



Berücksichtigung von Umweltbelangen (Luft- und Lärmbelastung) bei der Entwicklung eines Lkw-Empfehlungsnetzes

Auftaktveranstaltung Öffentlichkeitsbeteiligung
am 5. Mai 2015
im Rathaus, Großer Sitzungssaal

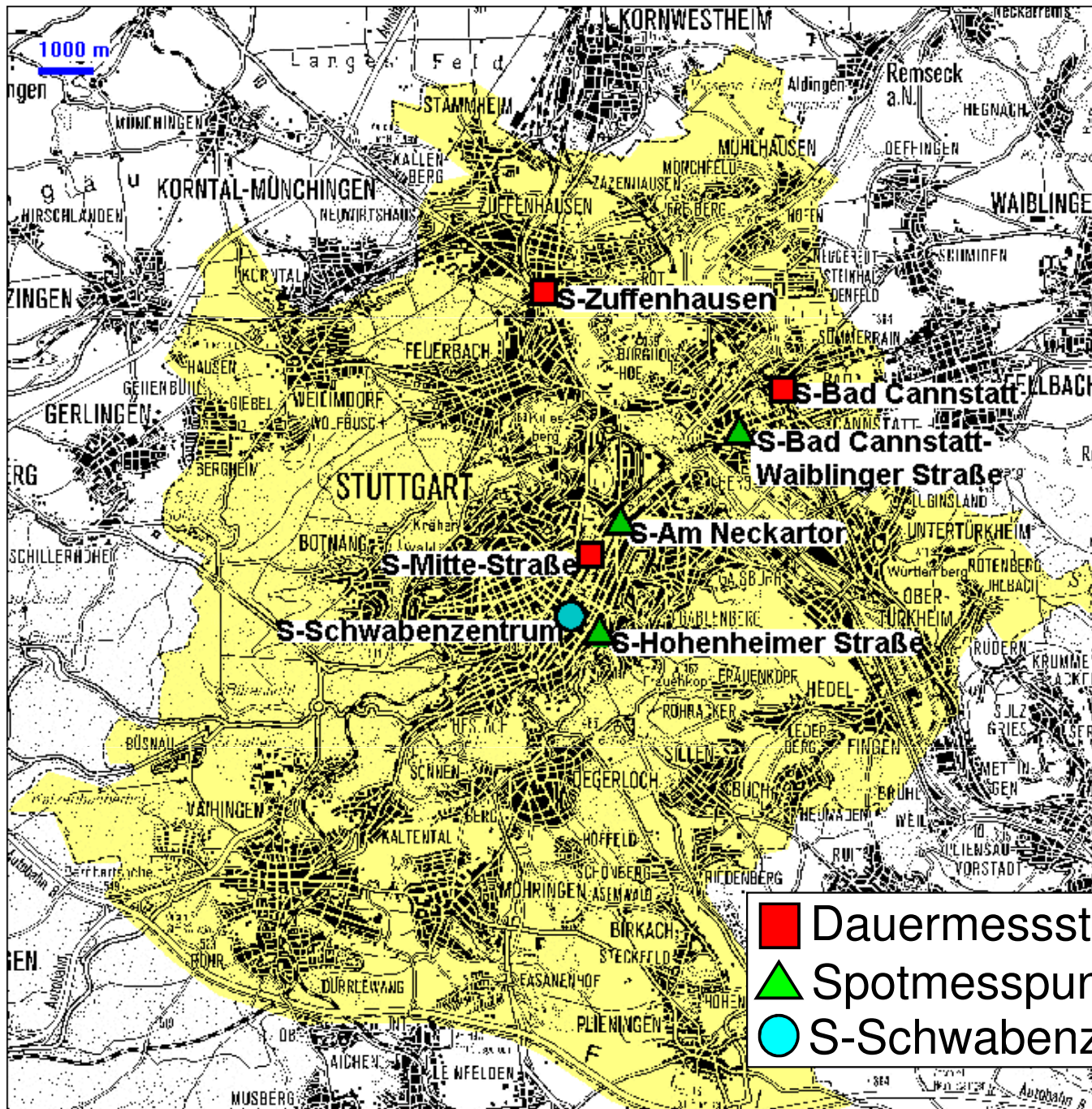
Grenz- und Zielwerte für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}



Komponente	gültig seit	Grenzwert	Zielwert *	Anmerkungen
NO ₂ Kurzzeitbelastung	01.01.2010	200 µg/m ³	200 µg/m ³	1 Std. Mittelwert 18 Überschreitungen im Jahr (Zielwert 10)
NO ₂ Langzeitbelastung	01.01.2010	40 µg/m ³	20 µg/m ³	Jahresmittelwert
PM ₁₀ Kurzzeitbelastung	01.01.2005	50 µg/m ³	30 µg/m ³	Tagesmittelwert 35 Überschreitungen im Jahr (Zielwert 25)
PM ₁₀ Langzeitbelastung	01.01.2005	40 µg/m ³	20 µg/m ³	Jahresmittelwert
PM _{2,5} Langzeitbelastung	01.01.2015 01.01.2020	25 µg/m ³ 20 µg/m ³	10 µg/m ³	Jahresmittelwert
*Die Zielwerte sind vom Gemeinderat der Stadt Stuttgart beschlossene Zielvorgaben für die Luftschadstoffbelastungen. Die Zielwerte gelten seit dem Jahr 2010 (PM _{2,5} seit 2012).				



