

Stuttgart, 14.07.2005

Luftreinhalte-/Aktionsplan Stuttgart

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik Gemeinderat	Beratung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	19.07.2005 21.07.2005

Dieser Beschluss wird nicht in das Gemeinderatsauftragssystem aufgenommen.

Beschlussantrag

- I. Die Verwaltung wird beauftragt, zum Luftreinhalte-/Aktionsplan folgende Stellungnahme abzugeben:
 1. Vom Entwurf des Luftreinhalte-/Aktionsplan wird Kenntnis genommen.
 2. Das Regierungspräsidium wird gebeten, den Maßnahmenplan zu jeder Einzelmaßnahme zu ergänzen:
 - Um wieviel Prozent reduziert die Maßnahme die Feinstaub- und/oder Stickstoffdioxidbelastung?
 - Welche Maßnahme wirkt kurzfristig im Sinne eines Aktionsplans?
 - Welche Kosten sind mit der Maßnahme verbunden?
 - Wer ist der jeweilige Kostenträger?
 - Wer führt die Maßnahme durch?
 - Wie sieht der verbindliche Zeitrahmen aus?
 3. Den Maßnahmen wird zugestimmt nach Maßgabe der Änderungen und Ergänzungen in Anlage 2.
 4. Das Regierungspräsidium wird gebeten, die Maßnahmen in Anlage 3 zusätzlich in den Luftreinhalte-/Aktionsplan aufzunehmen.
- II. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Kostenabschätzung für von der Landeshauptstadt Stuttgart zu finanzierende Maßnahmen zu den Haushaltsplanberatungen 2006/2007 vorzulegen.

Kurzfassung der Begründung

Die EU weit gültigen Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid sind in Stuttgart nicht überall eingehalten. Deshalb ist ein Luftreinhalte-/Aktionsplan aufzustellen.

Das Land Baden-Württemberg hat den Entwurf dieses Planes am 17. Juni 2005 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Entwurf ist vom 20. Juni 2005 bis 22. Juli 2005 öffentlich ausgelegt.

Im Rahmen dieser Auslegung äußert sich auch die Landeshauptstadt Stuttgart zu dem Planentwurf. Der Gemeinderatsbeschluss auf der Basis dieser Gemeinderatsdrucksache ist Grundlage der Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart.

Finanzielle Auswirkungen

Die Vorlage hat keine sofortigen finanziellen Auswirkungen. Nach Beschluss des Luftreinhalte-/Aktionsplanes müssen von den Maßnahmenträgern die Maßnahmen konkretisiert und der finanzielle Bedarf ermittelt werden.

Eine Kostenschätzung für die von der Landeshauptstadt Stuttgart zu finanzierende Maßnahmen wird zu den Beratungen des Doppelhaushalts 2006/2007 vorgelegt. Die Finanzierung erfolgt vorrangig über die vorhandenen Budgets der Ämter und Eigenbetriebe aufgrund der Priorität von Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Über die Bereitstellung darüber hinausgehender Finanzmittel wird in den Haushaltsberatungen entschieden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

—

Vorliegende Anfragen/Anträge:

—

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Wolfgang Schuster

Anlagen

- 1 Ausführliche Begründung
- 2 Maßnahmenübersicht mit Erläuterungen und Änderungen
- 3 Kurzübersicht der zusätzlichen Maßnahmen mit Begründung der Verwaltung

1. Ausführliche Begründung zu **Beschlussantrag Nr. I.1:**

1.1 **Rechtliche Situation**

Zur EG-Luftqualitätsrahmenrichtlinie (1996/62/EG) aus dem Jahr 1996 liegen mit den Tochterrichtlinien 1999/30/EG, 2000/69/EG und 2002/3/EG Regelungen vor, die für verschiedene Luftschadstoffe anspruchsvolle und verbindliche Luftschadstoffgrenzwerte sowie Leit- und Zielwerte festlegen, die eine für die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt unbedenkliche lufthygienische Situation gewährleisten sollen. Diese Vorgaben sind als Siebte Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und als Novelle der 22. Verordnung zum BImSchG (22. BImSchV) im September 2002 bzw. als 33. Verordnung zum BImSchG im Jahr 2004 in deutsches Recht umgesetzt worden. Verbindliche Grenzwerte sind für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀), Blei, Benzol und Kohlenmonoxid festgelegt. Sie treten zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Kraft.

Für den Zeitraum bis zum Inkrafttreten des jeweiligen Grenzwertes wurden Toleranzmargen definiert, die zeitlich abgestuft reduziert werden.

Für ein Gebiet, in dem die Summe von Grenzwert und Toleranzmarge für einen oder mehrere Schadstoffe überschritten wird, muss nach § 47 BImSchG die zuständige Behörde (Regierungspräsidium Stuttgart) einen Luftreinhalteplan aufstellen, der alle erforderlichen Maßnahmen beinhaltet, um eine Einhaltung der Grenzwerte ab dem jeweiligen Stichtag auf Dauer sicherzustellen.

