

Stuttgart, 17.09.2014

## 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Stuttgart - Anhörung

### Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	öffentlich	23.09.2014
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beratung	öffentlich	30.09.2014
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	02.10.2014

### Beschlußantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Stuttgart folgende Stellungnahme abzugeben:

1. Vom Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes wird Kenntnis genommen.
2. Den Maßnahmen

- M1 Tempolimits auf Steigungsstrecken
- M2 Verkehrsverflüssigung auf der B14
- M3 Parkraummanagement
- M4 Ausbau der IVLZ
- M5 Verbesserung im ÖPNV
- M6 Einführung der Stuttgart Service Card
- M7 Einführung des Jobtickets
- M8 Förderung der Elektromobilität
- M9 Öffentlichkeitsarbeit im ÖPNV Bereich

wird zugestimmt mit den Änderungen und Ergänzungen in Anlage 1.

3. Über die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus wird das Land gebeten, nach § 47 Abs. 7 Bundesimmissionsschutzgesetz eine Rechtsverordnung zur kurzfristigen Reduzierung der Emissionen aus kleinen und mittleren Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe zu erarbeiten und diesen Punkt als weitere Maßnahme in die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmen.

**Kurzfassung der Begründung:**

Ausführliche Begründung siehe Anlage 1

Die seit dem Jahr 2004 durchgeführten Immissionsmessungen an hoch belasteten Straßenabschnitten in Stuttgart zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Luftschadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoff-dioxid (NO<sub>2</sub>) nach wie vor überschritten werden. Seit Januar 2010 gelten zudem verschärfte Immissionsgrenzwerte für den Schadstoff NO<sub>2</sub>. Deshalb ist der Luftreinhalteplan des Regierungspräsidiums Stuttgart für die Landeshauptstadt Stuttgart, der am 1.1.2006 in Kraft getreten ist und zuletzt im Jahr 2010 fortgeschrieben wurde, mit weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen erneut fortzuschreiben. In einem vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart geschlossenen Vergleich vom 16.12.2013 hat sich das beklagte Land zudem verpflichtet, den Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart um mindestens zwei Maßnahmen fortzuschreiben, die geeignet sind, die Überschreitung der Grenzwerte zu reduzieren und den Zeitraum einer Überschreitung so kurz wie möglich zu halten.

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

Die Maßnahmen hat das Regierungspräsidium Stuttgart in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart erarbeitet.

Der Planentwurf lag vom 11. August bis 19. September 2014 öffentlich aus. Bis einschließlich 06.10.2014 kann zu dem Planentwurf gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart schriftlich Stellung genommen werden.

Im Rahmen dieser Auslegung äußert sich die Landeshauptstadt Stuttgart zu dem Planentwurf auf der Basis des Gemeinderatsbeschlusses dieser Gemeinderatsdrucksache.

Herr Regierungspräsident Johannes Schmalzl hat die Fraktionsvorsitzenden und Gruppierungen sowie Einzelstadträte/innen von der Fortschreibung des Luftreinhalteplans unterrichtet.

Der vollständige Text der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes kann unter [www.rp-stuttgart.de](http://www.rp-stuttgart.de) heruntergeladen werden.

**Finanzielle Auswirkungen**

Für die von der Stadt zu finanzierenden Maßnahmen stehen teilweise bereits Mittel im Haushalt 2014/2015 zur Verfügung:

M1	Tempolimits Steigungsstrecken	GRDrs 673/2013 und Haushalt 2014/15
M2	Verkehrsverflüssigung B 14	GRDrs 304/2012
M3	Parkraummanagement	GRDrs 317/2013 und GRDrs 144/2014
M4	Ausbau IVLZ	GRDrs 395/2013

M6	Stuttgart Service Card	GRDrs 277/2012
M7	Jobticket	GRDrs 953/2013
M8	Elektromobilität	GRDrs 196/2012

Darüber hinausgehende Mittel sind ggf. in den Haushaltsberatungen 2016/2017 durch Einzelbeschlüsse zu beantragen.

#### **Beteiligte Stellen**

Die Vorlage ist zwischen den Referaten StU, T, RSO und AK abgestimmt.

#### **Vorliegende Anträge/Anfragen**

-

#### **Erledigte Anträge/Anfragen**

-

Fritz Kuhn  
Oberbürgermeister

#### **Anlagen**

1. Ausführliche Begründung
2. Maßnahmenübersicht
3. Detailbeschreibung der Maßnahmen (Auszug aus dem Entwurf)

## **Ausführliche Begründung**

### **Zu 1.** - Kenntnisaufnahme vom Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

Die Immissionsgrenzwerte für PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> gehen auf das europäische Luftqualitätsrecht (Richtlinie 96/62/EG vom 27. September 1996 bzw. Richtlinie 2008/50/EG vom 11. Juni 2008, die sog. Luftqualitätsrahmenrichtlinie) zurück, das durch die 39. Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (39. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt wurde.

Werden bestehende Immissionsgrenzwerte überschritten, sind Luftreinhaltepläne zu erstellen.

Die in einem Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten. Bei Maßnahmen im Straßenverkehr ist ein Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden erforderlich (§ 47 Abs. 4 BImSchG).

