

Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

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



Juni 2019

Impressum:

Regierungspräsidium Stuttgart

Ruppmannstr. 21

70565 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Einführung | 5 |
| 2. Maßnahmen | 6 |
| 2.1 Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor (M13) | 6 |
| 2.1.1 Allgemeines | 6 |
| 2.1.2 Umsetzung | 7 |
| 2.1.3 Prognostizierte Wirkungen der Maßnahme | 10 |
| 2.1.4 Rechtliche Grundlage und Verhältnismäßigkeit | 11 |
| 2.2 Streckenbezogenes Verkehrsverbot im Bereich Am Neckartor an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) (M13a) | 13 |
| 2.2.1 Allgemeines | 13 |
| 2.2.2 Umsetzung | 13 |
| 2.2.3 Räumliche Abgrenzung | 15 |
| 2.2.4 Ausnahmen vom Verkehrsverbot | 15 |
| 2.2.5 Prognostizierte Wirkungen der Maßnahme | 15 |
| 2.2.6 Rechtliche Grundlage und Verhältnismäßigkeit | 16 |
| 3. Behandlung der Stellungnahmen | 18 |
| 3.1 Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor (M13) | 19 |
| 3.2 Streckenbezogenes Verkehrsverbot im Bereich Am Neckartor an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) (M13a) | 19 |

Anlagen:

- 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart
- Wirkungsberechnungen einer erweiterten Busspur auf der B14

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------|
| BlmSchG | Bundes-Immissionsschutzgesetz |
| BlmSchV | Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| CSgG | Carsharing-Gesetz |
| EMoG | Elektromobilitätsgesetz |
| FZV | Fahrzeug-Zulassungsverordnung |
| LGebG | Landesgebührengesetz |
| LUBW | Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg |
| NO ₂ | Stickstoffdioxid |
| ÖPNV | öffentlicher Personennahverkehr |
| OVG | Oberverwaltungsgericht |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| PM10 | Feinstaub mit der Partikelgröße zehn Mikrometer |
| STVO | Straßenverkehrsordnung |
| VG | Verwaltungsgericht |
| VGH | Verwaltungsgerichtshof |
| VVS | Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH |

1. Einführung

Am 30.11.2018 wurde die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart bekannt gemacht. Dies entspricht den Vorgaben des Verwaltungsgerichtshof (VGH) Mannheim im Beschluss vom 09.11.2018 (10 S 1808/18, S. 12), das Aufstellungsverfahren zur 3. Fortschreibung zügig zu Ende zu bringen und den so aufgestellten Plan ordnungsgemäß öffentlich bekannt zu machen und in Kraft zu setzen.

Zur Erfüllung des vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart im April 2016 geschlossenen Vergleichs (VG Stuttgart, Vergleich vom 26.04.2016 - 13 K 875/15) muss an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme zur Reduktion des Kfz-Verkehrs Am Neckartor um 20 % gegenüber vergleichbaren Tagen ergriffen werden.

Das Land hat zur Vergleichserfüllung daher vor dem VG Stuttgart die Erklärung abgegeben, dass die Maßnahme „Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor“ in die Ergänzung zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart aufgenommen wird. Für den Fall, dass sich bis zum 01.09.2019 herausstellen sollte, dass der „Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor“ nicht ergriffen werden kann, wird zur Erfüllung des Vergleichs stattdessen das streckenbezogene Verkehrsverbot im Bereich Am Neckartor an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) mit Gültigkeit ab 15.10.2019, ebenfalls in die Ergänzung zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart aufgenommen. Das VG Stuttgart hat daraufhin das Vollstreckungsverfahren mit Beschluss vom 21. Dezember 2019, Az. 13 K 9926/18, eingestellt.

Unter Verweis und unter Bezugnahme auf die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart (siehe Anlage 1) wird die 3. Fortschreibung daher um folgende Maßnahmen ergänzt.

2. Maßnahmen:

2.1 Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor (M13)

M13 Ab 08.06.2019 wird in der Landeshauptstadt Stuttgart auf der B14 beginnend auf der Straße Willy-Brandt-Straße auf Höhe des sogenannten „Wulle-Stegs“ bis zum Ende der Straße Am Neckartor (Kreuzung Am Neckartor / Heilmannstraße) auf dem rechten Fahrstreifen stadtauswärts ein Sonderfahrstreifen für den Busverkehr („Busfahrstreifen“) eingerichtet. Dieser Busfahrstreifen kann vor der Einmündung in die Straße Neckarstraße von einem Fahrstreifen für Rechtsabbieger unterbrochen werden, welchen die Busse nutzen können, um über die Kreuzung geradeaus auf den sich fortsetzenden Busfahrstreifen zu gelangen. Der Busfahrstreifen und die Benutzung des Rechtsabbiegerfahrstreifens werden für Elektrofahrzeuge nach Elektromobilitätsgesetz (EMoG) freigegeben.

