

Detail vom Bahnportal in Wildbad: ein gelungenes Beispiel der Denkmalpflege.

Der Wildbader Bau durfte aber nur außen seine Schönheit bewahren, in seinem Innern hat er längst all die Pracht verloren, die den königlichen Kurgästen einst eine heitere Ankunft auf dem Lande vermittelte. Die Wartesäle waren mit Allegorien des Wald- und Badelebens in der Region «würdig ausgemalt». Doch jetzt ist der ehemalige Empfangsalon zur rustikal verbauten Bahnhofsgaststätte verkommen.

Rundbogenfenster gliedern – noch immer – das Erdgeschoß. Im ersten Stock hat man ihnen eine zweiteilige Fensterordnung entgegengesetzt, die mit ihrer Fensterbekrönung keinen Zweifel am ehemaligen Eigentümer, der Königlich Württembergischen Eisenbahn, aufkommen läßt. Hatte man zur Gleisseite hin auf jegliche Pracht verzichtet, so wurde den Seitenflügeln wieder mehr kunsthandwerkliche Aufmerksamkeit gewidmet.

Die vierte Bauperiode der Bahnhofsarchitektur hat in Wildbad ihr architektonisch prägnantestes Beispiel geschaffen. Die Weltläufigkeit dieser Badestadt, der auch schwäbische Dichter wie Justinus Kerner und Ludwig Uhland lyrische Referenz erwiesen haben, hat dieses glanzvolle Beispiel württembergischer Profanarchitektur erst ermöglicht.

Die Station Wildbad ist heute ein gelungenes Beispiel für denkmalpflegerische Verantwortung. Mit Sorgfalt, Einfühlungsvermögen und Respekt vor seiner Originalität hat man 1984 renoviert.

Flaute – doch keine wirksamen Luftreinhaltemaßnahmen beim Autoverkehr

Harald Knauer

Eigentlich hätte man schon 1982 der Luftverschmutzung den Kampf ansagen können und müssen. Das Waldsterben war in aller Munde, und eine ausgewachsene Smogwetterlage im Januar 1982 – mit dem ersten und einzigen Smogalarm für Stuttgart – lieferte eine spektakuläre Kulisse für die politische Arena in der Landeshauptstadt.

Man hätte sich z. B. schon 1982 anhand der Dauermeßstationen ein ungefähres Bild von den Schadstoffbelastungen bei Schwefeldioxid (SO₂), Stick-

oxiden (NO und NO₂) und Kohlenmonoxid (CO) machen können. Und man hätte in jenem Jahr die Hauptverursacher der Luftverschmutzung eingrenzen und erste Gegenmaßnahmen ausarbeiten können. Zum Beispiel den Kraftfahrzeugverkehr: Da fragte doch mit Datum vom 23. Januar 1982 eine Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat ganz bescheiden an, ob man denn nicht dazu – unter anderem – den privaten Kraftfahrzeugverkehr eindämmen müßte.

Bundesgesetz für Immissionsschutz bestimmt den Kurs: flächendeckende Messungen und Erhebungen in Stuttgart und Umgebung

Man hätte – aber man hat dann doch nicht. Dabei wäre es keinesfalls ein Wagnis gewesen, von Stuttgart aus einen Umweltdampfer in Richtung Luftreinhaltung auslaufen zu lassen. Kurs und Kommando waren bundesweit durch das Bundes-Immissionsschutz-Gesetz vorgegeben: flächendeckende Immissionsmessungen, Erhebungen über den Schadstoffausstoß bei den Quellengruppen Hausbrand, Industrie und Verkehr sowie ein mit Verbesserungsmaßnahmen angereicherter Luftreinhaltplan, zu erstellen von den Landesbehörden. Die Schiffsbesatzung wäre auch keinesfalls allein auf hoher und vermeintlich rauher See gewesen, denn solche Luftreinhaltpläne gab es schon in anderen Bundesländern. So aber blieb es bei weniger wagemutigen Erwägungen: Ob etwa die Mannheimer Smogverordnung auf Stuttgart zu übertragen sei, ob das Sozialministerium Alarm geben durfte, ohne die Stadt vorher zu fragen; wie es zu einem Alarm kommen konnte, wo doch das Wetteramt längst Entwarnung gegeben hatte. Und es blieb bei dem gewohnten Eigenlob – «wir haben schon seit Jahren» – bis hin zur Verheißung auf die vorhin genannte Anfrage, die Sache mit dem Kraftfahrzeugverkehr werde man durch neue Umfahrungen – Weilimdorf, Heschl, B 312 – schon in den Griff bekommen. (Vgl. hierzu «Über Umfahrungsstraßen» in der Schwäbischen Heimat 1989/2 Seite 96 ff.) Nach einem zweijährigen Intermezzo mit lufthygienischer Flaute, aber immerhin medienwirksamen Verwaltungsreformen – 1985 Verlegung des Immissionsschutz-Referats vom Sozialministerium zum damaligen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, ein Jahr zuvor Gründung einer Koordinierungsstelle für Umweltschutz bei der Stadtverwaltung Stuttgart –, nach diesem Intermezzo hieß es dann aber doch noch «Leinen los» für den behördlichen Umweltdampfer: Im Januar 1985 begannen die ersten flächendeckenden Luftgütemessungen in Stuttgart und Umgebung. Zunächst ließen die vollmundigen Ankündigungen erwarten, es sollte tatsächlich Kurs «Bundes-Immissionsschutz-Gesetz» gefahren werden. So ganz hinaus schien sich der damalige «Kapitän» aus dem Ministerium für Ernährung, Gerhard Weiser, aber doch nicht zu trauen: Bei der generellen Richtung sollte es wohl bleiben, aber die Fahrt wurde merklich gedrosselt und durch gelegentliche Wendemannöver weiter zurückgenommen.