In Baden-Württemberg sind die Regierungspräsidien für die Erstellung der Luftreinhalte-/ Aktionspläne zuständig (§ 6 Abs. 2 ImSchZuVo).

Der Luftreinhalteplan Stuttgart ist am 1.1.2006 in Kraft getreten und im Jahr 2010 fortgeschrieben worden.

Die seit dem Jahr 2004 durchgeführten Immissionsmessungen an hoch belasteten Straßenabschnitten in Stuttgart zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Luftschadstoffe Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) nach wie vor überschritten werden. Deshalb ist der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart mit weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen erneut fortzuschreiben. In einem vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart geschlossenen Vergleich vom 16.12.2013 hat sich das beklagte Land verpflichtet, den Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Stuttgart um mindestens zwei Maßnahmen fortzuschreiben, die geeignet sind, die Überschreitung der Grenzwerte zu reduzieren und den Zeitraum einer Überschreitung so kurz wie möglich zu halten.

Die Maßnahmen hat das Regierungspräsidium Stuttgart in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Stuttgart erarbeitet.

### **Zu 2.** - Maßnahmen

Der Planentwurf enthält Maßnahmen, die den städtischen Beschlusslagen entsprechen, sie werden begrüßt und unterstützt:

- M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf Steigungsstrecken in Teilen des Vorbehaltsstraßennetzes (GRDRs 673/2013 und Haushalt 2014/15)

- M2 Verkehrsverflüssigung auf der B14 (GRDRs 304/2012)
- M3 Ausdehnung des Parkraummanagements auf weitere Stadtbezirke (GRDRs 317/2013 und 144/2014)
- M4 Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (GRDRs 395/2013)
- M6 Einführung der „Stuttgart Service Card“ (GRDRs 277/2012)
- M7 Einführung des „Jobticket“ (GRDRs 953/2013)
- M8 Förderung der Elektromobilität (GRDRs 196/2012)

und darüber hinaus

- M5 Ausbau der Stadtbahnlinien U6 und U12
- M9 Öffentlichkeitsarbeit im Bereich ÖPNV.

Mit diesem Bündel an Maßnahmen sollen an den betroffenen Strecken, insbesondere am höchst belasteten Verkehrsknotenpunkt am Neckartor, sowohl die direkte Belastung als auch die städtische Hintergrundbelastung reduziert werden.

**Anlage 2** enthält eine Maßnahmenkurzübersicht.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich in ihrer immissionsseitigen Wirkung der Höhe nach nur schwer abschätzen. Ihnen allen liegt der Gedanke zugrunde, eine Emissionsminderung sowohl bei den PM10- als auch bei den NO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen. Dies wirkt zunächst und zuallererst im Nahbereich und im unmittelbaren Umfeld der Maßnahme. Jeder vermiedene individuelle Verkehr, sei es durch die Einführung von Parkraummanagement oder die Förderung des ÖPNV sowie die motorseitig emissionsfreie Elektromobilität oder die Einführung moderner Leit- und Steuerungstechnik zur Vermeidung von Stausituationen, führt zu einem Rückgang der Schadstoffbelastung in der Luft.

Tempo 40 an der Steigungsstrecke der Hohenheimer Straße hat aufgrund der zusätzlich umgesetzten Maßnahmen (Änderung der Parkregelung, Ampelkoordination) nachweislich der dortigen Luftschadstoffmessungen eine sehr große Wirkung erzielt.

Die Wirkung aller Maßnahmen ist, mit Ausnahme der Verkehrsverflüssigung am Neckartor als lokale Maßnahme, auf die städtische Hintergrundbelastung gerichtet. Sie dienen einerseits dem vorsorgenden Gesundheitsschutz und greifen andererseits nur gering in private Rechte ein. In der Gesamtabwägung (Anlass, Ziele – Einschränkungen) sind sie verhältnismäßig, wobei Verlagerungseffekte auszuschließen sind.

Folgende Maßnahmen/Handlungsfelder sind vom Regierungspräsidium Stuttgart nicht in die Fortschreibung aufgenommen worden:

- Reduktion der Emissionen von Baumaschinen
- Weitere Reduzierung der Emissionen von kleineren und mittleren Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe
- Ausweitung der im Planentwurf enthaltenen Maßnahmen
- Zukunftsstrategie im Straßenverkehr.

## Notwendige Änderungen und Ergänzungen:

Alle Änderungen und Ergänzungen sind zur besseren Lesbarkeit in roter Schrift in den Entwurf des Luftreinhalteplans (Auszug) eingearbeitet (**Anlage 2 und 3**).

Die notwendigen Änderungen und Ergänzungen sind im Wesentlichen redaktioneller Art bzw. betreffen Ausführungsfristen entsprechend den Beschlüssen des Gemeinderates.

M1.2, 1.3, 1.4 In diesen Maßnahmen sind Konkretisierungen über die Fahrtrichtung aufzunehmen (Anlage 3 S. 12).

M 2.1 Im Maßnahmentext ist die Empfehlung „Grüne Welle bei 30 km/h“ durch „Grün bei 30 km/h“ zu ersetzen (Anlage 3 S. 13).

