

Stellungnahme zum Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes zur Minderung der PM10- und NO2-Belastungen (Entwurf August 2018)

Die nachfolgende Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart basiert auf dem aktuellen Positionspapier des ADAC Württemberg e.V. zu den geplanten Fahrverboten in Stuttgart. Zum besseren Verständnis wird diese Stellungnahme mit Auszügen aus den Standpunkten des Positionspapiers eingeleitet.

Einleitung – Standpunkte aus dem Positionspapier des ADAC Württemberg e.V.

- Die Messwerte an den Luftmessstationen im Land belegen, dass Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe vorhanden sind. Auch der Straßenverkehr trägt dazu bei. Insbesondere die Stickoxidbelastungen an straßennahen Messstellen sind besonders hoch.
- Im Fokus des Maßnahmenpakets und der damit kurzfristig einhergehenden Reduzierung des Straßenverkehrs stehen die Gesundheit, die Umwelt und der Schutz jedes Einzelnen – auch die Gesundheit und der Schutz der ADAC Mitglieder. Alle Bemühungen müssen daher auf dieses Ziel ausgerichtet sein.
- Der Gesundheitsschutz, der durch die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird, hat für den ADAC Württemberg oberste Priorität und steht über dem Bedürfnis nach persönlicher Mobilität.
- Das Wirkungsgutachten im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart beschreibt Maßnahmenvorschläge und bewertet deren Wirksamkeit. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind für den ADAC Württemberg fachlich nachvollziehbar.
- Die Reduzierung der Verkehrsmenge und damit die Reduzierung von Verbrennungsprozessen im Allgemeinen zeigen eine deutliche Wirkung bei der Reduzierung von relevanten Luftschadstoffen.
- Die geplanten Fahrverbote dürfen keinesfalls allein auf den Schultern privater Nutzer ausgetragen werden.
- Zeitnahe Information über die genaue Ausgestaltung der Fahrverbote und der Maßnahmenpakete sind notwendig, damit sich betroffene Nutzer auf die Fahrverbote vorbereiten können.
- Stuttgart ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte. Mobilität hat in Baden-Württemberg einen hohen Stellenwert. Der Straßenverkehr kann und muss seinen Beitrag für sauberere

Luft in Stuttgart leisten. Allerdings dürfen Fahrverbote jeglicher Art, die Mobilität der Menschen nicht einschränken. So sieht der ADAC Württemberg noch wesentlichen Handlungsbedarf bei der Stadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg.

- Der ADAC Württemberg verlangt die Schaffung neuer Angebote sowie einen kontinuierlichen Ausbau bereits bestehender Angebote, die ein Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel ermöglichen und attraktiver machen. Nach einer aktuellen ADAC Umfrage würden zusätzlich 90.000 Stuttgarter bei einem entsprechenden Angebot auf den ÖPNV umsteigen. Die Mobilität im Land muss nach Auffassung des ADAC Württemberg schnell zukunftsfähig gestaltet werden.
- Wenn ab 2018 Dieselfahrer mit Fahrzeugen < Euro 5 Stuttgart nicht befahren dürfen, müssen gute und leistungsfähige Alternativen zum eigenen Auto vorhanden sein. Saubere Luft gibt es nicht umsonst, daher muss dringend und nachhaltig investiert werden:
 - **ÖPNV:** Neue Kapazitäten schaffen Anreize für Fahrten mit alternativen öffentlichen Verkehrsmitteln in das Stadtgebiet. Das Schienennetz und das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr muss dringend ausgebaut werden. Wir brauchen mehr Zuverlässigkeit, kürzere Taktungen und ein attraktives Tarifsystem. Die umfangreiche Tarifreform der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) mit Start am 1. April 2019 sowie der neue BW-Tarif zielen in die richtige Richtung. Die Auswirkungen dieser neuen Tarife und Angebote auf die Verkehrsmittelwahl der mobilen Bürgerinnen und Bürger sind kontinuierlich zu analysieren und zu bewerten.

Auch das Thema Sicherheit in den Bussen und Bahnen und auf den Bahnhöfen spielt beim Umstieg eine wesentliche Rolle. Der weitere Ausbau von Expressbus-Linien im Land und eine entsprechende Bewerbung dieser neuen Angebote können vor allem im ländlichen Raum den Umstieg auf den ÖPNV fördern.

