

Stellungnahme zum Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes zur Minderung der PM10- und NO2-Belastungen

Die nachfolgende Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart basiert auf dem aktuellen Positionspapier des ADAC Württemberg 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

- 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 getragen 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 Umstände, 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 an Feinstaubalarm-Tagen bestimmte Straßen und Gebiete in 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. 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 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 1.4 Nachrüstung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Neben verkehrlichen Optimierungen, müssen vor allem technische Lösungen am Fahrzeug zur langfristigen Schadstoffreduktion beitragen. Der ADAC Württemberg unterstützt ausdrücklich das Land bei dem Vorhaben, verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu vermeiden bzw. in ihrer Eingriffstiefe und Dauer gering zu halten. Der ADAC Württemberg begrüßt das Bestreben der Landesregierung durch ein verbindliches und wirksames Nachrüstprogramm für die bestehende Fahrzeugflotte von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen der EuroNorm 5, die Fahrzeugemissionen im Realbetrieb deutlich abzusenken. Neben dieser wichtigen Maßnahme des Landes, die technische Nachrüstung zu unterstützen, sollte zudem im Luftreinhalteplan festgehalten werden, dass die Verbraucher nicht mit unverhältnismäßig hohen Kosten für die Nachrüstung belastet werden.

Bei Neufahrzeugen sollte sich die Landesregierung im Vorgriff auf die zukünftige RDE-Gesetzgebung im Sinne einer sauberen Abgastechnologie für verschärfte Regeln bei der Typengenehmigung sowie für eine effektive Überwachung, Kontrolle und Sanktionierung einsetzen.

zu 6.2.1 Verkehrsbeschränkung in der Umweltzone Stuttgart auf Fahrzeuge mit „Blauer Plakette“ – „Blaue Umweltzone“ (M1) und 6.2.2 Maßnahmen bei Feinstaubalarm

Der ADAC Württemberg sieht die Abgrenzung zwischen Euro 5 und Euro 6 Fahrzeugen als Maßgabe zur Vergabe der Blauen Plakette kritisch. ADAC Messungen belegen, dass eine Vielzahl der Euro 5 Fahrzeuge im realen Betrieb genauso sauber sind, wie schlechte Euro 6 Fahrzeuge. Zur Verbesserung der Luftqualität und für eine eindeutige Regelung ohne Schilderwald unterstützt der ADAC Württemberg die Einführung einer blauen Plakette.

Wir weisen jedoch nochmals explizit auf die eventuelle Möglichkeit der Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit SCR-Systemen (Selective Catalytic Reduction) hin. Die ADAC Messungen zeigen, dass die NO_x-Emissionen an einem EuroNorm 5 Fahrzeug durch das nachgerüstete SCR-System (Twintec) deutlich gesenkt werden können. Im ADAC EcoTest wurde mit dem Twintec-Prototyp am getesteten VW Passat ein durchschnittlicher NO_x-Ausstoß von 50 mg/km ermittelt – das liegt unter dem Euro 6-Grenzwert von 80 mg/km.

Wertet man die einzelnen Phasen des WLTC aus, erkennt man deutlich die Wirksamkeit des Nachrüstsystems. Insbesondere in der ersten Phase des WLTC (low), also in der Phase, die im Stadtverkehr vorherrscht, können die schädlichen Stickoxide deutlich reduziert werden.

Vor allem wenn der Motor betriebswarm ist, fallen die NO_x-Emissionen äußerst niedrig aus. Hier arbeitet das System in allen geprüften Fahrsituationen und auch im realen Betrieb sehr gut. Die Verringerung der Stickoxide beträgt im WLTC (heiß) rund 95 Prozent und im Autobahnzyklus sogar bis zu 99 Prozent.

Die Abgastests des ADAC zeigen also: Dieselfahrzeuge können so ausgelegt werden, dass sie die gesetzlichen Grenzwerte auch im realen Fahrbetrieb (und nicht nur im Messlabor) einhalten. Die Technologien hierfür sind verfügbar, entsprechend saubere Diesel-Neufahrzeuge sind bereits auf dem Markt.