M 2.2 Verbindliche dynamische Geschwindigkeitsanzeige zwischen Tempo 40 und Tempo 50 auf der B14 ab der Kreuzung Heilmannstraße bis zum Österreichischen Platz ab dem 30.06.2015 (nicht 01.11.2014). Diese Datumskorrektur sollte in der Überschrift und im Text zur Maßnahme erfolgen (Anlage 3 S. 13).

M 3 Das Parkraummanagement wird in den Luftreinhalteplan aufgenommen u. a. mit dem Ziel, die Luftqualität zu verbessern. In den Abschnitten zur Wirkung der Maßnahme (M 3.1 Abschnitt e, Anlage 3 S. 17) und im Abschnitt 5 „Wirkung der Maßnahmen auf die Luftschadstoffbelastung“ (Anlage 3 S. 25) sollte die lufthygienische Wirkung des Parkraum-managements zumindest mit einer qualitativen Erläuterung aufgegriffen werden.

M 3.2 In der Maßnahmenbenennung „Ausdehnung der Vollbewirtschaftung des Parkraums und teilweise Neuordnung der Parkflächen auf Teile der Stadtbezirke Stuttgart Mitte, Nord, Süd, Ost und Bad Cannstatt sukzessive ab 01.10.2015“ sollte ergänzt werden „bzw. ab 01.11.2017“ (Anlage 3 S. 17).

- In der Beschreibung ist der Planungsstand zum 1.7.2014 dargestellt, der mittlerweile in einigen Details überholt ist. Es sollte deshalb darauf hingewiesen werden, dass die Diskussion bezüglich der Umsetzungsstufen nicht abgeschlossen ist und sich folglich noch Änderungen ergeben werden. Auch die Benennung der Parkzonen kann sich noch ändern (Anlage 3 S. 18 und 19). Der Übersichtsplan im Anhörungsentwurf Abbildung 5 sollte daher auch mit dem Datum „Stand 1.7.2014“ gekennzeichnet werden.
- In der Beschreibung der Maßnahme (Umsetzungsstufe 1) kann der letzte Satz zu Ziffer 5 entfallen, denn der beschriebene Bereich gehört nicht zum Bezirk Mitte, sondern zum Bezirk Süd (Anlage 3 S. 18). Der Text zu Punkt 5 sollte lauten:

**„5. Einführung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens im Stadtbezirk Süd in den Teilgebieten S 1 bis S 3 und dem Gebiet Eiernest.**

Die detaillierten Gebietsgrenzen dieser künftigen Bewohnerparkgebiete werden voraussichtlich im Herbst 2014 festgelegt.“

- Die Überschriften zur Umsetzungsstufe 3 sollten um ein Datum ergänzt werden (Anlage 3 S. 20):  
„ca) Stuttgart-Ost (ab 01.11.2017)“ und „cb) Stuttgart-Bad Cannstatt (ab 01.11.2017)“
- Im Text zu Umsetzung ca) fehlt die erwähnte Abbildung (Anlage 3 S. 20). Gegebenenfalls sollte der Satz entfallen oder eine Abbildung mit der laufenden Nummer 6 ergänzt werden.

M 4 Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) bis spätestens „01.06.2015“. Die Maßnahme sollte umbenannt werden in „Weiterer Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) bis spätestens 01.10.2015“ (Anlage 3 S. 20).

Die beiden ersten Abschnitte der Beschreibung von Maßnahme 4 sollten umformuliert werden (Anlage 3 S. 21).

M 8 Bei der Maßnahme „Förderung der Elektromobilität“ sollte im ersten Satz der Begriff „Umrüstung“ durch „Umstellung“ ersetzt werden (Anlage 3 S. 22).

**Zu 3.** - Rechtsverordnung zur Reduzierung der Emissionen aus kleinen und mittleren Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe

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

Das Land wird gebeten, von der Ermächtigungsgrundlage des § 47 Abs. 7 Bundesimmissionsschutzgesetz Gebrauch zu machen und in einer Rechtsverordnung vorzuschreiben, dass Festbrennstoffe nur beschränkt, d. h. bei Einhaltung bestimmter Emissionswerte verwendet werden dürfen. Dadurch könnten die großzügigen Übergangsfristen der 1. BImSchV verkürzt werden.

## **Kurzübersicht der weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen**

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

- M 1.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf der Hohenheimer Straße stadtauswärts vom Olgaeck bis zum Ernst-Sieglin-Platz ab 20.12.2012, verbunden mit einer erweiterten Einschränkung der Parkregelung in der Hohenheimer Straße - bereits umgesetzt -
- M 1.2 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Werder-, Schwabenbergstraße, Planckstraße und Pischeckstraße von der Neckarstraße bis zur Gänsheidestraße in beiden Fahrtrichtungen und von der Gänsheidestraße bis zur Haltestelle „Gerokruhe“ bergaufwärts ab dem 15.09.2014
- M 1.3 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Aspergstraße, Neue Straße und Albert-Schäffle-Str. von der Planckstraße bis zur Gänsheidestraße in beide Fahrtrichtungen ab dem 15.09.2014
- M 1.4 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf dem Straßenzug Immenhofer Straße und Neue Weinsteige in beide Fahrtrichtungen vom Österreichischen Platz bis Ernst-Sieglin-Platz ab dem 01.06.2015

### **M 2 Verkehrsverflüssigung auf der B 14**

- M 2.1 Grünzeitangepasste Geschwindigkeitsempfehlung von Tempo 30 über Tempo 40 zu Tempo 50 auf der Cannstatter Straße stadteinwärts zwischen Heinrich-Baumann-Steg und Heilmannstraße ab 01.09.2013 - bereits umgesetzt -
- M 2.2 Verbindliche dynamische Geschwindigkeitsanzeige zwischen Tempo 40 und Tempo 50 auf der B14 ab der Kreuzung Heilmannstraße bis zum Österreichischer Platz ab dem ~~01.11.2014~~ 30.06.2015.

