

Stuttgart, 28.06.2017

### 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart - Anhörung

#### Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beratung	öffentlich	30.05.2017
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beratung	öffentlich	27.06.2017
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	29.06.2017

#### Beschlussantrag

Die Verwaltung wird beauftragt, zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Vom Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird Kenntnis genommen.
2. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung wird ohne Änderung zugestimmt:
  - M8** Erhöhung S-Bahn-Taktung und neue Züge bis 2025
  - M9** Einrichtung weiterer Expressbuslinien
  - M10** Verbesserung Buszubringerverkehr zur S-Bahn
  - M11** Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropolexpresslinien
  - M12** Entwicklung und Umsetzung eines regionalen Park + Ride-Konzepts
  - M14** Erstellung Investitionsprogramm Fußverkehr
  - M16** Einführung Förderprogramme für Pflege- und Lieferdienste
  - M17** Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken
  - M19** Erhöhung Parkgebühren Stadtgebiet
  - M20** Erhöhung Gebühren der Parkhäuser des Landes Baden-Württemberg

3. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung wird zugestimmt. Es wird darum gebeten, die Hinweise, Empfehlungen und Änderungen zu berücksichtigen:
- M1** Blaue Plakette in der Umweltzone ab 1.1.2020
  - M3** SSB-Angebotserweiterung Stadtbahnen
  - M4** Einrichtung Schnellbuslinie Bad Cannstatt – Innenstadt
  - M5** Einrichtung zusätzlicher Busspuren/Bussonderstreifen im Stuttgarter Talkessel
  - M6** Alle SSB-Busse im Stuttgarter Talkessel Euro-VI oder Hybrid ab 1.1.2018
  - M7** Ersatzbeschaffung EEV-Standard-Busse der SSB
  - M13** Umsetzung Radverkehrskonzept
  - M15** Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes
  - M18** Geschwindigkeitsreduzierung Außerorts-Straßen an Feinstaubalarmtagen
4. Die folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung werden abgelehnt:
- M2a** Blaue Plakette bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018
  - M2b** „Luftreinhaltestrecken“ (Talkessel) bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018
  - M2c** „Luftreinhaltestrecken“ bei Feinstaubalarm im Bereich „Am Neckartor“ ab 1.1.2018
5. Folgende neue und zusätzliche Maßnahmen regt die Landeshauptstadt Stuttgart an, um sie in Kapitel 6.2. (Geplante Maßnahmen) der 3. Fortschreibung aufzunehmen:
- M21** Abwrackprämie für Motorroller
  - M22** City-Logistik-Konzept
  - M23** Straßenreinigungskonzept
  - M24** Heizungserneuerungsprogramm
  - M25** Abriss und Neubau Auffahrtsrampe Friedrichswahl in Stuttgart-Zuffenhausen
6. Zu folgenden Maßnahmen in Kapitel 6.3. (Untersuchung weiterer Maßnahmen) der 3. Fortschreibung gibt die Landeshauptstadt Stuttgart Hinweise, Empfehlungen und Änderungen ab bzw. regt an, neue und zusätzliche Maßnahmen in dieses Kapitel aufzunehmen:
- a) Hinweise, Empfehlungen und Änderungen
- Filderauffahrt
  - Nord-Ost-Ring
  - 6-streifiger Ausbau der B10
  - Temporeduktion auf Zubringerstraßen
  - Bussonderspuren
  - City-Logistik-Konzept
  - Eine Tarifzone für ganz Stuttgart
  - Ausbau Fernwärmeversorgung

## b) Neue Maßnahmen

- Mobilitätspunkte
- Machbarkeitsstudien
- Intensive Stadtbegrünung

## **Begründung**

### Zu 1.: Kenntnisnahme vom Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

#### **Ausgangslage und Entwicklung**

Seit Jahren arbeitet die Landeshauptstadt Stuttgart mit vielfältigen Aktivitäten daran, die Luftsituation im Stuttgarter Stadtgebiet zu verbessern. Die Erfolge dieser Anstrengungen sind sichtbar. So wird seit dem Jahr 2011 der von der Europäischen Union vorgegebene Jahresdurchschnitts-Grenzwert bei Feinstaub (PM<sub>10</sub>) von 40 µg/m<sup>3</sup> an allen Messstellen im Stadtgebiet eingehalten. Die Anzahl der Überschreitungstage liegt nur an der Messstelle Am Neckartor über den zulässigen 35 Tagen, war im Jahr 2016 mit 63 Tagen jedoch auf einem historisch niedrigen Stand. An allen anderen Messstationen werden die zulässigen Überschreitungstage eingehalten.

Beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist die Lage differenzierter zu betrachten. Vor allem die vorgegebenen Jahresdurchschnitts-Grenzwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> werden an mehreren Messstationen weiterhin zum Teil erheblich überschritten, obwohl es in den letzten Jahren Verbesserungen gegeben hat. Eine ähnliche Entwicklung ist bezüglich der zulässigen Überschreitungsstunden (maximal 18 pro Jahr) zu verzeichnen. Es sind deutliche Verbesserungen erzielt worden, so etwa an der Messstation Am Neckartor ein Rückgang von 853 Überschreitungsstunden im Jahr 2006 auf 35 Stunden im Jahr 2016. Dennoch werden die vom EU-Recht vorgegebenen Grenzwerte an der Messstation Am Neckartor noch nicht eingehalten.

Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte finden sich entsprechend des vom Land in Auftrag gegebenen Gesamtwirkungsgutachtens an rund 70 km innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen bezüglich NO<sub>2</sub> und an rund 5 km bezüglich PM<sub>10</sub>. Gemäß der Ursachenanalysen der LUBW sind wichtige Verursacher dieser hohen Schadstoffbelastung der Verkehr sowie kleinere und mittlere Feuerungsanlagen. Daher müssen neue zusätzliche Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils ergriffen werden.

Die Grenzwerte für Luftschadstoffe wurden von der Europäischen Union in der Luftqualitätsrichtlinie Fassung 2008/50/EG zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt festgelegt. Neben diesen Grenzwerten werden in der Richtlinie auch Regularien und Standards für die Überwachung der Luftqualität auf Basis von Immissionsmessungen definiert. Die EU-Luftqualitätsrichtlinie ist in Deutschland mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und insbesondere der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) „Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen“ umgesetzt worden. In Tabelle 1 sind die gesetzlichen Grenzwerte für die beiden wichtigen Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid aufgeführt.

Tabelle 1: Übersicht der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

Schadstoff	Gültig	Immissionsgrenzwert	Kenngroße
PM <sub>10</sub>	seit 1.1.2005	50 µg/m <sup>3</sup> bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr	als 24-Stunden- Mittelwert
PM <sub>10</sub>	seit 1.1.2005	40 µg/m <sup>3</sup>	als Mittelwert über ein Kalenderjahr
NO <sub>2</sub>	seit 1.1.2010	200 µg/m <sup>3</sup> bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr	als 1-Stunden- Mittelwert
NO <sub>2</sub>	seit 1.1.2010	40 µg/m <sup>3</sup>	als Mittelwert über ein Kalenderjahr

Immissionsmessungen der LUBW zeigen, dass an verschiedenen Stellen des Stadtgebiets der Grenzwert für die Feinstaubkurzzeitbelastung (Tagesmittelwert, Überschreitungstage) und der Grenzwert für die Stickstoffdioxidlangzeitbelastung (Jahresmittelwert) bzw. teilweise auch für die Kurzzeitbelastung (Stundenmittelwert) noch immer überschritten werden.

Gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 BImSchG müssen die zuständigen Behörden einen Luftreinhalteplan aufstellen, wenn ein Immissionsgrenzwert für einen Luftschadstoff zuzüglich einer für den Luftschadstoff geltenden Toleranzmarge überschritten wird. Mit einem Luftreinhalteplan soll durch geeignete Maßnahmen sicher gestellt werden, dass die Luftschadstoffbelastungen dauerhaft so verbessert werden, dass die Grenzwerte eingehalten werden bzw. der Zeitraum der Überschreitungen verringert wird. Für die Erstellung von Luftreinhalteplänen in Baden-Württemberg sind die Regierungspräsidien zuständig.

Wegen Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid im Stadtgebiet von Stuttgart wurde bereits im Jahr 2005 ein erster Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart aufgestellt, der am 1. Januar 2006 in Kraft getreten ist. Da die Maßnahmen des ersten Luftreinhalteplans nicht ausreichten, die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid im gesamten Stadtgebiet einzuhalten, wurde der Luftreinhalteplan bereits zweimal mit weiterführenden Maßnahmen fortgeschrieben (in den Jahren 2010 und 2014). Die zusätzlichen Maßnahmen führten zu einer weiteren Verbesserung der Belastungssituation in Stuttgart. Dennoch werden die Grenzwerte für die Kurzzeitbelastung bei Feinstaub und der Grenzwert für die Langzeit- und die Kurzzeitbelastung bei Stickstoffdioxid nicht überall im Stadtgebiet von Stuttgart eingehalten. Deshalb ist der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart erneut mit weitergehenden Maßnahmen fortzuschreiben. Dazu dient die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, deren Entwurf Gegenstand dieser Vorlage ist.

Die andauernde Überschreitung der Grenzwerte hat zudem zur Einleitung von zwei Vertragsverletzungsverfahren durch die Europäische Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland geführt (Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2008/2191, SG-Greffe (2014) D/17606, sowie Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2015/2073, SG-Greffe (2015) D/6868). Im Juli 2015 haben das Land und die Landeshauptstadt ein gemeinsames „Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart“ vorgelegt und dieses der EU-Kommission übermittelt. Dieses Konzept war eine wichtige Grundlage für die Erstellung des Gesamtwirkungsgutachtens und die nun im Entwurf

vorliegende 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart. Es dient gleichsam als Orientierungslinie für Land und Landeshauptstadt im Bereich der Luftreinhaltung.

Darüber hinaus ist aufgrund der Überschreitung der Stickstoffdioxidgrenzwerte seit Ende 2015 auch eine Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das Land Baden-Württemberg vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart anhängig. Beantragt wird, den für die Landeshauptstadt Stuttgart geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Stickstoffdioxidgrenzwerts ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert) enthält. Die Verhandlung in diesem Verfahren ist für den 19. Juli 2017 terminiert.

Ferner hat sich das Land im Rahmen des gerichtlichen Vergleichs mit klagenden Anwohnern des Neckartors (VG Stuttgart, AZ: 13 K 875/15) am 26. April 2016 dazu verpflichtet, ab dem 01.01.2018 an Tagen mit Feinstaubalarm mindestens eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme für das Neckartor zu ergreifen, die geeignet ist, eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens am Neckartor um ca. 20 % zu bewirken. Dies gilt für den Fall, dass die in der Klage monierten Grenzwerte im Kalenderjahr 2017 noch überschritten werden.

Der nun vorliegende Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart umfasst insgesamt 20 Einzelmaßnahmen (M1 – M20). Sie werden unter Punkt 2-6 dieser Begründung bewertet bzw. kommentiert und es werden weitere ergänzende Maßnahmen vorgeschlagen.

## **Verkehrsbeschränkungen**

Besonderes Augenmerk richtet sich auf die in dem Maßnahmenbündel enthaltenen Verkehrsbeschränkungen (M1, M2a, M2b und M2c). Wie die Landesregierung von Baden-Württemberg so verfolgt auch die Landeshauptstadt Stuttgart das Ziel, Verkehrsbeschränkungen zu vermeiden. Zum einen ist der motorisierte Individualverkehr in einer lebendigen und wirtschaftlich starken Metropole wie Stuttgart ein wichtiges Mobilitätsmittel, nicht zuletzt für Industrie, Handwerk, Handel und Dienstleistungsbranchen, aber auch für Kundinnen und Kunden sowie die Bürgerschaft allgemein. Zum anderen sind mit der Umsetzung dieser Beschränkungen eine ganze Reihe von Herausforderungen verbunden, die – je nach Ausgestaltung der Beschränkung – nicht einfach zu lösen sein werden.

Die Bedenken hinsichtlich der in den Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart aufgenommenen Verkehrsbeschränkungen sind von zahlreichen Akteuren gegenüber der Stadtverwaltung umfassend und nachdrücklich adressiert worden, so etwa bei der öffentlichen Sitzung des Unterausschusses Mobilität am 07. April 2017 von Seiten der Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart, der Handwerkskammer Region Stuttgart, der IG Metall, des Taxigewerbes oder auch der City-Initiative Stuttgart (CIS). Auch in weiteren Gesprächsrunden, z.B. mit verschiedenen Arbeitgebern der Stadt, wie auch in Zuschriften an die Stadtverwaltung sind Vorbehalte hinsichtlich der geplanten Beschränkungen artikuliert worden. Vielen der geäußerten Bedenken ist durch die Ausgestaltung der umfassenden Ausnahmekonzeption des Landes Rechnung getragen worden.

Auf der anderen Seite sind in gleichfalls vielfältiger Form von Seiten der Umweltverbände, etwa in der oben bereits genannten öffentlichen Sitzung des UA Mobilität durch den Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) sowie das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS), Vorbehalte gegenüber den geplanten Beschränkungen dahingehend geäußert worden, dass diese als nicht weitgehend genug erachtet werden, um die Grenzwerte für Luftschadstoffe tatsächlich einzuhalten.

In Kenntnis der vorgenannten Bedenken und Argumente lehnt die Landeshauptstadt Stuttgart, nach mehrheitlichem Beschluss des Gemeinderates, die im Entwurf vorgelegten Verkehrsbeschränkungen, namentlich die Maßnahmen M2a, M2b und M2c, ab.

## **Blaue Plakette**

Die seit geraumer Zeit in der Diskussion befindliche blaue Plakette würde das bisher bestehende System aus roter, gelber und grüner Plakette zur Kennzeichnung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen ergänzen. Sie wäre die Grundlage, um eine blaue Umweltzone in Städten einführen zu können. In eine solche blaue Umweltzone dürften dann – analog zur Einführung der grünen Plakette und der grünen Umweltzone vor einigen Jahren – nur noch Fahrzeuge einfahren, die die entsprechende Schadstoffnorm erfüllen und eine entsprechende Plakette an der Windschutzscheibe ihres Autos haben.

Eine blaue Plakette würden in der vom Land Baden-Württemberg in seiner Bundesratsinitiative vom Oktober 2016 vorgeschlagenen Variante folgende Fahrzeuge erhalten: Diesel-Fahrzeuge, die die derzeit höchste Schadstoffnorm Euro 6 erfüllen, Fahrzeuge mit Ottomotor („Benziner“), die Euro 3 einhalten sowie alle Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (z.B. vollelektrische Fahrzeuge).

Die rasche Einführung der blauen Plakette wäre ein wichtiger Beitrag für bessere Luft in den Städten. Leider gibt es hierzu keine Einigkeit in der für eine entsprechende Änderung der 35. Verordnung zur Durchführung des BImSchG, in der die Plakettenregelung festgelegt ist, zuständigen Bundesregierung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verweigert seine Zustimmung zu einer solchen Änderung. Diese Haltung wird von vielen Städten in der Bundesrepublik Deutschland, die ebenfalls mit erheblichen Luftbelastungen zu kämpfen haben, kritisiert.