Auch die Nachrüstung des Fahrzeugbestandes kann zur Senkung von Emissionen in Städten beitragen. Über Software-Updates können Stickoxid-Emissionen im realen Betrieb um bis zu 60 Prozent reduziert werden, das haben ADAC-Messungen im Zuge der VW-Nachrüstungen gezeigt. Diese Software-Updates sollten für Kunden, wie im Falle VW, kostenfrei sein.

Bis zur flächendeckenden Markteinführung von SCR Nachrüstlösungen kann es aber noch dauern. Außerdem muss die Industrie klären, ob Nachrüstlösungen für alle Fahrzeugtypen tatsächlich möglich sind. Natürlich dürfen die Kosten nicht auf die Kunden abgewälzt werden.

Darüber hinaus müssen erst die technischen Anforderungen und die gesetzlichen Grundlagen, wie in der Vergangenheit für Nachrüstpartikelfilter, geschaffen werden. Dies kann einen sehr langwierigen Prozess bedeuten. Die Landesregierung ist daher in besonderem Maße gefordert, sich für zeitnahe und verbraucherfreundliche Lösungen einzusetzen.

Bei erfolgreicher Umrüstungsmöglichkeit fordert der ADAC Württemberg die Landesregierung auf, von den Maßnahmen M1 und M2a bis M2c für nachgerüstete Fahrzeuge abzusehen. Zudem sollte überprüft und im Luftreinhalteplan angegeben werden, ab welcher Flottendurchdringung mit nachgerüsteten Dieselfahrzeugen von den genannten Maßnahmen Abstand genommen werden kann.

zu 6.2.2.2 „Luftreinhaltestrecken“ bei Feinstaubalarm (M2b)

Das Durchfahrtsverbot wirkt wie eine faktische Umweltzone im Stuttgarter Kessel, ohne jedoch den Binnenverkehr im Talkessel zu unterbinden. Diese Vorgehensweise erachtet der ADAC Württemberg im Sinne der Gleichbehandlung und Verhältnismäßigkeit als sehr kritisch. Aus dem Entwurf geht zudem nicht eindeutig hervor, ob die Sperrung der benannten Straßenzüge nur stadteinwärts oder sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts angeordnet werden sollen. Bei der Sperrung der Straßenzüge auch für stadtauswärtsfahrende Fahrzeuge geben wir zu bedenken, dass dies dann für die betroffenen Einwohner im Stuttgarter Kessel faktisch ein bundesweites Fahrverbot bedeutet.

zu 6.2.2.2.2 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 so gut wie 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 dieser Maßnahme erscheint unmöglich. Die gesperrten Straßenabschnitte sind zum größten Teil hochbelastet. Jeglicher Eingriff in den Verkehrsfluss bedeutet unter diesen Umständen schwere Störungen im Verkehrsablauf. Damit werden zusätzliche Staus erzeugt und der Ausstoß von Luftschadstoffen gesteigert.

zu 6.2.2.2.6 Prognostizierte Wirkungen der Maßnahme

Der prognostizierte Rückgang der Kfz-Verkehrsbelastung am Stuttgarter Neckartor um 22% erscheint durch die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte schnell vergänglich. Leider ergeben sich aus dem Entwurf des Luftreinhalteplans keine weiteren Maßnahmen zur Erfüllung des gerichtlichen Vergleichs. Da die Feinstaubbelastung in hohem Maße von Aufwirbelung und Abrieb abhängig ist, bleibt es fraglich, ob so zukünftig die Grenzwerte der Feinstaubbelastung am Neckartor eingehalten werden können.