- **Radverkehr:** Neue Radschnellwege können die Vernetzung der Verkehrsträger positiv beeinflussen und einen Beitrag zur neuen Mobilität leisten. Ebenso sind sichere und gut erreichbare Abstellanlagen eine wichtige Voraussetzung für die verstärkte Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs.
- **P&R-Parkplätze:** Die P&R Parkplätze müssen dringend ausgebaut werden. Täglich sind rund 329.000 Ein- und Auspendler in Stuttgart unterwegs. Die wenigen vorhandenen P&R-Parkplätze sind schnell überlastet. Der ADAC Württemberg spricht sich für den Bau moderner P&R-Anlagen mit Anbindung an Bus und Bahn aus. Zudem sollten an den Anschlussstellen Stellplätze für Mitfahrangebote, Carsharing Fahrzeuge, Pedelecs, E-Bikes und Fahrräder eingerichtet werden. Dringend erforderlich ist der Ausbau der P&R Kapazitäten in der Region Stuttgart. Der ÖV Pakt 2014 beschreibt einen Ausbaubedarf von 5.000 Stellplätzen auf zukünftig mindestens 20.000 P&R Stellplätzen in der Region Stuttgart. Auf der Grundlage der aktuellen

Diskussion um Fahrverbote und einem Wandel im Mobilitätsverhalten ist nach Einschätzung des ADAC Württemberg der zukünftige Bedarf an P&R Stellplätzen deutlich höher. Dies betrifft vor allem die Haltestellen der S-Bahnen im Verlauf der hoch belasteten Autobahnen und Bundesstraßen in der Region Stuttgart.

- **P&M-Parkplätze:** Zur Reduzierung der Verkehrsmengen in Stuttgart kann ein deutlicher Ausbau der P&M Stellplätze an den Anschlussstellen und Knotenpunkten der Autobahnen und Bundesstraßen im Land einen wichtigen Beitrag leisten. Diese Investitionen zielen vor allem auf die in den letzten Jahren stark angestiegenen Pendlerströme ab.
- **Verkehrsvermeidung:** Aus Sicht des ADAC Württemberg bietet der Ansatz der Verkehrsvermeidung noch sehr großes und in vielen Bereichen des städtischen Verkehrs noch nicht genutztes Potential. Ziel ist es unnötige Fahrten im Stadtgebiet zu vermeiden oder zumindest mit alternativen Antrieben durchzuführen. Wichtige Ansatzpunkte für Stuttgart sind dabei:
 - Mobilitätsberatung in Unternehmen und Verwaltung
 - Förderung und Unterstützung bei betrieblichem Mobilitätsmanagement
 - Konzept City-Logistik zur Vermeidung von Lieferverkehren
 - Smart-Parking bzw. neues Parkleitsysteme zur Reduzierung des Parksuchverkehrs
 - Shuttle-Bus System ab Kesselrand zur Reduzierung der Pendlerverkehre
 - Kurierdienste mit Elektroantrieb im Stadtgebiet inkl. E-Bikes und Lastenräder
 - Reduzierung von Umwegfahrten durch priorisierte Hauptnetze
 - Baustellenmanagement mit Fokus auf Reduzierung der Umwegfahrten infolge von Baustellen
 - VVS Kurzstreckenticket kostenfrei zur Vermeidung von Pkw-Kurzstreckenfahrten
 - Baustellenverkehr und Baumaschinen mit alternativen Antrieben
 - Eco-Taxi in der Innenstadtzone
 - Pendlernetz Stuttgart fördern und bewerben in Kombination mit P&M
- **Verkehrsverflüssigung:** Es müssen dringend weitere Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrsablaufes und zur Stauvermeidung in Angriff genommen werden. Grüne Wellen, eine adaptive Verkehrssteuerung und intelligente Verkehrsleitsysteme können einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Schadstoffausstoßes leisten. Auf diese Weise kann die NOx und PM10-Belastung deutlich gesenkt werden (35 bis 50%).
Der kontinuierliche Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) sowie der weitere Ausbau der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg in der

Landesstelle für Straßentechnik sind unter den gegebenen Voraussetzungen eine notwendige Voraussetzung für eine moderne und leistungsfähige Verkehrssteuerung in den nächsten Jahren. Verkehrssteuerung und intelligente Verkehrsbeeinflussung setzen allerdings vorhandene Kapazitäten der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur voraus. Bei bereits heute überlasteten Verkehrsnetzen aller Verkehrsträger sind die Möglichkeiten der Steuerung allerdings begrenzt. Daher ist ein bedarfsgerechter, zeitnaher Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur dringend erforderlich.

