

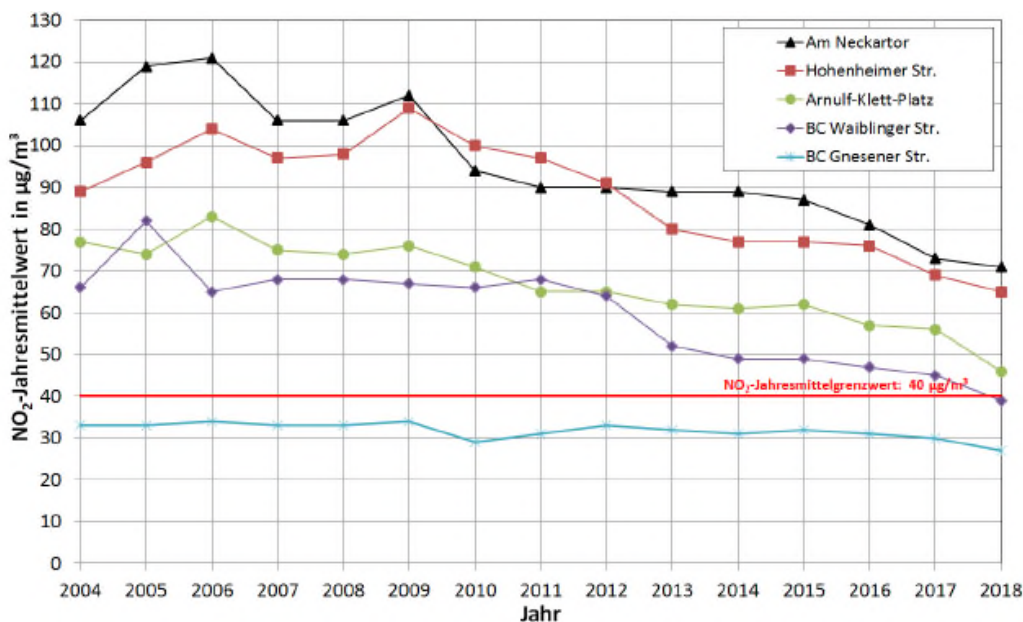
Zu Tagesordnungspunkt 4

5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart

I Sachvortrag

Der Luftreinhalteplan für die Stadt Stuttgart wurde erstmals im Jahr 2005 aufgestellt und in den Jahren 2010, 2014, 2018 und 2019 fortgeschrieben. Die Region hat zu allen Verfahren Stellungnahmen abgegeben, zuletzt zur 4. Fortschreibung mit Schreiben vom 15.08.2019 (s. **Vorlage 08/2019** für den Verkehrsausschuss am 02.10.2019). Am 16.12.2019 hat das Regierungspräsidium einen Entwurf für die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgelegt. Für die Region besteht wiederum die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die bislang zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt ergriffenen Maßnahmen haben in Verbindung u. a. mit Fortschritten in der Kfz-Technik und begleitenden Maßnahmen, wie z. B. der VVS-Tarifreform oder ÖV-Angebotsausweitungen, die Luftqualitätssituation in Stuttgart deutlich verbessert. Seit einigen Jahren werden die Grenzwerte für Feinstaub eingehalten. Beim Stickstoffdioxid (NO₂) wird der Immissionsgrenzwert in Höhe von 40 µg/m³ im Jahresmittel zwar weiterhin an fast allen verkehrsnahen Messstellen überschritten, seit ca. 2009 gehen die Werte jedoch an allen diesen Messstationen zurück. 2018 wurde an der Station Bad Cannstatt Waiblinger Str. erstmals der Grenzwert eingehalten (s. Diagramm zur Entwicklung der Jahresmittelwerte der NO₂-Konzentrationen; die Station Bad Cannstatt Gnesener Str. dient zur Erfassung der städtischen Hintergrundbelastung, bei den vier anderen Stationen handelt es sich um verkehrsnahen Messstellen).