Die Verkehrsverlagerungen, insbesondere auf die B295 und B10, bei Eintritt dieser Maßnahme können nach Ansicht des ADAC Württemberg zum Kollaps der betroffenen Streckenabschnitte führen. Unweigerlich führt das zu neuen negativen Schwerpunkten der luftschadstoffbelasteten Streckenabschnitte und zu Brennpunkten in Verkehrssicherheitsfragen durch Ausweichverkehr in den Wohngebieten. Der vorliegende Entwurf geht auf diese Problematik nicht ein. Der ADAC Württemberg unterstützt die Maßnahme M2b nur unter der Maßgabe, dass keine verkehrssicherheitsrelevanten Nachteile durch den Ausweichverkehr geschaffen werden. Auch dürfen durch die Verkehrsverlagerungen keine neuen Straßenabschnitte mit einer zu hohen Luftschadstoffbelastung geschaffen werden.

zu 6.2.3 Ausbau und Förderung Umweltverbund M4

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 Hauptverkehrszeit 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. Sollte 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 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 M5

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 6.2.3 M6 und M7

Der ADAC Württemberg unterstützt das Vorhaben des Austausches der EEV-Standard-Busse mit Bussen des EURO-VI-Standards. Jedoch sollte auch im Luftreinhalteplan festgeschrieben werden, dass zur geplanten Einführung der blauen Plakette im Jahr 2020 alle Busse im Stuttgarter Stadtgebiet mit Euro-VI-Standard unterwegs sind. Wie bereits in *zu 6.2.2.2 Umsetzung* beschrieben, sollten auch gewerbliche und öffentliche Verkehre die Luftreinhaltung im gleichen Maße unterstützen.

zu M8

Die Maßnahme geht in die richtige Richtung, lässt jedoch eine eindeutige Positionierung für die S-Bahn vermissen. Wie bereits in zu 6.2.3 *Ausbau und Förderung Umweltverbund M4* beschrieben, ist die hier genannte Maßnahme zu kurz gedacht.

zu M9

s. zu 6.2.3 *Ausbau und Förderung Umweltverbund M4*

zu M10

Ein Luftreinhalteplan endet nicht an den Stadtgrenzen, so dass es nur konsequent ist, auch die Zubringerverkehre in den anliegenden Landkreisen mit einzubeziehen.

zu M11

Die Einrichtung der Metropolexpresslinien sehen wir als eine effektive Maßnahme, um die Pendlerströme abzufedern und die S-Bahn in einem gewissen Maß zu entlasten. Es muss sich jedoch zeigen, ob die zusätzlichen Pendlerströme durch diese Linien die innerstädtischen Stadtbahnen zusätzlich belasten und es so zu weiteren Engpässen kommt. Darüber hinaus darf die Einrichtung dieser Linien nicht darüber hinweg täuschen, dass es weiterhin einen massiven Ausbaubedarf bei der S-Bahn gibt.

zu M12

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 Stellplätze 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.

zu M13

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 Knotenpunkte 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 6.2.4 Förderung der Elektromobilität (M15 und M16)

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 daher begonnen, seine komplette Fahrzeugflotte auf umweltfreundliche Elektro- und Hybridfahrzeuge umzustellen.

zu 6.2.5 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h auf Steigungsstrecken (M17)

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 für die Wirkung dieser Maßnahme vorliegen. Derzeit ist die Wirkung der reinen Temporeduzierung auf 40 km/h allerdings fraglich.

zu 6.2.6 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet Stuttgart (T50/60) (M18)

Eine äußerst niedrige prognostizierte Wirkung ohne eine im Gesamtsystem eingegliederte Maßnahme lassen dieses Instrument fragwürdig erscheinen. Da der Verkehrsfluss für einen möglichst geringen Schadstoffausstoß im Mittelpunkt steht, sehen wir die Verkehrsverflüssigung durch Einsatz von „Grünen Wellen“, adaptiver Verkehrssteuerung und intelligenten Verkehrsleitsystemen als effektivere Maßnahme an.

zu 6.2.7 Parkgebühren in der Stuttgarter Innenstadt

M19 Die Landeshauptstadt Stuttgart beabsichtigt, ihr Gebührensystem zu überprüfen und beginnend zum 01.11.2017 die Parkgebühren im gesamten Stadtgebiet moderat zu erhöhen (Vorbehalt Gemeinderatsbeschluss).