Bei der Gefahr der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ist zudem nach § 47 BImSchG ein Aktionsplan erforderlich, der mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet.

Die Grenzwerte werden für die Schadstoffe Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Blei in Stuttgart eingehalten. Für PM₁₀ und Stickstoffdioxid (NO₂) ist dies im Bereich stärker befahrener Straßen nicht überall der Fall.

1.2 **Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid**

Für **Feinstaub** sind folgende Grenzwerte definiert:

Jahresmittel:	Grenzwert + Toleranzmarge	41.6 µg/m ³ (im Jahr 2004)
	Grenzwert	40 µg/m ³ (ab 1.1.2005)
24-Stunden-Wert	Grenzwert + Toleranzmarge	55 µg/m ³ (im Jahr 2004)
	Grenzwert	50 µg/m ³ (ab 1.1.2005)

Bei dem 24-Stunden-Wert sind 35 Überschreitungen im Jahr zulässig.

Für **Stickstoffdioxid** sind folgende Grenzwerte definiert:

Jahresmittel:	Grenzwert + Toleranzmarge	52 µg/m ³ (Jahr 2004)
		50 µg/m ³ (Jahr 2005)
		48 µg/m ³ (Jahr 2006)

	Grenzwert + Toleranzmarge	46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2007)
		44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2008)
		42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2009)
	Grenzwert	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ab 1.1.2010)
1-Stunden-Wert	Grenzwert	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (bis 31.12.2009)

Bei diesem 1-Stunden-Wert sind 175 Überschreitungen im Jahr zulässig.

1-Stunden-Wert:	Grenzwert + Toleranzmarge	260 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2004)
		250 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2005)
		240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2006)
		230 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2007)
		220 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2008)
		210 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahr 2009)
	Grenzwert	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ab 1.1.2010)

Bei dem 1-Stunden-Wert sind 18 Überschreitungen im Jahr zulässig.

1.3 Lufthygienische Situation in Stuttgart 2004/2005

2004

Das Land Baden-Württemberg (UMEG Zentrum für Umweltmessungen, Umwelterhebungen und Gerätesicherheit Baden-Württemberg) hat in Stuttgart im Jahr 2004 an 6 straßennahen Messpunkten Schadstoffmessungen durchgeführt (Arnulf-Klett-Platz, Hohenheimer Straße, Neckartor, Paulinenstraße (nur NO_2), Siemensstraße, Waiblinger Straße). Die festgestellten Messwerte sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

	Bad Cannstatt Steubertstraße	Mitte Eberhardstraße	Zuffenhäuser Frankenstraße	Mitte Straße (Hbf)	Bad Cannstatt Waiblinger Straße	Feuerbach Siemensstraße	Mitte Hohenheimer Straße	Ost Neckartor
Anzahl der Tage von $\text{PM}_{10} > 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert 35 Tage)								
2004	14	7	29	42	65	63	58	160
2005 bis 20.6.	—	—	—	24	—	30	31	88
Anzahl der Stunden von $\text{NO}_2 > 200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert bis 2009: 175 Stunden; ab 2010: 18 Stunden)								
2004	5	0		5	5	293	143	555
2005 bis 1.6.		0		15		94	117	334

Die fetten kursiven Zahlen stellen Grenzwertüberschreitungen dar!

Danach ist der seit 2005 für Feinstaub (PM₁₀) gültige Tageswert von 50 µg/m³ im Jahr 2004 je nach Messpunkt 42 bis 160 mal überschritten worden und damit wesentlich häufiger als die ab 2005 zulässigen 35 Überschreitungen. Der ab 2005 gültige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wurde am Neckartor mit 51 µg/m³ überschritten.

Bei Stickstoffdioxid wurde im Jahr 2004 der gültige 1-Stunden-Wert von 200 µg/m³ am Neckartor und in der Siemensstraße deutlich häufiger überschritten als es den erlaubten 175 Überschreitungen entspricht. An allen 6 Messpunkten war im Jahresmittel der Grenzwert zuzüglich Toleranzmarge von 52 µg/m³ überschritten. Bei Stickstoffdioxid gab es auch in den Jahren 2002 und 2003 bereits Überschreitungen von Grenzwert zuzüglich Toleranzmarge.

Auch in einigen anderen Straßenzügen, in denen keine Messungen durchgeführt werden, ist von Überschreitungen der Grenzwerte bzw. Grenzwerte zuzüglich Toleranzmarge auszugehen. Das belegen Schadstoffberechnungen an allen Stuttgarter Hauptstraßen, die das Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe, im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart für das Jahr 2005 und als Prognose für das Jahr 2010 durchgeführt hat. Aus der Prognoseberechnung kann abgeleitet werden, dass ohne weitere Maßnahmen der NO₂-Jahresgrenzwert im Jahr 2010 in vielen Städten nicht eingehalten werden kann.

