

Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Tübingen

Abwägungsdokument

- Darstellung des Ablaufs des Beteiligungsverfahrens und der Gründe und Erwägungen, auf denen die getroffene Entscheidung beruht -

Anlage zum Teilplan Stadt Reutlingen mit Eningen unter Achalm 3. Fortschreibung

Oktober 2014

Impressum

Bearbeitung:

Regierungspräsidium Tübingen
Abteilung Umwelt
Referat 54.1 - Industrie Schwerpunkt Luftreinhaltung
Konrad-Adenauer-Straße 20
72072 Tübingen

Stellungnahmen im Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 08.11.2013 bis zum
31.12.2013

Anlage zum Luftreinhalteplan Reutlingen
- 3. Fortschreibung - (Oktober 2014)

Tübingen, Oktober 2014

Inhaltsverzeichnis:

1.	Ablauf des Beteiligungsverfahrens.....	5
2.	Überblick über die Stellungnahmen	6
3.	Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen.....	8
3.1.	Stellungnahmen bezüglich der Größe und Wirksamkeit von Umweltzonen	8
3.1.1.	Zweifel an der Wirksamkeit einer großen Umweltzone im Allgemeinen und für Reutlingen	8
3.1.2.	Falscher Standort der Messstelle (Lederstraße).....	12
3.1.3.	Gutachten weisen methodische Schwächen auf, da Verkehrsströme bzw. Verkehrslenkungsmaßnahmen wie Navigationssysteme nicht betrachtet wurden	14
3.1.4.	Umweltzonen und Luftschadstoffe im Ausland	16
3.1.5.	Hinweis auf Umweltzone an geeigneter Stelle anbringen, Umleitungsverkehr/Alternativrouten ermöglichen.....	17
3.1.6.	eingeschränkte Erreichbarkeit von Betrieben in der erweiterten Umweltzone bzw. Kauf von Neufahrzeugen erforderlich	18
3.1.7.	Einbeziehung der Bundesstraßen in die Umweltzone sei kritisch.....	19
3.1.8.	Verifizierung durch Messungen (Weihenstraße Eningen).....	21
3.1.9.	Umweltzone erst einführen, wenn Scheibengipfeltunnel fertig ist; Fertigstellung des Tunnels beschleunigen	22
3.1.10.	Nur die Lederstraße in die Umweltzone einbeziehen.....	23
3.1.11.	Eingeschränkte Erreichbarkeit von sonstigen öffentlichen Einrichtungen, insbesondere des Klinikums.....	24
3.1.12.	Nichtaufnahme von Pfullingen in die Umweltzone	26
3.2.	Stellungnahmen bezüglich Ausnahmegenehmigungen in der Umweltzone und Kontrolle.....	28
3.2.1.	Mehr Ausnahmegenehmigungen für Kleinstbetriebe und selten gefahrene, nicht nachrüstbare Fahrzeuge.....	28
3.2.2.	Ungenügende Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs.....	30
3.2.3.	Großzügigere Handhabung der Ausnahmepraxis auf Durchfahrtsstraßen ...	31
3.3.	Stellungnahmen bezüglich Geschwindigkeitsbegrenzungen.....	32
3.3.1.	Einführen von T30 in der gesamten Umweltzone (Einschließlich Bundesstraßen).....	33

3.3.2.	T80 zwischen Metzingen und Reutlingen	33
3.3.3.	T70 auf der B28 ab Ortsschild Betzingen Richtung Tübingen mit Kontrolle..	34
3.3.4.	T50 zwischen Ohmenhausen und Betzingen.....	34
3.4.	Stellungnahmen bezüglich Umgehungsstraßen/ Straßensperrung/Durchfahrtsverbote.....	36
3.4.1.	Ortsumfahrung und Lkw-Verbot in Ohmenhausen.....	36
3.4.2.	LKW-Verbot in der Eberhard- / Karlstraße	37
3.4.3.	Aufteilung des Verkehrs in Ohmenhausen auf unterschiedliche Fahrstrecken	39
3.5.	Stellungnahmen bezüglich Verkehrsverflüssigung.....	40
3.5.1.	Schaltung der Lichtsignalanlagen (Ampeln) in Reutlingen und Verflüssigung des Verkehrs in Eningen unter Achalm	40
3.6.	Stellungnahmen zur Verringerung des motorisierten Gewerbe- und Individualverkehr durch ÖPNV und Fahrradwegnetze	42
3.6.1.	Verbesserung des ÖPNV-Netzes	42
3.6.2.	Park & Ride Plätze mit Anschluss an den ÖPNV, überregionale Anreize schaffen.....	43
3.6.3.	Verbesserung des Radwegnetzes – Anreize schaffen.....	45
3.6.4.	Reduzierung des LKW Güterverkehrs durch Schaffung alternativer Beförderungsmethoden.....	46
3.7.	Stellungnahmen zu Feuerungsanlagen und Maschinen.....	47
3.7.1.	Gesetzesgrundlage für weitere Maßnahmen schaffen.....	47
3.7.2.	Verschärfen der Grenzwerte für Baumaschinen und Gartengeräten	47
3.7.3.	Untersagen von mit Kohlenwasserstoffen betriebenen landwirtschaftlichen Maschinen.....	48
3.8.	Stellungnahmen zu sonstigen Maßnahmen	49

Im Folgenden werden der Ablauf des Beteiligungsverfahrens bei der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Reutlingen sowie die Gründe und Erwägungen, auf denen die getroffene Entscheidung beruht, gemäß § 47 Abs. 5a Satz 7 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) dargestellt.

1. Ablauf des Beteiligungsverfahrens

Trotz der bislang umgesetzten Maßnahmen des Luftreinhalte- und Aktionsplans aus dem Jahr 2005, der 1. Fortschreibung 2007 sowie der 2. Fortschreibung 2012 werden die Immissionsgrenzwerte an der straßennahen Messstation in der Reutlinger Lederstraße weiterhin überschritten. Daher schreibt das Regierungspräsidium Tübingen den Luftreinhalteplan fort (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Luftreinhalteplan Reutlingen, 3. Fortschreibung, Kapitel 1).

Die öffentliche Bekanntmachung der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sowie Informationen zum Beteiligungsverfahren erfolgten am 08. November 2013 im Staatsanzeiger Baden-Württemberg, im Amtsblatt der Stadt Reutlingen sowie im Amtsblatt der Gemeinde Eningen unter Achalm und am 09. November 2013 im Reutlinger Generalanzeiger (GEA). Ferner machte das Regierungspräsidium die Auslegung sowie die Möglichkeit zur Äußerung zum Planentwurf in einer Pressemitteilung vom 08. November 2013 bekannt.

Der Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen wurde vom 11. November 2013 bis einschließlich 10. Dezember 2013 im Regierungspräsidium Tübingen, der Stadt Reutlingen und der Gemeinde Eningen unter Achalm zur Einsicht ausgelegt. Außerdem wurde der Planentwurf sowie ergänzende Informationen und Gutachten auf den Internetseiten des Regierungspräsidiums Tübingen eingestellt. Die Einwendungsfrist endete am 31. Dezember 2013.

Am 26. November 2013 und somit noch vor Ablauf der Einwendungsfrist, führte das Regierungspräsidium Tübingen eine öffentliche Informationsveranstaltung durch, bei der sich alle Interessierten zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans informieren konnten.

2. Überblick über die Stellungnahmen

Insgesamt sind 22 fristgerechte Schreiben eingegangen, in denen zum Luftreinhalteplan Stellung bezogen wurde mit z. T. mehrfach genannten Forderungen und Anregungen.

Diese Stellungnahmen betreffen im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- Größe und Wirksamkeit der Umweltzone, Messstation und Gutachten
- Ausnahmegenehmigungen und Kontrollen in der Umweltzone
- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Umgehungsstraßen/Straßensperrungen/Durchfahrtsverbote
- Verkehrsverflüssigung
- Verringerung des motorisierten Verkehrs durch ÖPNV und Fahrrad
- Genehmigungsverfahren von Anlagen
- Forderungen nach Maßnahmen bei anderen Emissionsquellen (z.B. Baumaschinen und Feuerungsanlagen).

Im vorliegenden Dokument werden die Stellungnahmen dargestellt und im Hinblick auf die Luftreinhaltung bewertet. Nur ein Teil der Stellungnahmen bezieht sich allerdings direkt auf die Inhalte der dritten Fortschreibung des Reutlinger Luftreinhalteplans - sie gehen vielmehr über die jetzt vorgesehenen Maßnahmen hinaus und berühren Aspekte der Verkehrspolitik, die Grundsätze der innerstädtischen verkehrlichen Planung oder die Frage, für welche Vorhaben seitens der Politik Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden und für welche es bisher keine Mittel gibt. Diese Stellungnahmen gehen damit über die eigentlich zu dokumentierende Öffentlichkeitsbeteiligung zu den in der jetzigen Fortschreibung enthaltenen Maßnahmen hinaus. Die eingegangenen Stellungnahmen werden in diesem Dokument jedoch weitestgehend dokumentiert und – soweit möglich – auch bewertet. Das Regierungspräsidium Tübingen stellt damit dar, welche Stellungnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung eingegangen sind, auch wenn es selbst als reines Exekutivorgan keine politischen Schwerpunktsetzungen trifft oder darüber entscheiden kann, ob z. B. eine der von den Bürgerinnen und Bürgern gewünschte Maßnahme finanzierbar ist oder nicht. Letzteres ist ausschließlich den politischen Gremien von Bund, Ländern und Kommunen möglich.

Gemäß § 47 Abs. 4 des BImSchG sind Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Danach sowie nach der Rechtsprechung müssen Maßnahmen in Luftreinhalteplänen die nachfolgenden Kriterien unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit erfüllen, um rechtlich verpflichtend umsetzbar zu sein:

- Es bedarf einer gesetzlichen Grundlage, die den jeweiligen Eingriff ermöglicht (Rechtsgrundlage).
- Die jeweilige Maßnahme muss zur Verbesserung der Luftqualität an den belasteten Orten beitragen (Wirksamkeit).
- Die Maßnahme muss umsetzbar sein. Das bedeutet z. B. bei Eingriffen in den Verkehr, dass die Situation nach Umsetzung der Maßnahme auch verkehrlich zu bewältigen sein muss (verkehrliche Machbarkeit).

Ist eine der genannten Anforderungen nicht erfüllt, kann die Maßnahme im Rahmen der Luftreinhalteplanung nicht rechtsverbindlich vorgegeben werden.

Der Entwurf des Luftreinhalteplans wurde mit den Behörden, deren Aufgabenbereich durch die im Plan vorgesehenen Maßnahmen berührt ist, abgestimmt. Das Einvernehmen der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden (die Stadt Reutlingen, die Gemeinde Eningen unter Achalm sowie das Landratsamt Reutlingen) wurden zu den Maßnahmen im Straßenverkehr eingeholt. Mit Schreiben der Stadt Reutlingen vom 01. Juli 2014, der Gemeinde Eningen unter Achalm vom 15. April 2014 und des Landratsamtes Reutlingen vom 04. Juni 2014 liegt das Einvernehmen zu allen verkehrlichen Maßnahmen, ausgenommen der Maßnahme M4 (LKW-Verbot) vor.

3. Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen

Im Folgenden sind die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen, die einen Bezug zu den Maßnahmen der 3. Fortschreibung haben, mit der Erläuterung der Gründe und Erwägungen, auf deren Basis die Entscheidungen zugunsten oder gegen die Aufnahme in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans getroffen wurde, dargestellt.

3.1. Stellungnahmen bezüglich der Größe und Wirksamkeit von Umweltzonen

3.1.1. Zweifel an der Wirksamkeit einer großen Umweltzone im Allgemeinen und für Reutlingen

In verschiedenen Stellungnahmen wurde die Wirksamkeit der Umweltzone bezweifelt. Die meisten Fahrzeuge hätten bereits eine grüne Plakette und der Erneuerungsprozess der Autos und somit geringerem Schadstoffausstoß würde auch ohne die Umweltzone voranschreiten. Außerdem wird das Einbeziehen der Bundesstraßen in die Umweltzone kritisiert. Zudem bestehen Zweifel, ob durch die Maßnahmen die Schadstoffwerte reduziert werden und ob die Erweiterung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet verhältnismäßig ist.

Eine Maßnahme kann erst dann in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, wenn deren Wirksamkeit belegt ist. Die Wirksamkeit der Erweiterung der Umweltzone wurde in einem Gutachten nachgewiesen¹. Bei einer Umweltzone auf dem gesamten Stadtgebiet mit Teilorten und einbezogenen Bundesstraßen kann an den einzelnen Straßenabschnitten eine Minderung der Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionswerte zwischen 2 und 11 % erreicht werden. In der Lederstraße, die bisher noch nicht Teil der Umweltzone war, ist laut Gutachten eine Minderung von bis zu 4 % möglich. Im Gutachten wurden allerdings weitere Problempunkte - zusätzlich zu der Messstation in der Lederstraße - ausgewiesen, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind (z.B. in Eningen unter Achalm und Ohmenhausen) und an denen auch Minderungen durch die Vergrößerung der Umweltzone erreicht werden.

Zunächst wirkt die Maßnahme „Umweltzone“ an der jeweiligen Straße selbst. Doch durch die Einbeziehung eines großen Raumes (= Stadtgebiet Reutlingen mit Bundesstraßen)

¹ <http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1327649/index.html>

besteht die Möglichkeit, auch die Hintergrundbelastung – d. h. die Vorbelastung der Luft im städtischen Bereich abseits der vielbefahrenen Straßen - zu senken.

Die Maßnahme ist also geeignet, die Luftschadstoffe zu reduzieren.

Richtig ist, dass auch ohne Umweltzone ein Erneuerungsprozess der Fahrzeuge auf den Straßen stattfindet. Dieser Prozess kann durch eine Einführung oder Erweiterung der Umweltzone aber deutlich beschleunigt werden. Außerdem ist die zuständige Behörde laut Gesetz (§ 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG) verpflichtet, die Überschreitung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Diese gesetzliche Vorgabe wird mit der Erweiterung der Umweltzone und das damit verbundene Fahrverbot für Fahrzeuge ohne grüne Plakette eingehalten.

Bei der Erweiterung der Umweltzone unter Einbeziehung der Bundesstraßen geht man davon aus, dass sich auf mittel- bis langfristige Sicht keine Verdrängungseffekte im Verkehr von Fahrzeugen ohne grüne Plakette einstellen. Sobald die Maßnahme umgesetzt ist, kann es kurzfristig dazu führen, dass Fahrzeuge ohne grüne Plakette Umwege in Kauf nehmen müssen. Die Erfahrungen der Luftreinhaltebehörden in Deutschland und der Kommunen, in denen es zur Überschreitung der Grenzwerte kommt, belegen, dass die Fahrzeuge auf lange Sicht nachgerüstet werden oder durch den Eigentümer ein Neufahrzeug angeschafft wird. Somit ist durch die Erweiterung der Umweltzone unter Einbeziehung der Bundesstraßen auf Dauer keine Erhöhung der Schadstoffbelastung durch das Fahren von Umwegen zu befürchten.

Auch in anderen Städten werden flächendeckende Umweltzonen ausgewiesen. Im Großraum Stuttgart besteht mittlerweile eine Regionale Umweltzone, die nicht nur Stuttgart mit allen Stadtbezirken sondern auch Ludwigsburg mit Umgebung und Leonberg/Hemmingen mit Umgebung umfasst.

Eine Feststellung der Wirksamkeit von Maßnahmen anhand der Messwerte an den Messstellen ist nicht kurzfristig, sondern nur durch Beobachtung längerfristiger Trends möglich. Dies begründet sich in der Tatsache, dass die jährlichen meteorologischen Schwankungen der Messwerte in der Größenordnung der Wirkungen der Maßnahmen und noch darüber liegen. Weiterhin ist die Wirkung aufgrund der langfristigen Konzeption durch eine Reihe anderer Effekte überlagert, die sich nicht den Maßnahmen zuordnen lassen

(z.B. Abwrackprämie, Entwicklung des Verkehrsaufkommens). Aus diesem Grund erfolgt der Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahme mittels anerkannter Prognoserechnungen.

Wie dargestellt, wird die Luftschadstoffbelastung in hohem Maße von der Meteorologie beeinflusst. Aufgrund winterlicher Inversionswetterlagen sammeln sich zum Beispiel die Luftschadstoffe unterhalb der Inversionsschicht an und können nicht mehr abtransportiert werden. Somit steigt die Schadstoffkonzentration.

Der Nachweis, dass verkehrliche Maßnahmen zu einer Verbesserung der Luftqualität führen, kann deshalb nicht allein anhand der gemessenen Feinstaub(PM10)-konzentrationen geführt werden. Parallel müssen die Ergebnisse der straßennahen Rußmessungen ausgewertet werden. Ruß ist eine Komponente des Feinstaubs und stammt eindeutig aus dem Straßenverkehr. In der nachfolgenden Abbildung lässt sich ein kontinuierliches Abfallen der Rußkonzentrationen erkennen (vor allem auch seit dem Inkrafttreten der Umweltzonen). Im Vergleich zu der Feinstaubbelastung fallen die Rußkonzentrationen aber auch in Jahren, in denen die Feinstaubbelastung wieder zunimmt. Diese Zusammenhänge zeigen, dass die verkehrlichen Maßnahmen wirken.

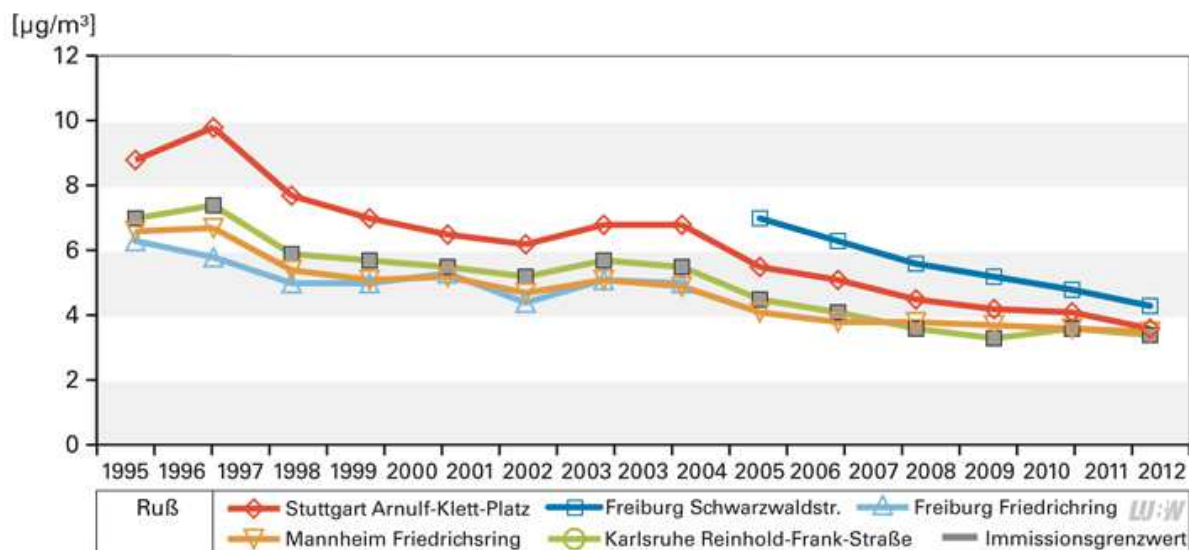


Abbildung 1: Ruß-Immissionsentwicklung 1999-2012 an den Straßenstationen in Baden-Württemberg (Ruß aus PM10, Jahresmittelwerte)

Quelle: LUBW <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/21968/>

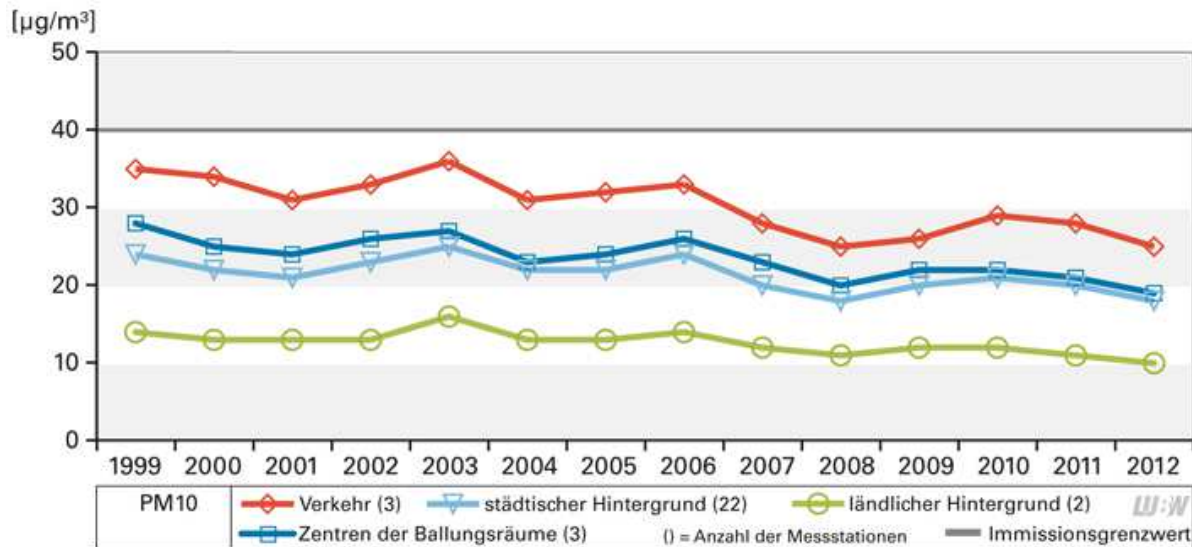


Abbildung 2: PM10-Immissionsentwicklung 1999-2012 in Baden-Württemberg (Jahresmittelwerte), in Klammern: Anzahl der ausgewerteten Messstationen

Quelle: LUBW <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/21966/>

Eine statistische Untersuchung² zeigt außerdem, dass die lokale PM10-Konzentration an Verkehrsstationen in Umweltzonen um durchschnittlich etwa 2 µg/m³ stärker zurückgegangen ist als an vergleichbaren Stationen außerhalb von Umweltzonen. Die gering erscheinende Reduktion kann trotzdem positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung haben, da Rußpartikel aus Verbrennungsprozessen eine stärkere gesundheitsschädlichere Wirkung haben und diese Partikel aus Verbrennungsprozessen 25 bis 50 % der Gesamtbelastung ausmachen. Die Anzahl an PM10 Grenzwertüberschreitungstage ging gegenüber vergleichbaren Stationen außerhalb der Umweltzone um im Mittel neun Tage zurück.

Die Wirksamkeit der Umweltzone ist weiter durch die Rechtsprechung zahlreicher Gerichte bestätigt. Das Verwaltungsgericht Wiesbaden beispielsweise hat mit Urteil vom 10. Oktober 2011 entschieden, dass die Umweltzone als effektivste und verhältnismäßige Maßnahme zur Schadstoffminderung in den Luftreinhalteplan für Wiesbaden aufgenommen werden muss. Auch das Verwaltungsgericht München hat mit Urteil vom 09. Oktober 2012 die Stadt München verpflichtet, weitere Maßnahmen wie die Erweiterung der Umweltzone zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu treffen. Auch anhand des im Dezember 2013 geschlossenen Vergleichs im Klageverfahren vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart (VG Stuttgart) bezüglich der Stuttgarter Schadstoffwerte ist

² Vgl. Straßenverkehrstechnik 58. Jahrgang April 2014, Seite 219, Fachbeitrag von Manfred Boltze, Wei Jiang, Stefan Groer und Dirk Scheuven

erkennbar, dass jede wirksame und umsetzbare Maßnahme umzusetzen ist, um eine kontinuierliche Verbesserung der Werte zu erreichen.

Unstrittig ist, dass die Fahrverbote für Fahrzeuge ohne grüne Plakette in der erweiterten Umweltzone derzeit nicht ausreichen, die EU Grenzwerte für PM₁₀ und NO₂ an den beiden Messstellen einzuhalten. Der Gesetzgeber sieht jedoch bezüglich der Wirksamkeit der Einzelmaßnahmen keine Untergrenze vor. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gemäß § 47 Abs. 4 BImSchG gebietet zwar die Ergreifung alternativer Maßnahmen, falls diese bei geringeren verkehrlichen Eingriffen die gleiche Reduzierung der Schadstoffe erzielen. Solche Maßnahmen stehen derzeit aber nicht zur Verfügung.

Gemäß § 47 Abs. 1 BImSchG und § 27 Abs. 2 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) muss ein Luftreinhalteplan geeignete Maßnahmen enthalten, um den Zeitraum einer Nichteinhaltung von Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten. Daher sind mangels alternativer umsetzungsfähiger und verhältnismäßiger Maßnahmen, Fahrverbote für Fahrzeuge ohne grüne Plakette in der erweiterten Reutlinger Umweltzone unverzichtbar, um der Grenzwerteinhaltung näher zu kommen.

3.1.2. Falscher Standort der Messstelle (Lederstraße)

In den Stellungnahmen wird Kritik am Standort der Messstation geäußert. Vorgeschlagen wird eine Änderung des Standortes oder ein wechselnder Standort.

Die Luftreinhaltestrategie in Baden-Württemberg gründet auf folgenden drei Säulen:

Luftmessnetz

Das Luftmessnetz erfasst sowohl die aktuellen Konzentrationen der relevanten Luftschadstoffe als auch die langjährige Luftbelastung an repräsentativen Standorten in Baden-Württemberg.

Spotmessnetz

Beim Spotmessnetz werden an straßennahen Belastungsschwerpunkten die Konzentrationsspitzen der verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀ gemessen.

Depositionsmessnetz

Das landesweite Depositionsmessnetz ermittelt sowohl die Depositionen von Schwermetallen als auch die Säure- und Stickstoffeinträge. Auch diese Messungen sind auf eine

langfristige Beobachtung angelegt (Internetseite der LUBW <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/20245/>).

Spotmessungen werden in Baden-Württemberg seit dem Jahr 2004 durchgeführt. Aufgabe der Spotmessungen ist die Erfassung der Immissionsbelastung an innerörtlichen Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen sowie schlechten Ausbreitungsbedingungen. An diesen Spotmessstellen sind im Gegensatz zum Luftmessnetz nur zeitlich befristete Messungen vorgesehen.

Grundlage der Spotmessungen in Baden-Württemberg waren umfangreiche Voruntersuchungen in den Jahren 2003 und 2006. Im Vorfeld der Voruntersuchungen wurden alle Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg angeschrieben und gebeten, mögliche straßennahe Belastungsschwerpunkte in ihrem Gemeindegebiet sowie die dortige aktuellen Verkehrsverhältnisse zu nennen.

Im Rahmen der Immissionsmessungen im Raum Reutlingen/Tübingen im Jahr 2003 wurde der Standort in der Lederstraße in Abstimmung mit der Stadt Reutlingen festgelegt. Dieser Standort der Messstation befand sich direkt vor dem Feuerwehrhaus in der Lederstraße. Dieser Standort wurde anschließend ab dem Jahr 2004 in das Spotmessprogramm Baden-Württemberg übernommen, wobei an straßennahen Belastungsschwerpunkten die Konzentrationsspitzen der verkehrsrelevanten Schadstoffe NO₂ und Feinstaub PM₁₀ gemessen werden.

Auf Grund des Verkaufs des Feuerwehrhauses an einen privaten Investor musste die Messstation 2007 an eine ungefähr 100 Meter südöstlich vom damaligen Standort entfernt gelegene Stelle in der Lederstraße verlegt werden. Der neue Standort der Verkehrsmessstation Reutlingen Lederstraße-Ost wurde abermals in Abstimmung mit der Stadt Reutlingen und entsprechend den Anforderungen der Anlage 3 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) festgelegt. Gemäß der 39. BImSchV ist die Stelle, an der Messungen der Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden sollen, so zu wählen, dass die höchsten Belastungswerte für die Bevölkerung erfasst werden können.

Der Standort der Messstation entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Eine regelmäßige Versetzung der Messstation ist nicht zu befürworten, da vergleichende Auswertungen z. B. der Einfluss der Witterung auf die Messgrößen, nur anhand von ausreichendem und

langjährigem Zahlenmaterial möglich sind. Der Mindestmesszeitraum für Feinstaub und Stickstoffdioxid ist ein Jahr, beginnend im Januar, endend im Dezember.

3.1.3. Gutachten weisen methodische Schwächen auf, da Verkehrsströme bzw. Verkehrslenkungsmaßnahmen wie Navigationssysteme nicht betrachtet wurden

In einer Stellungnahme wird bezweifelt, dass in den Gutachten die richtigen Annahmen in Bezug auf Verkehrsströme getroffen wurden, da moderne Hilfsmittel wie Navigationssysteme und die daraus möglicherweise resultierenden Änderungen der Verkehrsströme dort nicht berücksichtigt wurden.

In einem Wirkungsgutachten wird der Einfluss der zu prüfenden Maßnahmen auf die Immissionssituation ermittelt. Dabei werden verschiedene Annahmen für das Szenario vor bzw. nach Einführung der zu prüfenden Maßnahme getroffen, die durch Erfahrungswerte bzw. allgemein anerkannte Grundlagen wie z. B. dem Handbuch für Emissionen des Straßenverkehrs (HBEFA 3.1 bzw. Folgeversionen) gestützt sind.

Eine wichtige Einflussgröße ist neben anderen:

- die Verkehrsstärken auf den jeweilig betrachteten Straßenabschnitten.

Die durchschnittlichen Verkehrsstärken auf den jeweiligen Straßenabschnitten in Reutlingen wurden durch Verkehrszählungen und Verkehrsgutachten in den letzten Jahren ermittelt.

In der dem Luftreinhalteplan vorliegenden Gutachten wurde angenommen, dass die Erweiterung der Umweltzone zu keiner einschneidenden Veränderungen der Verkehrsstärken führt, d. h. auf den jeweiligen Straßen ist die Zahl der Fahrzeuge vor und nach Einführung der Umweltzone unverändert, es kommt zu keiner Verlagerung des Verkehrs.

Dies belegen auch die Erfahrungen der Luftreinhaltebehörden. Die Verkehre stellen sich auf mittelfristige Sicht wieder so ein wie vor der Ausweisung der Umweltzone und es ergeben sich somit keine signifikanten Verdrängungseffekte. Lediglich kurzfristig kann es

zu Verkehrsverlagerungen führen, sobald die Maßnahme eingeführt wird oder die Verstöße beim Bürger erstmals spürbar werden.

Im Wirkungsgutachten (Ingenieurbüro Lohmeyer) heißt es auf Seite 18: „Von den PKW-Fahrten sind im Jahr 2013 durch die Umweltzone Stufe 3 ca. 11% der Fahrten vom Fahrverbot betroffen. Der Wirtschaftsverkehr wird überwiegend mit dieselbetriebenen Kfz durchgeführt; durch das Fahrverbot sind ca. 19% der Lieferwagenfahrten und ca. 24% der LKW-Fahrten betroffen. Für die rechnerische Umsetzung der Maßnahme wird berücksichtigt, dass im Wirtschaftsverkehr nur notwendige Fahrten durchgeführt werden und deshalb eine vollständige Verlagerung der Fahrten ohne Ausnahmegenehmigungen auf Fahrzeuge erfolgt, die nicht vom Fahrverbot betroffen sind. Damit ist eine Änderung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte des Wirtschaftsverkehrs verbunden. Diese Annahme wurde auch auf den PKW-Verkehr übertragen und ebenfalls rechnerisch eine Änderung der Fahrzeugflotte durchgeführt.“ Weiter ist den zugrunde gelegten verkehrlichen Ausarbeitungen zum Verkehrsentwicklungsplan Reutlingen zu entnehmen, dass der überwiegende Anteil der Kfz-Fahrten in Reutlingen dem Quell- und Zielverkehr und nicht dem Durchgangsverkehr zuzuschreiben ist, so dass daraus keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsbelegungen auf Strecken innerhalb und außerhalb der Umweltzonen abzuleiten sind.

Verkehrsströme und damit die Verkehrsstärken werden unter anderem von Faktoren wie dem zu erwartenden Verkehrsfluss, der Art der Streckenführung und der Streckenlänge maßgeblich beeinflusst. Zeitabhängig bedingte Einflussfaktoren können ebenfalls zur Änderung des Verkehrsstroms beitragen. Durch den Gebrauch von Navigationssystemen können diese Einflussfaktoren sich unterschiedlich auswirken. Navigationssysteme unterstützen den Fahrer während der Fahrt und tragen maßgeblich zur Wahl der Route bei. Meist wird die schnellste Route gewählt, was meist mit der kürzesten Strecke bzw. der Wahl von Straßen mit den geringsten Geschwindigkeitsbeschränkungen gleichzusetzen ist. Neuere Navigationssysteme berücksichtigen zudem bei der Routenwahl noch die vorherrschenden aktuellen Straßenverkehrsverhältnisse (Stauinformation per Verkehrsfunk). Somit können Verkehrsströme und – stärke durch Navigationssysteme verändert werden.

In einer Umweltzone können alle Fahrzeuge weiterhin die gewohnten Straßen nutzen, sofern Fahrzeuge ohne grüne Plakette nachgerüstet oder ein Fahrzeug mit grüner

Umweltplakette beschafft oder eine Ausnahmegenehmigung für das Fahrzeug erteilt wurde. Sind die Voraussetzungen für freie Fahrt gegeben, ist die Wahl der Route beliebig möglich und es ist zu erwarten, dass sich die vorherrschenden durchschnittlichen Verkehrsströme / -stärken nach Einführung einer Umweltzone einstellen.

Somit ist der Ansatz, für das Wirkungsgutachten durchschnittliche Verkehrsstärken zu verwenden, die nach Einführung der Umweltzone unverändert sind, richtig gewählt.

3.1.4. Umweltzonen und Luftschadstoffe im Ausland

In den Stellungnahmen wird die Frage nach anderen Städten im Ausland und deren Umgang mit der Luftproblematik bzw. Umweltzonen gestellt.

Die Verpflichtung einen Luftreinhalteplan zu erstellen ergibt sich aus § 47 BImSchG. Die geltenden Grenzwerte sind in der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) festgelegt. Die 39. BImSchV sowie die §§ 44 bis 47 BImSchG resultieren aus der Umsetzung der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG in nationales Recht. Die in dieser Europäischen Richtlinie festgesetzten Rechtspflichten gelten für alle EU Mitgliedsstaaten gleichermaßen. Somit müssen auch die anderen EU Mitgliedsstaaten die Grenzwerte einhalten und richten deshalb unter anderem auch Umweltzonen ein.

In zahlreichen Städten in den EU-Mitgliedsstaaten sind *Low Emission Zones*, d.h. Gebiete mit Beschränkungen für umweltbelastende Kraftfahrzeuge (dt.: Umweltzonen), ausgewiesen. Auf der Internet-Seite <http://urbanaccessregulations.eu/> sind ca. 210 Kommunen in insgesamt 14 europäischen Staaten (13 EU-Staaten und Norwegen) mit *Low Emission Zones* erfasst. Hinzu kommen alle Kommunen in der norditalienischen Region Lombardei (ca. 10 Mio. EW).

In Deutschland existieren aktuell (Stand Juli 2014) ca. 50 Umweltzonen in 11 Bundesländern (siehe unter <http://gis.uba.de/Website/umweltzonen/> und <http://gis.uba.de/website/umweltzonen/umweltzonen.php>).

3.1.5. Hinweis auf Umweltzone an geeigneter Stelle anbringen, Umleitungsverkehr/Alternativrouten ermöglichen

In den Stellungnahmen werden ein Aufstellen von Umweltzonen-Hinweisschildern an geeigneten Stellen sowie das Ermöglichen und Ausweisen einer Umleitungs- bzw. Ausweichroute gefordert.

Durch die Vergrößerung der Umweltzone und der Aufnahme der Bundesstraßen in die Umweltzone sind sowohl Reutlinger Fahrzeuge als auch Fahrzeuge aus dem weiteren Umland von der Maßnahme betroffen (z.B. Fahrten von Pfullingen nach Stuttgart).

Die Erfahrungen der Luftreinhaltebehörden in den bisher 26 eingerichteten Umweltzonen in Baden-Württemberg belegen, dass sich die Verkehre auf mittelfristige Sicht wieder so einstellen wie vor der Ausweisung der Umweltzone und sich somit keine signifikanten Verdrängungseffekte ergeben. Lediglich kurzfristig kann es zu Verkehrsverlagerungen führen, sobald die Maßnahmen nämlich tatsächlich greifen und durch Verstöße beim Verkehrsteilnehmer/innen spürbar werden. Es ist also davon auszugehen, dass sich die Fahrzeugführer/innen durch Nachrüstung/Neukauf auf die Fahrverbote einstellen. Aufgrund dieser Annahme bedarf es bei der Ausweisung von Umweltzonen keiner Umfahrroute. Durch die Ausweisung einer Umweltzone können schließlich alle Fahrzeuge weiterhin das Gebiet passieren, wenn Fahrzeuge ohne grüne Plakette nachgerüstet, ein Fahrzeug mit grüner Umweltplakette beschafft oder eine Ausnahmegenehmigung für das Fahrzeug erteilt wurde. An geeigneten Stellen können durch die jeweils zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden zudem rechtzeitig vor Einfahrt in das Umweltzonengebiet Hinweisschilder angebracht werden, damit sich auch der überörtliche Verkehr auf die Umweltzone einstellen kann. Wo die Hinweisschilder angebracht werden, steht den zuständigen Behörden frei. Sinnvoll wären jedoch Stellen, an der die Fahrtroute z. B. durch ein Verlassen der Bundesstraße, noch geändert werden kann, ohne in die Umweltzone einfahren zu müssen. Damit würde auch der Durchgangsverkehr rechtzeitig auf die Reutlinger Umweltzone hingewiesen werden und könnte auf andere Straßen ausweichen oder umdrehen.

Die Plakettenpflicht dient nicht allein der Abwehr konkreter Gefahren für die Bevölkerung, sondern soll auch einen Anreiz bieten, Fahrzeuge umzurüsten oder Fahrzeuge mit aktueller Schadstoffreinigung zu beschaffen. Für Härtefälle existiert eine

Ausnahmekonzeption der Landesregierung, die es erlaubt, in begründeten Fällen eine Ausnahme von den Fahrverboten in der Umweltzone zu erteilen (vgl. Kapitel 3.2.1). Vor dem Hintergrund der weiter hohen Schadstoffkonzentration an den innerstädtischen Straßen erscheint es somit als erforderlich und verhältnismäßig, die Fahrzeuge, die keine grüne Plakette haben, von der Einfahrt in die neue Reutlinger Umweltzone auszuschließen.

3.1.6. eingeschränkte Erreichbarkeit von Betrieben in der erweiterten Umweltzone bzw. Kauf von Neufahrzeugen erforderlich

In den Stellungnahmen wird festgestellt, dass durch die Erweiterung der Umweltzone Betriebe, z. B. Handwerksbetriebe nicht mehr uneingeschränkt erreichbar sind bzw. heute noch fahrtüchtige Nutzfahrzeuge ohne grüne Plakette verkauft und ersetzt werden müssen. Dies führt zu einer hohen finanziellen Belastung der betroffenen Betriebe.

Eine Umweltzone ist eine Beschränkung des Verkehrs für Fahrzeuge bestimmter EURO-Klassen auf ausgewählten Straßen. Das heißt, Fahrzeuge, die nicht den Anforderungen an den Ausstoß von Luftschadstoffen genügen und z. B. keine grüne Plakette haben, dürfen nicht in eine „grüne Umweltzone“ einfahren.

Als Konsequenz der Plakettenpflicht sind die von der Erweiterung der Umweltzone betroffenen Betriebe in der Pflicht, Fahrzeuge umzurüsten oder Fahrzeuge mit aktueller Schadstoffreinigung zu beschaffen. Sollten Betriebe dieser Pflicht nicht nachkommen können, weil

- die Fahrzeuge technisch nicht nachgerüstet werden können
- dem Halter / Halterin des Fahrzeugs für den Fahrzweck keine auf ihn / sie zugelassene Fahrzeuge zur Verfügung stehen
- eine Ersatzbeschaffung wirtschaftlich nicht zumutbar ist

kann unter weiteren Voraussetzungen (vgl. Kapitel 3.2.1) bei der zuständigen Stelle z. B. dem Landratsamt Reutlingen eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

Vor dem Hintergrund der weiterhin hohen Schadstoffkonzentration an den innerstädtischen Straßen erscheint es erforderlich und verhältnismäßig, die Umweltzone zu erweitern und

Fahrzeuge, die keine grüne Plakette haben, von der Einfahrt in die neue Reutlinger Umweltzone auszuschließen. Dies gilt auch für Fahrzeuge, die Betriebe beliefern oder im betrieblichen Interesse unterwegs sind. Umso mehr gilt dies jedoch für betriebliche Lkw-Transporte, weil Lkw-Emissionen die Emissionen von Pkws deutlich übersteigen und daher zu den relevanten Quellen im Straßenverkehr zählen. Das Recht auf gesundheitliche Unversehrtheit und das Recht auf Mobilität sowie wirtschaftliche Interessen sind gegeneinander abzuwägen. Die aktuelle Entwicklung in der Rechtsprechung zeigt, dass mögliche finanzielle Belastungen der Bevölkerung und der Wirtschaft gegenüber dem überragenden Schutzgut der Gesundheit zurücktreten müssen (vgl. VG Wiesbaden, Urteil vom 10.10.2011 – 4 K 757/11; VG Wiesbaden, Urteil vom 16.08.2012 – 4 K 165/12.WI; BVerwG, Urteil vom 05.09.2013 – 7 C 21/12).

Da es sich bei den europäischen Grenzwerten für die Luftqualität mittlerweile um verbindliche Vorgaben zum Schutz der Betroffenen vor Gesundheitsgefahren handelt, sind wirksame Maßnahmen, insbesondere Umweltzonen, erforderlich.

3.1.7. Einbeziehung der Bundesstraßen in die Umweltzone sei kritisch

In den Stellungnahmen wird darauf verwiesen, dass die Einbeziehung der Bundesstraßen in die Umweltzone negative Auswirkungen auf den Verkehr in den umliegenden Gemeinden hat und deshalb diese Maßnahme nicht umgesetzt werden soll.

In der vor dieser Fortschreibung bestehenden Umweltzone waren nur kurze Abschnitte der B312 / B313 in der Karl- / Eberhardstraße miteinbezogen. Nach Inkrafttreten der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen werden alle Abschnitte der B28, B464 und B312/B313 (Lederstraße) des Stadtgebiets Reutlingen in die Umweltzone liegen.

Vor dem Hintergrund, dass sich in der Lederstraße die Reutlinger Messstation befindet, wo zugleich die höchsten Schadstoffwerte in Reutlingen gemessen werden und im bundesweiten Ranking auf den obersten Plätzen rangiert, ist es unverzichtbar diesen Hot Spot in die Umweltzone einzubeziehen.

Die Widmung der Straße als Bundesstraße steht der Beschränkung auf Fahrzeuge mit grüner Plakette nicht entgegen. Die Beschränkung wird durch das Ausweisen einer Umweltzone angezeigt. Andere Beschränkungen wie z. B. ein Lkw Fahrverbot ist damit nicht eingeschlossen.

Da von einer erheblich, über dem Durchschnitt liegenden Gefahrenlage durch Überschreitung der Luftgrenzwerte der 39. BImSchV auszugehen ist und nachgewiesen ist, dass die Einbeziehung der Bundesstraßen in die Umweltzone die Schadstoffbelastung senkt, steht die Anordnung im Ermessen.

Bundesstraßen dienen dem Durchgangs-, Fernverkehr, sind also unverzichtbar als überregionale Verbindungstraßen. Die Nutzung ist üblicherweise hoch, verglichen mit Straßen in Wohngebieten. Eine starke Nutzung, eine hohe Verkehrsstärke ist aber auch mit einem entsprechend hohen Schadstoffausstoß gleichzusetzen.

Die Einbeziehung der Bundesstraßen in die Umweltzone stellt eine teilweise Beschränkung des Verkehrs dar. Nur Fahrzeuge, Pkw und Lkw, mit grüner Plakette dürfen in Umweltzonen einfahren. Ein Fahrzeug ohne grüne Plakette muss umgerüstet oder ein neues oder gebrauchtes Fahrzeug mit geeigneter Euro-Norm beschafft oder eine weiträumige Umgehungsstrecke gewählt werden.

Vor dem Hintergrund der weiterhin hohen Schadstoffkonzentration an den innerstädtischen Straßen erscheint es erforderlich und verhältnismäßig, die Fahrzeuge, die keine grüne Plakette haben, von der Einfahrt in die neue Reutlinger Umweltzone auszuschließen. Dies gilt besonders für die innerstädtischen Magistralen des Straßenverkehrs auf den Bundesstraßen, für die ebenfalls Grenzwertüberschreitungen berechnet sind. Das Recht auf gesundheitliche Unversehrtheit und das Recht auf Mobilität sowie wirtschaftliche Interessen sind gegeneinander abzuwägen. Die Entwicklung der Rechtsprechung zeigt, dass mögliche finanzielle Belastungen der Bevölkerung und der Wirtschaft gegenüber dem überragenden Schutzgut der Gesundheit zurücktreten müssen (vgl. VG Wiesbaden, a. a. O.; BVerwG, a. a. O.). Da es sich bei den europäischen Grenzwerten für die Luftqualität mittlerweile um verbindliche Vorgaben zum Schutz der Betroffenen vor Gesundheitsgefahren handelt, sind wirksame Maßnahmen, wie die Umweltzone, erforderlich.

3.1.8. Verifizierung durch Messungen (Weihenstraße Eningen)

Die Gemeinde Eningen unter Achalm hat den Wunsch geäußert, dass die prognostizierten Schadstoffwerte durch Messungen bis zur 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen verifiziert werden sollen.

Sowohl für Feinstaub (PM₁₀) als auch für Stickstoffdioxid (NO₂) gibt es einen Langzeitgrenzwert und einen Kurzzeitgrenzwert. Langzeitgrenzwerte sowohl für PM₁₀ als auch für NO₂ müssen über den Zeitraum eines Kalenderjahres ermittelt werden. Das Messergebnis könnte daher erst nach Ablauf eines Jahres mit den prognostizierten Werten verglichen werden.

Kurzzeitwerte müssen auch über ein Jahr ermittelt werden. Allerdings könnte die Messung in dem Moment abgebrochen werden, in dem der zulässige Grenzwert überschritten wird. Bei NO₂ ist der Grenzwert bei mehr als 18 Ereignissen (Überschreitung eines Stundenwertes von 200 µg/m³) überschritten. Bei PM₁₀ ist der Grenzwert überschritten, sobald an mehr als 35 Tagen der Tagesmittelwert höher liegt als 50 µg/m³.

Da Wind, Wetter, Jahreszeit einen beträchtlichen Einfluss auf die Luftqualität haben, sollten die Messungen zu Beginn eines Kalenderjahres starten. Das Messgerät muss an einer geeigneten Stelle aufgestellt werden, welche den Anforderungen der 39. BImSchV entspricht.

Zur Ermittlung der Luftqualität in Baden-Württemberg betreibt die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) verschiedene Stationen an verschiedenen Orten mit unterschiedlichen Messzielen (Internetseite der LUBW: <http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/aktuell/index.htm>)

All diese Messungen sind auf eine langfristige Beobachtung angelegt. Verifizierende Messungen sind im Standardmessprogramm der LUBW nicht vorgesehen. Auch das Regierungspräsidium Tübingen hat keine finanziellen Mittel, um Messungen durchführen zu lassen. Wenn die Gemeinde eine Bestätigung der errechneten Werte durch Messwerte wünscht, steht es der Gemeinde frei, auf eigene Kosten Messungen zu beauftragen. Dabei ist zu beachten, dass die Kriterien der 39. BImSchV zu Dauer, Ort und Qualität der Messung eingehalten sind, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. Allerdings könnten die Kosten gemindert werden, wenn nur die Parameter überprüft werden, von denen laut Gutachten eine Überschreitung zu erwarten ist.

3.1.9. Umweltzone erst einführen, wenn Scheibengipfeltunnel fertig ist; Fertigstellung des Tunnels beschleunigen

In den Stellungnahmen werden zum einen die Erweiterung der Umweltzone erst nach Fertigstellung des Scheibengipfeltunnels und zum anderen dessen zügigere Fertigstellung gefordert. Ohne den Scheibengipfeltunnel stünden außerdem keine Alternativrouten zur Verfügung.

Auf die Fertigstellung des Scheibengipfeltunnels (voraussichtlich 2017) kann aus rechtlicher Sicht nicht gewartet werden, bis die Umweltzone erweitert wird. Gemäß § 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG sind die Überschreitungen der bereits einzuhaltenden Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Die Erweiterung der Umweltzone wirkt ab dem Moment, in dem die Verkehrszeichen aufgestellt sind. Die Erweiterung der Umweltzone erst bei Eröffnung des Scheibengipfeltunnels in Kraft zu setzen, würde bedeuten, den gesetzlichen Regelungen nicht so rasch wie möglich nachzukommen. Wenn also eine geeignete, umsetzbare sowie verhältnismäßige Maßnahme vorliegt, muss diese zügig ergriffen werden. Die Grenzwertüberschreitungen über mehrere Jahre zu dulden, obwohl andere wirksame (d.h. schadstoffreduzierende) Maßnahmen vorliegen, ist rechtlich nicht zulässig.

Die Erweiterung der Umweltzone ist geeignet, die Schadstoffbelastung zu reduzieren und damit eine wirksame Maßnahme. Sie ist zeitnah umzusetzen, um eine kontinuierliche Verbesserung der Schadstoffwerte möglichst frühzeitig zu erreichen.

Wie bereits in Kapitel 3.1.1 erläutert, ist für die Erweiterung der Umweltzone keine Ausweisung einer Alternativroute notwendig. Mit der Umweltzone wird eine Erneuerung oder Nachrüstung schadstoffreicher Fahrzeuge angeregt. Auch die Erfahrungen bei den bisher 26 eingerichteten Umweltzonen in Baden-Württemberg zeigen, dass sich keine relevanten Verdrängungseffekte im Verkehr ergeben. Wer sein Fahrzeug nicht nachrüstet, erneuert oder auf andere Verkehrsmittel umsteigt, kann die Reutlinger Umweltzone nur noch großräumig umfahren.

Auch in anderen Städten werden flächendeckende Umweltzonen ausgewiesen. Im Großraum Stuttgart besteht mittlerweile eine Regionale Umweltzone, die nicht nur Stuttgart mit allen Stadtbezirken sondern auch Ludwigsburg mit Umgebung und Leonberg/Hemmingen mit Umgebung umfasst.

Des Weiteren hat das Wirkungsgutachten zur Erweiterung der Umweltzone³ gezeigt, dass die Schadstoffbelastung nicht nur im Bereich der Messstation in der Lederstraße, sondern auch an anderen Straßen in Reutlingen (z.B. in Ohmenhausen) oberhalb des Grenzwertes liegt. Der Scheibengipfeltunnel wird zwar das Verkehrsaufkommen in der Lederstraße entlasten, nicht aber den Verkehr in Ohmenhausen. Daher sind auch Maßnahmen wie die Erweiterung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet Reutlingen notwendig, um außerhalb der Lederstraße die Schadstoffe zu senken und auf eine Einhaltung der Grenzwerte hinzuwirken.

Eine Beschleunigung der Fertigstellung des Scheibengipfeltunnels kann nicht bewirkt werden. Die Planungen des Tunnels sind beendet und die Arbeiten des Tunnelbaus sind in vollem Gange. Aufgrund des umfangreichen und kostspieligen Bauprojekts geht man derzeit von einer Fertigstellung im Jahre 2017 aus.

3.1.10. Nur die Lederstraße in die Umweltzone einbeziehen

In einer Stellungnahme wird vorgeschlagen, nur die Lederstraße in die Umweltzone einzubeziehen. Damit bliebe der Fahrzeugbestand in der Fläche unberührt, allein der Durchgangsverkehr wäre noch betroffen.

Die in der 3. Fortschreibung beschriebene Erweiterung der Umweltzone Reutlingen umfasst das gesamte Stadtgebiet Reutlingens inklusive aller Teilorte sowie das Gebiet der Gemeinde Eningen u. A., d. h. es werden Straßenzüge und Bereiche in die erweiterte Umweltzone einbezogen, die laut Prognose eine Überschreitung von Grenzwerten erwarten lassen aber auch Straßen, an denen laut Prognose die Luftqualität die gesetzlichen Bestimmungen erfüllt.

Allgemein entfaltet sich die Wirkung einer Umweltzone sowohl in stark belasteten als auch in weniger belasteten Gebieten. In den weniger belasteten Gebieten ist die Wirkung geringer, trägt aber auch zu Verbesserung der Luftqualität bei (Verringerung der Hintergrundbelastung).

Das Gutachten zeigt, dass neben der Lederstraße auch noch an weiteren Straßen in Reutlingen die Grenzwerte überschritten sind (bspw. Ohmenhausen). Um auch dort die

³ <http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1327649/index.html>

Schadstoffwerte zu reduzieren, reicht es nicht aus, lediglich die Lederstraße in die Umweltzone einzubeziehen.

Eine ausschließliche Erweiterung der Umweltzone auf die Lederstraße ist zwar ein geringerer Eingriff in die Mobilität der Verkehrsteilnehmer, jedoch auch weniger wirksam. Um die weiteren Problempunkte in Reutlingen zu erfassen und die dortige Belastung zu senken ist es erforderlich, die Umweltzone auch über die Lederstraße hinaus zu erweitern.

Vor dem Hintergrund der weiterhin hohen Schadstoffkonzentration an den innerstädtischen Straßen bzw. in der Lederstraße erscheint es erforderlich und verhältnismäßig, den Kreis der Betroffenen weiter zu fassen und sich nicht allein auf Maßnahmen die Lederstraße betreffend zu beschränken.

Deshalb wurde die Umweltzone auf das Stadtgebiet von Reutlingen und auf Wunsch der Gemeinde Eningen u. A. auch auf deren Gemeindegebiet ausgedehnt.

3.1.11. Eingeschränkte Erreichbarkeit von sonstigen öffentlichen Einrichtungen, insbesondere des Klinikums

In den Stellungnahmen wird gefordert, dass die Bundesstraßen nicht in die Umweltzone einbezogen werden, damit auch nach der Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans das Klinikum für alle uneingeschränkt erreichbar bleiben.

Um die Erreichbarkeit des Klinikums auch für Fahrzeuge ohne grüne Plakette aufrecht zu erhalten, dürften die B312 (Lederstraße) sowie die Zufahrtsstraßen des Klinikums (Lindachstraße, Georgenstraße und Steinenbergstraße) nicht in die Umweltzone einbezogen werden. In Anbetracht der hohen Schadstoffwerte und Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Reutlinger Messstation in der Lederstraße ist es jedoch unverzichtbar die Lederstraße, als Reutlingens Problempunkt Nr. 1, in die Umweltzone einzubeziehen. Nur durch die Einbeziehung der Bundesstraßen können an der Lederstraße die im Gutachten ausgewiesenen Schadstoffminderungen erreicht werden.

Die Erweiterung der Umweltzone mit Einbeziehung der Bundesstraßen bedeutet aber nicht, dass eine Einrichtung nicht mehr erreicht werden kann. Ein Befahren der Zufahrtsstraßen bleibt weiterhin mit Fahrzeugen mit grüner Plakette möglich. Bei

Fahrzeugen ohne grüne Plakette besteht in vielen Fällen die Möglichkeit der Nachrüstung oder es muss auf den ÖPNV ausgewichen oder eine Ersatzbeschaffung getätigt werden. Darüber hinaus besteht in bestimmten Fällen die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung (vgl. auch Kapitel 3.2.1).

Generell von den Fahrverboten ausgenommen sind beispielsweise Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung „Arzt im Notfalleinsatz“ und Fahrzeuge mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ nachweisen.

Außerdem können im Einzelfall Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, unter anderem bei Fahrten für notwendige regelmäßige Arztbesuche, für Schwerbehinderte, die gehbehindert sind und dies durch das im Schwerbehindertenausweis eingetragene Merkzeichen „G“ nachweisen oder zur Vermeidung von Härtefällen. Weitere Informationen zur Ausnahmeregelung finden sich in Kapitel 3.2.1 und in der Ausnahmekonzeption des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 15. August 2011⁴.

Die Grenzwerte sind Werte zum Schutz der menschlichen Gesundheit. In Anbetracht der weiterhin starken Luftbelastungen in Reutlingen, vor allem in der Lederstraße, ist die für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne zuständige Behörde verpflichtet, weitere Maßnahmen zu treffen, um die Schadstoffbelastung zu reduzieren und damit auch die Zahl der Betroffenen zu senken.

Vor dem Hintergrund der weiter hohen Schadstoffkonzentration an den innerstädtischen Straßen erscheint es erforderlich und verhältnismäßig, die Fahrzeuge, die keine grüne Plakette haben, von der Einfahrt in die neue Reutlinger Umweltzone – einschließlich der Zufahrt zum Klinikum - auszuschließen. Das Recht auf gesundheitliche Unversehrtheit und das Recht auf Mobilität sind gegeneinander abzuwägen. Die aktuelle Entwicklung in der Rechtsprechung zeigt, dass mögliche finanzielle Belastungen der Bevölkerung gegenüber dem überragenden Schutzgut der Gesundheit zurücktreten müssen (vgl. VG Wiesbaden, a. a. O; BVerwG, a. a. O.).

Die Erreichbarkeit des Klinikums ist weiter gewährleistet. Aus den oben genannten Gründen ist es, trotz gewisser Einschränkungen, vertretbar und notwendig, die

⁴ <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/Umweltzone/Umweltzone-Ausnahme-Fahrverbote.pdf>

Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet inklusive den Teilorten und den Zufahrtswegen zum Klinikum zu erweitern.

3.1.12. Nichtaufnahme von Pfullingen in die Umweltzone

In einer Stellungnahme wird bedauert, dass Pfullingen nicht mit in die Umweltzone aufgenommen wird, besonders deshalb, da durch das Windsystem im Echaztal Schadstoffe aus Pfullingen nach Reutlingen transportiert werden würden.

Die dem Luftreinhalteplan zugrunde liegende gutachterliche Untersuchung der an Reutlingen angrenzenden Gemeindegebiete Pfullingen und Eningen unter Achalm, ergab, dass die Schadstoffbelastung nur in Eningen unter Achalm so hoch ist, dass dort an bestimmten Straßenabschnitten der Grenzwert für Stickstoffdioxid überschritten wird. In Abstimmung mit der Gemeinde Eningen unter Achalm wird deshalb auch deren Gemeindegebiet der Reutlinger Umweltzone angegliedert.

Eine Ausdehnung der Umweltzone auf das Stadtgebiet Pfullingen ist nicht vorgesehen. Laut Gutachten werden die Schadstoffgrenzwerte an den dortigen Straßen nicht überschritten und die Stadt Pfullingen äußerte auch nicht den Wunsch, in die Umweltzone aufgenommen zu werden. Es besteht somit kein Anlass, in Pfullingen eine Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität zu ergreifen.

Die Untersuchung der Wirkung verkehrsbedingter Emissionen aus Pfullingen bzw. Eningen unter Achalm auf die Kernstadt von Reutlingen ergab, dass unter Berücksichtigung des Echaztaler Windsystems im Jahresmittel weniger als $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Stickstoffdioxid (NO_2) im Kernstadtgebiet von Reutlingen zur Schadstoffbelastung (Hintergrundbelastung) beiträgt und selbst bei Winden aus südöstlicher Richtung ein Beitrag nur bis zu $1 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ (s. S 43 im Gutachten) zu erwarten ist. Da die von Pfullingen kommenden Schadstoffe ebenso zur Hintergrundbelastung Reutlingens beitragen, wie die der ländlichen Regionen der Schwäbischen Alb, ist es schwer möglich die direkten Verursacher zu ermitteln. Nur wenn die Verursacher und Quellen bekannt sind, kann eine Prüfung von möglichen Maßnahmen erfolgen.

Sollten sich aufgrund neuerer Erkenntnisse und Untersuchungen zeigen, dass in Pfullingen Luftqualitätswerte überschritten werden und geeignete Maßnahmen vorliegen, dann könnte dies zu einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen führen.

3.2. Stellungnahmen bezüglich Ausnahmegenehmigungen in der Umweltzone und Kontrolle

3.2.1. Mehr Ausnahmegenehmigungen für Kleinstbetriebe und selten gefahrene, nicht nachrüstbare Fahrzeuge

In den Stellungnahmen werden mehr Ausnahmegenehmigungen gefordert, insbesondere auch für Kleinstbetriebe, selten gefahrene Fahrzeuge und Fahrzeuge, die fast das Alter für eine Oldtimer Zulassung erreicht haben.

Ausnahmegenehmigungen sind im landesweit geltenden Ausnahmekonzept des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 15. August 2011 abschließend geregelt.

Zunächst gibt es bestimmte Fahrten und Fahrzeuge die im Anhang 3 der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (35. BImSchV) durch den Bundesgesetzgeber generell von den Fahrverboten ausgenommen wurden. Dazu gehören beispielsweise Krankenwagen, Arztwagen mit der Kennzeichnung „Arzt im Notfalleinsatz“, Oldtimer oder Fahrzeuge die von schwerbehinderten Personen (mit den Ausweis-Merkzeichen „aG“, „H“, und „Bl“) gefahren werden.

Weiter können Ausnahmegenehmigungen im Einzelfall erteilt werden. Hierfür zuständig ist in Reutlingen das Landratsamt.

Ausnahmen im Einzelfall können nur noch für Fahrzeuge mit gelber Plakette erteilt werden, wenn das Fahrzeug erstmals vor dem 1. Januar 2010 auf den Fahrzeughalter zugelassen wurde.

Um eine Ausnahme im Einzelfall zu erhalten, müssen zunächst alle allgemeinen Voraussetzungen⁵ vorliegen. Diese sind:

- Nachrüstung technisch nicht möglich
- Dem Fahrzeughalter stehen keine alternativen Fahrzeuge zur Verfügung
- Eine Ersatzbeschaffung ist wirtschaftlich nicht zumutbar

⁵ Nähere Informationen zu den Voraussetzungen finden sie in der Ausnahmekonzeption und deren Erläuterung

<http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/Umweltzone/Umweltzone-Ausnahme-Fahrverbote.pdf>

<http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/Umweltzone/Umweltzone-Erlaeuterungen-Fahrverbote.pdf>

Zusätzlich zu den allgemeinen Voraussetzungen muss eine der besonderen Voraussetzungen vorliegen. Zu den besonderen Voraussetzungen gehören unter anderem:

- Fahrten für notwendige regelmäßige Arztbesuche
- Fahrten von Schichtdienstleistenden, die nicht auf den ÖPNV ausweichen können
- Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern (z.B. Belieferung von Apotheken, Altenheime, Krankenhäuser, Lebensmitteleinzelhandel)
- Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Dienstleistungen (z.B. zur Reparatur betriebsnotwendiger technischer Anlagen, zur Behebung von Gebäudeschäden, für soziale und pflegerische Hilfsdienste)
- Fahrten mit Spezialfahrzeugen wie Kräne, Schwerlasttransporter oder Zugmaschinen von Schaustellern
- Fahrten mit Wohnmobilen zu Urlaubszwecken (ein Nachweis, dass die Nachrüstung technisch nicht möglich ist, reicht als alleinige allgemeine Voraussetzung aus)⁶

etc.

In besonders begründeten Ausnahmefällen kann zur Vermeidung von Härtefällen von den oben genannten Regelungen zur Ausnahmegenehmigung im Einzelfall abgewichen werden. Diese Härtefallregelung gilt somit auch für Fahrzeuge mit roter und gelber Plakette.

Alle Ausnahmen - auch für Kleinstbetriebe bzw. Handwerksbetriebe beurteilen sich anhand der oben beschriebenen Kriterien und Voraussetzungen der Ausnahmekonzeption. Hierbei kommen explizit auch ökonomische Kriterien zum Tragen und durch die zusätzliche Härtefallregelung ist eine Existenzhaltung auch kleiner Betriebe gesichert.

Eine Berücksichtigung der Laufleistung von Fahrzeugen ist in der Ausnahmekonzeption des Landes nicht vorgesehen. Der Nachweis bzw. die regelmäßige Kontrolle der Laufleistung eines Fahrzeugs wäre unverhältnismäßig aufwendig und kaum umsetzbar. Auch Ausnahmen für Fahrzeuge, die fast das Alter für eine Oldtimer-Zulassung erreicht haben, sind nicht in der Ausnahmekonzeption vorgesehen. Die Forderung Ausnahmen für Fahrzeuge mit geringer Fahrleistung und „Fast-Oldtimern“ zu erteilen, kann daher nicht verwirklicht werden.

⁶ vgl. Ausnahmekonzeption II. B Nr. 2.1.3 c auf Seite 4

Eine erteilte Ausnahmegenehmigung gilt bei gleichem Fahrtzweck auch für alle anderen Umweltzonen in Baden-Württemberg. Als Nachweis ist die erteilte Ausnahmegenehmigung mitzuführen und beim Parken im Fahrzeug von außen gut sichtbar auszulegen.

Ausnahmen die über die Ausnahmekonzeption hinausgehen sind nicht möglich. Drohende Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Union wegen Nichteinhaltung der Grenzwerte sowie die jeweiligen Beschlüsse verschiedener Gerichte zwingen die Landesregierung und die Verwaltungsbehörden vor Ort zu dieser restriktiven Praxis bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen.

3.2.2. Ungenügende Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs

In den Stellungnahmen wird eine zu seltene Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs auf Einhaltung der Plakettenpflicht kritisiert.

Die Überwachung der Feinstaubplakette im ruhenden Verkehr erfolgt durch den Gemeindevollzugsdienst der Stadt Reutlingen und wird nach Aussagen der Stadt im Rahmen der üblichen Kontrollen durchgeführt.

Die Überwachung der Feinstaubplaketten im Fließverkehr erfolgt durch den polizeilichen Vollzugsdienst ebenfalls im Rahmen der täglichen Polizeiarbeit.

Vor dem 01. April 2013 gab es nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) noch keine rechtliche Handhabe, Verstöße gegen das Fahrverbot beim Halter des Fahrzeugs geltend zu machen, lediglich beim Fahrer. Damit war eine Ahndung der Verstöße nur im Fließverkehr möglich. Die seit April 2013 rechtskräftige Neufassung der StVO stellt klar, dass Parken ohne die erforderliche Plakette regelwidriges Parken und damit einen Halt- oder Parkverstoß i. S. d. § 25a StVG darstellt. Somit besteht seit April 2013 eine eindeutige Rechtsgrundlage für entsprechende Bußgeldbescheide im ruhenden Verkehr.

Nach Aussage der Stadt Reutlingen wurden im Jahr 2013 fast 1.100 Verstöße gegen die Plakettenpflicht festgestellt und mit Bußgeldern geahndet.

Die Fahrt in einer Umweltzone ohne die erforderliche Plakette oder ohne zuvor erteilte Ausnahme kostete bis zum 30. April 2014 40 Euro Bußgeld und führte zusätzlich zu einem Punkt in Flensburg. Seit 01. Mai 2014 wird das Bußgeld auf 80 Euro erhöht und der Punkt entfällt.

3.2.3. Großzügigere Handhabung der Ausnahmepaxis auf Durchfahrtsstraßen

Ausnahmegenehmigungen sind im landesweit geltenden Ausnahmekonzept des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 15. August 2011 abschließend geregelt. Näheres zum Ausnahmekonzept unter Kapitel 3.2.1.

Zu den Ausnahmen von Fahrverboten in den baden-württembergischen Umweltzonen gibt es generelle Ausnahmen und Ausnahmen im Einzelfall. Die generellen Ausnahmen wurden vom Bundesgesetzgeber in der 35. BImSchV geregelt. Weitere Ausnahmen nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV sind in der Ausnahmekonzeption des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur von 15. August 2011 geregelt.

Es liegt somit nicht in der Zuständigkeit des RP Tübingen, großzügigere oder strengere Regelungen festzulegen, durch welche mehr oder weniger Fahrzeuge aus den Fahrverboten ausgenommen sind.

Für die Erteilung der Ausnahmen im Landkreis Reutlingen ist das Landratsamt Reutlingen zuständig. Dieses entscheidet bei Einzelfallentscheidungen, unter Vorliegen der allgemeinen und besonderen Voraussetzungen der Ausnahmekonzeption, in pflichtgemäßem Ermessen und muss dabei auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten. Jeder Antrag auf eine Ausnahmegenehmigung wird somit unter den gleichen gesetzlichen Rahmenbedingungen und Kriterien beurteilt.

Die Öffentlichkeit wurde außerdem frühzeitig über die geplante Maßnahme „Einbeziehung der Bundesstraßen in die Umweltzone“ informiert. Bereits in der 2. Fortschreibung des Reutlinger Luftreinhalteplans im März 2012 war diese Maßnahme als Ausblick für die folgende Fortschreibung enthalten.

Die Maßnahme ist der Öffentlichkeit zudem seit November 2013 aus dem veröffentlichten Entwurfsplan und durch zahlreiche Presseartikel bekannt.

Spätestens ab diesem Zeitpunkt musste die Öffentlichkeit Kenntnis darüber gehabt haben und es bestand somit ausreichend Zeit sich auf die neue Situation einzustellen.

Eine großzügigere Handhabung bei der Erteilung der Ausnahmen wird außerdem als nicht vertretbar gesehen, gegenüber den Betroffenen, die den Grenzwertüberschreitungen und Schadstoffbelastungen ausgesetzt sind.

3.3. Stellungnahmen bezüglich Geschwindigkeitsbegrenzungen

In verschiedenen Stellungnahmen wird das Einführen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Straßenabschnitten, u. a. auch auf Bundesstraßen oder sogar in der gesamten Reutlinger Umweltzone gefordert. Andererseits gibt es kritische Stimmen, die mit Tempo 30 (T30) einen höheren Kraftstoffverbrauch und einen höheren Schadstoffausstoß verbinden.

Immer häufiger werden in den letzten Jahren die Fahrtgeschwindigkeiten auf den Straßen eingeschränkt (aktuelles Beispiel Stuttgart: Tempo 40 auf der Hohenheimer Straße). Es ist daher nicht ungewöhnlich, über Geschwindigkeitsbeschränkungen nachzudenken.

Eine Verbesserung der Luftqualität durch Geschwindigkeitsbegrenzungen ist möglich, jedoch nicht prinzipiell zu erwarten. Kriterien wie Stetigkeit und Gleichmäßigkeit des Fahrverlaufs (Anteil an Konstantfahrten, Brems- und Beschleunigungsphasen), die Steigungsverhältnisse einer Straße, Bauart der Motoren, die Art der Abgasnachbehandlung der Fahrzeuge, Anzahl und Dauer der Halte auf einem bestimmten Streckenabschnitt sind wesentliche Einflussfaktoren, die vor Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung unbedingt erfasst werden sollten. Aufgrund der vielen Einflussfaktoren ist bei beabsichtigten Geschwindigkeitsbegrenzungen eine Wirkungsprüfung vor Einführung der Maßnahme unerlässlich.

Grundsätzlich ist jede Geschwindigkeit, die zu einer Verstetigung des Verkehrs und damit zu einer Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit auch zu weniger Feinstaub aus Reifen- und Bremsabrieb sowie Aufwirbelungen führt, günstig für die Luftreinhalteplanung. Ist bereits ein kontinuierlicher Verkehrsfluss gegeben, kann dieser positive Effekt aufgrund anderer Einflussgrößen zunichte gemacht werden. Auch muss bei Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht nur auf die Entwicklung der Feinstaub (PM₁₀) Emissionen sondern auch auf die der Stickstoffdioxid (NO₂) Emissionen geachtet werden. Falls der NO₂-Grenzwert bereits überschritten ist, kann eine Geschwindigkeitsreduzierung trotz Feinstaubreduzierung nicht umgesetzt werden, wenn die NO₂-Belastung dadurch zunehmen würde.

Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten ist es daher möglich, dass T30 keine positive Wirkung hat und nicht zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt. Grundsätzlich gilt dies auch für alle anderen Geschwindigkeiten. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit z. B. auf Tempo 40 oder Tempo 70 o. a. muss nicht zu einer Verbesserung der Luftqualität führen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung zur Verbesserung der Luftqualität muss deshalb grundsätzlich im Einzelfall geprüft werden und hängt von den konkreten Gegebenheiten vor Ort ab.

3.3.1. Einführen von T30 in der gesamten Umweltzone (Einschließlich Bundesstraßen)

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von T30 in der gesamten Umweltzone einschließlich Bundesstraßen kann aktuell nicht weiter verfolgt werden, da eine reduzierende Wirkung auf die Luftschadstoffe PM10 oder NO2 nicht nachgewiesen ist und die verkehrliche Umsetzung der Maßnahme fraglich ist.

Wie unter Kapitel 3.3 bereits ausgeführt, hängt die Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von sehr vielen Kriterien wie der Beschaffenheit der Straße, der Stetigkeit des Fahrverlaufs oder den Steigungsverhältnissen etc. ab. Da die örtlichen Gegebenheiten stark variieren, müsste die Wirksamkeit der Maßnahme von allen Straßenabschnitten, die von der Umstellung betroffen sind, ermittelt werden. Umfangreiche Untersuchungen wären erforderlich. Auch zu prüfen wäre, ob die Verkehrsleistung der Stadt Reutlingen nach der Umstellung noch ausreichend ist und ob dadurch wiederum die Luftqualität beeinflusst wird. Anhand vorliegender Gutachten zu Geschwindigkeitsbeschränkungen kann davon ausgegangen werden, dass nur für die Prüfung der Maßnahme mit beträchtlichen Kosten zu rechnen ist.

Eine Beauftragung eines solches Gutachtens für die ganze Stadt Reutlingen inkl. Umgebung stellt einen unverhältnismäßig hohen Aufwand dar. Die Einführung von Tempo 30 in der gesamten Umweltzone ist daher derzeit nicht umsetzbar und kann somit nicht in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans berücksichtigt werden.

Sollte die hier genannte Maßnahme aufgrund neuer Erkenntnisse und Untersuchungen eine Verbesserung der Luftqualität erwarten lassen, ist nicht ausgeschlossen, dass diese Maßnahme – ggf. auf Teilen des Reutlinger Straßennetzes - für folgende Fortschreibungen untersucht wird.

3.3.2. T80 zwischen Metzingen und Reutlingen

Es wird vorgeschlagen die Fahrgeschwindigkeit zwischen Metzingen und Reutlingen auf Tempo 80 zu reduzieren.

Allgemein kann eine erste Einschätzung zur Wirksamkeit der Maßnahme nur mittels Kenntnis der Örtlichkeiten und eventuell überschlägiger Berechnungen unter Anwendung eines geeigneten Modells getroffen werden. Sollte diese erste Abschätzung einen Hinweis auf Erfolg geben, dann ist - wie schon in Kapitel 3.3. erläutert - die Wirksamkeit der Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität zunächst zu prüfen. Erst bei einem positiven Ergebnis, wäre eine solche Maßnahme ggf. umzusetzen.

Aufgrund vorliegender Erfahrungen wird durch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit eine - wenn überhaupt - mäßige Verbesserung der Luft bei hohen Kosten für die Verifizierung der Maßnahme erwartet. Deshalb gab es in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen nur eine Maßnahme, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung zum Gegenstand hatte.

Aufgrund bisher nicht erwiesener Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahme ist die Umsetzung des Vorschlags in dieser Fortschreibung des Luftreinhalteplans nicht möglich.

Sollte die hier genannte Maßnahme aufgrund neuer Erkenntnisse und Untersuchungen eine Verbesserung der Luftqualität erwarten lassen, ist nicht ausgeschlossen, dass diese Maßnahme für folgende Fortschreibungen untersucht wird.

3.3.3. T70 auf der B28 ab Ortsschild Betzingen Richtung Tübingen mit Kontrolle

Es wird vorgeschlagen auf der B28 bereits ab Ortsschild Betzingen die derzeit geltende Höchstgeschwindigkeit auf 70 km / h zu senken.

Auch für diesen Fall gelten die in den Kapitel 3.3 und 3.3.2 getroffenen Ausführungen. Die Wirkung der Maßnahme ist aktuell nicht bekannt und somit ist eine Aufnahme in die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans nicht möglich.

3.3.4. T50 zwischen Ohmenhausen und Betzingen

Es wird vorgeschlagen zwischen Ohmenhausen und Betzingen die Fahrgeschwindigkeit auf 50 km / h zu beschränken.

Auch für diesen Fall gelten die in den Kapitel 3.3 und 3.3.2 gemachten Ausführungen. Die Wirkung der Maßnahme ist aktuell nicht bekannt und somit ist eine Aufnahme in die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans nicht möglich.

3.4. Stellungnahmen bezüglich Umgehungsstraßen/ Straßensperrung/Durchfahrtsverbote

3.4.1. Ortsumfahrung und Lkw-Verbot in Ohmenhausen

In den Stellungnahmen wurde gewünscht, die Verkehrsmenge in Ohmenhausen durch ein Lkw-Verbot zu verringern. Die Maßnahme ist bislang kein Bestandteil der dritten Fortschreibung des Reutlinger Luftreinhalteplans.

Aus Sicht der beteiligten Verkehrsabteilung sowie der Abteilung, die den Luftreinhalteplan aufstellt, stellt sich die Situation wie folgt dar:

Die L 384 ist als Landesstraße für den überörtlichen Verkehr gewidmet.

Eine Sperrung für den LKW-Verkehr setzt nach § 45 Abs.9 StVO eine erheblich über dem Durchschnitt liegende Gefahrenlage voraus. Nur, wenn eine solche nachgewiesen ist, kann im Rahmen einer Ermessensentscheidung ein Lkw-Verbot erlassen werden. Dabei sind die Umfahrungsmöglichkeiten einzubeziehen und die Nachteile durch den Umweg den Vorteilen für die Verbesserung der Luftqualität gegenüberzustellen und diese gegeneinander abzuwägen. Weiter ist einzubeziehen, dass die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf andere Straßen dort ebenfalls zur Überschreitung der Grenzwerte für die Luftqualität führen kann. Eine Verlagerung des Problems auf andere Straßen mit bekannter gleicher Problemlage ist für die Luftreinhalteplanung nicht sinnvoll.

Auch wenn in der Überschreitung von Luftschadstoff-Grenzwerten in Ohmenhausen eine solche erheblich über dem Durchschnitt liegende Gefahrenlage zu sehen ist, wäre eine Sperrung nach Auffassung der Verkehrsabteilung für alle LKW unverhältnismäßig, da es um Ohmenhausen herum keine Umgehungsstraße gibt. Die Folge wäre, dass nicht nur die Fahrzeuge, die keine grüne Plakette haben und die in ihrer Zahl untergeordnet sind, betroffen wären, sondern auch die überwiegende Zahl an LKW mit grüner Plakette Umwege fahren müssten. Der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehr) auf der L 384 liegt über 14.000 Fahrzeuge, ein Teil dieser Fahrzeuge besteht aus Nutzfahrzeugen und erschiene dann auf der B 27 durch Tübingen als zusätzlicher Verkehr, sofern die Fahrzeuge nicht auf andere Strecken wie Gönningen oder Mähringen ausweichen würden.

In Tübingen bestehen auf der B 27 im Bereich der Stuttgarter Straße gleiche Probleme wie in Ohmenhausen. Wie aus den vorliegenden Gutachten zur Tübinger Luftqualität

ersichtlich ist⁷, sind auch dort die Grenzwerte für die Luftqualität für NO₂ überschritten: In der Stuttgarter Straße beträgt die Luftbelastung nach den Berechnungen des Gutachters 49,7 µg/m³ (mit erweiterter Umweltzone in Tübingen dann noch 45,0 µg/m³ - der einzuhaltende Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ ist also überschritten). Deshalb ist es derzeit nicht möglich, mehr Verkehr auf diese Transitachse in Tübingen zu verlagern.

Weiter wurde von verschiedenen Einwendern nach dem Stand des Bauvorhabens „Ortsumfahrung Ohmenhausen“ gefragt. Hierzu teilte die Verkehrsabteilung Folgendes mit:

Im Maßnahmenplan 2013 des Generalverkehrswegeplans Baden- Württemberg ist die Maßnahme "L 384 Ortsumfahrung Reutlingen-Ohmenhausen" nicht mehr enthalten. Die Straßenbauverwaltung hat daher die laufenden Planungsaktivitäten für diese Maßnahme eingestellt. Eine Realisierung der Ortsumfahrung ist deshalb bis auf weiteres nicht absehbar.

3.4.2. LKW-Verbot in der Eberhard- / Karlstraße

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde in Stellungnahmen die Befürchtung geäußert, dass die vorgesehene Sperrung der Eberhard- /Karlstraße für einen Teil des Lkw-Verkehrs zu einer Verkehrsverlagerung auf die Ortsdurchfahrt Eningen u. A. führen könne.

Hierzu ist anzumerken, dass für die Route durch die Eberhard-/Karlstraße eine nahe Ausweichroute in Form der B 28 (Schiefer- / Bantlinstraße) in Reutlingen existiert. Der Teil der verkehrenden Nutzfahrzeuge, die nicht dem Lieferverkehr zuzurechnen sind und die Route über die Eberhard- / Karlstraße benutzt haben, werden künftig eine Umfahrroute z.B. über die B 28 benutzen müssen. Dies erscheint im Hinblick auf die schlechte Luftqualität in der Karl- (NO₂:49,4 µg/m³) und Eberhardstraße (NO₂: 58,7 µg/m³) (sie liegt weit über dem zulässigen NO₂-Grenzwert von 40 µg/m³) zumutbar.

Die B28 (Bantlinstraße – Schieferstraße) und die B313 (Konrad-Adenauer-Straße) sind außerdem geeignete Ausweichstrecken. Durch die Sperrung der Eberhard- und Karlstraße entsteht ein höheres Schwerverkehrsaufkommen auf der B28 zwischen der Stuttgarter

⁷ <http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1193472/index.html>

Straße und dem Hohbuch-Knoten um ca. 650 LKW pro Tag. Das entspricht etwas über 1% der dortigen Gesamtbelastung und ist damit ohne Probleme zu verkraften.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Sperrung in der Karl- und Eberhardstraße für einen Teil der dort bisher verkehrenden Nutzfahrzeuge auf andere Straßen wurden mittels Gutachten berechnet. Der Gutachter führt zu der Befürchtung über eine Verdrängung von Verkehr auf weiter entfernt liegenden Straßen folgendes aus:

Für die Ergebnisdarstellung der Auswirkungen des LKW-Verbots in der Karlstraße in Reutlingen hinsichtlich Emissionen und Immissionen wurden die Straßenabschnitte mit deutlichen Änderungen der LKW-Fahrten herausgegriffen und aufgezeigt. In dem zugrunde gelegten Verkehrsmodell sind auch Änderungen auf weiteren Straßenabschnitten berechnet, wie in den verkehrlichen Differenzabbildungen im Anhang an den dünnen farbigen Linien angedeutet. Die Änderungen betreffen weniger als 100 LKW-Fahrten pro Werktag und wurden dementsprechend nicht detailliert im Hinblick auf die Änderungen der Emissionen und Immissionen beschrieben. Bezüglich der in der Stellungnahme befürchteten Routenwahl durch Eningen unter Achalm ist anzumerken, dass die örtlichen Verhältnisse im Zuge der Ortsdurchfahrt Eningen unter Achalm keine hohe Attraktivität darstellt.

Welche Route die Lkws nach der Sperrung der Eberhard- und Karlstraße tatsächlich wählen werden, kann jedoch nicht exakt vorhergesagt werden. Die gewählte Route hängt vielmehr auch von persönlichen Entscheidungen und den einzelnen Zielen der Fahrt ab.

In den Stellungnahmen wurde außerdem gefordert, das Lkw-Fahrverbot in der Eberhard- und Karlstraße erst umzusetzen, wenn der Scheibengipfeltunnel fertig gestellt ist.

Wie bereits ausgeführt liegt für die Eberhard- und Karlstraße eine geeignete Ausweichroute über die B28 vor.

Nach § 47 Absatz 1 Satz 3 BImSchG sowie nach § 27 Abs. 2 der 39. BImSchV müssen die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten. Das Lkw-Fahrverbot wirkt ab dem Moment, in dem es umgesetzt wird, also die Verkehrszeichen aufgestellt sind. Das Lkw Fahrverbot erst bei Eröffnung des

Scheibengipfeltunnels (im Jahr 2017) in Kraft zu setzen, würde bedeuten, den gesetzlichen Regelungen nicht so rasch wie möglich nachzukommen. Die Maßnahme des Lkw Fahrverbotes in Verbindung mit der Erweiterung der Umweltzone reduziert außerdem die Anzahl der von den Grenzwertüberschreitungen betroffenen Personen.

Im Interesse des Gesundheitsschutzes der betroffenen Bürger muss die Maßnahme deshalb zeitnah umgesetzt werden. Die weiterhin hohen Luftbelastungen in Reutlingen unterstreichen die Notwendigkeit die Sperrung zu realisieren.

3.4.3. Aufteilung des Verkehrs in Ohmenhausen auf unterschiedliche Fahrstrecken

Es wurde der Vorschlag gemacht, den Ohmenhausen passierenden Verkehr auf zwei Einbahn-Straßenzüge zu verteilen (Hohe Straße/Neue Straße sowie Gomaringer Straße/Brühlstraße).

Zu dem Vorschlag vertritt die Stadt Reutlingen die Auffassung, dass die Einrichtung von Einbahnstraßen zu einem höheren Verkehrsaufkommen führt, da die Ziele meist nur über Umwege erreicht werden können. Durch diese Umwegfahrten ist mit einem Anstieg der Verkehrsmenge in den Querstraßen zwischen den beiden Einbahnstraßen-Achsen zu rechnen. Zudem kann es zu höheren / überhöhten Geschwindigkeiten kommen, wenn die Fahrstreifen breiter sind als das Regelmaß. Auch vor dem Hintergrund vermehrter Mobilitäts- oder Sicherheits-Einbußen für Radfahrer sind Einbahnstraßenregelungen kritisch zu prüfen. Daher wird die Idee einer Einbahnstraßenregelung in Ohmenhausen fachlich nicht weiterverfolgt.

Ein solcher Vorschlag ist deshalb nicht in die vorliegende Fortschreibung des Reutlinger Luftreinhalteplans aufgenommen worden.

3.5. Stellungnahmen bezüglich Verkehrsverflüssigung

3.5.1. Schaltung der Lichtsignalanlagen (Ampeln) in Reutlingen und Verflüssigung des Verkehrs in Eningen unter Achalm

Im Rahmen der Stellungnahmen wurde vorgeschlagen, die Feinstaubbelastung durch eine Verflüssigung des Verkehrs zu reduzieren. Außerdem wird zu bedenken gegeben, dass die Ampel an der Rommelsbacherstraße stadteinwärts hinter dem Tunnel einen kontinuierlichen Verkehrsfluss verhindern würde.

Aus Sicht der Luftreinhaltung hat flüssiger Verkehr eindeutig positive Auswirkungen auf die Gesamtemissionen aller motorisierten Fahrzeuge. Dies gilt sowohl für Fahrgeschwindigkeiten von 50 km / h als auch für 30 km/ h. Laut Informationen aus dem Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) <http://www.umweltbundesamt.at/en/hbefa/>) sind Stopp und Go Fahrten bei Fahrgeschwindigkeiten von 50 km /h mit hohen Emissionen verbunden.

Um den Verkehr flüssig zu halten, sind außer der Einflussgröße Kreuzungsverkehr, d. h. die Möglichkeit des Verkehrsteilnehmers eine Straße zu verlassen, abzubiegen bzw. in die Straße einzubiegen, auch andere „Störfaktoren“ wie Stoppstellen für Fußgängerquerungen oder die Teilnahme möglicherweise bevorrechtigter Verkehrsmittel wie z. B. Busse, Taxen oder sonstiger Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer zu beachten. Möglicherweise ist auch noch eine tageszeitliche Abstimmung erforderlich.

Dabei gilt es abzuwägen zwischen z. B. einer hohen Querungsqualität d. h. geringe Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen bzw. günstige Abbiege- / Einbiege Zeiten und dem Fortkommen der anderen Verkehrsteilnehmer. Die Konkurrenz zwischen diesen verschiedenen Faktoren muss jeweils bestmöglich unter- und miteinander abgewogen werden. Die Verkehrssicherheit ist dabei das oberste Ziel der Signalsteuerung.

Diese Regelung funktioniert bis zu einem bestimmten Verkehrsaufkommen. Der Verkehr ist flüssig („grüne Welle“). Wenn das Verkehrsaufkommen für den jeweiligen Straßenzug eine bestimmte kritische Höhe überschreitet, funktioniert das System nicht mehr. Der Verkehr staut sich, die „grüne Welle“ lässt sich nicht mehr fortsetzen. Auch die Verkehrssicherheit kann einen flüssigen Verkehr verhindern.

Die Verstetigung des innerstädtischen Verkehrs wird kontinuierlich von den zuständigen Stellen geprüft und soweit möglich umgesetzt oder den geänderten Situationen angepasst. Dies funktioniert solange sich das Verkehrsaufkommen in Grenzen hält. Bei zu hohem Verkehrsaufkommen können aber auch regelmäßige Anpassungen den Verkehr nicht mehr flüssig halten. Die „grüne Welle“ ist nicht mehr gegeben. Interaktive Verkehrsregelungsanlagen können diesen Vorgang möglicherweise hinauszögern. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass abhängig von der individuellen Nutzung der Straßen ein flüssiger Verkehr dennoch schwer möglich ist.

Die Stadt Reutlingen teilte zum Thema Verkehrsverflüssigung folgendes mit:
Die Stadt Reutlingen hat ein hochmodernes, netzadaptives Verkehrsrechner- und Steuerungssystem, welches in der 1. Baustufe in der Innenstadt mit 11 Anlagen bereits umgesetzt ist. Im Bereich der Messstelle Lederstraße konnte damit der Verkehrsfluss, trotz extremer Verkehrsbelastung auf der B 312, verbessert werden. Weitere Baustufen sind in Umsetzung bzw. Planung.

Allgemein ist es das Anliegen der Städte, eine ungestörte Fahrt zu den gewünschten Zielen zu ermöglichen. Dies gilt auch für die umliegenden Gemeinden wie z. B. Eningen unter Achalm, bei denen der Wunsch bestand, durch eine Verflüssigung des Verkehrs die Feinstaubwerte zu senken. Allerdings sind laut Gutachten in Eningen unter Achalm nicht die Feinstaub- sondern ausschließlich die Stickstoffdioxid Immissionen überschritten. Doch nicht nur die Feinstaub sondern auch die Stickstoffdioxidemissionen werden durch den Stopp and Go Verkehr negativ beeinflusst.

Ein flüssiger Verkehr ist im Sinne der Luftreinhalteplanung zu begrüßen. Eine Steuerung des Verkehrs z.B. durch eine angepasste Ampelschaltung könnte bereits heute durch die Gemeinde, als zuständige Behörde selbst überprüft werden.

3.6. Stellungnahmen zur Verringerung des motorisierten Gewerbe- und Individualverkehr durch ÖPNV und Fahrradwegnetze

Die Stellungnahmen enthielten Anregungen, den Individualverkehr dadurch zu verringern, dass die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gesteigert sowie Fahrradnetze verbessert werden.

Diese Vorschläge stehen in Zusammenhang mit der Luftqualität in Reutlingen, sind jedoch nicht Gegenstand der dritten Fortschreibung des Reutlinger Luftreinhalteplans. Die angesprochenen Maßnahmen bergen nach fachlicher Einschätzung das Potenzial, die Luftqualität in den innerstädtischen Ballungsgebieten zu verbessern. Sie betreffen jedoch verkehrspolitische Entscheidungen, die auf kommunaler, landes- oder sogar bundesweiter Ebene beeinflusst oder getroffen werden und sind deshalb nicht im Zugriff der Behörde, die für den Luftreinhalteplan verantwortlich ist. Das Regierungspräsidium Tübingen verfügt zudem nicht über Haushaltsmittel, um z. B. das, auch aus Sicht der Luftqualität wünschenswerte und in den Stellungnahmen gewünschte, Attraktiveren des ÖPNV zu finanzieren. Die Anregungen, die in Zusammenhang mit der dritten Fortschreibung des Reutlinger Luftreinhalteplans von den Bürgerinnen und Bürgern gegeben wurden, sollen jedoch nicht verloren gehen und werden deshalb nachfolgend wiedergegeben. Auch aus Sicht der Luftreinhalteplanbehörde kann durch die Vorschläge tatsächlich noch erhebliches Potenzial zur Verbesserung der Luftqualität an den innerörtlichen Belastungspunkten entlang der viel befahrenen Straßen gegeben sein.

3.6.1. Verbesserung des ÖPNV-Netzes

Die Stellungnahmen zielen darauf ab, Pendler und Personen, die regelmäßig das Auto benutzen, zum Umsteigen auf Busse und Bahnen zu bewegen. Dafür soll der Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs ausgebaut werden und attraktiver gestaltet werden. Auf diese Weise sollen Fahrten mit dem Auto eingespart und damit die Luftqualität verbessert werden.

Zu diesen Vorschlägen hat das Regierungspräsidium Tübingen die Stadt Reutlingen in Ihrer Zuständigkeit für den ÖPNV beteiligt. Diese hat mitgeteilt, dass zurzeit das „Umsetzungskonzept ÖPNV“ erarbeitet (Beschluss GR-DS 13/018/01 neu) wird. Hierin werden die Anregungen aus den Bezirken berücksichtigt, d. h. von einem beauftragten Fachgutachter auf ihre Realisierbarkeit geprüft. Eine Verbesserung der Taktung und der

Linienführungen einschließlich der Umsteigemöglichkeiten auf andere Buslinien sowie andere Verkehrsträger stehen dabei im Mittelpunkt. Das ÖPNV-Umsetzungskonzept berücksichtigt alle Vorüberlegungen und Vorplanungen zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Die Regionalstadtbahn und ein darauf abgestimmter Busverkehr sind insbesondere für die täglichen Ein- und Auspendler nach und von Reutlingen eine ernsthafte Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto. Sie sind somit das maßgebliche Mittel, um künftig den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Ziel- und Quellverkehr in Reutlingen nachhaltig zu senken. Der Rahmenantrag für das 1. Modul der Regionalstadtbahn wurde im Juni 2014 gestellt.

Zur Beschlussfassung des Ortsentwicklungskonzeptes Ohmenhausen wurde bereits eine verkehrlich-städtebauliche Voruntersuchung zur Linienführung der Regionalstadtbahn erarbeitet. Parallel zur Vorplanung des Modul 1 hat die Stadt Reutlingen bereits Planungen zur Gestaltung des Umfeldes (Fuß- und Radwege, Stadtbusnetz, Abstellanlagen usw.) für zwei neue Haltepunkte „Bösmannsacker“ und „Storlach“ sowie für bestehende Haltepunkte aufgenommen.

Nach Kenntnis des Regierungspräsidiums Tübingen bestehen in Reutlingen Überlegungen, die verkehrlichen Intentionen der Stadt in einem Verkehrsentwicklungsplan zu dokumentieren⁸. Unter der Überschrift „Mobilitätsverbund“ ist die Verzahnung von Auto und ÖPNV ein wichtiger Aspekt der Überlegungen der Stadt Reutlingen hierzu.

3.6.2. Park & Ride Plätze mit Anschluss an den ÖPNV, überregionale Anreize schaffen

Der Vorschlag zielt darauf ab, das Umsteigen auf den ÖPNV dadurch zu fördern, dass Parkplätze in der Nähe geeigneter Verkehrsknoten angeboten werden.

Der Fokus soll dabei auf überregionalen Anreizen zur Nutzung des ÖPNV im Raum Zollernalb –Reutlingen –Stuttgart liegen.

Für die Planung und den Bau der P+R-Anlagen sind die jeweiligen Städte und Gemeinden zuständig. Diese Vorhaben sind nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) jedoch grundsätzlich förderfähig. Zuständige Bewilligungsbehörde ist das Regierungspräsidium (Ref. 42).

⁸ Quelle: siehe unter <http://www.reutlingen.de/vep/>

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur teilte folgendes mit:

Mit gleichem Nachdruck wie das Ziel, den Individualverkehr in der Fläche zu sichern, nachhaltiger und zukunftsfest zu machen, verfolgt die Landesregierung das Ziel, den Öffentlichen Personennahverkehr auszubauen und umweltfreundliche Verkehrsträger zu stärken. Hierzu gehören:

- *Erhebliche Anstrengungen des Landes für kommunale und regionale Schienenprojekte zur Ausschöpfung des GVFG-Bundesprogramms für Baden-Württemberg*
- *Ein hohes freiwilliges Engagement des Landes beim Ausbau der Schieneninfrastruktur des Bundes (Stuttgart 21, NBS Stuttgart-Ulm, Elektrifizierung der Südbahn)*
- *Umschichtung der Mittel nach dem LGVFG auf ein Verhältnis von 60:40 zugunsten des Umweltverbundes*
- *Eine durchdachte Ausbaustrategie für den Schienenpersonennahverkehr trotz schwieriger fiskalischer Randbedingungen mit einer Mobilitätsoffensive für den ländlichen Raum*
- *Die Vorbereitung einer ÖPNV-Finanzreform, um die Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum demografiefest zu gestalten und verstärkt Anreize für einen ÖPNV-Ausbau sowohl in den Verdichtungsräumen wie auch im ländlichen Raum zu setzen*
- *Einführung eines einfachen, attraktiven Landestarifs, der verbundgrenzenüberschreitende Fahrten mit einem Fahrschein ermöglicht („Eine Reise, ein Ticket“).*
- *Umbau der Infrastruktur und eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger, um den Wechsel von einem Verkehrsträger zum nächsten einfacher und komfortabler zu machen,*
- *Entlastung des Verkehrsaufkommens durch einen besseren Rad- und Fußverkehr, insbesondere bei kurzen Versorgungsstrecken sowie bei Pendlerverkehren zu nahe gelegenen Arbeitsstätten,*
- *Förderung von P+R-Plätzen, Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen - wie beispielsweise die E-Bike-Stationen an S-Bahnhaltepunkten in der Region Stuttgart - um das Fahrrad als Zubringer zum öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen,*
- *Ausbau von Carsharing-Angeboten.*

Aus rechtlicher Sicht bestehen derzeit seitens der Behörde, die für die Aufstellung des Luftreinhalteplans zuständig ist, keine Möglichkeiten, in einem Luftreinhalteplan konkrete verkehrliche Neuplanungen in der Zuständigkeit der Städte vorzusehen. Weiter fehlt es bei dieser Maßnahme an der Konkretetheit der Planungen sowie an einem Beleg der Wirkung für die Luftqualität an den Belastungspunkten in Reutlingen. Deshalb kann der Vorschlag derzeit nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

3.6.3. Verbesserung des Radwegnetzes – Anreize schaffen

In den Stellungnahmen wurde vorgeschlagen, das Radwegenetz in Reutlingen zu verbessern und dazu beizutragen, dass Fahrten statt mit dem Kraftfahrzeug mit dem Fahrrad erledigt werden.

Die Stadt Reutlingen als zuständige Verkehrsbehörde hat hierzu mitgeteilt:

Eine wichtige Säule des Verkehrsentwicklungsplanes ist das Thema Rad- und Fußverkehr. Wesentliche Zielsetzung der Stadt Reutlingen ist es, die Situation für den Radverkehr noch attraktiver zu machen.

Hierfür stellt der Gemeinderat der Stadt Reutlingen kontinuierlich nicht unerhebliche Mittel in den Haushalt ein.

So wurde beispielsweise kürzlich am Tübinger Tor eine attraktive Abstellanlage installiert. Bessere Querungsmöglichkeiten sowie eine lückenfreie Wegweisung, die an das übergeordnete Radverkehrsnetz anschließt, stehen an.

Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur (insbes. Radwege, Radstreifen, Angebotsstreifen) wurde im Zuge von verschiedenen Straßenbauprojekten oder Belagsreihen in den letzten Jahren konsequent vorangetrieben (z. B. Karlstraße, Heppstraße). Weitere Maßnahmen waren punktuelle Verbesserungen zur Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs an verschiedenen Knotenpunkten (z. B. Burkhardt- und Weberstraße/Sondelfinger Straße). Der Modal Split war im Binnenverkehr bereits von 8 % im Jahr 1991 auf 15 % im Jahr 2007 gestiegen. Die Maßnahmen der letzten Jahre werden weitere Wirkungen zeigen. Der Streckenabschnitt zwischen Ohmenhausen und Betzingen auf der L384 ist im Vorentwurf des Verkehrsentwicklungsplans, Themenblock Radverkehr, als Hauptradroute gekennzeichnet.

3.6.4. Reduzierung des LKW Güterverkehrs durch Schaffung alternativer Beförderungsmethoden

Das Regierungspräsidium hat als ausführende Verwaltungsbehörde nicht die Möglichkeiten, Verkehrskonzepte oder Änderungen bei den Verkehrsträgern zu bewirken. Die Verkehrspolitik ist in erster Linie Aufgabe des Bundes bzw. im Land beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur angesiedelt. Zu Letzterem besteht regelmäßiger Kontakt. Bei dieser Gelegenheit werden u. a. Anregungen / Empfehlungen zur Verkehrspolitik nach Möglichkeit weitergegeben.

3.7. Stellungnahmen zu Feuerungsanlagen und Maschinen

3.7.1. Gesetzesgrundlage für weitere Maßnahmen schaffen

Das Regierungspräsidium Tübingen ist das zuständige Exekutivorgan des Landes für die Luftreinhaltepläne im Regierungsbezirk.

Eine legislative Aufgabe ist dem Regierungspräsidium Tübingen nicht zu Eigen.

Im Rahmen von Dienstbesprechungen und bei Kontakten mit den für die Luftreinhaltung zuständigen obersten Landesbehörden, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft sowie dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur werden durch das Regierungspräsidium nach Möglichkeit Hinweise gegeben und Erfahrungen eingebracht, welche Maßnahmen im Bereich der Luftreinhaltung noch Vorteile für die Luftqualität bieten können. Die Ministerien sind selbst über die Entwicklungen im Bund und in anderen Bundesländern informiert und können darüber hinaus mit eigenen Regelungen für das Land Baden-Württemberg aktiv werden. So bestehen beispielsweise derzeit im Land Überlegungen, eine gesetzliche Möglichkeit zu schaffen, um bei Baumaschinen, höhere Anforderungen an die Begrenzung der von diesen Geräten ausgestoßenen Luftschadstoffen auf landesgesetzlicher Basis zu verankern, wenn diese in Bereich von Luftbelastungsgebieten betrieben werden sollen.

3.7.2. Verschärfen der Grenzwerte für Baumaschinen und Gartengeräten

Siehe hierzu unter 3.7.1.

Weiter wird auf die Abbildung 3 auf Seite 20 der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen (Fassung für die Öffentlichkeitsbeteiligung) verwiesen. Die Grafiken zeigen die einzelnen Verursacheranteile für die in der Reutlinger Lederstraße für das Jahr 2010 ermittelten Luftbelastungen. Baumaschinen und Gartengeräte können darin einen Anteil zum Segment des „Großräumigen Hintergrunds“ (Anteil 10 %) und einen Anteil zum Segment „Industrie, Offroad, Sonstige“ (Anteil 5 %) beitragen. Im Bereich der lokalen Belastung wurden sie dagegen nicht als eigener Verursacher identifiziert. Die für die Aufstellung des Luftreinhalteplans zuständige Behörde kann lediglich die Emissionen der lokalen Verursacher beeinflussen, denn nur diese sind als Verursacher mit Maßnahmen in einem Luftreinhalteplan zu adressieren. Für Maßnahmen, die im „Großräumigen Hintergrund“ (d. h. die weit weg von den innerstädtischen

Belastungspunkten) wirken, ist es erforderlich, diese im Rahmen einer gesetzlichen Regelung zu verankern. Dies ist die Aufgabe, die durch den Gesetzgeber z. B. bei Industrieanlagen (TA Luft), im Bereich der kleineren und mittleren Feuerungsanlagen (1. BImSchV) oder bei der Qualität von Verbrennungsmotoren (28. BImSchV) erfolgt. Eine eigene gesetzliche Regelung für Baumaschinen existiert derzeit jedoch noch nicht (über Überlegungen, die auf Landesebene angestellt werden, siehe unter 3.7.1). Eine Ausweitung gesetzlicher Regelungen über die bestehenden hinaus ist der für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne zuständigen Behörde nicht möglich. Sie ist nicht der Gesetzgeber und dazu nicht ermächtigt. Im Übrigen liegt keine Wirkungsuntersuchung vor, ob und inwieweit sich Maßnahmen, die in von den Problempunkten entfernten Bereichen greifen, tatsächlich positiv auf die dortige Luftqualität auswirken. Somit ist eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit einer solchen Maßnahme nicht möglich und die Maßnahme von der Aufnahme in einen Luftreinhalteplan derzeit ausgeschlossen.

3.7.3. Untersagen von mit Kohlenwasserstoffen betriebenen landwirtschaftlichen Maschinen

Die beschriebenen Maßnahmen können nicht in der Luftreinhalteplanung berücksichtigt werden – Näheres siehe auch unter 3.7.1/3.7.2.

Eine Ausweitung gesetzlicher Regelungen über die bestehenden hinaus z. B. bei Industrieanlagen (TA Luft) im Bereich der kleineren und mittleren Feuerungsanlagen (1. BImSchV) oder bei der Qualität von Verbrennungsmotoren (28. BImSchV) ist der für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne zuständigen Behörde nicht möglich. Sie ist nicht der Gesetzgeber und dazu nicht ermächtigt. Eine gesetzliche Grundlage dafür, den Betrieb von landwirtschaftlichen Maschinen zu untersagen, ist nicht ersichtlich. Ihr Anteil an der Luftverschmutzung an den Problempunkten an den innerstädtischen Verkehrsachsen ist vergleichsweise gering. Eine solche Maßnahme in einem Luftreinhalteplan wäre nicht verhältnismäßig und kann deshalb nicht getroffen werden.

3.8. Stellungnahmen zu sonstigen Maßnahmen

In den fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen wurden neben den bereits ausgeführten Themenbereichen (siehe vorhergehende Kapitel), noch weitere Vorschläge zur Reduzierung der Schadstoffbelastung vorgetragen. Darin ging es unter anderem um die Gestaltung von Ortschaften und Durchfahrtsstraßen sowie die Entfernung von Einzelemittenten.

Diese Vorschläge haben keinen Bezug zur aktuellen Fortschreibung, lassen sich in ihrer Wirkung auf die Schadstoffbelastung der Luft nicht beziffern oder die angesprochenen Emittenten sind keine Verursacher der Grenzwertüberschreitung. Die Vorschläge werden hier deshalb nicht genauer ausgeführt.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass manche dieser Vorschläge im Rahmen der zukünftigen Luftreinhalteplanung wieder aufgegriffen werden. Dazu müsste aber zunächst festgestellt werden, ob durch die Maßnahme eine reduzierende Wirkung auf die Luftschadstoffe erreicht werden kann und ob die Umsetzung der Maßnahme rechtlich und ggfs. verkehrlich möglich ist.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ruß-Immissionsentwicklung 1999-2012 an den Straßenstationen in Baden-Württemberg (Ruß aus PM10, Jahresmittelwerte)	10
Abbildung 2: PM10-Immissionsentwicklung 1999-2012 in Baden-Württemberg (Jahresmittelwerte), in Klammern: Anzahl der ausgewerteten Messstationen	11