

**Regierungspräsidium Tübingen**

**Abteilung Umwelt**

## **Anlage zum Luftreinhalteplan Tübingen**

**- 1. Fortschreibung - (März 2012)**

**Darstellung des Ablaufs des Beteiligungsverfahrens und der Gründe und Erwägungen, auf denen die getroffene Entscheidung beruht (§ 47 Abs. 5a Satz 7 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG))**

### **1. Ablauf des Beteiligungsverfahrens**

Trotz der bislang umgesetzten Maßnahmen des Luftreinhalte- und Aktionsplans aus dem Jahr 2005 werden die Immissionsgrenzwerte an den straßennahen Messstationen in Tübingen weiterhin überschritten. Daher und aufgrund der Auflagen der EU-Kommission zur Fristverlängerung schreibt das Regierungspräsidium Tübingen den Luftreinhalteplan fort (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Luftreinhalteplan Tübingen, 1. Fortschreibung, Kapitel 1).

Die öffentliche Bekanntmachung der Auslegung des Luftreinhalteplans (1. Fortschreibung, Entwurf) erfolgte am 23. September 2011 im Schwäbischen Tagblatt sowie im Staatsanzeiger Baden-Württemberg. Ferner machte das Regierungspräsidium die Auslegung sowie die Möglichkeit zur Äußerung zum Planentwurf in einer Pressemitteilung vom 21.09.2011 bekannt.

Der Entwurf der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Tübingen wurde vom 26. September 2011 bis einschließlich 25. Oktober 2011 im Regierungspräsidium Tübingen und bei der Stadt Tübingen (Technisches Rathaus) zur Einsicht ausgelegt. Außerdem wurde der Planentwurf sowie ergänzende Informationen und Gutachten auf den Internetseiten des Regierungspräsidiums Tübingen unter <http://www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1193472/index.html> eingestellt. Die Einwendungsfrist endete am 08. November 2011. Auch Stellungnahmen, die nach diesem Datum eingegangen sind, wurden berücksichtigt.

Am 12. Oktober 2011, also während der Einwendungsfrist, führte das Regierungspräsidium Tübingen eine öffentliche Informationsveranstaltung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans durch.

Insgesamt sind 40 Stellungnahmen mit vielfältigen Forderungen und Anregungen zum Planentwurf eingegangen, wobei zwei Einwendungsschreiben gegen eine mögliche Sperrung der Mühlstraße je mehrfach textgleich eingingen (11-mal bzw. 3-mal).

Die Einwendungen betreffen im Wesentlichen Forderungen nach:

- verkehrlichen Maßnahmen innerhalb der identifizierten Überschreitungsbereiche (Innenstadt, Unterjesingen)
- verkehrlichen Maßnahmen abseits der bislang identifizierten Überschreitungsbereiche (z.B. Nordring, Weststadt)
- Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs
- technischen und sonstigen Maßnahmen an Fahrzeugen und Maschinen
- einer Änderung der Ausnahmekonzeption des Landes
- stadtplanerischen und baurechtlichen Maßnahmen
- grundlegenden (verkehrs-)politischen Änderungen sowie nach ordnungsrechtlichen und sonstigen Maßnahmen

Gemäß § 47 Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 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 zu Maßnahmen in Luftreinhalteplänen müssen diese, um rechtlich verpflichtend umsetzbar zu sein, folgende Kriterien erfüllen:

- Es bedarf einer Rechtsgrundlage, die den jeweiligen Eingriff ermöglicht (Rechtsgrundlage).
- Die jeweilige Maßnahme muss zur Verbesserung der Luftqualität an den belasteten Orten beitragen (Wirksamkeit).
- Die Maßnahme muss umsetzbar und verhältnismäßig sein. Das bedeutet z.B. bei Eingriffen in den Verkehr, dass die durch die Anordnung sich ergebende neue Situation verkehrlich machbar sein muss. Weiter muss hier das Einvernehmen der zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden vorliegen (verkehrliche Machbarkeit).

