

Dokumentation

Bürgerinformation

zur Luftreinhalteplanung in der
Landeshauptstadt Stuttgart

Dienstag, 14. Juli 2015



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

STUTTGART



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Inhalt¹

	Seite
1. Einführung	3
2. Teil 1: Informationsphase	3
3. Teil 2: Gesprächsrunde	10
4. Anhang	
Tagesordnung	22
Ergänzende Vorschläge	23

¹ Sämtliche Folienpräsentationen des Abends, sowie Passagen der Dokumentation mit dem Verweis „im Internet einsehbar“ sind auf dem Beteiligungsportal der Landesregierung, den Themenseiten des Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI), der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) und des Regierungspräsidiums Stuttgart (RPS) einsehbar.

1. Einführung

Zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart hat das Regierungspräsidium Stuttgart im Vorfeld der hier dokumentierten Veranstaltung am 23. April 2015 ein Beteiligungsscoping mit Vertreterinnen und Vertretern von Vereinen, Verbänden und Bürgerinitiativen durchgeführt.

Als ein wesentliches Ergebnis kam dabei heraus, dass die weitere Beteiligung vor allem Wissenslücken schließen soll, die gesamte Umsetzung begleiten und falls möglich, diese beschleunigen sollte. Als Zielgruppen sollen zum einen die breite Öffentlichkeit, die Medien, Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, Vereinen und Initiativen sowie die Politik angesprochen werden, sowohl in Stuttgart als auch in der Region. Relevante Informationen sollen auf einfache, verständliche Art dargestellt werden.

Auf Basis des Beteiligungsscopings führten das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS), das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) und die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) eine Bürgerinformationsveranstaltung zur Luftreinhalteplanung in der Landeshauptstadt Stuttgart durch.

Derzeit werden ca. 50 Maßnahmen genauer untersucht, die von sieben Arbeitsgruppen² in Form von Steckbriefen beschrieben werden.

Die nachfolgenden Seiten geben den Verlauf der Veranstaltung in Form eines gekürzten Redeprotokolls wieder.

2. Teil 1: Informationsphase

Kurz nach 18 Uhr begrüßt Herr Christoph Erdmenger (MVI) die etwa 60 Bürgerinnen und Bürger.³ Er betont, dass ihm diese Veranstaltung sehr wichtig sei, um zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die Bevölkerung in das Vorhaben einzubinden.

² Arbeitsgruppen: Verkehr, Holz, Mobilität, LKW, ÖPNV, Warnstufen, LHS (Landeshauptstadt Stuttgart)

³ Zusätzlich nahmen ca. 30 Vertreterinnen und Vertreter von MVI, RP und der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt sowie einzelne Mitglieder der Arbeitsgruppen an der Veranstaltung teil.

Zur Zeit würde an der Erarbeitung der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die LHS gearbeitet. Dies zeige, dass es schon seit längerem Maßnahmen – und durchaus auch erfolgreiche – gebe, die eben aber noch nicht ausreichen. Mit der jetzigen Fortschreibung möchte das Ministerium gemeinsam mit dem Regierungspräsidium und der Landeshauptstadt in den kommenden Jahren die Emissionen für Feinstaub und Stickstoff-oxid Schritt für Schritt senken, um bis ca. 2020/2021 sämtliche Grenzwerte (Stunden-, Tages- und Jahresmittelwerte) an allen Orten in Stuttgart einzuhalten. Dies sei nur möglich, wenn die Bevölkerung die Maßnahmen mittrage.

Erste Zwischenrufe forderten eine schnelle bzw. sofortige Umsetzung von Maßnahmen (z.B. Sperrung von Spuren, Fahrverbote etc.). Herr Erdmenger ging nicht weiter auf diese Zwischenrufe ein. Er stellte den Moderator des Abends vor und übergab ihm das Wort.

Helmut Bauer erläutert den geplanten Programmablauf und lädt die Anwesenden ein, sich an der Gesprächsrunde im zweiten Teil des Abends aktiv zu beteiligen. Der erste Teil bestehe aus kurzen Vorträgen, die die aktuelle Situation beschreiben, bevor der Hauptreferent, Herr Prof. Dr. Udo Becker von der TU Dresden, das Ergebnis seiner Untersuchungen hinsichtlich der Wirkungen der geplanten Maßnahmen vorstelle.

Nach weiteren einzelnen Zwischenrufen bzw. –bemerkungen (z.B. zu zeitlich verzögerten und halbherzigen Maßnahmen) betont Herr Bauer, dass es genau um diese Fragen nach der Pause gehe und dort die Zeit für einen intensiven Austausch sei.

Er bittet die Referenten nun um Ihre Beiträge.

Dr. Ulrich Reuter;

Abteilungsleiter „Stadtklimatologie“ im Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt

Kurzvortrag „Luftqualität in Stuttgart“

(im Internet einsehbar)

Herr Dr. Reuter gibt einen Überblick über die Entwicklung der Luftbelastung in Stuttgart in den letzten 10 Jahren anhand ausgewählter Messstellen. Sein Vortrag zeigt, dass es deutliche Verbesserungen gab, jedoch auch, dass es noch immer vor allem an Hauptverkehrsachsen enorme Grenzwertüberschreitungen gibt.

Auf Nachfrage aus dem Publikum, wieso diese und nicht andere Messpunkte ausgewählt wurden, antwortet der Referent, dass es sich um typische und durchaus repräsentative Messpunkte handle.

Frank Obermüller

Referatsleiter „Industrie mit Schwerpunkt Luftreinhaltung“ beim Regierungspräsidium Stuttgart

Kurzvortrag „Luftreinhaltepläne Stuttgart“

(im Internet einsehbar)

Herr Obermüller gibt einen kurzen Überblick über die bisherigen Maßnahmen des ersten Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2005 und der beiden Fortschreibungen aus den Jahren 2010 und 2014. Des Weiteren erläutert er das weitere Vorgehen bei der aktuellen 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart. Im Hinblick auf die derzeit vorliegenden ca. 50 Maßnahmen verweist Herr Obermüller auf das umfassende Informationsangebot im Internet, auf die ausgelegten Handouts und die Darstellung auf den Ausstellungswänden auf der rückwärtigen Galerie.