2.1.1 Allgemeines

Der zweigeteilte Busfahrstreifen (**M13**) soll den bereits bestehenden Busfahrstreifen auf der Straße Cannstatter Straße (B14) ergänzen und ebenfalls vom Schnellbus X1 genutzt werden. Im stadtauswärtigen Verlauf werden auf dem rechten der derzeitigen drei Fahrstreifen der B14 auf der Straße Willy-Brandt-Straße am sogenannten „Wulle-Steg“ beginnend bis zum Ende der Straße Am Neckartor (B14) an der Kreuzung Am Neckartor / Heilmannstraße ein „Sonderfahrstreifen für den Busverkehr“ eingerichtet und entsprechend markiert (vgl. Abbildungen 1 und 2). Dieser Busfahrstreifen wird vor der Einmündung in die Straße Neckarstraße von einem Fahrstreifen für Rechtsabbieger unterbrochen, welchen die Busse nutzen können, um über die Kreuzung geradeaus auf den sich fortsetzenden Busfahrstreifen zu gelangen. Der Busfahrstreifen und die Benutzung des Rechtsabbiegerfahrstreifens werden für Elektrofahrzeuge nach Elektromobilitätsgesetz (EMoG) freigegeben. Für den restlichen Individualverkehr verbleiben auf der B14 der bisherige mittlere und linke Fahrstreifen. Ein Abbiegen des Individualverkehrs in stadtauswärtiger Richtung von der B14 in die Neckarstraße wird ermöglicht.

Solange die Planfeststellung und die Bauarbeiten zu „Stuttgart 21“ in diesem Bereich die Einrichtung des Busfahrstreifens auf der Straße Willy-Brandt-Straße verhindern, beginnt der Busfahrstreifen ersatzweise bzw. vorübergehend erst auf der Straße Am Neckartor (B14), d. h. hinter der Einmündung der Straße Neckarstraße.

Sollte es auf dem Busfahrstreifen zu regelmäßig auftretenden Behinderungen des Busverkehrs durch Elektrofahrzeuge kommen, wird die Freigabe für Elektrofahrzeuge wieder aufgehoben.

2.1.2 Umsetzung

Die Beschilderung des Busfahrstreifens erfolgt mit Zeichen 245 StVO „Bussonderfahrstreifen“ in Kombination mit dem Zusatzzeichen 1024-20 „Elektrofahrzeuge frei“ der laufenden Nummer 25.1 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO.



Abbildung 1: Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO)



Abbildung 2: Zusatzzeichen „Elektrofahrzeuge frei“ (Zeichen 1024-20 StVO)

Im Zulauf auf die Kreuzung Am Neckartor / Neckarstraße führt der rechte Fahrstreifen auf der Willy-Brandt-Straße (B14) als reiner Rechtsabbiegerfahrstreifen in die Neckarstraße. Diesen Rechtsabbiegerfahrstreifen dürfen Busse nutzen, um geradeaus über die Kreuzung Am Neckartor / Neckarstraße auf den sich fortsetzenden Busfahrstreifen zu gelangen. Die Länge des Rechtsabbiegerfahrstreifens soll mindestens 60 m betragen. Die Länge des Busfahrstreifens auf der Straße Willy-Brandt-Straße vom „Wulle-Steg“ bis zum Beginn des Fahrstreifens für Rechtsabbieger soll mindestens 150 m betragen.

Gemäß den vorliegenden Plänen der Landeshauptstadt Stuttgart beträgt die Breite der Fahrstreifen auf der Straße Am Neckartor (B14) lediglich 2,75 m bis 3 m. Diese Breite wäre

gemäß RASt06 für den Schwerverkehr nicht auskömmlich. Sofern eine aktuelle Vermessung des Straßenquerschnitts durch die Landeshauptstadt Stuttgart die Werte aus den Plänen bestätigt, wird für den Schwerverkehr auf diesem Straßenabschnitt eine Breitenbeschränkung angeordnet.

An der Kreuzung Am Neckartor / Heilmannstraße ist für den Busfahrstreifen eine signaltechnische Busschleuse einzurichten, damit die Fahrzeuge der Schnellbuslinie X1 vom Busfahrstreifen auf der rechten Fahrbahnseite kommend vor dem sonstigen Kfz-Verkehr auf den bestehenden Busfahrstreifen auf der Cannstatter Straße (B14) auf der linken Fahrbahnseite gelangen können. Sollte die Einrichtung einer signaltechnischen Busschleuse durch die Landeshauptstadt Stuttgart erst nach dem 08.06.2019 umgesetzt werden können, wird die Maßnahme zunächst ohne Busschleuse oder mit provisorisch eingerichteter Busschleuse eingeführt. Die Maßnahme ist durch intelligente Verkehrssteuerung auch an anderen Signalanlagen im Umfeld der Maßnahme zu begleiten mit dem Ziel, die Zahl der Fahrzeuge im Straßenabschnitt Am Neckartor im Tagesdurchschnitt in beiden Fahrtrichtungen zu reduzieren.

