

Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen – für ein lebenswertes Stuttgart, für eine lebenswerte Region Stuttgart

Sommer 2017

Viele Menschen in der Landeshauptstadt und der umliegenden Region leiden unter schadstoffbelasteter Luft und Lärm. Hinzu kommt der hohe Anteil versiegelter Fläche. Hauptursächlich hierfür ist der ausgeprägte Straßenverkehr. Die Luftschadstoffe Feinstaub und insbesondere Stickstoffdioxid müssen reduziert werden, weil die Gesundheit der betroffenen Menschen gefährdet ist. Nachdem die zulässigen Grenzwerte seit vielen Jahren regelmäßig überschritten werden, gewähren auch die Gerichte kein weiteres Aufschieben eines wirksamen Handelns mehr.

Stickstoffdioxid (NO₂)

- Kurzzeitgrenzwert: 18 Stunden über 200 µg/m³ im Jahr, wird in Stuttgart häufig überschritten (Jahr 2015: 61 Überschreitungsstunden; Jahr 2016: 35 Überschreitungsstunden an der Messstelle Neckartor)

- Langzeitgrenzwert: 40 µg/m³ im Jahresmittel wird an stark verkehrsbeeinflussten Standorten in Stuttgart häufig überschritten

- An 28 von 33 verkehrsnahen Messstationen in Baden-Württemberg wird der Jahresmittelgrenzwert überschritten. Außer an mehreren Messpunkten im Stuttgarter Stadtgebiet kommt es auch beispielsweise in Reutlingen, Backnang, Esslingen, Ludwigsburg, Leinfelden-Echterdingen und Leonberg zu Überschreitungen.

- Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) hat erst kürzlich wieder festgestellt, dass der Verkehr in Baden-Württemberg am Stickoxid einen Anteil von 46 Prozent hat, an vielbefahrenen Straßen wie in Stuttgart sind es sogar nahezu drei Viertel.

Feinstaub (PM 10 und PM 2,5)

Der Tageshöchstwert von 50 µg/m³ für PM 10 wird am Stuttgarter Neckartor und entlang von vier Kilometern an weiteren Straßen häufiger als an 35 Tagen pro Jahr (aktueller Grenzwert) überschritten

Der von der Weltgesundheitsorganisation empfohlene Wert für PM 2,5 von 10 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittel, der die feineren und damit besonders gesundheitsschädlichen Partikel erfasst, die bis in die Lungenbläschen vordringen können, wird an allen Messstationen in der Region Stuttgart überschritten.

Die Politik des Bundes trägt in erheblichem Maß Verantwortung für die langjährigen Grenzwertüberschreitungen und damit nicht zuletzt auch dafür, dass Fahrbeschränkungen über die der grünen Plakette hinaus für den Kraftfahrzeugverkehr vermutlich unausweichlich sind:

- Verschiedene Bundesregierungen haben sich dem Druck der Automobilindustrie gebeugt und sich auf EU-Ebene für lasche Emissionsgrenzwerte eingesetzt und vor allem realitätsferne Prüfverfahren bei Pkw geduldet.
- Die Bundesregierung hat die EU-Regelungen zur Typengenehmigung nicht umgesetzt und es jahrelang versäumt, der Vielzahl von Hinweisen auf betrügerische Motormanipulationen nachzugehen. Die Dieselfahrzeuge mit deutlich höheren Realemissionen als auf den Prüfständen tragen wesentlich zu den hohen Konzentrationen von Luftschadstoffen bei und haben das Image der deutschen Automobilindustrie beschädigt.

- 52 - Mit der steuerlichen Begünstigung von Dieselmotoren wurde und wird bis heute ein
 53 falscher Anreiz gesetzt und Dieselfahrzeuge auf einen international
 54 rekordverdächtigen Anteil getrieben. Während sich der Dieselantrieb in den USA und
 55 in China auch aus Umwelt- und Gesundheitsgründen nicht durchgesetzt hat, ist
 56 hierzulande der Anteil von Dieselantrieben trotz der lange bekannten
 57 Stickoxidproblematik angewachsen. Mit Volvo stellt bereits ein erster Autohersteller
 58 mittelfristig die Zukunft des Dieselantriebs im Pkw-Bereich in Frage.
 59

