

Stuttgart, 11.09.2018

3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart - Anhörung

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik Ausschuss für Umwelt und Technik Gemeinderat	Einbringung Beratung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich öffentlich	18.09.2018 09.10.2018 11.10.2018

Beschlussantrag

Die Verwaltung wird beauftragt, zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens 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:

M3 SSB- Angebotserweiterung Stadtbahnen

M4 Schnellbuslinie Stuttgart-Bad Cannstatt - Innenstadt (Linie X1)

M5 Stadtgebietsüberschreitende Schnellbuslinie (Linie X2)

M7 Ersatzbeschaffung SSB Busse schlechter Euro VI

M8 Ausbau Viertelstundentakt bei der S-Bahn

M9 Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropolexpresslinien

M10 Umsetzung Radverkehrskonzept

M11 Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes

M12 Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken

3. Den folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung wird mit Änderung zugestimmt:

M1 Ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V

4. Die folgenden Maßnahmen des Entwurfs der 3. Fortschreibung werden abgelehnt:

M2 Sonderfahrstreifen für den Busverkehr stadtauswärts zwischen dem „Wulle-Steg“ an der Willy-Brandt-Straße und der Kreuzung Am Neckartor

M6 Testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße Anfang 2019

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 (PM₁₀) von 40 µg/m³ 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 2017 mit 41 Tagen jedoch auf einem historisch niedrigen Stand. An allen anderen Messstationen werden die zulässigen Überschreitungstage eingehalten. Auch aufgrund der vielzähligen Maßnahmen, die in den letzten Jahren zur Verbesserung der Luftqualität durchgeführt wurden, ist an der Messstelle Am Neckartor ein dynamischer Rückgang der Überschreitungen zu erkennen. Für das Jahr 2018 bestehen erstmals gute Aussichten, die Grenzwerte einzuhalten.

Beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) ist die Lage differenzierter zu betrachten. Vor allem die vorgegebenen Jahresdurchschnitts-Grenzwerte von 40 µg/m³ 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 3 Stunden im Jahr 2017 und damit zur erstmaligen Einhaltung des vorgegeben EU-Grenzwertes.

Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte finden sich entsprechend des vom Land in Auftrag gegebenen Gesamtwirkungsgutachtens an rund 70 km innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen bezüglich NO₂ und an rund 5 km bezüglich PM₁₀. Gemäß der Ursachenanalyse 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 (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂)

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

Immissionsmessungen der LUBW zeigen, dass an verschiedenen Stellen des Stadtgebiets der Grenzwert für die Stickstoffdioxidlangzeitbelastung (Jahresmittelwert) 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 sichergestellt 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 Langzeitbelastung bei Stickstoffdioxid nicht überall im Stadtgebiet von Stuttgart eingehalten.

Im Juli 2015 haben das Land und die Landeshauptstadt ein gemeinsames „Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart“ vorgelegt. 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.

Gegenwärtig 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). Am 17. Mai 2018 hat die Europäische Kommission beim Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) Klage gegen Deutschland, Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien und das Vereinigte Königreich eingereicht, weil die vereinbarten Grenzwerte für die Luftqualität nicht eingehalten werden und in der Vergangenheit keine geeigneten Maßnahmen ergriffen wurden.

Darüber hinaus hat das Verwaltungsgericht Stuttgart am 26. Juli 2017 der Klage der Deutsche Umwelthilfe stattgegeben (AZ: 13 K 5412/15). Die Landesregierung hat im Oktober 2017 Rechtsmittel (Sprungrevision) gegen den Spruch des Verwaltungsgerichts eingelegt. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Sprungrevision am 27. Februar 2018 überwiegend zurückgewiesen (7 C 30.17). Nach dem Urteil des höchsten deutschen Verwaltungsgerichts sind demnach Diesel-Fahrverbote in Städten – unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit - grundsätzlich zulässig. Im Zuge des angestrebten Zwangsvollstreckungsverfahrens hat das Verwaltungsgericht Stuttgart ein Zwangsgeld angedroht und festgesetzt (AZ: 13 K 3813/18). Gegen diesen Festsetzungsbeschluss hat das Land beim Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg Beschwerde eingelegt. Wann diese Beschwerde seitens des VGH entschieden wird ist derzeit offen. Ferner gibt es noch einen Vergleich zwischen Land und einem klagenden Anwohner des Neckartors (VG Stuttgart, AZ: 13 K 875/15).

