



21. Juli 2015

## Pressemitteilung zur

### Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart

VCD und Klimabündnis Stuttgart begrüßen es, dass die Landesregierung zur Einhaltung der Grenzwerte bei Feinstaub und Stickoxiden den Zeithorizont nach vorne verschoben hat und sich um konsequentere Maßnahmen bemüht. Der Schutz der Bevölkerung vor den schädlichen Luftbelastungen muss endlich ernst genommen werden. Und der Gesetzgeber fordert Maßnahmen "so schnell wie möglich".

Nach wie vor werden die Grenzwerte für Feinstaub an etwa 8 km und bei Stickstoffdioxid an ca. 100 km der Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart überschritten. Die Gutachter sind sich einig: Allein mit Appellen und Abwarten werden die Grenzwerte auch bis 2021 nicht erreicht. Selbst der Ausschluss der Dieselfahrzeuge Euro 4 und 5 sowie insgesamt 20 % weniger Kfz-Verkehr würde nicht überall die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen, wie die LUBW in ihrem aktuellen Gutachten festgestellt hat. Um die Grenzwerte für Stickstoffdioxide einzuhalten, wären an den "hot spots" aktuell Verkehrsreduzierungen auf 50 % erforderlich.

Wir als Umweltverbände sehen in der großen Verkehrsbelastung der Stadt nicht nur ein Feinstaub- und Stickoxidproblem. Wir haben auch

- ein Lärmproblem,
- ein Klimaproblem bzw. ein Problem mit der CO<sub>2</sub>-Belastung, welche zu etwa 1/4 durch den Autoverkehr verursacht wird,
- ein städtebauliches Problem mit autobahnartigen Schneisen quer durch die Stadt, welche das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und den Aufenthalt behindern,
- ein Flächenproblem bzw. ein Problem mit zu viel versiegelter Fläche und
- ein Sicherheitsproblem.

Und wir fragen, wie beispielsweise der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 um 40 % reduziert werden kann - dies entspricht dem Ziel der Bundesregierung - ohne den Autoverkehr zu vermindern. Und wie sollen all die anderen aufgeführten Probleme gelöst werden ohne Verkehrsminderung?

Was aber in Stuttgart tatsächlich geschieht ist keine Verkehrsreduzierung, sondern eine Verkehrszunahme. 2014 wurden an der Stadtgrenze mit 827 000 Fahrzeugen so viel Ein- und Ausfahrten gezählt wie noch nie. Eine von mehreren Ursachen für zusätzlichen Verkehr ist das Milaneo, das pro Tag für ca. 10 000 bis 20 000 Kfz-Fahrten sorgt.

Weiter wird der Bau des Rosenstein- und Leuzetunnels, von Land und Stadt mit 275 Mio. € finanziert, in der Stadtdurchfahrt zusätzlich 30 000 Kfz/Tag bringen, auf der B 14 / Am Neckartor noch ca. 13 000 zusätzliche Kfz/Tag.



Darüber hinaus hat das Landesverkehrsministerium für den Bundesverkehrswegeplan im Jahr 2014 Ausbaumaßnahmen an den Autobahnen und Bundesstraßen rund um und in Stuttgart in Höhe von mehr als 860 Mio. Euro beantragt. Dazu gehören

- der Ausbau der A 8 von Wendlingen bis Leonberg mit zusätzlichen Fahrspuren
- der Ausbau der A 81 zwischen Böblingen und Stuttgart sowie zwischen Ludwigsburg und S-Zuffenhausen,
- der Ausbau der B 10 zwischen Plochingen und Vaihingen/Enz um zusätzliche Fahrspuren. In Zusammenhang mit dem Rosensteintunnel eine riesige Kapazitätserhöhung auf dieser Trasse durch Stuttgart, und
- der Ausbau der B 27 zwischen Aich und Stuttgart.

Zusätzlich wurde beispielsweise auch der Ausbau der B 464 / B 295 als Autobahnersatz zwischen Böblingen und Leonberg vom Land ausgebaut und mitfinanziert.

In einer Pressemitteilung des Landes Baden-Württemberg vom 28.4.2015 heißt es: "Rekordinvestitionen in die Landesstraßen. Mehr Geld als je zuvor investiert die Landesregierung in die Landesstraßen. ... Sie sind Lebensadern unserer Wirtschaft. ... 170 Millionen sind es allein in diesem Jahr. ... Das sind 40 Prozent mehr als im Jahr 2010, also bevor wir an die Regierung kamen. ... So viel hat noch keine Regierung für die Landesstraßen ausgegeben." (Landesregierung BW, PM vom 28.4.2015)

Gleichzeitig wird durch Stuttgart 21 der ÖPNV beschränkt, die Pünktlichkeit der S-Bahn gemindert und ein großzügiger Ausbau des Nahverkehrs in und um Stuttgart verhindert.

