

Stellungnahme des Landes Baden-Württemberg zur ergänzenden mit Gründen versehenen Stellungnahme der Europäischen Kommission vom 27.11.2014

Anlage 1:

Grundzüge des Konzeptes zur Einhaltung des Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ in Stuttgart bis spätestens 2021

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist die sichere Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ im gesamten Stadtgebiet Stuttgart bis spätestens 2021.

Dabei ist festzuhalten, dass alle Beteiligten, nicht zuletzt die Stadtverwaltung Stuttgart, in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen haben, um die Schadstoffsituation in der Stadt zu verbessern. Diese Anstrengungen haben reale Erfolge gezeitigt. Sie haben u.a. dazu geführt, dass im Jahr 2014 an allen Messstationen der Stadt die Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ eingehalten worden sind – mit der Ausnahme eines Überschreitungswerts an der Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“.

Nach vorläufigen Ergebnissen eines Gutachtens der Landesregierung Baden-Württemberg würden mit den bisher ergriffenen Maßnahmen auch im Jahr 2020 die Feinstaub(PM₁₀)-Immissionen am Neckartor sowie an 7,7 km weiteren Streckenabschnitten in Stuttgart über einem Jahresmittel von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter liegen. Damit würde voraussichtlich die Zahl der zulässigen Tagesmittelwerte überschritten. Notwendig wäre zusätzlich zum Trend eine Absenkung des Jahresmittels um ca. 10 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Die Einhaltung der PM₁₀-Grenzwerte am Neckartor und weiteren hochbelasteten Straßenabschnitten kann erreicht werden, wenn es gelingt, bei den Hauptemittenten Straßenverkehr und Feuerungsanlagen deutliche Emissionsminderungen zu erreichen. Die hier vorgestellten Maßnahmen zum Straßenverkehr dienen gleichzeitig der Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte, die nach heutigem Stand eine noch größere Herausforderung darstellt.

Ohne spürbare Reduzierung der Hintergrundbelastung durch Maßnahmen auf Bundesebene und europäischer Ebene ist es aufgrund der schwierigen topografischen Situation in Stuttgart nicht sichergestellt, dass die Grenzwerte in Jahren mit ungünstigen Ausbreitungsbedingungen eingehalten werden. Um den Grenzwert einzuhalten,

ist neben den betriebenen lokalen Maßnahmen Folgendes erforderlich: eine realistische Emissionsmessung an Fahrzeugen (Real Driving Emissions), die Kennzeichnung von Euro-6-Fahrzeugen (Blaue Plakette) und die höhere Einbeziehung externer Kosten in die Lkw-Maut. Notwendig sind ferner die Halbierung der Emissionsanforderungen sowohl an kleine Feuerungsanlagen (u.a. Öfen, Kaminöfen) als auch an große Feuerungsanlagen (u.a. Kraftwerke) sowie Maßnahmen zur Senkung der Emissionen von Vorläufersubstanzen für sekundäre Partikel.

Folgende lokale Maßnahmen werden in einer geplanten Bürgerbeteiligung zum Luftreinhalteplan zur Diskussion gestellt; zusammen mit den Anregungen der BürgerInnen in verschiedenen Szenarien auf ihre Wirkung und Umsetzbarkeit untersucht und können anschließend in den Luftreinhalteplan einfließen. Ziel ist es, die Grenzwerte spätestens 2021 einzuhalten. Die Maßnahmen sollen jeweils gestuft eingeführt werden: Stufe 1 beinhaltet intensive Informationskampagnen, Verdichtung des Messnetzes, Nutzeranreize bzw. es wird an die Bürgerinnen und Bürger appelliert, ihr persönliches Verhalten zu ändern. Reichen die damit erzielbaren Verbesserungen nicht aus, um das Ziel der sicheren Grenzwerteinhaltung bis 2021 zu erreichen, werden die verpflichtenden Maßnahmen der Stufe 2 umgesetzt.

1. Emissionsarme Fahrzeuge und Maschinen

Bei Kraftfahrzeugen soll die beschleunigte Umstellung auf schadstoffarme und elektrische Antriebe erreicht werden. Schadstoffarme Fahrzeuge sind insbesondere solche mit der Schadstoffnorm Euro 6/VI.