Er lädt die Teilnehmenden ein, weitere Vorschläge zu unterbreiten, die vom Regierungspräsidium gerne aufgenommen und geprüft würden. Hierzu können die Teilnehmenden auch auf das Beteiligungsportal zurückgreifen, in dem die Maßnahmen noch bis zum 20.07.2015 kommentiert werden können.

Dr. Günter Mezger

Referatsleiter „Lärmschutz und Luftreinhaltung“, MVI Baden-Württemberg

Kurzvortrag „Stand des Vertragsverletzungsverfahrens“

(im Internet einsehbar)

Herr Dr. Mezger erläutert, was ein Vertragsverletzungsverfahren bedeutet und welche Folgen es für das Land (Stichwort „Strafzahlungen“) haben kann. Er betont, dass die EU weiß, dass eine Reduzierung nicht von „heute auf morgen“ möglich ist, und verlangt daher einen Maßnahmenplan mit Zeitangabe, bis wann die Einhaltung aller Grenzwerte erreicht werden kann.

Ein Zuschauer wirft Herrn Dr. Mezger bzw. (nach einem Verweis durch den Moderator) dem Ministerium „vollständiges Versagen“ vor, da es bereits seit 10 Jahren untätig sei.

Auf einige weitere Zwischenrufe, die eine sofortige Umsetzung von Maßnahmen fordern, wird an dieser Stelle weder vom Referenten noch vom Moderator weiter eingegangen.

Herr Bauer bedankt sich bei den drei Vortragenden und bittet Herrn Prof. Dr. Becker auf die Bühne. Alle seien nun gespannt auf seinen Vortrag und vor allem darauf, ob die von den Akteuren (Ministerium, Regierungspräsidium und Landeshauptstadt) überlegten Maßnahmen ausreichen können, die Luftbelastung so zu senken, dass die Grenzwerte eingehalten werden können.

Prof. Dr. Udo Becker

Technische Universität Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie

Hauptvortrag: Grobabschätzung des Konzeptes zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte in Stuttgart bis spätestens 2021 (im Internet einsehbar)

Einführend stellt Prof. Dr. Becker die Problemlage „Mobilität – Luftverschmutzung“ dar. Er erläutert anschließend den Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität. Im Vergleich mit anderen Städten zeigt er auf, dass der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Stuttgart besonders hoch ist, es somit also auch einleuchtend sei, dass die Luftbelastung in Folge Verkehr erheblich ist.

Einzelne Maßnahmen, wie z.B. die Einrichtung der Umweltzone, LKW-Durchfahrtsverbot und Tempobegrenzungen haben bereits Wirkung gezeigt (Prof. Dr. Becker zeigt dies anhand der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“), sie reichen aber noch nicht aus, um die Kurzzeitgrenzwerte PM₁₀ zu unterschreiten. Hinsichtlich der Stickoxidproblematik (NO₂) haben die Maßnahmen sogar eine Reduzierung um 25 % erzielt, die Grenzwerte werden jedoch noch immer um mehr als das 2-fache des Erlaubten überschritten.

Anschaulich macht der Referent deutlich, dass nicht nur die lokalen Emissionen verringert werden müssen, sondern auch die „Hintergrund-Belastung“. Insgesamt wäre dazu eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs um 20 % erforderlich.

Nachfolgend geht Prof. Dr. Becker auf einige der Maßnahmenbereiche und auf den Stufenplan (Warnstufe – Verbots-/Gebotsstufe) näher ein. Insgesamt kommt Prof. Dr. Becker in seinem Gutachten zu dem Schluss, dass es ohne die bereits genannte Verkehrsreduzierung nicht machbar ist, die Grenzwerte bis 2021 einzuhalten.

Eine 20-prozentige Verringerung ist seiner Meinung nach jedoch nur mit einem Bündel von Maßnahmen, die Schritt für Schritt umgesetzt werden, erreichbar.

Er warnt ausdrücklich vor „Schnellschüssen“ (z.B. Sperrungen). Dies würde zu viel Widerstand erzeugen und eine Zielerreichung eher verhindern statt fördern.

Vielmehr plädiert er für eine City-Maut, die – sofern intelligent umgesetzt – viel Wirkung erzeugen könnte. Die (universitären) Verkehrsplaner wären sich inzwischen

einig, dass City-Maut ein sehr gutes Instrument zum Erreichen moderner Stadt-Mobilität (hinsichtlich Modalsplit) ist.

Er zeigt sich zuversichtlich, dass mit einem Bündel an Maßnahmen, die 20 %-Verringerung erreichbar ist und beendet seinen Vortrag mit einem 10-Punkte-Programm und einem direkten Aufruf an die Anwesenden:

1. Appelle ändern normalerweise wenig, sind aber wichtig
2. Die blaue Zone muss kommen – und Technik allein reicht nicht
3. Verkehrsverflüssigung (=schneller): Nein!
4. Verkehrsverstetigung (=gleichmäßiger): Ja!
5. ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger fördern, konsequent: Ja, sehr!
6. Langfristig hilft das alles nur, wenn Kfz-Kapazitäten wegfallen
7. Mobilitätsmanagement und Vorbildwirkung verstärken
8. Ohne Schlüsselmaßnahme „20% Verkehrsreduktion“ geht es nicht
9. Bitte unterstützen Sie die Veränderungen: Blockaden machen das Endergebnis in jeder Hinsicht schlechter!
10. Wir Unis plädieren ganz stark für die Innenstadtmaut

Nach dem Vortrag gab es eine Reihe von Fragen die nachfolgend dargestellt sind:

Frage: Sie haben davon gesprochen, dass man Spuren sperren kann. Können Sie dies nochmals kommentieren?

Prof. Dr. Becker: Das Sperren von Einfahrtstraßen muss angekündigt werden. Am ersten Tag ist dann das Chaos perfekt. Der Aufschrei an diesem Tag wird so groß sein, dass sie keine anderen Maßnahmen mehr durchbekommen.

Frage: Verstetigung des Verkehrs ohne Erhöhung der Geschwindigkeit – ist das ihre These?

Moderator: Diese Frage heben wir uns für die Diskussion auf.