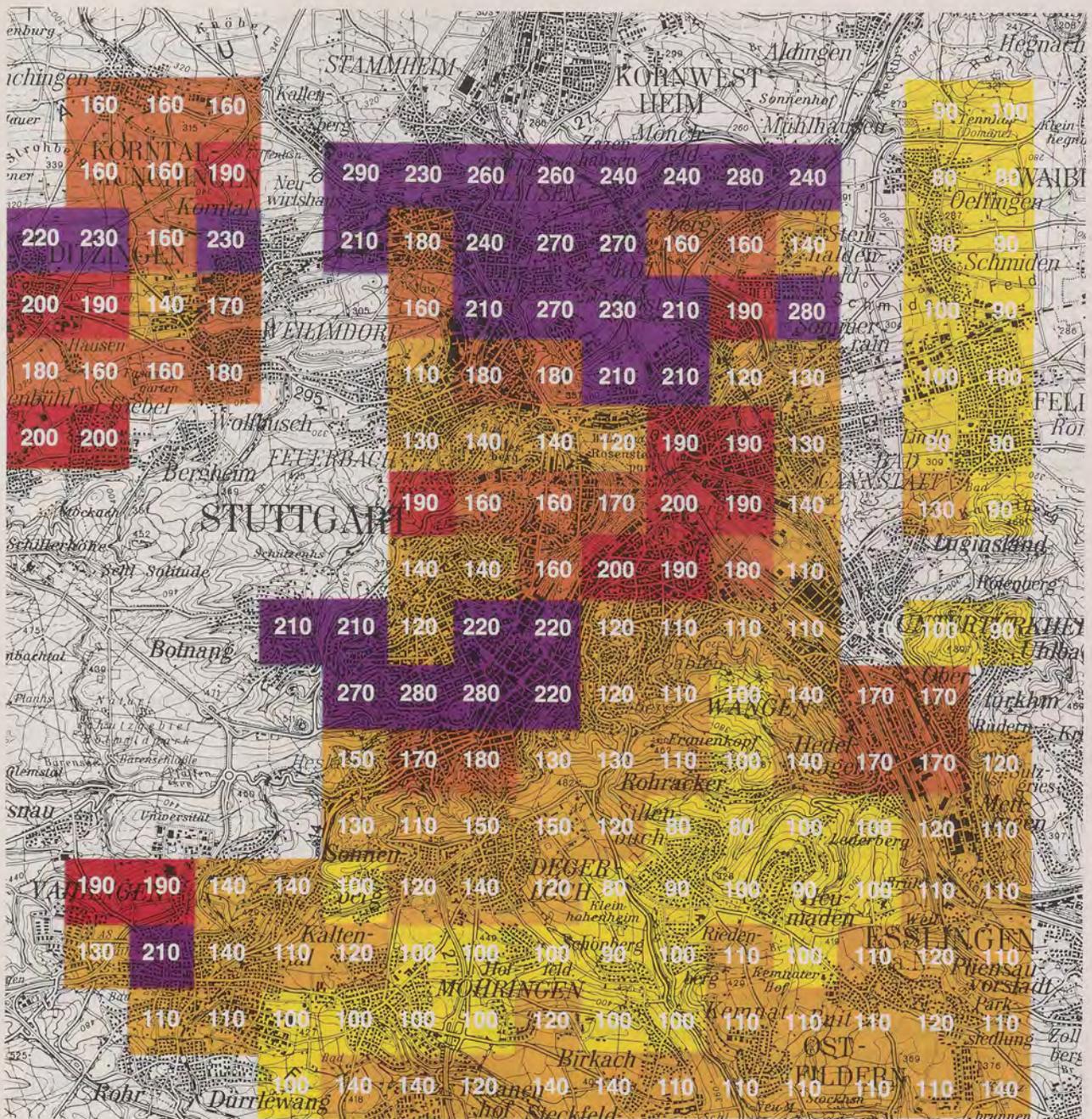
Größere Teile Stuttgarts, deren Luftschadstoffbelas-

stung sich im nachhinein als ernst erwiesen, wurden zunächst vergessen. In benachbarten Meßgebieten, z.B. Ludwigsburg, wurde das Meßprogramm von 26 auf 13 Messungen halbiert, in Sindelfingen und auf den Fildern überläßt man das Messen dem Goodwill der Gemeinden, die selbst- und problembewußt ihre eigenen, freilich nicht abgestimmten Meßprogramme in Angriff nahmen. Anstelle der sonst gesetzlich obligatorischen Emissionserklärungen vertraute das Ernährungsministerium auf die Kooperationsbereitschaft der Industrie und begnügte sich mit freiwilligen Emissionserklärungen. Und was schließlich die Maßnahmen anlangt, wurde auf verbindliche Ankündigungen, zumindest auf einen Zeitplan ganz verzichtet. Was wie in anderen Bundesländern auch hätte sein sollen – oder ganz nach Art des Musterländles viel, viel besser –, nämlich lückenlose Erfassung von Emissionen und Immissionen, das blieb bis heute – fünf Jahre nach den ersten Meßfahrten – ein unrühmliches Durcheinander. Von den nach fünf Jahren fälligen Wiederholungsmessungen ist 1990 erst recht keine Rede.

