 Uhr verlängert. Parken ist seitdem nur noch von 21:00 bis 6:00 Uhr erlaubt, das eingeschränkte Haltverbot wurde auf den Zeitraum von 10:00 bis 15:00 Uhr verkürzt.
- Als weitere Begleitmaßnahme wurden die Steuerungen der Lichtsignalanlagen auf der gesamten Tempo 40-Strecke auf die neue Höchstgeschwindigkeit so angepasst, dass die Gestaltung der „Grünen Welle“ die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h unterstützt.

Aufgrund geäußerter Bedenken, dass es durch die Einführung von Tempo 40 auf der Hohenheimer Straße zu Ausweichverkehren in das angrenzende untergeordnete Straßennetz geben könnte, wurden begleitende Untersuchungen vor und nach Umsetzung der Maßnahmen durch die Fa. SSP Consult durchgeführt [5]. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass insgesamt keine signifikanten Verkehrsverlagerungen auf mögliche Nebenstrecken (Alexanderstraße, Dobelstraße, Neue Weinsteige) infolge der Einführung von Tempo 40 auf der Hohenheimer Straße festgestellt werden konnten.

Außerdem wurden in den Begleituntersuchungen auf Messfahrten, bei denen das Messfahrzeug in der Hauptverkehrszeit unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit „im Verkehr mitgeschwommen“ ist, verschiedene Parameter wie Fahrgeschwindigkeit und Reisezeit vor bzw. nach Umsetzung von Tempo 40 aufgezeichnet. Eine nach Verkehrsdichte differenzierte Auswertung der Messergebnisse kommt zum Ergebnis, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h insgesamt zu einer deutlichen Verstetigung der Mehrzahl der Fahrten führt. Dies ist insbesondere an einer insgesamt deutlichen Abnahme der Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge erkennbar. In Verkehrszuständen mit teilgebundenem Verkehr, wenn starke Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern vorhanden sind, konnte sogar eine Erhöhung der mittleren Geschwindigkeit bei Tempo 40 festgestellt werden. Als Ursache hierfür kann die gewünschte Verstetigung des Verkehrsflusses bei Tempo 40 angesehen werden.

Seit Einführung der Maßnahme Tempo 40 in der Hohenheimer Straße zum 20.12.2012 ist ein deutlicher Rückgang der Schadstoffbelastung an der Hohenheimer Straße zu verzeichnen. Die Auswertung der Stickstoffdioxidkonzentration an der Messstelle Hohenheimer Straße zeigt vom Jahr 2012 zum Jahr 2013 einen deutlichen Rückgang des NO₂-Jahresmittelwertes von 91 µg/m³ auf 80 µg/m³ sowie eine

noch stärkere Abnahme der Überschreitungsstunden mit mehr als 200 µg/m³ von 196 auf 21 Stunden/Jahr.

Auch die Anzahl der PM10-Überschreitungstage an der Messstelle Hohenheimer Straße ist gegenüber dem witterungsbedingten, landesweit zunehmenden Trend im Jahr 2013 auf 27 Überschreitungstage mit einem Tagesmittelwert von mehr als 50 µg/m³ gegenüber 29 Tagen im Jahr 2012 zurückgegangen.

Ausführliche Auswertungen zu den verkehrlichen und immissionsseitigen Auswirkungen durch die geänderte Parkzeitenregelung und die Einführung von Tempo 40 auf der Hohenheimer Straße werden im Bericht der LUBW „Verkehrsstärken an ausgewählten Verkehrs- und Spotmessstellen - Auswertungen 2012“ dargestellt [6].

Auch wenn die Maßnahme bereits umgesetzt ist, wird sie nunmehr im Luftreinhalteplan aufgenommen und erlangt dadurch eine Verbindlichkeit und eine Dauerhaftigkeit. Aufgrund der positiven Wirkung der Maßnahme Tempo 40 ist beabsichtigt, diese auf weitere geeignete Steigungsstrecken (siehe M 1.2 bis M 1.4) auszudehnen. Dabei wird das Konzept der Landeshauptstadt Stuttgart zugrunde gelegt.

M 1.2 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Werder-, Schwarzenbergstraße, Planckstraße und Pischekstraße von der Neckarstraße bis zur Gänsheidestraße in beiden Fahrtrichtungen und von der Gänsheidestraße bis zur Haltestelle „Gerokruhe“ bergaufwärts ab dem 15.09.2014

M 1.3 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Aspergstraße, Neue Straße und Albert-Schäffle-Str. von der Planckstraße bis zur Gänsheidestraße in beide Fahrtrichtungen ab dem 15.09.2014

Die Straßenzüge der Maßnahmen M 1.2 bis M1.3 stellen die Haupttrouten durch den Stuttgarter Osten auf die Fildern bzw. in umgekehrter Richtung dar. Um möglichen Bedenken wegen induzierter Verkehrsverlagerungen vorzubeugen, soll auf beiden Straßenzügen gleichzeitig Tempo 40 eingeführt werden, in der Pischekstraße von der Gänsheidestraße bis zur Haltestelle Gerokruhe allerdings nur bergaufwärts.

Wie auf der Hohenheimer Straße bereits verwirklicht, sind auch die Lichtsignalsteuerungen dieser Streckenzüge auf eine „Grüne Welle“ von 40 km/h anzupassen. Die vorhandenen Halte- und Parkverbotsregelungen sind zu überprüfen und mit dem Ziel einer Minimierung der durch sie erzeugten Verkehrsstörungen anzupassen. Zusätzlich sollen die Strecken mit einer je nach Streckenlänge ausreichenden Anzahl an Anzeigetafeln versehen werden, um die Verkehrsteilnehmer an die Einhaltung der

zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erinnern. Mit dem integrierten Statistikmodul ist eine statistische Auswertung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten möglich, um so Hinweise zu Schwerpunkten für eine ggf. notwendige mobile Geschwindigkeitsüberwachung zu erhalten.

M 1.4 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Immenhofer Straße und Neue Weinsteige in beide Fahrtrichtungen vom Österreichischen Platz bis Ernst-Sieglin-Platz ab dem 01.06.2015

Der Straßenzug Immenhofer Straße und Neue Weinsteige ist in engem verkehrsräumlichen Zusammenhang mit der Hohenheimer Straße zu sehen. Zusammen bilden sie die Haupttrouten aus der zentralen Stuttgarter Innenstadt in Richtung Degerloch und weiter über die B27 in Richtung Süden bzw. in umgekehrter Richtung. Obwohl keine Verkehrsverlagerungen durch das bereits realisierte Tempo 40 auf der Hohenheimer Straße festgestellt werden konnten, ist es folgerichtig, auf der nächstliegenden Alternativroute zur Hohenheimer Straße auch Tempo 40 zeitnah einzuführen.

Die vorhandenen Halte- und Parkverbotsregelungen sind zu überprüfen und mit dem Ziel einer Minimierung der durch sie erzeugten Verkehrsstörungen anzupassen. Zusätzlich soll die Strecke mit einer Anzeigetafel versehen werden, um die Verkehrsteilnehmer an die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erinnern. Mit dem integrierten Statistikmodul ist eine statistische Auswertung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten möglich, um so Hinweise für eine ggf. notwendige mobile Geschwindigkeitsüberwachung zu erhalten.

Die Maßnahmen M 1.1 bis M 1.4 führen insgesamt zu einer Minderung der Schadstoffemissionen im bzw. am Randes des Talkessels der Stuttgarter Innenstadt. Folglich wird dadurch die gesamte städtische Hintergrundbelastung reduziert. Insofern wirken diese Maßnahmen auch auf die nicht unmittelbar neben den Maßnahmen liegenden Messstellen wie z.B. die Messstelle Am Neckartor.