### **M 3 Parkraummanagement**

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



- M 3.2 Ausdehnung der Vollbewirtschaftung des Parkraums und teilweise Neuordnung der Parkflächen auf Teile der Stadtbezirke Stuttgart Mitte, Nord, Süd, Ost und Bad Cannstatt sukzessive ab 01.10.2015
- M 4 Weiterer Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) bis spätestens ~~01.06.2015~~ 01.10.2015**
- M 5 Verbesserungen im ÖPNV**
- M 5.1 Ausbau der Stadtbahnlinie U 12 von der Haltestelle Hallschlag bis ins Neckartal nach Stuttgart-Mühlhausen, Anbindung des A-1-Areals im Zuge des Bahnprojektes Stuttgart 21 und Verlängerung von der Haltestelle SSB-Zentrum über das Gewerbegebiet Wallgraben bis Stuttgart-Dürtlewang bis 31.12.2016
- M 5.2 Ausbau der Stadtbahnlinie U 6 vom Fasanenhof bis zum Flughafen Stuttgart mit Anbindung der Messe Stuttgart bis 31.12.2018
- M 6 Einführung der „Stuttgart Service Card“ ab dem 01.01.2015**
- M 7 Einführung des „Jobtickets“**
- M 7.1 Die Landeshauptstadt Stuttgart führt ab 01.04.2014 das sog. „Jobticket“ ein, bei dem ein finanzieller Beitrag von der Landeshauptstadt als Arbeitgeber geleistet wird - bereits eingeführt.
- M 7.2 Private Arbeitgeber im Stadtgebiet Stuttgart erhalten ab dem 01.04.2014 für ihre Beschäftigten bei Bezuschussung durch den Arbeitgeber ein vom VVS zusätzlich vergünstigtes Jobticket - bereits eingeführt.
- M 8 Förderung der Elektromobilität**
- M 8.1 Förderung und Neubeschaffung von kommunalen Elektrofahrzeugen der Landeshauptstadt Stuttgart
- M 8.2 Förderung und Neubeschaffung von landeseigenen Elektrofahrzeugen des Landes Baden-Württemberg
- M 8.3 Gezielte Vorteile für Elektrofahrzeuge: Privilegiertes Parken
- M 9 Öffentlichkeitsarbeit im Bereich ÖPNV**

Auszug aus dem Luftreinhalteplan (2. Fortschreibung) Entwurf 7/2014 mit den eingearbeiteten Ergänzungen, Änderungen und Anregungen.

## **- Beschreibung der weitergehenden Luftreinhalteplanmaßnahmen -**

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

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

Weitergehende Detailauswertungen der aus den Messfahrten gewonnenen Datensätze durch das Ingenieurbüro Lohmeyer machten jedoch deutlich, dass insbesondere an Steigungsstrecken bei Tempo 40 im Vergleich zu Tempo 50 mit einer Abnahme der Emissionen von NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> gerechnet werden kann, die auf rund 5 % abgeschätzt wurde.

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

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

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

Zur Erzielung einer bestmöglichen Verkehrsverstetigung wurden zwei Begleitmaßnahmen realisiert.

- Bereits Anfang September 2012 wurden die bestehenden Halte- und Parkmöglichkeiten auf dem rechten Fahrstreifen weiter eingeschränkt. Insbesondere wurde das absolute Halteverbot in den abendlichen Verkehrsspitzen von 19:00 auf 21:00 Uhr verlängert. Parken ist seitdem nur noch von 21:00 bis 8:30 Uhr erlaubt, das eingeschränkte Haltverbot wurde auf den Zeitraum von 10:00 bis 15:00 Uhr verkürzt.
- Als weitere Begleitmaßnahme wurden die Steuerungen der Lichtsignalanlagen auf der gesamten Tempo 40-Strecke auf die neue Höchstgeschwindigkeit so angepasst, dass die Gestaltung der „Grünen Welle“ die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h unterstützt.

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

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

Seit Einführung der Maßnahme Tempo 40 in der Hohenheimer Straße zum 20.12.2012 ist ein deutlicher Rückgang der Schadstoffbelastung an der Hohenheimer Straße zu verzeichnen. Die Auswertung der Stickstoffdioxidkonzentration an der Messstelle Hohenheimer Straße zeigt vom Jahr 2012 zum Jahr 2013 einen deutlichen Rückgang des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes von 91 µg/m<sup>3</sup> auf 80 µg/m<sup>3</sup> sowie eine noch stärkere Abnahme der Überschreitungsstunden mit mehr als 200 µg/m<sup>3</sup> von 196 auf 21 Stunden/Jahr.

