

Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart zum Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart

07. Februar 2020

Beschluss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart vom 06.02.2020:

1. Vom Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird Kenntnis genommen.
2. Auch die Landeshauptstadt Stuttgart ist zuversichtlich, dass – in Fortsetzung des Trends der vergangenen Jahre – die Entwicklung der Immissionssituation im April 2020 die Prognose zulässt, dass der Jahresmittelgrenzwert von NO₂ im Jahr 2020 eingehalten wird.
3. Der Maßnahme M1 des Entwurfs der 5. Fortschreibung wird mit Anmerkungen zugestimmt.
4. Folgende Maßnahmen sollten in die 5. Fortschreibung mit aufgenommen werden:
 - M2** Regionalweite Zuflussregulierung
 - M3** Temporeduzierung auf Bundesstraßen im Stadtgebiet (60 km/h)
5. Weitere Anregungen der Landeshauptstadt Stuttgart zum Entwurf der 5. Fortschreibung.

Zu 2 & 3.: Anmerkungen zur Maßnahme M1

Die im Entwurf vorliegende 5. Fortschreibung enthält als Maßnahme M1 ein optionales Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor unterhalb der Euronorm 6/VI ab 1. Juli 2020 in einer verkleinerten Umweltzone bestehend aus dem Stuttgarter Talkessel und den Stadtbezirken Feuerbach, Zuffenhausen und Bad Cannstatt. Gemeinsam mit den bereits bestehenden Maßnahmen zur Luftreinhaltung soll die Belastung mit Stickstoffdioxid reduziert und der gesetzliche Grenzwert im Jahresmittel in Höhe von 40 µg/m³ im Stadtgebiet von Stuttgart schnellstmöglich eingehalten werden.

Lässt die Entwicklung der Immissionssituation im April 2020 die Prognose zu, dass der Grenzwert im Jahr 2020 eingehalten wird, unterstützt die Landeshauptstadt Stuttgart die Zusage des Landes, das zonale Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor unterhalb der Euronorm 6/VI aufgrund der positiven Entwicklung der Werte nicht einzuführen.

Des Weiteren gibt die Landeshauptstadt Stuttgart folgende Anmerkungen:

- a) Anwohnerinnen und Anwohnern mit einem Dieselfahrzeug der Abgasnorm Euro 5, die in der kleinen Umweltzone leben, wird eine Übergangsfrist von zwei Jahren eingeräumt bis das ganzjährige zonale Verkehrsverbot auch für sie gilt. Das gefahrenen Fahrzeug muss mit einer grünen Plakette gekennzeichnet sein. Die Ausnahme wird im Wege der Allgemeinverfügung erteilt.
- b) Mit dem vorliegenden Planentwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart wird der Geltungsbereich einer „kleinen Umweltzone“ definiert. Auf Grundlage der textlichen Definition sowie der Abbildung 17 werden die Fachämter der Landeshauptstadt Stuttgart die exakten Standorte der erforderlichen Beschilderung festlegen und dem Regierungspräsidium vorlegen. In Kapitel 5.5 Räumliche Abgrenzung ist daher zu ergänzen: „Die kleine Umweltzone umfasst – *vorbehaltlich einer detaillierten, straßengenauen Grenzfestlegung* – den Bereich des Talkessels sowie der Stadtbezirke Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen.“
- c) Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der sogenannten „kleinen Umweltzone“ ist daher zwingend eine Abstimmung zwischen Stadt und Land zur straßenscharfen Ausgestaltung erforderlich. Die Landeshauptstadt Stuttgart regt an, dass die Straßenzüge B10-B27 zwischen Anschlussstelle Zuffenhausen und Kornwestheim, der Knotenbereich B10-B14 im Neckartal sowie der Kappelbergtunnel vom Remstal kommend zur B10 Richtung Neckar/Esslingen sollen dabei ausgenommen werden.
- d) Die Zufahrt zu den P+R-Plätzen innerhalb der sogenannten kleinen Umweltzone soll analog der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans möglich sein, insbesondere die Zufahrt zum P+R Sommerrain.
- e) Der Zeitplan zur Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsverbots ist aufgrund eines hohen Planungsaufwandes ausgesprochen ambitioniert. Dies gilt nicht zuletzt, da im Sinne der Vorwegweisung zur frühzeitigen Information der Verkehrsteilnehmer zahlreiche Standorte für Ankündigungsschilder an den Entscheidungspunkten zur Umfahrung geplant und umgesetzt werden müssen. Die Landeshauptstadt Stuttgart weist darauf hin, dass zudem die personellen Ressourcen bei der Landeshauptstadt Stuttgart zur Beschilderung eines solchen kleineren zonalen Verkehrsverbots derzeit ausgeschöpft sind, da im gleichen Zeitraum auch noch die Umsetzung von Maßnahmen aus der 4. Fortschreibung stattfindet.

Ebenfalls mit Aufwand und als zeitlich ambitioniert werden die Vorbereitung bzw. Information der Öffentlichkeit sowie die Bereitstellung eines angepassten Online-Tools für die Antragstellung und deren Bearbeitung eingeschätzt.