M 2 Verkehrsverflüssigung auf der B 14

M 2.1 Grünzeitangepasste Geschwindigkeitsempfehlung von Tempo 30 über Tempo 40 zu Tempo 50 auf der Cannstatter Straße stadteinwärts zwischen Heinrich-Baumann-Steg und Heilmannstraße ab 01.09.2013 - bereits umgesetzt -

Auf der B 14 wurde bereits im September 2013 zwischen dem Heinrich-Baumann-Steg und der Heilmannstraße eine situationsangepasste Geschwindigkeitsempfehlung (30/40/50 km/h) eingerichtet. Dem Autofahrer wird über dynamische Anzeigen jene Geschwindigkeit empfohlen, welche er fahren soll, um an der Signalanlage Heilmannstraße/Am Neckartor nicht anhalten zu müssen. Damit sollen die häufigen, emissionsintensiven Anfahr- und Abbremsvorgänge an der Stelle, wo eine Wohnbebauung und damit Gesundheitsgefährdung besteht, deutlich verringert werden.

Die Funktionsweise der situationsangepassten Geschwindigkeitsempfehlung soll im Folgenden beispielhaft dargestellt werden:

„Ein Fahrzeug fährt mit 50 km/h entlang der Cannstatter Straße stadteinwärts. Dieses Fahrzeug kommt an der Signalanlage Heilmannstraße/Am Neckartor mit dieser Geschwindigkeit gerade noch bei Grün über die Kreuzung. Fahrzeuge, welche später die Signalanlage erreichen, würden beim nachfolgenden Rotsignal anhalten müssen. Diese erhalten bereits auf Höhe des Heinrich-Baumann-Stegs die Empfehlung „Grün bei 30 km/h“. Dies ist dann die Geschwindigkeit, um bei Grünbeginn an der Signalanlage Heilmannstraße/Am Neckartor ohne Halt passieren zu können. Spätere Fahrzeuge erhalten dann für eine Fahrt ohne Halt die Empfehlung 40 km/h, usw. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Beispiel aber immer konstant 50 km/h.“

Es sollen weitere Überlegungen vorgenommen werden, wie eine bessere und verbindlichere Einhaltung der angezeigten Geschwindigkeit erreicht werden kann. Dies ist eine Voraussetzung für die dauerhafte Verbesserung der Situation und der Akzeptanz. Sobald die Geschwindigkeitsüberwachung technisch und rechtssicher angepasst werden kann, muss diese Maßnahme umgesetzt werden.

M 2.2 Verbindliche dynamische Geschwindigkeitsanzeige zwischen Tempo 40 und Tempo 50 auf der B14 ab der Kreuzung Heilmannstraße bis zum Österreichischer Platz ab dem 30.06.2015

Die Geschwindigkeitsempfehlung bis zur Heilmannstraße erzeugt nur dann eine positive Wirkung, wenn erneute Beschleunigungsvorgänge nach der Signalanlage Heilmannstraße/Am Neckartor wirkungsvoll vermieden werden. Dazu sollen von der

Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) gesteuerte dynamische Geschwindigkeitsanzeigen ab Heilmannstraße bis zum Österreichischen Platz installiert werden. Über diese dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit verkehrs- und umweltbedingt auf 40 km/h reduziert werden. Die Maßnahme erfolgt im Zuge des EU-Projektes 2MOVE2 und soll bis Mitte 2015 umgesetzt werden.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die im Fall einer Beschränkung auf 40 km/h durch o. g. dynamische Geschwindigkeitsanzeige angezeigt wird, muss überwacht werden. Kostengünstige Geräte, welche die Umstellung 50 / 40 km/h automatisiert vornehmen, sind zurzeit in der Entwicklung und benötigen zudem noch eine Zulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB). Sobald diese Technik zur Verfügung steht, beabsichtigt die Landeshauptstadt Stuttgart, bei Bereitstellung der entsprechenden Mittel, Überwachungsanlagen entsprechend aufzurüsten. Zwischenzeitlich kann diese Umstellung manuell erfolgen.

Ziel dieser Maßnahme ist eine Verbesserung des Verkehrsflusses, eine Verringerung des Stop-and-Go-Verkehrs und eine Reduzierung von Schadstoffen. Insbesondere soll dabei auch der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr einbezogen werden.

M 3 Parkraummanagement

M 3.1 Vollbewirtschaftung des Parkraums und teilweise Neuordnung der Parkflächen im Stadtbezirk Stuttgart West ab 01.03.2011- bereits umgesetzt -

Am 1. März 2011 wurde im Stadtbezirk Stuttgart-West das Parkraummanagement (PRM) eingeführt. Grundlage war eine Untersuchung der Universität Stuttgart im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzepts, die die Machbarkeit sowie die finanziellen Randbedingungen des Parkraummanagements aufgezeigt hat.

a) Ziele

Ein Parkraummanagement soll dort eingeführt werden, wo die vorhandene Parkplatznachfrage die Nutzung des Straßenraums für alle Beteiligten (Anwohner, Radfahrer, Fußgänger, Handwerker, Lieferverkehr) einschränkt. Dies ist vor allem in Gebieten mit hohem MIV-Pendleranteil der Fall. Die Defizite können durch eine Bewirtschaftung des Parkraums deutlich verbessert werden.

Das wesentliche Ziel dabei ist, durch die Anwendung des in der Straßenverkehrsordnung vorgegebenen Instrumentariums die Parkraumnutzung so zu verbessern, dass sie den unterschiedlichen Nutzergruppen in den Stadtbezirken gerecht wird und letztlich zu einer für das Gebiet verträglichen Parkraumnachfrage führt. Aus rechtlicher Sicht ist der Nachweis eines „erheblichen Parkdrucks“ erforderlich, um eine belastbare Ermächtigungsgrundlage im Sinne der StVO zur Einführung einer Bewohnerparkregelung darzustellen.

Im Einzelnen sollen mit dem Parkraummanagement folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Parksituation für Bewohner, Besucher und Gewerbe
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des Falschparkeranteils und damit verbunden die Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung des Parksuchverkehrs und damit Verbesserung der Luftqualität durch einen Rückgang der Luftschadstoffe, gleichzeitig eine Verminderung des Straßenlärms im Sinne des Lärminderungsplanes.

Ausdrücklich ist es nicht Ziel, mit dem bisher konzipierten Parkraummanagement den Parkraum zu verknappen und damit den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern. Dies wäre eine weitere Stufe und müsste mit entsprechenden Begleitmaßnahmen verbunden werden. In diesem Rahmen wären dann auch die Vorschläge des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V.

zur weiteren Ausgestaltung des Parkraummanagements zu diskutieren, z. B. Einrichtung weiterer „Mobilitätsstationen“, Radabstellanlagen, Baumbepflanzung.

b) Inhalt

ba) In Kurzzeitparkbereiche

In den Bereichen mit überwiegender Geschäftsnutzung wird die bisherige Kurzzeitparkregelung beibehalten. Dort müssen alle Nutzer werktags von Montag bis Samstag im Zeitraum von 08:00 – 22:00 Uhr Gebühren zahlen. Abweichend davon können Bewohner mit Parkausweis montags bis freitags ab 19:00 Uhr und samstags ab 14:00 Uhr frei parken. Die bisherige Regelung, dass bei einer Parkdauer bis zu 30 Minuten keine Parkgebühr erhoben wird, bleibt bestehen („Brötchentaste“). Die bestehenden Ladezonen (eingeschränktes Halteverbot) bleiben – sofern weiterhin erforderlich – ebenfalls unberührt.

bb) Im übrigen Gebiet

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt flächendeckend, werktags von Montag bis Samstag im Zeitraum von 08:00 – 22:00 Uhr durch die Anordnung von Parkraumbewirtschaftungszonen (neues Verkehrszeichen 314.1 StVO) in den einzelnen Teilgebieten nach dem Mischungsprinzip. Demnach stehen alle Parkplätze sowohl Anwohnern als auch sonstigen Nutzern zur Verfügung. Die Bewohner dürfen innerhalb des Teilgebiets, in dem sie ihren Wohnsitz haben, mit einem Bewohnerparkausweis gebührenfrei parken. Alle anderen Nutzer müssen am Parkscheinautomaten ein entsprechendes Ticket lösen. Die „Brötchentaste“ findet hier keine Anwendung. Dieser Ansatz des Mischungsprinzips unterscheidet sich wesentlich von dem bisher in einzelnen Gebieten praktizierten reinen Bewohnerparken als Trennungsprinzip (z. B. Heusteigviertel), von dem nunmehr abgewichen wird.