Messstationen 2008/ 2009 im Stadtgebiet Stuttgart



- Dauermessstation (LUBW)
- ▲ Spotmesspunkt (LUBW)
- S-Schwabenzentrum (Stadt Stuttgart)

Anzahl der Stunden von NO₂ > 200 µg/m³



Zahlen in ■ Grenzwertüberschreitung bis 2009

Zahlen in ■ Grenzwertüberschreitung ab 2010

(Grenzwert bis 2009: 175 Std., ab 2010: 18 Std.)

Station (Betreiber)	Stgt. Zentrum Eberhardt Straße (Stadt Stuttgart)	Stgt. Bad Cannstatt Seubert- straße (LUBW)	Stgt. Zuffen- hausen Franken- straße (LUBW)	Stgt Mitte Straße Arnulf- Klett-Platz (LUBW)	Stgt. Bad Cannstatt Waiblinger Strasse (LUBW)	Stgt. Feuerbach Siemens- straße (LUBW)	Stgt. Mitte Hohen- heimer Straße (LUBW)	Stgt. Mitte Am Neckartor (LUBW)
2005	0	0	0	4	-	250	175	848
2006	0	0	3	43	-	160	548	853
2007	0	0	0	8	-	123	289	450
2008	0	0	0	9	-	Messung eingestellt	300	377
2009	0	0	9	22	-	-	629	499
2010	0	0	0	6	-	-	379	182
2011	0	0	1	6	-	-	269	76
2012	0	0	Messung eingestellt	0	-	-	196	69
2013	0	0	-	4	-	-	21	63
2014	0	0	-	0	-	-	16	36
2015 bis 23.4.	0	0	-	0	-	-	4	8

Anzahl der Tage von $PM_{10} > 50\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert seit 2005: 35 Tage)