Der nun vorliegende Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart umfasst insgesamt 12 Einzelmaßnahmen (M1 – M12). Sie werden unter Punkt 2-4 dieser Begründung bewertet bzw. kommentiert.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die Schadstoffsituation der Stuttgarter Luft zu verbessern und Verkehrsverbote grundsätzlich zu vermeiden. Diese Maßnahmen haben auch Wirkung gezeigt und die Werte erkennbar sinken lassen. Gleichwohl werden gesetzlichen Grenzwerte zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht eingehalten, daher soll der geltende Luftreinhalteplan so fortgeschrieben werden, dass die schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte erreicht wird.

Das Bundesverwaltungsgericht, als höchstes deutsches Verwaltungsgericht, hat Dieselfahrverbote in Städten - bei Wahrung der Verhältnismäßigkeit - für grundsätzlich zulässig erklärt. Die Entscheidung des Gerichts besagt in seinem Leitsatz I dazu Folgendes: „Erweist sich ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge mit schlechterer Abgasnorm als Euro 6 sowie für Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 3 innerhalb einer Umweltzone als die einzig geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxidgrenzwerte, verlangt Art. 23 Abs. 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2008/50/EG, diese Maßnahme zu ergreifen.“

Aufgrund des rechtskräftigen Urteils des VG Stuttgart ist in tatsächlicher Hinsicht – bindend – festgestellt, dass mit Blick auf die Situation in der Landeshauptstadt Stuttgart ein derartiges Verkehrsverbot die einzige geeignete Maßnahme ist.

Vielen der im Zuge des ersten Durchgangs der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Jahr 2017 geäußerten Bedenken ist durch die Ausgestaltung der umfassenden Ausnahmekonzeption des Landes im vorliegenden Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Rechnung getragen worden.

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. Durch die Einführung der Blauen Plakette hätte der Bund schon lange eine Rechts- und Planungssicherheit der Länder und Kommunen herstellen können. 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.

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.

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, eine zeitnahe Einführung der blauen Plakette zu erreichen, und befürwortet entsprechende Aktivitäten.

Nachrüstung

Die Nachrüstung von Kraftfahrzeugen (Hardware und/oder Software) kann einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffemissionen leisten. Während einige Automobilhersteller die Software-Nachrüstung bestimmter Fahrzeugtypen zugesagt haben, diese Versprechungen aber noch lange nicht erfüllt sind, haben, werden Hardware-Nachrüstungen bisher von den Herstellern als zu teuer und technisch zu aufwendig abgelehnt. Andere Akteure, wie etwa der ADAC, vertreten hier eine konträre Position und setzen auf die Hardware-Nachrüstung.

Die Landeshauptstadt Stuttgart verfolgt diese Entwicklungen mit großem Interesse. 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.

Der Deutsche Städtetag hat in seinem Schreiben vom 22. Juni 2018 zum Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle“ dargestellt, dass die Bundesregierung die Automobilindustrie zu Hardware-Nachrüstungen verpflichten muss, damit die Stickoxide in den Städten deutlich sinken. Auch aus Sicht der Landeshauptstadt Stuttgart müssen sich die Automobilindustrie und die Bundesregierung stärker engagieren, damit die Kommunen in ihren Bemühungen zur Luftreinhaltung unterstützt werden und die Grenzwerte schneller eingehalten werden können.

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 2017 sowie der Kurzbericht zu den Verkehrsbeschränkungen Variante 1-4, welche auf den Internetseiten des Regierungspräsidiums abgerufen werden kann

(<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt5/Ref541/Seiten/Luftreinhalteplaene.aspx>).

Der Planentwurf lag vom 27. August 2018 bis 28. September 2018 öffentlich aus. Bis zum 12. Oktober 2018 konnte zu dem Planentwurf gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart Stellung genommen werden.

Im Rahmen dieser öffentlichen Auslegung nimmt die Landeshauptstadt Stuttgart zu dem Planentwurf durch den Gemeinderatsbeschluss dieser Gemeinderatsdrucksache Stellung. Diese Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart als Träger öffentlicher Belange ist vom Einvernehmen gemäß § 47 Absatz 4 Satz 2 des BImSchG zu unterscheiden.