Eine blaue Umweltzone würde nach den Planungen des vorliegenden Entwurfs zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart ab 01.01.2020 ganzjährig im gesamten Umweltzonengebiet Stuttgart eingeführt werden, da zu diesem Zeitpunkt nach der Einschätzung der planaufstellenden Behörde 80 % der in Stuttgart zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge die Anforderungen an die neue Plakette erfüllen würden. Die Umweltzone würde dann durch die entsprechende Beschilderung nach der StVO in ihrer räumlichen Abgrenzung und der zulässigen Schadstoffgruppe eindeutig gekennzeichnet werden, so wie dies heute bereits für die grüne Umweltzone der Fall ist.

Der Vorteil der blauen Plakette ist, dass sie leicht verständlich und nicht zuletzt einfach zu kontrollieren ist. Sie würde den Kommunen die Politik zur Luftreinhaltung deutlich erleichtern. Zudem setzt sie einen Anreiz zur Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen. Deshalb unterstützt die Landeshauptstadt Stuttgart die Bemühungen, etwa des Landes Baden-Württemberg, doch noch die zeitnahe Einführung der blauen Plakette zu erreichen, und befürwortet entsprechende Aktivitäten. Die konkrete Einführung einer blauen Umweltzone ist jedoch an die unter M1 angeführten Bedingungen geknüpft.

## **Nachrüstung**

Zur Vermeidung von Verkehrsbeschränkungen ist gegenwärtig die Nachrüstung von Euro-5-Diesel-Fahrzeugen in der Diskussion. Hierzu finden Gespräche zwischen der Automobilindustrie und der Landesregierung Baden-Württemberg statt. Die Landeshauptstadt Stuttgart verfolgt die Entwicklung mit großem Interesse und unterstützt grundsätzlich die Bemühungen, hier zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. Dabei gilt, dass die Nachrüstungszusagen der Industrie verbindlich und nachprüfbar sein müssen. Die erforderlichen Emissionsreduzierungen müssen auch tatsächlich erbracht

werden. Absichtserklärungen können nicht mehr akzeptiert werden. Auch muss klar sein, welche Kosten durch die Nachrüstung entstehen, wer sie trägt und in welchem zeitlichen Rahmen die Nachrüstungen erfolgen sollen.

## **Verfahrensablauf und Organisatorisches**

Die in den Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart aufgenommenen Maßnahmen hat das Regierungspräsidium Stuttgart mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg abgestimmt und mit der Landeshauptstadt Stuttgart erörtert. Eine wichtige Grundlage für die Auswahl der Maßnahmen ist ein sehr umfangreiches Gesamtwirkungsgutachten, welches auf den Internetseiten des Regierungspräsidiums abgerufen werden kann (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Seiten/aktuellemeldung.aspx?rid=127>).

Der Planentwurf wurde am 5. Mai 2017 der Öffentlichkeit vorgestellt. Vom 8. Mai 2017 bis 9. Juni 2017 lag der Planentwurf öffentlich aus. Bis Ende Juni 2017 konnte zu dem Planentwurf gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart Stellung genommen werden.

Im Rahmen dieser Auslegung äußert sich die Landeshauptstadt Stuttgart zu dem Planentwurf auf Basis des Gemeinderatsbeschlusses dieser Gemeinderatsdrucksache. Die Fraktionen und Einzelmitglieder des Gemeinderats sind über den Entwurf des Luftreinhalteplans unterrichtet.

Der vollständige Text des Entwurfs der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans kann eingesehen und heruntergeladen werden unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Seiten/aktuellemeldung.aspx?rid=133>.

### Vorbemerkung zu 2 bis 6.: Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Um einen schnellen und kursorischen Überblick über die geplanten Maßnahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet Stuttgart zu erhalten, wird in Anlage 1 zusammengefasst dargestellt, mit welchen neuen Maßnahmen die Luftschadstoffgrenzwerte bis 2020, spätestens 2021, eingehalten werden sollen. In der Kurzversion wird auf sämtliche ergänzende und beschreibende Detailpunkte verzichtet. Dies gilt auch für die Maßnahmen, die aufgrund der kommunalen Planungshoheit der Landeshauptstadt Stuttgart unter dem Vorbehalt eines Gemeinderatsbeschlusses oder z. B. bei der SSB AG unter entsprechendem Gremienvorbehalt stehen.

Mit diesem Bündel an Maßnahmen soll die direkte Belastung an Orten mit Grenzwertüberschreitungen und auch die städtische Hintergrundbelastung reduziert werden, sodass die Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet eingehalten werden. Dazu wurden die Maßnahmen und deren Emissions-, Immissions- und verkehrliche Wirkungen in einem umfassenden Gesamtwirkungsgutachten bewertet.

Neben der Beurteilung eines veränderten Modal-Splits sowie der Fahrleistungen wurden u.a. auch Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten oder in das nachgeordnete Straßennetz untersucht. Da die Maßnahmen zu unterschiedlichen Zeitpunkten realisiert werden bzw. ihre Wirksamkeit entfalten, können die tatsächlich zu erwartenden Verkehrsverlagerungen derzeit nur bedingt abgeschätzt werden. Die verkehrliche Wirkung von restriktiven Maßnahmen hängt zudem vom Befolgungsgrad ab.

## Zu 2: Maßnahmen ohne Änderungen:

### M8 Erhöhung S-Bahn-Taktung und neue Züge bis 2025

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### M9 Einrichtung weiterer Expressbuslinien

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### M10 Verbesserung Buszubringerverkehr zur S-Bahn

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### M11 Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropolexpresslinien

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### M12 Entwicklung und Umsetzung eines regionalen Park + Ride-Konzepts

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### M14 Erstellung Investitionsprogramm Fußverkehr

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

Die Beurteilung der konkreten Einzelmaßnahmen durch die beteiligten Ämter der Stadtverwaltung erfolgt im Rahmen der Detailplanungen.

### M16 Einführung Förderprogramme für Pflege- und Lieferdienste

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### M17 Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

Die Beurteilung der konkreten Einzelmaßnahmen durch die beteiligten Ämter der Stadtverwaltung erfolgt im Rahmen der Detailplanungen.



### **M19** Erhöhung Parkgebühren Stadtgebiet

Der öffentliche Parkraum in der Stuttgarter Innenstadt ist bereits weitestgehend flächendeckend bewirtschaftet. In der sogenannten „Gebührenzone City“ ist die Höchstparkdauer dabei auf eine Stunde begrenzt und mit 3,50 € pro Stunde relativ hoch bepreist. Die Gebührenhöhe und die zeitlich begrenzte Parkdauer spiegelt jedoch die Wertigkeit des öffentlichen Parkraums in zentraler Innenstadtlage wider.

In den umliegenden Bereichen der angrenzenden Stadtteile besteht eine Bewirtschaftung des Parkraums mit einer Bewohnerparkregelung mit deutlichen geringeren Parkgebühren und der Möglichkeit, z.B. auch den ganzen Tag zu parken. Spielraum für eine moderate Anhebung der Gebühren gibt es in beiden Bewirtschaftungsbereichen, wodurch sich eine Steuerungsmöglichkeit des Aufkommens an Parksuchverkehr in der Innenstadt ergeben kann.

Durch eine Erhöhung der Parkgebühren entsteht ein größerer Anreiz, auf die Verkehrsarten des Umweltverbunds, also den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr, umzusteigen. Somit kann der Stuttgarter Talkessel weiter vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf diese Verkehrsarten findet eine Reduktion der NO<sub>x</sub>- und PM10-Emissionen und -Immissionen statt.