Die Meßergebnisse: Grenzwert bei Stickstoffdioxid in der Stuttgarter Innenstadt überschritten

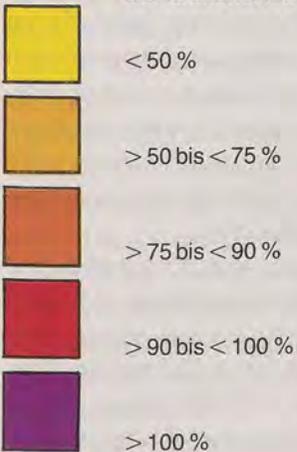
Immerhin offenbarten die 1986 veröffentlichten Teilmeßergebnisse den Ernst der Lage: flächenhafte Überschreitungen des TA-Luft-Kurzzeit-Grenzwertes bei Stickstoffdioxid von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in der Stuttgarter Innenstadt und vor allem im Stuttgarter Norden sowie lokale Grenzwertüberschreitungen in den Stadtbezirken Vaihingen und Botnang. Das 1986 veröffentlichte Emissionskataster – wieder nur eine Teillösung, denn die Umlandgemeinden warten bis heute auf ihre Angaben –, die Erhebung der im Stadtgebiet vom Verkehr, vom Hausbrand und von den Industrie- und Kraftwerksanlagen im Bezugsjahr 1985 ausgestoßenen Luftschadstoffe liefert aber wenigstens für Stuttgart die zweifelsfreien Ursachen der gemessenen Luftschadstoffkonzentrationen, der Immissionen.

Wenn nicht 1982, so hätte man immerhin Mitte 1986 Kurs auf erste Maßnahmen nehmen können, denn die Ergebnisse waren keineswegs überraschend: Der erste Stuttgarter Umweltbericht «Luftreinhaltung» von 1984 wurde in seiner Lagebeurteilung bestätigt und lieferte ein ausbaufähiges Maßnahmenpaket. Das Kommando des Jahres 1986 hieß freilich: «Volle Kraft zurück!» Ein großangelegtes Wiederholungsmessprogramm sollte endgültig Klarheit über die Luftbelastung zwischen Bietigheim und Plochingen bringen und das bisherige

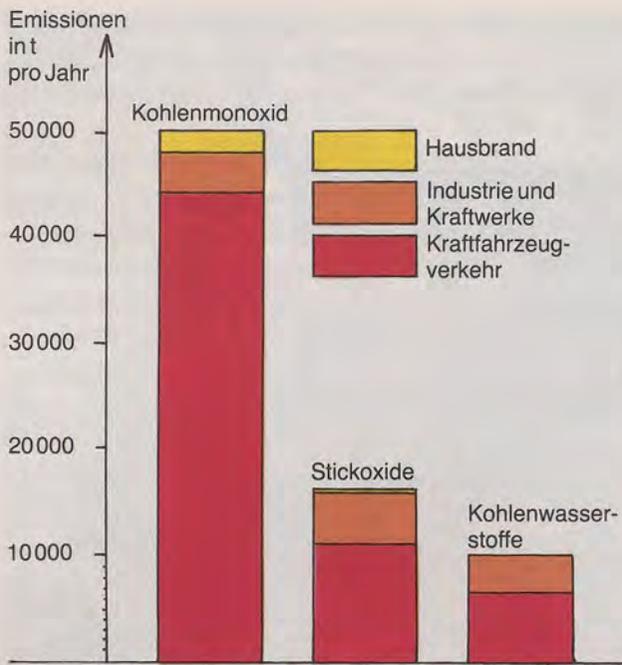


Kartengrundlage: Topographische Karte 1:100000, Ausschnitt aus den Blättern C 7118 und C 7518, herausgegeben vom Landesvermessungsamt Bad.-Württ. Vervielfältigung genehmigt unter AZ 5.11/626, thematisch ergänzt durch den Autor.

Der Grenzwert ist erreicht zu



Die Stickstoffdioxid-Kurzzeitbelastung in Stuttgart und Umgebung 1985/88 in bezug auf den TA-Luft-Grenzwert ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Durch die rein zufällige Lage der Meßpunkte im Kilometer-Raster sollten die gemessenen Kurzzeitwerte in den einzelnen Quadraten nicht über- oder unterbewertet werden. Entscheidend ist, daß es im Stuttgarter Norden und entlang der Autobahn A 81 zu Grenzwertüberschreitungen gekommen ist: Der Zusammenhang zwischen hoher Stickoxidbelastung und stark und schnell befahrenen Straßen ist offensichtlich.



Menge und Herkunft der drei stärksten Luftschadstoffkomponenten in Stuttgart

Meßdatengeflecht entwirren. Doch auch hier wieder ein Zickzackkurs: Das Ernährungsministerium verzichtete auf Wiederholungsmessungen in Stuttgart und Esslingen. Der hier 1985 gemessenen Luftqualität stehen somit die Ergebnisse aus den angrenzenden Gebieten von 1988 gegenüber; einem Jahr mit einem bekannt milden Winter und demzufolge niedrigerer Beiträge der Gebäudeheizung zur Luftbelastung. Dies hatte seine guten Seiten: Die noch drei Jahre zuvor in Kornwestheim und Ludwigsburg längs der Autobahn registrierten Überschreitungen der NO_2 -Kurzzeitwerte lösten sich bis 1988 in buchstäbliches Wohlgefallen auf. Ein Erfolg konsequenter Luftreinhaltepolitik oder eine Laune der Witterung?