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

Der Entwurf des Luftreinhalteplans wurde mit den Behörden, deren Aufgabenbereich durch die im Plan vorgesehenen Maßnahmen berührt ist, abgestimmt. Das Einvernehmen der Straßenverkehrsbehörde (Stadt Tübingen) sowie der Straßenbaubehörde (Stadt Tübingen sowie Landratsamt Tübingen) wurde zu Maßnahmen im Straßenverkehr eingeholt.

## **2. Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen sowie Gründe und Erwägungen, auf deren Basis die getroffenen Entscheidungen zustandegekommen sind**

### **a. Forderungen nach verkehrlichen Maßnahmen innerhalb der identifizierten Überschreitungsbereiche**

#### **• Forderung nach einer Ausdehnung und Schaffung einer einheitlichen Umweltzone**

Die Prüfung einer großräumigen Ausdehnung der Umweltzone Tübingen erfolgt in der folgenden 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Der Luftreinhalteplan 2012 enthält hierzu bereits den Prüfauftrag zur Erweiterung der Umweltzone für Tübingen (Kapitel 3). In diesem Rahmen wird auch die Einbeziehung von Straßen des Vorbehaltsnetzes sowie der Bundesstraßen bzw. von Teilen davon geprüft. Eine gutachterliche Bewertung einer vergrößerten Umweltzone ist beauftragt.

Erste Gespräche zur Ausdehnung der Umweltzone fanden im Februar 2012 statt. Die Landesregierung befürwortet generell die Einrichtung flächenhafter Umweltzonen als wirksame Maßnahme zur Luftreinhaltung. Die Stadt Tübingen hält eine Ausdehnung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet (Gemarkungsgröße) einschließlich aller übergeordneten Straßen prinzipiell für denkbar. Auch eine übergeordnete regionale Umweltzone Tübingen-Reutlingen wird in die Überlegungen einbezogen.

#### **• Zufahrt zum Busbahnhof für Busse mit gelber Plakette auch über 2012 hinaus freigeben (analog zu freier Zufahrt für PKW zu den Parkhäusern)**

Bei der zweiten Stufe der Fahrverbote ab 2012 (Einfahrt nur noch mit gelber oder grüner Plakette) handelt es sich um eine Maßnahme des Luftreinhalteplans für die Stadt Tübingen aus dem Dezember des Jahres 2005. Die landesweit synchrone Einführung der dritten Stufe der Fahrverbote ab 2013 (Einfahrt nur noch mit grüner Plakette) wurde schon mit dem Kabinettsbeschluss der Landesregierung vom 10.11.2009 öffentlich. D.h. die Maßnahme ist seit vielen Jahren festgelegt und bekannt. Es stand somit ausreichend Zeit zur Verfügung, dies in den Investitions- und sonstigen Planungen zu berücksichtigen. Für

Härtefälle sind Ausnahmemöglichkeiten entsprechend der landesweiten Konzeption gegeben.

Im Übrigen sei auf die aktuellen Ausführungen zur Schaffung einer vergrößerten und einheitlichen Umweltzone verwiesen (s.o.).

• **Einwendungen gegen die Sperrung der Eberhardsbrücke/Mühlstraße**

Die Sperrung der Eberhardsbrücke/Mühlstr. für den motorisierten Individualverkehr wurde im Rahmen der aktuellen Planfortschreibung geprüft und aufgrund der zu erwartenden erheblichen Verkehrsverdrängung in bereits belastete bewohnte Gebiete nicht weiter verfolgt (vgl. Luftreinhalteplan 2012, Kapitel 3.1 und 3.3).