60 Verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffe in Stuttgart wurden bereits
 61 umgesetzt. Dazu gehören im Verkehrsbereich z. B. die Einrichtung von Umweltzonen,
 62 Durchfahrtsverbote für Lastkraftwagen, zahlreiche Verbesserungen beim ÖPNV sowie der
 63 auf Freiwilligkeit setzende Feinstaubalarm. Weitere Verbesserungen beim öffentlichen
 64 Nahverkehr befinden sich in Planung, so die Metropolexpresszüge, die ab Dezember 2017
 65 schrittweise bestehende Angebote ergänzen werden.
 66

67 Die Vergünstigung von Fahrscheinen an Tagen des Feinstaubalarms haben leider keine
 68 signifikanten Umsteigeeffekte vom Auto auf Busse und Bahnen bewirken können. Dies
 69 macht deutlich:

70 **Um die Grenzwerte insbesondere bei den Stickoxiden einzuhalten, muss der Ausbau**
 71 **von Mobilitätsalternativen mit konkreten Maßnahmen für die Einschränkung des**
 72 **Autoverkehrs einhergehen. Sollte sich ein Weg zur Nachrüstung von Fahrzeugen und**
 73 **damit eine deutliche Reduzierung der Schadstoffemissionen erzielen lassen, so ist**
 74 **dieser Maßnahme selbstverständlich Vorzug einzuräumen.**
 75

76 Die folgende Maßnahmenliste führt Maßnahmen auf, die nach Meinung von Mitgliedern der
 77 Grünen aus Stuttgart, der Region Stuttgart und den umliegenden Regionen geprüft bzw.
 78 zügig angegangen werden müssen.
 79

80 **Unsere sechs Kernforderungen:**

- 81
- 82 1. **Ausbau des Schienenverkehrs:** Möglichst rasche Realisierung der Hermann-
 83 Hesse-Bahn, Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen und Stadtbahnausbau in
 84 Ludwigsburg, Nutzungskonzept für die Gäubahn (Panoramastrecke); rasche Prüfung
 85 von weiteren Ideen wie dem S-Bahn-Ringschluss von den Fildern ins Neckartal und
 86 der Stadtbahnverlängerung von Ostfildern nach Esslingen auf ihre Realisierbarkeit
 87 und Wirtschaftlichkeit.
 - 88 2. **Ausbau des Busverkehrs:** Schaffung weiterer Busspuren und Busbevorrechtigung
 89 an Ampeln; Erhöhung der Kapazität durch Taktverdichtung.
 - 90 3. **Förderung der Elektromobilität** durch Ausbau der Ladeinfrastruktur, Anschaffung
 91 elektrisch betriebener Busse sowie die Reservierung von Stellplätzen für E-Autos.
 - 92 4. **Ausbau des Radverkehrs:** Ausbau des Radverkehrsnetzes inkl. Radschnellwege
 93 aus Göppingen/Plochingen/Esslingen, Böblingen und Ludwigsburg nach Stuttgart.
 - 94 5. **Aktives Stellplatzmanagement:** Reservierung einer stetig steigenden Anzahl von
 95 Stellplätzen für Carsharing-Autos und Elektrofahrzeuge
 - 96 6. **Einführung der blauen Plakette:** Ab Januar 2018 temporäre Fahrbeschränkungen
 97 auf ausgewählten Straßen in Stuttgart für Dieselfahrzeuge, die nicht der Euronorm 6
 98 entsprechen und ab dem Jahr 2020 ganzjährige Fahrverbote für diese Dieselfahr-
 99 zeuge in den Umweltzonen von Stuttgart, Ludwigsburg, Backnang und Esslingen
 100

