



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 66 Abs. 3 Naturschutzgesetz)

Anerkannter Natur- und
Umweltschutzverband
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

LNV-Arbeitskreis Stuttgart
Sprecher: Joseph Michl

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart
- Per mail

Datum 6.10.2014

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom
s-immi-Luftreinhalteplan 2014-10

Telefon/E-Mail
0711 / 24 89 55 20
info@lnv-bw.de

Fortschreibung Luftreinhalteplan Stuttgart

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nimmt der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47 Abs. 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz Stellung im Verfahren „Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart - Teilplan Stuttgart - 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans“. Im Gegensatz zu der bisherigen Vorgehensweise erhielt der LNV diesmal keine direkte Aufforderung zur Stellungnahme. Auch wenn dies formal in Ordnung ist, möchten wir Sie darum bitten, uns in Zukunft bei derart wichtigen Verfahren direkt anzufragen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen bei weitem nicht ausreichen, um die gesetzlich festgelegten Schadstoffgrenzwerte einhalten zu können. Dass dies auch den Verfassern des Luftreinhalteplans bekannt ist, wird im Kapitel „Ausblick“ dokumentiert. Dort steht: „In die Zukunft gedacht müssen zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte weitergehende Maßnahmen ergriffen und grundlegende Änderungen vorgenommen werden. Aktuell scheitert dies an den fehlenden rechtlichen oder tatsächlichen Möglichkeiten.“

Dies ist ein doppelter Irrtum. Tatsächlich sind die für die Luftreinhaltung geltenden gesetzlichen Grenzwerte bereits heute einzuhalten. Die Übergangsfristen sind längst verstrichen. Daraus ergibt sich, dass die Einleitung wirksamer Maßnahmen, mit denen die Grenzwerte eingehalten werden können, auch heute schon notwendig ist. Der vorgelegte Entwurf des Luftreinhalteplans wird daher seinem gesetzlichen Auftrag nicht gerecht. Zudem sind die heute bereits vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten völlig ausreichend, wirksame Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte zu erlassen.

Die geringe Wirksamkeit des vorgelegten Entwurfs des Luftreinhalteplans 2014 ergibt sich auch aus der Tatsache, dass in ihm viele bereits umgesetzte Maßnahmen aufgeführt sind. Durch ihre textliche Aufnahme in den Luftreinhalteplan wird die Luft daher zukünftig kein Nanogramm weniger mit Schadstoffen belastet als sie es heute ist.

Zudem sind einige Maßnahmen, wie beispielsweise die vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, zwar grundsätzlich geeignet, die Schadstoffbelastungen durch den MIV zu senken. In der vorgeschlagenen Form sind sie aber viel zu zaghaft und auch räumlich so stark begrenzt geplant, dass ihr positives Potential kaum zur Geltung kommen kann. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden zudem vornehmlich im Umfeld der hochbelasteten Straßenmessstellen geplant. Beruht dieses Vorgehen auf der irrigen Annahme, dass in Stuttgart nur an diesen (wenigen) Messstellen Luftreinhalteprobleme bestehen? Dies wäre fatal, denn in Wirklichkeit werden in Stuttgart die Luftschadstoff-Grenzwerte linienhaft bzw. flächendeckend überschritten, z.B. in allen Siedlungsgebieten entlang der B10. Daher sind auch über das gesamte Stadtgebiet, d.h. auch in den Außenbezirken, wirksame Maßnahmen zur Luftreinhaltung notwendig.

Lediglich das letzte (!) Kapitel des Luftreinhalteplans beschreibt die Situation vollkommen richtig. Da die problematischen Luftschadstoffe vornehmlich vom Kfz-Verkehr verursacht werden, muss der Kfz-Verkehr in Stuttgart als erstes deutlich weniger werden. Zweitens ist der (dann noch verbleibende) Kfz-Verkehr so umweltfreundlich wie möglich abzuwickeln. Die Maßnahmen zur Luftreinhaltung müssen daher daraufhin untersucht werden, ob durch sie

- Fahrten mit dem Kfz ersatzlos entfallen (100 % Schadstoffminderung!),
- Kfz-Fahrten auf nicht motorisierte Verkehrsmittel oder den ÖPNV verlagert werden,
- Kfz-Fahrten verkürzt werden,
- Kfz-Fahrten schadstoffärmer werden.

Hierbei ist die Reihenfolge beachtlich.