- **Verkehrsinfrastruktur:** Zudem können leistungsfähige neue Umfahrungen des Stuttgarter Stadtgebiets einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsmengen und der Luftschadstoffe in der Innenstadt leisten. Als wichtiges Zukunftsprojekt sei hier nur der Nordost-Ring genannt.
- **Alternative Antriebe:** Für Fahrzeugflotten und Fahrzeuge mit hoher innerstädtischer Fahrleistung (Fuhrpark der Landeshauptstadt Stuttgart und des Landes Baden-Württemberg, der Abfallwirtschaft Stuttgart, Firmen-Flotten, Busse der SSB, Carsharing-Flotten, Taxis, Fahrschulen, Paket- und Kurier-Dienste, etc.) gilt es, verstärkt alternative Antriebe zu nutzen. Grundvoraussetzung dafür ist allerdings eine funktionierende Infrastruktur in der Region. Besonders bei der Entwicklung der Elektromobilität ist der Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum mit günstigen und transparenten Preisen für das Stromtanken zwingend erforderlich.
- Je erfolgreicher die Bemühungen der Stadt Stuttgart und des Landes Baden-Württemberg sind, desto weniger Fahrverbote wird es zukünftig geben, an denen wiederum die Mobilität Einzelner eingeschränkt wird. Unzweifelhaft ist, dass heute und in Zukunft jeder Verursacher von Emissionen seinen Beitrag zur Luftreinhaltung leisten muss, auch der Verkehrssektor.

Stellungnahme

zu 5.2.1 Einführung eines ganzjährigen Verkehrsverbots in der Umweltzone Stuttgart (M1)

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.

Natürlich tut sich der ADAC als Mobilitätsclub mit Einschränkungen der individuellen Mobilität – und das sind Verkehrsverbote! – grundsätzlich schwer. Auf der anderen Seite erkennt der ADAC Württemberg an, dass die Belastung durch Luftschadstoffe in Stuttgart besonders hoch ist und der Straßenverkehr einen erheblichen Anteil daran hat. Der Gesundheitsschutz,

der durch die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird, hat für den ADAC oberste Priorität und steht über dem Bedürfnis nach persönlicher Mobilität.

Allerdings fordern wir, dass die Wirksamkeit von Fahrverboten auch kontinuierlich überprüft wird und ggfs. angeordnete Verbote und Beschränkungen wieder zurückgenommen werden.

zu 5.2.1.3 Umsetzung

Die geplanten Fahrverbote dürfen keinesfalls allein auf den Schultern privater Nutzer ausgetragen werden. Leider wird auch im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans Abstand von diesem Grundsatz genommen. Die umfangreichen Ausnahmen für die gewerblichen Verkehre und den öffentlichen, straßengebundenen Personennahverkehr sind zu pauschal und damit nicht plausibel. Die privaten Autobesitzer sollen in dieser Maßnahme alleine die Verantwortung für das Senken der Luftschadstoffe übernehmen. Auch für den gewerblichen Verkehr und den öffentlichen Nahverkehr gibt es zahlreiche Alternativen und Konzepte, daher sollten die generellen Ausnahmeregelungen insbesondere für den Lieferverkehr konkretisiert und eingeschränkt werden.