Diese Maßnahmen zielen gleichzeitig auf die Minderung der Stickstoffdioxidbelastungen, was die Bildung von fotochemisch gebildeten Feinstaubpartikeln (Sekundäraerosole) einschränkt. Die abgasbedingten Feinstaubemissionen werden insbesondere dadurch gemindert, dass Fahrzeuge der Schadstoffnorm Euro 3, die mit einem offenen Dieselrußpartikelfilter nachgerüstet wurden, nunmehr von den geplanten Fahrverboten mit umfasst werden. Nicht zuletzt die Förderung und Ausweitung des Einsatzes von schadstoffarmen bzw. schadstofffreien Bussen ermöglicht hier einen Fortschritt, da die Laufleistung von Stadtbussen diejenige von PKW um ein Vielfaches übersteigt. Es wird geschätzt dass hierdurch die primären Feinstaubimmissionen um ca. ein Mikrogramm pro Kubikmeter gesenkt werden und ein mindestens ebenso großer Betrag durch die Reduzierung der fotochemisch gebildeten Feinstäube entsteht.

Das gestufte Vorgehen soll beinhalten:

- a. Stufe 1: Anreize zur Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen durch privilegiertes Parken elektrischer Pkw auf ca. 15.000 Plätzen und Kaufzuschüsse für Anwender mit hoher innerstädtischer Fahrleistung (z.B. Bus, Taxi, Lieferdienste). Die Stadt Stuttgart hat das kostenfreie Parken um drei Jahre verlängert und von den reinen Elektrofahrzeugen auf Plug-in-Hybride ausgedehnt. In Zusammenarbeit mit Automobilherstellern könnte die Anschaffung von elektrisch betriebenen Taxis erfolgen. Der Mehrpreis für den Elektroantrieb soll über Zuschüsse (Stadt / Land) aufgefangen werden. Die Ladeinfrastruktur an Taxi-Haltplätzen wird geschaffen.

Reduktion des Lkw-Quell-/Lieferverkehrs durch ein effektiveres Lkw-Durchfahrtsverbot-Gebiet flankiert von einer Öffnung für besonders schadstoffarme Lkw.

Optimierung der Verkehrssteuerung (Projekt „2Move2“, s.u.)

- b. Stufe 2: Einführung der blauen Umweltzone im gesamten Stadtgebiet (für Dieselfahrzeuge Einfahrt insbesondere nur mit geschlossenem Partikelfilter); erforderlichenfalls im gesamten Ballungsraum.

Im Rahmen des ÖPNV-Paktes wurde die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement beim Verband Region Stuttgart konzentriert, so dass unter anderem eine effektivere Verflüssigung des Verkehrs möglich wird. Im EU-Projekt 2MOVE2 wird ab Frühjahr 2015 auf der B14 die Option geschaffen, den Verkehr je nach Aufkommen durch flexible Tempolimits optimal zu steuern und dadurch zu verstetigen. Auf diese Weise können die Emissionen vermindert und es kann ein Beitrag zur Feinstaubreduzierung geleistet werden.

Die Stadt Stuttgart lässt für alle Elektrofahrzeuge kostenloses Parken auf bewirtschafteten Flächen im öffentlichen Straßenraum zu. Dies betrifft ca. 15.000 Parkplätze.

Eine verkleinerte Lkw-Durchfahrtszone umschließt weniger Quell/Zielgebiet und verkleinert damit die Zahl der durchfahrtsberechtigten Lkw. Die Öffnung für emissionsarme Lkw darf nicht zu einem Netto-Anstieg des Lkw-Verkehrs führen.

Voraussetzung der Einführung von Privilegien für Euro-6/VI-Fahrzeuge ist die Möglichkeit ihrer Kennzeichnung durch Änderung der 35. Bundesimmissionschutzverordnung.

Weitere vorgesehene Maßnahmen:

- Erhöhte Anforderungen zur Beschränkung der Partikelemissionen von Baumaschinen in Gebieten mit hohen Feinstaubbelastungen. Die dazu erforderliche Landesverordnung wird derzeit erarbeitet. Geplantes Inkrafttreten: Ende 2015
- Verstärkter Einsatz und Kontrolle des Instruments „Staubminderungspläne“ bei Baustellen zur Vermeidung / Verminderung insbesondere von diffusen Emissionen
- Beschränkung der Ausnahmen vom Fahrverbot in der Umweltzone auf Härtefälle
- Beschleunigte Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen an weiteren Steigungsstrecken (Tempo 40 km/h)
- Nutzung sämtlicher noch ausschöpfbarer Potentiale zur Verflüssigung des Verkehrs auf ebenen Strecken beispielsweise durch Koordinierung von bedarfsgesteuerten Fußgängerampelanlagen. Das Erfordernis attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen zuzulassen ist dabei zu beachten.
- verstärkte Überwachung bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Emissionsarme Dieseltriebfahrzeuge der Eisenbahn (Vorgabe bei Ausschreibungen des öffentlichen Schienennahverkehrs)