101 **Konkretisierungen und weitere Forderungen:**

102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148

Verbesserung des ÖPNV

- Umsetzung von weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verlässlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs (z. B. durch bessere Infrastrukturunterhaltung und -ausbau durch DB Netz).
- Möglichst rasche Realisierung der Hermann-Hesse-Bahn, Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen und Stadtbahnausbau beispielsweise zwischen Markgröningen und Remseck.
- Entwicklung mittelfristig umsetzbarer Nutzungskonzepte für die Gäubahn (Panoramastrecke) und der Schusterbahn zur Verbesserung tangentialer Verbindungen zwischen Kornwestheim und Untertürkheim/Esslingen (ergänzt durch ein hochwertiges Busangebot innerhalb Ludwigsburgs).
- Erhöhung der Kapazität im künftigen Hauptbahnhof durch Bau/Erhalt zusätzlicher Kopfbahnhofsgleise
- Engpassbeseitigung des Schienenabschnitts zwischen Zuffenhausen und Feuerbach (Projekt für das Schienenwegeausbaugesetz, dort noch im potentiellen Bedarf)
- Zweigleisige Ausführung der Wendlinger Kurve (Aufnahme ins Schienenwegeausbaugesetz)
- Bau von Luftseilbahnen als innovatives ÖPNV-Angebot, z. B. im Raum Vaihingen (Industriegebiet Vaihingen/Möhringen)
- Prüfung folgender Ausbaumaßnahmen auf ihre Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit: S-Bahn-Ringschluss von den Fildern/Flughafen ins Neckartal, der Stadtbahnverlängerung von Ostfildern nach Esslingen, Verlängerung der Tälesbahn von Nürtingen nach Wendlingen und der Schönbuchbahn von Böblingen bis Stuttgart-Vaihingen; Bau eines drittes Gleises zwischen Böblingen und Stuttgart-Rohr. Auch die langfristige Reaktivierung von Strecken wie der Hohenstaufenbahn (Schwäbisch Gmünd – Göppingen) und der Voralbbahn (Göppingen – Bad Boll mit Option einer Durchbindung bis Kirchheim unter Teck) sollten geprüft werden. Es bedarf einer verkehrlichen Gesamtbetrachtung aller Schienenprojekte in der Region.
- Modul 1 der Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Ermstalbahn, Neckartalbahn zwischen Metzingen und Tübingen und die Ammertalbahn) möglichst schnell umsetzen und die anderen Module planerisch voranbringen
- Taktverdichtungen entsprechend der Kapazitäten, wo die potentielle Fahrgastnachfrage vorhanden ist und Verbesserungen bei Anschlüssen und Anschlusssicherung
- Prüfung des Einsatzes von Anhängern an Linienbussen (Buszüge) während der HVZ und bei Feinstaubalarm zur Erhöhung der Beförderungskapazität (Nutzung der Ausnahmeregelung in der StVZO, siehe Beispiele Konstanz und Autobus Oberbayern)
- Baldige Zwischenevaluierung der drei Expressbuslinien; Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Prüfung sinnvoller weiterer Linienangebote
- Busbeschleunigung durch konsequente Bevorrechtigung an Ampeln und den Ausbau von Bussonderfahrstreifen
- Taktfrequenzen für Busse im Umland und in den Randbezirken erhöhen
- Taktverdichtungen auf besonders stark belasteten Stadtbahnlinien
- Bus-/Linientaxi-Angebot auch nachts und am Wochenende
- Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten an allen Haltestellen, außerdem barrierefreier Zugang

- 149 • Vereinfachung des Tarifsystems und Reduzierung der Ticketpreise vorrangig im Um-
- 150 land, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Als Signal an die
- 151 störungsgeplagten Fahrgäste im VVS soll auf die nächste geplante Tarifierhöhung
- 152 verzichtet werden. Das vergünstigte Feinstaubticket wird so weiterentwickelt, dass
- 153 auch ÖPNV-Dauernutzer einen Vorteil erhalten.
- 154 • Das Pilotprojekt im Landkreis Ludwigsburg, bei dem Senioren ihren Führerschein
- 155 freiwillig abgeben können und dafür ein VVS-Jahresticket erhalten, sollte ausgewei-
- 156 tet werden.
- 157 • Um die Verkehrsfinanzierung für die Fortführung der Verkehrswende sicherzustellen
- 158 braucht es eine Nahverkehrsabgabe für die AutofahrerInnen in der Region. Die Nah-
- 159 verkehrsabgabe soll als dritte Säule neben Fahrgeldeinnahmen und kommunalen
- 160 Mitteln etabliert werden.
- 161 • Für die Fahrgäste teure und komplizierte Brüche zwischen den Tarifverbänden (z. B.
- 162 VVS und Naldo) durch einen landesweiten Tarif **Metropolitarif** beheben
- 163 • Einführung einer Kurtaxe für alle Übernachtungsgäste in der Region Stuttgart: Mit
- 164 der Kurkarte sollen die Besucher den gesamten ÖPNV im VVS-Netz nutzen können.
- 165 • Prüfung einer Ausweitung des „Plus-City-Tarifs“ für Fernverkehrskunden der Deut-
- 166 schen Bahn auf die gesamte Region
- 167 • Fernbustickets mit der „PlusCity-Funktion“ versehen, um den Bring- und Holverkehr
- 168 per Pkw zu reduzieren