Die Überwachung der Maßnahme M1 erscheint unmöglich. Jeglicher Eingriff in den Verkehrsfluss bedeutet in den Hochlastzeiten schwere Störungen im Verkehrsfluss. Damit werden zusätzliche Staus erzeugt und der Ausstoß von Luftschadstoffen gesteigert.

zu 5.2.1.4 Räumliche Abgrenzung

Leider fehlt im vorliegenden Entwurf jegliche Begründung zur räumlichen Ausgestaltung der Verkehrsverbotszone für die betroffenen Dieselfahrzeuge. In der Stadt gibt es weite Gebiete ohne jegliche Luftschadstoffproblematik (vgl. 6. Prognose / Gesamtabwägung). Ohne weitere Begründung ist es daher für den ADAC Württemberg nicht nachvollziehbar, warum das komplette Stadtgebiet in die Verkehrsverbotszone einbezogen wird. Mit Blick auf das wichtige

Argument der Verhältnismäßigkeit weisen wir darauf hin, dass die Gerichte in ihren Urteilen nicht ausdrücklich vorgegeben haben, ob eine gesamte Zone oder einzelne Streckenabschnitte mit Verkehrsverboten zu belegen sind.

Ein Verkehrsverbot in der kompletten Umweltzone Stuttgart erscheint in diesem Fall unverhältnismäßig. Der ADAC Württemberg fordert die Landesregierung daher auf, diesen Umstand ausführlich und nachhaltig zu begründen oder die räumliche Abgrenzung zu überarbeiten. Dabei muss insbesondere geprüft werden, ob es zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit möglich ist, ganze Stadtbezirke oder räumlich begrenzte Stadtgebiete ohne Grenzwertüberschreitung von dem Verkehrsverbot auszuschließen.

zu 5.2.1.6 Ausnahmen vom Verkehrsverbot

siehe dazu auch 5.2.1.3 Umsetzung

Zudem wird mit dem endgültigen Beschluss der Fortschreibung des Luftreinhalteplans und dem darauffolgenden Eintreten des Verkehrsverbots nur ein sehr kurzer Zeitraum eingeräumt, sich ein neues Fahrzeug neuester Norm anzuschaffen. Verschärft wird dieser Umstand durch die aktuell langen Lieferzeiten neuer Fahrzeuge mit Euro 6d temp Norm und Plug-In Hybrid- sowie Elektro-Fahrzeugen, soweit diese derzeit überhaupt beim Hersteller bestellbar sind. Zusätzlich wurden die Entscheidungen zur Neuanschaffung von Fahrzeugen durch die lange unklare politische Lage zum Thema Umtauschprämien und Nachrüstungen verzögert. Daher sollten Fahrzeugführer, die sich nachweislich ein Fahrzeug bestellt haben, welches zulässig in der Verkehrsverbotszone fahren darf, bis zur Auslieferung des neuen Fahrzeugs vom Verkehrsverbot ausgenommen werden.

zu 5.2.1.7 Verhältnismäßigkeit

„Darüber hinaus kann durch generelle Ausnahmegenehmigungen sowie durch Ausnahmen im Einzelfall unbilligen Härten wirtschaftlicher und sonstiger Art in hinreichender Weise begegnet werden und damit den Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit ausreichend Rechnung getragen werden.“

Diese Ausführungen im Luftreinhalteplan sind nach Auffassung des ADAC Württemberg vor allem im Punkt „sonstiger Art“ zu konkretisieren. Insbesondere muss im Luftreinhalteplan ausdrücklich auch für Privatpersonen und für betroffene Anwohner der Stadt Stuttgart die Möglichkeit genereller Ausnahmegenehmigungen explizit eingeräumt werden. Wirtschaftliche Härten dürfen sich nicht ausschließlich auf Unternehmer und Gewerbetreibende beziehen.

zu 5.2.2 Maßnahme zur Vergleichserfüllung Am Neckartor (M 2)

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.

Die Schaffung einer Busspur auf diesem Abschnitt sehen wir sehr kritisch. Jegliche weitere Störung des Verkehrsablaufs auf diesem Abschnitt wird zu langen Staus in einem sehr sensiblen Gebiet führen und somit die Schadstoffbelastung weiter steigen lassen. Der ADAC Württemberg kann dieser Maßnahme nur zustimmen, wenn die Untersuchungen sehr eindeutig den Nachweis erbringen, dass der Verkehrsablauf hier nicht negativ beeinträchtigt wird. Zudem ist vor einer endgültigen Inbetriebnahme ein Probetrieb notwendig.