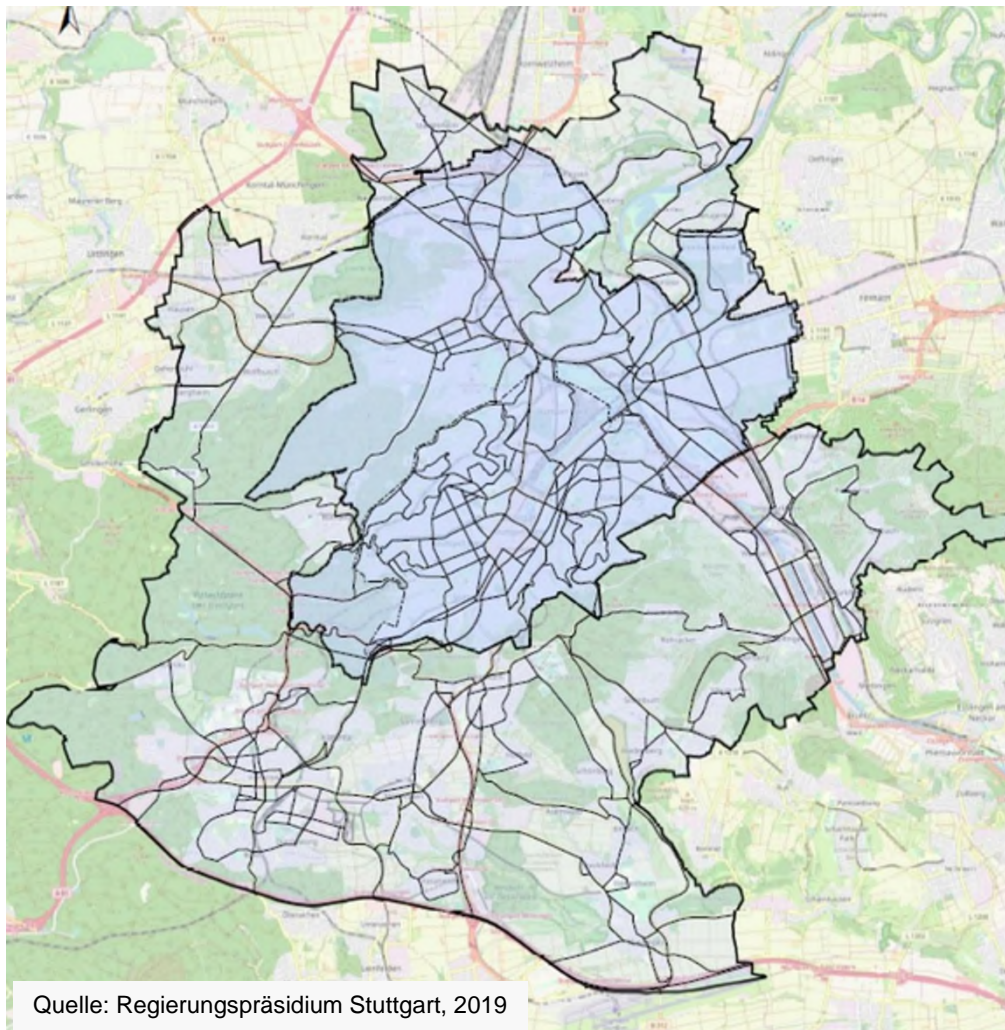


Quelle:
Regierungspräsidium
Stuttgart, 2019

Die derzeit für das Jahr 2019 vorliegenden Messwerte deuten auf weitere Verbesserungen der Luftqualität hin: der 11-Monats-Mittelwert liegt Am Neckartor bei $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$, an der Hohenheimer Straße bei $51 \mu\text{g}/\text{m}^3$, und am Arnulf-Klett-Platz bei $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

In diesen Messwerten noch nicht erfasst sind die Wirkungen der Maßnahmen aus der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, da diese erst seit der amtlichen Bekanntmachung des Planes im November 2019 ergriffen werden können. Einige Maßnahmen sind inzwischen bereits umgesetzt (z. B. weitere Luftfiltersäulen in der Hohenheimer und in der Pragstraße), andere werden sukzessive eingeführt (z. B. Tempo 40 auf einigen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet).