171 **Verbesserung der Fahrradinfrastruktur**

- 172
- 173 • Ausbau des Radwegenetzes und bessere Kennzeichnung; Erhöhung der Radwege-
- 174 etats auf 25 Euro pro Einwohner*in und Jahr
- 175 • Radschnellwege aus den umliegenden Städten (z. B. Böblingen, Ludwigsburg, Göp-
- 176 pingen und Plochingen) zu den Stuttgarter Arbeitsplatzschwerpunkten und in die In-
- 177 nenstadt hinein
- 178 • Gut markierte, ausreichend breite und durchgehende Radfahrstreifen auf Hauptstra-
- 179 ßen.
- 180 • Kreuzungsprogramm Radverkehr: Vor Ampeln Schutzstreifen und Aufstellflächen an-
- 181 legen; Ampelschaltungen fahrradfreundlicher gestalten; Rechtsabbiegen erleichtern
- 182 • Deutlicher Ausbau von geschützten Abstellanlagen für Fahrräder, insbesondere an
- 183 Knotenpunkten wie z. B. an vielen S- und U-Bahn-Haltestellen, aber auch vor Ein-
- 184 kaufsmöglichkeiten u.v.m.
- 185 • Aufbau eines Lastenrad-Verleihsystems
- 186 • Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten im ÖV verbessern

189 **Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur**

- 190
- 191 • Einrichtung von Zebrastreifen wo sinnvoll; Ampeln teilweise durch Zebrastreifen er-
- 192 setzten -> Fußgänger sollen „Vorfahrt“ haben
- 193 • Absenken von Bordsteinkanten an Kreuzungen -> Barrierefreiheit
- 194 • Fußgänger-Verbindungswege durchgängig und attraktiver machen; Ausbau- und
- 195 Sanierungsprogramm für die Stäffele
- 196 • Fußverkehrsbeschilderung

- 197 • Umwidmung von Straßenraum in Fußverkehrsraum, insbesondere wollen wir die
- 198 Parkraumausweisung auf Gehwegen beenden
- 199 • Konsequentes Vorgehen gegen Falschparker auf Gehwegen und an Fußverkehrs-
- 200 querungen

201
202

203 **Maßnahmen im Bereich des MIV und des öffentlichen Fuhrparks**

204

- 205 • Ausbau von Park & Ride-Angeboten, um ländliche Bereiche besser an den ÖV an-
- 206 zubinden
- 207 • Druck auf den Bund für die Einführung der blauen Plakette und Umsetzung in Stutt-
- 208 gart, Ludwigsburg, Backnang und Esslingen bis zum Jahr 2020
- 209 • Stärkung von Carsharing durch Ausweisung reservierter, kostenloser Stellplätze für
- 210 stationäres Carsharing und Ausweisung von Stellplätzen für free-floating-Carsharing
- 211 • Jährlich steigende Zahl von Stellplätzen für Elektroautos reservieren
- 212 • Neue Parkplätze entstehen in der Innenstadt ausschließlich in Quartiersgaragen o-
- 213 der nach baurechtlicher Mindestanforderung
- 214 • Erhöhung der Parkgebühren und mehr Verkehrsfläche dem Rad- und Fußverkehr
- 215 zur Verfügung stellen, indem das Parkangebot auch für Beschäftigte von Land, Stadt
- 216 und öffentlichen Einrichtungen verknappt wird
- 217 • Häufige Kontrollen in Halte- und Parkverbotszonen und dabei insbesondere Freihal-
- 218 tung von Geh- und Radwegen
- 219 • Umstellung von Fahrzeugen der Müllabfuhr auf Erdgas/LNG
- 220 • Umstellung von Linienbussen und Kommunalfahrzeugen auf Elektromobilität
- 221 • Förderung der Umstellung von Taxis und Pflegediensten auf Elektromobilität
- 222 • Ausbau der Ladeinfrastruktur (Schnellladesäulen) für Elektrofahrzeuge
- 223 • Kreuzungen teilweise durch Kreisverkehre ersetzen