2005

Der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ wurde am Messpunkt Neckartor bis zum 20. Juni 2005 bereits 88 mal überschritten. Damit wurde der Grenzwert von 35 Tagen überschritten.

Am Messpunkt Hohenheimer Straße gab es bis zum 06. Juni 2005 31 Überschreitungen, am Messpunkt Siemensstraße 30 und an der Messstation Mitte - Straße (Arnulf-Klett-Platz) 24 (s. Tabelle).

Der 1-Stundenwert von 200 µg/m³ bei Stickstoffdioxid ist am Neckartor bis Anfang Juli bereits 334 Mal überschritten worden. Erlaubt sind 175 Überschreitungen.

1.4 Quellen für Feinstaub und Stickstoffoxide

Ursachenanalysen für die Stuttgarter Messstellen haben ergeben, dass etwa 80 % der **Stickstoffbelastung** aus dem Straßenverkehr stammen. Mit jeweils etwa 10 % sind Industrie, Gewerbe, Hausbrand sowie Ferntransporte beteiligt. Im Straßenverkehr sind die mit Diesel betriebenen LKW, Busse und Lieferfahrzeuge Hauptverursacher. Sie erzeugen bei einem Fahranteil von 11 % rund 60 % der Verkehrsemissionen.

Es besteht in fachlicher Hinsicht Übereinstimmung, dass aus diesem Grund Maßnahmen gegen die NO₂-Grenzwertüberschreitungen primär im Sektor Verkehr ansetzen müssen.

Feinstaub wird an den Stuttgarter Messstellen ebenfalls zu einem erheblichen Anteil aus dem Straßenverkehr verursacht. Neben den Motoremissionen haben hier Aufwirbelung und Abrieb von Straßen, Reifen und Bremsen einen erheblichen Einfluss. Natürliche Partikel, Industrie, Gewerbe und Hausbrand sowie Ferntransporte tragen auch zur Feinstaubbelastung bei.

Die Feinstaub-Quellanteile für Stuttgart entsprechend der Ursachenanalyse von der UMEG Karlsruhe sind in der folgenden Tabelle näher dargestellt. Diese Ergebnisse sind nicht auf jeden Ort in Stuttgart übertragbar. Abseits stark befahrener Straßen sind die Schadstoffbelastungen deutlich geringer. Bundesweit variieren die Schadstoffquellen erheblich.

		Anteile in %		
Messpunkt	Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Großräumiger Hintergrund inkl. Verkehrsanteil	Industrie, Gewerbe Kleinf Feuerungs- anlagen, Offroad, Sonstige	lokaler Straßenverkehr
S- Arnulf-Klett-Platz	34	44	9	47
S-Siemensstraße	37	41	13	46
S-Hohenheimer Straße	36	42	10	48
S-Neckartor	51	29	6	65
S-Waiblinger Straße	36	41	15	44

1.5 Konsequenzen

Die EU weit gültigen Feinstaub- bzw. Stickstoffdioxid**grenzwerte** sind in Stuttgart nicht überall eingehalten. Entsprechend den Regelungen in der 22. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz muss daher ein **Aktionsplan** mit kurzfristig wirkenden Maßnahmen aufgestellt werden, der die Grenzwerteinhaltung bereits im Jahr 2005 gewährleistet.

Im Hinblick auf die ab dem Jahr 2010 einzuhaltenden Grenzwerte für NO_2 ist zusätzlich ein Luftreinhalteplan für NO_2 aufzustellen.

Zuständige Stelle für Aktions- und Luftreinhaltepläne ist das Land Baden-Württemberg. Für Stuttgart hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Zuständigkeit an das Regierungspräsidium Stuttgart delegiert. Die Öffentlichkeit ist bei der Aufstellung der Pläne zu beteiligen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat einen Luftreinhalte-/Aktionsplan (Auszug s. Anlage 2) aufgestellt. Die Landeshauptstadt hat dazu u. a. im November 2004 die Bildung eines Unterausschusses Luftreinhaltung des Gemeinderates beschlossen. Im Rahmen der derzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt auch eine Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart. Dazu ist diese Gemeinderatsvorlage Basis.

Das Land beabsichtigt, den Plan im Herbst 2005 in Kraft zu setzen. Finanzmittel, die für die Umsetzung der Maßnahmen erforderlich sind, müssen durch Einzelbeschlüsse zu gegebener Zeit bereitgestellt werden.

Maßnahmen müssen verhältnismäßig sein und dem Anteil der Quellengruppen an der Belastung Rechnung tragen.