zu 5.2.3 Ausbau und Förderung Umweltverbund

Der ADAC Württemberg unterstützt nachdrücklich den Ausbau und die Förderung des ÖPNV. Das öffentliche Nahverkehrssystem der Region Stuttgart bildet das Rückgrat für den Umstieg vom Individualverkehr auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Umso erstaunlicher erscheint es jedoch, wie stiefmütterlich dieses Thema seit Jahren behandelt wird. Bei der S-Bahn ist, trotz jahrelanger gegenteiliger Aussagen, kaum eine Verbesserung der Zuverlässigkeit in der Hauptverkehrszeiten in Sicht. Die bauliche Erweiterung des Netzes zur Schaffung neuer Kapazitäten ist ein Tabuthema. Das Stadtbahnnetz wird Stück für Stück erweitert, jedoch lassen die Hochbahnsteige und diverse andere systembedingte Gründe einen schnellen weiteren Ausbau nicht zu. In den Luftreinhalteplänen tauchen Ausbaumaßnahmen häufig nicht auf, da diese Maßnahmen nicht kurzzeitig zu realisieren sind. Langfristig können jedoch diese Ausbaumaßnahmen einen erheblichen Teil zur Realisierung einer nachhaltigeren Mobilität beitragen. Sollten das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart daran interessiert sein, das öffentliche Nahverkehrssystem langfristig nachhaltig und damit leistungsfähig und attraktiv zu gestalten, muss der politische Wille zum massiven Ausbau des Nahverkehrssystems gestärkt werden.

Der kurzfristige Vorlaufbetrieb für den Ausbau der Haltestellen der Linie U1 für den 80m-Zug-Betrieb mit einer zusätzlichen parallelen Schnellbuslinie ist eine sinnvolle Maßnahme. Neben dieser einen parallelen Strecke finden neue Buslinien oder eine Stärkung des Busnetzes nicht bzw. nur in sehr geringem Maße statt. Mit einem attraktiven Busnetz kann auch kurzfristig das ÖPNV Netz gestärkt und so der Umstieg auf den Umweltverbund gefördert werden. Andere Städte zeigen auf, dass Expressbusse und Metrolinien im Busverkehr die Attraktivität und Leistungsfähigkeit steigern. Auch ein Shuttle-Bus System ab Kesselrand zur Reduzierung der Pendlerverkehre sehen wir als wirksame Maßnahme an.

zu M6 Testweise Einführung einer Busspur in der Wagenburgstraße Anfang 2019

Der ADAC Württemberg begrüßt prinzipiell die Beschleunigung des ÖPNV als wichtigen Baustein eines nachhaltigen Stadtverkehrs, da sie die Attraktivität von Bussen und Bahnen weiter erhöhen kann. Je mehr Personen den ÖPNV nutzen, umso mehr können Autofahrer, die nicht auf das eigene Auto verzichten können, von weniger Stau und Parkdruck profitieren. Buslinien sollten dann beschleunigt werden, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind (v.a. hohe Fahrgastzahl, enge Busfolge). Mit der Steuerung der Lichtsignalanlagen sollte ein optimaler Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten angestrebt werden. Infolge wachsender Verkehrsströme nimmt der Optimierungsspielraum jedoch ab. Die Bevorrechtigung von ÖPNV-Fahrzeugen führt deshalb in den meisten Fällen zu Zielkonflikten mit anderen Verkehrsarten.

Nachteilig aus Sicht des MIV ist, dass Grüne Wellen gebrochen werden und sich die Wartezeiten für Fahrzeuge aus den Nebenrichtungen verlängern. Auch im Fußgänger- und Radverkehr der Nebenrichtung kann eine Priorisierung des ÖPNV zu längeren Wartezeiten führen. Eine Abwägung aller Belange, auch unter dem Aspekt eines möglichst gleichmäßigen Verkehrsflusses, ist aus Sicht des ADAC deshalb unverzichtbar.

zu 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.

Die Maßnahme geht in die richtige Richtung, lässt jedoch eine eindeutige Positionierung für die S-Bahn, dem zentralen Rückgrat des ÖPNV in der Region Stuttgart, vermissen. Wie bereits zuvor zu *Punkt 5.2.3 Ausbau und Förderung Umweltverbund* beschrieben, darf diese Maßnahme jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Ausbau der S-Bahn Infrastruktur zwingend erforderlich ist.

zu 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.