Auch die Anzahl der PM<sub>10</sub>-Überschreitungstage an der Messstelle Hohenheimer Straße ist gegenüber dem witterungsbedingten, landesweit zunehmenden Trend im Jahr 2013 auf 27 Überschreitungstage mit einem Tagesmittelwert von mehr als 50 µg/m<sup>3</sup> gegenüber 29 Tagen im Jahr 2012 zurückgegangen.

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

Aufgrund der positiven Wirkung der Maßnahme Tempo 40 ist beabsichtigt, diese auf weitere geeignete Steigungsstrecken (siehe M 1.2 bis M 1.5) auszudehnen.

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

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

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

Wie auf der Hohenheimer Straße bereits verwirklicht, sind auch die Lichtsignalsteuerungen dieser Streckenzüge auf eine „Grüne Welle“ von 40 km/h anzupassen. Die vorhandenen Halte- und Parkverbotsregelungen sind zu überprüfen und mit dem Ziel einer Minimierung der durch sie erzeugten Verkehrsstörungen anzupassen. Zusätzlich sollen die Strecken mit einer je nach Streckenlänge ausreichenden Anzahl an Anzeigetafeln versehen werden, um die Verkehrsteilnehmer an die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erinnern. Mit dem integrierten Statistikmodul ist eine statistische Auswertung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten möglich, um so Hinweise zu Schwerpunkten für eine ggf. notwendige mobile Geschwindigkeitsüberwachung zu erhalten.

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

Der Straßenzug Immenhofer Straße und Neue Weinsteige ist in engem verkehrsräumlichen Zusammenhang mit der Hohenheimer Straße zu sehen.

Zusammen bilden sie die Haupttrouten aus der zentralen Stuttgarter Innenstadt in Richtung Degerloch und weiter über die B27 in Richtung Süden **bzw. in umgekehrter Richtung**. Obwohl keine Verkehrsverlagerungen durch das bereits realisierte Tempo 40 auf der Hohenheimer Straße festgestellt werden konnten, ist es folgerichtig, auf der nächstliegenden Alternativroute zur Hohenheimer Straße auch Tempo 40 zeitnah einzuführen.

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

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

## **M 2 Verkehrsverflüssigung auf der B 14**

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

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

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

„Ein Fahrzeug fährt mit 50 km/h entlang der Cannstatter Straße stadteinwärts. Dieses Fahrzeug kommt an der Signalanlage Heilmannstraße/Am Neckartor mit dieser Geschwindigkeit gerade noch bei Grün über die Kreuzung. Fahrzeuge, welche später die Signalanlage erreichen, würden beim nachfolgenden Rotsignal anhalten müssen. Diese erhalten bereits auf Höhe des Heinrich-Baumann-Stegs die Empfehlung „Grüne ~~Welle~~ bei 30 km/h“.

Dies ist dann die Geschwindigkeit, um bei Grünbeginn an der Signalanlage Heilmannstraße/Am Neckartor ohne Halt passieren zu können. Spätere Fahrzeuge erhalten dann für eine Fahrt ohne Halt die Empfehlung 40 km/h, usw. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Beispiel aber immer konstant 50 km/h.“

Es sollen weitere Überlegungen vorgenommen werden, wie eine bessere und verbindlichere Einhaltung der angezeigten Geschwindigkeit erreicht werden kann.

## **M 2.2 Verbindliche dynamische Geschwindigkeitsanzeige zwischen Tempo 40 und Tempo 50 auf der B14 ab der Kreuzung Heilmannstraße bis zum Österreichischer Platz ab dem ~~01.11.2014~~ 30.06.2015**

Die Geschwindigkeitsempfehlung bis zur Heilmannstraße erzeugt nur dann eine positive Wirkung, wenn erneute Beschleunigungsvorgänge nach der Signalanlage Heilmannstraße/Am Neckartor wirkungsvoll vermieden werden. Dazu sollen von der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) gesteuerte dynamische Geschwindigkeitsanzeigen ab Heilmannstraße bis zum Österreichischen Platz installiert werden. Über diese dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit verkehrs- und umweltbedingt auf 40 km/h reduziert werden.

Die Maßnahme erfolgt im Zuge des EU-Projektes 2MOVE2 und soll bis ~~Ende 2014~~ **Mitte 2015** umgesetzt werden.

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

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

## **M 3 Parkraummanagement**

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

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

#### a) Ziele

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

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

Im Einzelnen sollen mit dem Parkraummanagement folgende Ziele erreicht werden:

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

Ausdrücklich ist es nicht Ziel, mit dem bisher konzipierten Parkraummanagement den Parkraum zu verknappen und damit den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern. Dies wäre eine weitere Stufe und müsste mit entsprechenden Begleitmaßnahmen verbunden werden.