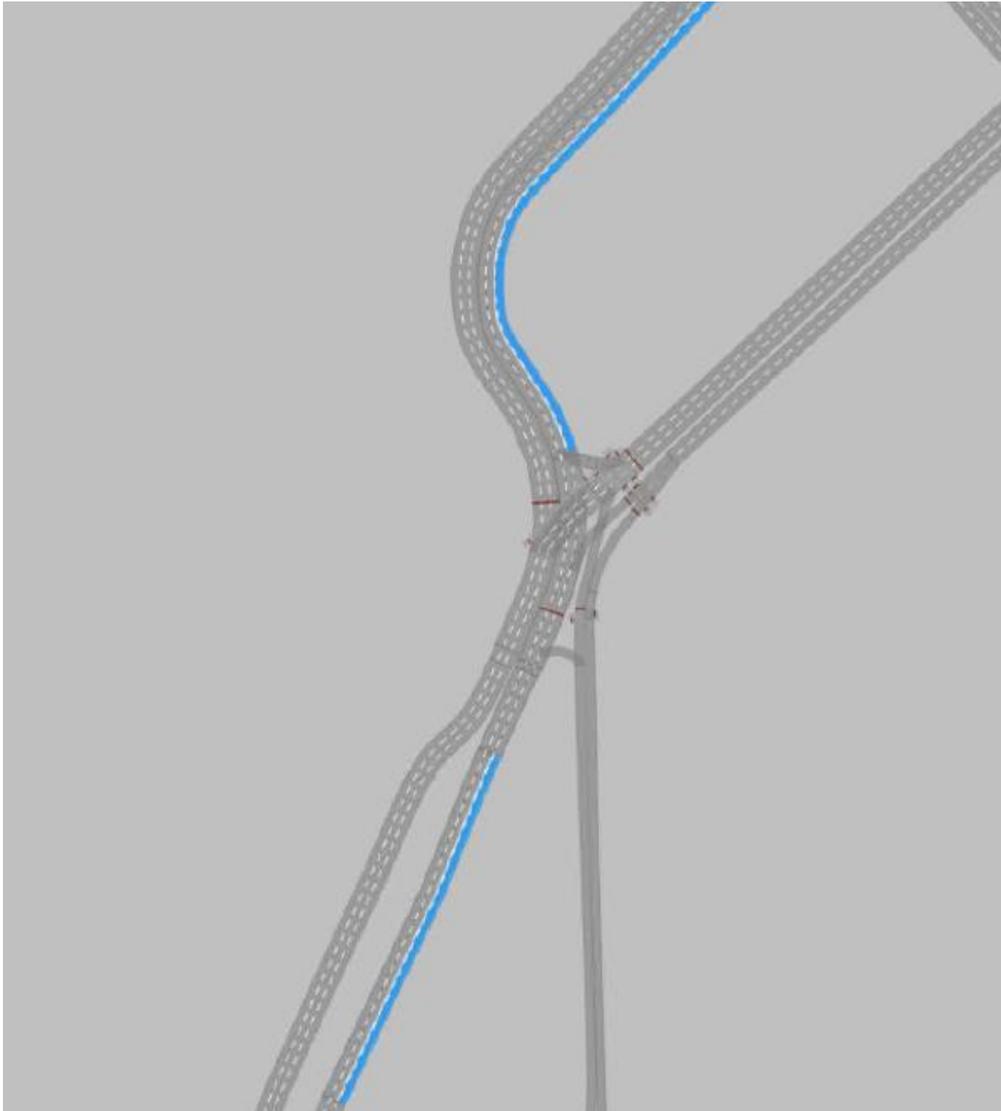


Abbildung 3: Darstellung des Busfahrstreifens auf der B14 zwischen dem Beginn am „Wulle-Steg“ und dem Ende am Knoten Am Neckartor / Heilmannstraße mit Unterbrechung durch einen Rechtsabbiegerfahrstreifen vor der Einmündung in die Neckarstraße. Solange die Planfeststellung und die Bauarbeiten zu „Stuttgart 21“ in diesem Bereich die Einrichtung des Busfahrstreifens auf der Straße Willy-Brandt-Straße verhindern, beginnt der Busfahrstreifen ersatzweise bzw. vorübergehend erst auf der Straße Am Neckartor (B14), d. h. hinter der Einmündung der Straße Neckarstraße.

2.1.3 Prognostizierte Wirkungen der Maßnahme

Da bei der Maßnahme ein kompletter Fahrstreifen für den sonstigen Kfz-Verkehr gesperrt wird, kommt es in diesem Bereich ganzjährig zu einer deutlichen Verkehrsreduktion, die geeignet ist, die Anforderungen an den vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart im April 2016 geschlossenen Vergleich (VG Stuttgart, Vergleich vom 26.04.2016 - 13 K 875/15) zu erfüllen.

Laut Gutachten (Anlage 2) stellt sich durch die Einrichtung des Busfahrstreifens nach der ersten Iteration in der Makromodellierung an der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“ im Durchschnitt eine tägliche Kfz-Belastungsreduktion um ca. 5 % im Fahrbahnquerschnitt bzw. ca. 9,5 % auf der stadtauswärtigen Fahrbahn ein. Die Maßnahme bewirkt außerdem Verlagerungen des Kfz-Verkehrs innerhalb des Stuttgarter Straßennetzes. Neben stärkeren Verlagerungen auf die Streckenzüge Wagenburgstraße / Talstraße, Hackstraße und Schwabenbergstraße / Werderstraße sind auch großräumigere Verlagerungen auf die B27 ab Österreichischer Platz und Planie ab Charlottenplatz festzustellen. Außerdem wird die Wolframstraße deutlich stärker belastet. Aus vorangegangenen Untersuchungen wird geschlossen, dass die Maßnahme in Verbindung mit dem seit 01.01.2019 in der Umweltzone Stuttgart geltenden Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V an keiner Stelle zu einer Verschlechterung der Immissionssituation führt.