Angesichts der abnehmenden NO_2 -Konzentrationen, der noch nicht erfassten Wirkungen einiger Maßnahmen und der inzwischen angelaufenen Möglichkeiten zur Hardware-Nachrüstung von Diesel-Pkw äußert das Regierungspräsidium Stuttgart die Hoffnung, dass der gesetzliche NO_2 -Grenzwert im Jahr 2020 eingehalten wird. Dennoch muss der Luftreinhalteplan für die Stadt Stuttgart erneut fortgeschrieben werden, um den Anforderungen des Verwaltungsgerichts Stuttgart zu genügen, nach dessen Urteil vom 26.07.2017 in der Umweltzone Stuttgart ein ganzjähriges Verkehrsverbot für alle Diesel-Kfz unterhalb Euro 6 und für alle Kfz mit Ottomotoren unterhalb Euro 3 in Betracht zu ziehen ist. Der Entwurf zur 5. Fortschreibung enthält daher eine optionale Maßnahme, von der mangels Erforderlichkeit abgesehen wird, wenn die Entwicklung der Immissionssituation im April 2020 die Prognose zulässt, dass die Einhaltung des Grenzwerts für 2020 gewährleistet ist. Bei der Maßnahme handelt es sich um ein optionales zonales Verkehrsverbot für Kfz mit Dieselmotor unterhalb Euro 6 ab 01.07.2020 in einer verkleinerten Umweltzone bestehend aus dem Stuttgarter Talkessel und den Stadtgebieten Feuerbach, Zuffenhausen und Bad Cannstatt (**s Abbildung**).



Quelle: Regierungspräsidium Stuttgart, 2019

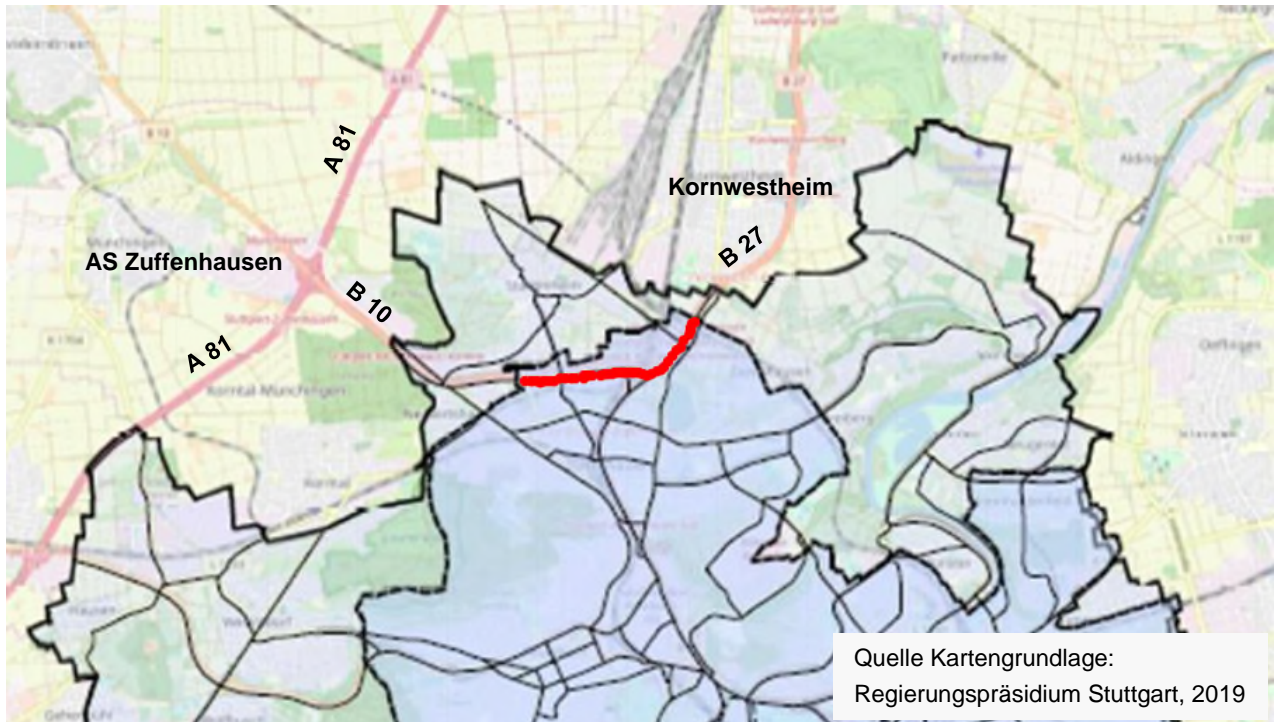
Für das zonale Verkehrsverbot sind zahlreiche Ausnahmen vorgesehen. Diese betreffen u. a. Kfz mit Hardwarenachrüstung und Kfz mit Softwareupdate zur NO₂-Emissionsminderung (Ausnahme für 2 Jahre). Zudem sind bestimmte Fahrtzwecke durch eine Ausnahmekonzeption vom Verbot ausgenommen. Auch Fahrten mit Diesel-Pkw unterhalb Euro 6 mit grüner Plakette von Personen, die Ihren Wohnsitz außerhalb der Gemarkung der Landeshauptstadt haben, auf dem direkten Weg zur und von der nächstgelegenen P+R-Anlage sind ausgenommen.