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### **M20** Erhöhung Gebühren der Parkhäuser des Landes Baden-Württemberg

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

## Zu 3. Maßnahmen mit Hinweisen, Empfehlungen und Änderungen:

### **M1** Blaue Plakette in der Umweltzone ab 1.1.2020

Im Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist ein Umsetzungszeitpunkt zum 01.01.2020 vorgesehen, die rechtlichen Grundlagen sind noch zu schaffen. Nach der Schaffung dieser rechtlichen Grundlagen ist bis zur Ausgabe der blauen Plakette ein zeitlicher Vorlauf von mindestens zwölf Monaten erforderlich. Hintergrund sind die erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen. Neben den Vorbereitungen zur Genehmigung von Ausnahmen bei der Straßenverkehrsbehörde sind bei der Kfz-Zulassungsstelle Anpassungen der EDV-Fachverfahren sowie eine Beschaffung der Plaketten (inkl. Ausschreibung) vorzubereiten.

Bedingung für die Einführung der Blauen Plakette in der Umweltzone ist, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens 80% der in Stuttgart zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge die Kriterien der entsprechenden Plakette einhalten.

In der Ausnahmekonzeption muss für Fahrzeuge im Lieferverkehr mit geringer Laufleistung und daraus resultierender längerer Nutzungsdauer (z.B. im Handwerk durchschnittlich 8-10 Jahre) die Ausnahmefrist bis zum 31.12.2025 verlängert werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart empfiehlt hierzu in der Ausnahmekonzeption entsprechende Stufenpläne unter Berücksichtigung von Fahrleistung, Fahrzeugart und -menge festzulegen.

Vorbehaltlich obiger Anmerkungen und Empfehlungen unterstützt die Landeshauptstadt Stuttgart diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### **M3** SSB-Angebotserweiterung Stadtbahnen

Die Inbetriebnahme der Strecke der U12 durch das Europaviertel, die Durchbindung ins Neckartal mit Weiterführung nach Remseck sowie der Einsatz von langen 80m-Zügen wird die Qualität des Stadtbahnangebots deutlich erhöhen. Neben den um rund 5 Minuten kürzeren Reisezeiten vom Neckartal ins Stadtzentrum ist hier vor allem die wichtige Kapazitätserhöhung auf der Talquerlinie sowie die damit verbundene Entlastung der U14 zu nennen. Die SSB hat hierfür über 170 Mio. Euro in die Infrastruktur investiert und setzt für dieses neue Angebot 15 zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge für je 3,7 Mio. Euro ein.

Die Neueinrichtung der Stadtbahnlinie U16 Giebel – Fellbach wird helfen, die heute zwischen Fellbach und Bad Cannstatt und zwischen Bad Cannstatt und Feuerbach vorhandenen Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Für diese neue Linie werden sechs zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge für je 3,7 Mio. Euro eingesetzt.

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Zur Stärkung des ÖPNV in Stuttgart fordert die Landeshauptstadt Stuttgart die Landesregierung jedoch auf, die finanzielle Unterstützung des Landes für den Kauf zusätzlicher Stadtbahnen deutlich auszubauen. Die Landeshauptstadt Stuttgart kritisiert insbesondere, dass der Kauf zusätzlicher Stadtbahnen durch das Land nicht gefördert wird, sondern nur die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und das auch nur in einem viel zu geringen Umfang.

### **M4** Einrichtung Schnellbuslinie Bad Cannstatt – Innenstadt

Die SSB AG und die LHS erachten die Einrichtung dieser neuen Schnellbuslinie als einen sehr bedeutenden Baustein in der gesamten Luftreinhalteplanung, da hierdurch auf der wichtigen Achse Bad Cannstatt – Innenstadt kurzfristig ein sehr gutes neues Angebot sowie eine erhebliche Kapazitätssteigerung geschaffen wird. Mit der neuen Buslinie können viele Ziele in der Innenstadt direkt und auf kurzem Weg (Bus hält oberirdisch direkt am Gehweg) erreicht werden. Außerdem ergibt sich auf dieser Linie die Möglichkeit, neue Technologien der Bustechnik sowie Ansätze für eine Erhöhung der Beförderungsqualität zu erproben und zu demonstrieren.

Die Kosten für die LHS für die Einrichtung dieser Linie (Anpassung von Signalanlagen und Infrastruktur) liegen bei rund 2,0 Mio. Euro und 2,7 Mio. Euro jährlich für die SSB für den Betrieb.

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Zur Stärkung des ÖPNV in Stuttgart fordert die Landeshauptstadt Stuttgart die Landesregierung jedoch auf, die finanzielle Unterstützung des Landes für den Kauf zusätzlicher Busse deutlich auszubauen.

### **M5** Einrichtung zusätzlicher Busspuren/Bussonderstreifen im Stuttgarter Talkessel

Die SSB AG begrüßt diese Maßnahme außerordentlich, da ohne die Bereitstellung von zusätzlicher Fläche für eigene Fahrwege das Verkehrssystem Bus im heutigen dichten Stadtverkehr vielfach nicht mehr in der Lage ist, die gewünschte Beförderungsqualität hinsichtlich Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit zu erbringen. Es muss allerdings auch darauf hingewiesen werden, dass aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Stuttgarter Straßenraum eine gewünschte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs nie ganz ohne Beeinträchtigungen des Individualverkehrs zu erlangen sein wird.

Die Landeshauptstadt Stuttgart schlägt deshalb vor, unter Maßnahme M5 die folgende Textänderung vorzunehmen: Der Satz „Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.“ ist zu streichen und zu ersetzen durch „Die Interessen aller Verkehrsteilnehmer sind bestmöglich auszugleichen. Relevante Störungen der anderen Verkehrsarten sind daher möglichst zu vermeiden.“

In der Liste der geplanten Bussonderfahrstreifen in den Folgejahren (2018/2019) wird angeregt, die in Ihrer Wirkung zwischenzeitlich als geringfügig eingeschätzte Maßnahme in der Lenzhalde zu streichen. Dafür sollte ein Bussonderfahrstreifen in der Hauptstätter Straße mit 350 Metern neu aufgenommen werden. Die korrekte Länge der Maßnahme in der Wagenburgstraße beträgt 350 Meter in beiden Fahrrichtungen statt der angegebenen 55 Meter.

Die Beurteilung der konkreten Einzelmaßnahmen durch die beteiligten Ämter der Stadtverwaltung erfolgt im Rahmen der Detailplanungen. Im öffentlichen Raum stehen gerade in Stuttgart üblicherweise nur begrenzt Flächen zur Verfügung um die verschiedenen Nutzungsansprüche abzubilden. Hierbei kann es zu Zielkonflikten kommen. Diese müssen dann im Einzelfall betrachtet, analysiert und individuell gelöst werden.

Mit obigen Textänderungen unterstützt die Landeshauptstadt Stuttgart diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

#### **M6** Alle SSB-Busse im Stuttgarter Talkessel Euro-VI oder Hybrid ab 1.1.2018

Für die SSB AG ist diese Maßnahme ein bedeutender Meilenstein in der kontinuierlichen umweltfreundlichen Weiterentwicklung der SSB-Busflotte, die ohne die deutlich höher als übliche Förderung durch das Land Baden-Württemberg nicht möglich gewesen wäre.

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Zur Stärkung des ÖPNV in Stuttgart fordert die Landeshauptstadt Stuttgart die Landesregierung jedoch auf, die finanzielle Unterstützung des Landes für den Kauf zusätzlicher Busse deutlich auszubauen.

#### **M7** Ersatzbeschaffung EEV-Standard-Busse der SSB

Die SSB AG ist seit vielen Jahren bestrebt, ihre Busflotte regelmäßig mit neuen, umwelt- und klimafreundlichen Techniken zu erneuern. Dies geschieht immer auf einem sehr hohen technologischen Standard. Die SSB arbeitet hierzu intensiv in den verschiedensten Bereichen der Bustechnologie mit den Herstellerfirmen zusammen und erprobt regelmäßig im Rahmen von Forschungsprojekten die allerneuesten Technologien.