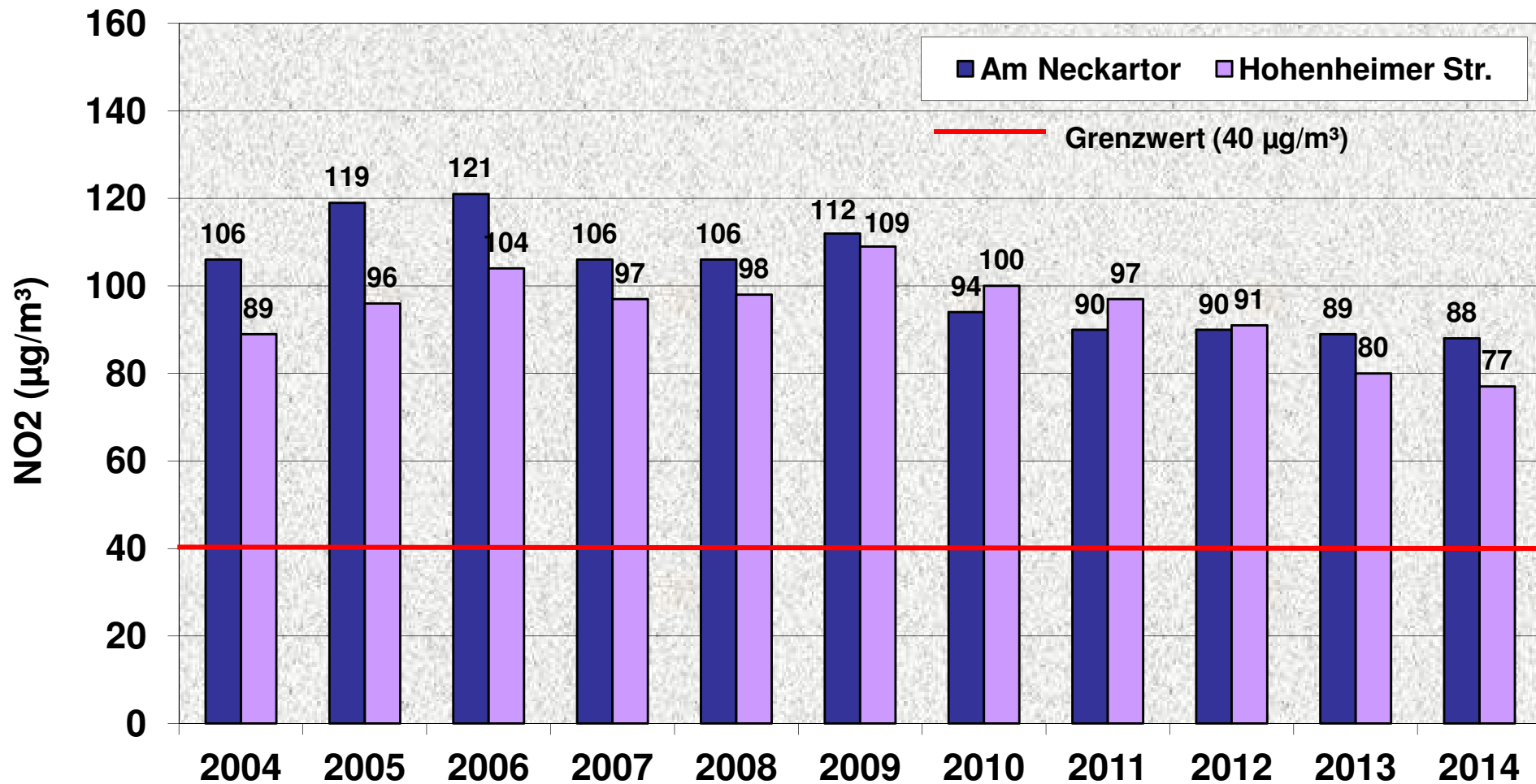


Zahlen in ■ Grenzwertüberschreitung

Station (Betreiber)	Stgt. Zentrum Eberhardt Straße (Stadt Stuttgart)	Stgt. Bad Cannstatt Seubert- straße (LUBW)	Stgt. Zuffen- hausen Franken- straße (LUBW)	Stgt Mitte Straße Arnulf- Klett-Platz (LUBW)	Stgt. Bad Cannstatt Waiblinger Straße (LUBW)	Stgt. Feuerbach Siemens- straße (LUBW)	Stgt. Mitte Hohen- heimer Straße (LUBW)	Stgt. Mitte Am Neckartor (LUBW)
2005	7	12	26	37	-	51	52	187
2006	21	29	34	47	76	81	84	175
2007	6	16	21	32	40	60	52	110