Die Reduzierung der NO₂- und Feinstaubbelastung erfordert die Umsetzung eines umfassenden Maßnahmenpaketes. Dabei müssen wirkungsvollen Maßnahmen (z. B. Fahrbeschränkungen) Vorrang haben vor begleitenden Maßnahmen mit nur sehr geringem Wirkungspotential (z. B. Verbrennungsverbot für Grüngut). Diese begleitenden Maßnahmen sind nur sinnvoll umsetzbar, wenn zunächst die wirkungsvollen Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Maßnahmenliste Anlage 2 ist ergänzt um Einschätzungen städtischer Ämter zur Umsetzung.

2. zu Beschlussantrag Nr. I. 2:

Die Umsetzung der im Maßnahmenplan genannten Maßnahmen erfordert, auch im kommunalen Bereich, einen erheblichen zeitlichen, personellen und finanziellen Aufwand. Somit können nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden. Um im Sinne effizienter Luftreinhaltung Prioritäten setzen zu können, sind Angaben darüber erforderlich, welchen Kostenaufwand die Maßnahmen bei welchem Kostenträger verursachen und welcher lufthygienische Nutzen im einzelnen damit verbunden ist.

Der vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgelegte Entwurf eines Luftreinhalte-/Aktionsplans erfüllt nicht die gesetzlichen Anforderungen, die an einen Aktionsplan in § 47 Abs. 2 BImSchG und § 11 Abs. 4 22. BImSchV gestellt sind. Danach hat der Aktionsplan festzulegen, welche Maßnahmen kurzfristig zu ergreifen sind. Die im Aktionsplan festgesetzten Maßnahmen müssen geeignet sein, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum, währenddessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen. Aktionspläne sollen kurzfristig wirken. Aktionspläne können Teil eines Luftreinhalteplans sein.

Der Entwurf des Regierungspräsidiums unterscheidet nicht in Luftreinhalteplan und Aktionsplan, sondern legt einen kombinierten Plan vor. Er enthält als Maßnahme mit kurzfristiger Wirkung die Maßnahme M 30 Intensive Reinigung von Hauptverkehrsstraßen. Dabei ist fraglich, ob diese Maßnahme die erhoffte Wirkung haben wird. Offen bleibt, welche Maßnahmen wegen der besonderen gesetzlichen Anforderungen und wegen der Überschreitung der Grenzwerte bei Feinstaub seit März 2005 und bei Stickstoffdioxid seit April 2005 vor den Jahresbeginn 2006 vorgezogen werden und damit auch als kurzfristig bezeichnet werden können. Inhaltlich handelt es sich beim vorliegenden Entwurf bisher trotz der Bezeichnung als Luftreinhalte-/Aktionsplan vor allem um einen Luftreinhalteplan.

Einen Schwerpunkt der Luftreinhaltemaßnahmen in Stuttgart bilden aufgrund der vom Land durchgeführten Katastererhebungen und Ursachenanalysen Maßnahmen in der Quellengruppe Verkehr. Insbesondere hier ist es daher mehr als im Falle der

anderen Quellengruppen erforderlich, die Maßnahmen hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung zu konkretisieren.

3. zu Beschlussantrag Nr. I.3

Begründungen für die Maßnahmen des Luftreinhalte-/Aktionsplanes sind im Entwurf des Regierungspräsidiums ausführlich dargestellt. Um Wiederholungen zu vermeiden sind die Begründungen hier nicht wiederholt. Anlage 2 beschränkt sich daher auf die Bewertung und auf notwendige Änderungen.

4. zu Beschlussantrag Nr. I. 4

Aus Sicht der Stadt sollten weitere Maßnahmen in den Luftreinhalte-/Aktionsplan aufgenommen werden (Übersicht in Anlage 3).

Basaltsplitt

In Stuttgart wurde Moränensplitt zum Bestreuen von Gehwegen eingesetzt. Der Splitt ist kantig und hart, allerdings nass, da dieser luftgetrocknet bereitgestellt wird. Aufgrund der Nässe des Streumaterials sind in der Vergangenheit Splittlager eingefroren, so dass zur Winterdienstperiode 2003/2004 der Wechsel zu Kalksteinsplitt erfolgte. Kalksteinsplitt ist trocken, leicht, porös, hat allerdings einen höheren Abrieb vom Streugut. Basaltsplitt ist ein hartes Streumaterial und hat daher weniger Abrieb.

Splittentfernung

Wenn für die Verkehrssicherheit nicht mehr erforderlich, wird der Wintersplitt entfernt. Dies benötigt derzeit 4 – 5 Wochen. Zur Vermeidung von Abrieb ist eine Beschleunigung zu prüfen und kurzfristig umzusetzen.