Das «Bulling»-Gutachten – eine Wende in der Verkehrsplanung

Im Herbst 1987 betritt ein neuer Steuermann die Kommandobrücke unseres Umweltdampfers: Regierungspräsident Dr. Manfred Bulling und die Stadt Stuttgart vereinbarten, die weitere Kursbestimmung in die Hände von Gutachtern zu legen, allerdings mit der Vorgabe, innerhalb kurzer Zeit, nämlich bis 1990, eine Minderung der vom Verkehr erzeugten Stickoxide um 20–40% zu erzielen.

Ein Jahr später präsentierte das Ingenieurbüro Steierwald-Schönharting & Partner, federführend für eine Gutachtergruppe, das Gutachten zur Senkung der Verkehrsemissionen als Teil des Luftreinhalteplans. Die Gutachter bestätigten, was längst bekannt war:

In Stuttgart wurde zu viel und auch zu schnell gefahren, der Kraftfahrzeugverkehr müßte tatsächlich eingedämmt werden. Die dazu vorgeschlagenen Maßnahmen, aus einem breit angelegten Auswahlverfahren entwickelt, bilden drei Pakete, die bis 1990 aufzuschnüren sind:

- Planfall 1/90: Tempobegrenzung 60 km/h auf bisher mit höheren Geschwindigkeiten befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Tempobegrenzung auf 50 km/h auf bisher mit 60 km/h befahrenen Hauptverkehrsstraßen und Tempoüberwachung auf den mit 50 km/h befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Tempobegrenzung auf 30 km/h im übrigen Straßennetz.

- Planfall 2/90: Umbau aller Straßen mit mehr als zwei Fahrspuren in zweispurige Straßen und Anlage von Busspuren auf den so gewonnenen freierwerdenden Spuren. Außerdem zusätzlich mindestens 11 000 Park-and-Ride-Plätze und zusätzliche S-Bahn-Züge.

- Planfall 3/90: Wie Planfall 1/90, jedoch etwas moderater, dafür umfassende Verkleinerung der Innenstadt-Parkplätze.

Damit wären, je nach Planfall, die Stickoxidemissionen des Kraftfahrzeugverkehrs um 17, 12 oder bis zu 21% verringert worden. Weil sich jedoch die angestrebten Verbesserungen nur an der Untergrenze der Vorgaben – 20–40%ige NO -Minderung – bewegten, entwarfen die Gutachter noch eine «dynamische» Variante: den sogenannten NO_x -Alarm. Danach sollten beim Ansteigen der Luftschadstoffkonzentration auf ein kritisches Maß kurzfristige Fahrverbote für Fahrzeuge ohne geregelten Katalysator mögliche Grenzwertüberschreitungen verhindern.

Im Stadtverkehr Stickoxide zu 80% aus schnellem, zu 10% aus stockendem Verkehr

Es ist nicht das Verdienst der Gutachter, neue, völlig veränderte Erkenntnisse über das Verkehrsgeschehen und dessen Auswirkungen hervorgebracht zu haben. Aber es ist ihr Verdienst, sich eben solchen Erkenntnissen nicht zu verschließen – was ja gelegentlich rufschädigend sein kann! –, diese Erkenntnisse nicht ohne kritische Überprüfung zu bestätigen und – umzusetzen. So räumt dieses Gutachten mit zwei gängigen Vorurteilen auf.

Ein besonders hartnäckiges, vom forschenden Teil der Kraftfahrer sogar regelrecht gepflegtes Vorurteil besagt, im Verkehrsstau würden besonders viele Abgase erzeugt. Dies ist zu einem Teil richtig. Umfangreiche Messungen des TÜV-Rheinland haben für verschiedene Pkw-Modelle und standardisierte,

d. h. genormte Fahrtafeln – Fahrmodi – folgende Durchschnitts-Emissionen ergeben:

NO_x-Abgasemissionen für Pkw, Otto- und Dieselmotoren für das Bezugsjahr 1985

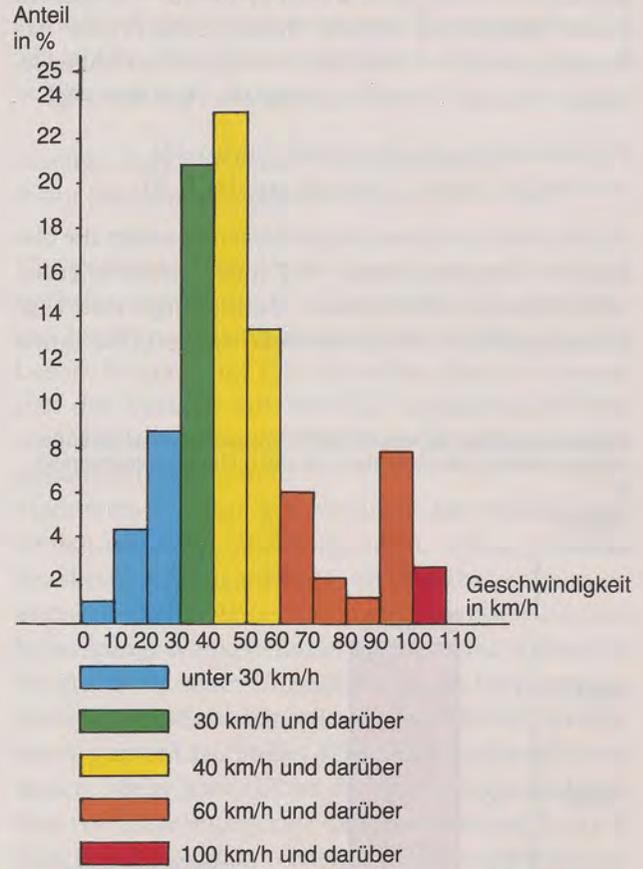
Fahrmodus	mittlere Geschwindigkeiten	konstante Geschwindigkeiten	NO _x -Emission
M 7	1,2 km/h		2,67 g/km
M 6	6,3 km/h		1,41 g/km
M 5	13,5 km/h		1,49 g/km
M 0	19,5 km/h		1,46 g/km
M 4	26,6 km/h	20 km/h (2. Gang)	0,37 g/km
		30 km/h (2. Gang)	1,46 g/km
M 3	42,5 km/h	30 km/h (3. Gang)	0,63 g/km
		45 km/h (3. Gang)	0,37 g/km
		45 km/h (4. Gang)	1,51 g/km
M 2	60,0 km/h	56 km/h (4. Gang)	0,73 g/km
		45 km/h (4. Gang)	0,62 g/km
		67 km/h (4. Gang)	1,17 g/km
		75,0 km/h	1,54 g/km
		85,0 km/h	2,05 g/km
		90 km/h (4. und 5.)	2,45 g/km
		95,0 km/h	2,57 g/km
		105,0 km/h	2,81 g/km
	125,0 km/h	3,22 g/km	
	145,0 km/h	4,23 g/km	
	165,0 km/h	5,81 g/km	
		7,88 g/km	

