

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 1

Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart

I Sachvortrag

I.1 Verfahrensablauf und -stand

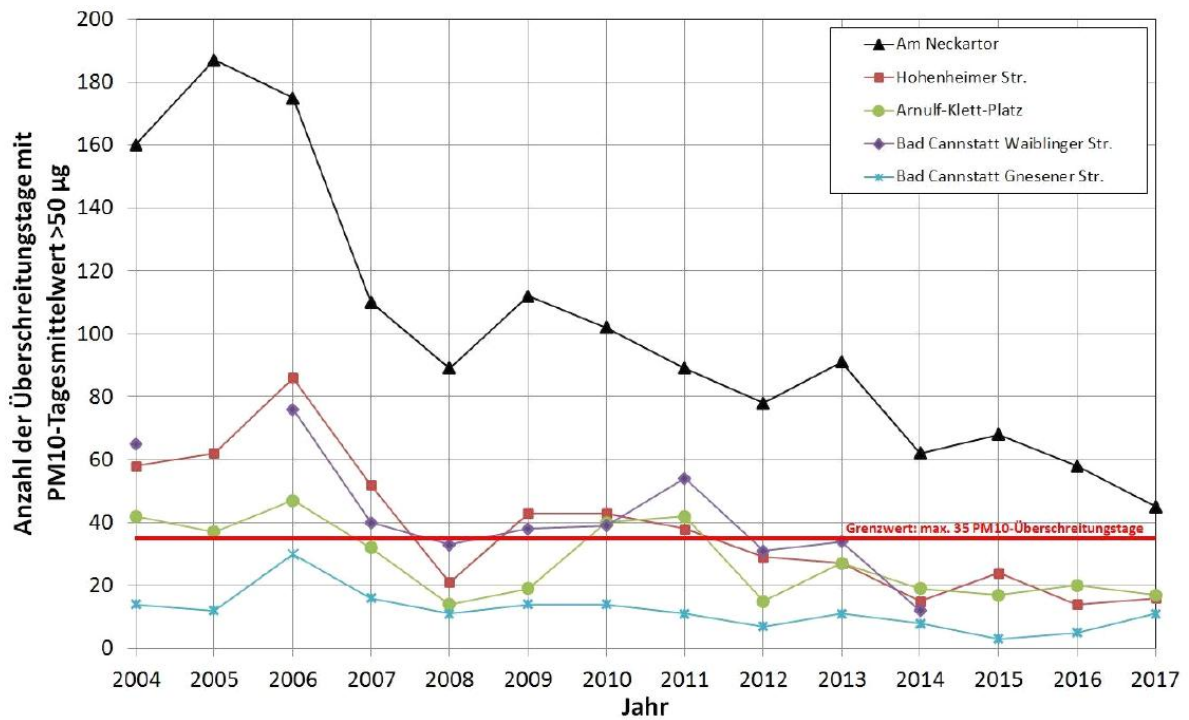
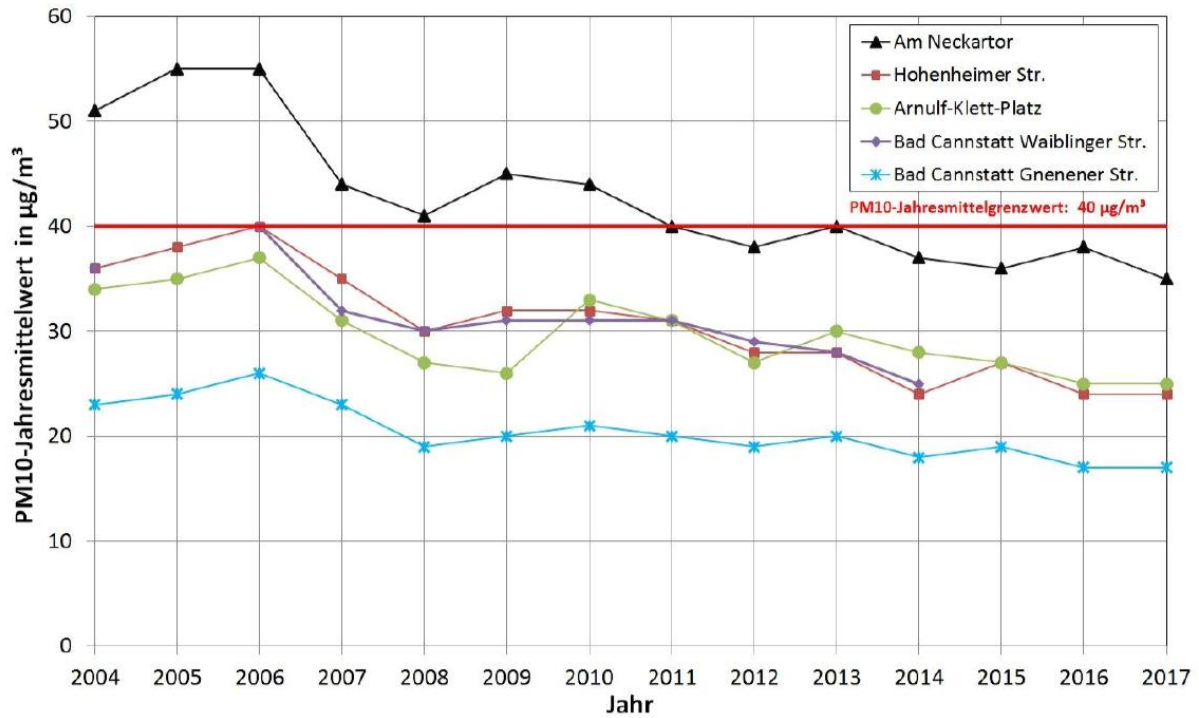
Für die Landeshauptstadt Stuttgart wurde erstmals im Jahr 2005 ein Luftreinhalteplan aufgestellt. Dieser wurde in den Jahren 2010 und 2014 fortgeschrieben. Derzeit wird ein drittes Fortschreibungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde im Jahr 2017 ein Fortschreibungsentwurf vorgelegt. Vor diesem Hintergrund hat sich die Regionalversammlung in der Sitzung am 5.4.2017 (s. **Vorlage 55/2017**) mit den grundsätzlichen Handlungsoptionen der Region in der Luftreinhaltung befasst. Die Stellungnahme der Region zum damaligen Entwurf hat der Verkehrsausschuss in der Sitzung am 5.7.2017 (s. **Vorlage 215/2017**) beschlossen. Die dem Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 7.7.2017 übermittelte Stellungnahme ist in der **Anlage 1** zur Information dargestellt.

Im Nachgang zur Beteiligung im Jahr 2017 wurde in mehreren Gerichtsverfahren (VG Stuttgart, BVerwG Leipzig) festgestellt, dass Verkehrsverbote unter bestimmten Voraussetzungen auch über die Regelungen der 35. BImSchV hinaus zulässig sind. Das hat zu einer Überarbeitung des Fortschreibungsentwurfes mit einer Veränderung der Hauptmaßnahmen geführt. Dies erzwingt eine erneute förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung, in deren Rahmen die Region bis zum 12.10.2018 eine Stellungnahme zum neuen Entwurf einreichen kann.