Verkehrsentwicklungskonzept

Die Stadt plant, ab dem Herbst 2005 ein Verkehrsentwicklungskonzept für Stuttgart zu erarbeiten. Dort sollen u. a. folgende Themen behandelt werden:

- Motorisierter Individualverkehr
- Güter- und Wirtschaftsverkehr
- Einsatz moderner Verkehrsleitsysteme
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Berücksichtigung von Technologien aus dem Bereich der Telematik, wie z. B. Parkleitsysteme, P+R-Systeme, Verkehrsinformationssysteme, Internet, Bürgerdienst sowie ÖPNV-Telematiksysteme

Ein grundsätzlicher Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungskonzeptes wird die städtebauliche Integration der einzelnen Themen sein.

Vor dem Hintergrund der Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und Stickstoffdioxid ist das Konzept unter besonderer Berücksichtigung des Aspektes Luftreinhaltung zu erstellen.

Radverkehr

In Stuttgart soll der Radverkehrsanteil gesteigert werden. Zur Umsetzung dieses Ziels wurde ein 10-Punkte-Maßnahmen-Katalog erstellt, der sukzessive umgesetzt wird.

- das Radverkehrsnetz soll durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen ver-

- bessert werden
- die Sicherheit soll erhöht werden
 - die Wegweisung für den Radverkehr soll verbessert werden
 - mehr Fahrradabstellanlagen sollen eingerichtet werden
 - die Ausdehnung des Angebots der Kombination ÖPNV + Fahrrad soll verfolgt werden
-
- gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradnutzung
 - Erweiterung des Angebotes an Radfahrkarten und Einführung eines Fahrrad-routenplaners im Internet
 - schrittweise Einführung von Winterdienst und Reinigung, insbesondere der Hauptrouten
 - Erhöhung des Radverkehrsetats
 - Ausschöpfung aller möglichen Fördermittel.

B 14

Eine Verkehrsverflüssigung bei reduzierter Geschwindigkeit führt zu einer Abnahme der Feinstaubaufwirbelung sowie des Reifen- und Bremsenabriebs. Die Stadt erstellt ein Konzept, auf der den Stadtkessel durchquerenden B14 den Verkehr auf reduziertem Geschwindigkeitsniveau (z. B. Grüne Welle mit 40 km/h) zu verflüssigen und setzt dieses kurzfristig um. Im Rahmen des EU-Projektes CARAVEL, an dem die Stadt beteiligt ist, werden die Wirkungen dieser Maßnahme auf den Verkehr und die Lufthygiene begleitend untersucht.

Gasantrieb

Gasantrieb bei KFZ verursacht weniger Feinstaub- und Stickstoffdioxidemissionen. Dazu wird ein Konzept entwickelt. Die Busse des ÖPNV werden in die Überlegungen einbezogen. Die Stadt Frankfurt/Oder z. B. hat alle Busse auf Gasantrieb umgerüstet und dabei Fördermittel des Bundes einbezogen.

Rauchverbot

Beim Rauchen von Tabak wird Feinstaub erzeugt (gemäß einer Studie erzeugen 3 Zigaretten 10 mal so viel Feinstaub wie ein Ecodiesel in einer halben Stunde Leerlauf). Dies schädigt aktiv und passiv. Daher ist ein Rauchverbot in öffentlichen Gebäuden, auch im Sinne der Vorbildfunktion, sinnvoll. Nach Aussagen des Instituts für Arbeits- und Umweltmedizin der Universität München beträgt die Feinstaubkonzentration in Wohnungen von Rauchern mehr als das Doppelte des Grenzwertes, der für die Außenluft gilt.

Baumaschinen

Außer dem Verkehr tragen u. a. auch Baumaschinen zum erhöhten Schadstoffausstoß bei. Der Einsatz von Geräten mit Rußfilter hilft, die Feinstaubfreisetzung zu reduzieren.

Citymaut

Ein LKW City-Maut System in Ergänzung zum bestehenden Autobahnmautsystem ist geeignet, LKW, die die Autobahnmaut meiden, am Durchfahren durch das Stadtgebiet Stuttgart zu hindern. Seit Einführung der Autobahnmaut hat der LKW-Verkehr auf einigen Straßen in Stuttgart zugenommen. Eine Staffelung der Mautgebühr nach der Schadstoffklasse der Fahrzeuge hilft, insbesondere für nicht schadstoffarme Fahrzeuge das Fahren durch die Stadt teuer und damit unattraktiv zu machen.

Zur Vermeidung von Standortnachteilen ist eine bundeseinheitliche Regelung erforderlich. Das Land Baden-Württemberg ist gebeten, dazu unverzüglich die Initiative zu ergreifen. Die Mautgebühren werden zweckgebunden für die Stärkung des ÖPNV in Stuttgart verwendet.