In verschiedenen Gebieten zeigte sich, dass am Morgen frei werdende Stellplätze von Besuchern belegt werden. Durch ein reines Bewohnerparken wäre eine flexible Nutzung der Stellplätze nicht mehr möglich. Damit weist die Einführung des Mischungsprinzips gegenüber einer Umsetzung eines Konzepts mit reinem Bewohnerparken eindeutige Vorteile auf.

Die unterschiedlichen Parkbereiche werden mit jeweils eigenen Parkscheinautomaten bewirtschaftet. Für eine eindeutige Zuordnung der Parkscheinautomaten wurde im Westen ein Farbkonzept entwickelt: Parkscheinautomaten in Kurzparkbereichen verfügen z. B. über ein weißes P auf orangefarbenem Grund, in der P-Zone über ein weißes P auf blauem Grund. Dieses Farbkonzept findet auch bei der Einführung weiterer Parkraummanagementgebiete Anwendung.

bc) Voraussetzungen für Parkausweise

- Bewohner
 - Der Hauptwohnsitz des Bewohners ist im Parkraummanagementgebiet.
 - Das Fahrzeug (Kfz) des Bewohners ist auf den Bewohner zugelassen oder das Kfz ist ihm zu dauernden Nutzung überlassen.
 - Ein privater Stellplatz oder eine Garage ist nicht vorhanden.
 - Jeder Bewohner kann höchstens einen Parkausweis erhalten.

Der Nachweis erfolgt über eine Kopie des Kfz-Scheins, den Personalausweis oder Reisepass mit Meldebescheinigung sowie eine Erklärung, dass dem Antragsteller kein privater Stellplatz zur Verfügung steht. Falls das Fahrzeug auf eine andere Person oder Firma zugelassen ist, ist ein Nachweis notwendig, dass der Antragsteller das Fahrzeug ständig nutzt.

Mit dem Erwerb eines Bewohnerparkausweises entsteht kein Anspruch auf einen Parkplatz. Der Ausweis berechtigt zu kostenlosem Parken innerhalb des Teilgebiets, in dem der Antragsteller seinen Wohnsitz hat, jedoch nicht tagsüber in den oben angeführten Kurzzeitparkbereichen. Die Regelung für die Vergabe von Behindertenparkausweisen bleibt bestehen.

- Gewerbebetrieb mit Betriebssitz/Filiale im Stadtbezirk (z. B. Firmen, Rechtsanwaltskanzlei, Arztpraxis, Freiberufler)

Unter der Voraussetzung, dass kein privater Stellplatz oder keine Garage verfügbar ist, kann eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zum Parken im Teilgebiet, in dem sich der Betriebssitz/die Filiale befindet, erteilt werden.

Als Nachweis/zur Glaubhaftmachung sind die Gewerbeanmeldung, die Handwerkskarte, der Eintrag aus der Handwerksrolle oder ein sonstiger Nachweis, dass es sich um eine Arbeitsstätte handelt, vorzulegen.

Jeder Betrieb ohne Stellplatz auf dem Firmengelände erhält, unabhängig von seiner Größe und Anzahl der Beschäftigten, nur einen Parkausweis. Der Parkausweis wird auf den Namen des Betriebes ausgestellt, ohne Kennzeicheneintrag. Der Vorteil ist, dass der Parkausweis nach Bedarf von verschiedenen Betriebsangehörigen oder Kunden genutzt werden kann.

- Nutzer von Carsharing

Mitglieder einer Carsharing-Organisation können einen Parkausweis für das Teilgebiet beantragen, in dem sie mit Hauptwohnsitz gemeldet sind.

c) Gebühren

Die nachfolgend dargestellten Parkgebühren richten sich nach der derzeit geltenden Satzung der Landeshauptstadt Stuttgart. Bei der nächsten Erhöhung der Parkgebühren, die im Jahr 2015 vorgesehen ist, werden die Gebühren entsprechend angeglichen.

ca) Kurzzeitparkplätze

Die Parkgebühr beträgt 10 Cent/9 Minuten, das heißt 60 Cent = 54 Minuten Parkzeit bzw. 70 Cent = 63 Minuten Parkzeit.

Die derzeitige Regelung, dass bei einer Gesamtparkdauer bis zu 30 Minuten keine Parkgebühr erhoben wird, bleibt bestehen („Brötchentaste“). Die Regelhöchstparkzeit beträgt auf den Kurzzeitparkplätzen zwei Stunden.

Neben der Münzgeldzahlung ist bargeldloses Zahlen mit der EC-Karte an den Parkscheinautomaten möglich.

cb) Langzeitparkplätze

Für Nutzer ohne Bewohnerparkausweis beträgt die Parkgebühr auf diesen Stellplätzen ebenfalls 10 Cent/9 Minuten. Wie im Parkraummanagement West wird auf diesen Stellplätzen keine „Brötchentaste“ angeboten. Die Parkdauer für ein Tagesticket beträgt 14 Stunden, das Ticket kostet 6,50 € und ist übertragbar auf den folgenden Tag. Die Zahlung ist ab einem Betrag von 10 Cent möglich, dies entspricht einer Parkdauer von 9 Minuten.

Die Verwaltungsgebühr für die Bewohnerparkausweise beträgt 30,70 €/Jahr (Gebührentarif für Maßnahmen im Straßenverkehr, GebTSt).

Die Verwaltungsgebühr für eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO kostet für Betriebe/Freiberufler u. Ä. mit Sitz im bewirtschafteten Gebiet 120,00 €/Jahr für das Teilgebiet, in dem sich der Firmensitz befindet.

Für Gewerbetreibende und soziale Dienste wurde bereits zur Einführung des Parkraummanagements West ein kostenpflichtiger Sonderparkausweis entwickelt, mit dem diese Berufsgruppen während ihres Arbeitseinsatzes im gesamten Stadtgebiet parken können, ohne einen Parkschein zu lösen. Dieser Sonderparkausweis wird von den in Frage kommenden Berufsgruppen gut angenommen und hat sich bewährt.

d) Teilgebietseinteilung

Das Parkraummanagementgebiet in den Stadtbezirken muss aus rechtlichen Gründen in Teilgebiete eingeteilt werden, die keine größere Ausdehnung als 1 km aufweisen. Auf dieser Grundlage sind z. B. in Stuttgart-West 8 Teilgebiete entstanden.

Folgende Grundsätze gelten darüber hinaus für die Nutzung der Teilgebiete:

- Liegt die Teilgebietsgrenze auf einer Straße, so ist das gebührenfreie Parken für Bewohner beider Teilgebiete auf beiden Straßenseiten möglich.
- Ist eine Straße Grenze zum Parkraummanagement-Gebiet, so wird die zum Teilgebiet gehörende Straßenseite bewirtschaftet.

Die heute vorhandenen Gebiete mit Bewohnerparkregelungen am Stöckach, im Stitzenburgviertel, im Heusteigviertel, im Justizviertel und im Kernerviertel werden im Rahmen der Einführung des Parkraummanagements nach dem Mischungsprinzip bewirtschaftet. Die Teilgebiete werden ggf. unabhängig von den heute bestehenden Grenzen der Bewohnerparkregelung definiert.

e) Wirkung

Im Stadtbezirk Stuttgart-West haben sich nach der Einführung des Parkraummanagements folgende Wirkungen ergeben:

- die Parkraumauslastung ist nachts gesunken um 8 % auf eine mittlere Auslastung von 102 %,
- die Parkraumauslastung tagsüber ist gesunken um 18 % auf eine mittlere Auslastung von 81 %,
- die Anzahl der Falschparker hat sich nachts verringert um 31 %,
- die Anzahl der Falschparker hat sich tagsüber verringert um 63 %.