Die verkehrliche Mikromodellierung dieser Maßnahme zeigt, dass im Bereich der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Am Neckartor / Neckarstraße sowie auf dem dort beginnenden Streckenabschnitt der B14 bis zum Gebhard-Müller-Platz keine signifikanten Verkehrseintrüchtigungen feststellbar sind. Die Verkehrsmengen können an der Lichtsignalanlage abgewickelt werden. Damit es im Bereich der südlichen Auffahrtrampe der B14 in Richtung Gebhard-Müller-Platz aufgrund von Verkehrsverlagerungen nicht zu längeren, unzumutbaren Staulängen kommt, ist eine zusätzliche Verkehrsabnahme um 10 % in den simulierten Netzabschnitten in den Spitzenstunden der Hauptverkehrszeiten notwendig. Um eine Verkehrsreduktion um 10 % in diesem Bereich zu erreichen, ist aufgrund von Rückverlagerungen auf die B14 eine Reduzierung der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs in den Spitzenstunden der Hauptverkehrszeiten auf der gesamten Verkehrsrelation zwischen der Stuttgarter Innenstadt und nordöstlichen Zielen um mehr als 10 % erforderlich.

Die Einführung des Busfahrstreifens verbunden mit einer zusätzlichen Minderung des stadtauswärts fahrenden Verkehrs um 25 % bewirkt laut gutacherlichen Berechnung des angenommenen Falls im Bereich der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“ und an der Wohnbebauung in diesem Bereich eine Minderung der NO₂-Jahresmittelwerte um 2,5 bis maximal 10 µg/m³. Damit fällt die Immissionsminderung, welche vorrangig durch die

Verkehrsreduktion verursacht wird, höher aus als bei einer Maßnahme, die nur an einzelnen Tagen mit Schadstoffalarm („Feinstaubalarm“) gelten würde.

Die Wirkung des Busfahrstreifens wird kurzfristig, spätestens aber drei Monate nach Einführung, evaluiert und auf der Basis dieser Evaluation über die Weiterführung der Maßnahme entschieden. Sollte es aufgrund des Busfahrstreifens zu unverhältnismäßigen Auswirkungen (Stauproblematik) auf das Verkehrssystem in Stuttgart kommen, wird die Maßnahme wieder aufgehoben.

2.1.4 Rechtliche Grundlage und Verhältnismäßigkeit

Als Rechtsgrundlage für die Anordnung des Sonderfahrstreifens für den Busverkehr im Rahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart dient § 40 Abs. 1 BImSchG („Verkehrsbeschränkungen“).

Bei der Maßnahme **M13** („Busfahrstreifen“) handelt es sich, wie unter 2.1.3 dargelegt, um eine wirksame und geeignete NO₂-Minderungsmaßnahme. Die Maßnahme bewirkt Verkehrsverlagerungen hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, die sich wiederum positiv auf die Schadstoffbelastung auswirken. Die Verkehrsverlagerungen innerhalb des Kfz-Verkehrs auf das weitere Stuttgarter Straßennetz werden unter der Maßgabe der sich einstellenden Verkehrsreduktion als verhältnismäßig eingeschätzt und führen zu keinen neuen Bereichen mit Grenzwertüberschreitung. Laut Gutachten zur Einrichtung eines streckenbezogenen Verkehrsverbots für Dieselfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 6 / VI am Neckartor, das ähnliche Verkehrsverlagerungen feststellt, führt dies in Verbindung mit dem seit 01.01.2019 in der Umweltzone Stuttgart geltenden Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V an keiner Stelle zu einer Verschlechterung der Immissionssituation.

Die Maßnahme **M13** ist erforderlich, da der Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ an der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“ im Jahr 2018 mit 71 µg/m³ und an den zusätzlichen Profilmessungen in diesem Bereich mit Werten von 57 µg/m³ bis 62 µg/m³ noch deutlich überschritten wird. Zwar werden gleichzeitig weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in der Landeshauptstadt Stuttgart und direkt am Neckartor umgesetzt, die jedoch allein noch keine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2019 erwarten lassen.

Die Maßnahme **M13** ist weiteren Verkehrsverboten vorzuziehen, da Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 / V bestimmte Fahrzeuge ausschließen und daher als Ultima Ratio gelten. Vor der Einführung weiterer Verkehrsverbote sind alle geeigneten

Maßnahmen mit einer geringeren Eingriffstiefe umzusetzen, welche zur schnellstmöglichen Einhaltung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte beitragen. Die Maßnahme **M13** ist verhältnismäßig, da keine Gruppe von Kfz-Nutzern vom Verkehr ausgeschlossen wird. Es sind weiterhin alle Verkehrsteilnehmer berechtigt mit dem eigenen Pkw zu fahren, jedoch wird ein Umstieg vom Pkw zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gefördert.