Es liegen seit Oktober 2011 aktualisierte Verkehrsprognosen für verschiedene verkehrliche Varianten einer Sperrung der Eberhardsbrücke/Mühlstraße vor, die geringere Verdrängungsverkehre ausweisen. Sobald sich die diesbezüglichen verkehrlichen Planungen seitens des Stadt Tübingen konkretisiert haben, soll die Wirkung einer Sperrung von Eberhardsbrücke/Mühlstraße auf die Luftschadstoffemissionen und -immissionen in andere Gebiete neu untersucht werden. Der Luftreinhalteplan 2012 enthält hierzu bereits den neuerlichen Prüfauftrag für die folgende Fortschreibung.

• **Forderung: Vorziehen der nächsten Stufe der Umweltzone**

Ein vorgezogenes Fahrverbot der Stufe 3 wird nicht verfolgt. Die Begründung ergibt sich aus dem Luftreinhalteplan 2012 Kapitel 3.1, M 1 - *Zusatzbetrachtung: Wirkung eines vorgezogenen Fahrverbots der Stufe 3.*

• **Forderung nach einer besseren Kontrolle in den Umweltzonen**

Die Überwachung der Umweltzonen im Fließverkehr durch den polizeilichen Vollzugsdienst erfolgt im Rahmen der täglichen Polizeiarbeit. Darüber hinaus wird die Polizei im Rahmen ihrer landes- und zum Teil auch europaweit abgestimmten Gurtkontrollaktion auch die Umweltzonen verstärkt ins Blickfeld nehmen.

Das Regierungspräsidium Tübingen setzt sich seit Einführung der Umweltzonen für die konsequente Überwachung der Fahrverbote in den Umweltzonen ein. Nach Mitteilung der Stadt Tübingen ist bislang nicht vorgesehen, die städtischen Kontrollen im Rahmen der Überwachung des ruhenden Verkehrs zu intensivieren, da nach der derzeitigen Straßenverkehrsordnung (StVO) ein Verstoß gegen das Verkehrsverbot in Umweltzonen nur sehr aufwändig mit der Feststellung der Personalien des/r Kfz-Fahrers/in verfolgt

werden kann. Erst nach der Änderung und dem In-Kraft-Setzen der (für ungültig erklärten) 46. Änderung der StVO besteht eine eindeutige Rechtsgrundlage für entsprechende Bußgeldbescheide im ruhenden Verkehr.

• **Forderung nach einer besseren Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, z.B. am Hagellocher Weg**

Die Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb des Stadtgebiets erfolgt in Zuständigkeit der Stadt Tübingen. Nach Mitteilung der Stadt Tübingen finden vornehmlich an den Hauptverkehrsachsen regelmäßige Kontrollen durch mobile Messtrupps statt. In Unterjesingen ist zudem eine stationäre Geschwindigkeitsanlage installiert. Nach Auskunft der Stadt fanden Geschwindigkeitskontrollen im Hagellocher Weg bisher innerorts statt, außerorts waren die Messtrupps des Landkreises im Einsatz.

Aus luftreinhalterischen Gründen neu festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkungen bedürfen der Überwachung, um die Einhaltung und damit die Wirksamkeit der Maßnahme sicherzustellen. Das RP Tübingen wird darauf hinwirken, dass solche Kontrollen stattfinden.

• **Forderung nach einer Grünen Welle an den Ampeln in Tübingen**

Wie die Stadt Tübingen mitteilt, ist die Verkehrssicherheit das oberste Ziel der Signalsteuerung. Die Belange des ÖPNV, der Fußgänger und die Flüssigkeit des motorisierten Individualverkehrs würden in der Regel ausgewogen berücksichtigt. An Lichtsignalanlagen mit Busbevorrechtigung finden laut Auskunft der Stadt die Belange des motorisierten Individualverkehrs - teilweise auch die der Fußgänger - weniger Berücksichtigung (z.B. an den Anlagen des Nordrings).