#### b) Inhalt

##### ba) In Kurzzeitparkbereiche

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

##### bb) Im übrigen Gebiet

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt flächendeckend, werktags von Montag bis Samstag im Zeitraum von 08:00 – 22:00 Uhr durch die Anordnung von Parkraumbewirtschaftungszonen (neues Verkehrszeichen 314.1 StVO) in den einzelnen Teilgebieten nach dem Mischungsprinzip. Demnach stehen alle Parkplätze sowohl Anwohnern als auch sonstigen Nutzern zur Verfügung. Die

Bewohner dürfen innerhalb des Teilgebiets, in dem sie ihren Wohnsitz haben, mit einem Bewohnerparkausweis gebührenfrei parken. Alle anderen Nutzer müssen am Parkscheinautomaten ein entsprechendes Ticket lösen. Die „Brötchentaste“ findet hier keine Anwendung. Dieser Ansatz des Mischungsprinzips unterscheidet sich wesentlich von dem bisher in einzelnen Gebieten praktizierten reinen Bewohnerparken als Trennungsprinzip (z. B. Heusteigviertel), von dem nunmehr abgewichen wird.

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

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

bc) Voraussetzungen für Parkausweise

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

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

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

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

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



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

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

- Nutzer von Carsharing

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

#### c) Gebühren

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

#### ca) Kurzzeitparkplätze

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

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

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

#### cb) Langzeitparkplätze

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

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

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

Für Gewerbetreibende und soziale Dienste wurde bereits zur Einführung des Parkraummanagements West ein kostenpflichtiger Sonderparkausweis entwickelt, mit dem diese Berufsgruppen während ihres Arbeitseinsatzes im gesamten Stadtgebiet parken können, ohne einen Parkschein zu lösen.

Dieser Sonderparkausweis wird von den in Frage kommenden Berufsgruppen gut angenommen und hat sich bewährt.

#### d) Teilgebietseinteilung

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

Folgende Grundsätze gelten darüber hinaus für die Nutzung der Teilgebiete:

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

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

#### e) Wirkung

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

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

Erklärbar sind diese Wirkungen durch die Verlagerung auf private Stellplätze, auf andere Gebiete und auf den ÖPNV.

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

Die oben dargestellten, im Stadtbezirk Stuttgart-West umgesetzten Regelungen sollen in der Regel auf alle Parkraummanagementgebiete angewendet werden, damit diese für alle Beteiligten verständlich und einheitlich sind. Damit soll auch die Akzeptanz des Systems gefördert werden. In begründeten Fällen kann von dem im Stuttgarter Westen durchgehend eingesetzten Mischungsprinzip (d. h. alle

Parkplätze stehen sowohl Anwohnern als auch sonstigen Nutzern zur Verfügung) abgewichen werden.

Die Ausdehnung der Vollbewirtschaftung - zumindest in der 1. und 2. Umsetzungsstufe - erfolgt nach dem Planungsstand im Juni 2014 unabhängig von Stadtbezirksgrenzen, in Form eines „Andockens“ von einzelnen Bewohnerparkgebieten rund um den Citybereich bzw. anliegend zu dem Gebiet im Stadtbezirk West, in dem bereits das Parkraummanagement eingeführt wurde.

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

a) Konzept für die Umsetzungsstufe 1 (01.10.2015)

- 1. Bewirtschaftung sämtlicher Parkplätze innerhalb der bestehenden Gebührenzone City im Stadtgebiet Mitte.** Das heißt, die heute noch kostenlosen 183 Parkplätze innerhalb der Gebührenzone City, aber außerhalb der vorhandenen Bewohnerpark-bereiche, werden den Regelungen der Gebührenzone City (Parkgebühr 3,20 Euro die Stunde, Maximalparkdauer 1 Stunde) unterworfen. Der Bewirtschaftungszeitraum wird von 20:00 Uhr auf 22:00 Uhr erweitert.
- 2. Im Stadtbezirk Mitte innerhalb des Gebiets der derzeitigen Gebührenzone City, aber ohne den Bereich der bestehenden Bewohnerparkgebiete, gibt es keine neue Bewohnerparkregelung.** Bewohner ohne eigene Abstellmöglichkeiten und mit Hauptwohnsitz erhalten auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung auf Grundlage des § 46 StVO zum zeitlich unbegrenzten und parkgebührenfreien Parken auf allen Parkplätzen innerhalb der Gebührenzone City.
- 3. Umsetzung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens im Stadtbezirk Mitte im Teilgebiet M7 (ohne die Fläche der Gebührenzone City).**
- 4. Einführung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens im Stadtbezirk Nord im Teilgebiet N9,** ergänzt durch das Gebiet, das von der Hegelstraße, der Sattlerstraße, der Rosenbergstraße und der Seidenstraße umgrenzt wird.
- 5. Einführung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens im Stadtbezirk Süd in den Teilgebieten S 1 bis S 3 und dem Gebiet Eiernest.** Die detaillierten Gebietsgrenzen dieser künftigen Bewohnerparkgebiete werden voraussichtlich im Sommer Herbst 2014 festgelegt. ~~Ergänzt wird dieser Bereich durch einen Bereich auf Markung des Stadtbezirkes Mitte, der von der Marienstraße, der Paulinenstraße, der Hauptstätter Straße und der Silberburgstraße umgrenzt wird.~~ Hinweis: Der beschriebene Bereich gehört nicht zum Bezirk Mitte, sondern zum Bezirk Süd (Anlage 1, Seite 6).