Dabei legt die SSB aber immer großen Wert darauf, dass die eingesetzten Fahrzeuge auch den Anforderungen aus dem täglichen Betrieb (u.a. Reichweite, Komfort und Klimatisierung) gerecht werden können oder sie einen echten Nutzen in der technologischen Weiterentwicklung erbringen. Reine Vorzeigeprojekte, die nicht alltagstauglich sind oder keinen Fortschritt bringen, sind nicht Sache der SSB.

Mit dieser Herangehensweise ist es gelungen, dass der Flottenanteil der teilweise oder vollständig elektrisch angetriebenen Fahrzeuge mit rund 10% bei der SSB heute einen Wert erreicht, der deutschlandweit kaum von einem anderen Verkehrsunternehmen vergleichbarer Größe erzielt werden dürfte. Diesen Weg wird die SSB wie auch in der

Vergangenheit mit der Unterstützung des Landes Baden-Württemberg weiter beschreiben.

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Zur Stärkung des ÖPNV in Stuttgart fordert die Landeshauptstadt Stuttgart die Landesregierung jedoch auf, die finanzielle Unterstützung des Landes für den Kauf zusätzlicher Busse deutlich auszubauen.

### **M13** Umsetzung Radverkehrskonzept

Die Beurteilung der konkreten Einzelmaßnahmen durch die beteiligten Ämter der Stadtverwaltung erfolgt im Rahmen der Detailplanungen. Im öffentlichen Raum stehen gerade in Stuttgart üblicherweise nur begrenzt Flächen zur Verfügung um die verschiedenen Nutzungsansprüche abzubilden. Hierbei kann es zu Zielkonflikten kommen. Diese müssen dann im Einzelfall betrachtet, analysiert und individuell gelöst werden.

Die Landeshauptstadt Stuttgart schlägt deshalb vor, unter Maßnahme M13 die folgende Textänderung vorzunehmen: Der Satz „Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.“ ist zu streichen und zu ersetzen durch „Die Interessen aller Verkehrsteilnehmer sind bestmöglich auszugleichen. Relevante Störungen der anderen Verkehrsarten sind daher möglichst zu vermeiden.“

Die Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt zudem die Förderung des Radverkehrs deutlich auszubauen, und zwar schrittweise auf das Niveau, das der Nationale Radverkehrsplan vorsieht (Vorbehalt Gemeinderatsbeschluss). Das zur Umsetzung der Sachmittel benötigte Personal wird unbefristet beschäftigt bzw. eingestellt.

Vorbehaltlich obiger Anmerkungen und mit obigen Textänderungen unterstützt die Landeshauptstadt Stuttgart diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### **M15** Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes

Die Landeshauptstadt Stuttgart sieht in der Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge eine große Chance die Luftqualität zu verbessern. Bereits im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ hat die Elektromobilität und insbesondere die stadtteigene Mobilität eine große Bedeutung. Mit der Schaffung des „Fonds emissionsarmes Fahren“ im Rahmen des Doppelhaushalts 2016/2017 wurde bereits die Grundlagen für die schrittweise Umstellung des städtischen Fuhrparks geschaffen. Die Umstellung soll auch in den kommenden Jahren weiter vorangetrieben werden.

Im Fuhrpark der AWS befinden sich derzeit rund 300 PKW und rund 275 LKW zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sowie diverse Sonderfahrzeuge. Unter diesen Fahrzeugen sind bisher 18 Gas-Fahrzeuge, 7 Plug-In-Hybride und 11 vollelektrische PKW. Hinzu kommen 17 E-Roller, 25 Pedelecs und 3 E-Lastenräder. Die Ausschreibung für weitere vollelektrische 44 Fahrzeuge wurde im Januar 2017 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Im Mai 2017 ist der Zuschlag für die Beschaffung durch den Gemeinderat erfolgt.

Die Landeshauptstadt Stuttgart begrüßt daher diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans und schlägt vor, die Maßnahme noch weiter zu ergänzen und dies in die Fortschreibung des LRP aufzunehmen. So plant die Landeshauptstadt Stuttgart sämtliche mit Verbrennungsmotoren betriebene Fahrzeuge, Maschinen, Baufahrzeuge, Gerätschaften und Stromaggregate bei Neu-

beschaffungen durch emissionsfreie, hilfsweise emissionsarme Produkte (vorbehaltlich Marktverfügbarkeit und Verhältnismäßigkeit) zu ersetzen.

Darüber hinaus wird die Umstellung des Fuhrparks des Landes Baden-Württemberg von der Landeshauptstadt Stuttgart im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans unterstützt.

### **M18** Geschwindigkeitsreduzierung Außerorts-Straßen an Feinstaubalarmtagen

Eine Geschwindigkeitsreduzierung an Außerorts-Straßen nur an Tagen des Feinstaubalarms wird als nicht praktikabel eingestuft. Neben dem Aufwand für die Klappvorgänge der entsprechenden Schilder oder einem erheblichen finanziellen Aufwand für Beschaffung und Errichtung dynamische Schilder, müssten die vorhandenen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auf den relevanten Strecken erneuert werden. Die vorhandene Anlagentechnik lässt ein automatisiertes Umschalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht zu. Bezüglich möglicher dynamischer Schilder ist hinzuzufügen, dass diese aufgrund der langen Kabelwege für Strom und Datenübertragung unverhältnismäßig teuer und sehr zeitintensiv in der Umsetzung sind.

Desweiteren indizieren die Verkehrsuntersuchungen zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, dass Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz nicht auszuschließen sind. Eventuell erforderliche, kompensatorische Maßnahmen auf Ausweichrouten würden bei einer Umsetzung der Maßnahme nur an Feinstaubalarm-Tagen ebenfalls nur an diesen Tagen gelten. Den Verkehrsteilnehmern wäre diese Vielzahl von Regelungsinhalten nur sehr schwer mehr zu vermitteln.

Daher ist die nachdrückliche Empfehlung der Landeshauptstadt Stuttgart, diese Maßnahme für den gesamten Zeitraum der „Feinstaub-Periode“, also vom 15. Oktober bis 15. April umzusetzen. In Einzelfällen kann eine dauerhafte Temporeduzierung sinnvoll sein.

Diejenigen Strecken, an denen gemäß der Verkehrsuntersuchungen zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Verkehrsverlagerungen nicht auszuschließen sind, wären zunächst als Pilotprojekt umzusetzen. Mit Hilfe von Verkehrserhebungen wären die tatsächlichen Verkehrsverlagerungen zu erheben und ggf. kompensatorische Maßnahmen auf den Verlagerungsstrecken zu prüfen. Hiervon wären z.B. die Bereiche Weilimdorf, Zuffenhausen, Neckarvororte sowie der Filderbereich betroffen.

Strecken, an denen eine Geschwindigkeitsreduzierung – mangels Alternativstrecken – nicht zu Verkehrsverlagerungen führt, können ohne Pilotphase beschildert werden.

Vorbehaltlich obiger Anmerkungen und Empfehlungen unterstützt die Landeshauptstadt Stuttgart diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### **Zu 4. Abgelehnte Maßnahmen:**

Die Landeshauptstadt Stuttgart lehnt, nach mehrheitlichem Beschluss des Gemeinderates, die Maßnahmen **M2a, M2b und M2c** ab. Gemäß den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Gesamtwirkungsgutachtens sind erhebliche Verkehrsverlagerungen zu erkennen. Nach Auffassung der Landeshauptstadt Stuttgart sind die Maßnahmen unverhältnismäßig, nicht umsetzbar und kaum kontrollierbar.

### **M2a** Blaue Plakette bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018

Gemäß der Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Gesamtwirkungsgutachtens sind Verkehrsverlagerungen u.a. in den Bereichen Mühlhausen, Bad Cannstatt, Weilimdorf, Zuffenhausen, Hedelfingen und Sillenbuch zu erwarten.