Zwischenruf aus dem Publikum: Der Straßenausbau ist ein großes Thema in Stuttgart und Umgebung (*Anm. des Verfassers: Der Sprecher nennt einige Beispiele*)! Diese Maßnahmen wirken doch gegen den Luftreinhalteplan.

Moderator: Kommen Sie bitte nachher auf das Podium und bringen Sie dann diese Frage nochmals ein.

Frage: Wie stehen Sie dazu, dass immer mehr Bauschuttautos durch Stuttgart fahren?

Moderator: Auch das besprechen wir nach der Pause auf dem Podium.

Frage: Warum sprechen Sie eigentlich nicht von abgasarmen Bussen? Das macht man in Augsburg seit Jahren. Bei den Taxis wäre das doch das Gleiche. Die Fahrzeuge sind da, es sind große Flotten. Man muss die Nutzung erzwingen.

Prof. Dr. Becker: Ich habe die Busse mit gemeint.

Frage: Was halten Sie von einer nutzungsorientierten Abgabe: Wenn einer im Auto sitzt, kostet es mehr, wenn es drei sind, dann kostet es weniger.

Prof. Dr. Becker: Man muss immer auf die genaue Ausführung schauen. In anderen Ländern machte man dies so. Da waren dann teilweise Schaufensterpuppen ausverkauft. Ganz viele Maßnahmen haben andere Zwecke, beispielsweise Sicherheitszwecke oder soziale Zwecke.

Frage: Sie haben am Anfang des Vortrags gesagt, dass Sie ganz viel Zeit brauchen und sprechen von 2021. Im Maßnahmenkonzept steht, dass die Maßnahmen der zweiten Phase erst danach umgesetzt werden. Was bedeutet das? 2030? *siehe Hinweis des Verfassers unten*

Moderator: Diese Frage heben wir uns für die Diskussion auf, wenn wir über den Zeitplan reden.

Hinweis des Verfassers:

Herr Erdmenger räumt im Laufe der Veranstaltung ein, dass im „Grundzüge-Papier“ (lag als Hand-out für die BesucherInnen aus) dieser Punkt evtl. missverständlich formuliert sei, man werde dies nachbessern. Es ist selbstverständlich nicht so, dass man bis zum Inkrafttreten der Stufe 2 bis 2021 warten will. Genaueres zum Zeitplan auch hinsichtlich der Warnstufen sagte Herr Erdmenger dann im Zusammenhang mit seinen Abschlussworten.

3. Teil 2: Gesprächsrunde

Moderator: Herr Erdmenger, sind wir mit den von Ihnen vorgestellten Maßnahmen auf dem richtigen Weg? Können Sie sich zurücklehnen, weil die vorgestellten Maßnahmen alleine reichen?

Christoph Erdmenger: In der Tat erwarten wir, dass die Maßnahmen zur Luftreinhaltung, die wir hier in den Grundzügen vorgestellt haben, auch wirksam sind. Wenn Herr Prof. Dr. Becker allerdings bei einigen Maßnahmen sagt, dass wir da aufpassen müssen, ist das für mich beunruhigend. Da sollten wir im Einzelnen darüber diskutieren und Herr Prof. Dr. Becker hat uns da einen guten Impuls gegeben. Allerdings sollte man auch sagen: Manche Maßnahmen beziehen sich nur auf einen Schadstoff und wirken dann auch nur dort.

Moderator: Herr Prof. Dr. Becker brachte eine Citymaut ins Spiel.

Christoph Erdmenger: Wir haben nur Maßnahmen aufgeführt, die wir für realistisch umsetzbar halten. Bei der Maut bräuchten wir eine bundesgesetzliche Regelung. Ich wage nicht zu beantworten, wann es hier eine solche Regelung geben könnte. Insofern stellen wir uns die Frage: Welche Maßnahmen können wir heute umsetzen? Welche Maßnahmen können wir auch realistisch umsetzen?

Moderator: Was sagt der ADAC, wenn er das Stichwort Citymaut hört? Geht es wider gegen das Auto?

Carsten Bamberg: Man muss das Maßnahmenpaket und die Maut auseinanderhalten. Das Maßnahmenpaket ist nicht gegen das Auto gerichtet, es spielt aber eine gewichtige Rolle. Eine Maut muss erst einmal richtig ausgeführt werden. Da gehört einfach mehr dazu: Sie müssen dann auch den ÖPNV richtig ausbauen, damit der Verkehr umgeleitet werden kann. Dazu kommt, dass die Einführung einer Maut so viel Geld kosten wird, dass dies ein echter Hinderungsgrund sein wird. Dennoch: Wenn man das Projekt Maut richtig ausführt, kann man auch mit uns darüber sprechen.

Moderator: Herr Hildenbrand, als Vertreter einer Spedition sind Sie schon seit Jahren von der Maut für LKW betroffen. Was sagen Sie zu der Idee einer Citymaut? Und: Für wie viele Lkw sind Sie täglich verantwortlich?

Jens Hildenbrand: Wir setzen in Kornwestheim in der Region ca. 100 Fahrzeuge ein und haben bundesweit ca. 750 Fahrzeuge im Einsatz. Inzwischen sind wir seit Jahren an die Maut gewöhnt, für unsere Kunden ist sie auch eine Selbstverständlichkeit geworden. Am Anfang war der Aufschrei groß, jetzt ist sie ein Preisbestandteil unserer Transporte. Auf den Zufahrtsstraßen, also den Auto- und Bundesbahnen, die nach Stuttgart führen, haben wir ja bereits das Mautthema. Insofern wäre eine Citymaut nichts Neues. Wir geben es weiter an die Kunden, die das bereitwillig zahlen. Für uns stellt sich die Frage nach der technischen Umsetzung.

Moderator: Wie stellen Sie sich denn auf das vorgestellte Maßnahmenpaket ein?

Jens Hildenbrand: Wir haben im Nutzfahrzeugbereich die Euro-VI-Vorgabe für Neufahrzeuge schon seit anderthalb Jahren. Bei uns ist das Mautthema schon lange ein Steuerungselement, um höhere Schadstoffklassen anzunehmen und den Umbau des Fuhrparks vorzunehmen. 90 % unserer Fahrzeuge erfüllen bereits jetzt die Euro-VI-Vorgabe. Und das ist bei den Wettbewerbern am Markt auch so.