Tatsächlich ist Fahrmodus 7 mit einer mittleren Geschwindigkeit von nur 1 km/h im Stop-and-go-Verkehr besonders unheilvoll: 2,67 g Stickoxide stehen z. B. 1,54 g bei zügiger Fahrt mit knapp 60 km/h gegenüber (Fahrmodus 2).

Wie aber sind die Verkehrsabläufe im Stadtverkehr tatsächlich? Überwiegt hier der Stau oder geht es flotter voran, als man glaubt? Dies zu überprüfen war Aufgabe der Gutachter: Sie schickten Meßfahrzeuge in die Verkehrsströme, mit denen die im Tages- und Streckenverlauf gefahrenen mittleren Geschwindigkeiten einschließlich der dabei auftretenden Beschleunigungs- und Verzögerungsphasen ermittelt wurden.

Dabei ergaben sich erstaunliche Resultate: Der be-

Anteil der verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten an der Gesamtfahrleistung der Pkw in Stuttgart



Entgegen der landläufigen Meinung ist der «Verkehrsstau» nicht die beherrschende Form des großstädtischen Straßenverkehrsablaufes. Dies wird auch dadurch klar, wenn man einerseits an das hervorragend ausgebaute Straßennetz und den sehr flüssigen Verkehrsablauf außerhalb der Spitzenstunden denkt.

sonders problematische Fahrmodus 7 war de facto nirgendwo in nennenswertem Ausmaß festzustellen. Selbst die stadtwie bekannten «Durststrecken» über den Pragsattel oder die Neue Weinsteige wurden in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs weit zügiger befahren. Dies kann im Nachhinein übrigens jeder selbst feststellen, der diese Strecken befährt: So dauert die Fahrt über die B 10 vom Bahnhof Zuffenhausen zum Pragsattel eben nicht zweieinhalb Stunden – wie sie im Fahrmodus 7 dauern müßte –, sondern auch an ausgesprochen schlechten Tagen keine zwanzig Minuten mit einer mittleren Geschwindigkeit von 6 km/h (Modus 6) und darüber.

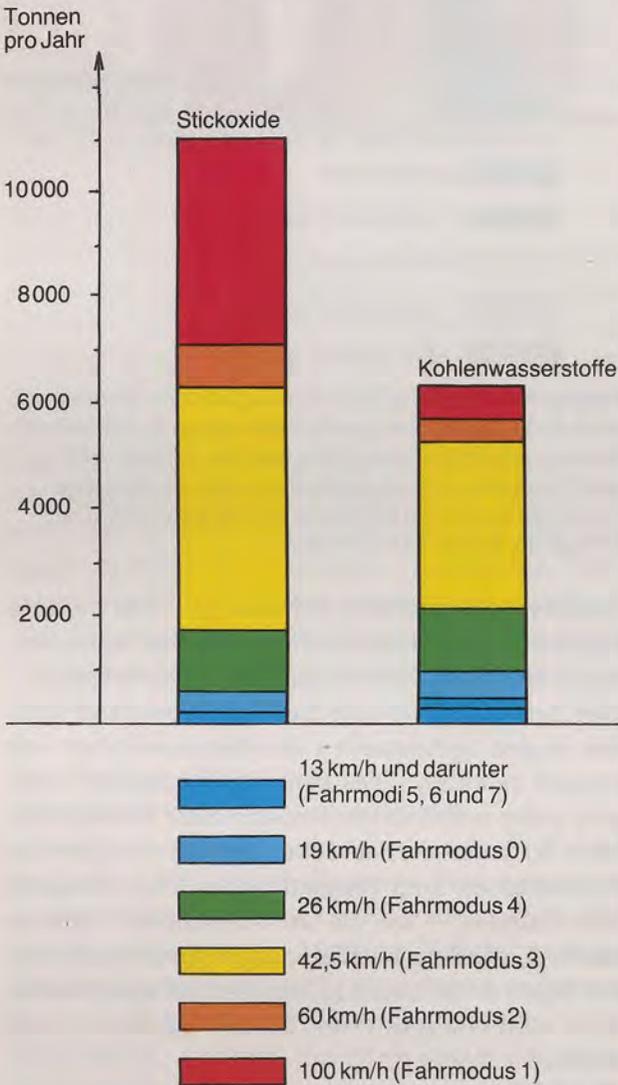
Alle Strecken und Zeiten des Verkehrsablaufs in Stuttgart zusammengefaßt, machen Fahrgeschwindigkeiten unter 10 km/h gerade 1% der Gesamtfahrleistung aus. Berechnet man aus den geschwindigkeitsbezogenen Fahrleistungsanteilen die jeweiligen Schadstoffemissionen, so zeigt sich, daß vor allem die Stickoxide zu mehr als 80% von den höhe-