Der Busfahrstreifen bzw. die Reduzierung der Kapazitäten der B14 im Bereich des Neckartors kann in der abendlichen Spitzenstunde zu Verkehrsstörungen im Zulauf zu dieser Kreuzung führen. Darauf wird in der Kommunikation der Maßnahme gesondert aufmerksam gemacht, sodass Kfz-Nutzer ihr Verkehrsverhalten anpassen können. Wegen der bestehenden Unsicherheiten zur Reaktion der Kfz-Benutzer erfolgt eine Evaluation der Maßnahme spätestens nach drei Monaten.

2.2 Streckenbezogenes Verkehrsverbot im Bereich Am Neckartor an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) (M13a)

M13a Für den Fall, dass sich bis 01.09.2019 herausstellen sollte, dass die Maßnahme M13 nicht dauerhaft ergriffen werden kann, wird auf der B14 in Stuttgart zwischen der ADAC-Kreuzung und der Kreuzung Am Neckartor / Heilmannstraße ab dem 15.10.2019 an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) ein streckenbezogenes Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor unterhalb der Abgasnorm 6/VI angeordnet.

2.2.1 Allgemeines

Zur Erfüllung des vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart im April 2016 geschlossenen Vergleichs (VG Stuttgart, Vergleich vom 26.04.2016 - 13 K 875/15) muss an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme zur Reduktion des Kfz-Verkehrs Am Neckartor um 20 % gegenüber vergleichbaren Tagen ergriffen werden.

Sollte sich bis zum 01.09.2019 herausstellen, dass die Maßnahme **M13** nicht ergriffen werden kann oder wird nach der Evaluation der Maßnahme **M13** festgestellt, dass diese nicht dauerhaft eingeführt werden kann, so wird stattdessen **ab dem 15.10.2019** zur Erfüllung des Vergleichs ein einzelstreckenbezogenes Verkehrsverbot zwischen der ADAC-Kreuzung und der Kreuzung Am Neckartor / Heilmannstraße auf der Basis einer Einzelstreckenordnung gemäß § 40 Abs. 1 S. 1 BImSchG für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor unterhalb der Abgasnorm 6/VI angeordnet (**M13a**). Das Verkehrsverbot gilt nur an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung („Feinstaubalarm“). Von dem Verkehrsverbot umfasst, sind alle Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euro 5/V. Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb dürfen ebenso wie Kraftfahrzeuge mit Otto-Motor und Dieselfahrzeuge mit Euro 6/VI weiterhin fahren, sofern sie über eine „grüne Umweltplakette“ verfügen. Die Maßnahme M1 der 3. Fortschreibung (November 2018), Einführung eines ganzjährigen Verkehrsverbots in der Umweltzone Stuttgart für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5/V ab dem 01.01.2019, bleibt hiervon unberührt.

2.2.2 Umsetzung

Das einzelstreckenbezogene Verkehrsverbot wird mit dem Zeichen 251 StVO (Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge) in Kombination mit dem noch zu schaffenden Zusatzzeichen „nur für Diesel bis einschließlich Euro 5/V“ an der betroffenen

Strecke als Wechselzeichen an Feinstaubalarmtagen gekennzeichnet. Das Zusatzzeichen wird mit Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage der VwV-StVO Rn. 46 zu §§ 39-43 eingeführt. Von dem Verkehrsverbot werden Anlieger der Wohngebäude an diesem Streckenzug durch das Zusatzzeichen „Zufahrt zu Gebäude 18 bis 22 frei“ ausgenommen.



Abbildung 4: Verbot für Kraftwagen (Zeichen 251 StVO)



Abbildung 5: Zusatzzeichen



Abbildung 6: Zusatzzeichen „Zufahrt zu Gebäude 18 bis 22 frei“

2.2.3 Räumliche Abgrenzung

Das einzelstreckenbezogene Verkehrsverbot der Maßnahme **M13a** umfasst den Streckenabschnitt „Am Neckartor“ zwischen der ADAC-Kreuzung und der Kreuzung „Am Neckartor“ / Heilmannstraße beidseitig (s. Abbildung 7):