Zwischenruf aus den Publikum: Das ist kontraproduktiv, wenn ein Vertreter der Spedition keinen Schmerz empfindet bei der Maut. Die Idee der Maßnahmen war, den Verkehr zu senken. Aber wenn es dem Spediteur nicht weh tut, kann er ja seine Autos weiter fahren lassen. Dann reduziert sich der Verkehr in die Stadt hinein überhaupt nicht.

Prof. Dr. Becker: Die Maßnahmen sollen nicht wehtun, sondern verbessern. Wenn wir aber bis 2021 denken wollen, können wir erst einmal nicht an die Maut denken, denn für die haben wir keinen Rechtsrahmen.

Zwischenruf aus dem Publikum: Das verstehe ich nicht. Wenn wir über einen Luftreinhalteplan reden, sollten wir auch darüber reden, dass möglichst nicht so viele Autos nach Stuttgart reinfahren. Bei einer Maut müssten die Autos zahlen. Wenn aber der Spediteur schon sagt, dass ihm das nicht wehtun würde, können seine Autos fahren, wie er möchte.

Moderator: Die Frage ist: Wollen Sie weniger Waren in die Stadt bringen oder weniger Autos?

Zwischenruf aus dem Publikum: Das muss man anders organisieren.

Moderator: Die Waren müssen aus der Region nach Stuttgart reingebracht werden. Wir haben ein Durchfahrtsverbot. Aber damit Waren nach Stuttgart reingelangen, müssen ja LKW nach Stuttgart hineinfahren.

Moderator richtet Frage an Herrn Gussfeld: Reicht es dann aus, nur Stuttgart zu betrachten?

Klaus-Peter-Gussfeld (Vertreter des BUND): Nein, weil der Großteil des Verkehrsaufkommens einerseits Teil der Metropolregion ist und andererseits von größeren Entfernungen auf Stuttgart einströmt. Die Lösung müsste also sein, auch weit über die Stadt Stuttgart hinauszudenken.

Moderator: Was wären das für Lösungen?

Klaus-Peter Gussfeld: Wir müssen versuchen, große Anteile des Pendler- und Einkaufsverkehrs vom Auto wegzubekommen und auf Fahrrad und ÖPNV zu leiten. Da muss ein Quantensprung erfolgen: Es braucht Ausbaumaßnahmen, die Züge müssen häufiger fahren, aber auch eine andere Tarifstruktur. Das Metropolticket war ein Anfang. Warum nicht einheitliche Tarife im ganzen Bundesland? In Stuttgart selbst sollten wir überlegen, ob wir den Regionalverkehr, der nach Stuttgart fährt, auch abwickeln können. Reichen hier die Kapazitäten? Oder braucht es Ausbaumaßnahmen, die im Konzept von Stuttgart 21 noch nicht enthalten sind? Die Frage ist aber auch: Was passiert auf der Straße? Das Land fördert den Ausbau der Straßen. Aber sollten wir nicht versuchen, die Straßen rückzubauen? Was nutzt es, die Schiene und die Straße auszubauen? (Applaus im Publikum)

Zwischenruf aus dem Publikum: Bei der Regionalisierung kann man konkrete Maßnahmen angehen: Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn auf 80 km/h! Wir sollten die Diskussion nicht nur auf Schadstoffe begrenzen, wir haben auch ein Lärmproblem! (Zwischenruf aus dem Publikum: Genau!)

Zwischenruf aus dem Publikum: Was haben wir Fußgänger eigentlich von der Maut? Die Stadt kassiert das Geld, die Autos fahren trotzdem und wir Bürger werden vergiftet. Wir haben mehr Straßen als Bäume, aber nun sollen wieder Straßen gebaut werden. Es ist eine Schande. Auch Stuttgart 21 können Sie zuschütten! (Applaus im Publikum)

Zwischenruf aus dem Publikum: Die Maut war erst ein Thema bei der Oberbürgermeisterwahl. Dann war sie plötzlich weg. Boris Palmer war auch ein großer Fan der Maut. Dann hat er eine Nahverkehrsumlage vorgeschlagen. Wäre das nicht eine Idee für Stuttgart?

Moderator: Ich möchte zunächst noch Herrn Link in die Diskussion mit hineinholen.

Christoph Link: Ich bin sowohl für das Klimabündnis Stuttgart als auch den Verkehrsclub Deutschland (VCD) hier. Wir müssten den Verkehr eigentlich um 40 % reduzieren. Wenn wir das machen wollen, müssen wir auch an Lärm, Klimaschutz und Städtebau denken. Aber: Wenn wir den Ausbau des Straßenbaus fördern, haben wir auch mehr Fahrzeuge in der Stadt! Ob Ausbau der A8, der A81 oder der Ausbau des Rosensteintunnels – wir bekommen gerade in Stuttgart in Zukunft noch mehr Verkehr und fördern dies mit 960 Millionen Euro. (Applaus)

Moderator an Herrn Prof. Dr. Becker: Sind die Planungen in Stuttgart kontraproduktiv? Wo stehen wir in den Planungen?

Prof. Dr. Becker: Heute reden wir über Maßnahmen für Stuttgart. Freilich gibt es Dinge, die das Leben hier schwerer machen – sie sprachen es alle bereits an. Aber manche Entscheidungen können Sie jetzt bestimmen. Deswegen ist es wichtig zu überlegen: Wo ist am Ende die kritische Stelle? Wo genau soll sich was ändern? Soll ich die Regionalbahn ausbauen? Soll ich die Geschwindigkeitsbeschränkung einführen? Welche Maßnahmen widersprechen den Klimaschutzplänen? Versuchen Sie die Maßnahmen zu beeinflussen, die Sie auch umsetzen können. Eine Maut kann man leider momentan nicht umsetzen.