Mit Bezug auf die Anmerkungen zur Maßnahme M1, insbesondere den zeitlichen Vorlauf für die Ausgabe der blauen Plakette, stellt die Landeshauptstadt Stuttgart fest, dass ein Umsetzungszeitpunkt zum 01.01.2018 unrealistisch ist.

Aufgrund obiger Anmerkungen lehnt die Landeshauptstadt Stuttgart diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ab.

Sollte die Maßnahme trotz der ablehnenden Stellungnahme der Landeshauptstadt in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, so wird empfohlen, diese wie bei Maßnahme M2b auf den Talkessel zu begrenzen und damit die Streckenabschnitte in Stuttgart-Feuerbach sowie Stuttgart-Zuffenhausen entfallen zu lassen.

### **M2b** „Luftreinhaltestrecken“ (Talkessel) bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018

Gemäß der Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Gesamtwirkungsgutachtens sind Verkehrsverlagerungen u.a. in den Bereichen Weilimdorf, Hedelfingen, Sillenbuch, Feuerbach, Stuttgart-Nord, Bad Cannstatt zu erwarten.

Aufgrund obiger Anmerkungen und lehnt die Landeshauptstadt Stuttgart diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ab.

Sollte die Maßnahme trotz der ablehnenden Stellungnahme der Landeshauptstadt in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, so ist der tatsächliche Umfang der Verkehrsverlagerungen – wie im Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bereits dargestellt – zu evaluieren. Kompensatorische Maßnahmen sind zu prüfen und umzusetzen.

Im Bezug auf die Ausnahmekonzeption wird zudem empfohlen, Fahrten zu Kfz-Werkstätten für Reparatur- und „Wartungs“-Zwecke zu gestatten und diese „Wartungszwecke“ auch explizit in die Konzeption aufzunehmen.

### **M2c** „Luftreinhaltestrecken“ bei Feinstaubalarm im Bereich „Am Neckartor“ ab 1.1.2018

Die Landeshauptstadt Stuttgart weist bei dieser Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans darauf hin, dass in den Verkehrsuntersuchungen des Luftreinhalteplans mit der Maßnahme erhebliche Verkehrsverlagerungen auf den unmittelbaren Alternativrouten z.B. im Bereich Pragstraße, Heilbronner Straße, Stresemannstraße, Rosensteinstraße sowie auf Streckenzügen in Stuttgart-Ost und Mitte angezeigt werden. Darüber hinaus sind in weiten Teilen Stuttgarts wie z.B. Sillenbuch, Hedelfingen und Bad Cannstatt weitere, wenn auch geringere Verkehrsverlagerungen indiziert. Die Kleinräumigkeit der Luftreinhaltestrecken wirkt sich im Wesentlichen auf eine veränderte Routenwahl und in geringerem Umfang auf eine veränderte Verkehrsmittelwahl aus.

Zudem ist die mit den Strecken im Bereich Neckartor verbundene Beschilderung durch eine hohe Schilderdichte und -komplexität auf engem Raum geprägt.

Treten Verkehrsverlagerungen in dem dargestellten Umfang im Bereich Stuttgart-Nord, Ost und Mitte ein, könnten diese kaum durch kompensatorische Maßnahmen abgemildert werden. Verkehrsstörungen im Kfz-Verkehr und in Folge im ÖPNV sowie

Verkehrsverlagerungen vom Hauptverkehrsstraßennetz in das Netz der Tempo 30-Zonen wären die Folge.

Vor dem geschilderten Hintergrund hält die Landeshauptstadt die Maßnahme für unverhältnismäßig und lehnt daher diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ab.

Sollte die Maßnahme trotz der ablehnenden Stellungnahme der Landeshauptstadt in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, erwartet die Landeshauptstadt Stuttgart vom Regierungspräsidium die explizite Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Maßnahme insgesamt und die Bestätigung derselben gegenüber der LHS. Zudem erwartet die Landeshauptstadt Stuttgart vom Regierungspräsidium die explizite Überprüfung der Rechtmäßigkeit der vorgesehenen Beschilderung und die Bestätigung derselben gegenüber der LHS.

Auf die Notwendigkeit und Bedeutung eines umfassenden Monitorings wird erneut verwiesen.

#### Zu 5. Ergänzung neuer Maßnahmen (Kapitel 6.2. LRP):

Folgende neue bzw. Änderungen an bestehenden Maßnahmen schlägt die Landeshauptstadt Stuttgart zur Aufnahme in die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vor. Diese sollen in Kapitel 6.2. (Geplante Maßnahmen) aufgenommen werden.

#### **M21** Abwrackprämie für Motorroller

Die Landeshauptstadt Stuttgart entwickelt Vorschläge für ein Förderprogramm mit einer Abwrackprämie für Motorroller (insbesondere Zweitakter). Sie berücksichtigt dabei die Ergebnisse, die andere Städte mit solch einer Maßnahme erzielt haben. Die Umsetzung dieses Förderprogramms ist vorbehaltlich Gemeinderatsbeschluss.

#### **M22** City-Logistik-Konzept

Das bisher im Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthaltene Kapitel 6.3.6. (City-Logistik-Konzept) wird zu einer Maßnahme in Kapitel 6.2. gemacht und wie folgt gefasst:

Um die emissionsarme und perspektivisch emissionsfreie Belieferung der Stuttgarter Innenstadt mit Handelsgütern voranzutreiben, wird die Landeshauptstadt Stuttgart in Fortsetzung ihrer bereits bestehenden Aktivitäten und in Abstimmung mit den beteiligten Partnern wie z.B. der IHK Region Stuttgart, aus den vorhandenen Untersuchungen und Modellversuchen ein entsprechendes Konzept entwickeln und die rasche Umsetzung unterstützen.

#### **M23** Straßenreinigungskonzept

Vorbehaltlich der finalen Auswertungen des Pilotprojekts Straßenreinigung im Juli 2017 beabsichtigt die Landeshauptstadt Stuttgart die zukünftige dauerhafte und räumlich ausgeweitete Umsetzung der Nassstraßenreinigung.

## M24 Heizungserneuerungsprogramm

Die Landeshauptstadt Stuttgart initiiert ein kommunales Förderprogramm zum Austausch von Öl- und Festbrennstoffheizungen gegen Gasbrennwert- oder Fernwärmeheizungsanlagen bzw. Heizungsanlagen regenerativer Energie wie Geothermie, solarer Energie oder Luftwärmepumpen. Hierzu wird die Verwaltung in der zweiten Jahreshälfte 2017 dem Gemeinderat entsprechende Richtlinien zur Beschlussfassung vorlegen.

## M25 Abriss und Neubau Auffahrtsrampe Friedrichswahl in Stuttgart-Zuffenhausen

Das bisherige Auffahrtsbauwerk zur B27 in Stuttgart-Zuffenhausen führt durch seine „ohrenförmige“ Straßenführung zu unnötig gefahrenen Kilometern Fahrleistung. Die Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt den Abriss und Neubau der Auffahrtsrampe.

### Zu 6. Ergänzung weiterer neuer Maßnahmen (Kapitel 6.3. LRP):

- a) *Zu im Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in Kapitel 6.3. (Untersuchung weiterer Maßnahmen) enthaltenen Maßnahmen gibt die Landeshauptstadt Stuttgart folgende Hinweise, Empfehlungen und Änderungen ab:*

### Zu Kap. 6.3.1. LRP: Mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität

Mit Beschluss vom 30. Mai 2017 (vgl. GRDRs. 407/2017) hat die Landeshauptstadt Stuttgart zum Entwurf des Regionalverkehrsplans des Verbands Region Stuttgart Stellung genommen, so auch unter anderem zu den Vorhaben Nord-Ost-Ring und Filderauffahrt. Die dort getroffenen Feststellungen gelten auch für die Haltung der Landeshauptstadt Stuttgart gegenüber dem Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

#### Filderauffahrt:

Von den alternativ dargestellten Varianten wäre diejenige mit langem Tunnel zu bevorzugen. Die Entlastungswirkung in der Innenstadt wird positiv bewertet, es entstehen auch bessere Optionen für das Verkehrsmanagement. Es ergeben sich dann aber auch Notwendigkeiten des Ausbaus der weiterführenden Strecken nach Süden (B 27, Körschtalbrücke) und nach Norden (B14, Kappelbergtunnel). Der Ausbau des Dreiecks B10/B14 zu einem Vollanschluss bedeutet einen massiven Eingriff in das Neckartal. Es muss aufgezeigt werden, mit welchen Möglichkeiten die erforderlichen Bauwerke in die Umgebung eingepasst werden können.