Im Einzelnen sind die in der 2. Fortschreibung vorgeschlagenen Maßnahmen folgendermaßen zu bewerten:

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

Die Maßnahme geht zwar in die richtige Richtung, ist aber nicht ausreichend. **Richtig und notwendig wäre es, die Geschwindigkeit flächendeckend in ganz Stuttgart auf max. Tempo 30 in Stuttgart zu begrenzen.** Wir haben das in vielen Stellungnahmen gefordert und auch ausführlich begründet. Entschleunigung auf max. Tempo 30 ist eine Maßnahme mit vielen positiven Auswirkungen. Tempo 30 würde nicht nur die Luft verbessern, auch die Verkehrssicherheit nähme zu, der Lärm ab, der MIV würde weniger, die nicht motorisierte Mobilitätsformen würden gefördert,

kleinräumige Strukturen werden begünstigt und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum für die Bewohner wird verbessert.

Die mit dem Maßnahmenplan ausgelegte „Untersuchung der Wirksamkeit von weitergehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen in Stuttgart auf die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen“ von Dr. Friedrich aus dem Jahre 2011 ist unvollständig und geht in wesentlichen Aussagen fehl. So nimmt die Studie beispielsweise geschwindigkeitsunabhängige Quell- Ziel-Beziehungen an. Dies widerspricht dem verkehrswissenschaftlichen Kenntnisstand fundamental. Die Untersuchung kann das zaghafte Vorgehen von Stadt und Land in Bezug auf Temporeduzierung nicht stützen, da sie damit einen der wesentlichen Effekte Geschwindigkeit reduzierender Maßnahmen ignoriert. Wir haben hierzu eine kurze Einzelwürdigung des Gutachtens erstellt und dieser Stellungnahme beigefügt.

Tempo 30 in Städten ist Gegenstand unzähliger Empfehlungen und zudem Trend, deutschland-, europa- und auch weltweit. Dass ausgerechnet in Stuttgart, einer der mit Schadstoffen höchstbelasteten Großstädten in Deutschland davon abgewichen wird, könnte leicht den bösen Schein erwecken, dass hier eigennützige Partialinteressen der Automobilwirtschaft mehr zählen als das berechnete Interesse der Bevölkerung an gesunden Lebensbedingungen.

Für die Luftreinhaltung sind die geplanten Maßnahmen 1.1 bis 1.4 sowie die Maßnahmen 2.1 bis 2.2 unzureichend, für die Autofahrer vorwiegend verwirrend. Mancherorts sind die angegebenen Geschwindigkeiten Empfehlungen, andernorts sind sie verbindlich. Manchmal beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bzw. Empfehlung 30 km/h, dann wieder 50 km/h, und kurze Zeit später 40 km/h. Selbst dem gutwilligsten Autofahrer wird es da nur schwer gelingen, sich stets gesetzeskonform zu verhalten. Auch aus diesem Grunde wäre einheitlich Tempo 30 in der ganzen Stadt Stuttgart die mit Abstand bessere Lösung.

Der Vollständigkeit halber möchten wir darauf hinweisen, dass wir keine Tempo 30-Zone für das gesamte Stadtgebiet fordern, sondern die bisherigen Vorfahrtsstraßen sollen auch künftig vorfahrtsberechtigt bleiben. Sie haben dennoch eine Sammel-funktion, da hier immer noch zügiger gefahren werden kann, als in Straßen, in denen rechts vor links gilt. Dass es durch Temporeduzierungen auf Hauptstraßen nicht zu nennenswerten Verdrängungen ins nachgeordnete Straßennetz kommt, ist zudem durch Gutachten gut belegt.

Verkehrsverflüssigung auf der B14

Verkehrsverflüssigung beim MIV macht nur Sinn und funktioniert auch nur bei gleichzeitiger spürbarer Verlangsamung des MIV. Abgasintensive Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge lassen sich am besten über Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Kreisverkehre und Zebrastreifen an Stelle von Ampeln vermeiden. Wie oben dargestellt sind bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit klare und allgemein verbindliche Regelungen notwendig.

Ausdehnung des Parkraummanagements auf weitere Stadtbezirke

Das geplante Parkraummanagement ist eine sinnvolle Maßnahme, aber viel zu zaghaf in der Durchführung. Bei der Beschränkung auf die inneren Stadtbezirke wird verkannt, dass gerade auch die an den S-Bahnlinien liegenden äußeren Stadtbezirken einen erhöhten Parkverkehr haben, bedingt durch motorisierte Einpendler aus dem Umland, die in diesen Stadtteilen auf die S-Bahn umsteigen. Dadurch werden die Wohngebiete und teilweise auch die in Nähe der S-Bahnstationen liegenden Stadtteilzentren stark mit Parksuchverkehr belastet.