Christoph Erdmenger: Mit Verstärkerverkehren und Metropolexpresslinien, aber auch mit neuen Ausschreibungen denken wir auch an den Verkehr nach Stuttgart rein. Diese Ideen haben auch die Aufgabe, das stark belastete S-Bahn-Netz zu entlasten. Das können wir aber nur schrittweise verfolgen. Allein die Vorbereitungen der Ausschreibungen sind enorm. Lassen Sie mich aber einen anderen Punkt klarstellen: Wir haben in Stuttgart keine Schadstoffglocke, sondern an bestimmten Straßen, an bestimmten Stellen, das Problem, dass hier die Luftqualität schlechter ist. Gehen Sie aber 100 m weiter, können die Messwerte ganz anders aussehen. Deswegen konzentrieren wir uns auf genau diese Stellen, an denen die Luftqualität schlechter ist.

Und das ist der Punkt, wenn es um Geschwindigkeitsbegrenzungen geht: Mit 80 km/h können sie Hintergrundbelastungen aber keine Schadstoffbelastungen an bestimmten Stellen senken.

Helmut Oberreitmeier (Spedition Große Vehne): Stuttgart ist eine wichtige Metropolregion, vielleicht sogar die wichtigste. Wir diskutieren auf einem sehr, sehr hohen Niveau. Ob diese Regelungen gut oder schlecht sind, weiß keiner. Wir haben gesehen, dass die Schadstoffwerte in den letzten Jahren deutlich nach unten gegangen sind. Woher das kommt, wissen wir nicht. Und wir haben aus der Speditionsbranche gehört, dass wir schon einen Beitrag leisten. Wenn wir über den Sinn des Straßenausbaus diskutieren, sollten wir wirklich bedenken, dass wir in einer Metropolregion sind. Wie viele Arbeitsplätze haben wir hier in der Region? Und wie viele Firmen sind geneigt, sich woanders anzusiedeln, wenn die Infrastruktur nicht mehr stimmt? Seit vielen Jahren diskutieren wir über Entlastungen, auch im Innenstadtbereich. Aber wir sollten dabei alles daran setzen, dass die Region wirtschaftlich erfolgreich bleibt. Vielleicht sitzen wir auf dem Ast, den wir gerade absägen. (Unmut im Publikum)

Christoph Erdmenger: Unsere Messstationen stehen repräsentativ an bestimmten Punkten. Da sie nicht alle fünf Meter messen können, funktioniert das Messsystem anders. Sie stellen auf der einen Seite fest, wie sich die Schadstoffe an einer Stelle verhalten, von welchen Faktoren sie abhängig sind und schauen dann noch, an welchen repräsentativen Punkten sie die Grundbelastungen messen. Dieses Verfahren wird auch in vielen anderen Ländern angewandt. Gerade weil es aber immer wieder Unsicherheiten gibt, ob die Messergebnisse, die wir messen, auch wirklich stimmen, werden wir unsere Messaktivitäten in Stuttgart verstärken.

Zwischenruf aus dem Publikum: Widerspruch! In Ludwigsburg hat man an neuralgischen Punkten gemessen. Dann hat ein anderer Hersteller die gleiche Messung noch einmal durchgeführt. Am Ende hat man zwei unterschiedliche Ergebnisse bekommen.

Christoph Erdmenger: Die Maßnahmen müssen wirksam sein. Die Maßnahmen müssen für den Einzelnen im Verhältnis stehen. Die Maßnahmen müssen aber auch zukunftsgerichtet sein. Wenn wir da einen Hinweis kriegen, dass da eine Schaltstelle ist, die wir auch beachten sollen, dann freuen wir uns darüber. Hinweise, die auf frü-

here Diskussionen eingehen und frühere Entscheidungen kritisieren, sind für uns nicht relevant.

Zwischenruf aus dem Publikum: Ich bin Fußgängerin, Busfahrerin und nutze die Straßenbahn. Der Verkehr kommt von Cannstatt, von Westen und von Osten. Am Hauptbahnhof fahren vier Buslinien los, die aber im Berufsverkehr abends nicht mehr durchkommen. Ich brauche um 6 Uhr abends eine Dreiviertelstunde, obwohl der Bus nur 12 Minuten brauchen soll. Warum stellt sich von unserer Regierung niemand mal abends an den Hauptbahnhof und schaut sich das an?

Moderator: Muss man also nicht schon beim bestehenden ÖPNV nach Verbesserungen schauen? Einen Widerspruch hierzu gibt es im Beteiligungsportal: Zitat: „Wie passt es zusammen, dass wir davon reden, den Nahverkehr zu fördern, aber andererseits im Haushaltsplan den Zuschuss zu reduzieren?“

Zwischenrufe aus dem Publikum: Genau! Ja! Und die Straßen werden gebaut

Christoph Link: Weitere Widersprüche sind die Dienstwagenbesteuerung und die Kilometerpauschale! Wir sollten die Subventionen hier abschaffen!

(Applaus im Publikum)

Christoph Erdmenger: Wir sollten keine Widersprüche konstruieren, die wir nicht haben. Die Erhöhung des Nahverkehrs ist Teil unseres Konzeptes. Ich bitte, das auch zu unterstützen. Es gibt daneben noch weitere Beispiele der Bundesregierung, wie die Dienstwagenbesteuerung und die Pendlerpauschale, die wir diskutieren sollten. Das wird von der Landesregierung auch auf Bund-Landesebene diskutiert.

Prof. Dr. Becker: Erstmal: Es stimmt, dass der Zuschuss der Stadt gesenkt wurde. Nun steht im Konzept drin, dass der Nahverkehr gefördert wird. Das ist doch gut so!

Moderator: Das heißt, dass die Stadt Stuttgart alle paar Jahre etwas Anderes macht?

Zwischenruf aus dem Publikum: Gibt es denn bereits genaue Vorstellungen zum Zeitplan? Wie soll die Bürgerbeteiligung konkret aussehen? Welche Vorschläge fließen ein, welche Vorschläge werden ein Gewicht haben? Hört man uns wieder nur an und macht dann, was man will? Außerdem sind heute leider sehr wenige Leute da. Ich habe es zufällig im Amtsblatt gelesen. Wo wurde denn die Bürgerbeteiligung kommuniziert? Oder sind die Bürger nach Stuttgart 21 zu erschöpft?

Günter Mezger: Die Bürgerbeteiligung wurde über die Presse kommuniziert, beispielsweise über das Amtsblatt. Außerdem weist das Beteiligungsforum daraufhin.