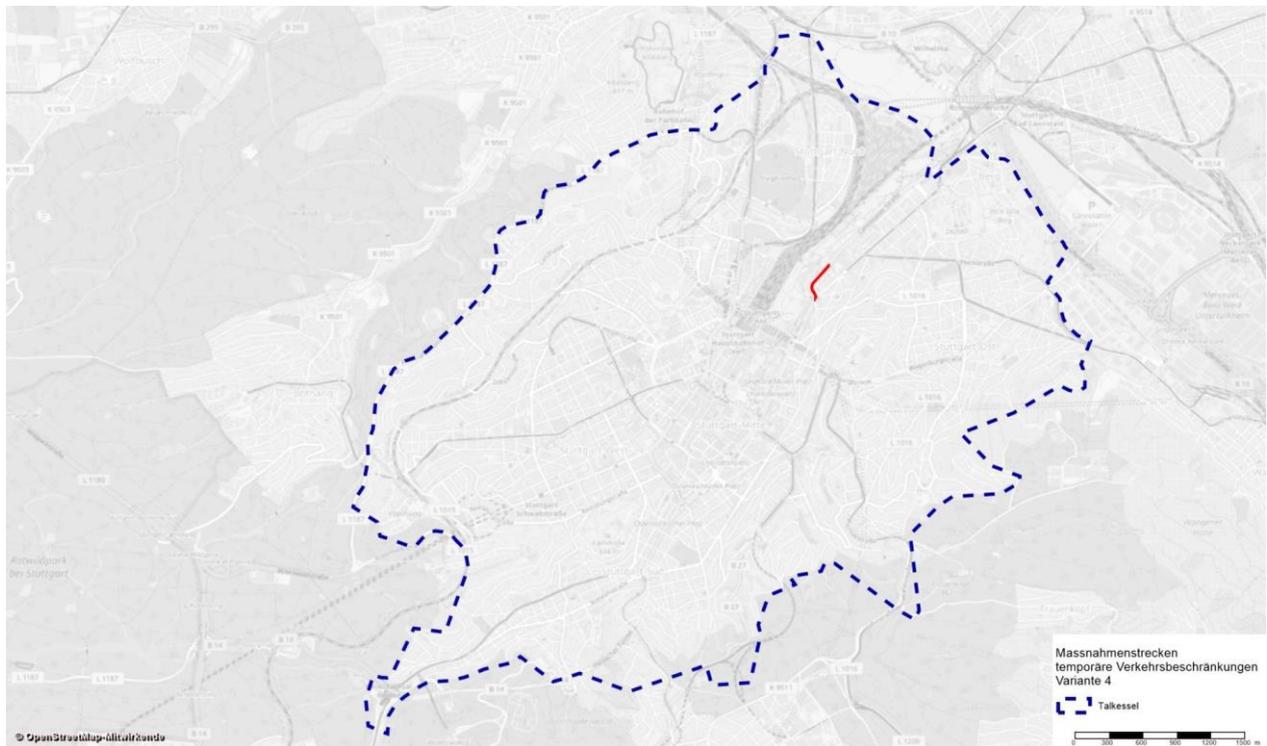


Abbildung 7: einzelstreckenbezogenes Verkehrsverbot (rot) der Maßnahme **M13a** im Stadtgebiet Stuttgart

2.2.4 Ausnahmen vom Verkehrsverbot

Von den Verkehrsverboten ist die Zufahrt zu den Gebäuden Am Neckartor 18, 20 und 22 ausgenommen. Aufgrund der geringen Länge des streckenbezogenen Verkehrsverbots (ca. 320 m), der kleinräumigen Umfahrungsmöglichkeit sowie der Geltung des Verkehrsverbots nur an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm), sind keine weiteren Ausnahmen erforderlich.

2.2.5 Prognostizierte Wirkungen der Maßnahme

Die Maßnahme **M13a** wurde ebenfalls in der Ergänzung zum Gesamtwirkungsgutachten auf ihre Wirkung hin untersucht. Die Variante 4a temporär der gutachterlichen Untersuchung entspricht der Maßnahme **M13a**. Durch die Maßnahme **M13a**, wird an Tagen mit Feinstaubalarm eine Reduktion der Kfz-Belastung am Neckartor um 12 % im Vergleich zum Nullfall erreicht. Neben der verkehrlichen Reduktion wird die NO₂-Immissionsbelastung an der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“ im Jahr 2019 auf 59,1

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ abgesenkt und damit gegenüber dem Nullfall 2019 mit dem zonalen Verkehrsverbot für Diesel der Abgasnorm Euro 4/IV und schlechter eine Minderung um $1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erreicht.

2.2.6 Rechtliche Grundlage und Verhältnismäßigkeit

Nach der Entscheidung des BVerwG vom 27.02.2018 können streckenbezogene Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5/V und schlechter gemäß § 40 Abs. 1 S. 1 BImSchG durch das Zeichen 251 angeordnet werden.

Eine Anordnung eines Verkehrsverbots für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor muss unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfolgen. Mithin muss die nähere Ausgestaltung des in Betracht zu ziehenden Verkehrsverbots angemessen und für die vom Verbot Betroffenen zumutbar sein. Dies erfordert nach der Entscheidung des BVerwG vom 27.02.2018 eine Abwägung zwischen den mit der Überschreitung der geltenden NO_2 -Grenzwerte verbundenen Risiken für die menschliche Gesundheit mit den Belastungen und Einschränkungen, die mit einem Verkehrsverbot insbesondere für die betroffenen Fahrzeugeigentümer, Fahrzeughalter und Fahrzeugnutzer - und darüber hinaus auch für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft - verbunden sind. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Verkehrsverboten, die lediglich einzelne Straßen oder Straßenabschnitte betreffen (streckenbezogene Verbote) und solchen, die für ein großflächiges, aus einer Vielzahl von Haupt- und Nebenstraßen gebildetes zusammenhängendes Verkehrsnetz (zonale Verbote) gelten sollen. Erstere führen lediglich dazu, dass die betroffenen Autofahrer einzelne Fahrtziele nicht oder nur unter Inkaufnahme von mehr oder weniger großen Umwegen erreichen und ihre Fahrzeuge nicht auf den von dem Verbot erfassten Straßen(abschnitten) abstellen können. Derartige Einschränkungen gehen ihrer Intensität nach nicht über sonstige straßenverkehrsrechtlich begründete Durchfahrts- und Halteverbote hinaus, mit denen Autofahrer stets rechnen und die sie grundsätzlich hinnehmen müssen. Dies gilt auch für von einem streckenbezogenen Verkehrsverbot betroffene Anlieger und Anwohner. Eine uneingeschränkte Anfahrtsmöglichkeit zu einem Grundstück "bis unmittelbar vor die Haustür" gehört in städtischen Ballungsgebieten auch für den Eigentümer eines Wohngrundstücks nicht zum Kernbereich des Anliegergebrauchs. Anlieger und Anwohner haben keinen Anspruch auf eine bestimmte Ausgestaltung und einen bestimmten Umfang der Grundstücksverbindung mit der Straße, sofern diese nur als Verkehrsmittler erhalten bleibt. Sondersituationen kann insoweit durch Erteilung von Ausnahmegenehmigungen hinreichend Rechnung getragen werden (BVerwG, Urteil vom 27.02.2018, 7 C 26.16 m. w. N.).