Beispiel hierfür sind die Wohngebiete im Umkreis des S-Bahnhofs Stuttgart-Zuffenhausen. Hier ist ein erheblicher Parkierungsverkehr durch Einpendler vornehmlich aus dem Landkreis Ludwigsburg zu verzeichnen, die aus tariflichen und fahrplantechnischen Gründen erst in Zuffenhausen auf den ÖPNV umsteigen. Dieser Parkierungsverkehr findet in zwei Schichten statt, morgens die Tag-Parker, die meist zur Arbeit fahren, und abends und am Wochenende die Event-Parker, die zum Einkaufen und zur Freizeitgestaltung in die Stuttgarter Innenstadt fahren. Letztere suchen dann mitunter fröhlich lärmend oder sich über alle Körperöffnungen entleerend (Volksfest, Stadtfest, Weinfest, Fussballspiel, ...) zu mitternächtlicher Stunde wieder ihre im Wohngebiet geparkten Fahrzeuge auf.

Die Berufspendler sind oft in Eile und missachten dann die in den Wohnstraßen geltende Tempo-30 Regelung. Fahrzeuge werden auch in Kreuzungsbereichen geparkt. Dadurch sind Kinder akut gefährdet.

Richtig wäre daher, das Parkraummanagement auch auf die äußeren Stadtteile auszudehnen.

Das im LRP vorgeschlagene Parkraummanagement ist zudem unnötig kompliziert und ein bürokratisches Monster. Die vorgeschlagenen Gebühren sind zudem zu gering und stehen in keinem vernünftigen Verhältnis zu den tatsächlichen Kosten für einen Parkplatz im öffentlichen Raum.

Es muss auch gefragt werden, was mit dem Parkraummanagement erreicht werden soll. Die Aussage des Luftreinhalteplans hinterlässt einen ratlos. Dort heißt es: „Ausdrücklich ist es nicht Ziel, mit dem bisher konzipierten Parkraummanagement den Parkraum zu verknappen und damit den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern.“ Das Gegenteil davon wäre richtig. Parkraummanagement ergibt in Bezug auf die Luftreinhaltung nur dann einen Sinn, wenn es dazu führt, dass Fahrten mit dem MIV unterlassen bzw. auf nicht motorisierte oder öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden.

Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart

Der vorgeschlagene Ausbau der Verkehrsleitzentrale ist unter der angegebenen Zielsetzung („Ziel für die Luftreinhaltung ist die Verhinderung von Staus und die rechtzeitige Auflösung von Verkehrsbehinderungen zur Reduzierung der dadurch entstehenden Verkehrsemissionen.“) eine im Sinne der Luftreinhaltung wirkungslose bzw. kontraproduktive Maßnahme.

Denn je mehr der Autoverkehr in der Stadt und durch die Stadt beschleunigt wird, umso eher wird der PKW genutzt und nicht die anderen, umweltverträglicheren Verkehrsmittel, und umso wahrscheinlicher ist es, dass weiter entfernt liegende Ziele gewählt werden, da diese dann in derselben Zeit erreichbar sind. So entsteht zusätzlicher Verkehr, der zusätzliche Umweltbelastungen verursacht.

Es muss zur Beurteilung von Maßnahmen deshalb nicht von der Emission des Einzelfahrzeugs ausgegangen werden, sondern von der Emission des Gesamtverkehrs.

Ausbau der Stadtbahnlinien U 6 und U 12

Der Ausbau des ÖPNV ist keine wirksame Maßnahme zur Luftreinhaltung. Der damit bezweckte Umstieg zum ÖPNV funktioniert nur, wenn **gleichzeitig** die Parallelstrecken für den Autoverkehr unattraktiver gemacht werden.

Einführung der „Stuttgart Service Card“

Die Einführung der „Stuttgart Service Card“ ist keine wirksame Maßnahme zur Luftreinhaltung.