Parkraumbewirtschaftung sollte stets in ein Parkraumkonzept integriert sein und auf einer qualifizierten Angebots- und Nachfrageanalyse basieren. Parkraum sollte nur dort bewirtschaftet werden, wo ein gutes ÖPNV-Angebot (Busse, Bahnen, P+R Plätze) vorliegt, um den von der Bewirtschaftung benachteiligten Personen (z.B. Pendlern) eine attraktive Mobilitätsalternative anzubieten. Die pauschale Gebührenerhebung über viele Stadtbereiche legt den Schluss nahe, dass hier nicht dem Anwohnerschutz gedient wird, sondern ein faktisches Parkverbot, insbesondere für Pendler, erreicht werden soll. Dementsprechend sollte diese Maßnahme auch so benannt werden. Zudem steht diese Maßnahme nicht im Einklang mit dem Ausbau des ÖPNV und bei weitem nicht mit dem Angebot an P+R Anlagen entlang der Stadtperipherie. Im ersten Schritt ist ein leistungsfähiges Angebot zu schaffen, bevor die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw mit immer größeren Hürden belegt wird. Die derzeitige Diskussion einer Gebührenerhöhung bis zu 20 % entspricht zudem nicht dem Grundsatz einer moderaten Erhöhung.

M20 Die Gebühren der Parkhäuser im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart, die sich im Eigentum des Landes Baden-Württemberg befinden, werden im Zuge eines Gesamtkonzepts mit dem Ziel einer verträglichen Anpassung geprüft. Ausgenommen sind gewährte Benutzervorteile für emissionsarme Fahrzeuge. Für Inhaber von längerfristigen Monatsverträgen sind angemessene Übergangsregelungen zu treffen.

Derzeit plant die Landeshauptstadt Stuttgart die Errichtung eines neuen Parkleitsystems in der Innenstadt. Bis Ende 2019 sollen an rund 70 Standorten neue Parkleitschilder aufgestellt werden. Die Standorte werden gegenüber dem veralteten Bestandssystem den geänderten städtebaulichen Randbedingungen und Nutzeransprüchen angepasst. Die Schilder mit moderner Technik sind besser lesbar. Das neue System erhält auch zeitgemäße Schnittstellen, u.a. an den Mobilitätsdatenmarktplatz MDM, über den Mobilitätsdienstleister zukünftig die aktuellen Daten abrufen können. An wenigen ausgewählten Stellen werden kleinere Variotafeln ergänzt, auf denen die IVLZ ergänzend Verkehrsinformationen anzeigen kann. Die IVLZ erhält damit eine weitere und das bisherige Angebot ergänzende Möglichkeit, lenkend in den Verkehr einzugreifen. Insgesamt trägt das moderne Parkleitsystem Innenstadt dazu bei, dass sich der Parksuchverkehr vermindert und indirekt der Verkehrsfluss verbessert wird. Dies wird sich positiv auf die Luftreinhaltung auswirken. Das Land unterstützt die Errichtung des neuen Parkleitsystems Innenstadt.

Die Modernisierung des bestehenden Parkleitsystems ist seit Jahren eine Kernforderung des ADAC Württemberg. Die Anhebung der Gebühren in den Parkhäusern im Stadtgebiet konterkariert jedoch die Wirkung solch eines Parkleitsystems. Die Preisgestaltung der Parkhäuser muss unter den Gebühren des Parkens im öffentlichen Straßenraum liegen, um das Parken in den städtischen Parkhäusern attraktiver zu gestalten. Die zum großen Teil unattraktiven Parkhäuser sollten preislich so gestaltet werden, dass das Parken gegenüber dem öffentlichen Straßenraum attraktiv ist; nur so kann effektiv Parksuchverkehr verhindert werden.

ADAC Württemberg e.V.
Stuttgart, 21. Juni 2017

Ansprechpartner:

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