#### Nord-Ost-Ring:

Der Bau des Nord-Ost-Rings wird abgelehnt. Die aktuelle Beschlusslage der Landeshauptstadt Stuttgart ist die Ablehnung der Neckarbrücke als Einstieg in die Planung des Nord-Ost-Rings (23.10.2009). Auch im VEK 2030 wird auf die ökologischen Nachteile dieser Planung hingewiesen. Positiv beurteilt die Landeshauptstadt Stuttgart den Ausbau der L1115 von Backnang nach Mundelsheim. Dieser Ausbau stellt die bessere Alternative einer Nord-Ost-Umfahrung Stuttgarts dar.



### 6-streifiger Ausbau der B10:

Dass der 6-streifige Ausbau der B10 im Stuttgarter Neckartal als positiver Beitrag zur Luftreinhaltung in Stuttgart angesehen wird, lehnt die Landeshauptstadt Stuttgart vehement ab. Die Landeshauptstadt Stuttgart verweist auch hier auf ihre o.g. Stellungnahme zum Entwurf des Regionalverkehrsplans, die bereits beinhaltet, dass eine weitere Zunahme des Durchfahrverkehrs im Zuge der B10 durch Stuttgart vermieden werden muss. Eine Kapazitätserhöhung für die Einfahrt nach Stuttgart aus Richtung Esslingen wird deshalb abgelehnt.

### Temporeduktion auf Zubringerstraßen:

Das Land Baden-Württemberg wird gebeten, auch auf den Zubringerstraßen in der Region, z.B. der B10 und der B14, die Wirkungen und die Umsetzbarkeit von Temporeduktionen zu prüfen.

### Zu Kap. 6.3.2. LRP: Bussonderspuren:

Die Landeshauptstadt Stuttgart schlägt vor, die folgende Textänderung vorzunehmen: Der Satz „Bei der Umsetzung ist zu beachten, dass die Maßnahmen nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen dürfen.“ ist zu streichen und zu ersetzen durch „Die Interessen aller Verkehrsteilnehmer sind bestmöglich auszugleichen. Relevante Störungen der anderen Verkehrsarten sind daher möglichst zu vermeiden.“

### Zu Kap. 6.3.6. LRP: City-Logistik-Konzept:

Als Maßnahme in Kapitel 6.2. verschoben (siehe oben).

### Zu Kap. 6.3.7.1.b LRP: Eine Tarifzone für ganz Stuttgart:

Die Landeshauptstadt Stuttgart fordert in diesem Zusammenhang die Landesregierung auf, die von ihr bisher für das Feinstaubticket zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel von 6 Mio. Euro für eine solche Tarifreform zur Verfügung zu stellen. Dies wäre ein wirklich nachhaltiger Beitrag für eine bessere Luft in Stuttgart. Die Beteiligung des Landes an dem für den Herbst für ein halbes Jahr geplanten deutlich vergünstigten Tagesticket für ganz Stuttgart ist ein erstes Signal in diese Richtung und wird von der Landeshauptstadt begrüßt.

### Zu Kap. 6.3.8. LRP: Ausbau der Fernwärmeversorgung:

Der Ausbau der Fernwärme in Stuttgart wird seitens der Landeshauptstadt Stuttgart als Beitrag für eine bessere Luft gesehen. Deshalb bittet sie das Land Baden-Württemberg als Anteilseigner der EnBW, den angestrebten Ausbau politisch stärker zu unterstützen.

b) *Folgende weitere neue Maßnahmen schlägt die Landeshauptstadt Stuttgart zur Aufnahme in die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vor. Diese sollen in Kapitel 6.3. (Untersuchung weiterer Maßnahmen) aufgenommen werden.*

#### (6.3.9) Mobilitätspunkte

Für den Ausbau zu Mobilitätspunkten identifiziert die Landeshauptstadt Stuttgart wichtige Knotenpunkte und definiert für diese Merkmale. Offenkundig ist, dass bei einem solchen Punkt mehrere Mobilitätsarten vorhanden sein müssen. Die Stadt wird ein entsprechendes übergreifendes Konzept für solche wichtigen Knotenpunkte entwickeln.

#### (6.3.10) Machbarkeitsstudien

Die Auswirkungen verschiedener in der Diskussion befindlicher baulicher Vorhaben (Ostheimer Tunnel, Zero-Emission-Tunnel sowie Seilbahn) sollen zeitnah in Rahmen von Machbarkeitsstudien untersucht werden (vg. GR Drs 393/2017). Dabei wird auch überprüft, ob diese Vorhaben einen positiven Beitrag zur Luftreinhaltung leisten.

#### (6.3.11) Intensive Stadtbegrünung

Die Stadtverwaltung plant die Fortsetzung des Anfang 2016 begonnenen 1000-Bäume - Programms vorbehaltlich eines entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses. Für eine Qualitätsverbesserung in den bestehenden städtischen Grünanlagen sollen zusätzliche Mittel im Haushalt zur Verfügung gestellt werden (vgl. 98/2017 und 237/2017; Vorbehalt Gemeinderatsbeschluss).

Die Stadtverwaltung plant zudem die Erhöhung des Förderprogramms „Mehr Grün in der Stadt“ mit dem Ziel, mehr Dächer und Fassaden zu begrünen und mehr Höfe zu entsiegeln. Auch hier gilt der Vorbehalt eines Gemeinderatsbeschlusses.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die erforderlichen Ressourcenbedarfe können erst nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans konkretisiert werden.

Für die von der Stadt zu finanzierenden Maßnahmen und Stellenbedarfe sind im Laufe der Haushalts- und Stellenplanberatungen 2018/2019 und künftiger Haushalte und Stellenpläne durch Einzelbeschlüsse entsprechende Ressourcen zu beantragen. Dies gilt entsprechend für die Wirtschaftsplanung der SSB und die zugehörigen Beschlüsse des SSB-Aufsichtsrates.

Im Übrigen ist hinsichtlich der Finanzierung von Maßnahmen aus der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart mit dem Land Baden-Württemberg zu klären, inwieweit eine maßgebliche Beteiligung des Landes Baden-Württemberg rechtlich und sachlich geboten ist.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

Keine.

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Keine.

Fritz Kuhn

Anlagen

1. Kurzfassung der geplanten Maßnahmen (Auszug Entwurf 3. Fortschreibung)

**Kurzfassung der geplanten Maßnahmen** (Auszug Entwurf 3. Fortschreibung)  
(siehe Entwurf der 3. Fortschreibung des LRP Stuttgart, S. 45-48)

**M1 Blaue Plakette in der Umweltzone ab 1.1.2020**

Ab dem 01.01.2020 gilt ein ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen der Stufe 5 gemäß der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV) (Blaue Plakette), vorausgesetzt die 35. BImSchV ist bis zu diesem Zeitpunkt so verändert, dass sie mindestens eine weitere Stufe (5) der Kennzeichnungsmöglichkeit enthält.