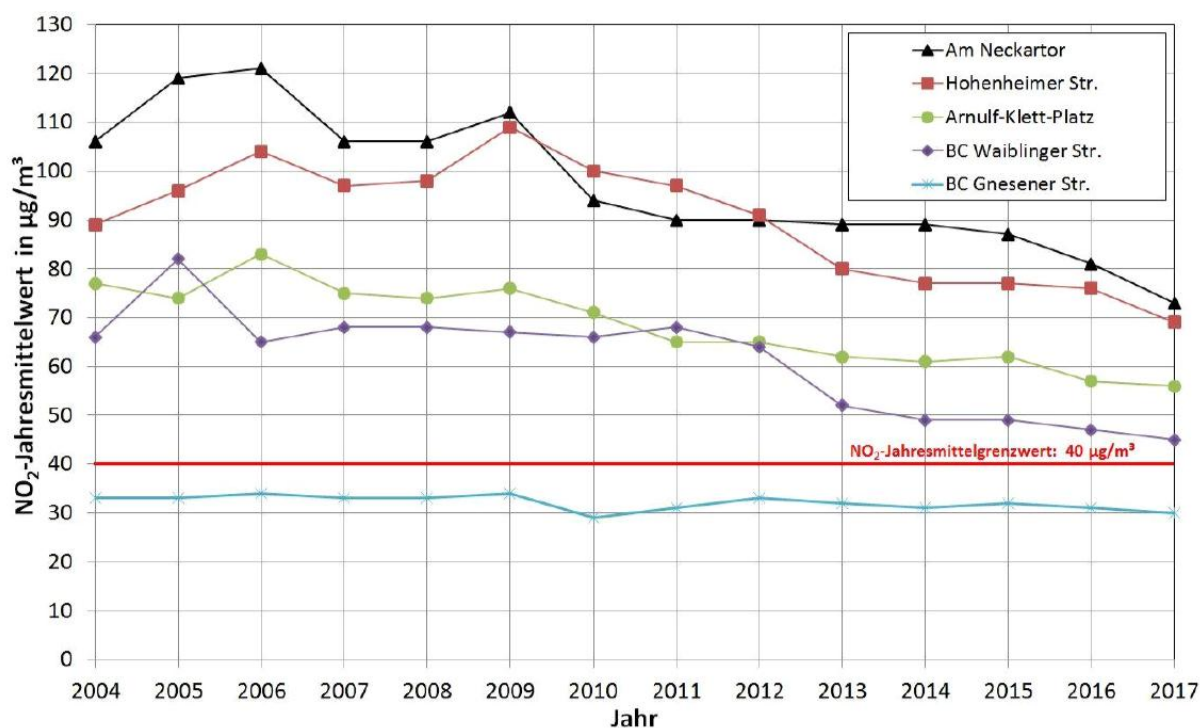
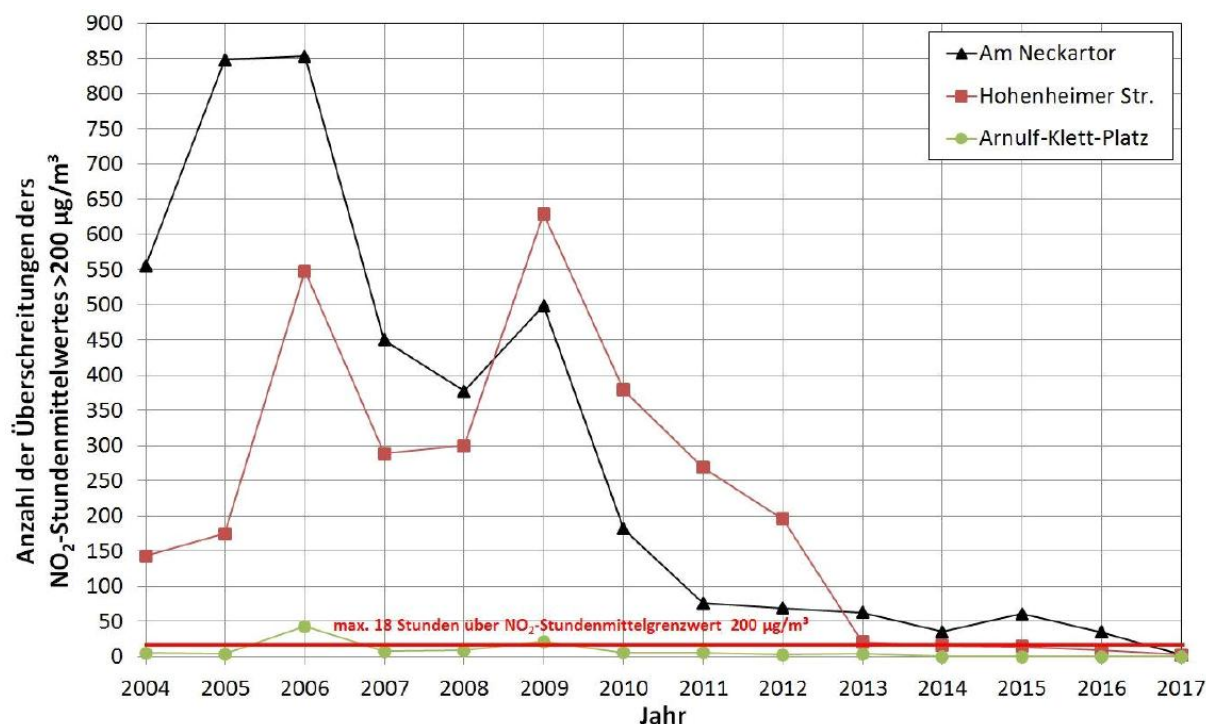
I.2 Entwicklung der Immissionssituation in Stuttgart

Die folgenden Abbildungen geben die Entwicklungen der Feinstaub (PM10-) bzw. Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen an verschiedenen Standorten im Stuttgarter Stadtgebiet wieder. Die Messstation in der Gne-sener Straße in Bad Cannstatt ist repräsentativ für das städtische Hintergrundniveau, die anderen Stationen zeigen die Immissionsbelastungen an verkehrsnahen Standorten auf. Zudem sind die jeweils einzu-haltenden Grenzwerte dargestellt.

Die PM10-Messungen (Feinstaub) belegen einen abnehmenden Trend sowohl bei den Jahresmittelwerten als auch bei den Überschreitungstagen des PM10-Tagesmittelgrenzwertes (50 µg/m³). Der Jahresmit-telwert wird bereits bei allen Messstationen seit dem Jahr 2011 eingehalten, eine Überschreitung des Ta-gesmittelgrenzwertes liegt nur noch in geringem Umfang (41 statt 35 Tage) an der Messstation Am Neckartor vor, bei weiterhin deutlich rückläufigen Immissionswerten.