Moderator: Wir protokollieren hier auch jede Frage und jeden Vorschlag mit. Da geht nichts verloren. Dazu gibt es momentan mehrere Arbeitskreise, die sich mit Ideen und Vorschlägen beschäftigen. Den Zeitplan zeigen wir ihnen am Ende der Veranstaltung.

Dr. Michael Münter (Referat Koordination und Planung des Oberbürgermeisters): In den letzten Jahren hatten wir in Stuttgart einen Doppelhaushalt. Es wurden Einzelprojekte gefördert, deren Förderung nach ihrem Abschluss nicht verlängert wurde. Daher hat sich der Betrag verringert. Er wurde nicht gekürzt! Mir ist wichtig: Nicht ein grüner Oberbürgermeister beschließt den Haushalt, sondern der Gemeinderat. Auch eine Erhöhung der Nahverkehrsförderung muss im Gemeinderat beschlossen werden. Da kommt es also auf die Mehrheitsverhältnisse an.

Moderator: Leider kommt das aber in der Bürgerschaft so an, dass der Oberbürgermeister schuld sei. Auf solchen Bürgerveranstaltungen sollte genau diese Sache klar gestellt werden.

Zwischenruf aus dem Publikum: Wie sieht es eigentlich beim Vertragsverletzungsverfahren aus? Wie wird die Stadt das umsetzen?

Christoph Erdmenger: Die EU fordert momentan eine Stellungnahme, ob wir es schaffen, an den entsprechenden Messstellen mit Grenzwertüberschreitung die Grenzwerte einzuhalten. Diese Überschreitungen haben wir aber nicht nur in Stuttgart, sondern auch in Karlsruhe oder Freiburg. Allerdings ist die Überschreitung am Neckartor am deutlichsten. Wenn wir ein Konzept erstellen für das Neckartor, haben wir mit diesem auch eine Chance an anderen Stellen im Bundesland eine Senkung zu erreichen. Dennoch: Auch in den anderen Kommunen vor Ort wird zu reden und zu kooperieren sein. Mit von oben angeordneten Maßnahmen schaffen Sie es nicht, die Grenzwerte einzuhalten. Da müssen sie wirklich kommunizieren, mit Kommunen reden, um am Ende gemeinsam Dinge umzusetzen.

Klaus-Peter Gussfeld: Die Boomregion Stuttgart und die Reduzierung von Verkehrsaufkommen muss kein Widerspruch sein. So haben Amsterdam und Kopenhagen sehr viel weniger Autoverkehr und sind dennoch Boomregion. Was in diesen Städten

möglich ist, muss doch hier auch möglich sein. Ich vermisse die Innovationsbereitschaft der Wirtschaft, den Schienen- und Straßentransport zu optimieren. Warum zum Beispiel besteht der Anlieferungsverkehr in der Innenstadt nur aus Sprintern? Kann man beispielsweise wie bei der Post Lastenfahrräder nutzen?

Jens Hildenbrand: Unsere Motivationsbereitschaft wird ausgestaltet durch die Belastungen der Autobahnmaut. Da werden wir dazu gedrängt, Fahrzeuge mit höheren Schadstoffklassen einzusetzen. In der Citylogistik sind die Ansätze aus den letzten Jahren leider alle gescheitert. Dazu müssen Sie die aktuelle Nachfrage hinterfragen, denn wir bestellen schließlich alle bei Amazon. Die Sprinter, die sie ansprechen, sind randvoll. Sie können gar nicht so viele Fahrräder einsetzen, um die Sprinter zu ersetzen.

Zwischenruf aus dem Publikum: Mein Leben im Stuttgarter Westen ist gerade eine Baustelle. Ich habe den Eindruck, dass überall gebaut wird. Es wird immer heißer und wir berücksichtigen die Frischluft nicht mehr. Stattdessen sagt der Oberbürgermeister immer nur, dass wir eine Wohnungsnot haben und bauen müssen. Dazu: Wie sieht es mit der Begrünung aus?

Zwischenruf aus dem Publikum: Ich möchte in dem Zusammenhang auf die Zerstörung der Grünflächen hinweisen. Der Schlossgarten ist zerstört worden und jetzt fahren dort die Baufahrzeuge durch mit ihrem Schutt.

Zwischenruf aus dem Publikum: Ich bin von Esslingen mit dem Fahrrad hergefahren, weil Esslingen im Grunde an Stuttgart angebaut wurde. In Esslingen gibt es aber keine Messstationen. Scheinbar ist Esslingen ein Luftkurort. Ist es auch eine Strategie, keine Messstationen zu bauen und dann auch keine Maßnahmen umzusetzen?

Christoph Erdmenger: Es gibt schon lange ein Messstellenkonzept [Anm. Prioritätenliste] für das ganze Land. Seit dem Jahr 2006 wird diese Prioritätenliste abgearbeitet. Freilich ist Esslingen kein Luftkurort, weil da keine Messstelle steht. Auf der anderen Seite bedeutet es aber auch nicht, dass ohne Grenzwertüberschreitung die Luft dort rein ist.

Zwischenruf aus dem Publikum: Esslingen hat auch keine Umweltzone. Esslingen fällt auch aus der Baumaschinenverordnung heraus.

Christoph Erdmenger: Wir haben in Esslingen keine Hinweise darauf, dass es Feinstaubüberschreitungen gibt.

Günter Mezger: Die Messstelle in Esslingen wird kommen. Was die Baumaschinenverordnung angeht: Da müssen wir uns an die Rechtsgrundlagen halten.

Zwischenruf aus dem Publikum: Ich möchte noch einmal auf die Lastenräder und die Sprinter zurückkommen. Die Lösung liegt doch nicht in einer einzelnen Maßnahme, sondern in vielen verschiedenen. Die Lastenräder sollen ja nicht alle Sprinter ablösen, sondern vielleicht nur fünf. Das hat auch einen visuellen Effekt, weil die Leute anfangen, über den Transport von Gütern nachzudenken. (Applaus im Publikum).

Jens Hildenbrand: Da möchte ich Ihnen auch nicht widersprechen.