ren Geschwindigkeiten über 40 km/h und zu weniger als 10% vom «stockenden Verkehr» herrühren. Diese Erkenntnis lieferte freilich schon 1986 das Emissionskataster Verkehr; der Gutachter hat es lediglich für den Verkehr des Jahres 1988 bestätigt.

Bei 60 km/h nur halb so viele Stickoxide wie bei 100 km/h – Versuch auf der B 10

Aufbauend auf diesen Ergebnissen konnten die bisher als abgasmindernd und lufthygienisch entlastend betrachteten Schnell-, Bündelungs- und Umfahrungsstraßen nicht die Rolle spielen, die ihnen

Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs in Abhängigkeit von der mittleren Geschwindigkeit



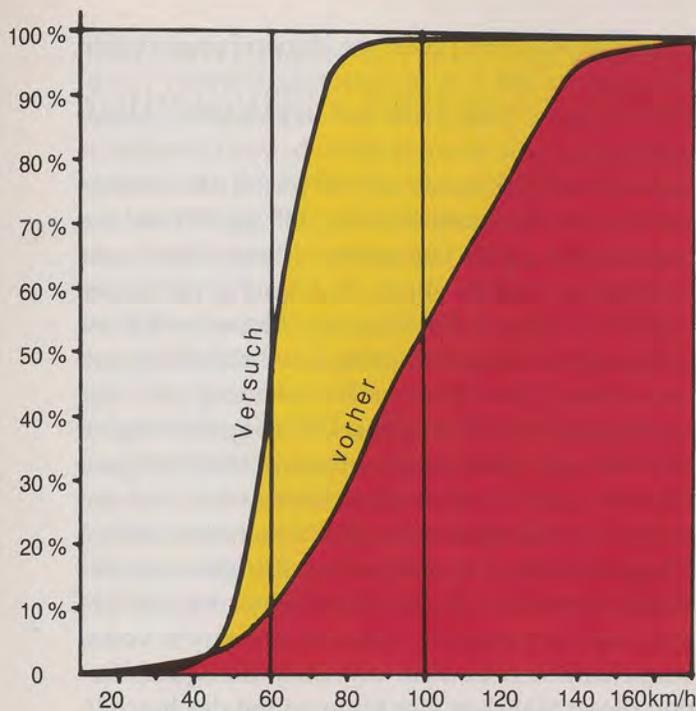
Weder Stickoxide noch Kohlenwasserstoffe werden im großstädtischen Verkehrsablauf in nennenswertem Maß durch Verkehrsstauungen produziert. Selbst bei den Kohlenwasserstoffen, deren Emissionen bei höheren Geschwindigkeiten im Gegensatz zu den Stickoxiden abnehmen, spielen die niedrigen Geschwindigkeiten kaum eine Rolle.

bisher zugedacht waren. Und ganz folgerichtig fehlt in den Maßnahmevorschlägen des Gutachters der sonst so gern geforderte Bau neuer Straßen. Die Gutachter erkannten vielmehr nicht nur die verheerenden Wirkungen des schnellen Verkehrs auf schnellen Straßen, sondern auch die darin sich bietenden Möglichkeiten, die Stickoxidemissionen zu senken. Denn der Tabelle 1 zufolge bietet die Absenkung der Geschwindigkeit von 100 auf 60 km/h einfache, preiswerte Reduzierung der Stickoxidemissionen um die Hälfte: Der «Tempoversuch auf der B 10» war geboren. Und der aufmerksame Leser bekommt als Dreingabe sogar den Nachweis, daß die «städtische Wunschtrasse» der B 10/27 am Pragsattel dem ohnehin geplagten Stadtteil Zuffenhausen von seiten der Stickoxide her den Rest geben würde.

Kaum waren die Vorschläge der Gutachter und mit ihnen ein leidlich geradliniger Kurs zu einem fest umrissenen Ziel auf dem Tisch, da erfaßten den noch auf Reede liegenden Umweltdampfer plötzlich orkanartige Böen und schwere Seen in Gestalt tagtäglicher, gereizter Leserbriefe – Tenor: schikanös! – und öffentlicher Stellungnahmen – Tenor: Verwaltungshochmut –, fegten über das Schiff und trafen vor allem den Rudergänger Bulling, während unter Deck Gutachter und Mannschaft windgeschützt über ein Sofortprogramm zur Umsetzung der Maßnahmen beratschlagten.