Angesichts der PM10-Messungen kann davon ausgegangen werden, dass beim Feinstaub die Grenzwerte relativ zeitnah an allen Messstationen eingehalten werden können. Demgegenüber zeigen die NO_2 -Messungen noch umfangreichere Überschreitungen der NO_2 -Grenzwerte an den verkehrsnahen Standorten auf. Zwar ist auch bei den NO_2 -Werten eine deutlich rückläufige Entwicklung erkennbar und der Stundenmittelgrenzwert kann auch Am Neckartor fast eingehalten werden (noch 3 Überschreitungsstunden statt 853 wie im Jahr 2006), aber der NO_2 -Jahresmittelgrenzwert wird noch an allen vier verkehrsnahen Messstationen nennenswert überschritten.



Insgesamt weist die Luftqualitätssituation in Stuttgart somit einen deutlichen Trend zu abnehmenden PM10- und NO₂-Belastungen auf. Die noch bestehenden Grenzwertüberschreitungen von NO₂ treten nur im Nahbereich von Straßenabschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen auf.

I.3 Maßnahmen des Fortschreibungsentwurfes

Grundlage des Luftreinhalteplanentwurfes ist neben einem gemeinsamen politischen Konzept des Landes und der Landeshauptstadt für die Luftreinhaltung sowie einem Gesamtwirkungsgutachten zur Untersuchung der in Betracht kommenden Luftreinhaltemaßnahmen auch ein Maßnahmenpaket der Landesregierung, auf das sich der Koalitionsausschuss und die Landesregierung am 11.07.2018 geeinigt haben.

Das Maßnahmenkapitel des vorliegenden Luftreinhalteplanentwurfes ist untergliedert in

- a) Bereits umgesetzte oder in der Umsetzung befindliche Maßnahmen
- b) Geplante Maßnahmen
- c) Untersuchung weiterer Maßnahmen
- d) Untersuchte und abgelehnte Maßnahmen

Während es sich bei den Maßnahmen im Abschnitt a) um bereits bzw. demnächst realisierte Vorhaben handelt (u. a. Ausbau ÖV-Angebot, Ausbau Rad- und Fußverkehr, Ausbau P+R-Angebot durch Reservierung des Parkhauses Österfeld für P+R-Kunden, Förderung Elektromobilität, Parkraummanagement, Geschwindigkeitsreduzierungen, Straßenreinigungskonzept, Ausbau IVLZ etc.), sind für eine regionalplanerische Einschätzung des Entwurfes vor allem die Maßnahmen der anderen Abschnitte von Bedeutung. Diese sind nachfolgend dargestellt. Dabei sind die Planinhalte in kursiver Schrift wiedergegeben und die jeweilige regionalplanerische Beurteilung in Normalschrift.

I.3.1 Geplante Maßnahmen

M1 Einführung eines ganzjährigen Verkehrsverbotes in der Umweltzone Stuttgart

- *Ab dem 01.01.2019 gilt ein ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Kfz mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V.*
- *Sollte im Juli 2019 absehbar sein, dass der Jahresmittelgrenzwert zum Jahresende nicht im Sinne der betreffenden Öffnungsklausel des BVerwG in Sicht ist, wird eine weitere Planfortschreibung erfolgen (das BVerwG hat mit Urteil vom 27.02.2018 festgestellt, dass Fahrverbote grundsätzlich rechtlich möglich und geboten sind, wobei der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz eine zeitliche Abstufung verlangt und zonale Fahrverbote für Diesel Euro 5 / V nicht vor dem 1.9.2019 eingeführt werden dürfen).*
- *Auf das laut Urteil des BVerwG ebenfalls mögliche Fahrverbot Kfz mit Ottomotoren der Abgasnormen unter Euro 3 / III wird unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit verzichtet, da keine signifikante Wirkung am Neckartor bzw. im Talkessel zu erwarten ist.*
- *Die Umsetzung erfolgt über die in der StVO bereits enthaltenen Verkehrszeichen Umweltzone bzw. Ende der Umweltzone sowie mehrere Zusatzzeichen für die vom Fahrverbot ausgenommenen Fahrzeuge und Verkehre (Benziner / Gas mit grüner Plakette und Diesel ab Euro 5 / V, Elektrofahrzeuge sowie Lieferverkehr mit grüner Plakette). Eine spätere Umstellung auf eine Umweltzone mit Plakettenzusatzzeichen ist im Planentwurf vorgesehen, falls der Bundesgesetzgeber die 35. BImSchV um eine weitere Stufe der Kennzeichnungsmöglichkeit ergänzt („blaue Plakette“).*
- *Das Verbot bezieht sich auf die Umweltzone Stuttgart. Die bisherige Umgrenzung (Stadtgebiet Stuttgart) bleibt bestehen.*
- *Es sind umfangreiche Ausnahmen von den Fahrverboten für bestimmte Fahrzeuge und Fahrtzwecke vorgesehen.*

Regionalplanerische Beurteilung:

Gegenüber dem Entwurf aus dem Jahr 2017 wird das Fahrverbot nun um ein Jahr früher eingeführt. Allerdings beschränkt sich die frühere Einführung auf Kfz mit Dieselmotoren bis zur Abgasnorm Euro 4 / IV. Diesel höherer Stufen können gemäß Urteil des BVerwG frühestens ab 1.9.2019 von Fahrverboten betroffen sein. Zudem setzt die modifizierte Maßnahme entgegen dem früheren Entwurf nicht mehr die Einführung einer „blauen Plakette“ voraus. Insofern betreffen die Änderungen insbesondere die zeitlichen Abläufe bei der Einführung und die Umsetzung des Fahrverbotes.

Fahrverbote im Kern einer Region sind u. a. im Hinblick auf die anzustrebende Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen im Oberzentrum und auf die neu entstehenden Umwegigkeiten aus regionalplanerischer Sicht kritisch zu sehen. In der Region Stuttgart ist hier beispielhaft die Anbindung des Rems-Murr-Kreises an das Autobahnnetz zu nennen, die sich für vom Fahrverbot betroffene Kfz deutlich verschlechtert, wodurch Umwege entstehen und sich für viele Verkehrsteilnehmer der Verkehrsaufwand erhöht. Insofern sollten die vorgesehenen Fahrverbote mit dem Ziel der optimalen Erreichbarkeit des Oberzentrums sowie der Vermeidung von Umwegen und Verkehrsaufwand so kurz wie nötig angeordnet werden. Hinweise auf die Aufhebung des Fahrverbotes bei Einhaltung der Grenzwerte fehlen jedoch im Entwurf.