Das zu erteilende Einvernehmen ist Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Festlegung einvernehmenspflichtiger Maßnahmen in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Für die Erteilung dieses gesetzlichen Einvernehmens sind die Straßenbau- und die Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Stuttgart zuständig.

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=255>.

Vorbemerkung zu 2 bis 4.: 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 2020/2021 eingehalten werden sollen. In der Anlage wird auf sämtliche ergänzende und beschreibende Detailpunkte verzichtet.

Mit diesem Bündel an Maßnahmen soll die direkte Belastung an Orten mit Grenzwertüberschreitungen und auch die städtische Hintergrundbelastung reduziert werden, so dass die Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet eingehalten werden. Dazu wurden die Maßnahmen und deren Emissions-, Immissions- und verkehrliche Wirkungen in einem umfassenden Gesamtwirkungsgutachten (Februar 2017) sowie einem Kurzbericht zu den Verkehrsbeschränkungen (Juli 2018) 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:

M3 SSB- Angebotserweiterung Stadtbahnen

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 Schnellbuslinie Stuttgart-Bad Cannstatt - Innenstadt (Linie X1)

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

M5 Stadtgebietsüberschreitende Schnellbuslinie (Linie X2)

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

M7 Ersatzbeschaffung SSB-Busse schlechter Euro VI

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. Dieser Wert wird sich mit der Inbetriebnahme der Busse für die Schnellbuslinien X1 und X2 noch weiter erhöhen. Diesen Weg wird die SSB wie auch in der Vergangenheit mit der Unterstützung des Landes Baden-Württemberg weiter beschreiten.

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

M8 Ausbau Viertelstundentakt bei der S-Bahn

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

M9 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.

M10 Umsetzung Radverkehrskonzept

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.

M11 Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes

Die Landeshauptstadt Stuttgart sieht in der Umstellung auf emissionsfreie bzw. emissionsarme Fahrzeuge eine große Chance die Luftqualität zu verbessern. Bereits im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ hat die Elektromobilität und insbesondere die stadteigene Mobilität eine große Bedeutung. Mit der Schaffung des „Fonds emissionsarmes Fahren“ im Rahmen des DHH 2016/2017 sowie der Fortführung im DHH 2018/2019 wurde bereits die Grundlage für die schrittweise Umstellung des städtischen Fuhrparks im Rahmen des technisch Möglichen geschaffen.

Von Seiten der Landeshauptstadt Stuttgart wird die Umstellung des eigenen Fuhrparks aktiv vorangetrieben. Fehlende Verfüg-barkeiten bei den Herstellern verzögert leider diese Umsetzung. So musste beispielsweise die Ausschreibung zur Bestellung von Elektrofahrzeugen wiederholt werden, da zunächst keine wertbaren Angebote eingingen.

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

M12 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.

Zu 3: Maßnahmen mit Änderungen:

M1 Ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V

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

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

Zu 4. Abgelehnte Maßnahmen:

M2 Sonderfahrstreifen für den Busverkehr stadtauswärts zwischen dem „Wulle-Steg“ an der Willy-Brandt-Straße und der Kreuzung Am Neckartor

Die geplante Maßnahme ist kein Vorschlag der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Verwaltung der Landeshauptstadt hat lediglich im Zuge der Planungen seitens des Landes auf Basis kooperativer behördlicher Zusammenarbeit erforderliche Daten zur Verfügung gestellt und sich an Gesprächen beteiligt.

Über die Einrichtung einer Busspur zwischen Gebhard-Müller-Platz und Neckartor wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik am 17.07.2018 mündlich berichtet. Für den ÖPNV werden keine positiven Effekte, sondern erhebliche negative Auswirkungen auf die zukünftige Schnellbuslinie X1 und das Innenstadtbusnetz erwartet. Die gewünschte hohe Betriebsstabilität der Schnellbuslinie könnte nicht mehr gewährleistet werden und sämtliche Zeitgewinne, die an anderen Stellen mit hohem finanziellen Aufwand geschaffen werden, würden vermutlich aufgezehrt. Durch die Reduktion der Fahrstreifen für den Individualverkehr werden längere Rückstaus erwartet, die auch die nachfragegestarken Innenstadtbuslinien behindern würden.