Aus luftreinhalterischer Sicht hat ein gleichmäßiger Verkehr eindeutig positive Auswirkungen auf die Gesamtemissionen aller motorisierten Fahrzeuge. Auch ein attraktiver und reibungsarm ablaufender öffentlicher Verkehr ist grundsätzlich wünschenswert, weil mit der verstärkten Nutzung des ÖPNV-Angebotes die Anzahl individueller Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen im Stadtgebiet verringert werden kann. Die Verstärkung des innerstädtischen Verkehrs wird daher auch im Rahmen weiterer Fortschreibungen des Luftreinhaltplans intensiv verfolgt und geprüft werden.

Der Luftreinhaltplan 2012 enthält hierzu die Maßnahme M 7 für die B 28 durch Unterjesingen (Kapitel 3.1) sowie den Prüfauftrag für die B 27 im Stadtgebiet (Kapitel 3.3).

- **Verstetigung des Verkehrs / Wirksame Ampelschaltungen in Unterjesingen: Forderung nach Berücksichtigung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger**

Auch bei der geplanten Verstetigung des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt Unterjesingen (M 7 in der Planfortschreibung 2012) gilt ein klarer Vorrang für die Verkehrssicherheit (s.o. bei „Grüne Welle“). Insbesondere auch die sichere Querung der Ortsdurchfahrt durch Fußgänger muss weiterhin gewährleistet sein; insofern ist z.B. der ersatzlose Entfall von notwendigen Fußgängerampeln keine Option zur Verkehrsverflüssigung. Die Wartezeiten an den Fußgängerampeln werden in Abwägung mit den Belangen anderer Verkehrsteilnehmer ausgewogen berücksichtigt.

- **Unterjesingen: Tempo 30 und Verflüssigung sei ein Widerspruch**

Ein verflüssigter Verkehr zeichnet sich nicht durch eine hohe Fahrtgeschwindigkeit, sondern durch eine Minimierung von Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen aus, welche besonders schadstoffintensiv sind.

Bei der Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zugunsten der Luftreinhaltung wird regelmäßig auch der Aspekt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der betroffenen Strecken in die Abwägung einbezogen.

- **Unterjesingen: Forderung nach differenzierten Geschwindigkeitsbegrenzungen für umweltfreundliche Fahrzeuge (z.B. Elektroautos) einerseits und Fahrzeuge mit höherem Emissionspotential andererseits**

Diese Differenzierung sieht die Straßenverkehrsordnung nicht vor.

Weiterhin tragen unterschiedliche Geschwindigkeiten aufgrund der damit einhergehenden Inhomogenität des Verkehrsflusses tendenziell zu höheren Emissionen bei und sind auch deshalb zu vermeiden. Im Übrigen sind insbesondere bei Elektroautos zusätzliche Verkehrssicherheitsaspekte aufgrund des fehlenden Fahrgeräuschs des Fahrzeugs zu berücksichtigen.

- **Unterjesingen: Kreisverkehr innerorts; Fußgängerüber-/Unterführung behindertengerecht**

Ob und ggfs. welche baulichen Maßnahmen zu einer Verflüssigung der Verkehre auf der B 28 in Unterjesingen beitragen können wird im Rahmen der Maßnahme M 7 der

Planfortschreibung 2012 untersucht. Hierbei finden auch die Belange beeinträchtigter Verkehrsteilnehmer angemessen Berücksichtigung.

• **Unterjesingen: Halte- und Parkbereiche oder Verengung der Fahrbahn auf der Ortsdurchfahrt sowie Markierung eines Bedarfsradwegs**

Durch diese Maßnahmen würde die Leistungsfähigkeit der B 28 eingeschränkt, der Straßenbaulastträger (Abt. 4 des RPT) stimmt dem nicht zu.

Weiterhin muss beachtet werden, dass der Schadstoffausstoß von Fahrzeugen bei (erzwungenen) Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgängen besonders hoch ist. Hier setzt sich das RP Tübingen dafür ein, dass zukünftig ein möglichst optimaler Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt gewährleistet wird.

Laut Auskunft der Stadt Tübingen sieht das Radverkehrskonzept für Unterjesingen einen Verlauf der Hauptroute des Radverkehrs im parallel zur Hauptstraße verlaufenden Straßenzug entlang der Bahnlinie vor.