Da die noch bestehenden Grenzwertüberschreitungen von NO₂ nur im Nahbereich hoch belasteter Straßenabschnitte auftreten und die städtische Hintergrundbelastung die Grenzwerte deutlich unterschreitet, ist es mit Blick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zudem fraglich, welche Beiträge ein Fahrverbot in den Stuttgarter Vororten zur Grenzwerteinhaltung an den hoch belasteten Straßen in der Innenstadt leisten kann. Insofern erscheint es zur Vermeidung von Klagen zur Feststellung der Verhältnismäßigkeit zweckmäßig, die Sinnhaftigkeit der Einbeziehung des gesamten Stadtgebietes in die Umweltzone zu hinterfragen und eine Reduzierung der räumlichen Ausdehnung anzustreben.

M2 Auf der B14 in Stuttgart zwischen dem „Wulle-Steg“ an der Willy-Brandt-Straße und der Kreuzung Am Neckartor wird ab Anfang 2019 eine Fahrspur stadtauswärts zu einem Sonderfahrstreifen für den Busverkehr umgewidmet

- *Die Maßnahme soll die bereits in Umsetzung befindliche Busspur auf der B14 / Cannstatter Str. ergänzen und ebenfalls vom Schnellbus X1 (Wilhelmsplatz in Bad Cannstatt - Innenstadt, ab Oktober 2018) genutzt werden. Die Busspur soll stadtauswärts auf dem rechten Fahrstreifen eingerichtet werden. Sollten die Untersuchungen ergeben, dass eine Busspur Am Neckartor eine geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Luftschadstoffe darstellt und keine unzulässigen bzw. unzumutbaren Veränderungen an anderen Stellen verursacht (z. B. Staubbildung, Beeinträchtigung anderer ÖV-Linien, Verlagerungsverkehre), so wird die Busspur Am Neckartor angeordnet.*
- *Da eine Spur stadtauswärts für den sonstigen Kfz-Verkehr gesperrt wird, wird ganzjährig eine deutliche Verkehrsreduktion erwartet, die eine deutliche Immissionsminderung sowohl bei NO₂ als auch bei PM10 bewirken kann. Voraussetzung ist, dass die Effekte der Verkehrsreduktion nicht durch erhöhte Staubbildungen und Störungen im Innenstadtbereich des heute weitgehend verflüssigten Verkehrs Am Neckartor kompensiert werden.*
- *Die Einführung der Busspur steht unter dem Vorbehalt, dass laufende gutachterliche Untersuchungen ihre immissionschutzrechtliche Zulässigkeit belegen (Immissionsreduzierung, Beachtung des Verschlechterungsverbots). Die Wirkung der Busspur wird kurzfristig, spätestens aber drei Monate nach ihrer Einführung evaluiert und auf dieser Basis über die Weiterführung der Maßnahme entschieden.*

Regionalplanerische Beurteilung:

Es handelt sich um eine neue Maßnahme, die im früheren Entwurf noch nicht enthalten war. Eine fundierte Beurteilung setzt mikroskalige Verkehrsuntersuchungen unter Berücksichtigung der Verkehrsabläufe im IV und ÖV sowie der tageszeitlichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens voraus. Diese liegen noch nicht vor. Insofern entzieht sich die Maßnahme derzeit einer Beurteilung. Eine Umsetzung sollte erst erfolgen, wenn eine Beurteilung erfolgen kann und nachgewiesen wurde, dass weder immissionsseitig noch im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Stadtzentrums Nachteile entstehen.

M3 Die SSB AG baut ihr Angebot im Bereich der Stadtbahnen (neue Linien, Taktung, Verlängerung der Traktion auf Doppelzüge) weiter aus

- Neueinrichtung der Stadtbahnlinie U16 Giebel – Fellbach (HVZ: 10-Min-Takt) ab 2019

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Maßnahme war bereits im früheren Entwurf enthalten.

M4 Als Vorlaufbetrieb für den Ausbau der Haltestellen der Linie U1 für den 80-m-Zug-Betrieb wird die SSB AG zusammen mit der Landeshauptstadt zw. Bad Cannstatt und der Innenstadt im Okt. 2018 eine zusätzliche Schnellbuslinie (Betriebszeit 06:00 – 20:30 Uhr) zur frühzeitigen Kapazitätserweiterung auf dieser hochbelasteten und bedeutsamen Nahverkehrsachse einrichten

- Schnellbuslinie als Parallelverkehr zur Stadtbahn führt zu einem zusätzlichen und attraktiven Angebot mit mehreren, zielnahen Halten im Innenstadtbereich Stuttgarts und einer Schnellverbindung zwischen der Innenstadt und Bad Cannstatt.
- Um die Attraktivität und Pünktlichkeit der Linie zu gewährleisten, sind zahlreiche begleitende bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen vorgesehen. Kernelement ist die Einrichtung einer Busspur auf der linken Fahrspur der stadtauswärts führenden Cannstatter Straße (B14) zwischen den Knoten B14 / Villastraße und B14 / Heilmannstraße. Dieser Sonderfahrstreifen kann im Richtungswechselbetrieb befahren werden. Geplant ist, dass der Schnellbus morgens stadtein- und nachmittags stadtauswärts am Verkehr vorbei geleitet wird. Bei Unfällen und anderen relevanten Ereignissen kann die Freigabe der Richtung über die IVLZ dynamisch geschaltet werden.

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Maßnahme war bereits im früheren Entwurf enthalten.

M5 Die SSB AG wird im Dezember 2018 die erste stadtgebietsüberschreitende Schnellbuslinie (Linie X2) in Betrieb nehmen

- Ab Dezember 2018 wird eine neue Schnellbuslinie X2 zwischen Leonberg und Stuttgart-Stadtmitte verkehren. Es ist von Montag bis Freitag zwischen 06:00 und 20:30 Uhr ein 30-Minuten-Takt vorgesehen. Das Land übernimmt für die ersten 2 Jahre die Kosten für Betrieb und Fahrzeugvorhaltung abzüglich der Mehrerlöse. Es werden moderne Hybridbusse eingesetzt.
- Mit dieser Linie sollen rasch Erfahrungen zur Wirkung von Schnellbuslinien aus dem Umland in die Landeshauptstadt gesammelt werden. Die neuen Schnellbusse sollen dabei auf bestimmten, stark nachgefragten Relationen die S-Bahn entlasten und auf Relationen mit hohem IV-Anteil durch attraktive Beförderungszeiten die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV verändern.
- Es wurden weitere Schnellbusverbindungen identifiziert, die sukzessive in den nächsten Jahren umgesetzt werden könnten. Das Land stellt weitere Mittel in Höhe von 65 Mio. Euro zur Förderung dieser Schnellbuslinien (bis zu 10 weitere) zur Verfügung.

Regionalplanerische Beurteilung:

Es handelt sich um eine neue Maßnahme, mit der der ÖV in der Region Stuttgart gestärkt und eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖV erreicht werden kann. Die Maßnahme ist zwischen Land und SSB AG abgestimmt. Eine Verbindung Leonberg – Stuttgart entspricht nicht den im ÖPNV-Pakt definierten Merkmalen der regionalen Expressbuslinien (z. B. tangential und die Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen, die nicht parallel zu bestehenden S-Bahn-Linien geführt werden). Um für Fahrgäste innerhalb des Verbundgebietes eine einfache Unterscheidung von Schnellbusangeboten und den im ÖPNV-Pakt definierten Expressbuslinien zu ermöglichen, sollte bei der Bezeichnung nicht die Expressbuslinien vorzubehaltende Linienbezeichnung mit einem X verwendet werden.