**Unter diesen Rahmenbedingungen ist eine Minderung des Kfz-Verkehrs in Stuttgart nicht möglich. Im Gegenteil: Es ist mit weiter zunehmendem Verkehr zu rechnen!**

Wir Umweltverbände fordern eine Verkehrswende mit dem Ziel, den motorisierten Kfz-Verkehr deutlich zu reduzieren. In Bezug auf die Feinstaubbelastung, den Lärm, die Zerschneidung und den Flächenverbrauch ist auch der Umstieg auf Elektrofahrzeuge nicht oder nur bedingt zielführend, ebenso wenig wie E-Mobile unter derzeitigen Bedingungen zur CO<sub>2</sub>-Minderung beitragen.

Die von Minister Winfried Hermann angedachte Zufahrtsbeschränkung über die Kennzeichen halten wir für eine kurzfristig mögliche Notlösung, welche im Einzelfall aber auch soziale Härten mit sich bringt. Unsere Vorschläge zielen dagegen auf eine dauerhafte Verkehrsminderung, die sich vor allem auf folgende Maßnahmen stützt:

1. Keinen weiteren Ausbau der Hauptverkehrsstraßen in der Zufahrt zu Stuttgart.
2. Temporeduzierung wie z.B. Tempo 30 an allen bewohnten Hauptverkehrsstraßen und Tempo 100 / 80 auf Autobahnen und Schnellverkehrsstraßen, in begründeten Fällen auch Tempo 60 oder 50. So gab es schon einmal Tempo 60 auf der B 10 im Neckartal.

Temporeduzierung ist eine schnell wirksame, effektive und kostengünstige Maßnahme um CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und PM 10 zu reduzieren. Um die hohe Hintergrundbelastung bei Feinstaub und Stickstoffdioxid zu mindern, ist das Handlungsfeld auf die Metropolregion Stuttgart auszudehnen. Auf Autobahnen im Umfeld der Stadt Stuttgart ist deshalb Tempo 80 zu fordern. Das Verkehrsministerium hat diese Forderung in den zu prüfenden Maßnahmenkatalog aufgenommen.



3. Beschränkung der Kfz-Zufahrten in das Stadtgebiet Stuttgart über die integrierte Verkehrsleitzentrale, notfalls auch durch zusätzliche Pfortnerampeln.
4. Rückbau der Hauptverkehrsstraßen durch Stuttgart. Ein Beispiel hierfür ist das Konzept der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) für einen stadtverträglichen Umbau der B 14 zwischen Marienplatz und Neckartor. Das Konzept sieht vor eine Umgestaltung mit verminderter Geschwindigkeit, Flächen für Fußgänger, Radfahrer, teilweise auch für Neubebauung und Verknüpfung der Stadtteile statt Zerschneidung.
5. Konsequente Fortführung des Parkraummanagements in den Stuttgarter Stadtbezirken.
6. Ausbau des ÖPNV: Verstärkung der Regionalzüge in Kapazität und Bedienungshäufigkeit, Kapazitätserhöhung und höhere Zuverlässigkeit bei der S-Bahn, Verdichtung bei den Stadtbahnlinien und Verdoppelung des Busangebots im Stadtgebiet mit weiterer Busbevorrechtigung.
7. Zusätzliche ÖPNV-Angebote wie die Nutzung der Gäubahntrasse für eine Stadt- oder S-Bahn, Seilbahnen und Schrägaufzüge für Fußgänger und Radfahrer an Bergstrecken.
8. Konsequente und zunehmende finanzielle Förderung des Radfahrens und des Zu-Fuß-Gehens in Stuttgart und der Region. Fahrbahnrückbau schafft Flächen für großzügige Radwege z.B. auch für Radschnellverbindungen über das Stadtgebiet hinaus, und es gibt Raum für attraktive Fußwege und Aufenthaltsflächen.

Mit diesen Maßnahmen kann erreicht werden, dass in der Stadt wieder mehr zu Fuß gegangen wird, dass vielleicht 20 % der Autofahrer auf den ÖPNV umsteigen, 20 % mehr mit dem Fahrrad fahren und 10 % der Fahrten unterbleiben oder durch Mitfahren kompensiert werden. Dann hätten wir eine Minderung des Kfz-Verkehrs im angestrebten Zielbereich um 50 %.

Christoph Link  
1. Vorsitzender VCD Kreisverband Stuttgart e.V.  
Vaihinger Landstraße 50  
70195 Stuttgart  
Telefon (07 11) 699 37 56  
[link@vcd-stuttgart.de](mailto:link@vcd-stuttgart.de)

Manfred Niess  
Klima- und Umweltbündnis Stuttgart  
Kernerstraße 22 B  
70182 Stuttgart  
Telefon (0711) 297082  
[MNiess@t-online.de](mailto:MNiess@t-online.de)