Eine Wirkungsuntersuchung zeigte, dass ein zonales Verkehrsverbot für Diesel-Kfz unterhalb Euro 6 gegenüber dem Nullfall 2020 eine Absenkung der NO₂-Immission auf den Strecken im Talkessel mit prognostizierten Grenzwertüberschreitungen im Bereich von 7 bis 8 µg/m³ erreicht. Nach Einschätzung des Regierungspräsidiums Stuttgart kann damit in Kombination mit den Maßnahmen der 4. Fortschreibung im Jahr 2020 im gesamten Stadtgebiet der Immissionsgrenzwert für NO₂ im Jahresmittel sicher eingehalten werden.

II Regionalplanerische Beurteilung

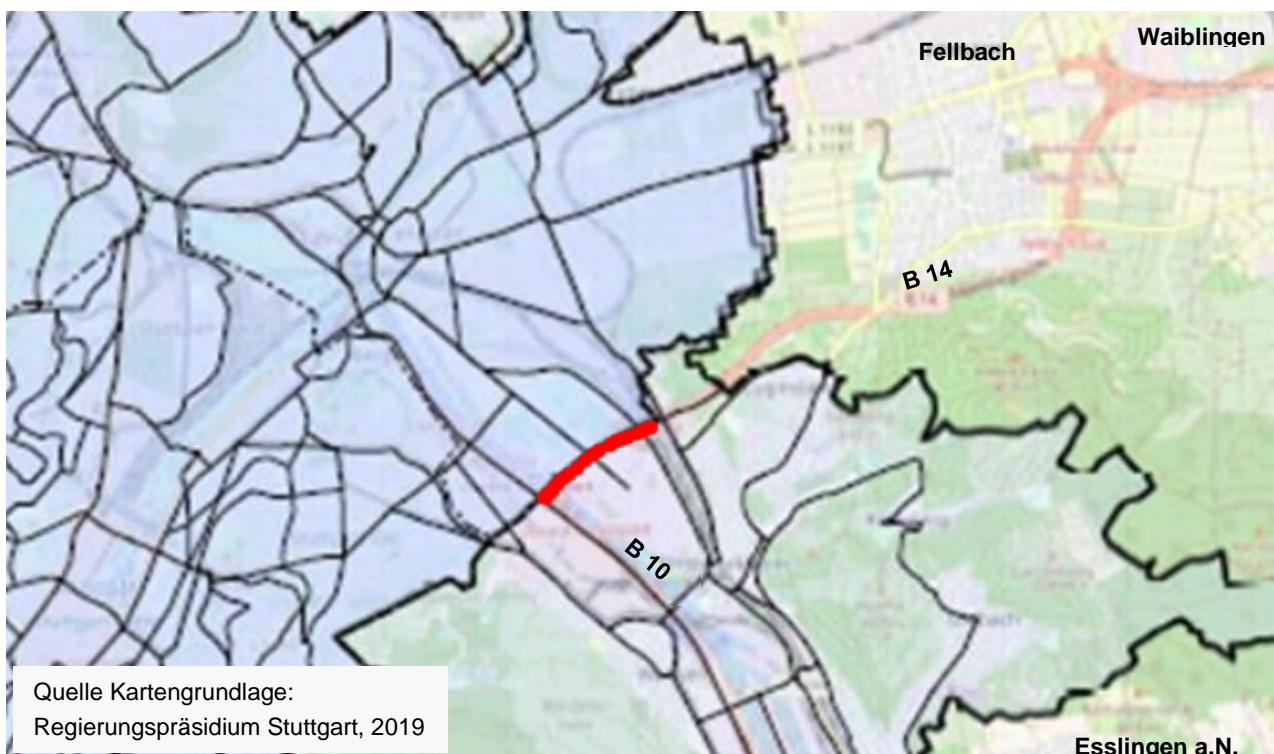
Es ist anzuerkennen, dass das im Entwurf zur 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes enthaltene zonale Verkehrsverbot sich nicht auf die gesamte Markung der Landeshauptstadt erstreckt und auf eine kleinere Umweltzone beschränkt wurde und zudem nur als optionale Maßnahme im Bedarfsfall bei Nichteinhaltung des gesetzlichen NO₂-Grenzwertes in Kraft gesetzt werden soll. Dennoch sind Verkehrsverbote im Kern einer Region aus regional-planerischer Sicht kritisch zu sehen, da sie u. a. die Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen im Oberzentrum verschlechtern und neue Umwegigkeiten nach sich ziehen. Als Beispiel kann die Anbindung des Rems-Murr-Kreises an das Autobahnnetz angeführt werden, die sich für die vom Verkehrsverbot betroffenen Verkehrsteilnehmer auf einigen Relationen verschlechtert (z. B. Fellbach – Leonberg). Die entstehenden Umwege führen zu einem erhöhten Verkehrsaufwand und ggfs. zu Mehrbelastungen in anderen Ortsdurchfahrten. Daher sollte die vorgesehene Maßnahme zugunsten der optimalen Erreichbarkeit des Oberzentrums sowie zur Vermeidung von Umwegen und Verkehrsaufwand nur so kurz wie nötig angeordnet werden. Hinweise auf eine Aufhebung des Verkehrsverbotes bei Einhaltung der Grenzwerte sind im Entwurf jedoch nicht enthalten.