**M2a Blaue Plakette bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018**

Vorausgesetzt die 35. BImSchV wird noch im Jahr 2017 durch die Kennzeichnungsmöglichkeit mit einer Blauen Plakette erweitert, gilt ab 01.01.2018 an Tagen mit Feinstaubalarm ein Verkehrsverbot für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen mit „Blauer Plakette“ für ein Gebiet auf allen Straßenzügen innerhalb des Stuttgarter Talkessels, auf allen Streckenabschnitten in Stuttgart-Feuerbach und auf einzelnen Streckenabschnitten in Stuttgart-Zuffenhausen.

**M2b „Luftreinhaltestrecken“ (Talkessel) bei Feinstaubalarm ab 1.1.2018**

Sollte die 35. BImSchV bis zum 01.01.2018 noch nicht in der o.a. Art zur Verfügung stehen, wird ab 01.01.2018 auf einzelnen bestimmten Straßenabschnitten im Stadtgebiet von Stuttgart an Tagen mit Feinstaubalarm ein Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge (Zeichen 251 StVO) in Kombination mit dem von der obersten Straßenverkehrsbehörde noch zu schaffenden Zusatzzeichen „nur Diesel bis einschließlich Euro 5 / V“ und dem vorhandenen Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ angeordnet.

**M2c „Luftreinhaltestrecken“ bei Feinstaubalarm im Bereich „Am Neckartor“ ab 1.1.2018**

Sollte die unter **M2b** dargestellte Maßnahme aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht ergreifbar sein, wird ab 01.01.2018 zur Erfüllung des gerichtlichen Vergleichs auf im einzelnen festgelegten Streckenabschnitten der B14 (Cannstatter Straße, Am Neckartor), der Neckarstraße, der Tal- / Wagenburgstraße und der Landhausstraße im Stuttgarter Osten an Tagen mit Feinstaubalarm ein Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge (Zeichen 251 StVO) in Kombination mit dem von der obersten Straßenverkehrsbehörde noch zu schaffenden Zusatzzeichen „nur für Diesel bis einschließlich Euro 5 / V“ und dem vorhandenen Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ angeordnet.

**M3 SSB-Angebotserweiterung Stadtbahnen**

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

**M4 Einrichtung Schnellbuslinie Bad Cannstatt – Innenstadt**

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

**M5 Einrichtung zusätzlicher Busspuren/Bussonderstreifen im Stuttgarter Talkessel**

Die Landeshauptstadt Stuttgart richtet zusätzliche Busspuren / Bussonderstreifen im Stuttgarter Talkessel ein. Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.

**M6 Alle SSB-Busse im Stuttgarter Talkessel Euro-VI oder Hybrid ab 1.1.2018**

Die SSB AG wird gewährleisten, dass auf den Buslinien im Stuttgarter Talkessel ab 01.01.2018 nur noch Busse mit Euro-VI-Standard oder Hybridantrieb unterwegs sind. Dazu erfolgt unter Voraussetzung einer Landesförderung für diese Maßnahme bis zum 01.01.2018 eine vorgezogene Ersatzbeschaffung der 10 auf der Linie 42 eingesetzten CapaCity-Busse (derzeit noch EEV-Standard). Diese werden durch CapaCity-Busse mit Euro-VI-Standard ersetzt.

**M7 Ersatzbeschaffung EEV-Busse der SSB**

Das Land Baden-Württemberg unterstützt darüber hinaus die SSB AG bei der Ersatzbeschaffung ihrer EEV-Standard-Busse im Stadtgebiet von Stuttgart, so dass sukzessive im Rahmen der Ersatzbeschaffung unter ökologischen Gesichtspunkten die neueste und beste verfügbare Abgasreinigungstechnik bzw. alternative Antriebstechnik eingesetzt werden kann.

**M8 Erhöhung S-Bahn-Taktung und neue Züge bis 2025**

Der Verband Region Stuttgart wird im Rahmen des ÖPNV-Paktes bis zum 01.01.2025 sukzessive die Taktung auf bestimmten Strecken der S-Bahn und ihre Kapazität durch die Anschaffung neuer Züge erhöhen.

**M9 Einrichtung weiterer Expressbuslinien**

Weitere Expressbuslinien werden vom Verband Region Stuttgart sukzessive eingerichtet.

**M10 Verbesserung Bus-Zubringerverkehr zur S-Bahn**

Die zuständigen Landkreise verbessern stufenweise den Bus-Zubringerverkehr zur S-Bahn, wie im ÖPNV-Pakt vereinbart.

**M11 Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropolexpresslinien**

Das Land Baden-Württemberg erhöht die Zahl der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 um 37 % von 415 Zügen auf 567 Zügen von / nach Stuttgart Hbf und richtet dabei drei neue Metropolexpresslinien ein.

**M12 Entwicklung und Umsetzung eines regionalen Park + Ride-Konzepts**

Der Verband Region Stuttgart entwickelt im Rahmen des ÖPNV-Pakts ein regionales Park + Ride-Konzept und setzt die erforderlichen Maßnahmen stufenweise um.

**M13 Umsetzung Radverkehrskonzept**

Die Landeshauptstadt Stuttgart setzt ihr Radverkehrskonzept weiter um und baut das Radwegenetz auf den Hauptradrouten durch Stuttgart bis zum 01.01.2020 unter anderem auf den Hauptradrouten 2 (S-Ost nach Hedelfingen), 9 (Radverbindung Geißeichstraße) und 10 (Vaihingen nach Sillenbuch) aus. Parallel dazu folgen sukzessive weitere Ausbauten, wofür im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart die entsprechenden Haushaltsmittel bereitgestellt werden sollen. Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.

**M14 Erstellung Investitionsprogramm Fußverkehr**

Auf Basis eines Fußverkehrskonzepts plant die Landeshauptstadt Stuttgart ein Investitionsprogramm Fußverkehr zu erstellen, das die Strategie für Förderung und Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen langfristig in Stuttgart festlegt.

**M15 Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes**

Die Fahrzeuge der Landeshauptstadt Stuttgart und diejenigen des Landesfuhrparks Baden-Württemberg 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.

**M16 Einführung Förderprogramme für Pflege- und Lieferdienste**

Zur Unterstützung einer beschleunigten Umstellung der Flottenzusammensetzung und Durchdringung der Kfz-Flotte mit Elektrofahrzeugen und anderen emissionsarmen Antrieben führt das Land Förderprogramme für Fahrzeuge von Pflege- und Lieferdiensten ein.

**M17 Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken**

Die Landeshauptstadt Stuttgart plant, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h auf weiteren Steigungsstrecken im Stadtgebiet Stuttgart sukzessive ab dem 01.01.2018 auf 40 km / h zu reduzieren.

**M18 Geschwindigkeitsreduzierung Außerorts-Straßen an Feinstaubalarmtagen**

Die Höchstgeschwindigkeit im Stuttgarter Stadtgebiet wird an Feinstaubalarmtagen außerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km / h bzw. auf mindestens vierstreifig ausgebauten Straßen auf 60 km / h reduziert, wenn sichergestellt ist, dass dies nicht zu spürbaren Ausweichverkehren führt.

**M19 Erhöhung Parkgebühren Stadtgebiet**

Die Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt, ihr Gebührensystem zu überprüfen und beginnend zum 01.11.2017 auch die Parkgebühren im gesamten Stadtgebiet moderat zu erhöhen. Hierbei sind die Interessen der Anwohner und des Handels zu berücksichtigen.

**M20 Erhöhung Gebühren der Parkhäuser des Landes Baden-Württemberg**

Die Gebühren der Parkhäuser im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart, die sich im Eigentum des Landes Baden-Württemberg befinden, werden im Zuge eines Gesamtkonzepts mit dem Ziel einer verträglichen Anpassung geprüft. Ausgenommen sind gewährte Benutzervorteile für emissionsarme Fahrzeuge. Für Inhaber von längerfristigen Monatsverträgen sind angemessene Übergangsregelungen zu treffen.