Mit der beauftragten gutachterlichen Untersuchung werden detaillierte Modellrechnungen zur Wirkungsabschätzung durchgeführt. Modellrechnungen sind im Bereich der Verkehrsplanung und –technik eine anerkannte Methode zur Wirkungsabschätzungen und gehen als Grundlage in die Emissions- und Immissionsermittlung ein. Die Ergebnisse sind immer mit Blick auf die Exaktheit und Vollständigkeit der Daten und Grundannahmen zu werten. Mit Blick auf die komplexe und hochausgelastete Verkehrsinfrastruktur in dem Betrachtungsraum und angesichts der vorliegenden Einschätzungen der Fachämter sowie der SSB ist bei der Wertung der Ergebnisse die Einbindung der Fachämter der Landeshauptstadt Stuttgart sowie der SSB unerlässlich. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass für diese Busspur bisher keine abgestimmte Planung vorliegt. Es ist auch nicht bekannt, mit welchen Planungsansätzen die Modellrechnungen durchgeführt wurden und ob diese technisch realisierbar wären. Insbesondere dürfen diese die Bauabläufe der Projekte im Rahmen von S21 nicht behindern oder diesen entgegenstehen.

Im Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird ausgeführt, dass die Busspur unter dem Vorbehalt der immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit steht. Die Ausführungen zu „unzulässigen bzw. unzumutbaren Veränderungen an anderer Stelle“ ist nicht in die Argumentationslinie dieses Absatzes explizit integriert. Weiterhin wird ausgeführt, dass „Die reale Wirkung der Busspur, spätestens aber drei Monate nach ihrer Einführung evaluiert und auf dieser Basis über die Weiterführung der Maßnahme entschieden wird.“ Hier ist eine Klarstellung erforderlich, ob die „reale Wirkung“ unabhängig von den Ergebnissen der gutachterlichen Untersuchung (verkehrlichen Wirkungen) ggf. im Sinne eines Versuchs angedacht ist. Aus Erfahrungen mit baustellenbedingten Kapazitätsreduktionen und Störfällen im Bereich Neckartor und des umgebenden Verkehrsnetzes wird die Durchführung eines solchen Versuchs ebenfalls kritisch gesehen.

Aufgrund zu erwartender Verkehrsstörungen und -verlagerungen und der noch nicht vorliegenden gutachterlichen Ergebnisse 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 und der Reduktion der Luftschadstoffbelastungen – wie im Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bereits dargestellt – vor einer Entscheidungsfindung zu evaluieren. Zuvor ist eine enge fachliche Abstimmung mit den Fachämtern der Landeshauptstadt Stuttgart sowie der SSB erforderlich.

M6 Testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße Anfang 2019

Die testweise Einführung der Busspur zum Zeitpunkt Anfang 2019 wird von der Landeshauptstadt Stuttgart abgelehnt. Es soll zunächst die Einführung des Parkraummanagements in Stuttgart-Ost im Dezember 2018 und dessen Auswirkungen auf das Parkverhalten abgewartet werden. Nach der Etablierung des Parkraummanagements kann die testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße geprüft werden.

Die Maßnahme wurde Anfang 2018 auf Grundlage eines Vorschlags der Stadtverwaltung im Ausschuss für Umwelt und Technik diskutiert. Für die Umsetzung ist der Wegfall der Parkplätze in der Wagenburgstraße erforderlich, die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit der Einführung des Parkraummanagements in Stuttgart-Ost am 1. Dezember 2018. Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in seiner Sitzung am 27. Februar 2018 daher entschieden, eine Busspur in der Wagenburgstraße erst dann testweise einzuführen, wenn das Parkraummanagement in Stuttgart-Ost umgesetzt und nach einer ausreichenden Eingewöhnungsphase evaluiert werden konnte. Dies wird frühestens Anfang 2020 der Fall sein.

Es wird zudem darauf verwiesen, dass die vorhandenen Fahrbahnen nur reduzierte Fahrstreifenbreiten zulassen. Daher ist - bei Beibehaltung der vorhandenen Gehwegbreiten und des Baumbestands - zunächst eine Erprobung der Verkehrsregelung in Richtung Wagenburgtunnel erforderlich.

Sollte die Maßnahme trotz der ablehnenden Stellungnahme der Landeshauptstadt in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, so muss die im Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bereits dargestellte 3-monatige Evaluation sowohl die Wirkungen für den ÖPNV und Kfz-Verkehr als auch die Situation des ruhenden Verkehrs umfassen.