Moderator: Wir kommen nun zum zweiten Teil der Diskussion: Das Thema Feinstaub. *Moderator bedankt sich bei Herrn Gussfeld und bittet Herrn Pfeiffer, BUND, Geschäftsstelle Stuttgart in den Gesprächskreis.*

Prof. Dr. Becker: Das Thema Feinstaub ist ja nicht nur ein Thema des Autoverkehrs und der Dieselmotoren. Hier spielen insbesondere Aufwirbelung und Abrieb eine Rolle. Es ist auch ein Thema der Feuerung, insbesondere der Kaminfeuerung.

Gerhard Pfeiffer: Die Holzverbrennung ist in der Tat ein Thema. Das wurde lange vernachlässigt. Stuttgart hatte hier bereits mehrere Restriktionen. Aber wenn ich an offene Kamine denke oder an Schwedenöfen, die sicher schön für die Atmosphäre in der Wohnung sind: Warum setzen Sie hier auf Freiwilligkeit? Hier sollte es auch Restriktionen geben!

Prof. Dr. Becker: Die Höchstbelastung bei Feinstaub ist übrigens an Silvester.

Christoph Erdmenger: Belastungen durch Feuerung ist vor allem ein Winterthema. Grillen im Sommer ist kein Thema der Grenzwertüberschreitung. Heizen mit Holz gilt heute als umweltfreundlich, hier braucht es mehr Kommunikation. Bei der Feuerung an Schwedenöfen für die Raumluft an wenigen Tagen wollen wir niemanden mit Restriktionen einschränken. Ein echtes Problem ist die Einzelraumbefeuerung.

Zwischenruf aus dem Publikum: Den Bürgern ist die Gefahr gar nicht bewusst. 47.000 Menschen sterben jedes Jahr an Feinstaub!

Zwischenruf aus dem Publikum: Auch von der Regierung geförderte Heizungen emittieren Feinstaub. Die Regelungen hier sind absurd!

Zwischenruf aus dem Publikum: Lasst den Menschen doch ihre Öfen. Die Leute sollten auch noch einen Genuss haben. Stuttgart 21 vergiftet mehr als all diese Öfen!

Zwischenruf aus dem Publikum: Ich habe eine praktische Frage: Wenn zum Berufsverkehr die Belastungen besonders hoch sind: Soll ich dann meine Fenster zulassen?

Christoph Erdmenger: Ich kann ihnen diese Frage nicht beantworten.

Günter Mezger: Ich arbeite an der B14 und lüfte regelmäßig. Meistens haben sie im Inneren beispielsweise durch Kochen noch viel höhere Belastungen.

Zwischenruf aus dem Publikum: Ich möchte mal wieder darauf zurückkommen, warum wir eigentlich hier sitzen: Wir sitzen hier, weil es ein Vertragsverletzungsverfahren der EU gibt und der blaue Brief aus Brüssel mahnt an, dass es keine freiwilligen Maßnahmen geben soll. Jetzt haben wir ein Grobkonzept in zwei Phasen, das bis 2021 durchgesetzt werden soll. Ist es zielfördernd, bis 2021 zu warten? Die Menschen haben doch ein Anrecht darauf, dass konkrete Maßnahmen ausgearbeitet und umgesetzt werden! Und wie wird Brüssel mit diesem Plan in zwei Phasen umgehen?

Prof. Dr. Becker: Ich frage Sie zurück: Welche Maßnahmen schlagen Sie konkret vor? Langfristige Maßnahmen lassen sich leider nicht sofort umsetzen. Da sind wir alle gemeinsam auf Hilfe angewiesen. Deswegen starten Sie Initiativen, informieren Sie sich und andere Mitbürger: Welche Maßnahmen wären noch sinnvoll?

Christoph Erdmenger: Deswegen sitzen wir auch hier. Wir wollen hören, welche Signale aus der Bürgerschaft kommen. Manche Maßnahmen müssen im Vorhinein länger kommuniziert werden, weil sie sie nicht gleich umsetzen können. Ebenso muss die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben. Die erste Phase bleibt auch nur so lange bestehen, wie wir sehen, dass die Messwerte dadurch nicht sinken.

Gerhard Pfeiffer: Eine konkrete Maßnahme ist das Parkraummanagement. Bauen Sie das Parkraummanagement aus, verteuern Sie die Parkplätze, vergrößern Sie die Busspuren. Eine Verknappung und Verteuerung des Parkraums ist auch ein Citymauteffekt. Dazu: Führen Sie langfristig Geschwindigkeitsbegrenzungen ein, begrenzen Sie den Ausbau der Spuren.

Prof. Dr. Udo Becker: Schnelle Umsetzung alleine zu fordern ist der falsche Weg. Stellen Sie ihre Forderungen nicht nur an die Politik, sondern nehmen Sie Nachbarn und ihr Umfeld mit hinein. Vernetzen Sie sich. Sprechen Sie die Menschen an!

Zwischenruf aus dem Publikum: In der Schweiz gibt es eine weitere Maßnahme. Hier gibt es höhere Strafen für Raser. Deshalb halten sich viele an Geschwindigkeitsbegrenzungen. Bei uns sollten Tempobeschränkungen sollten verstärkt werden.

Moderator: In der Schweiz halten sich viele an Geschwindigkeitsbegrenzungen, weil alle an sich langsamer fahren.

Carsten Bamberg: Viele wissen gar nicht, welche Möglichkeiten es an sich gibt: Ich sehe auf Veranstaltungen immer wieder, dass viele Menschen beispielsweise nicht wissen, was ein Pedelec ist? Hier sollte man viel stärker kommunizieren.

Moderator: Wir sollten auch in den Fahrschulen vermitteln, wie man umweltschonend fährt? (Zwischenrufe aus dem Publikum: Ja! Genau! Das haben wir damals nie gelernt!)

Moderator: Kommen wir zu unserer Schlussrunde.

Herr Hildenbrand, was nehmen Sie heute Abend aus der Veranstaltung mit?

Jens Hildenbrand: Wichtig war für mich der Punkt, dass wir mit kleineren Schritten vorangehen und nicht gleich die große Keule herausholen. Wir versuchen unseren Teil dazu beizutragen. Auch ich wohne in der Region und auch meine Familie und meine Mitarbeiter sollten saubere Luft atmen.