• **Optimierung der Zuflussdosierung in Unterjesingen (Pförtnerrampel) am westlichen Ortseingang sowie Zuflussdosierung an der Rottenburger Straße**

Die Zuflussdosierung am westlichen Ortseingang ist bereits optimiert; sie wird aus Verkehrssicherheitsgründen in Stauphasen deaktiviert (siehe LRP 2012, Kapitel 2). Eine Zuflussdosierung an der Rottenburger Straße wird aus Gründen der Verhältnismäßigkeit (Aufwand-Nutzen-Relation) derzeit nicht weiterverfolgt (siehe LRP 2012, Kapitel 2).

• **Fahrverbot für schwere LKW in Unterjesingen**

Ein Lkw-Durchfahrtsverbot ohne geeignete lokale Umfahrungsmöglichkeit führt in der Konsequenz auf die Notwendigkeit eines (über-)regionalen Lkw-Lenkungskonzeptes. Ein solches Konzept übersteigt den Zeit- und Kostenrahmen der aktuellen Fortschreibung des Tübinger Luftreinhalteplanes um ein Vielfaches (siehe auch LRP 2012, Kapitel 2).

• **Schaffung verkehrslenkender Maßnahmen wie geänderte Beschilderungen in Unterjesingen**

Eine Teilentlastung Unterjesingens vom Durchgangsverkehr mittels Verkehrslenkung von der A 81 aus Fahrtrichtung Nord über die B 464 an der Anschlussstelle Böblingen-Hulb wurde im Frühjahr 2011 erneut geprüft. Das Regierungspräsidium Stuttgart teilt hierzu mit,

dass die verkehrliche Machbarkeit einer solchen Umlenkung nicht gegeben ist (siehe auch LRP 2012, Kapitel 2).

• **Ersatz des beschränkten Bahnübergangs Rottenburger Straße in Unterjesingen durch Überführung oder Untertunnelung**

Eine Überführung oder Untertunnelung anstelle des beschränkten Bahnübergangs an der Rottenburger Straße hätte potentiell eine gewisse Entlastung vom an der Schranke wartenden Verkehr ortsauwärts in Richtung Wurmlingen zufolge. Allerdings wäre ebenso eine gewisse Mehrbelastung durch die zügiger einfahrenden Fahrzeuge ortseinwärts zu besorgen, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit an der Ampelkreuzung zur B 28 innerorts zum Stehen kämen. Die Nettobilanz dieser beiden Effekte kann ohne nähere Untersuchung nicht ermittelt werden, ist aber eher als gering einzuschätzen.

Das finanzielle Volumen einer solchen Baumaßnahme bewegt sich nach Ersteinschätzung der Stadt Tübingen im siebenstelligen Bereich (in Euro). Weiterhin wäre es Gegenstand einer eingehenden Prüfung, ob für eine Überführung oder Untertunnelung bei der vorhandenen städtebaulichen Situation ausreichend Platz für die notwendigen langen Rampen wäre.

Eine kurzfristige Realisierung - wie für den Luftreinhalteplan gefordert - scheidet deshalb aus.

• **Bau einer Ortsumfahrung Unterjesingen, Tunnellösung**

Die EU-Kommission fordert für die aktuelle Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tübingen weitere *kurzfristig wirksame* Maßnahmen (siehe LRP 2012, Kapitel 1). Eine abgeschlossene Planung sowie eine Finanzierung für eine Ortsumfahrung bzw. für eine Untertunnelung der Ortsdurchfahrt Unterjesingens existiert aktuell nicht. Die kurz- oder auch mittelfristige Umsetzung einer solchen baulichen Entlastungsmaßnahme ist daher nicht zu erwarten.

Grundsätzlich ist jede Maßnahme, die die Verkehrslast in der Ortsdurchfahrt reduziert, im Sinne der Luftreinhalteplanung wirksam und wünschenswert.