Weitere Anmerkungen zum Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans:

- a) *Zum Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans gibt die Landeshauptstadt Stuttgart folgende redaktionelle Hinweise, Empfehlungen und Änderungsvorschläge ab:*

Kapitel 5.1.7 Parkraummanagement und Parktarife, S. 45

Für eine verbesserte Verständlichkeit wird eine Neustrukturierung analog der Entwicklungen des Parkraummanagements vorgeschlagen. Die Stufe 3. des Parkraummanagements (PMR) ist bisher nicht enthalten und zu ergänzen.

- Seit 01.03.2011 ist im Stadtbezirk Stuttgart-West das PRM eingeführt. Durch das PRM hat sich der Parksuchverkehr reduziert und infolgedessen sind die Schadstoffemissionen zurückgegangen.
- Die Bewirtschaftung des Parkraums wurde anschließend ausgedehnt und in Teilen der Stadtbezirke Stuttgart-Mitte, -Nord, -Süd sowie -Bad Cannstatt eingeführt. Das Konzept wird stufenweise seit 2015 realisiert.
- Seit dem 01.10.2015 wurde in der 1. Stufe des PRM folgendes Konzept umgesetzt:
 - Bewirtschaftung sämtlicher Parkplätze innerhalb der bestehenden Gebührenzone City im Stadtbezirk Mitte mit einer Höchstparkdauer von 1 Stunde von 8 bis 22 Uhr.
 - Im Stadtbezirk Mitte innerhalb des Gebiets der derzeitigen Gebührenzone City gibt es keine Bewohnerparkregelung nach StVO; stattdessen erhalten die dortigen Bewohner unter bestimmten Voraussetzungen und auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung zum zeitlich unbefristeten, gebührenfreien Parken nach § 46 StVO.
 - Bewirtschaftung aller Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum in Kombination mit einer Bewohnerparkregelung in 7 neuen Bewohnerparkgebieten in den Stadtgebieten Mitte, Süd und Nord
- Seit dem 01.06.2016 wurde in der 2. Stufe der Erweiterung des PRM Folgendes umgesetzt: Einführung der Vollbewirtschaftung in Kombination mit einer Bewohnerparkregelung in 8 weiteren Bewohnerparkgebieten in den Stadtbezirken Nord, Süd und Mitte.
- Seit dem 01. 11. 2017 wurde in einer 3. Stufe der Erweiterung des PRM die Vollbewirtschaftung mit je einem neuen Bewohnerparkgebiet in den Stadtbezirken Süd und Nord und 4 neue Bewohnerparkgebiete in Bad Cannstatt umgesetzt.
- Für den Bereich Stuttgart-Ost ist die Einführung des PRM mit 5 neuen Bewohnerparkgebieten zum 1.12.2018 vorgesehen.

Kapitel 5.3.4 Weiterer Ausbau des ÖPNV

Für den weiteren Ausbau des ÖPNV werden unter den Kategorien "Voraussichtlich ... wird ausgebaut", "planerisch untersucht" und "diskutiert" Streckenverbindungen aufgeführt, bei denen eine Realisierbarkeit bereits negativ geprüft wurden. Es wird daher angeregt, folgende Textänderungen vorzunehmen:

S. 83 Streichung Bussonderspur Wildparkstraße bis in den Talkessel (keine Realisierungschance).

S. 84 „planerisch untersucht“:

- Streichung: Talstraße, Gaisburger Brücke bis Hanns-Martin-Schleyer Halle (wurde bereits im Rahmen der Konzeption der Schnellbuslinie X1 negativ geprüft).
- Streichung: Kriegsbergstraße, Schillerstraße und Willy-Brandt-Straße bis Schwabengarage (in Kriegsberg ist bereits eine Busspur vorhanden, Schillerstraße ist in Block „wird derzeit diskutiert“ vorhanden, der Abschnitt Willy-Brandt-Straße bis Schwabengarage wurde bereits im Rahmen der Konzeption der Schnellbuslinie X1 negativ geprüft und entspricht der Maßnahme M2).