Erklärbar sind diese Wirkungen durch die Verlagerung auf private Stellplätze, auf andere Gebiete und auf den ÖPNV. Mit der Reduzierung des Parksuchverkehrs und den damit verbundenen Rückgang von Schadstoffemissionen ist auch eine Verbesserung der Luftqualität verbunden.

M 3.2 Ausdehnung der Vollbewirtschaftung des Parkraums und teilweisen Neuordnung der Parkflächen auf Teile der Stadtbezirke Stuttgart Mitte, Nord, Süd, Ost und Bad Cannstatt sukzessive ab 01.10.2015 bzw. ab 01.11.2017

Die oben dargestellten, im Stadtbezirk Stuttgart-West umgesetzten Regelungen sollen in der Regel auf alle Parkraummanagementgebiete angewendet werden, damit diese für alle Beteiligten verständlich und einheitlich sind. Damit soll auch die Akzeptanz des Systems gefördert werden. In begründeten Fällen kann von dem im Stuttgarter Westen durchgehend eingesetzten Mischungsprinzip (d. h. alle Parkplätze stehen sowohl Anwohnern als auch sonstigen Nutzern zur Verfügung) abgewichen werden. Die Ausdehnung der Vollbewirtschaftung - zumindest in der 1. und 2. Umsetzungsstufe - erfolgt nach dem Planungsstand im Juni 2014 unabhängig von Stadtbezirksgrenzen, in Form eines „Andockens“ von einzelnen Bewohnerparkgebieten rund um den Citybereich bzw. anliegend zu dem Gebiet im Stadtbezirk West, in dem bereits das Parkraummanagement eingeführt wurde.

Für die 1. und die 2. Umsetzungsstufe wird im Sommer 2014 eine Detailplanung aus der im Mai 2014 beschlossenen Gemeinderatsvorlage 144/2014 weiter verfolgt. Die räumliche Ausdehnung des Parkraummanagements der 1. und 2. Umsetzungsstufe ist in Abbildung 5 dargestellt. Währenddessen liegt für die 3. Umsetzungsstufe derzeit nur eine Grobplanung auf der Grundlage der Gemeinderatsvorlage 317/2013 vor.

a) Konzept für die Umsetzungsstufe 1 (01.10.2015)

1. Bewirtschaftung sämtlicher Parkplätze innerhalb der bestehenden Gebührenzone City im Stadtgebiet Mitte. Das heißt, die heute noch kostenlosen 183 Parkplätze innerhalb der Gebührenzone City, aber außerhalb der vorhandenen Bewohnerparkbereiche, werden den Regelungen der Gebührenzone City (Parkgebühr 3,20 Euro die Stunde, Maximalparkdauer 1 Stunde) unterworfen. Der Bewirtschaftungszeitraum wird von 20:00 Uhr auf 22:00 Uhr erweitert.

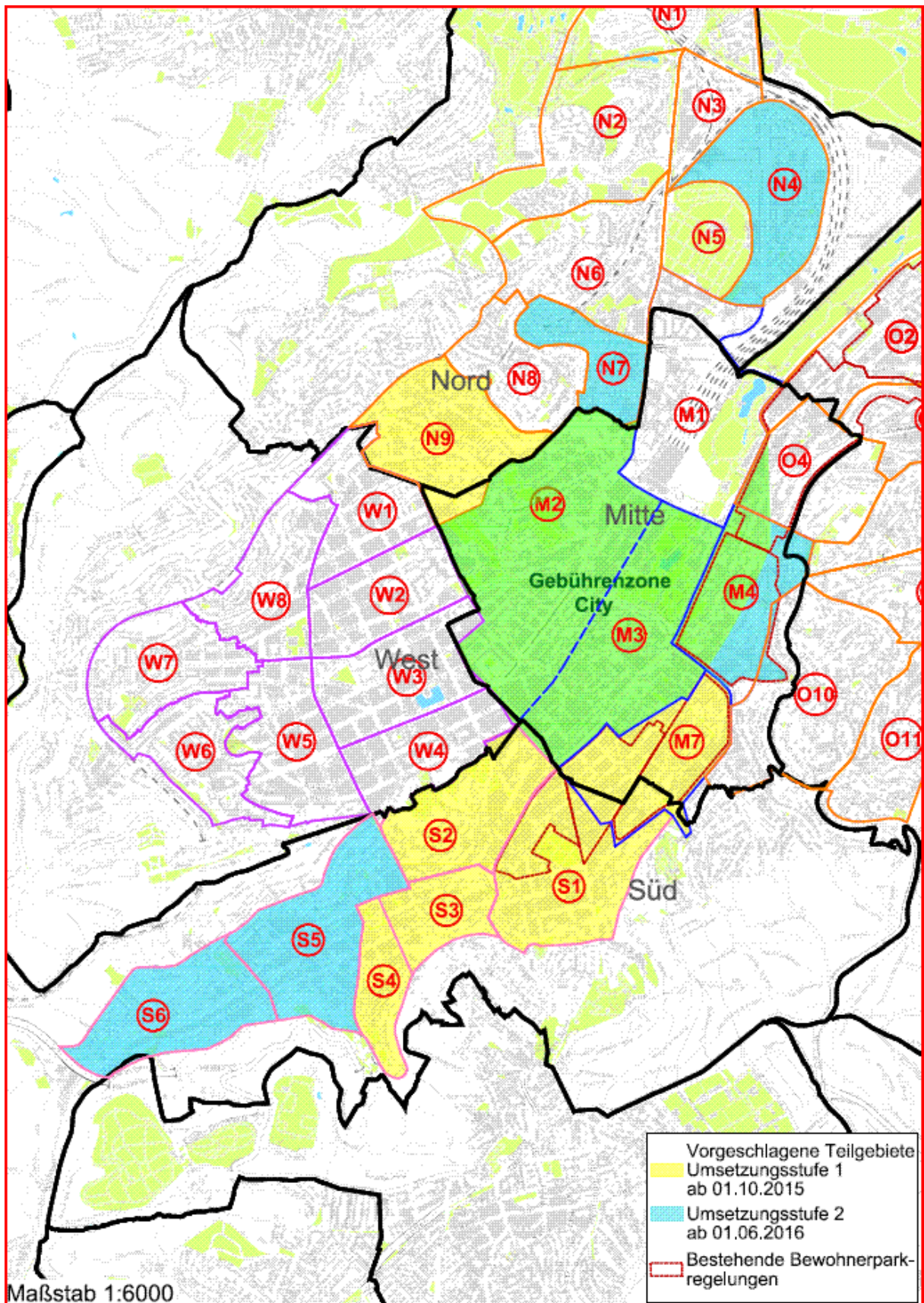


Abbildung 5: Übersichtsplan zur Ausdehnung des Parkraummanagements Stuttgart (Stand: 01.07.2014)

2. Im Stadtbezirk Mitte innerhalb des Gebiets der derzeitigen Gebührenzone City, aber ohne den Bereich der bestehenden Bewohnerparkgebiete, gibt es keine neue Bewohnerparkregelung. Bewohner ohne eigene Abstellmöglichkeiten und mit Hauptwohnsitz erhalten auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung auf Grundlage des § 46 StVO zum zeitlich unbegrenzten und parkgebührenfreien Parken auf allen Parkplätzen innerhalb der Gebührenzone City.

3. Umsetzung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens im Stadtbezirk Mitte im Teilgebiet M7 (ohne die Fläche der Gebührenzone City).

4. Einführung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens im Stadtbezirk Nord im Teilgebiet N9, ergänzt durch das Gebiet, das von der Hegelstraße, der Sattlerstraße, der Rosenbergstraße und der Seidenstraße umgrenzt wird.