M6 Testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße Anfang 2019

- Auf der Wagenburgstraße wird zwischen der Ostend- und der Schwarenbergstraße testweise für einen Zeitraum von 3 Monaten ein Sonderfahrstreifen für den Busverkehr eingerichtet. Verläuft der Versuch positiv, wird er um einen Sonderfahrstreifen stadtauswärts ergänzt.
- Ziel ist die größere Zuverlässigkeit des Systems und damit eine höhere Attraktivität der Linie 40. Es wird eine Verkürzung der Fahrzeit bis zu 9 Min bzw. um 75% in der Hauptverkehrszeit erwartet.

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Wagenburgstraße ist nicht Bestandteil des regionalbedeutsamen Straßennetzes. Die Wirkungen dieser Maßnahme können ohne Testbetrieb oder eine mikroskalige Untersuchung der Verkehrsabläufe nicht beurteilt werden.

M7 Das Land unterstützt die SSB AG bei der Ersatzbeschaffung ihrer Busse im Stadtgebiet von Stuttgart, die nicht der Norm Euro VI entsprechen, sodass sukzessive unter ökologischen Gesichtspunkten die neueste und beste verfügbare Abgasreinigungstechnik bzw. alternative Antriebstechnik eingesetzt werden kann

- Durch eine weitere Modernisierung der Busflotte können weitere Immissionsminderungen im Stuttgarter Talkessel erreicht werden.

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Maßnahme war in ähnlicher Form bereits im früheren Entwurf enthalten.

M8 Der Verband Region Stuttgart wird den Viertelstundentakt bei der S-Bahn Stuttgart stufenweise bis 2020 weiter ausbauen und damit das Angebot nochmals erheblich verdichten

- Ein ganztägiger Viertelstundentakt wird bei der S-Bahn in der heutigen Systematik eingeführt. 10 neue Fahrzeuge erhöhen zudem die Platzkapazitäten im bestehenden Verkehrsangebot.
- Kurzfristig werden, wie im ÖPNV-Pakt vereinbart, alle Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs und zur Erhöhung der Pünktlichkeit ergriffen (z. B. Zugbildung, Fahrgaststeuerung, Fahrgastwechsel, Zugabfertigung, neue Justierung des Fahrplans). Eine Untersuchung zur Modernisierung des Signalsystems ist beauftragt.

Regionalplanerische Beurteilung:

Es handelt sich um eine modifizierte Maßnahme (im bisherigen Entwurf waren sukzessive Taktverdichtungen auf bestimmten Strecken des S-Bahnnetzes angesprochen). Die Inhalte stehen mit den Überlegungen der Region und der Beschlusslage in Einklang.

M9 Das Land erhöht die Zahl der Zugverbindungen im SPNV bis 2021 um 37 % von 415 Zügen auf 567 Züge von / nach Stuttgart Hbf und richtet dabei drei neue Metropolexpresslinien ein

- Das Verkehrsnetz reicht analog den Pendlerströmen über die S-Bahn-Endpunkte hinaus bis in die benachbarten Ober- bzw. Mittelzentren (Stuttgart-Horb und Stuttgart-Schwäbisch Hall ab Dezember 2017, Stuttgart-Aalen und Stuttgart-Pforzheim ab Juni 2019, Stuttgart-Heilbronn und Stuttgart-Geislingen ab Dezember 2019 und Stuttgart-Tübingen ab Juni 2020).
- Es entstehen Durchmesserlinien durch Stuttgart. Dies ist spätestens ab Inbetriebnahme von Stuttgart 21 vorgesehen: Aalen-Tübingen, Aalen-Ulm, Heilbronn-Tübingen, Karlsruhe-Ulm, Pforzheim-Tübingen, Schwäbisch Hall-Horb.
- Die Züge fahren ganztägig im konsequenten 30-Minuten-Takt (5:00 – 24:00 Uhr) und mit ausreichenden Kapazitäten.

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Maßnahme war bereits im früheren Entwurf enthalten.

M10 Die Landeshauptstadt setzt ihr Radverkehrskonzept weiter um und baut das Radwegenetz auf den Hauptradrouten durch Stuttgart bis zum 01.01.2020 u. a. auf den Hauptradrouten 2, 3 und 10 weiter aus. Parallel dazu folgen sukzessive weitere Ausbauten, wofür im Haushalt der Landeshauptstadt die entsprechenden Mittel bereitgestellt wurden. Zudem werden im Rahmen von Baumaßnahmen auch punktuelle Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt

- *Teilmaßnahmen sind u. a.: weiterer Ausbau des Hauptradroutennetzes und des Netzes außerhalb des Hauptradroutennetzes, Schaffung von Abstellplätzen und -einrichtungen sowie Ladevorrichtungen für private Lastenräder und Lastenpedelecs im öffentlichen Raum, sichere Abstellanlagen (z.B. Bike-Tower), Ausweitung des Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystems RegioRadStuttgart, Erweiterung städtischer Fuhrpark mit Pedelecs, Anreizsystem Jobrad.*

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Maßnahme war in ähnlicher Form bereits im früheren Entwurf enthalten.

M11 Die Fahrzeuge der Landeshauptstadt und des Landesfuhrparks werden soweit es sich um Fahrzeuge handelt, die überwiegend im Stadtgebiet Stuttgart eingesetzt werden bzw. ihren regelmäßigen Stellplatz dort haben, im Rahmen der Neubeschaffung soweit möglich auf Elektro-, hilfsweise Hybrid-, hilfsweise Erdgasbetrieb umgestellt

- *Von der Umstellung dieser Flotten auf einen emissionsarmen bzw. vollelektrischen Antrieb wird ein nicht unwichtiges Reduktionspotenzial erwartet. Die Maßnahme hat zudem Vorbildcharakter und motiviert auch private Fahrzeughalter zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen.*
- *Ferner wird die Landeshauptstadt ihre mit Verbrennungsmotoren betriebene Maschinen, Baufahrzeuge, Gerätschaften und Stromaggregate bei Neubeschaffungen durch emissionsfreie, hilfsweise emissionsarme Produkte (vorbehaltlich Marktverfügbarkeit und Verhältnismäßigkeit) ersetzen.*

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Maßnahme war bereits im früheren Entwurf enthalten.