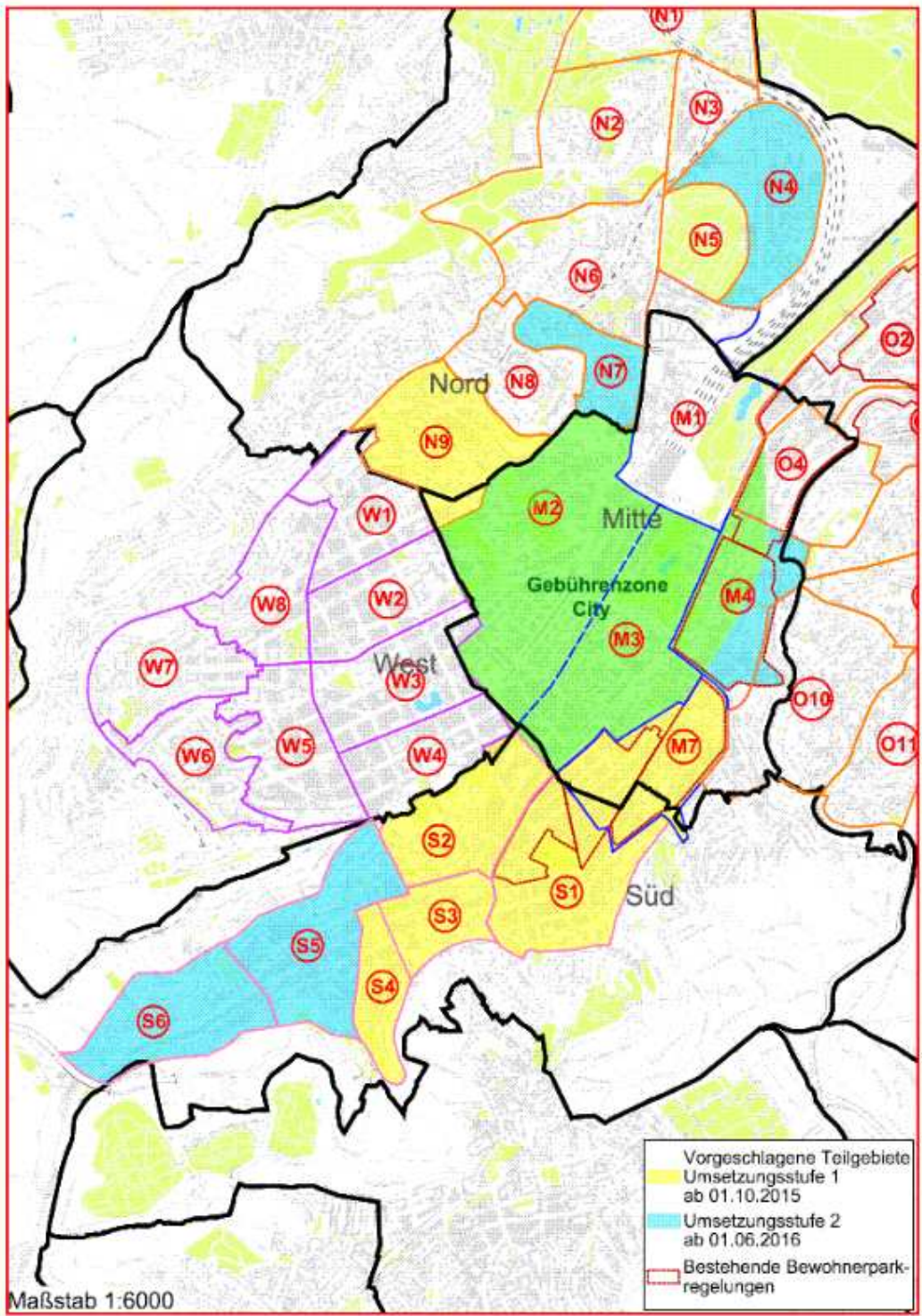


Abbildung 5: Übersichtsplan zur Ausdehnung des Parkraummanagements Stuttgart

Stand: 01.07.2014

b) Konzept für die Umsetzungsstufe 2 (01.06.2016)

Die Umsetzungsstufe 2 soll ebenfalls ausschließlich die Stadtbezirke Süd, Mitte und Nord einbeziehen. Für die Detailplanung der 2. Umsetzungsstufe wird vorgeschlagen, zunächst die Ausweitung des PRM nach dem Vorbild des Stuttgarter Westens in den Stadtbezirken Süd in S 5 und S 6 und Nord in N 4 und N 7 vorzubereiten. Gleichzeitig wird eine Regelung für das Gebiet M 4 in der Stadtmitte erarbeitet. Das Teilgebiet M 1 (Europaviertel) wird in diesem Zusammenhang neu diskutiert.

c) Konzept für die Umsetzungsstufe 3 (ab 01.11.2017)

Die Einführung des PRM in den Stadtbezirken Ost und Bad Cannstatt ist – wie in der GRDs 317/2013 beschrieben – für den 01.11.2017 vorgesehen.

ca) Stuttgart-Ost (ab 01.11.2017)

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

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

Ein Vorschlag für die Teilgebietseinteilung in Stuttgart-Ost ist in Abbildung 1 dargestellt.