2. 20 Prozent Kfz-Verkehrsreduzierung in Stuttgart

Durch eine Verminderung der KFZ-Verkehrsmenge kann der vom Straßenverkehr verursachte PM10-Beitrag reduziert werden. Dies betrifft insbesondere die inzwischen dominierenden Beiträge durch Aufwirbelung bzw. Abrieb und durch Sekundäraerosolbildung. Für diese Zielerreichung sind eine weitere Verbesserung des ÖPNV sowie weitere Maßnahmen erforderlich. Möglichkeiten hierfür sind eine Erhöhung der Beförderungsleistung mit Bus und Bahn im Rahmen des ÖPNV-Pakts um 20 Prozent in der Region sowie die Verdoppelung des Radverkehrs in Stuttgart.

Für die Steigerung des ÖPNV ist unter anderem ein Ausbau der Angebote des ÖPNV notwendig (z.B. Ausbau von Stadtbahnstrecken), der ausreichend finanziert werden muss.

Eine gutachterliche Abschätzung ergibt, dass eine Reduzierung des Straßenverkehrs in Stuttgart um 20 Prozent zu einer Minderung des Jahresmittelwertes der PM10-Belastung in Höhe von ca. drei Mikrogramm pro Kubikmeter am Neckartor führen würde. Hinzu käme die Senkung des Beitrags des Straßenverkehrs im städtischen Hintergrund von bis zu einem Mikrogramm pro Kubikmeter.

Auch hier kommt das gestufte Vorgehen zum Einsatz.

- a. Stufe 1: Informationskampagne und Anreize zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ab 2015/2016, u.a.
 - Informationskampagnen Nachhaltige Mobilität von Stadt und Land,
 - Einsatz von Expressbuslinien auf tangentialen Verbindungen, die den Talkessel umfahren,
 - Ausbau / Einrichtung von Metropolexpresslinien auf der Bahn, zusätzlich zum gegenwärtigen Schienennahverkehr
 - Weiterer Ausbau der Stadtbahnlinien;
 - Einführung eines vergünstigten Jobtickets auch für Landesbedienstete insbesondere in Luftreinhalteplangebietten
 - Schrittweise Anpassung des Radverkehrsetats der Landeshauptstadt Stuttgart in Richtung der Empfehlung des Nationalen Radverkehrsplans,
 - Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements,
 - Implementierung der „Stuttgart Service Card“,
 - Ausweitung des Parkraummanagements auf weitere Stadtbezirke
 - Verstärkte Kontrollen gegen Falschparker,
- b. Stufe 2: Anreize zur effizienteren Fahrzeugnutzung und besserer Auslastung durch Nutzung eines Fahrstreifens auf mehrstreifigen Straßen zum „Umweltstreifen“, der nur von mehrfach besetzten Pkw, ÖPNV, Taxi und emissionsarmen Fahrzeugen benutzt werden darf; vergünstigte Ausgabe von Dauerparkkarten in Parkhäusern für Fahrgemeinschaften; Umnutzung von Straßenraum für die Schaffung von Radverkehrsspuren.

Zu den Umweltstreifen müssen die verkehrlichen Auswirkungen noch genauer untersucht werden. Es entsteht dann ein flüssigerer Verkehr, wenn durch den

Anreiz zu höheren Pkw-Besetzungsgraden weniger Kfz unterwegs sind. Dazu gibt das Land eine Machbarkeitsstudie in Auftrag.

Die Stadtbahninfrastruktur wird in drei Schritten ausgebaut:

- die Linie U12 wird vom bisherigen Endpunkt Hallschlag bis 2016 ins Neckartal verlängert, so dass die U12-Züge dann in Doppeltraktion bis Remseck verkehren. Dadurch verdoppelt sich das Platzangebot auf dieser Strecke und in Verbindung mit einer veränderten Routenführung verkürzt sich die Reisezeit in die Innenstadt um 5 Minuten. Durch diese Maßnahmen werden täglich rund 7.700 Personenfahrten vom MIV zum ÖPNV verlagert;
- im Süden der Stadt wird bis 2016 die Verlängerung der U12 durch das Gewerbegebiet Wallgraben nach Dürtlewang fertiggestellt. Durch die zentrale Erschließung des größten Stuttgarter Gewerbegebietes und die Erschließung des Wohngebietes Dürtlewang werden weitere 1.500 Fahrten pro Tag vom MIV zum ÖPNV verlagert.
- Bis 2018 soll auch der zweite Teilabschnitt der U6 bis zum Flughafen gebaut sein. Durch diese Gesamtmaßnahme (inklusive Ausbau Möhringen – Fasanenhof) werden nach unseren Prognosen 8.850 Fahrten pro Tag vom MIV zum ÖPNV verlagert. An Tagen mit Publikumsmessen sind es weitere 1.150 Fahrten.