## **b. Forderungen nach verkehrlichen Maßnahmen abseits der bislang identifizierten Überschreitungsbereiche**

- **Forderung nach weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen:  
Ausweitung der Tempo 30-Zone auf den Nordring bzw. Einführung einer Tempo 40-Zone; Einführung von Tempo 50 im Hagellocher Weg von Hagelloch kommend zwischen Häuserbeginn und Ortschild; flächendeckendes Tempo 30 in Tübingen, insbesondere auch auf den Bundesstraßen; Tempo 30 in ganz Unterjesingen**

Geschwindigkeitsreduzierungen aus luftreinhalterischen Gründen sind nur umsetzbar, soweit sie für die Ziele des Luftreinhalteplans notwendig und wirksam sind. Die Anordnung von Tempo 30 auf weiteren Strecken in Tübingen setzt daher den Nachweis der Wirksamkeit voraus. Dieser Nachweis ist aufwändig und deshalb potentiell Gegenstand weiterer Fortschreibungen des Luftreinhalteplans für Tübingen.

Eine *direkte* Schadstoffentlastung durch die übrigen genannten verkehrlichen Maßnahmen ist aufgrund der räumlichen Entfernung zu den identifizierten hoch luftschadstoffbelasteten Gebieten in Tübingen auszuschließen. Eine allgemeine Verringerung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten kann sich allerdings in der Summe verkehrsdämpfend und somit entlastend dahingehend auswirken, dass die Nutzung anderer Verkehrsträger (zu Fuß, Rad, Bus) attraktiver wird.

Entscheidend für die Wirksamkeit einer Maßnahme ist, dass Individualfahrten mit dem KFZ eingespart und nicht in andere, bereits belastete Gebiete verdrängt werden. Auch hier sind verkehrliche Untersuchungen notwendig und potentiell Gegenstand weiterer Fortschreibungen des Luftreinhalteplans.

- **Verkehrsführung Südliches Stadtzentrum (Fernhalten des Verkehrs aus der Innenstadt durch Änderung der Lichtsignalanlagen-Steuerungen im Bereich Blaue Brücke, Herrenberger Str. etc.) sowie Ausbau des Kreisverkehrs am ALDI-Knoten in der Weststadt)**

Nach Aussage der Stadt Tübingen werden die Entscheidungen zur zukünftigen Verkehrsführung durch den Gemeinderat am Ende des unter Bürgerbeteiligung stattfindenden Planungsprozesses „Südliches Stadtzentrum“ (vgl. [www.tuebingen.de/zentrumsued](http://www.tuebingen.de/zentrumsued)) fallen.

Die geforderten verkehrlichen Maßnahmen sind aktuell nicht Gegenstand der Planfortschreibung und werden davon unabhängig von der Stadt Tübingen geprüft bzw. geplant. Sofern die verkehrlichen Maßnahmen dazu führen, dass Fahrten oder gefahrene

Kilometer in der Innenstadt eingespart werden können, sind die Maßnahmen aus luftreinhaltender Sicht vorteilhaft. Ggf. können einzelne Maßnahmen in einer zukünftigen Planfortschreibung festgelegt werden, um die Umsetzung zu unterstützen oder verbindlich zu machen.

• **Verkehrsberuhigung Nordring z.B. durch Parkspur oder Ausweitung der Umweltzone / Änderung der Straßenführung Hartmeyerstraße**

Die Stadt Tübingen teilt mit, dass der Nordring zwischen Ebenhalde und Waldhäuser Straße zweispurig ausgebaut ist, so dass eine Parkspur in diesem Bereich nicht zu realisieren wäre. Auf dem vierspurig ausgebauten Straßenabschnitt zwischen Waldhäuser Straße und Frischlinstraße / Denzenbergstraße sieht die Stadt größtenteils keinen Bedarf für Parkplätze (z.B. zwischen Waldhäuser Straße und Denzenberghalde). Darüber hinaus wären Gehwege erforderlich, um die Parkplätze zu erreichen. Auf dem kurzen Abschnitt mit vorhandenen Gehwegen zwischen Denzenberghalde und Frischlinstraße / Denzenbergstraße wurde laut Auskunft der Stadt Tübingen bereits im Jahr 2004 eine Parkierung geprüft, dann aber aus rechtlichen Gründen verworfen.