2008	8	11	12	14	33	Messung eingestellt	21	89
2009	10	14	15	23	38	-	43	112
2010	6	15	20	40	39	-	43	102
2011	2	11	13	42	54	-	38	89
2012	5	7	Messung eingestellt	15	31	-	29	78
2013	1	10	-	27	34	-	27	91
2014	0	8	-	19	12	-	15	64
2015	1 bis 31.1.	1 bis 31.1.	-	15 bis 31.3.		-	15 bis 31.3.	38 bis 31.3.



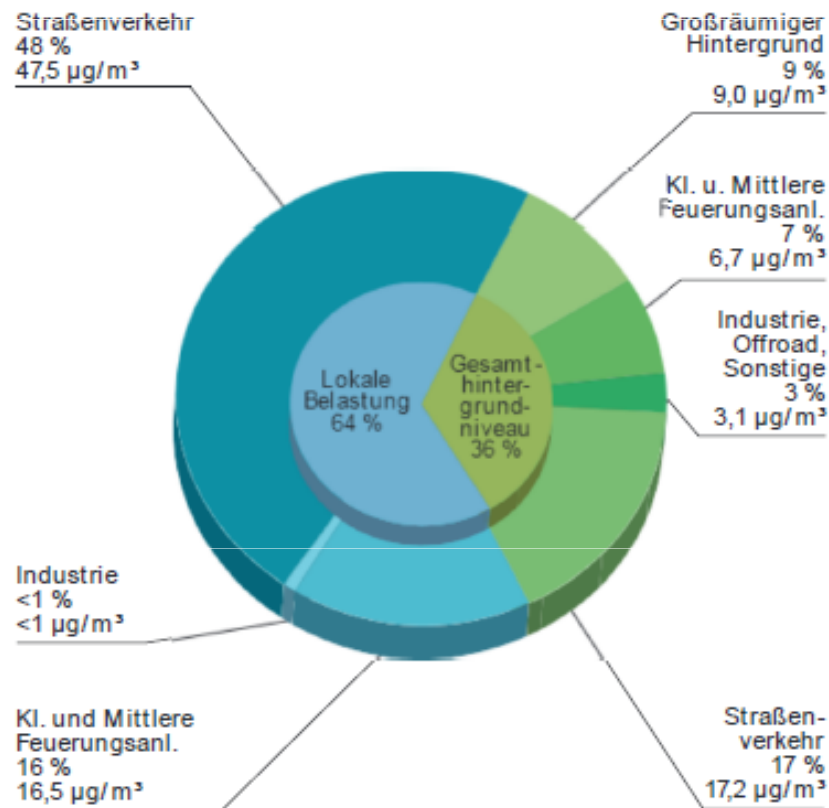
Jahresmittelwerte von Stickoxiden (NO₂) an den LUBW Spot-Stationen "Am Neckartor" und "Hohenheimer Straße" 2004 - 2014



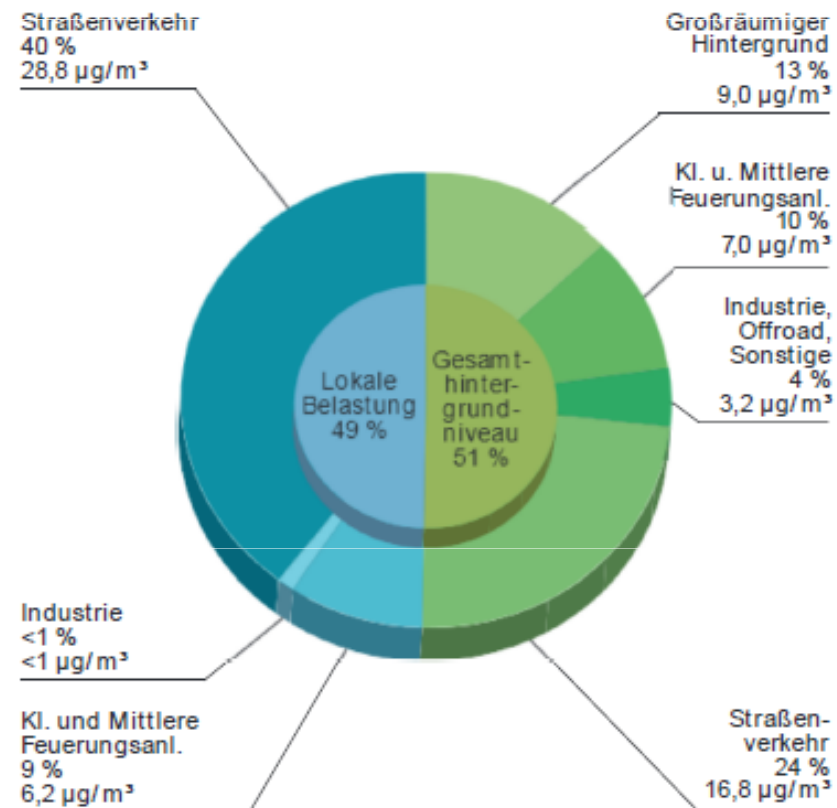
Quelle: LUBW, Grafik: AfU Stuttgart, Abt. 36-4