Der ADAC Württemberg unterstützt diese Maßnahme voll und ganz und erwartet sich dadurch wesentlich attraktivere Mobilitätsangebote für die Pendler. Es muss sich jedoch zeigen, ob die zusätzlichen Pendlerströme durch diese Linien die innerstädtischen Stadtbahnen zusätzlich belasten und es so zu weiteren Engpässen kommt. Wie in *zu M8* beschrieben, gibt es trotz dieser Maßnahme, weiterhin einen massiven Ausbaubedarf bei der S-Bahn.

zu 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.

Lange Zeit wurde der Radverkehr vernachlässigt. Die Folge ist eine Infrastruktur, die den Anforderungen der Nutzer häufig nicht gerecht wird. Hier herrscht ein großer Nachholbedarf. Grundvoraussetzung um das Radverkehrsnetz strategisch weiter zu entwickeln und finanzielle Mittel effektiv einzusetzen ist, die Netzplanung in den Mittelpunkt zu stellen. Der ADAC

Württemberg sieht es grundsätzlich positiv, Hauptradrouten im Gesamtkontext zu planen und umzusetzen. Wir empfehlen jedoch die einzelnen Verkehrsträger, wenn möglich, auf eigenen Wegen zu führen und Knotenpunkten mit der nötigen Sorgfalt, in Anbetracht einer verbesserten Verkehrssicherheit, zu planen. Auch sind, wie bereits im Luftreinhalteplan beschrieben, Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs zu vermeiden.

zu 5.2.4 Förderung der Elektromobilität (M11)

Der ADAC Württemberg unterstreicht die Wichtigkeit dieser Maßnahme. Hier gilt es auch eine Vorbildfunktion einzunehmen und die Alltagstauglichkeit alternativer Antriebe vorzuleben. Auch der ADAC Württemberg hat bereits weite Teile seiner Fahrzeugflotte auf umweltfreundliche Elektro- und Hybridfahrzeuge umgestellt.

zu 5.2.5 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf Steigungsstrecken (M12)

Leider wurden bis heute die Ergebnisse rund um die Einführung von Tempo 40 an der Steigungsstrecke in der Hohenheimer Str. (B 27) nicht mit belastbaren Zahlen unterlegt. Nach Ansicht des ADAC Württemberg sind die Verbesserungen der Messwerte an der Messstation Hohenheimer Str. vor allem auf die gleichzeitig umgesetzten Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung (Parkverbot und damit erweiterte Kapazität für den fließenden Verkehr) zurückzuführen. Es ist daher nicht plausibel, diese Maßnahme und die erhofften Ergebnisse andernorts mit der vorhandenen Verbesserung der Messwerte an der Hohenheimer Str. zu begründen. Der ADAC Württemberg sperrt sich nicht gegen diese Maßnahme, sofern belastbare Zahlen und Ergebnisse vorliegen, die die Wirksamkeit dieser Maßnahme nachweisen. Derzeit ist die Wirkung der reinen Temporeduzierung auf 40 km/h allerdings fraglich.

zu 6. Prognose / Gesamtabwägung

“Das Gesamtwirkungsgutachten mit seinen ergänzenden Untersuchungen hat nunmehr erstmalig und bundesweit einmalig aufgezeigt, dass nur ganz wenige Maßnahmen eine entscheidende Wirkung auf die NO₂-Situation im Stadtgebiet und explizit Am Neckartor haben. Dies sind die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen. Die weiteren Maßnahmen zeigen in diesem Zusammenhang selbst unter Zugrundelegung optimaler Umsetzungen nur untergeordnete Beiträge. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass das Verhalten der Öffentlichkeit nicht berechenbar ist.“