Der Straßenverkehr ist die wesentliche Quelle für die NO_2 -Belastung in Stuttgart. Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) kommt

zu dem Ergebnis, dass der Verursacheranteil des Straßenverkehrs für die NO₂-Grenzwertüberschreitungen an den verschiedenen Stuttgarter Messpunkten zwischen 63 % und 78 % liegt. Am besonders belasteten Messort „Stuttgart Am Neckartor“ trägt allein der lokale Straßenverkehr im Jahresmittel 35,5 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m³) bei.

Aufgrund dessen belastet das einzelstreckenbezogene Verkehrsverbot (**M13a**) die betroffenen Verkehrsteilnehmer nicht in unangemessener Weise. Das Verkehrsverbot setzt bei den weniger schadstoffarmen Kraftfahrzeugen als Hauptverursacher der NO₂-Immissionen im Straßenverkehr an. Da Stickstoffdioxid (NO₂) die Gesundheit schädigen kann, erscheint es zum Schutz der menschlichen Gesundheit sachgerecht, den Nutzern von weniger schadstoffarmen Fahrzeugen einen Beitrag zur Minderung dieser Schadstoffbelastungen abzuverlangen (vgl. hierzu OVG Lüneburg, Urteil vom 12. Mai 2011 – 12 LC 139/09). Durch die Anordnung des einzelstreckenbezogenen Verkehrsverbots nur an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) sind die Fahrer der betroffenen Fahrzeuge zudem nur zeitweise und in einem überschaubaren Zeitraum vom Verkehrsverbot betroffen. Die Anfahrt zu den Gebäuden Am Neckartor 18 bis 22 ist frei.

Darüber hinaus sind streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen grundsätzlich daraufhin zu überprüfen, wie sie sich voraussichtlich auf andere Straßen in dem Gebiet oder Ballungsraum, insbesondere auf die dortige Immissionsbelastung, auswirken werden (vgl. Bouska / Leue, StVO, 24. Auflage, 3 c 2.5.1). Nach der Entscheidung des BVerwG ist eine Verkehrsbeschränkung nach § 40 Abs. 1 S. 1 BImSchG erst dann kein geeignetes Mittel mehr, um die Einhaltung des Grenzwertes sicherzustellen, wenn die hierdurch bedingten Umlenkungen von Verkehrsströmen zu einer erstmaligen oder weiteren Überschreitung des NO₂-Grenzwertes an anderer Stelle führen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.02.2018, 7 C 30.17 m. w. N.). Das streckenbezogene Verkehrsverbot der Maßnahme **M13a** wurde bezogen auf die verkehrliche und immissionsseitige Wirkung gutachterlich untersucht. Die Untersuchungen haben ergeben, dass es zwar zu kleinräumigen Verlagerungsverkehren (z. B. Neckarstraße stadtauswärts, Heilmannstraße, Wagenburgstraße, Talstraße, Schwarzenbergstraße) kommt, diese jedoch zu keiner rechtswidrigen Grenzwertenerhöhung oder Grenzwertüberschreitung führen. Die Grenzwerte an den betroffenen Ausweichstrecken werden trotz des streckenbezogenen Verkehrsverbots eingehalten.

3. Behandlung der Stellungnahmen

Das gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit für die Ergänzung der dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart wurde gemäß § 47 Abs. 5, 5a BImSchG durchgeführt. Der Entwurf konnte vom 25.03.2019 bis zum 24.04.2019 im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingesehen werden. Bis zum 10.05.2019 konnten Stellungnahmen hierzu abgegeben werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind insgesamt 14 Stellungnahmen zum Entwurf der Ergänzung der dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart eingegangen.