Hohenheimer Straße



Arnulf-Klett-Platz, S-Mitte-Straße

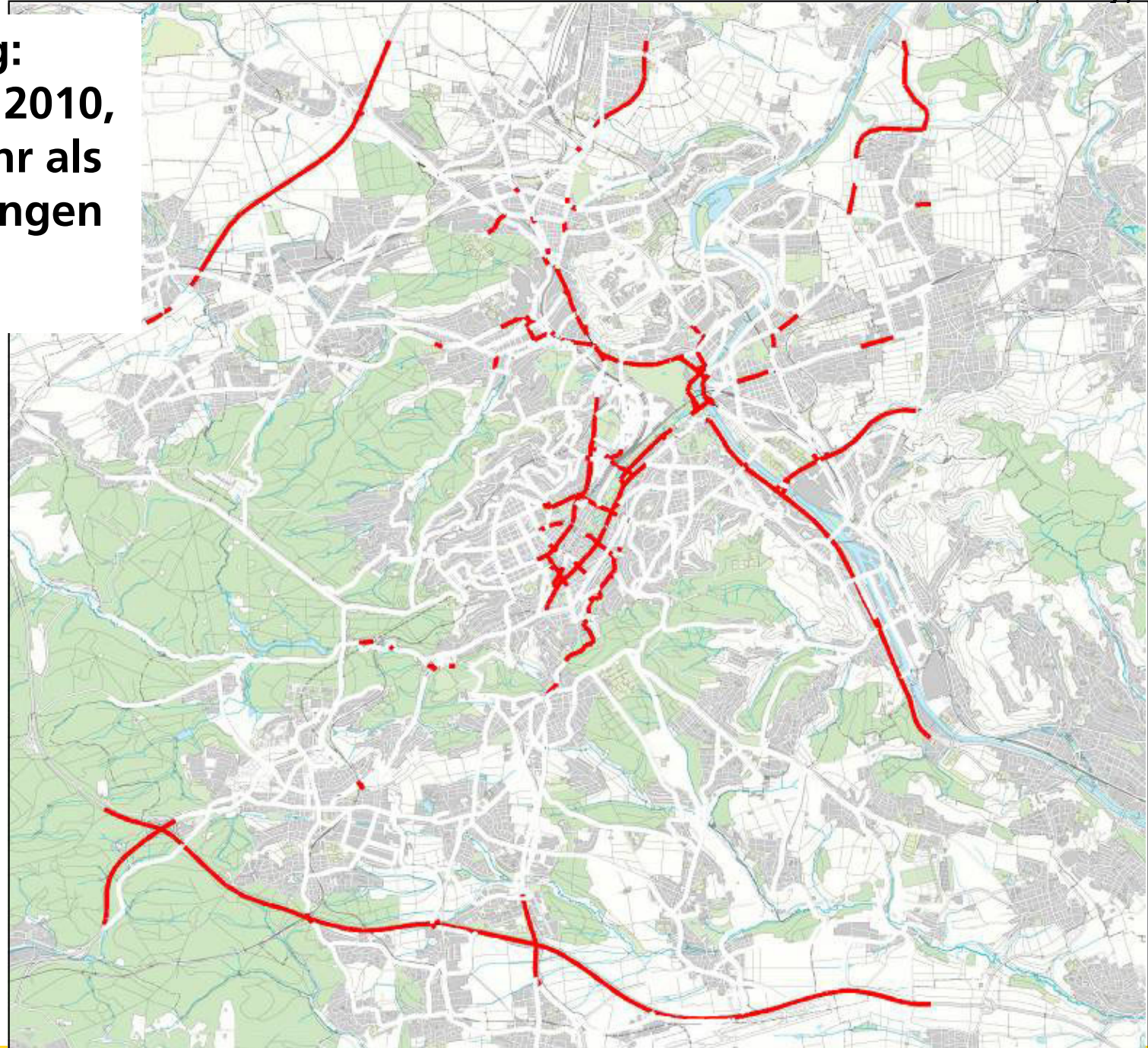


LUBW

LUBW

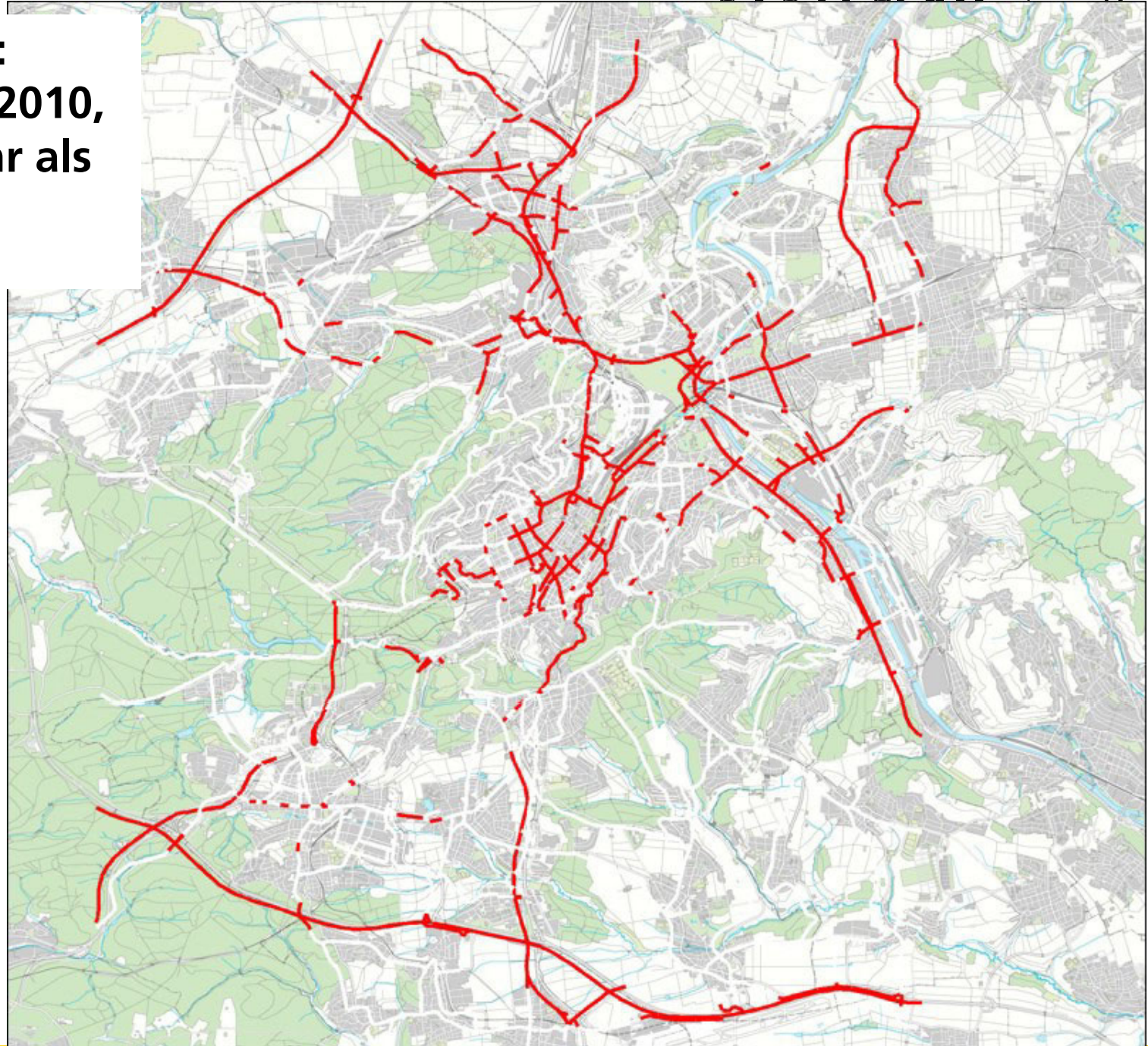