Parksuchverkehr

Alleinige verkehrslenkende Anordnungen, wie Fahrgebote und -verbote zur Verflüssigung des Straßenverkehrs finden aufgrund von Erfahrungen an verschiedenen Stellen eine oft nur eingeschränkte Akzeptanz. Nach Auffassung der Stadtverwaltung bedarf es in einigen Bereichen der Innenstadt vorrangig baulich unterstützender Maßnahmen der Straßenraumgestaltung, um einen häufig bestehenden und unnötigen Parksuchverkehr auch aus Gründen der Luftreinhaltung wirksam zu unterbinden. Zu nennen sind insbesondere:

- Verkehrsstrukturüberprüfung im Quartier um die Tübinger Straße/Christoph-/Sophien-/Marienstraße
- bauliche Umgestaltung der Achse Rotebühlplatz - Eberhardstraße
- bauliche Umgestaltung Markt-/Münzstraße
- bauliche Straßenraumveränderung Bereich Rathausgarage
- Optimierungsmaßnahmen City-Ring (s. GR Drs. 18/2005)

zu Beschlussantrag II:

Die Vorlage hat keine sofortigen finanziellen Auswirkungen. Nach Beschluss des Luftreinhalte-/Aktionsplanes müssen von den Maßnahmenträgern die Maßnahmen konkretisiert und der finanzielle Bedarf ermittelt werden.

Eine Kostenschätzung für die von der Landeshauptstadt Stuttgart zu finanzierende Maßnahmen wird zu den Beratungen des Doppelhaushalts 2006/2007 vorgelegt. Die Finanzierung erfolgt vorrangig über die vorhandenen Budgets der Ämter und Eigenbetriebe aufgrund der Priorität von Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Über die Bereitstellung darüber hinausgehender Finanzmittel wird in den Haushaltsberatungen entschieden.

Das Land beabsichtigt, den Luftreinhalte-/Aktionsplan im Herbst 2005 zu verabschieden. Die Stadt bittet das Land, im Plan eine Kostenschätzung der Maßnahmen vorzulegen.

Kurzübersicht der Maßnahmen mit *Erläuterungen und Änderungen*

Maßnahme	<i>Erläuterungen</i>	<i>Änderungen</i>
Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen, Maut		
<p>M 1 Ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (Anlieger frei) im Stadtgebiet Stuttgart ab 2006.</p>	<p>beträchtlicher verkehrstechnischer und Kostenaufwand nicht schnell umsetzbar RP muss Sperrungen und Wegweisungen planen und anordnen (wegen komplexer Zuständigkeiten und Abstimmung mit Nachbarkreisen) B10/B14 ES – WN und B10/B27 Zuf. – LB als Eckverbindungen ausnehmen.</p> <p>BAB-Umleitungen durchs Stadtgebiet in Umgebung verlegen Maßnahme mit Lärminderungsplanungen abstimmen Polizei kontrolliert im Rahmen ihrer Möglichkeiten; parallel dazu Prüfung der rechtlichen, technischen und organisatorischen Dimension einer automatischen Kontrolle Regelung der Ausnahmen fehlt Konzept für Ausweich-/ Umleitungsstrecken erforderlich</p>	<p>anstelle von „Anlieger frei“ „<u>Lieferverkehr frei</u>“ Begründung: effektiver</p>

Maßnahme	Erläuterungen	Änderungen
M 2 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2007 für Diesel-Kfz schlechter EURO 1 mit Befreiungsmöglichkeit bei Nachrüstung eines Partikelfilters.	wird zugestimmt Konzept für Ausweich-/ Umleitungsstrecken erforderlich	
M 3 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2008 für Diesel-Kfz schlechter EURO 2 mit Befreiungsmöglichkeit bei Nachrüstung eines Partikelfilters.	wird zugestimmt Konzept für Ausweich-/ Umleitungsstrecken erforderlich	
M 4 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2010 für alle Kfz schlechter EURO 2.	wird zugestimmt Konzept für Ausweich-/ Umleitungsstrecken erforderlich	
M 5 Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet Stuttgart ab 2012 für alle Kfz schlechter EURO 3.	wird zugestimmt Konzept für Ausweich-/ Umleitungsstrecken erforderlich	
M 6 Ausweisung von Fahrspuren auf mehrspurigen Straßen für die ausschließliche Benutzung von Pkw mit einer Mindestbesetzung von 3 Personen sowie von Bussen, Taxis und Einsatz-/Rettungsfahrzeugen.	schwierige Überwachung Staubildung bei der Einfahrt nach Stuttgart, u. U. bis auf Autobahnen ggf. neue Ausweich- und Schleichwege	Maßnahme streichen (vgl. Beantwortung GR-Antrag 15/2005)
M 7 Ausdehnung der Lkw-Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen (Ausweichstrecken) und Differenzierung der Mautsätze nach Emissionsklassen.	wird begrüßt	