Der Seegang blieb nicht ohne Einfluß auf das Ergebnis: Aus drei Maßnahmepaketen wurde nur der Planfall 1/90 – Geschwindigkeitsreduktion – herausgegriffen und aus einem einst flächendeckenden Straßennetz gerade eine Straße: Auf der B 10 zwischen Stuttgart und Esslingen sollte Tempo 60 eingeführt werden. Und dies auch nicht sofort, auf Dauer und gar auf ganzer Länge, sondern als «Versuch» auf sechs Kilometern mit Zusatzgutachten, so als stamme der Vorschlag nicht von einem renommierten Ingenieurbüro, sondern aus Extremistenkreisen. Die Versuchsergebnisse sind rasch zusammengefaßt und erscheinen beinahe trivial:

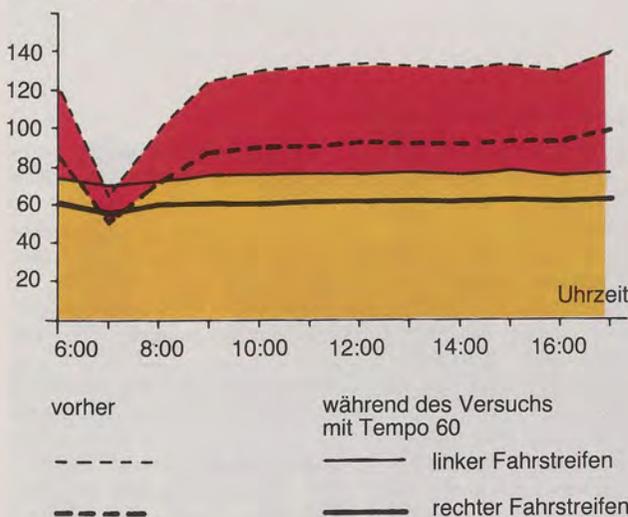
- Intensive Radarkontrollen veranlassen den Großteil der Autofahrer, sich an Tempo 60 zu halten; nur ein Viertel aller Kraftfahrer durchbrach während des Versuchs die Verwarnungsgeld-Schwelle von 68 km/h, vorher war es ein Drittel, das sogar schneller als 108 km/h fuhr.
- Die Streuung der gefahrenen Geschwindigkeiten ging stark zurück und führte so zu einem harmonischen Verkehrsablauf.
- Wegen des vorher unstillen Verkehrsablaufes bei 100 km/h kam es am Ende der Schnellstraße immer



Summenhäufigkeitsverteilung der Fahrgeschwindigkeiten auf der B 10, Querschnitt Großmarkt

Die Grafik zeigt den harmonischen Geschwindigkeitsablauf während des B-10-Versuches mit Tempo 60: Rund 80 % aller Pkw halten sich an Tempo 60 und fahren höchstens 70. Vor dem Versuch fuhr nur knapp die Hälfte 100 km/h, 20 % fuhr sogar mehr als 120 km/h.

mittlere Geschwindigkeit in km/h



Kaum zu glauben: Im morgendlichen Berufsverkehr wird die Engstelle der B 10 am Mineralbad Leuze bei Tempo 60 mit beinahe 10 km/h schneller befahren als bei Tempo 100.

wieder zu Geschwindigkeitseinbrüchen und Stauungen, nicht jedoch während der Versuchsphase. So wurde im Berufsverkehr flüssiger und sogar schneller gefahren als bei Tempo 100.

Hinzu kommen erhebliche Lärminderungen, denen die Halbierung des Verkehrs entsprochen hätte, und ein bemerkenswerter Rückgang der Unfallzahlen. Bei Personenschäden 95% – fast zu schön, um wahr zu sein!

Hastige Rückwärtsfahrt: Tempo 80 km/h treibt Stickoxide wieder kräftig in die Höhe!

Das gesuchte Haar in der Suppe war auch schnell herbeigezaubert, denn – Gutachten hin oder her – die Leserbriefstürme waren ja schließlich noch in bester Erinnerung: Die Gutachter fanden heraus, daß der Verkehr auf der B 10 abgenommen hatte und daß es wo möglich zu Verkehrsverlagerungen gekommen sein mußte.

Handfeste Beweise gab es außer den rückläufigen Verkehrsmengen allerdings nicht, schon gar nicht in Gestalt signifikant höherer Verkehrsmengen an anderer Stelle. Aber was nicht bewiesen ist, das kann man ja wenigstens behaupten. Und so war mit vermutetem, unter Umständen gar in Wohngebiete verlagertem «Schleichverkehr» endlich ein dankbares Argument zur Stelle, Tempo 60 wieder fallenzulassen. Mehr noch: Diese dürftigen Argumente gaben wohl im Stuttgarter Gemeinderat am 5. April 1990 den Ausschlag, weitergehende, angesichts des immensen Emissionspotentials der Autobahnen gerade dort längst überfällige Tempobegrenzungen, wie sie in den USA üblich sind, abzulehnen.

Die Kopiergeräte im Umweltministerium müssen für die Vervielfältigung des Luftreinhalteplans noch warm gewesen sein, da läßt das Innenministerium die 60-km/h-Schilder auf der B 10 durch Tempo-80-km/h-Schilder austauschen. Ein bemerkenswert wendiges Beidrehen während einer sonst so trägen Fahrt. Man vergleiche im übrigen die Stickoxidemissionen bei Tempo 60 und 85 km/h in der Tabelle! Ausgetauscht wird ganz beiläufig auch der Steuermann, der allzu geradlinig Kurs Tempolimit gedampft war.