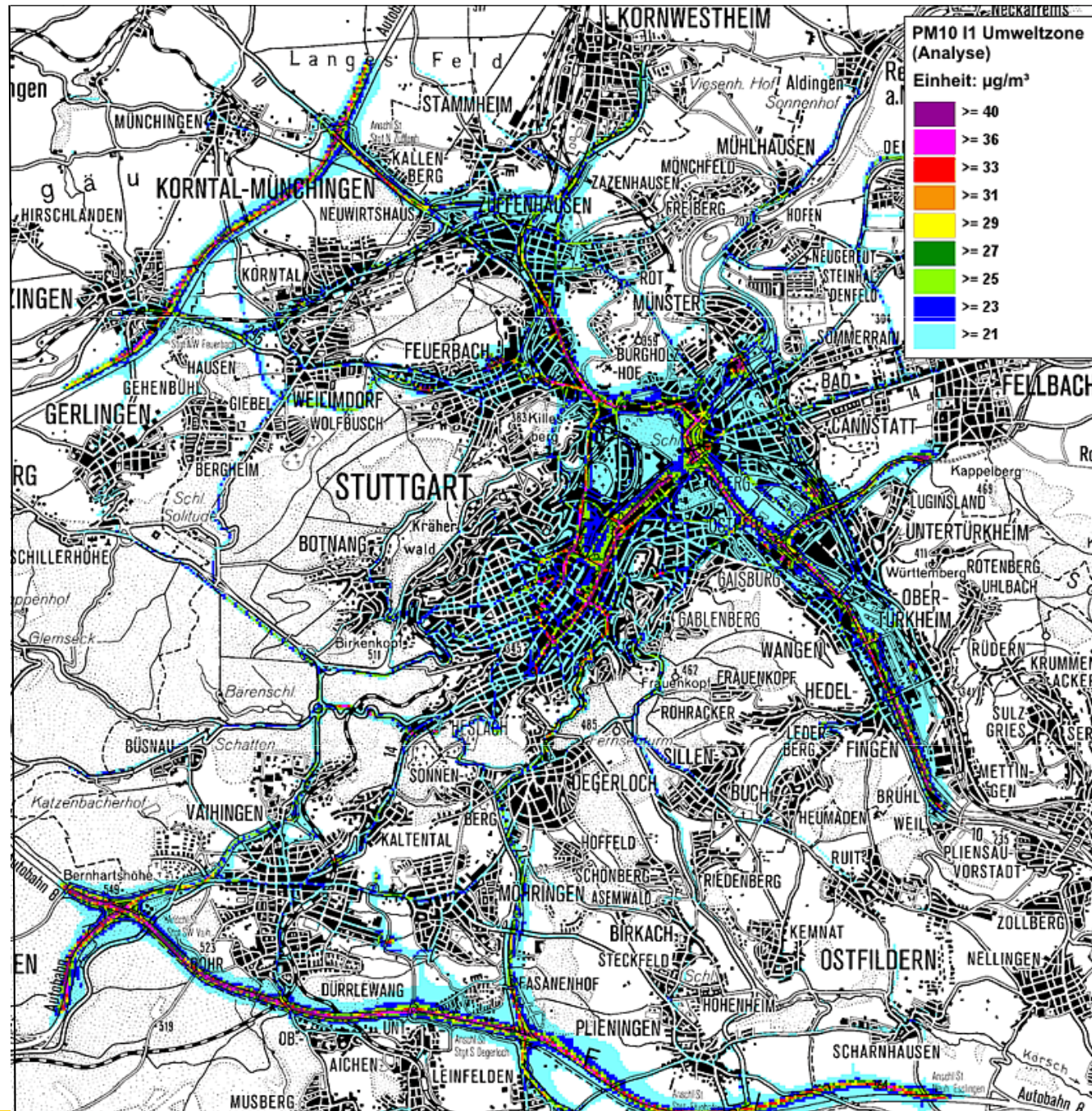
**PM₁₀ - Belastung:
Berechnung für 2010,
Straßen mit mehr als
35 Überschreitungen
pro Jahr**