S. 84, „derzeit diskutiert“:

- Streichung: Daimlerstraße in S-Bad Cannstatt, da bereits in Block „planerisch untersucht“ durch Punkt Daimlerstraße in Fahrtrichtung Deckerstraße enthalten ist.
- Streichung: Mönchfeldstraße in S-Zuffenhausen, da bereits in Block „planerisch untersucht“ durch Punkt Mönchfeldstraße in Fahrtrichtung Aldinger Straße vorhanden.
- Streichung: Kriegsbergstraße in S-Mitte streichen, da Busspur bereits vorhanden.
- Streichung: Heilbronner Straße in Stuttgart-Nord (eine Diskussion ist der Landeshauptstadt Stuttgart sowie der SSB AG nicht bekannt, eine Realisierung erscheint nicht realistisch).
- Anpassung: Schwieberdinger Straße in S-Zuffenhausen konkretisieren durch Schwieberdinger Straße, Neuwirtshauskreuzung bis Nordseestraße.
- Anpassung: König-Karl-Straße in S-Bad Cannstatt konkretisieren durch in der König-Karl-Straße, Fahrtrichtung Mercedesstraße.
- Anpassung: Hauptstätter Straße in S-Mitte verschieben in „planerisch untersucht“.
- Anpassung: Nordseestraße in S-Zuffenhausen verschieben in „planerisch untersucht“.
- Anpassung: Kirchheimer Straße in Stuttgart-Sillenbuch verschieben in „planerisch untersucht“.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Einzelmaßnahmen nicht nur von der Finanzierbarkeit abhängig ist. Die Landeshauptstadt Stuttgart schlägt daher vor, den Satz auf S. 85 wie folgt zu ergänzen: „Die Umsetzung hängt von der Umsetzbarkeit, Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahme ab.“

Finanzielle Auswirkungen

Für die von der Stadt zu finanzierenden Maßnahmen und Personal- bzw. Stellenbedarfe sind 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 finanzielle Beteiligung des Landes Baden-Württemberg rechtlich und sachlich geboten ist.

Die tatsächlich erforderlichen Ressourcenbedarfe können erst nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans konkretisiert werden. Voraussichtlich werden bei den folgenden Maßnahmen in folgenden Kategorien bei der Landeshauptstadt Stuttgart finanzielle Auswirkungen entstehen.

M1 Ganzzähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V

Für die Umsetzung des ganzzährigen Verkehrsverbots in der Umweltzone Stuttgart für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V werden für die Kennzeichnung des Geltungsbereiches (Umweltzone Stuttgart) investive Kosten anfallen. Die im Entwurf des Luftreinhalteplans beinhaltete Ausnahmekonzeption sieht vor, dass Kraftfahrzeughalter, die dauerhaft oder auch nur im Einzelfall im Stadtgebiet unterwegs sind, eine Ausnahmegenehmigung beantragen und gegebenenfalls auch erhalten können.

Zur Bearbeitung der in diesem Zusammenhang eingehenden Anfragen und Anträge sowie für gegebenenfalls weitere sich ergebende Aufgaben muss mit erheblichen Kosten in folgenden Bereichen gerechnet werden:

- Personal
- Sachkosten (Räumlichkeiten / Arbeitsplatzausstattung/Beschilderung)
- EDV-Kosten

Mögliche Antragsspitzen oder weitere bisher unbekannte externe Vorgaben müssen zusätzlich Berücksichtigung finden.

M2 Sonderfahrstreifen für den Busverkehr stadtauswärts zwischen dem „Wulle-Steg“ an der Willy-Brandt-Straße und der Kreuzung Am Neckartor

Im Falle einer Umsetzung dieser Maßnahme trotz Ablehnung durch die Landeshauptstadt Stuttgart würden Planungs- und Investitionskosten anfallen.

M3 SSB- Angebotserweiterung Stadtbahnen

Für die Umsetzung dieser Maßnahme werden Investitions- und Betriebskosten anfallen. Diese sind in der Wirtschaftsplanung der SSB und den zugehörigen Beschlüssen des SSB-Aufsichtsrates zu berücksichtigen.

M4 Schnellbuslinie Stuttgart-Bad Cannstatt - Innenstadt (Linie X1)

Für die Umsetzung dieser Maßnahme fallen Investitions-, Planungs- und Betriebskosten an, die im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart bereits veranschlagt sind. Eine Ko-Finanzierung erfolgt aus Fördergeldern des Landes nach LGVFG. Zudem wurde zum 3. Aufruf für die Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ ein Förderantrag gestellt.

M5 Stadtgebietsüberschreitende Schnellbuslinie (Linie X2)

Für die Umsetzung dieser Maßnahme werden Investitions-, Planungs- und Betriebskosten anfallen. Diese sind in der Wirtschaftsplanung der SSB und den zugehörigen Beschlüssen des SSB-Aufsichtsrates zu berücksichtigen.