M12 Die Landeshauptstadt wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf folgenden weiteren Steigungsstrecken im Stadtgebiet Stuttgart sukzessive ab dem 01.06.2018 auf 40 km/h reduzieren

- *Rotebühl- / Rotenwaldstraße ab Schwabstraße bis Klugestraße*
- *Tal- / Wagenburgstraße ab Wangener Straße bis Wagenburgtunnel*
- *Landhausstraße ab Wangener Straße bis Talstraße*
- *Gablenberger Hauptstraße ab Wagenburgstraße bis Neue Straße*
- *Wolframstraße ab Nordbahnhofstraße bis Heilbronner Straße*
- *Nordbahnhofstraße / Friedhofstraße ab Wolframstraße bis Heilbronner Straße*
- *Heilbronner Straße ab Arnulf-Klett-Platz bis Pragstraße*
- *Neue Weinsteige / Obere Weinsteige bis Jahnstraße*

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Maßnahme war bereits im früheren Entwurf enthalten.

1.3.2 Untersuchung weiterer Maßnahmen

Bei den Arbeiten zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden einige Maßnahmen diskutiert, die noch nicht so weit entwickelt sind, als dass sie als konkrete Maßnahmen in den Plan aufgenommen werden können. Diese werden nachfolgend, sofern regionalplanerisch relevant, auszugsweise dargestellt.

Mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen

Unter den mittel- / langfristig wirkenden Maßnahmen werden im Planentwurf insb. Infrastrukturvorhaben bei Straße und Schiene sowie Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung angesprochen. Das Land sagt die Erarbeitung einer Maßnahmen- und Umsetzungskonzeption mittel- und langfristig wirkender Infrastrukturvorhaben sowie innovativer Maßnahmen zur Einhaltung der Luftreinhalteziele zu.

Regionalplanerische Beurteilung:

Hervorzuheben ist, dass der Entwurf zum Luftreinhalteplan anerkennt, dass heute angesichts der Verkehrssituation in Stuttgart und der Region Stuttgart und der damit verbundenen Umweltfolgen ein umfangreicher Nachholbedarf beim Erhalt und beim Ausbau des Verkehrsnetzes unverkennbar ist. Im Sinne der Luftreinhaltung sollen daher vor allem jene Maßnahmen geplant und ggf. schnellstmöglich realisiert werden, die zur Entlastung des Talkessels vom Durchfahrtsverkehr führen, wozu insb. auf die Straßenbauprojekte des BVWP hingewiesen wird:

Um- und Ausbaumaßnahmen (im Bau/Baureifplanung/aktiv betriebene Planung im Raum Stuttgart)

Straße	Projektbezeichnung		Planungsstand	NKV	Kosten [Mio. €]	Bautyp Raum Stuttgart
A 8	AK Stuttgart – AS Leonberg/Ost		im Bau		37	FDE + Verflechtungsstreifen
A 81	AS LB-Nord - AS S-Zuffenhausen		VE		16	temporäre Seitenstreifenfreigabe
A81	Anschlussstelle Zuffenhausen		Baureifplanung		2	Kontenpunktumbau
B 295/B 464	Lückenschluss bei Renningen		VP		17	Kontenpunktumbau
L1115	Mundelsheim – Backnang		Aufstufung in Vorbereitung		57	Ausbau 3-streifig

BVWP-Maßnahmen (im Bau/Baureifplanung/aktiv betriebene Planung sowie Maßnahmen ohne Planung im Raum Stuttgart)

Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2030	Planungsstand	NKV	Kosten [Mio. €]	Bautyp Raum Stuttgart
B 14	Backnang-West Nellmersbach 1.BA / 2.BA	FD	Baureifplanung	6,2	147,6	Ausbau 4-streifig
A 81	AS Sindelfingen Ost - Böblingen Hulb	FD	PF		231,2	Ausbau 6-streifig
A 81	AK Stuttgart - AS Sindelfingen Ost	VB	VE	8,6	12,4	Ausbau 6-streifig
B 10	Verlegung in Enzweihingen	VB	VEG	10,0	32,1	Neubau 2-streifig
B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	VB	VE	3,4	62,7	Ausbau 4-streifig
B 10	Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	VB	VP	3,4	27,4	Ausbau 4-streifig
B 27	AS Leinfelden - Echterdingen Nord - AS Aich	VB	VP	10,0	59,6	Ausbau 6-streifig
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	VB	OP	10,0	97,6	Ausbau 8-streifig
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/ Degerloch	VB	OP	5,0	61,5	Ausbau 8-streifig
A 8	AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen	VB	OP	7,0	51,3	Ausbau 8-streifig
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	VB	OP	7,0	76,8	Ausbau 8-streifig
B 10	Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshaus	VB	OP	10	7,0	Ausbau 6-streifig
B 10	Dreieck-Stuttgart-Neckarpark - Plochinger Dreieck	VB	OP	7,1	107,4	Ausbau 6-streifig
A 81	Pleidelsheim - Ludwigsburg Nord	WB*	OP	6,8	72,90	Ausbau 8-streifig
A 81	Ludwigsburg Nord - Zuffenhausen	WB*	OP	6,8	73,80	Ausbau 8-streifig
B 29	NO-Ring Stuttgart	WB*	OP	10	209,20	Neubau 4-streifig

OP = derzeit ohne Planung

VB-E = VB mit Engpassbeseitigung

WB = Weiterer Bedarf

PF = Planfeststellungsbeschluss

VE = Vorentwurf

WB * = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

VB = Vordringlicher Bedarf

VEG = Vorentwurf genehmigt

Die Nennung der Infrastrukturvorhaben (neben den explizit aufgelisteten Straßenbauvorhaben ist u. a. auch das Zukunftskonzept Infrastruktur für die S-Bahn und den Schienenknoten Stuttgart angesprochen) ist begrüßenswert. Allerdings müssen die Ergebnisse der angekündigten Maßnahmen- und Um-

setzungskonzeption abgewartet werden. Zudem fehlt mit dem Filderaufstieg ausgerechnet ein Straßenbauvorhaben, mit dem – wie im Luftreinhalteplan angestrebt – eine umfangreiche Entlastung des Talkessels vom Durchfahrtsverkehr erreicht werden könnte.

Abriss und Neubau Auffahrtsrampe Friedrichswahl in Stuttgart-Zuffenhausen

Das bisherige Auffahrtsbauwerk zur B27 führt durch seine „ohrenförmige“ Straßenführung zu unnötiger Fahrleistung. Die Landeshauptstadt beabsichtigt den Abriss und Neubau der Auffahrtsrampe sowie mit der MEA-Brücke eine direkte Anbindung des Gewerbegebiets Feuerbach an die B10 / B27.

Regionalplanerische Beurteilung:

Diese Maßnahme entzieht sich derzeit einer regionalplanerischen Beurteilung. Ohne eine kleinräumige Untersuchung können die Vorteile durch eingesparte Fahrleistung nicht den Nachteilen durch zusätzliche Fahrten über die B 10 / B 27 infolge der kürzeren Fahrtweite gegenübergestellt und somit die Wirkungen hinsichtlich der Luftreinhaltung abgeschätzt werden. Entsprechende Untersuchungsergebnisse müssen daher abgewartet werden.