Die **Stellungnahmen von Privatpersonen** richten sich überwiegend gegen die Messstation Am Neckartor, da Zweifel an der Einhaltung der geltenden Vorschriften für die Standortwahl bestehen und somit die Messergebnisse als nicht korrekt erachtet werden. Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) überprüft regelmäßig die Messeinrichtungen zur Erfassung der Luftqualität in Baden-Württemberg und dokumentiert diese Prüfungen gemäß der 39. BImSchV. Einzusehen sind diese Dokumentationen auf der Homepage der LUBW:

https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/705223/DEBW118_S-AN.pdf

Zusammenfassung der Stellungnahmen von Organisationen

Folgende Organisationen haben eine Stellungnahme abgegeben: Landeshauptstadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V., Württembergischer Handwerkstag, Handwerkskammer Region Stuttgart.

Die Landeshauptstadt Stuttgart lehnt die Maßnahme M13 ab, da Zweifel an der Wirkung bestehen und Staubbildungen sowie negative Auswirkungen auf Innenstadt-Buslinien und die X1-Linie befürchtet werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart lehnt auch die Maßnahme M13a ab, da die temporäre Beschränkung sowie die Klappbeschilderung als nicht sinnvoll erachtet werden.

Der Verband Region Stuttgart lehnt die Maßnahme M13 ab, da Zweifel an der Wirkung bestehen und Staubbildungen befürchtet werden. Die Maßnahme M13a wird abgelehnt, da unzulässige Ausweichverkehre befürchtet werden sowie Unklarheit über die Möglichkeit der Überwachung besteht.

Der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. befürwortet die Maßnahme M13. Außerdem bittet er darum, von der Maßnahme M13a Reisebusse der Euro-norm V/EEV auszunehmen.

Der Baden-Württembergische Handwerkstag und die Handwerkskammer Region Stuttgart bitten um Planungssicherheit für Handwerker bzgl. Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge schlechter Euro 6/VI.

Die Naturfreunde Stuttgart bitten um Ergänzung von weiteren Maßnahmen in Bezug auf den Betrieb von Kleinfeuerungsanlagen.

3.1 Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor (M13)

Der Sonderfahrstreifen für den Busverkehr am Neckartor ist eine wirksame und verhältnismäßige Maßnahme zur Reduktion des Kfz-Verkehrs und verursacht eine Minderung der Luftschadstoffbelastung. Aufgrund der mit dem Gutachten verbundenen Unsicherheiten (z. B. aufgrund getroffener Annahmen), wird der Busfahrstreifen nach spätestens drei Monaten evaluiert, um dessen reale Wirkung beobachten zu können. Sofern der Busfahrstreifen unverhältnismäßige Auswirkungen, wie unverhältnismäßige Stausituationen im Stuttgarter Verkehrssystem und Behinderungen des ÖPNV verursacht, wird die Maßnahme wieder aufgehoben. Sollte es auf dem Busfahrstreifen zu regelmäßig auftretenden Behinderungen des Busverkehrs durch Elektrofahrzeuge kommen, wird die Freigabe für Elektrofahrzeuge wieder aufgehoben.

Für die Evaluation des Busfahrstreifens wird eine Vorab-Erhebung notwendiger Daten auf Basis der Evaluationskriterien, die der Landeshauptstadt bereits vorliegen, durchgeführt.

Die Freigabe des Busfahrstreifens für mehrfachbesetzte Kraftfahrzeuge, wie von einer Privatperson vorgeschlagen, wird begrüßt, ist jedoch aufgrund fehlender Rechtsgrundlage nicht möglich.

3.2 Streckenbezogenes Verkehrsverbot im Bereich Am Neckartor an Tagen mit hoher Luftschadstoffbelastung (Feinstaubalarm) (M13a)

Das streckenbezogene Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI ist so ausgestaltet, dass dieses die Vorgaben des Urteils des BVerwG vom 27.02.2018 wahrt. Für Verkehrsverbote, die lediglich einzelne Straßen oder Straßenabschnitte betreffen (streckenbezogene Verbote) hat das BVerwG festgestellt, dass diese lediglich dazu führen, dass die betroffenen Autofahrer einzelne Fahrtziele nicht oder nur unter Inkaufnahme von mehr oder weniger großen Umwegen erreichen und ihre Fahrzeuge nicht auf den von dem Verbot erfassten Straßen(abschnitten) abstellen können. Derartige Einschränkungen gehen ihrer Intensität nach nicht über sonstige straßenverkehrsrechtlich begründete Durchfahrt- und Halteverbote hinaus, mit denen Autofahrer stets

rechnen und die sie grundsätzlich hinnehmen müssen (BVerwG, Urteil vom 27.02.2018, 7 C 30.17).

Insoweit Verlagerungsverkehre befürchtet werden, so ist darauf hinzuweisen, dass die verkehrliche und immissionsseitige gutachterliche Untersuchung ergeben hat, dass es zwar zu kleinräumigen Verlagerungsverkehren (z.B. Neckarstraße stadtauswärts, Heilmannstraße, Wagenburgstraße, Talstraße, Schwarzenbergstraße) kommt, dass diese jedoch zu keiner rechtswidrigen Grenzwertüberschreitung führen. Die Grenzwerte an den betroffenen Ausweichstrecken werden trotz des streckenbezogenen Verkehrsverbots eingehalten. Nach drei Monaten wird zur Überprüfung der tatsächlichen verkehrlichen Auswirkungen ein Verkehrsmonitoring durchgeführt.