Maßnahme	Erläuterungen	Änderungen
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)		
M 8 Einführung einer Umweltfahrkarte im Gebiet des Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS).	wird begrüßt	
M 9 Ausbau des Stadtbahnnetzes.	wird befürwortet Ausbaupläne der SSB liegen dem Regierungspräsidium vor. Das Regierungspräsidium soll bei der Vergabe der GVFG-Mittel die Pläne bevorzugt behandeln.	
M 10 Verlängerung des Viertelstundentaktes im S-Bahnnetz (VVS) in den Abend hinein.	Entscheidung im Rahmen der ÖV-Entwicklung und der Finanzierungsmöglichkeiten	
M 11 Anpassung der Zugbehängung im S-Bahnnetz in der Spitzenverkehrszeit morgens (Verlängerung Vollzug zum Langzug).	Entscheidung im Rahmen der ÖV-Entwicklung und der Finanzierungsmöglichkeiten	
M 12 Erstellung von Mobilitätskonzepten für Unternehmen und Behörden. Ziel ist die verstärkte Nutzung des ÖPNV.	zu begrüßen	
M 13 Umstellung der Busflotte der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB): Bis Ende 2006 sind alle Busse der SSB mit einer Abgasnachbehandlung ausgestattet. Bis Ende 2008 sind alle Busse der SSB mit einem Partikelfilter ausgestattet. Bis Ende 2010 halten alle Busse der SSB hinsichtlich der NO _x -Abgaswerte den Mindeststandard EURO 3 ein.	Die Umstellung erfolgt fortlaufend, zur Beschleunigung sind weitere Finanzmittel erforderlich	

Maßnahme	Erläuterungen	Änderungen
<p>M 14 Ausschreibungen der SSB für Streckenvergaben an Subunternehmer werden künftig Mindestanforderungen an die Umweltstandards der eingesetzten Busse enthalten.</p>	wünschenswert	
<p>M 15 Die SSB führt ein Forschungs- und Entwicklungsprogramm durch. Ziel ist die Emissionsminderung und die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs der SSB-Busflotte.</p>	wünschenswert	
<p>Fuhrpark der Stadt und des Landes, mobile Maschinen und Geräte</p>		
<p>M 16 Alle Diesel-Kfz des Fuhrparks des Landes Baden-Württemberg werden mit Partikelfilter soweit wirtschaftlich und technisch möglich nachgerüstet oder durch Neubeschaffungen ersetzt.</p>	wird begrüßt	
<p>M 17 Alle Diesel-Kfz des Fuhrparks der Landeshauptstadt Stuttgart und deren städtischen Beteiligungsgesellschaften werden mit Partikelfilter soweit wirtschaftlich und technisch möglich nachgerüstet oder durch Neubeschaffungen ersetzt.</p>	wird schrittweise umgesetzt	
<p>M 18 Ausstattung von mobilen Maschinen und Geräten, die dem Geltungsbereich der 28. BImSchV unterliegen, mit einem Partikelfilter. Alle mit Dieselmotoren betriebenen mobilen Maschinen und Geräte der Landeshauptstadt Stuttgart und deren städtischen Beteiligungsgesellschaften werden mit Partikelfilter soweit wirtschaftlich und technisch möglich nachgerüstet oder durch Neubeschaffungen ersetzt.</p>	wird schrittweise umgesetzt	

Maßnahme	Erläuterungen	Änderungen
Infrastruktur- und Straßenbau- maßnahmen		
M 19 Inbetriebnahme des Pragtunnels im Jahr 2006.	durch Inbetriebnahme im Mai 2006 wird Stau abgebaut	
M 20 Verlegung der Messe vom Killesberg auf die Fildern im Jahr 2007.	Entlastung im Bereich der Zufahrts- straßen und beim Killesberg	
M 21 Untertunnelung der B 14 im inner- städtischen Bereich, z.B. Kulturmei- le.	wünschenswert 1. Bauabschnitt kann bis April 2006 realisiert werden	
M 22 Bau der Nordostumfahrung Stutt- gart.	eine leistungsfähige Nordostverbin- dung ist wünschenswert	
M 23 Bau der Filderauffahrt Hedelfingen.	wird nachdrücklich begrüßt	
Sonstige Maßnahmen im Bereich Verkehr		
M 24 Optimierung des Verkehrsflusses im Bereich Neckartor, Heilmannstraße.	Verflüssigung zum 01.09.2005 vor- gesehen	
M 25 Integriertes Verkehrsleitsystem - immissionsabhängige Verkehrs- steuerung.	Teilausbau bis Mai 2006 Vollausbau der IVLZ erforderlich (bis 2011).	
M 26 Entstaubung der Tunnelabluft von Tunnelstrecken im Stadtgebiet Stuttgart.	Machbarkeitsstudie	
M 27 Verteuerung von Parkgebühren in der Innenstadt Stuttgart auf 5 € pro Stunde.	maßvolle Anhebung der Parkgebüh- ren in der Innenstadt wird zum 01.01.2006 umgesetzt werden	maßvolle Anhebung statt 5 € Begrün- dung: wirt- schaftl. Nachteile