**Hinweis: Diese Abbildung fehlt; Satz streichen oder Abbildung mit Nr. 6 ergänzen.**

cb) Stuttgart-Bad Cannstatt (ab 01.11.2017)

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

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

Zusammen mit der Information über das Parkraummanagement soll für die Nutzung anderer Verkehrsmittel, die Einführung des Jobtickets für ansässige Firmen, die Nutzung von Carsharing, die Angebote für den Radverkehr usw. geworben werden. Schon bei der Einführung des Systems in Stuttgart-West hat der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) hier aktiv und erfolgreich mitgewirkt.

#### **M 4 Weiterer Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) bis spätestens 01.06.2015-01.10.2015**

Die Stadt Stuttgart wird die Integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) weiter stufenweise ausbauen und deren Möglichkeiten in zeitlicher und technischer Hinsicht erweitern. ~~Der Ausbau soll bis spätestens 01.10.2015 abgeschlossen sein.~~

Inhaltlich werden zunächst durch Einstellung neuen Personals die Betriebszeiten verlängert, um auch in den Tagesrandzeiten und an Sonntagen zur Verbesserung des Verkehrsflusses eingreifen zu können. In technischer Hinsicht wird auch in den verkehrlich hochbelasteten Bereichen Vaihingen und Möhringen ein Messstellen- und Kameranetz installiert, so dass die IVLZ künftig auch in diesem Bereich steuernd eingreifen kann. **Dieser Ausbau soll bis spätestens 01.10.2015 abgeschlossen sein.**

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

#### **M 5 Verbesserungen im ÖPNV**

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

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

Maßnahme kostet rund 25 Mio. Euro und wird 2016 fertig gestellt. Durch die zentrale Erschließung des größten Stuttgarter Gewerbegebietes und die Erschließung des Wohngebietes Dürrolewang werden nach den Berechnungen der SSB weitere 1.500 Fahrten pro Tag vom MIV zum ÖPNV verlagert.

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

Die SSB hat im Jahr 2010 den 1. Teilabschnitt der U6 von Möhringen bis zum Fasanenhof für knapp 70 Mio. Euro in Betrieb genommen. Bis Ende 2018 soll auch der zweite Teilabschnitt der U6 bis zum Flughafen für weitere 70 Mio. Euro gebaut sein. Durch diese Gesamtmaßnahme werden nach Prognosen 8850 Fahrten pro Tag vom MIV zum ÖPNV verlagert. An Tagen mit Publikumsmessen sind es weitere 1150 Fahrten.

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

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

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

#### **M 7 Einführung des „Jobtickets“**

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

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

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

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

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

## **M 8 Förderung der Elektromobilität**

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

### **M 8.1 Förderung und Neubeschaffung von kommunalen Elektrofahrzeugen der Landeshauptstadt Stuttgart**

Die Landeshauptstadt Stuttgart sorgt für einen verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen in der städtischen Flotte. Darüber hinaus unterstützt sie beim Ausbau einer stadtweiten Ladeinfrastruktur.

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

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

### **M 8.3 Gezielte Vorteile für Elektrofahrzeuge: Privilegiertes Parken**

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

Wohl wissend, dass das Problem von Abrieb und Aufwirbelung von Feinstaub auch bei Elektrofahrzeugen bestehen bleibt, wäre zumindest bei den motorseitigen Dieselpartikel-emissionen als besonders gesundheitsschädlicher Anteil des PM<sub>10</sub>



-Feinstaub sowie beim NO<sub>2</sub>-Problem - unter der Voraussetzung von erneuerbar erzeugtem Strom - eine Entlastung gegeben.

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

## **M 9 Öffentlichkeitsarbeit**

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

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

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

## **5 Wirkung der Maßnahmen auf die Luftschadstoffbelastung**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich in ihrer immissionsseitigen Wirkung der Höhe nach nur schwer abschätzen. Ihnen allen liegt der Gedanke zugrunde, eine Emissionsminderung sowohl bei den PM<sub>10</sub>- als auch bei den NO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen. Dies wirkt zunächst und zuallererst im Nahbereich und im unmittelbaren Umfeld der Maßnahme. Jeder vermiedene individueller Verkehr, sei es durch die Einführung von Parkraummanagement oder die Förderung des ÖPNV sowie die motorseitige emissionsfreie Elektromobilität oder die Einführung moderner Leit- und Steuerungstechnik zur Vermeidung von Stausituationen, führt zu einem Rückgang der Schadstoffbelastung in der Luft.

Bei der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts wurden umfangreiche Messfahrten und detaillierte Untersuchungen aus verschiedenen städtischen Verkehrssituationen in Stuttgart ausgewertet. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die PM<sub>10</sub>- und NO<sub>x</sub>-Abgasemissionen an Steigungsstrecken bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h und Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses um etwa 5 % gesenkt werden. Die Prognosen zur immissionsseitigen Wirkung wurden an der exemplarisch ausgewählten Steigungsstrecke der Hohenheimer Straße aufgrund der zusätzlich umgesetzten Maßnahmen (Änderung der Parkregelung, Ampelkoordination) nachweislich der dortigen Luftschadstoffmessungen bei weitem übertroffen.

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