Leider zeigt sich hier wieder einmal eine äußerst kurzsichtige Denkweise und Argumentation, die nun seit vielen Jahren in der Landespolitik Bestand hat. Denn ohne das Vorhandensein

von leistungsfähigen und attraktiven Mobilitätsalternativen nutzen verkehrsbeschränkende Maßnahmen nichts. Die gewünschte Mobilitätswende funktioniert ohne entsprechende alternative Angebote nicht. Daher fehlen auch in diesem Entwurf einmal mehr langfristige Verpflichtungen und Maßnahmen mit einer gewissen finanziellen Selbstverpflichtung. Nicht ohne Grund haben wir bereits heute große Kapazitätsprobleme im ÖPNV, viel zu wenig Radverkehrsanlagen und keine Ausweichstrecken für den MIV rund um den Stuttgarter Kessel. Besonders stark ins Gewicht fällt zudem, dass jegliche Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger und somit die Grundvoraussetzung für die multimodale Mobilität in dem Entwurf zu Fortschreibung des Luftreinhalteplans fehlen. Hier besteht dringender Nachholbedarf.

Insbesondere die P&R Parkplätze müssen dringend ausgebaut werden. Täglich sind rund 329.000 Ein- und Auspendler in Stuttgart unterwegs. Die wenigen vorhandenen P&R-Parkplätze sind schnell überlastet. Der ADAC Württemberg spricht sich für den Bau moderner P&R-Anlagen mit Anbindung an Bus und Bahn aus. Zudem sollten an den Anschlussstellen Stellplätze für Mitfahrangebote, Carsharing Fahrzeuge, Pedelecs, E-Bikes und Fahrräder eingerichtet werden. Dringend erforderlich ist der Ausbau der P&R Kapazitäten in der Region Stuttgart. Der ÖV Pakt 2014 beschreibt einen Ausbaubedarf von 5.000 Stellplätzen auf zukünftig mindestens 20.000 P&R Stellplätzen in der Region Stuttgart. Auf der Grundlage der aktuellen Diskussion um Fahrverbote und einem Wandel im Mobilitätsverhalten ist nach Einschätzung des ADAC Württemberg der zukünftige Bedarf an P&R Stellplätzen deutlich höher. Dies betrifft vor allem die Haltestellen der S-Bahnen im Verlauf der hoch belasteten Autobahnen und Bundesstraßen in der Region Stuttgart.

„Denn nur dann kann von einer weiteren Planfortschreibung mit der Aufnahme eines Verkehrsverbots für Diesel bis Euro 5 / V abgesehen werden. ... Die zweite Säule ist die Fortentwicklung bei der Nachrüstung. Zwar ist in den gegenwärtigen Berechnungen das Software-Update mit einer 50 %-Reduzierung bei Euro 5- und Euro 6-Pkw bereits enthalten. Entscheidend beitragen soll aber die Hardware-Nachrüstung bei Euro 5-Pkw, die bis zu 80 % Reduktionspotenzial haben soll.“

Der ADAC hat mit Unterstützung des baden-württembergischen Verkehrsministeriums zwei Pkw-Modelle und zwei Transporter-Modelle mit Prototypen-Nachrüstsets zur Reduzierung des Stickoxid-Ausstoßes gemessen. Ergebnis: Die Stickoxid-Emissionen lassen sich durch ein nachgerüstetes SCR-System (Selective Catalytic Reduction) selbst bei ungünstigen Bedingungen um rund 50 Prozent verringern. Bei flächendeckender Nachrüstung von Euro 5-Diesel-Pkw mit SCR könnten die Stickoxid-Emissionen des gesamten Straßenverkehrs um bis zu 25 Prozent sinken. Derzeit läuft der Alltagstest und liefert vielversprechende Zwischenergebnisse.

Der ADAC Württemberg unterstützt daher die Bestrebungen des Landes, die Hardwarenachrüstung bei Euro 5 Diesel-Pkw voranzutreiben. Damit setzt das Land auf

sauberere Fahrzeuge um neue Verkehrsverbote bei einer weiteren Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu vermeiden.

ADAC Württemberg e.V.
Stuttgart, 9. Oktober 2018

Ansprechpartner:

Volker Zahn
Abteilungsleiter Verkehr & Umwelt
ADAC Württemberg e.V.
Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
Telefon: 0711 28 00 – 140
E-Mail: volker.zahn@wtb.adac.de

Carsten Bamberg
Teamleiter Verkehr & Umwelt
ADAC Württemberg e.V.
Am Neckartor 2
70190 Stuttgart
Telefon: 0711 28 00 – 2 67
E-Mail: carsten.bamberg@wtb.adac.de