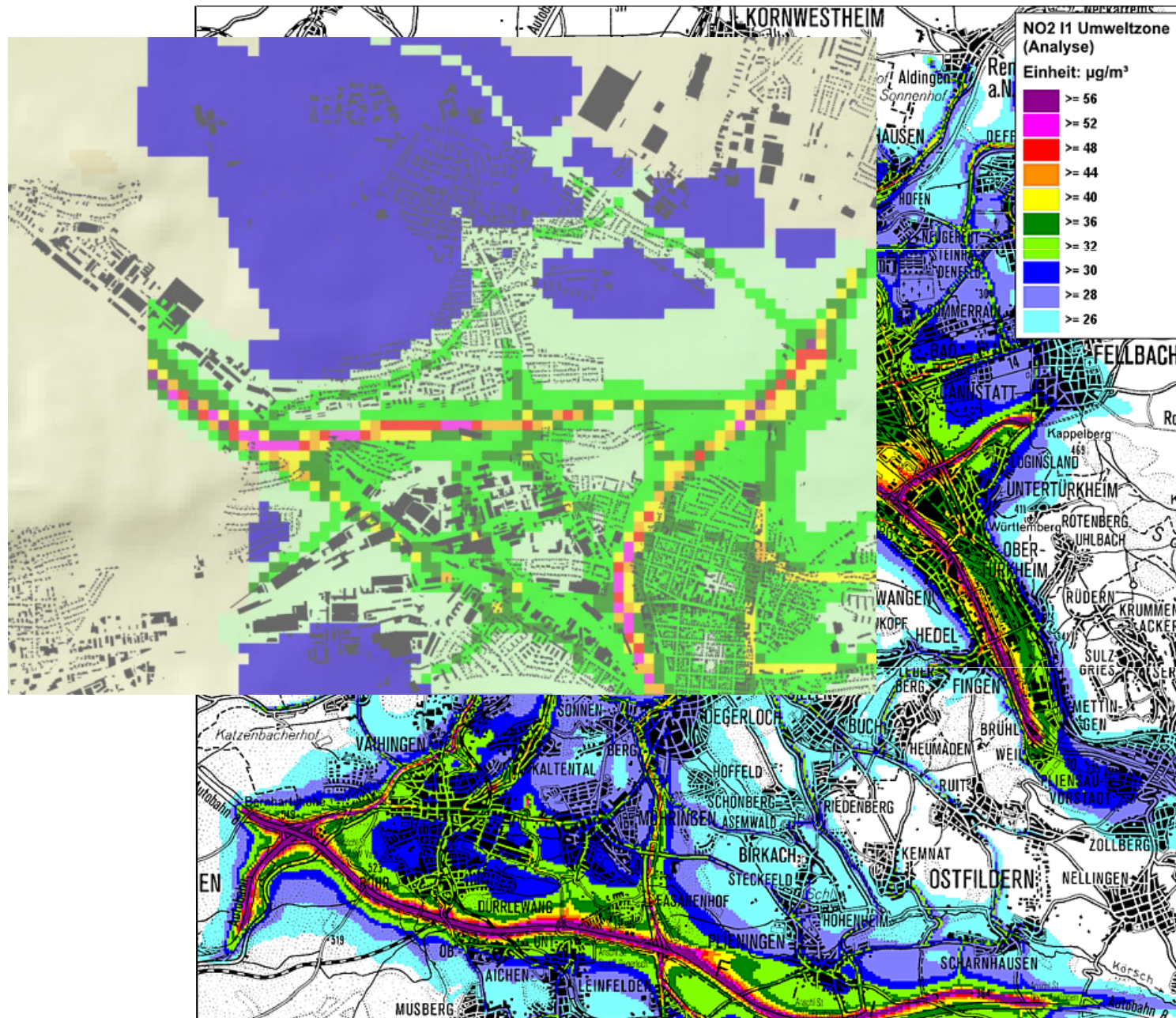


**NO₂ – Belastung:
Berechnung für 2010,
Straßen mit mehr als
40 µg/m³**



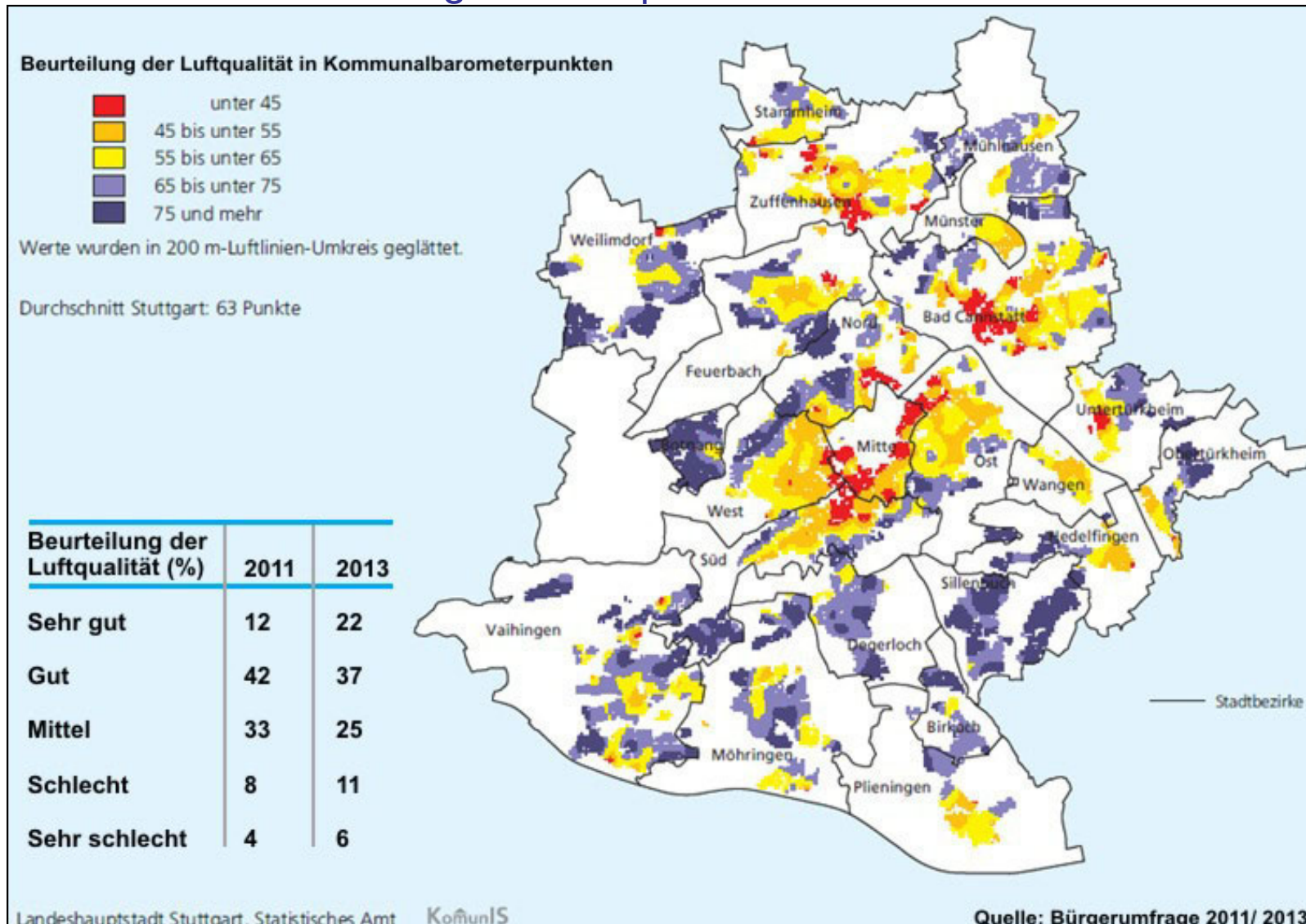


Räumliche Verteilung der Schadstoffe

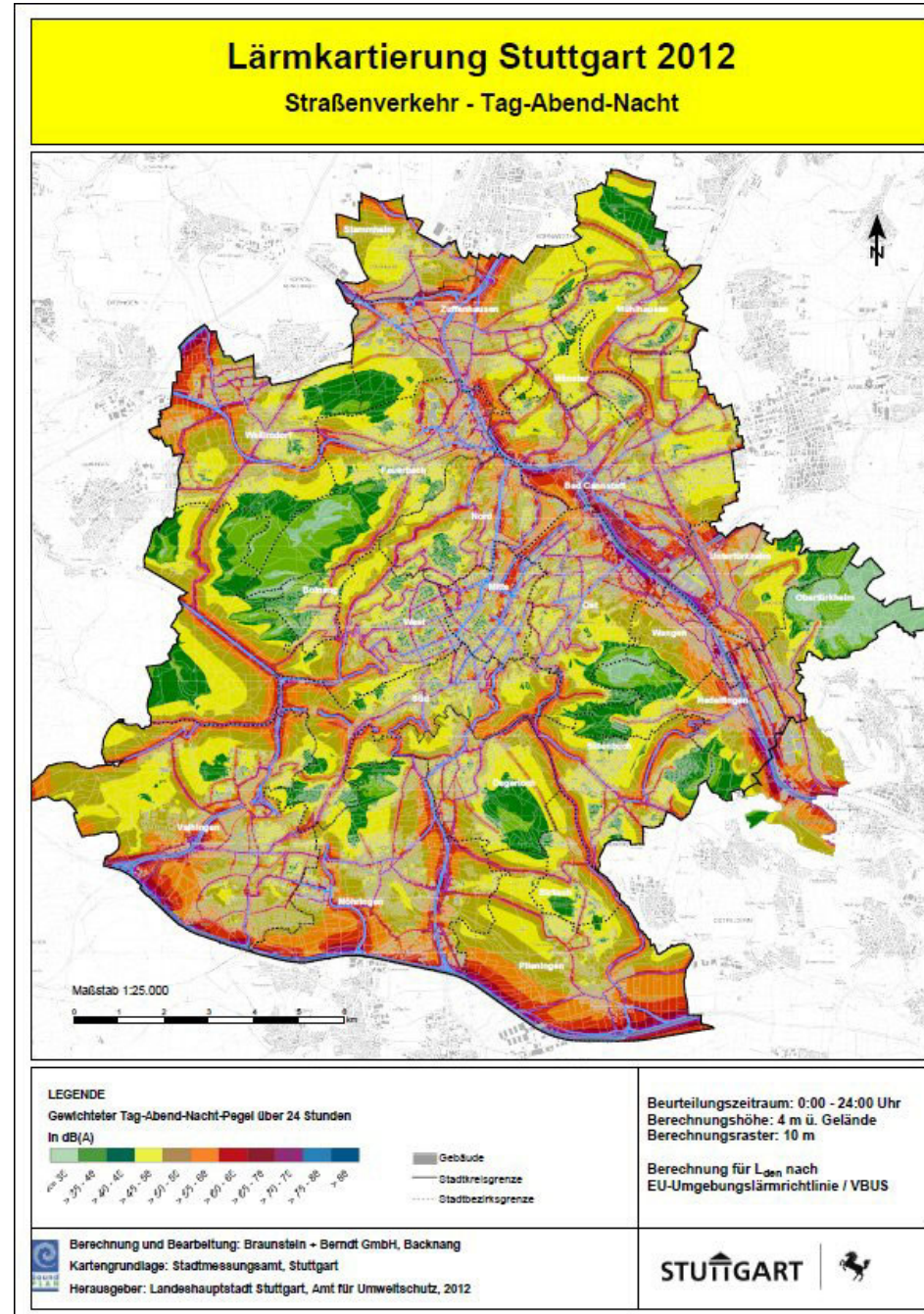




Bürgerumfrage 2011/ 2013 in Stuttgart Beurteilung der Luftqualität im Wohnumfeld



Verkehrslärmkartierung 2012, Straße - Tag_Abend_Nacht



Internet unter
http://www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?klima_kartenviewer



Bewertungen aus Umweltsicht

- Insgesamt hohe *verkehrsbedingte* Luftschadstoff- und Lärmbelastung
- *Stickstoffdioxid* ist im Vergleich zu Feinstaub bezogen auf Straßennetz häufiger *kritisch* in Stuttgart (hohe Jahresmittelwerte!)
- Lkw-Lenkung ist aus unserer Sicht keine Luftreinhaltemaßnahme, d.h. es werden Umweltauswirkungen des Empfehlungsnetzes geprüft (Ziel: durch Umverteilung möglichst keine sensiblen Bereiche treffen, auch Auftrag: Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität ...!)
- im Ergebnis keine großen Veränderungen gegenüber bisheriger Praxis und damit auch lufthygienisch insgesamt eher unkritisch (bei etwas höhere Gesamtemissionen?)
- Vorteil: definierte Alternativen, Lkw fahren nicht überall (Ausweich-/Schleichverkehr), dadurch Schutz ruhiger/wenig belasteter (Wohn-)Gebiete



- Abwägung von Umweltbelangen untereinander erforderlich; dies spricht für relativ starke Bündelung (wie bisher auch aus Lärmgründen!), bedeutet aber, dass (andere) Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte bewirken müssen.
- Aktuelle beispielsweise: Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit Bürgerbeteiligung, Fertigstellung Frühjahr 2016, u.a.
 - emissionsarme Fahrzeuge und Maschinen (beschleunigte Umstellung auf schadstoffarme (Euro 6/VI) und elektrische Antriebe)
 - effektivere Gebietsabgrenzungen für Lkw-Durchfahrtsverbot u. Öffnung für besonders schadstoffarme Lkw; restriktivere Umweltzone (blaue Plakette) im gesamten Stadtgebiet
 - Warnstufe Feinstaub - Verkehr
 - Warnstufe Feinstaub - Kamin-/Ofennutzung (Scheitholz)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !