

Heute in der Zeitung

Politik

170 Millionen Euro mehr für Kliniken

Die Kliniken und Krankenkassen im Land haben sich über eine Erhöhung der Vergütungssätze geeinigt. SEITE 5

Kampf zweier Staatschefs in Nigeria

Der sterbensranke Präsident wird gegen seinen bereits ernannten Nachfolger in Stellung gebracht. SEITE 6



Aus aller Welt

Kunst im Untergrund

Die New Yorker U-Bahn kann mit Kunstschätzen aufwarten, die manchem Museum zur Ehre gereichen würden. SEITE 9

Wirtschaft

Evonik will Windkraft speichern

Der Konzern plant eine Großbatterie für regenerative Energien. Die Versuchsanlage soll Völklingen stehen. SEITE 12

Gnadenfrist für den Hummer

Der Verkauf nach China ist geplatzt. GMs Geländewagen-Marke hat wenig Zeit, einen Käufer zu finden. SEITE 12

Entdecken

Kritik an Brustkrebsvorsorge

Frauen mit erhöhtem Krebsrisiko sollen künftig mit Kernspintomo- statt mit der Mammografie untersucht werden – das fordern Bonnern Mediziner in einer neuen Studie. SEITE 18

Stuttgart & Baden-Württemberg

Genossen auf Linkskurs

Die SPD-Linke im Land hat mit Andrea Ypsilanti neue politische Ziele für die Sozialdemokratie abgesteckt. SEITE 21

In Staufen kommt Hoffnung auf

Der nach einer Erdwärmehochbohrung aufquellende Untergrund in Staufen hebt sich erstmals langsamer. SEITE 26

Reportage

Nuss-Nougat mit Bananen

Seit 30 Jahren hat Valentin Hölscher seinen Crêpesstand auf der Stuttgarter Königstraße. Ein Porträt. SEITE 28

Kultur

Tanzpreis-Gala in Essen

Tout Stuttgart war dabei, als Georgette Tsinguirides am Samstag in Essen den Deutschen Tanzpreis erhielt. SEITE 15

Fünfzig Jahre ARD-Wetter

Seit 1960 informiert das Erste nach der „Tagesschau“ übers Wetter. Nüchtern, sachlich, ohne Mätzchen. SEITE 16



Sport

Der große Frust von Hleb

Der VfB hat auch gegen Frankfurt gewonnen. Doch Alexander Hleb sehnt seinen Abschied aus Stuttgart herbei. SEITE 36

Kommentare

Steuer-CD Nach dem Nein zum Kauf der Bankdaten muss Mappus Alternativen aufzeigen, findet Reiner Ruf. SEITE 5

Bedenklich Für manche Schuldner ist der Weg in die Privatinsolvenz inzwischen Routine, meint Matthias Bury. SEITE 19

Rubriken

Leserforum	8	Fernsehprogramm	16
Gewonnen?	10	Was Wann Wo	17
Impressum	12	Familienanzeigen	27

stuttgarter-zeitung.de

VfB Stuttgart

Cacau trifft weiter

In der Bundesliga hat Cacau auch gegen Frankfurt wieder für getroffen. Klicken Sie sich durch die Fotos zum Spiel.



Olympia 2010

Spiele und Sprüche

Die Athleten der XXI. Winterspiele haben nicht nur durch sportliche Leistungen von sich reden gemacht.

www.stuttgarter-zeitung.de/foto

Ihr Kontakt zur Stuttgarter Zeitung

Telefon		Fax	
Zentrale und Redaktion	0711/72 05-0	Redaktion	07 11/72 05-12 34
Anzeigen	0 18 03/07 07 07**	Anzeigen	0 18 03/08 08 08**
Leserservice	0 18 01/66 55 66*	Leserservice	07 11/72 05-61 62
Probe-Abonnement	0 80 00 14 14 14	* 0 18 01: 0,039 Euro/Min. ** 0 18 03: 0,09 Euro/Min.	

Online
www.stuttgarter-zeitung.de
www.stuttgarter-zeitung.de/digitalabo
www.stuttgarter-zeitung.de/anzeigenbuchen
Redaktion Stuttgarter Zeitung, Postfach 10 60 32, 70049 Stuttgart

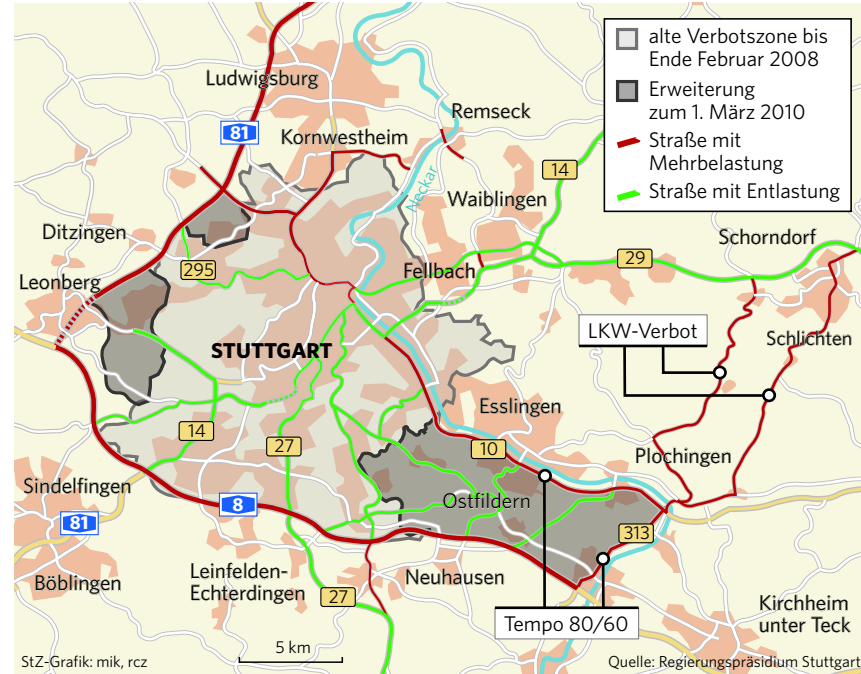
Leserservice Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 43 54, 70038 Stuttgart
Anzeigen Stuttgarter Zeitung Werbevermarktung GmbH, Postfach 10 44 26, 70039 Stuttgart
Chiffre Stuttgarter Zeitung Werbevermarktung GmbH, Postfach 10 44 27, 70039 Stuttgart

Verbotene Zone für Fernlaster

Tagesthema

Umweltzone Heute tritt in Stuttgart das Durchfahrverbot für Lastwagen in Kraft, das die Feinstaubbelastung der Luft verringern soll. Diese Maßnahme des Aktionsplans ist innerhalb der Region höchst umstritten. Von Thomas Durchdenwald und Wolfgang Schulz-Braunschmidt

DAS NEUE WEGENETZ FÜR DEN SCHWERVERKEHR



Bereits außerhalb der Stadtgrenzen weisen Schilder auf das Verbot hin. Foto: dpa

DIE MASSNAHMEN DES AKTIONSPANS

Durchfahrverbot Lastwagen ab 3,5 Tonnen dürfen in den Stadtgebieten Stuttgart, Gerlingen, Kornal, Ostfildern und in dem Gebiet bis zur B 313 bei Wendlingen nicht mehr fahren. Ausgenommen ist in Stuttgart die B 10 mit den Abzweigen B 14 Richtung Waiblingen und B 27/B27a Richtung Kornwestheim. Das Durchfahrverbot gilt nicht für den Lieferverkehr.

Tempolimit I Auf der B 313 und der B 10 gilt von der Autobahnanschlussstelle Wendlingen über das Plochingener Dreieck bis zum Stadtgebiet Stuttgart und dann weiter bis zur Anschlussstelle Zuffenhausen

eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h für Personautos und von 60 km/h für Lastwagen.

Tempolimit II In Stuttgart gilt auf der B 14 zwischen Heilmannstraße und Schwanenplatzunnel die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (bisher 60 km/h). Damit darf auf der gesamten innerstädtischen B 14 zwischen Marienplatz und Schwanenplatzunnel höchstens 50 km/h gefahren werden.

Schurwald Wegen der Straßenbaustelle zwischen Schorndorf und Schlichten werden die Landesstraßen

1150 und 1151 bis auf weiteres für Lastwagen ab 7,5 Tonnen gesperrt.

Fahrverbote Vom 1. Juli 2010 an dürfen in der Umweltzone nur noch Autos mit gelber oder grüner Plakette fahren, vom 1. Januar 2012 an nur noch solche mit grüner Plakette. Heute sind auch noch Fahrzeuge mit roter Plakette erlaubt.

Neckartor Auf der B 14 in diesem Bereich, wo die häufigsten Grenzwertüberschreitungen Deutschlands gemessen werden, wird im Winterhalbjahr ein Bindeband aufgebracht, das den Feinstaubanteil in der Luft verringern soll. dud

tenen Grenzwerts zu kommen. „Es wäre gut, wenn wir die Spitze kappen und die Werte um fünf bis zehn Prozent drücken könnten.“ Die Wiedergeburt des Durchfahrverbots hat für den Bürgermeister einen erfreulichen Nebenaspekt. „Den Lärmschutz bekommen wir gratis dazu.“

Mit seiner Einschätzung trifft der Kommunalpolitiker den Nerv der Stuttgarter. Bei einer Umfrage der Universität Stuttgart befürworteten 79 Prozent der Bürger ein Durchfahrverbot für Lastwagen. Auch der Gemeinderat sprach sich im Januar einstimmig für das wiederbelebte Durchfahrverbot aus. Eine Mehrheit forderte, auch das „Schlupfloch B 10“ im Stuttgarter Stadtgebiet für die Fernlaster zu stopfen. Dieser Empfehlung folgte das Regierungspräsidium allerdings nicht. „Das hat uns nicht gefallen“, räumt Hahn ein, der aber als Regionalpolitiker anerkennt, „dass das Regierungspräsidium alle gegensätzlichen Interessen abwägen muss“.

Die Kommunen im Umland befürchten mehr Verkehr

In den Kreisen und Kommunen rund um Stuttgart stoßen die Pläne des Regierungspräsidiums nämlich weitgehend auf Ablehnung. „Der Stuttgarter Dreck wird unter unseren Teppich gekehrt“, wettete der Schorndorfer SPD-Stadtrat Hans-Ulrich Schmid. Das Umland befürchtet, dass die Laster, die nicht mehr in Stuttgart fahren dürfen, sich ihren Weg durch die Städte und Gemeinden rund um Stuttgart suchen werden. „Der Lastwagenverkehr rollt auf Schlechtwegen im Umland und führt dort zu höheren Schadstoffbelastungen“, prophezeit Johannes Fuchs, der Landrat des Rems-Murr-Kreises, einer der Wortführer des Protests. In Ludwigsburg sieht sich der Baubürgermeister Hans Schmid an Zeiten erinnert, als „jeder Zollschränke aufgebaut hat“. Der drohende Mehrverkehr, so Fuchs und viele Oberbürgermeister und Gemeinderäte aus der Region, sei den dortigen Anwohnern nicht zuzumuten. Selbst in Esslingen, wo die Stadtteile Berkheim und Zollberg in die vergrößerte Zone fallen und entlastet werden, rührte sich Protest. „Das ist ein Musterbeispiel fürs St.-Florians-Prinzip“, schimpfte der SPD-Stadtrat Andreas Koch: Statt nach einer umfassenden Lösung zu suchen werde das Problem Stück für Stück nach außen transportiert. Für Koch sind damit „Totengräber des Regionalgedankens“ am Werk.

Allerdings wird diese Fundamentalkritik nicht überall geteilt. In Ostfildern, Gerlingen und Kornal wird begrüßt, dass diese Städte nun auch in der Durchfahrverbotszone liegen. Die neuen Tempolimits auf B 10 und B 313 sowie die Sperrung zweier Schurwaldstraßen für den Schwerlastverkehr stoßen ebenfalls auf Zustimmung. Die Grundforderung des Umlands aber bleibt: ein regionales Verkehrskonzept, das den Lastwagenverkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen lenkt und von Nebenstrecken fernhält.

„Ein Luftkurort Stuttgart ist unrealistisch“

Herr Schmalzl, Umweltschützer und die Stadt Stuttgart fordern drastischere Maßnahmen, das Umland wertet gegen zusätzlichen Lkw-Verkehr. Wie fühlen Sie sich zwischen den Stühlen? Wir fühlen uns als Moderator. Diese Rolle haben wir auch ernst genommen. Wir haben frühzeitig die Kommunen einbezogen und deutlich gemacht, was wir in Stuttgart machen müssen aufgrund des Beschlusses des Verwaltungsgerichts. Und dass jeder Bürgermeister einer Kommune in der Region gegen eine Mehrbelastung durch den Lastwagenverkehr auf seiner Markung ist, die durch das Durchfahrverbot entstehen könnte, ist klar. Wir sind auch Moderatoren zwischen Interessenverbänden, die freie Fahrt für freie Bürger fordern oder am liebsten jedes Auto aus Stuttgart verbannen würden. Das ist ein Spagat, aber am Ende müssen wir entscheiden mit der Rückendeckung der Landespolitik.

Was antworten Sie den Bürgern beispielsweise im Remstal, die sagen, in Stuttgart wird es weniger dreckige Luft und Lärm geben und bei uns mehr? Wir sind auf die Sorgen und Nöte der Kommunen im Umland eingegangen und haben sie, so weit es ging, berücksichtigt. Die Lkw-Verbotszone ist vom Stadtgebiet Stuttgart nun bis zur B 313 im Osten und auch im Westen ausgeweitet worden. Dem Willen der neuen öko-sozial-linken Mehrheit im Stuttgarter Gemeinderat, auch die B 10 zu sperren, sind wir nicht gefolgt, um drastische Verkehrsverlagerungen gerade in den Rems-Murr-Kreis zu vermeiden.

Das klingt ziemlich defensiv? Nein. Wir haben auch den Wunsch vieler Anwohner im Neckartal aufgenommen und Tempo 80/60 auf der B 10 und B 313 eingeführt. Das entspricht einer

Interview Regierungspräsident Johannes Schmalzl verteidigt das Durchfahrverbot für Lastwagen. Er sieht sich als Moderator zwischen Stuttgart und dem Umland.

Lärminderung um zwei Dezibel und ist vergleichbar einer Reduzierung der Verkehrsbelastung um ein Drittel. Wir sperren zwei Straßen auf dem Schurwald, weil ich nicht einsehe, dass Lkw-Fahrer, die ins Remstal wollen, vom Navigiergerät auf diese kürzeste Strecke geleitet werden. Sie sollen die B 14 und B 10 nehmen. **Der Schwerlastverkehr soll auf die Bundesstraßen, nicht auf die Ortsdurchfahrten.** Aber wir werden, wenn nötig, noch weiter nachsteuern.

Wie sieht das aus?

Wir werden Zählungen machen und dann aufgrund von objektiven Daten und nicht von Emotionen Konsequenzen ziehen.

Was heißt das konkret?

Beispiel Schurwald: Nachdem wir dort gesperrt haben, kann es sein, dass die Lastwagen nicht die B 10 und die B 14 benutzen, sondern im Kreis Göppingen den Weg ins Remstal nehmen. Wenn es die Zählungen hergeben, bin ich bereit, auch dort nachzusteuern. Wir werden etwaige Verlagerungseffekte feststellen – und dann handeln.

Erreichen Sie denn die Ziele bei der Luftbelastung? Das Durchfahrverbot ist ein wirkungsvoller Beitrag, die Luftqualität zu verbessern. Aber unsere Erwartungen gehen nicht in den Himmel. Durch die

Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplans erwarten wir am Neckartor ein Minus von elf Prozent beim Feinstaub und von 23 Prozent beim Stickstoffdioxid. Das ist ein abgewogenes Konzept, dass uns ein gutes Stück voranbringt auf dem Weg, den Gesundheitsschutz der Stuttgarter zu verbessern, die von hohen Luftschadstoffwerten betroffen sind.

Kritiker sagen, es sei bei weitem nicht genug?

Das Umweltministerium und wir haben immer deutlich gemacht, dass es mit einem Zaubertrick alleine nicht geht. Deshalb ist es immer ein Bündel von Maßnahmen. Genau das kennzeichnet unseren Aktionsplan. Aber wir werden weiterhin zusätzliche Maßnahmen diskutieren und ihre Wirksamkeit berechnen – etwa Tempo 40 auf den Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart. Aber es gibt auch Grenzen. Dass wir bald ein Schild mit der Aufschrift „Bad Stuttgart, staatlicher Luftkurort“ aufstellen, ist nicht realistisch.

Das Gespräch führte Thomas Durchdenwald.

Johannes Schmalzl ist seit 2008 Stuttgarter Regierungspräsident.