Die Stadt Stuttgart hat mit der Einführung des verbilligten Firmentickets für ihre Beschäftigten den Anteil der Abonnenten an den Beschäftigten um ca. 4.500 Personen, das sind ca. 25%, erhöht. Für die Beschäftigten des Landes sind noch rechtliche und organisatorische Prüfungen zu treffen, bevor das bestehende Jobticket weiter verbilligt werden kann.

Betriebliches Mobilitätsmanagement: den Betrieben in Stuttgart wird eine intensive Beratung angeboten. Für die Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten hat die Stadt ein Instrument entwickelt, das wertvolle Erkenntnisse liefert. Derzeit läuft die erste Auswertung für ein großes Krankenhaus.

Im bundesweit größten Projekt des „Schaufenster Elektromobilität“ wird die „Stuttgart Service Card“ entwickelt. Durch eine Bezahlungsfunktion und die Einbeziehung städtischer Services (u.a. Stadtbibliothek) wird die Mobilitätskarte zur Bürgerkarte und erleichtert die inter- bzw. multimodale Mobilität. Ab Sommer 2015 werden rund 240.000 Karten ausgegeben.

In dem unter der Vermittlung des Landes Baden-Württemberg zustande gekommenen ÖPNV-Pakt haben sich die Region, Landkreise und Stadt als Aufgabenträger auf ein Bündel von Maßnahmen zum Ausbau und zur Optimierung des ÖPNV geeinigt. Dadurch wird der Umweltverbund noch attraktiver werden.

Unter Beteiligung der IHK Region Stuttgart arbeiten Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an Maßnahmen für eine umweltfreundliche City-Logistik. Die ersten Ergebnisse werden im März 2015 im Gemeinderat vorgestellt.

3. Warnstufe Feinstaub - Verkehr

Bei austauscharmen Wetterlagen kommt es verstärkt durch die besondere Topographie Stuttgarts zu einer Anreicherung von Luftschadstoffen unterhalb der Sperschicht (Inversion) und in der Folge häufig zur Grenzwertüberschreitung. Durch zeitlich befristete Maßnahmen (z. B. Fahrverbote, Verbrennungsverbote, etc.) könnte in diesem Zeitraum der weitere Schadstoffanstieg gemindert werden, sofern die austauscharme Wetterlage der Bevölkerung rechtzeitig bekannt gemacht wird.

Es ist ein gestuftes Vorgehen bei austauscharmer Wetterlage in den Wintermonaten vorgesehen:

- a. Stufe 1: Appell zum freiwilligen Stehenlassen des Autos auch über den Ballungsraum Stuttgart hinaus, insbesondere von Diesel-Pkw, zur Ausdehnung von Heimarbeit, zur Bildung von Fahrgemeinschaften und Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder emissionsarmer Kraftfahrzeuge;
Stufe 2: Erweitertes ÖPNV-Angebot und verbilligtes Park&Ride-Ticket „Luftreinhaltung“, Ausweisung von temporären Park- und Ride-Plätzen, großräumige Verkehrslenkung.

Mehrfach im Jahr treten mehrtägige Episoden mit erhöhten Schadstoffkonzentrationen bei Inversion auf. Die Bevölkerung soll über Infotafeln am Stadteingang und an strategisch günstigen Stellen und die Medien auf diese Situation aufmerksam gemacht und gebeten werden, mit dem ÖPNV in die Stadt zu kommen.

Für eine umfassende und ggf. nutzerspezifische Informationsverteilung ist geplant, die Stelle eines Beauftragten für Mobilitätsinformationen zu installieren.

Damit soll gewährleistet werden, dass alle vorhandenen Kommunikations- und Informationskanäle genutzt werden und die vorhandenen Daten fortlaufend verständlich aufbereitet werden. Durch gezielte Informationen soll so das Potenzial der Verhaltensänderung genutzt werden. Hierzu ist eine umfassende Information der Bürgerinnen und Bürger über planbare und prognostizierte Verkehrszustände erforderlich sowie die Kommunikation der Umweltsituation. Nur von gut und verständlich informierten Bürgern und der Wirtschaft kann eine Verhaltensänderung erwartet werden.

4. Warnstufe Feinstaub - Kamin- und Ofennutzung

Die Feinstaubemissionen aus der Quellgruppe kleine und mittlere Feuerungsanlagen haben durch den aus Klimaschutzgründen erwünschten verstärkten Einsatz des nachwachsenden Rohstoffes Holz im Bereich Hausbrand zugenommen, während die Feinstaubemissionen aller anderen Emissionsquellen teilweise deutlich abgenommen haben. Infolge dessen hat der Anteil der Hausfeuerungen von 2010 auf 2013 bei der lokalen Belastung um 15 Prozent und im städtischen Hintergrund um 27 Prozent deutlich zugenommen.

Eine überschlägige Abschätzung ergibt, dass durch eine Halbierung der Emissionen von Festbrennstoffen in Einzelraumfeuerungen in Stuttgart sich der Jahresmittelwert für Feinstaub PM10 um ca. fünf Mikrogramm pro Kubikmeter mindern ließe.

Insbesondere an Tagen mit austauscharmer Wetterlage im Winter sollten Einzelraumfeuerungen in Wohnungen mit einer weiteren Heizung nicht zu zusätzlichen Belastungen führen.

Auch hier ist ein zeitlich gestuftes Vorgehen geplant:

- a. Stufe 1: Appell bei austauscharmer Wetterlage (Warnstufe Feinstaub) in den Wintermonaten keine Kamine, Kaminöfen und Öfen für Festbrennstoffe zu betreiben; Verzicht auf die Verbrennung von Gartenabfällen
- b. Stufe 2: Zeitlich befristetes Betriebsverbot für Festbrennstoffe in Einzelraumfeuerungen, die nicht als alleinige Wärmequelle dienen, bei austauscharmer Wetterlage in den Wintermonaten (Warnstufe Feinstaub).

Die für lokale Verbrennungsbeschränkungen erforderliche Rechtsgrundlage auf

Landesebene wird vorbereitet. Die großräumige Hintergrundbelastung kann zudem durch eine Änderung des Bundesrechts (Absenkung der Grenzwerte der Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen – 1. BImSchV) wirksam verringert werden.

5. Luftreinhaltung bei der Stadtplanung und beim Bau

Hohe Partikelbelastungen entstehen dort, wo Feinstaub und seine Vorläufersubstanzen nicht aus dem Straßenraum abtransportiert oder durch Pflanzen gebunden werden. Die auch wegen der Erwärmung des Klimas gebotene Öffnung von Frischluftschneisen ist daher auch zur Luftreinhaltung notwendig. Wo dies nicht möglich ist und enge Straßenschluchten bestehen bleiben, kann eine konsequente Begrünung von Fassaden und Dächern zu einer Reduzierung der Luftschadstoffkonzentrationen führen, weil sich Schadstoffe an Oberflächen absetzen und teils an Pflanzenoberflächen abgebaut werden können. Während die Konzentration unter Laborbedingungen und in Modellrechnungen um bis zu 30% gesenkt werden konnten, wird der mögliche Beitrag hier in einer Größenordnung von 1-2 Mikrogramm pro Kubikmeter angenommen.

Das gestufte Vorgehen bedeutet:

- a. Stufe 1: Appell zur verstärkten Begrünung von Fassaden entlang der belasteten Hauptverkehrsstraßen, bereits eingeführte Begrünungspflicht bei Neubauten im Rahmen der Landesbauordnung, Vorbildfunktion der Stadt- und Landesverwaltung an eigenen Immobilien an der B14, Pilotprojekte mit innovativen Begrünungsverfahren wie durchlüfteten und bewässerten Bausteinen.
- b. Stufe 2: Systematische Begrünung der Gebäude an belasteten Hauptverkehrsstraßen mit Hilfe von Förderprogrammen sowie Stärkung des Stellenwerts des Frischluftschneisenkonzepts bei der Stadtplanung in Stuttgart. Falls notwendig, Sicherung von Frischluftschneisen.

Darüber hinaus werden bei der Stadtplanung die Auswirkungen von großen Bauvorhaben auf die Luftreinhaltung stärker berücksichtigt.

Diese Aufzählung ist nicht abschließend und wird im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart und insbesondere durch die frühzeitige Bürger- und Verbändebeiträge weiter ergänzt und detaillierter ausgestaltet werden.

Stuttgart, den 21. Januar 2015

Anlage: Komprimierter Überblick über die bereits durchgeführten Maßnahmen der Stadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart nimmt das Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland sehr ernst. Gleichwohl ist festzuhalten, dass die aktuelle Auswertung der Feinstaub- und Stickoxidwerte für das Jahr 2014 zeigt, dass – entgegen der Wahrnehmung und Darstellung in Teilen der Öffentlichkeit – die Grenzwerte für Feinstaub PM10 an allen Messstationen im Stadtgebiet mit Ausnahme der Station am Neckartor eingehalten worden sind. Diese Entwicklung ist das Ergebnis jahrelanger enormer Anstrengungen und zeigt auf, dass die Bemühungen fruchten und wir grundsätzlich auf dem richtigen Weg sind. Dabei ist der LHS gleichwohl bewusst, dass weitere Anstrengungen erforderlich sind.

Die LHS hat durch die Umsetzung von Maßnahmen des Luftreinhalteplans, des Verkehrsentwicklungskonzepts 2030 sowie nicht zuletzt des Mitte 2013 erstellten Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ die richtigen Weichen gestellt und ist überzeugt, dass die Schadstoffwerte in Stuttgart weiter sinken werden. Auch der im Jahr 2014 geschlossene ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart ist eine sehr wichtige Übereinkunft und wird zukünftig für die Förderung umweltfreundlicher Mobilität einen bedeutenden Beitrag leisten.

Aus dem umfangreichen Portfolio der o.g. Maßnahmen seien beispielhaft genannt:

- Die Einführung des Job-Tickets bei der Stadtverwaltung Stuttgart, welches zu einem Zuwachs der entsprechenden Zeitkarten um rund 85% geführt hat (von bisher rund 5.400 auf rund 10.000). In der Folge wurden bei der SSB im Jahr 2014 rund 180 Firmen neu in das FirmenTicket aufgenommen, was etwa einer Vervierfachung der bisherigen Zahlen gleichkommt. Hinzu kommen 24 Unternehmen, die von der DB AG gewonnen werden konnten. Mit weiteren rund 75 Firmen werden seitens der SSB derzeit noch Gespräche geführt, so dass für 2015 eine weitere Steigerung zu erwarten ist. Verbundweit ist der Gesamtverkauf von FirmenTickets im Jahr 2014 um rund 19% gestiegen, so dass Ende 2014 knapp 59.000 Beschäftigte mit FirmenTickets des VVS unterwegs waren.
- Die Einführung des Parkraummanagements im Stadtbezirk Stuttgart-West mit rund 50.000 Einwohnern.
- Ausbau von Stadtbahninfrastruktur I: Die Linie U6 von Möhringen bis zum Fasanhof wurde im Jahre 2010 in einem ersten Teilabschnitt in Betrieb genommen.

- Ausbau von Stadtbahninfrastruktur II: Die Linie U12 wurde im September 2013 auf einem ersten Teilabschnitt bis zum Stuttgarter Stadtteil Hallschlag in Betrieb genommen.
- Der Betrieb von 12 Dieselhybridgelenkbussen und 4 Wasserstoffhybridbussen durch die Stuttgarter Straßenbahnen AG im Rahmen einer Strategie zur Verbrauchssenkung, Emissionsminderung und Erprobung neuer Antriebsformen
- Den Auf- und Ausbau der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ).
- Die engagierte Förderung der Elektromobilität, u.a. mit rund 500 Ladepunkten in der Stadt, kostenlosem Parken für E-Fahrzeuge und zahlreichen Informationsveranstaltungen für die Bürgerschaft.
- Die schrittweise Einführung von Tempo 40 auf Steigungsstrecken.
- Die Durchführung von Arbeitskonferenzen mit wichtigen Akteuren in der Stadt, wie etwa großen Unternehmen sowie dem Handwerk, und daraus resultierend u.a. umfangreiche Aktivitäten im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Nicht zuletzt ist die Beteiligung der Stadtgesellschaft von großer Bedeutung. Schadstoffreduktion ist eine Gemeinschaftsaufgabe, unser Credo ist: Saubere Luft geht alle an! Die LHS wird deshalb auch eine Informations- und Kommunikationskampagne zur nachhaltigen Mobilität starten und dabei u.a. alle wichtigen Akteure in der Stadt, also z.B. Landesbehörden, Firmen, Verbände, Hochschulen und andere Einrichtungen einbeziehen und sie fragen, was sie ganz konkret zu dieser Frage beitragen können.