Weiterer Ausbau des ÖPNV

Über die oben bereits genannten ÖPNV-Verbesserungen enthält der Planentwurf Ausführungen zu weiteren voraussichtlichen Ausbauten des ÖPNV, die jedoch nicht als konkrete Maßnahmen in den Plan eingehen (und deren Wirkungen hinsichtlich der Schadstoffimmissionen bislang nicht geprüft wurden), sondern eher einen Ausblick auf weitere Maßnahmen zugunsten der Luftqualität darstellen. Hierbei handelt es sich u. a. um folgende Schienenverkehrsvorhaben:

- *Ausbau der Haltestellen der U1 zwischen Fellbach und Heslach und Einsatz von 80 m-Zügen*
- *U19 Verlängerung bis Mercedes-Benz-Werk*
- *Verlängerung der U13 bis Hausen in Kombination mit dem Bau eines neuen Stadtbahnbetriebshofs*
- *Direktverbindung von Plieningen in die Innenstadt über den Bau der Möhringer Kurve*
- *Einrichtung einer U17 zwischen Flughafen/Messe und Synergiepark Vaihingen*
- *Regionalhalt Stuttgart-Vaihingen*
- *Erhalt der Gäubahnstrecke für Schienenverkehr*
- *Tangentialverbindung Bad Cannstatt – Feuerbach (T-Spange)*
- *Mögliche Anbindung der Panoramabahn über Bad Cannstatt an den Hauptbahnhof und von dort weiter in den Nordwesten der Region*
- *Bau zusätzlicher Weichenverbindungen zwischen Bad Cannstatt und dem Halt Mitnachtstraße*
- *Erweiterung der S-Bahn-Station Mitnachtstraße um ein drittes Gleis*
- *Einführung von ETCS*
- *Erweiterungen des S-Bahn-Netzes (Plan enthält Hinweise auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Verlängerung nach Neuhausen sowie den Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Verlängerung von Bietigheim-Bissingen nach Vaihingen / Enz)*
- *Barrierefreier Ausbau*

Regionalplanerische Beurteilung:

Es ist nachvollziehbar, dass die Vorhaben aufgrund des in der Regel mittel- bis längerfristigen Realisierungszeitraumes nicht als konkrete Maßnahmen mit entsprechender Wirkungsabschätzung in einen Plan mit notwendigerweise kurzfristiger Betrachtung aufgenommen wurden. Im Regionalverkehrsplan sind die Maßnahmen hingegen weitestgehend dargestellt und in die Dringlichkeitskategorien eingestuft (Ausnahme: U17 Flughafen/Messe - Synergiepark Vaihingen, für die allerdings keine neuen Trassen benötigt werden).

Tarifzonenreform des VVS und BW-Tarif

Die für 2019 vorgesehene Vereinfachung der VVS-Tarifzonen und die für Ende 2018 vorgesehene Einführung des BW-Tarifs ist im Planentwurf unter den Maßnahmen aufgeführt, die nicht so weit entwickelt sind, als dass sie als konkrete Maßnahmen in den Plan aufgenommen werden könnten.

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Tarifzonenreform wurde am 10.04.2018 durch den VVS-Aufsichtsrat beschlossen und soll am 01.04.2019 umgesetzt werden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass dieses bereits sehr weit fortgeschrittene Vorhaben nicht als konkrete Maßnahme in den Plan aufgenommen wurde und seine Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl und Schadstoffimmissionssituation bei der Planentwicklung und den Maßnahmendefinitionen nicht zugrunde gelegt wurde. Aufgrund der signifikanten Verbilligung für Fahrten in und aus dem Stuttgarter Talkessel muss gerade in diesem Raum von deutlichen Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV ausgegangen werden, die bei der Entscheidung über die Notwendigkeit anderer Maßnahmen, wie z. B. Fahrverbote, unbedingt berücksichtigt werden sollten. Analoges gilt für die Einführung des BW-Tarifs.

I.3.3 Untersuchte und abgelehnte Maßnahmen

Im Rahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden einige Maßnahmen erörtert und untersucht, die vor allem wegen fehlender rechtlicher Grundlagen oder tatsächlicher Unmöglichkeiten nicht weiterverfolgt werden. Hierzu zählen (nur regionalplanerisch relevante Maßnahmen):

Nahverkehrsabgabe

Die Einführung ist derzeit rechtlich nicht möglich.

City-Maut

Die Maßnahme birgt ein großes Potenzial zur Verbesserung der Schadstoffimmissionssituation, es besteht jedoch derzeit kein gesicherter Rechtsrahmen.

Zuflussregulierung über Signalanlagen und Park + Ride-Konzeption in der Region

Durch eine Regulierung des Verkehrs im Zufluss auf die Innenstadt könnten die Verkehrsmenge und die Stausituationen im Talkessel reduziert werden. Damit verbunden sein müsste ein dichtes Netz an zusätzlichen P+R-Anlagen, die verkehrsgünstig gelegen und ausreichend dimensioniert sein müssten. Es wurde jedoch festgestellt, dass eine ampelgesteuerte Zuflussregulierung für den Innenstadtbereich von Stuttgart aller Voraussicht weitreichende Rückstau in den Großraum Stuttgart und die angrenzenden Regionen sowie Verlagerungen und Ausweichverkehre zur Folge hätte. Dies wirft die Frage der Verhältnismäßigkeit auf, so dass die Maßnahme „Zuflussregulierung“ nicht kurzfristig umsetzbar ist. Um die Rechtmäßigkeit abschließend beurteilen zu können, muss in einer gutachterlichen Untersuchung des Landes das Gesamtsystem „Großraum Stuttgart“ betrachtet werden, um die Verlagerungs- und Verkehrsbeeinträchtigungseffekte abschätzen zu können. Gefährliche Verkehrssituationen, wie z. B. Rückstau auf die Autobahn oder Verkehrsbeeinträchtigungen für Rettungsfahrzeuge und den ÖPNV, müssen dabei ebenfalls untersucht und bewertet werden. Ein solches Konzept würde den Rahmen einer einzelnen Maßnahme im Luftreinhalteplan sprengen. Es wird vonseiten des Landes als Aufgabe der Regionalverkehrsplanung gesehen und wird vom Land nicht weiterverfolgt. Darüber hinaus setzt sich das Land für eine hinreichende Erhöhung der Anzahl der P+R-Parkplätze in der Region ein.

Verkehrsverbot für Fahrzeuge mit einfach besetzten Kraftfahrzeugen bzw. für Fahrzeuge mit geraden / ungeraden Kennzeichen

Bislang gibt es keine Ermächtigungsgrundlage, die eine Bevorrechtigung für Fahrzeuge mit geraden bzw. ungeraden Kennzeichen oder auch für mehrfach besetzte Fahrzeuge ermöglicht.

Umweltstreifen

Umweltstreifen sollen – analog den weit verbreiteten „high-occupancy vehicle (HOV) lanes“ – den Verkehrsteilnehmern mit einem besonders emissionsarmen oder mehrfach besetzten Kfz Zeitvorteile gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern bringen und Anreize für Fahrgemeinschaften oder die Anschaffung emissionsarmer Kfz setzen. Aufgrund erheblicher Ausweichverkehre und wegen des nicht signifikanten Immissionsminderungspotenzials wird diese Maßnahme jedoch nicht weiterverfolgt.