5. Einführung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens im Stadtbezirk Süd in den Teilgebieten S 1 bis S 3 und dem Gebiet Eiernest. Die detaillierten Gebietsgrenzen dieser künftigen Bewohnerparkgebiete werden voraussichtlich im Herbst 2014 festgelegt.

b) Konzept für die Umsetzungsstufe 2 (01.06.2016)

Die Umsetzungsstufe 2 soll ebenfalls ausschließlich die Stadtbezirke Süd, Mitte und Nord einbeziehen. Für die Detailplanung der 2. Umsetzungsstufe wird vorgeschlagen, zunächst die Ausweitung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens in den Stadtbezirken Süd in S 5 und S 6 und Nord in N 4 und N7 vorzubereiten. Gleichzeitig wird eine Regelung für das Gebiet M 4 in der Stadtmitte erarbeitet. Das Teilgebiet M 1 (Europaviertel) wird in diesem Zusammenhang neu diskutiert.

c) Konzept für die Umsetzungsstufe 3 (ab 01.11.2017)

Die Einführung des PRM in den Stadtbezirken Ost und Bad Cannstatt ist – wie in der GRDRs 317/2013 beschrieben – für den 01.11.2017 vorgesehen. Vor Einführung des Parkraummanagements in Stuttgart-Ost und Bad Cannstatt ab 01.11.2017 werden im Jahr 2016 aktuelle Zählungen durchgeführt.

ca) Stuttgart-Ost (ab 01.11.2017)

Die Untersuchung der Parkraumsituation zeigt einen unterschiedlichen Parkdruck im Stadtbezirk. Nachdem die bestehenden Bewohnerparkregelungen durch das Parkraummanagement ersetzt werden sollen, wird die Umsetzung von zunächst vier Teilgebieten (O2, O4, O7 und O8) vorgeschlagen. Die Gebiete O2 und O4 beinhalten bereits bestehende Regelungen. Es ist möglich, dass durch Verdrängungen über die

vorgeschlagenen Gebiete hinaus ein Parkraummanagement nach der Realisierung erforderlich wird. Dies betrifft die Bereiche östlich von O7 und O8 und das Teilgebiet O5. Damit wird das Parkraummanagement Gebiet in Stuttgart-Ost wie folgt umgrenzt: Im Westen entlang der Gebührenzone City und der Cannstatter Straße, im Osten entlang der Ostendstraße und im Süden entlang der Heidehofstraße.

cb) Stuttgart-Bad Cannstatt (ab 01.11.2017)

Die Untersuchung der Parkraumsituation zeigt einen unterschiedlichen Parkdruck im Stadtbezirk. Es sind nicht durchgängig Bereiche nachweisbar, in denen ein erheblicher Parkdruck vorhanden ist. Eventuell werden zunächst vier Teilgebiete (Ca2–4 und Ca6) für eine Umsetzung in Frage kommen, die wie folgt umgrenzt wären: Die Altstadt Bad Cannstatt, im Süden die Bahnlinie bzw. Deckerstraße, im Osten die Augsburgische Straße und im Norden der Kurpark. Da nicht alle Bezirke gleichzeitig angegangen und umgesetzt werden können, wird der Stadtbezirk Stuttgart-Bad Cannstatt in der 3. Umsetzungsstufe berücksichtigt.

Für alle anderen Teilgebiete gelten die gleichen Ziele und Regelungen wie sie bereits im Stuttgarter Westen erfolgreich umgesetzt sind. Aus Sicht der Luftreinhaltung ist die Verringerung des Parksuchverkehrs das entscheidende Kriterium, da dadurch tatsächliche Fahrleistung durch Individualverkehr in der hoch belasteten Innenstadt reduziert wird und damit die Emissionen von Luftschadstoffen verringert werden.

Zusammen mit der Information über das Parkraummanagement soll für die Nutzung anderer Verkehrsmittel, die Einführung des Jobtickets für ansässige Firmen, die Nutzung von Carsharing, die Angebote für den Radverkehr usw. geworben werden. Schon bei der Einführung des Systems in Stuttgart-West hat der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) hier aktiv und erfolgreich mitgewirkt. Die schrittweise Einführung des Parkraummanagements wird entgegen der Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V., die die Umsetzung sofort fordert, für sinnvoll gehalten und ist in Hinblick auf den finanziellen und personellen Aufwand gerechtfertigt. Bei der Einführung weiterer Zonen kann dabei dynamisch auf die Erfahrungen aus den anderen Bezirken aufgebaut werden.

M 4 Weiterer Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) bis spätestens 01.10.2015

Die Stadt Stuttgart wird die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) weiter stufenweise ausbauen und deren Möglichkeiten in zeitlicher und technischer Hinsicht erweitern. Inhaltlich werden zunächst durch Einstellung neuen Personals die Betriebszeiten verlängert, um auch in den Tagesrandzeiten und an Sonntagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses eingreifen zu können. In technischer Hinsicht wird in den verkehrlich hochbelasteten Bereichen Vaihingen und Möhringen ein Messstellen- und Kameranetz installiert, so dass die IVLZ künftig auch in diesem Bereich steuernd eingreifen kann. Dieser Ausbau soll bis spätestens 01.10.2015 abgeschlossen sein.

Ziel für die Luftreinhaltung ist die Verhinderung von Staus und die rechtzeitige Auflösung von Verkehrsbehinderungen zur Reduzierung der dadurch entstehenden Verkehrsemissionen. Bei Staus und Behinderungen auf den Autobahnen BAB A 8 und BAB A 831 werden die Ortsdurchfahrten von Stuttgart-Möhringen und Stuttgart-Vaihingen durch Stauausweichverkehre belastet und der Verkehr dadurch insgesamt bis weit in die umliegenden Wohnbebauungen verdrängt. Dem gilt es durch verkehrslenkende Maßnahmen entgegenzuwirken.

Hierfür müssen aber die geeigneten Umleitungstrecken vorhanden sein und die IVLZ weiterentwickelt werden. Dabei können auch die von der Industrie und Handelskammer Region Stuttgart angesprochenen Baustellen- und Eventmanagementplanungen optimiert werden. Die technischen Möglichkeiten sind bei Weitem noch nicht ausgenutzt. Für einen weiteren Ausbau der IVLZ müssen Finanzmittel im Doppelhaushalt 2016/2017 der Landeshauptstadt Stuttgart bereitgestellt werden.

M 5 Verbesserungen im ÖPNV

M 5.1 Ausbau der Stadtbahnlinie U 12 von der Haltestelle Hallschlag bis ins Neckartal nach Stuttgart-Mühlhausen, Anbindung des A-1-Areals im Zuge des Bahnprojektes Stuttgart 21 und Verlängerung von der Haltestelle SSB-Zentrum über das Gewerbegebiet Wallgraben bis Stuttgart-Dürtlewang bis 31.12.2016

Die Stadtbahnlinie U12 wurde im September 2013 auf einem ersten Teilabschnitt bis zum Stuttgarter Stadtteil Hallschlag in Betrieb genommen (Baukosten 25 Mio. Euro) und wird von dort bis Ende 2016 ins Neckartal bis an die bestehende Stadtbahnstrecke verlängert. Weiterhin wird die U12 unter der neuen Stadtbibliothek hindurch durch das A1-Areal geführt, so dass bis Ende 2016 die U12-Züge in Doppeltraktion bis Remseck verkehren. Dadurch verdoppelt sich das Platzangebot auf dieser Strecke und die Reisezeit in die Innenstadt verkürzt sich um 5 Minuten. Insgesamt 170 Mio. Euro werden für diese beiden Abschnitte der U12 investiert. Laut Berechnungen der SSB im Rahmen der Standardisierten Bewertung werden durch die genannten U12-Maßnahmen täglich 7.700 Personenfahrten vom MIV zum ÖPNV verlagert. Gleichzeitig baut die SSB am südlichen Ende die Verlängerung der U12 durch das Gewerbegebiet Wallgraben nach Dürtlewang. Auch diese Maßnahme kostet rund 25 Mio. Euro und wird 2016 fertig gestellt. Durch die zentrale Erschließung des größten Stuttgarter Gewerbegebietes und die Erschließung des Wohngebietes Dürtlewang werden nach den Berechnungen der SSB weitere 1.500 Fahrten pro Tag vom MIV zum ÖPNV verlagert.

M 5.2 Ausbau der Stadtbahnlinie U 6 vom Fasanenhof bis zum Flughafen Stuttgart mit Anbindung der Messe Stuttgart bis 31.12.2018

Die SSB hat im Jahr 2010 den 1. Teilabschnitt der U6 von Möhringen bis zum Fasanenhof für knapp 70 Mio. Euro in Betrieb genommen. Bis Ende 2018 soll auch der zweite Teilabschnitt der U6 bis zum Flughafen für weitere 70 Mio. Euro gebaut sein. Durch diese Gesamtmaßnahme werden nach Prognosen 8.850 Fahrten pro Tag vom MIV zum ÖPNV verlagert. An Tagen mit Publikumsmessen sind es weitere 1.150 Fahrten.

Die Maßnahmen M 5.1 und M 5.2 sind bereits im Luftreinhalteplan 2005 unter M 6 erwähnt, nunmehr aber so konkret, dass sie hier als verbindliche Maßnahmen festgesetzt werden können und mit ihren prognostizierten Verlagerungseffekten eine Wirkung zeigen. Die Vorschläge des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V. zum weiteren Ausbau (u. a. Erweiterung 10-Minuten-Takt, Mitnahme von Fahrrädern) sind zu diskutieren.

M 6 Einführung der „Stuttgart Service Card“ ab dem 01.01.2015

Die Stadt Stuttgart wird ab Anfang 2015 die „Stuttgart Service Card“ einführen. Hieran arbeitet seit Anfang 2013 ein Konsortium unter Führung der SSB im Rahmen des Bundesprogramms „Schaufenster Elektromobilität“.

Mit der Karte und einer Internet-Plattform wird ein einfacher Zugang zum ÖPNV und vielen Mobilitätsdienstleistungen wie z.B. (e-)Car- und Bike-Sharing geschaffen. Die Karte ermöglicht auch die Nutzung von kommunalen Dienstleistungen (z. B. Bäder- und Bibliotheken) und bietet eine Bezahl- und Bonusfunktion. Eines der Ziele ist, dass auch heutige Nichtnutzer den Zugang zum Umweltverbund (Fahrrad, ÖPNV, Carsharing etc.) in der Tasche haben. Die intermodale Auskunft- und Buchungsplattform unterstützt den Kunden bei der Wahl eines möglichst nachhaltigen Verkehrsmittels. Im Ergebnis soll so eine Verlagerung von Fahrten vom Individualverkehr auf den ÖPNV und ergänzende elektromobile Sharingangebote in erheblichem Umfang erreicht werden. Die Bedenken des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V. zur Möglichkeit, dass damit noch mehr Individualverkehr hervorgerufen wird, muss kritisch geprüft werden.

M 7 Einführung des „Jobtickets“

M 7.1 Die Landeshauptstadt Stuttgart führt ab 01.04.2014 das sog. „Jobticket“ ein, bei dem ein finanzieller Beitrag von der Landeshauptstadt als Arbeitgeber geleistet wird - bereits eingeführt.

Die Stadt Stuttgart führt ab dem 01.04.2014 für Ihre Mitarbeiter ein „Jobticket“ ein. Ziel ist, noch mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dazu zu bewegen, den Weg zur Arbeit mit dem ÖPNV zurückzulegen.

Inhaltlich bedeutet dies, dass die Stadt Stuttgart für ihre Mitarbeiter einen deutlichen Anteil der Kosten für die Nutzung des ÖPNV übernehmen wird. Für ein Monatsticket im Stadtgebiet Stuttgart (Zonen 10 und 20) wird den städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beispielsweise ein Eigenanteil von lediglich 30 € verbleiben. Für Monatstickets über mehr als 2 Zonen gibt es gestaffelte Tarife, durchschnittlich beträgt der städtische Zuschuss 27 €.

M 7.2 Private Arbeitgeber im Stadtgebiet Stuttgart erhalten ab dem 01.04.2014 für ihre Beschäftigten bei Bezuschussung durch den Arbeitgeber ein vom VVS zusätzlich vergünstigtes Jobticket - bereits eingeführt.

Im Bereich der privaten Arbeitgeber wird der VVS ab dem 01.04.2014 auf einen Zuschuss eines Arbeitgebers aus dem Stadtgebiet Stuttgart von 10 € auf das Monatsticket eines Arbeitnehmers eine weitere Vergünstigung von 10 % des Gesamtpreises gewähren. Dies stellt eine Verdoppelung des Rabatts für das reguläre Jedermann-Jahres-Ticket dar. Bereits jetzt haben ca. 110 Firmen Interesse an dem Modell gezeigt bzw. sind bereits verbindlich eingestiegen.

M 8 Förderung der Elektromobilität

Im Bereich der Elektromobilität sind sowohl die Umstellung kommunaler und landeseigener Fahrzeuge auf Elektrofahrzeuge, die Neubeschaffung von Elektrofahrzeugen als auch gezielte Vorteile für Fahrzeugführer mit Elektrofahrzeugen zu fördern. Die Umstellung öffentlicher Einrichtungen auf Elektromobilität hat Vorbildcharakter und motiviert auch private Fahrzeughalter zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen.

M 8.1 Förderung und Neubeschaffung von kommunalen Elektrofahrzeugen der Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart sorgt für einen verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen in der städtischen Flotte. Darüberhinaus unterstützt sie beim Ausbau einer stadtweiten Ladeinfrastruktur. Außerdem werden Zweirädern mit Elektroantrieb wie z. B. Pedelecs, E-Bikes, E-Roller gefördert. Die Verwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart stellt bis Ende 2014 dar, wie diese Förderung aussehen könnte.

M 8.2 Förderung und Neubeschaffung von landeseigenen Elektrofahrzeugen des Landes Baden-Württemberg

Im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität II werden bis zum Jahr 2015 verstärkt Elektrofahrzeuge für den Landesfuhrpark beschafft [7]. Gleichzeitig wird die Förderung des Aufbaus einer Ladeinfrastruktur in der Region Stuttgart, die Elektro- und Hybridbusförderung im ÖPNV, sowie der Aufbau von Verleih- und Abstellstationen von Fahrrädern mit Elektromotor (Pedelecs) an Bahnhaltstationen vorangetrieben.

M 8.3 Gezielte Vorteile für Elektrofahrzeuge: Privilegiertes Parken

Durch gezielte Vorteile für Elektrofahrzeuge wie privilegiertes Parken können weitere Anreize zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen geschaffen werden. Bereits seit 01. November 2012 befristet bis 31. Dezember 2014 ist kostenfreies Parken von vollelektrischen Fahrzeugen auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen in Stuttgart versuchsweise möglich. Diese Regelung ist zu verlängern.

Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit soll über die Vorteile der Elektromobilität und die Anreize informiert werden. Wohl wissend, dass das Problem von Abrieb und Aufwirbelung von Feinstaub auch bei Elektrofahrzeugen bestehen bleibt, wäre zumindest bei den motorseitigen Dieselpartikelemissionen als besonders gesundheits-schädlicher Anteil des PM10-Feinstaubes sowie beim NO₂-Problem - unter der Voraussetzung von erneuerbar erzeugtem Strom - eine Entlastung gegeben.

Weitere gezielte Vorteile wie privilegierte Einfahrt sowie Nutzung bestimmter Straßen bzw. Spuren wären zu prüfen, um die Anreize zur Beschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen zu verstärken.

M 9 Öffentlichkeitsarbeit

Die Zielgruppe der Jugendlichen ist mobiler als je zuvor. Bereits seit dem laufenden Schuljahr gilt das Scool-Abo für Schüler ganztägig im gesamten VVS-Netz, eine Beschränkung auf bestimmte Zonen gibt es nicht mehr. Für Schüler außerhalb allgemeinbildender Schulen und Auszubildende wird vsl. bis zum Jahr 2016 ein neues Tarifprodukt entwickelt, das ebenfalls zu günstigen Konditionen und mit einfachem Zugang eine möglichst weitreichende Mobilität im VVS-Netz ermöglichen soll. Damit soll sowohl der Ausbildungsverkehr an den ÖPNV gebunden werden als auch der ÖPNV so positiv besetzt werden, dass diese junge Zielgruppe auch im anschließenden Berufsleben gerne weiter den ÖPNV nutzt.

Das ÖPNV-Angebot der SSB wird in den nächsten Jahren mit einer stringent angelegten Vorteilskommunikation beworben. Dabei werden wesentliche Leistungsmerkmale in der Kommunikation in den Vordergrund gestellt, die für den potenziellen Kunden entscheidend sind, wenn er sich für ein Verkehrsmittel entscheidet. Erste Auswertungen belegen, dass durch eine solche Kommunikation sowohl die Kenntnis der potenziellen Kunden über ÖPNV-Leistungsmerkmale verbessert als auch die Bereitschaft zur ÖPNV-Nutzung erhöht werden kann.

An diese kommunikativen Maßnahmen schließt sich ein aktiver Vertrieb von ÖPNV-Tickets mit möglichst geringen Zugangshindernissen an. In diese Kategorie fallen insbesondere der weitere Ausbau des HandyTickets über eine Smartphone-Applikation, die aus einer Fahrplanauskunft heraus ohne genaue Tarifkenntnisse einen Ticketkauf ermöglicht, und der Vertrieb der attraktiven JahresTickets im Abonnement, die als „Flatrate“ eine jederzeitige ÖPNV-Nutzung zu günstigen Konditionen bieten. Auch die Neueröffnung eines völlig neuen SSB-Kundenzentrums am Hauptbahnhof im Sommer 2014 unterstützt die Zielsetzung, den Kunden sowohl über personenbediente als auch über selbstbediente Vertriebskanäle ein umfassendes Angebot bereitzustellen.

5 Wirkung der Maßnahmen auf die Luftschadstoffbelastung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich in ihrer immissionsseitigen Wirkung der Höhe nach nur schwer abschätzen. Ihnen allen liegt der Gedanke zugrunde, eine Emissionsminderung sowohl bei den PM10- als auch bei den NO₂-Emissionen zu erreichen. Dies wirkt zunächst und zuallererst im Nahbereich und im unmittelbaren Umfeld der Maßnahme. Jeder vermiedene individuelle Verkehr, sei es durch die Einführung von Parkraummanagement oder die Förderung des ÖPNV sowie die motorseitig lokal emissionsfreie Elektromobilität oder die Einführung moderner Leit- und Steuerungstechnik zur Vermeidung von Stausituationen, führt zu einem Rückgang der Schadstoffbelastung in der Luft.

Bei der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts wurden umfangreiche Messfahrten und detaillierte Untersuchungen aus verschiedenen städtischen Verkehrssituationen in Stuttgart ausgewertet. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die PM10- und NO_x-Abgasemissionen an Steigungsstrecken bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h und Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses um etwa 5 % gesenkt werden. Die Prognosen zur immissionsseitigen Wirkung wurden an der exemplarisch ausgewählten Steigungsstrecke der Hohenheimer Straße aufgrund der zusätzlich umgesetzten Maßnahmen (Änderung der Parkregelung, Ampelkoordination) nachweislich der dortigen Luftschadstoffmessungen bei weitem übertroffen.

Als Folgerung aus der Reduzierung der Emissionen kann dann eine Verbesserung der Immissionssituation geschlossen werden. Die Gesamtbelastung setzt sich aus dem großräumigen Hintergrund, dem städtischen Hintergrund und der an den Messpunkten vorhandenen lokalen Belastung zusammen. Die Wirkung dieser Maßnahmen ist, mit Ausnahme der Verkehrsverflüssigung am Neckartor als lokale Maßnahme, auf die städtische Hintergrundbelastung gerichtet. Da sie auf der einen Seite dem Gesundheitsschutz dienen und auf der anderen Seite relativ gering in private Rechte eingreifen, sind sie in ihrer Gesamtheit und im Bündel auch verhältnismäßig. Verlagerungseffekte sind dabei auszuschließen.

6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Entwurf der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart wurde der Öffentlichkeit bekannt gemacht und in der Zeit vom 11.08.2014 bis zum 19.09.2014 bei der Landeshauptstadt Stuttgart ausgelegt. Einsicht konnte auch im Regierungspräsidium Stuttgart genommen werden. Darüber hinaus wurde der Entwurf ins Internet auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart eingestellt. Bis zum 06.10.2014 konnten Stellungnahmen hierzu abgegeben werden. Diese Gelegenheit wurde von der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V., dem Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V., den Umweltverbänden Bürgerinitiative Neckartor Stuttgart, Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart e. V. und Klima- und Umweltbündnis Stuttgart, der Industrie und Handelskammer Region Stuttgart und einem Privatbetroffenen, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Kugler, genutzt. Im Wesentlichen befürworten die eingegangenen Stellungnahmen die im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen, auch wenn sie als zu wenig weitgehend angesehen werden. Beanstandet wird, dass viele Maßnahmen bereits in der Umsetzung sind und damit nicht zu einer zusätzlichen Wirkung führen können. Die Aufnahme von Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden, haben aber ihren Sinn darin, dass sie dadurch Verbindlichkeit erlangen und weitergehende Schritte darauf aufbauen. Ihre Wirksamkeit im Rahmen der Luftreinhaltung wird darüber hinaus nicht in Frage gestellt. Die Geeignetheit der Maßnahmen in ihrer Gesamtschau wird sich in der Senkung der Hintergrundbelastung bemerkbar machen, zudem sind diese in angemessener Zeit umsetzbar und entsprechen dem Verhältnismäßigkeitsprinzip.

Die weitergehenden Maßnahmenvorschläge, wie unter anderem die Förderung des Umweltverbundes durch Umwidmung von Straßenraum, der weitere Ausbau des ÖPNV, die Weiterentwicklung der Umweltzonenregelung im Hinblick auf eine „blaue Plakette“, die Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs, die Verbesserung des innerstädtischen Logistikverkehrs, weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die verstärkte Kontrolle zur Einhaltung getroffener Maßnahmen (z.B. Verbrennung von Gartenabfällen im Innenbereich) oder ein Programm zur Fassaden-, Dach- und Lärmschutzbegrünung sind noch nicht so vorangeschritten, dass daraus zum jetzigen Zeitpunkt umsetzbare Maßnahmenvorschläge resultieren können. Hierzu bedarf es weiterer Diskussionen unter den Beteiligten und zum Teil auch noch gesetzlicher Vorgaben. All diese Maßnahmenvorschläge werden in anschließenden Gesprächen mit den Beteiligten ergebnisoffen und intensiv besprochen. Sollten sich daraus weitergehende Maßnahmen entwickeln lassen, wird der Luftreinhalteplan in einem dynamischen Prozess fortgeschrieben.

7 Ausblick

Die mit der Fortschreibung getroffenen Maßnahmen sind ein weiterer Schritt in die richtige Richtung.

In die Zukunft gedacht müssen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte weitergehende Maßnahmen ergriffen und grundlegende Änderungen vorgenommen werden. Aktuell scheitert dies an den fehlenden rechtlichen oder tatsächlichen Möglichkeiten. Handlungsfelder/ Maßnahmen sind etwa:

7.1 Baumaschinen

Mobile (Bau-)Maschinen (NRMM - non road mobile machinery) verursachen nach Aussage des Umweltbundesamtes [8] deutschlandweit etwa gleich hohe Partikelemissionen wie der gesamte Straßenverkehr und erreichen bei Stickoxid etwa ein Viertel. Die aktuelle Rechtslage ist im Hinblick auf effektive Regulierungsmöglichkeiten jedoch nur unzureichend.

Das Land Baden-Württemberg beabsichtigt daher, basierend auf § 47 Abs. 7 Nr. 3 BImSchG eine Landesverordnung über Anforderung an Baumaschinen in Luftreinhalteplangebieten zu erlassen.

Auch auf Bund-Länder-Ebene wird auf Anregung unter anderen des Landes Baden-Württemberg an einer bundeseinheitlichen Regelung zum Einsatz von emissionsarmen Baumaschinen auf Baustellen gearbeitet.

Weiter wird darüber diskutiert, ein Landesvergabegesetz mit Regelungen zur zwingenden Vorgabe von Anforderungen an Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz von Baumaschinen bei öffentlichen Ausschreibungen zu schaffen.

7.2 Kleine und mittlere Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe

Kleine und mittlere Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe sind neben dem Straßenverkehr Hauptursache der Feinstaubbelastung in Deutschland. Momentan gibt die Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen (1. BImSchV) die Rahmenbedingungen vor. Unzureichend aus Sicht der Luftreinhaltung ist, dass für Altanlagen großzügige Übergangsfristen bestehen und generelle Verbote in Belastungsgebieten überhaupt nicht möglich sind.

Die Landeshauptstadt Stuttgart bittet in seiner Stellungnahme das Land, eine Rechtsverordnung auf Grundlage des § 47 Abs. 7 BImSchG mit dem Ziel der kurzfristigen Reduzierung der Emissionen aus kleinen und mittleren Feuerungsanlagen für Fest-

brennstoffe zu erarbeiten. Dadurch könnten die großzügigen Übergangsfristen verkürzt und strengere Anforderungen an die Feuerungsanlage gestellt werden. Auch der BUND Landesverband Baden-Württemberg fordert eine Brennstoffverordnung für Stuttgart auf Grundlage des § 49 BImSchG.

7.3 Erweiterung der bisher vorgesehenen Maßnahmen

7.3.1 Konzept für weitere Steigungsstrecken mit Tempo 40

Die Landeshauptstadt Stuttgart arbeitet an einem zeitlich gestaffelten Gesamtkonzept für weitere, für Tempo 40 geeignete Steigungsstrecken im Stadtgebiet Stuttgart, das sukzessive umgesetzt werden soll.

Verschiedene Stellungnahmen fordern den schnelleren und umfassenderen Ausbau von Tempo 40-Strecken in Stuttgart. Dabei ist, wie das Beispiel der Hohenheimer Straße zeigt, allerdings nicht nur das Aufstellen von Verkehrsschildern zu beachten, sondern in umfangreichen und ganz spezifischen Untersuchungen jede einzelne Strecke unter die Lupe zu nehmen, damit nicht das Gegenteil erreicht wird, nämlich mehr Schadstoffausstoß.

7.3.2 Jobticket für Landesbedienstete

Das Land Baden-Württemberg prüft die Einführung eines Jobtickets für die Landesbediensteten.

7.4 Zukunftsstrategie im Straßenverkehr

Da der Straßenverkehr nach wie vor Hauptverursacher der Luftverschmutzung sowohl im Bereich des Feinstaubs (PM10) als auch des Stickstoffdioxids (NO₂) ist, muss hier insbesondere in Belastungsgebieten wie Stuttgart ein Strategiewechsel stattfinden. Neben der Flottenerneuerung ist es unumgänglich, den Verkehr spürbar zu reduzieren. Langfristiges Ziel muss es daher sein, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) so attraktiv zu gestalten, dass ein Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund aus Bahn, Bus, Rad und „zu Fuß gehen“ die „bessere Wahl“ des Verkehrsmittels darstellt. Insbesondere die Stuttgarter Innenstadt im Talkessel und das Stuttgarter Neckartal sind durch eine hohe Verkehrsdichte und durch die von Verkehr verursachten Schadstoffe PM10 und NO₂ flächendeckend stark vorbelastet. Ein weiterer Ausbau des ÖPNV begleitet durch Einschränkungen des MIV (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, City-Maut) müsste eine bevorzugte Nutzung des ÖPNV positiv beeinflussen. Frei werdende Straßenkapazitäten müssten genutzt

werden, um Bevorrechtigungen für den ÖPNV (z.B. Busspuren) zu schaffen oder ggf. eigene Fahrspuren für emissionsarme Fahrzeuge (z.B. mit Elektro- oder Brennstoffzellenantrieb) einzurichten. In diesem Zusammenhang ist auch die Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs, wie von der Landeshauptstadt Stuttgart vorgeschlagen, einzuordnen. Als Maßnahme ist dies bereits im Luftreinhalteplan 2005 unter M 31 erwähnt. Gemeinsam mit den Umweltverbänden und der Landeshauptstadt Stuttgart sind konkrete Maßnahmen zu entwickeln.

Nicht zu vermeidender Durchgangsverkehr durch den Talkessel bzw. das Stuttgarter Neckartal ist fernzuhalten. Insbesondere für den Verkehr auf der B14, auf der an der höchstbelasteten Messstelle „Am Neckartor“ täglich ca. 70.000 bis 90.000 Fahrzeuge fahren, sind konkrete Überlegungen anzustellen, wie ein erheblicher Teil des Kfz-Verkehrs auf den ÖPNV verlagert werden kann. Diese hohe Verkehrsbelastung ist die weit überwiegende Hauptursache für die hohen Schadstoffkonzentrationen an der Messstelle „Am Neckartor“. Besonders hoch sind die Belastungen im Berufsverkehr. Für Berufspendler, für die der ÖPNV aufgrund der regelmäßig gleichen Fahrtstrecke besonders geeignet ist, ist ein verstärkter Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV auf dieser Streckenachse zu geben. Ein weiterer Ausbau der Park+Ride-Angebote - sowohl wohnortnah als auch verkehrsgünstig - ist zu prüfen.

Das bisherige Konzept zur Verkehrsmittelwahl basiert nicht auf Verboten, sondern auf Anreizen zur freiwilligen Änderung des Verkehrsverhaltens. Die Maßnahmen müssen genau beobachtet und durch Verkehrszählungen belegt werden.

8 Literatur

- [1] Regierungspräsidium Stuttgart, Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, Fortschreibung des Aktionsplans zur Minderung der PM10- und NO₂-Belastungen, Februar 2010
- [2] MVI 2013: Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/bessere-luft-in-der-hohenheimer-strasse-durch-verlaengerung-des-parkverbots-und-tempo-40-1/>
- [3] LUBW 2011: Vermessung des Abgasemissionsverhaltens von zwei Pkw und einem Fahrzeug der Transporterklasse im realen Straßenbetrieb in Stuttgart mittels PEMS-Technologie, Abschlussbericht des TÜV Nord Mobilität GmbH und Co. KG im Auftrag der LUBW, Mai 2011, www.lubw.de/servlet/is/23231/
- [4] Scholz, Werner, et al., 2012: Mobile Abgasmessungen an Dieselfahrzeugen mit PEMS-Messtechnik im realen Straßenverkehr - Wirkung von Tempo 30 und Tempo 40 auf Hauptverkehrsstraßen auf die Fahrzeugemission, Immissionschutz 3.12
- [5] SSP Consult 2013: Tempo 40 in Hohenheimer Straße - Begleituntersuchung, Ergebnisbericht, Juli 2013
- [6] LUBW 2014: Verkehrsstärken an ausgewählten Verkehrs- und Spotmessstellen, Auswertungen 2012, Stand 12/2013, <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/238296/?shop=true>
- [7] MVI 2014: Landesinitiative Elektromobilität II: <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/nachhaltige-mobilitaet/elektromobilitaet/landesinitiative/>
- [8] Umweltbundesamt 2014: Erarbeitung einer Konzepts zur Minderung der Umweltbelastung aus NRMM (non road mobile machinery) unter Berücksichtigung aktueller Emissionsfaktoren und Emissionsverminderungsoptionen für den Bestand, UBA-Texte 24/2014, März 2014