- f) In Bezug auf die Ausnahmekonzeption wird empfohlen, Fahrten zu Kfz-Werkstätten für Reparatur- und Wartungszwecke zu gestatten und diese Wartungszwecke auch explizit in die Konzeption aufzunehmen.
- g) Weiterhin fehlt im Luftreinhalteplan die Möglichkeit, Busse über den Einsatz von synthetischem Kraftstoff (GTL) in den NOx-Emissionen zu verbessern. Diese Möglichkeit wird aus der europäischen CVD-Richtlinie („Clean Vehicle Directive“) abgeleitet, deren Umsetzung in nationales Recht vor kurzem angestoßen wurde (Alternative Kraftstoffe im Sinne Artikel 2 Nr.1 und 2 der Richtlinie 201/94/EU). Zudem fehlt in Anbetracht dessen die Ausnahmeregelung für Busse mit bereits serienmäßig ab Werk installierten NOx-Minderungssystemen mit AdBlue.
- h) Gemäß Kapitel 5.6.1.1 ist für Fahrzeuge mit anerkannten und nachgewiesenen Softwareupdates eine Übergangsfrist von zwei Jahren vorgesehen. Die Landeshauptstadt Stuttgart geht davon aus, dass diese Zwei-Jahresfrist ab dem 01. Juli 2020 beginnt.
- i) Bezüglich der prognostizierten Wirkung der Maßnahme (Kapitel 5.5) des vorliegenden Entwurfs der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird die Einschätzung geteilt, dass es mit der Einführung einer „kleinen Umweltzone“ zu Verkehrsverlagerungen kommen kann. Die Ankündigung, dass „eventuell auftretende Verlagerungsverkehre untersucht“ werden, ist in Form einer verkehrlichen Untersuchung (Modellberechnung) durch das Regierungspräsidium zu konkretisieren.

Die Landeshauptstadt Stuttgart unterstützt mit obigen Anmerkungen diese Maßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

Zu 4: Folgende Maßnahmen sollten in die 5. Fortschreibung mit aufgenommen werden

M2 Regionalweite Zuflussregulierung

Die Landeshauptstadt Stuttgart fordert das Land auf, eine regionalweit abgestimmte Zuflussregulierung für Stuttgart auf den Weg zu bringen und dies auch als Maßnahme in die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart mit aufzunehmen. Dazu soll das Land in Absprache mit der LHS sowie den umliegenden Kommunen und Landkreisen ein Konzept erarbeiten, um die Menge an Fahrzeugen, die über die Gemarkungsgrenze in die Landeshauptstadt einfahren, aktiv in den Spitzenstunden reduzieren zu können. Dies soll unter Einbeziehung des derzeit im Aufbau befindlichen regionalen Verkehrsmanagement unter Federführung des Verbands Region Stuttgart erfolgen. Die Integrierte Verkehrsleitzentrale der LHS soll dabei in die Lage versetzt werden, auf drohende Verkehrsbehinderungen innerhalb der LHS frühzeitig reagieren und den Zufluss aus dem Umland temporär regulieren zu können.

In diesem Kontext weist die LHS auf die Notwendigkeit und Bedeutung eines umfassenden Monitorings hin. In welchem Maß entstehende Verkehrsverlagerungen zu einer Verkehrszunahme auf anderen Streckenzügen führen und evtl. Störungen des ÖPNV bewirken, muss aus Sicht der LHS einer Evaluation unterzogen werden. Die Kriterien für eine solche Evaluation sind mit den Fachämtern der LHS abzustimmen.

M3 Temporeduzierung auf Bundesstraßen im Stadtgebiet (60 km/h)

Im Sinne des Gesundheitsschutzes und einer dauerhaften Reduktion der Stickoxidemissionen hält die Landeshauptstadt Stuttgart eine Temporeduktion auf Bundesstraßen für sinnvoll und empfiehlt die Aufnahme als Maßnahme in die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

Vornehmlich sollte eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B10/27 auf 60 km/h in Zuffenhausen zwischen der Auffahrt Friedrichswahl und dem Ende der Wohnbebauung erfolgen. Zur Kontrolle der Grenzwerteinhaltung empfiehlt die Landeshauptstadt Stuttgart die Einrichtung einer NO₂- und Feinstaub-Messstelle an der B10/27 in Zuffenhausen im Bereich des Kulturzentrums.

Zu 5: Weitere Anregungen der Landeshauptstadt Stuttgart zum Entwurf der 5. Fortschreibung

Wie bereits in der Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart zum Planentwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans genannt, fordert die Landeshauptstadt Stuttgart die Landesregierung dazu auf, zur dauerhaften Finanzierung des ÖPNV den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, eine Nahverkehrsabgabe einzuführen. Künftig soll es Kommunen auf freiwilliger Basis ermöglicht werden, den öffentlichen Verkehr als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge solidarisch zu finanzieren und hierzu eine Nahverkehrsabgabe zu erheben oder das Modell eines Jobtickets für alle zur Finanzierung eines VVS-weit gültigen 365-Euro-Tickets einzuführen. Die Landeshauptstadt Stuttgart stellt sich zudem Land und/oder Bund als Modellkommune zur Verfügung, um die Wirkweise einer solchen Drittnutzerfinanzierung im Rahmen eines Pilotprojekts zu untersuchen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart wird in die anstehenden Untersuchungen zu Tempo 30 nachts die Stadtbezirke der geplanten kleinen Umweltzone mit aufnehmen. Zusätzlich sollte die Landesregierung abwägen, ob die Einführung von Tempo 30 nachts für Kommunen auch ohne vorhergehende aufwendige gutachterliche Untersuchungen erfolgen kann.

Zu den finanziellen Auswirkungen der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart auf die Landeshauptstadt Stuttgart

Im Übrigen fordert die Landeshauptstadt Stuttgart vom Land Baden-Württemberg die vollständige Übernahme sämtlicher Kosten, die im Rahmen der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart durch die Umsetzung der dort festgelegten Maßnahmen entstehen.