Der Straßenzug B 10 – B 27 (zw. der Anschlussstelle Zuffenhausen der A 81 und Kornwestheim, **s. folgende Abbildung**) verläuft durch den Nordwesten der kleinen Umweltzone. Folglich sind einige Verkehrsrelationen vom Verkehrsverbot betroffen, die keinen kausalen Zusammenhang mit den Grenzwertüberschreitungen in der Landeshauptstadt aufweisen dürften. Hier sind z. B. die Relationen von Kornwestheim, Aldingen und Pattonville in Richtung A 81 Süd, B 10 West, Ditzingen und Leonberg sowie die jeweiligen Gegenrichtungen zu nennen. Infolge des Verkehrsverbotes werden die betroffenen Verkehrsteilnehmer zu größeren Umwegen gezwungen werden, ohne dass sich dies positiv auf die NO₂-Konzentrationen an den Messstellen in Stuttgart auswirken dürfte. Für einige der genannten Relationen führen mögliche Alternativrouten durch die Stadt Ludwigsburg über die Anschlussstelle Ludwigsburg-Süd der A 81. Aufgrund der in Ludwigsburg bereits bestehenden Luftreinhalteproblematik sollten Verkehrsverlagerungen dorthin vermieden werden. Es wird vorgeschlagen, die Verkehrsbeziehungen über den Straßenzug B 10 – B 27 vom Verkehrsverbot auszunehmen, indem die Abgrenzung der kleinen Umweltzone entsprechend angepasst wird.



 Vom Verkehrsverbot betroffener Abschnitt der Verbindung B 10 – B 27

Eine ähnliche Problematik ist im Bereich des Knotens B 10 / B 14 im Neckartal zu sehen (**s. folgende Abbildung**). Die B 14 verläuft hier im Bereich Daimler AG Zentrale / Neckarquerung ggfs. durch die kleine Umweltzone (dies ist auf der im Entwurf zum Luftreinhalteplan enthaltenen Karte infolge des Maßstabes nicht genau erkennbar). Die Relation B 14 / Remstal – B 10 Neckartal / Esslingen sollte nicht vom Verkehrsverbot betroffen sein, da sonst mit Ausweichfahrten über den Schurwald gerechnet werden muss. Es wird eine Anpassung der Darstellung angeregt.



 Ggfs. vom Verkehrsverbot betroffener Abschnitt der Verbindung B 14 – B 10

III Beschlussvorschlag

Die Regionalplanerische Beurteilung wird dem Regierungspräsidium Stuttgart als Stellungnahme übermittelt.