Es kam also, wie es kommen mußte: Der vom Umweltministerium am 29. November 1989 präsentierte Maßnahmenkatalog zum Luftreinhalteplan ist ein beachtliches Ergebnis hastiger Rückwärtsfahrt. Von den im Gutachten zur Minderung der verkehrsbedingten Stickoxidemissionen mit großer Sorgfalt entwickelten Maßnahmenpaketen nur noch Bruchstücke; kein Bezug zu Zuständigkeiten, Kosten, Zeitabläufen und Wirksamkeiten. Desgleichen von der begleitenden Untersuchung zum Tempo-60-Versuch auf der B 10 wenig an Tatsachen, sondern mehr an Vermutungen und Befürchtungen orientierte Folgerungen. So wird – jetzt geht es plötzlich

ohne Versuche – ein «gespaltenes Tempolimit» eingeführt: Tempo 60 nur für Lkw, Tempo 80 für Pkw. Das geschieht, obwohl bei den früheren Erwägungen eine solche Maßnahme für Pkw ohne und mit Katalysator wegen eines möglicherweise unregelmäßigen Verkehrsablaufs verworfen wurde. Wer heute die B 10 befährt, kann dies eindrucksvoll miterleben, denn die Mehrheit der Lkw fährt tatsächlich 80 km/h und mehr – gemeinsam mit den Pkw! Der einzige sofort umgesetzte Teil der Maßnahmen des Luftreinhalteplans treibt also die zu senkenden verkehrsbedingten Stickoxidemissionen erst einmal kräftig in die Höhe, auf der B 10 um rund 50%!

Nach acht Jahren Luftreinhaltung im Ländle:
Starke Sprüche, stickige Perspektiven

Wieder und wieder erörtert also die Stuttgarter Stadtverwaltung das Thema Tempolimit, berät der Gemeinderat die ministeriellen Ergüsse, ohne im Ergebnis das Klassenziel zu erreichen: Vom vorhin genannten Planfall 1/90 wird nicht einmal die Hälfte der vorgeschlagenen Tempolimits auf stark befahrenen Straßen übernommen. Es bleibt ein Rätsel, wie dadurch die angestrebte Emissionsminderung von 17% – nötig wären 30–40% – bei Stickoxiden erreicht werden soll.

Wo eine Prüfung von Zuständigkeiten hilfreich wäre, unterbleibt sie: So empfiehlt letzten Endes die Stadt Stuttgart dem Land Geschwindigkeitsbeschränkungen, die die Stadt selbst seit acht Jahren hätte ganz allein anordnen können. Wo das Land zuständig wäre und selbst nicht tätig werden wollte und will, nämlich bei den Autobahnen, da übt die Stadt Zurückhaltung: Dabei entstehen dort mit weit über 3000 t mehr als ein Drittel aller verkehrsbedingten Stickoxidemissionen in Stuttgart; ein Potential, das sich beispielsweise durch Tempo 80 mühelos halbieren ließe. Stattdessen setzt das Umweltministerium auf automatische Verkehrsbeeinflus-

sungssysteme, als gelte es, einen waghalsigen Drahtseilakt auf dem Immissionsgrenzwert vorzuführen. Keine Rede mehr von dauerhaftem Abbau der Belastungen, keine Rede mehr von Umweltvorsorge – die EG-Kommission empfiehlt als Leitwert für die NO₂-Kurzzeitbelastung 135 µg NO₂/m³ gegenüber 200 µg als Grenzwert –, keine Spur mehr von «vernetztem Denken», als könne es nie darum gehen, in einer konzentrierten Aktion möglichst viele negative Umweltaspekte des Straßenverkehrs anzugehen, für die eine Reduzierung der Geschwindigkeiten der Schlüssel ist. So spielen täglich vier Minuten Fahrtzeitgewinn zwischen Stuttgart-Hedelfingen und Mineralbad Leuze oder auch anderswo und der lautstarke, aber inhaltsleere Protest PS-geblendeter Autofahrer das Zünglein an der Waage: Irgendein findiger Kopf wird uns allen zuletzt noch vorrechnen, welchen immensen volkswirtschaftlichen Gewinn wir durch die Multiplikation dieser täglichen vier Minuten mit der Beschäftigtenzahl und dem durchschnittlichen Bruttoeinkommen im wahrsten Sinne des Wortes «einfahren».

Der Umweltdampfer wird also weiterhin in seichten Küstengewässern vor sich hindümpeln, bis sich vielleicht doch noch die Luftqualität als erstrangiger «Standortfaktor» erweist. Möglicherweise kommen dann bessere Kommandos, möglicherweise auch mutigere Kapitäne. Denkbar aber auch, daß es dann schon zu spät wäre.

Literatur und Quellen:

- Steierwald, Schönharting und Partner: Luftreinhalteplan Stuttgart. Sofortmaßnahmen zur Senkung der Verkehrsemissionen auf der B 10. Stuttgart 1989
 Ministerium für Umwelt Baden-Württemberg (Hrsg.): Bericht über Immissionsmessungen im Mittleren Neckarraum 1985–1989. Stuttgart 1989
 Steierwald, Schönharting und Partner/TÜV Rheinland/Fichtner: Luftreinhalteplan 1988. Gutachten zur Senkung der Verkehrsemissionen. Stuttgart 1988
 TÜV Rheinland: Das Abgasemissionsverhalten von Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland im Bezugsjahr 1985. Köln 1987
 Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Umwelt und Forsten Baden-Württemberg (Hrsg.): Emissionskataster Stuttgart. Quellengruppe Verkehr – Quellengruppe Hausbrand – Quellengruppe Industrie (jeweils eine Ausgabe). Köln 1986



Sie standen nur einen Sommer . . . Beschilderung an der B 10 während der Versuchsphase mit Tempo 60.