M6 Testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße Anfang 2019

Für die Umsetzung dieser Maßnahme werden Planungs- und Investitionskosten anfallen. Dies gilt entsprechend für die Wirtschaftsplanung der SSB und die zugehörigen Beschlüsse des SSB-Aufsichtsrates.

M7 Ersatzbeschaffung SSB Busse schlechter Euro VI

Für die Umsetzung dieser Maßnahme werden Investitions- und Betriebskosten anfallen. Diese sind in der Wirtschaftsplanung der SSB und den zugehörigen Beschlüssen des SSB-Aufsichtsrates zu berücksichtigen. Die SSB erhält einen Zuschuss des Landes.

M8 Ausbau Viertelstundentakt bei der S-Bahn

-

M9 Erhöhung der Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr bis 2021 und Einrichtung drei neuer Metropolexpresslinien

-

M10 Umsetzung Radverkehrskonzept

Für die Umsetzung dieser Maßnahme werden Investitions- und Planungskosten anfallen, die teilweise im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart bereits veranschlagt sind.

M11 Umstellung des Fuhrparks der LHS und des Landes

Für die Umsetzung dieser Maßnahme werden Investitions- und Betriebskosten anfallen, die teilweise im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart bereits mit dem Fonds emissionsfreies Fahren veranschlagt sind.

M12 Ausweitung Tempo 40 auf Steigungsstrecken

Für die Umsetzung dieser Maßnahme werden Investitions- und Planungskosten anfallen, die teilweise im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart bereits veranschlagt sind.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Die Referate StU, T, SOS, AKR und WFB haben mitgezeichnet.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Fritz Kuhn

Anlagen

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. 56-79)

- M1** Ab dem 01.01.2019 gilt ein ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V.
- M2** Auf der B14 in Stuttgart zwischen dem „Wulle-Steg“ an der Willy-Brandt-Straße und der Kreuzung Am Neckartor wird ab Anfang 2019 eine Fahrspur stadtauswärts zu einem Sonderfahrstreifen für den Busverkehr umgewidmet.
- M3** Die SSB AG baut ihr Angebot im Bereich der Stadtbahnen (neue Linien, Taktung, Verlängerung der Traktion auf Doppelzüge) weiter aus.
- M4** Als Vorlaufbetrieb für den Ausbau der Haltestellen der Linie U1 für den 80-m-Zug-Betrieb wird die SSB AG zusammen mit der Landeshauptstadt Stuttgart zwischen Stuttgart-Bad Cannstatt und der Innenstadt im Oktober 2018 eine zusätzliche Schnellbuslinie (Betriebszeit 06:00 – 20:30 Uhr) zur frühzeitigen Kapazitätserweiterung auf dieser hochbelasteten und bedeutsamen Nahverkehrssachse einrichten.
- M5** Die SSB AG wird im Dezember 2018 die erste stadtgebietsüberschreitende Schnellbuslinie (Linie X2) in Betrieb nehmen.
- M6** Testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße Anfang 2019
- M7** Das Land Baden-Württemberg unterstützt die SSB AG bei der Ersatzbeschaffung ihrer Busse im Stadtgebiet von Stuttgart, die nicht der Norm Euro VI entsprechen, sodass sukzessive unter ökologischen Gesichtspunkten die neueste und beste verfügbare Abgasreinigungstechnik bzw. alternative Antriebstechnik eingesetzt werden kann.

- M8** Der Verband Region Stuttgart wird den Viertelstundentakt bei der S-Bahn Stuttgart stufenweise bis 2020 weiter ausbauen und damit das Angebot nochmals erheblich verdichten.
- M9** 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.
- M10** 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), 3 (S-Mitte nach Degerloch) und 10 (Vaihingen nach Sillenbuch) weiter aus. Parallel dazu folgen sukzessive weitere Ausbauten, wofür im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart die entsprechenden Haushaltsmittel bereitgestellt wurden. Darüber hinaus werden im Rahmen von Baumaßnahmen auch punktuelle Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt.
- M11** 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.
- M12** Die Landeshauptstadt Stuttgart wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf folgenden weiteren Steigungsstrecken im Stadtgebiet Stuttgart sukzessive ab dem 01.06.2018 auf 40 km/h reduzieren.