224

225

226 **Verschiedenes:**

227

- 228 • Förderung von Güterverteilzentren, um Güter für die Feinverteilung auf kleinere,
- 229 elektrisch betriebene Lkw umladen zu können sowie Umsetzung von lokal emissi-
- 230 onsfreien Logistikkonzepten, bspw. erweiterte Lieferzeiten in Fußgängerzonen bei
- 231 Belieferung durch Lastenräder und E-Transporter
- 232 • Entwicklung neuer Wohnkonzepte in der Stadt; Nahversorgung in den Randbezirken
- 233 und im Umland sicher stellen, um der Bevölkerung weite Wege zu ersparen („Stadt
- 234 der kurzen Wege“)
- 235 • Begrünungen von Dächern, Fassaden und Straßen
- 236 • Shared Space: individuelle Begegnungsbereiche; Gleichberechtigung von allen Ver-
- 237 kehrsteilnehmern

238

239

240

241 **Die Ideen dieses Papiers werden u. a. von folgenden Personen unterstützt**

242 Matthias Gastel, MdB Nürtingen

243 Uwe Janssen, Kreisvorstand KV Esslingen

- 244 Frithjof Rittberger, Vorstand Stadtverband Tübingen
- 245 Wolfgang Ziegler, Ortsverband Marbach
- 246 Andreas Roll, Kreisrat Ludwigsburg
- 247 Stefan Kirchner, Gemeinderat Plochingen
- 248 Dr. Bernd Murschel, MdL Leonberg
- 249 Bernhard Mellert, OV Stuttgart-West
- 250 Bernd Sackmann, Stadtrat Nürtinger Liste/Gruene
- 251 Jürgen Walter, MdL Ludwigsburg
- 252 Grüne Jugend Stuttgart
- 253 Gertrud Kleineikenscheidt, Kreisrätin Reutlingen
- 254 David Armbruster, Stadtrat Leinfelden-Echterdingen
- 255 Dr. André Reichel, Regionalrat
- 256 Dr. Christine Lehmann, Stadträtin Stuttgart
- 257 Eva Mannhardt, Regionalrätin
- 258 Dieter Ackermann, Vorstand OV Neckar-Stromberg
- 259 Daniel Renkonen, MdL Bietigheim-Bissingen
- 260 Chris Kühn, MdB Tübingen
- 261 Niklas Sieber, KV Stuttgart
- 262 Vincent Rieder, Grüne Jugend Stuttgart
- 263 Franziska Sander, Grüne Jugend Stuttgart
- 264 Jule Halbach, Grüne Jugend Stuttgart
- 265 Jitka Sklenarova, Grüne Jugend Stuttgart
- 266 Frank Zühlke, KV Stuttgart
- 267 Dr. Markus Rösler, MdL Vaihingen/Enz
- 268 Andrea Lindlohr, MdL Esslingen
- 269 Matthias Dreikluft, KV Göppingen
- 270 Alexander Maier, MdL und Kreisvorsitzender Göppingen
- 271 Hannes Baab, Kreisvorstandsmitglied Göppingen
- 272 Heidrun Storz, Kreisvorstandsmitglied Göppingen
- 273 Dietrich Burchard, Bundestagskandidat und Kreisvorstandsmitglied Göppingen
- 274 Matthias Mucke, Kreisvorstandsmitglied Göppingen
- 275 Samuel Kengeter, Kreisvorstandsmitglied Göppingen
- 276 Joachim Abel, KV Göppingen
- 277 Christoph Joachim, Vorsitzender Fraktion AL- Grüne Tübingen
- 278 Clarissa Seitz, Stadträtin Stuttgart
- 279 Sylvia Pilarsky-Grosch, KV Esslingen
- 280 Ralph Rohfleisch, Stadtrat Kornwestheim
- 281 ...