Modifikationen des bestehenden Lkw-Durchfahrtsverbotes in Stuttgart

Da aufgrund von überproportionalen Pkw-Rückverlagerungen auf die von Lkw entlasteten Strecken eine zunehmende Kfz-Belastung im Stadtgebiet Stuttgart, im Talkessel und insbesondere Am Neckartor zu erwarten ist, die die Schadstoffbelastung tendenziell noch erhöht, werden die untersuchten Varianten eines modifizierten Lkw-Durchfahrtsverbots als nicht geeignet zur Verbesserung der Luftqualität in Stuttgart angesehen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Autobahnen und Bundesstraßen außerhalb des Stadtgebiets Stuttgart auf 100 km/h bzw. 80 km/h bzw. sonstigen Zulaufstraßen außerhalb der geschlossenen Bebauung Stuttgarts auf 50 km/h bzw. bei mindestens 4-streifig ausgebauten Straßen auf 60 km/h

Obwohl die Maßnahme im Gesamtwirkungsgutachten eine Minderung der gesamten Emissionen im Stadtgebiet Stuttgart bewirkt, wird sie aufgrund von signifikanten Ausweichverkehren in das nachgeordnete Verkehrsnetz innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets Stuttgarts nicht umgesetzt. Sie ist im Hinblick auf die damit verbundene Immissionsreduzierung unverhältnismäßig.

Regionalplanerische Beurteilung:

Die Gründe für den Verzicht auf die aufgeführten Maßnahmen (fehlende Rechtsgrundlage, Unverhältnismäßigkeit, nicht signifikantes Immissionsminderungspotenzial bzw. Erhöhung der Schadstoffbelastung) sind stichhaltig. Die Entscheidung, die Maßnahmen nicht weiter zu verfolgen, kann nachvollzogen werden.

Voraussichtlich wird ein Vertreter des Landes den neuen Entwurf zum Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt in der Sitzung des Verkehrsausschusses vorstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.

II Beschlussvorschlag

Dem Regierungspräsidium Stuttgart wird folgende Stellungnahme übermittelt:

Wegen der vielen Übereinstimmungen mit dem Fortschreibungsentwurf aus dem Jahr 2017 wird auf die mit Schreiben vom 7.7.2017 übermittelte Stellungnahme verwiesen. Ergänzend werden folgende Aspekte vorgebracht:

- Fahrverbote im Kern einer Region werden u. a. im Hinblick auf die anzustrebende Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen im Oberzentrum sowie auf die neu entstehenden Umwegigkeiten und die damit verbundene Erhöhung des Verkehrsaufwandes für viele Verkehrsteilnehmer kritisch gesehen. Insofern sollten die vorgesehenen Fahrverbote mit dem Ziel der optimalen Erreichbarkeit des Oberzentrums sowie der Vermeidung von Umwegen und Verkehrsaufwand nur so kurz wie unbedingt nötig angeordnet werden. Daher sollten Ausführungen zur Aufhebung des Fahrverbotes bei Einhaltung der Grenzwerte im Planentwurf ergänzt werden.
- Die noch bestehenden Grenzwertüberschreitungen von NO₂ treten nur im Nahbereich von Straßenabschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen auf, die städtische NO₂-Hintergrundbelastung unterschreitet die Grenzwerte deutlich. Somit ist es mit Blick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz fraglich, welche Beiträge ein Fahrverbot in den Stuttgarter Vororten zur Grenzwerteinhaltung an den hoch belasteten Straßen in der Innenstadt leisten kann. Zur Vermeidung von Klagen zur Feststellung der Verhältnismäßigkeit erscheint es daher zweckmäßig, die Sinnhaftigkeit der Einbeziehung des gesamten Stadtgebietes in die Umweltzone zu hinterfragen und eine Reduzierung der räumlichen Ausdehnung anzustreben.
- Zur Maßnahme M2: Eine fundierte Beurteilung eines Sonderfahrstreifens für den Busverkehr auf der B14 in Stuttgart zwischen dem „Wulle-Steg“ und der Kreuzung Am Neckartor setzt mikroskalige Verkehrsuntersuchungen unter Berücksichtigung der Verkehrsabläufe im IV und ÖV sowie der tageszeitlichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens voraus. Diese liegen noch nicht vor. Insofern entzieht sich die Maßnahme derzeit einer Beurteilung. Eine Umsetzung sollte somit erst erfolgen, wenn eine Beurteilung erfolgen kann und nachgewiesen wurde, dass weder immissionsseitig noch im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Stadtzentrums Nachteile entstehen.
- In Kapitel 5.3.1 des Planentwurfes wird vonseiten des Landes eine Maßnahmen- und Umsetzungskonzeption mittel- und langfristig wirkender Infrastrukturvorhaben sowie innovativer Maßnahmen zur Einhaltung der Luftreinhalteziele angekündigt. Dieses wird begrüßt. In der Liste der dort aufgeführten Straßenbauvorhaben fehlt allerdings mit dem Filderaufstieg ausgerechnet ein Straßenbauvorhaben, mit dem – wie im Luftreinhalteplan gefordert wird – eine umfangreiche Entlastung des Talkessels vom Durchfahrtsverkehr erreicht werden könnte. Es wird angeregt, dieses Projekt in die Erarbeitung der Maßnahmen- und Umsetzungskonzeption einzubeziehen.
- Die VVS-Tarifzonenreform wurde am 10.04.2018 durch den VVS-Aufsichtsrat beschlossen und soll am 01.04.2019 umgesetzt werden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass dieses bereits sehr weit fortgeschrittene Vorhaben nicht als konkrete Maßnahme in den Plan aufgenommen wurde und seine Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl und Schadstoffimmissionssituation bei der Planentwicklung und den Maßnahmendefinitionen nicht zugrunde gelegt wurde. Aufgrund der signifikanten Verbilligung für Fahrten in den und aus dem Stuttgarter Talkessel muss gerade in diesem Raum von deutlichen Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV ausgegangen werden, die bei der Entscheidung über die Notwendigkeit anderer Maßnahmen, wie z. B. Fahrverbote, unbedingt berücksichtigt werden sollten. Analoges gilt für die Einführung des BW-Tarifs.
- Die Maßnahmen des Planentwurfes werden erhebliche Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV in der Region Stuttgart haben und in bestimmten Bereichen eine deutliche Ausweitung des ÖPNV-Angebotes erfordern. Diese Auswirkungen und die daraus resultierenden Anforderungen an die Angebotsgestaltung sollten detailliert ermittelt und ausgewiesen werden. Zudem wird eine angemessene Unterstützung des Verbandes Region Stuttgart durch das Land bei der Finanzierung der notwendig werdenden Angebotsausweitungen bei der S-Bahn gefordert.