Einführung des „Jobticket“

Die Einführung des Jobtickets ist keine wirksame Maßnahme zur Luftreinhaltung. So erfreulich die höhere Subventionierung des ÖPNV für den einzelnen Pendler sein mag, so verpufft die Wirkung weitgehend durch „Mitnahmeeffekte“ bzw. geht im Ergebnis in die falsche Richtung. Sie verbilligt den Ressourcen verbrauchenden Anreizweg zum Arbeitsplatz mit motorisierten Verkehrsmitteln. Das (in Stuttgart meist sehr teure) Wohnen in einer Entfernung, die auch nicht motorisiert zurückgelegt werden kann, wird hingegen nicht gefördert. Zudem verlagern sich durch Subventionen der ÖPNV-Benutzung nicht nur MIV-Fahrten auf den ÖPNV (das ist der erwünschte Effekt), sondern es findet auch eine unerwünschte Verlagerungen vom Fuß- und Fahrradverkehr auf den ÖPNV statt.

Es muss daher angezweifelt werden, dass die weitere Subventionierung des ÖPNV in der Gesamtbilanz ohne begleitende Maßnahmen, die den dargestellten Fehlentwicklungen Einhalt gebieten, eine positive Auswirkung auf die Umwelt erzielt.

Viel wirksamer für die Luftreinhaltung wäre die Einführung von realen

Förderung der Elektromobilität

Die Förderung motorisierter Verkehrsmittel erhöht die Umweltbelastungen grundsätzlich, sofern sie nicht von Restriktionen beim fossil betriebenen MIV begleitet werden. Ebenso ist das Elektroauto nicht per se gut, sondern erzeugt ebenso wie das fossil angetriebene Auto vielfältige Umweltprobleme. Der bestimmende Konstruktionsfehler des Automobils ist sein jämmerlicher Wirkungsgrad bei der Beförderung von durchschnittlich 1,2 Personen je Kfz, weniger die Art seines Antriebs.

Überall dort, wo die Autobenutzung alternativlos ist, kann der Wechsel der Antriebsart sinnvoll sein. (Lastentransport, Gehbehinderungen u.a. , max. 10 %). Allerdings

ist vorher auch bei Stadt- und Landesverwaltung zu prüfen, ob die Benutzung eines Kfz für viele Tätigkeiten überhaupt notwendig ist.

Seit vielen Jahren schlagen wir die Einführung von Oberleitungsbussen in Stuttgart vor. Diese würden zu einer deutlichen Entlastung bei der Lärm- und Abgasbelastung führen.

Maßnahmen im „Ausblick“

Baumaschinen

Die vom Land angestrebten Maßnahmen in Bezug auf Baumaschinen sind wirksam. Sie sollten aber grundsätzlich gelten, nicht nur in Umweltzonen. Da Baumaschinen langlebige Investitionsgüter sind, müssen für Altmaschinen Möglichkeiten zum Nachrüsten bestehen.

Auf Stuttgart bezogen sollten zudem die unsinnigen Bauvorhaben reduziert werden. Allen voran wirkt sich der Bau des Tiefbahnhofs sehr negativ auf die Luftreinhaltung aus. Diese unnötige Belastung sollte vermieden werden. Problematisch ist auch die kurze Nutzungszeit von Gebäuden (Wegwerfarchitektur) in der Stuttgarter Innenstadt und die damit verbundene Bautätigkeit zu sehen.

Kleine und mittlere Feuerungsanlagen für Festbrennstoffe

Aus Sicht des LNV sind diese Feuerungsanlagen grundsätzlich wünschenswert, da sie kleinräumige und CO₂-arme Energiekreisläufe ermöglichen. Selbstverständlich sind die Anlagen so sauber wie nach dem Stand Technik möglich zu betreiben. Der vorzeitige Austausch von Altanlagen ist unter dem Gesichtspunkt des sparsamen Umgangs mit Ressourcen jedoch nicht sinnvoll. Hier sollten Möglichkeiten zur Nachrüstung geschaffen werden.

Ein großes Problem stellt bei vielen Öfen das Verbrennen ungeeigneter Brennstoffe wie Abfall und dergleichen dar. Diesbezüglich müsste strenger kontrolliert werden.

Zukunftsstrategie im Straßenverkehr

Dieses Kapitel beschreibt die Situation und die eigentlich notwendigen Maßnahmen größtenteils völlig richtig. Es hätte ganz vorne in den Luftreinhalteplan gehört, nicht an das Ende. An ihm müssten sich die Maßnahmen orientieren und messen lassen. Wir bedauern es, dass dieses wichtige Kapitel ganz am Ende des Luftreinhalteplans 2014 steht, zu dem viele Leser nicht vordringen werden. Eine Verschiebung an den Anfang wäre wünschenswert.

Mit freundlichen Grüßen



Joseph Michl