Maßnahme	Erläuterungen	Änderungen
M 28 Müllanlieferung aus anderen Landkreisen zur Müllverbrennungsanlage Stuttgart nur über Bahntransport.	wünschenswert Gutachten wird derzeit ausgewertet	
M 29 Müllabfuhr und Straßenreinigung an Hauptverkehrsstraßen nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten.	wird, soweit machbar, praktiziert	
M 30 Intensive Reinigung von Hauptverkehrsstraßen.	Versuch geplant	
M 31 Intensivierung der Straßenbegrünung im Stadtgebiet Stuttgart (Staubfilter).	wird angestrebt	
Maßnahmen in den Bereichen Industrie und Gewerbe, Hausbrand, Maßnahmen zur Staubminderung auf Großbaustellen		
M 32 Altanlagenanierung nach TA Luft, 13. und 17. BImSchV bei Industrie und Gewerbe.	wird begrüßt Beratung und Kontrolle durch die Stadt	
M 33 Verbrennungsverbot für Festbrennstoffe im Stadtgebiet Stuttgart.	die Stadt ist bereit, eine neue Satzung vorzubereiten	
M 34 Verbrennungsverbot von Grüngut/Gartenabfällen im Stadtgebiet Stuttgart.	soll durch Satzung festgelegt werden, da Kompostierung als Alternative besteht	
M 35 Verbesserung der Baustellenlogistik bei Großbaustellen im Stadtgebiet Stuttgart (verbindlicher Staubminderungsplan).	für Stuttgart 21 vorgesehen und Umsetzung bei weiteren Großprojekten	
Öffentlichkeitsarbeit		
M 36 Informationskonzept für die Öffentlichkeit.	wünschenswert in Kooperation mit dem Land	

Kurzübersicht der zusätzlichen Maßnahmen mit Begründung der Verwaltung

Maßnahme	Begründung	
<p><u>Basaltsplitt</u></p> <p>Die Stadt plant im städtischen Winterdienst ab dem Winter 2005/2006 Basaltsplitt statt Kalksplitt zu verwenden.</p>	<p>hartes Material, weniger Abrieb (Mehrkosten gemäß AWS ca. 20.000 € jährlich)</p>	
<p><u>Splittentfernung</u></p> <p>Die Stadt Stuttgart strebt eine Beschleunigung der Splittentfernung und ihre Umsetzung ab der Saison 2005/2006 an.</p>	<p>vermeidet unnötigen Abrieb</p>	
<p><u>Verkehrsentwicklungskonzept</u></p> <p>Die Stadt erarbeitet ein Verkehrsentwicklungskonzept unter besonderer Berücksichtigung des Aspektes Luftreinhaltung.</p>	<p>Verkehrskonzept unter besonderer Berücksichtigung der Luftreinhaltung reduziert die Belastung</p>	
<p><u>Radverkehr</u></p> <p>Der Radverkehrsanteil in Stuttgart wird durch geeignete Maßnahmen erhöht.</p>	<p>weniger Schadstoffemissionen</p>	
<p><u>B 14</u></p> <p>Der Verkehr auf der Bundesstraße B14 im Stadtkessel wird kurzfristig verflüssigt.</p>	<p>Abnahme der Aufwirbelung und des Abriebs durch Verkehrsverflüssigung (z. B. Grüne Welle, Verflüssigung bei geringer Geschwindigkeit, ebenerdige Überwege)</p>	

Maßnahme	Begründung	
<p><u>Gasantrieb</u></p> <p>Stadt und Land erarbeiten ein Programm zur Förderung des Gasantriebs bei Kraftfahrzeugen.</p>	<p>weniger Feinstaub und Stickstoffdioxidemissionen</p>	
<p><u>Rauchverbot</u></p> <p>In allen öffentlichen Gebäuden wird ein Rauchverbot verfügt.</p>	<p>Schutz vor Feinstaub; In Gebäuden, wo geraucht wird, liegen die Feinstaubwerte deutlich über den Grenzwerten für die Außenluft.</p>	
<p><u>Baumaschinen</u></p> <p>Bei öffentlichen Ausschreibungen der Stadt und des Landes wird gefordert, dass Baumaschinen mit Rußfilter eingesetzt werden.</p>	<p>Senkung der Feinstaubemissionen</p>	
<p><u>City-Maut</u></p> <p>Das Land Baden-Württemberg wird aufgefordert, die Initiative zur Schaffung eines LKW City-Maut Systems zu ergreifen. die Mautgebühren werden zweckgebunden für die Stärkung des ÖPNV in Stuttgart verwendet.</p>	<p>nicht schadstoffarme LKW am Fahren durch die Stadt hindern</p>	
<p><u>Parksuchverkehr</u></p> <p>Die Stadt forciert ein Maßnahmenpaket zur Reduzierung des Parksuchverkehrs.</p>	<p>Verkehrsreduzierung weniger Schadstoffemissionen</p>	