Moderator: Was nehmen Sie mit, Herr Pfeiffer?

Gerhard Pfeiffer: Die Strategie der kleinen Schritte können wir nicht mittragen. Der Gesundheitsschutz ist nicht verhandelbar. Das ist beim Brandschutz genauso: Der Fernsehturm wurde auch sofort geschlossen. (Applaus aus dem Publikum). Dass das Leben auch bei harten Maßnahmen weitergeht, sah man an den Bahnstreiks. Die Leute haben sich anders organisiert. Es entstehen einfach neue Beziehungen. (Applaus aus dem Publikum)

Christoph Link: Ich kann mich nur Herrn Pfeiffer anschließen. Das Thema Klimaschutz wurde heute viel zu wenig diskutiert. Ich würde gerne fragen: Wie viel Verkehr wird eigentlich unsinnig geführt? Warum wird Krankenhauswäsche kilometerweit transportiert? Warum werden die Gesetzesgrundlagen aus der Straßenverkehrsordnung nicht umgesetzt? Der Verkehr kann bereits heute beschränkt, umgeleitet oder verboten werden. Da können wir heute mit anfangen.

Prof. Dr. Udo Becker: Im Vergleich zu anderen Bürgerversammlungen sind Sie in Stuttgart sehr viel weiter. Ich möchte Sie alle ermuntern, das jetzt weiterzuentwickeln. Parkraummanagement ist ein tolles Konzept, aber die Menschen da draußen finden das vielleicht nicht so. Das ist eine gemeinsame Aufgabe, die Menschen zu überzeugen.

Der Moderator bedankt sich bei den Gesprächspartnern und dem Publikum und übergibt an Herrn Erdmenger für die Schlussworte.

Herr Erdmenger zeigt sich erfreut über die Veranstaltung und erläutert mit zwei Folien (im Internet einsehbar) die geplante Umsetzung. Er macht noch einmal deutlich, dass die Akteure (Land und Stadt) gemeinsam daran arbeiten, die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart möglichst schnell umzusetzen. Der heutige Abend sei die Fortsetzung einer angestrebten verstärkten Kommunikation mit der Bevölkerung. Nur gemeinsam ließe sich das Problem der Luftverschmutzung in Stuttgart lösen.

Auch in der Region gäbe es viele entsprechende Maßnahmen den ÖPNV zu stärken, doch dies sei nicht Thema des heutigen Abends.

Er bedankt sich bei Herrn Prof. Dr. Becker für die klaren Worte und bei allen Gesprächspartnern auf dem Podium sowie beim Moderator.

Auch allen Anwesenden dankt er für die Teilnahme und verspricht, die Anregungen und Hinweise aufzunehmen. Ausdrücklich lädt er alle dazu ein, den Prozess weiter zu begleiten und Ideen und Vorschläge auch über das Beteiligungsportal einzureichen.

Abschließend wünscht er allen einen guten Nachhauseweg.

Ablaufplan

Fassung 06.07.2015 14:07

Bürgerinformation zum Luftreinhalteplan (3. Fortschreibung) der Landeshauptstadt Stuttgart Dienstag, 14. Juli 2015 ab 17:30 Uhr in Stuttgart im Lindenmuseum

Geplanter Ablauf

17:30 Uhr	Saalöffnung Ausstellung auf der Galerie im Raum „Luftbelastung in Stuttgart“
18:00 Uhr	Veranstaltungsbeginn
18:00 Uhr	Begrüßung, Christoph Erdmenger; Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
18:10 Uhr	Vorstellung des Programms, Helmut Bauer; Moderator
18:15 Uhr	Kurze Einführung alle drei Akteure (LHS, RPS, MVI) <ul style="list-style-type: none">• Herr Dr. Reuter zur Luftqualität in Stuttgart• Herr Obermüller zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans und die Arbeitsweise (Arbeitsgruppen)• Herr Dr. Mezger zum Stand des Vertragsverletzungsverfahrens
18:30 Uhr	Überleitung zum Hauptvortrag, Moderator Helmut Bauer
18:35 Uhr	„Grobabschätzung der Wirkungen der geplanten Maßnahmen zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte in Stuttgart“ Prof. Dr.-Ing Udo J. Becker; TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie
19:00 Uhr	(Kurze) Rückfragen zum Vortrag
19:15 Uhr	kurze Pause mit Aufbau des Gesprächskreises
19:30 Uhr	Gesprächsrunde mit Verbandsvertretern und BürgerInnen Moderation: Helmut Bauer
20:30 Uhr	Weitere Publikumsfragen und Anmerkungen (Plenumsmoderation)
20:50 Uhr	Schlussfrage an Christoph Erdmenger zur Veranstaltung
20:55 Uhr	Dank und Verabschiedung, Christoph Erdmenger
21:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

konzeption
bildung
realisation

Ergänzende Vorschläge und Kommentare von Bürgern und Bürgerinnen bei der Bürgerinformationsveranstaltung zur Luftreinhaltung in Stuttgart vom 14.07.2015

- „Stuttgart 21 stoppen“
- „Stuttgart 21 stoppen“
- der ehemalige MSG (mittlerer Schlossgarten?) erstickt noch mehr in Staubwolken – Stuttgart 21 beenden!“
- „keine Autobahn durch Stuttgart“
- „Rosensteintunnel –> B10/B27 noch mehr Verkehr! Fokus darauf!
- „ Nicht nur die Innenstadt; auch die Stadtbezirke entlasten. Zufahrten B10/B27 Zuffenhausen!“
- „geplante Messstelle in Zuffenhausen nicht am Kelterplatz; sondern entlang der B10/B27. Wohngebiet entlang der Trasse.
- „ Nicht die letzten noch bleibenden Grünflächen überbauen. Der Stuttgarter Westen erstickt daran!
- „40 % des gesamten PM2,5 Emissionen stammen aus Holzfeuerung. 10% Pellets. 80% Stückholz.
- „Verbrennungsverbot für Festbrennstoffe. Galt bis vor 10 Jahren noch und wurde dann ohne Not gekippt.