Laut Auskunft der Stadt wurde die Hartmeyerstraße 1989 auf Wunsch einer Bürgerinitiative unter Bürgerbeteiligung und mit Beschluss des Verkehrsausschusses der Stadt Tübingen für die Einfahrt von der westlichen Seite her gesperrt. Die Nachteile der Sperrung seien bereits seinerzeit erkannt, allerdings gegenüber den Vorteilen abgewogen worden. Eine Wiedereröffnung müsste in einem neuen Verfahren erarbeitet werden.

Abgesehen von der Umweltzone sind verkehrliche Maßnahmen außerhalb des Innenstadtbereiches bislang nicht Gegenstand des Luftreinhalteplans.

Grenzwertüberschreitungen sind dort eher nicht zu erwarten. Verkehrliche Maßnahmen im Stadtgebiet können sich allerdings insgesamt verkehrsdämpfend und so mittelbar auf den Innenstadtbereich auswirken.

• **Frage nach den Ergebnissen der Messungen in der Denzenberghalde**

In der Denzenberghalde in Tübingen wurden im Kalenderjahr 2003 im Rahmen eines Sondermessprogrammes der UMEG<sup>1</sup> (heute: LUBW<sup>2</sup>) Messwerte u.a. für Stickstoffdioxid erfasst. Hierbei ergaben sich für NO<sub>2</sub> mit einem Wert von 35 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel keine Hinweise auf eine Grenzwertüberschreitung (EU-Grenzwert gültig seit 2010: 40 µg/m<sup>3</sup>). Der Feinstaubwert wurde nicht gemessen. Die Ergebnisse der vollständigen Untersuchung im

---

<sup>1</sup> Zentrum für Umweltmessungen, Umwelterhebungen und Gerätesicherheit Baden-Württemberg GmbH

<sup>2</sup> Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg

Raum Reutlingen und Tübingen sind veröffentlicht in einem Bericht<sup>3</sup> der UMEG unter <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/11164/>.

### **c. Forderungen nach Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs**

#### **• Forderung nach der Einrichtung einer lokalen/regionalen Mitfahrzentrale Tübingen für Pendler**

Es existiert eine entsprechende Plattform, das *Pendlernetz Deutschland*, welches durch die Stadt Tübingen beworben wird (vgl. <http://www.tuebingen.de/95.html#2125>)

Eine lokale bzw. allein in der Region Tübingen/Reutlingen aktive Pendlerzentrale böte potentiell weniger Aussicht auf Erfolg als eine großräumig agierende Vermittlungsplattform, weil sich dort mit geringerer Wahrscheinlichkeit Interessenten fänden, die gleiche Start- und Zielorte sowie gleiche Wunschfahrzeiten haben.

Das Regierungspräsidium Tübingen setzt sich gemeinsam mit der Stadt Tübingen dafür ein, dass das Pendlernetz stärker in der Öffentlichkeit bekannt wird.

#### **• Forderung nach einer Verbesserung des Fahrradnetzes, insbesondere im Bereich der Eberhardsbrücke**

Grundlage für die Förderung des Radverkehrs ist das Radverkehrskonzept. Nach Mitteilung der Stadt Tübingen können aufgrund des Verkehrsaufkommens auf der Eberhardsbrücke und der Brückenkonstruktion die Flächen für den Radverkehr derzeit nicht erweitert werden.

Das Regierungspräsidium Tübingen unterstützt grundsätzlich alle Maßnahmen, welche zu einer Attraktivierung des Fahrradverkehrs beitragen.

#### **• Forderung nach einem kostenlosen ÖPNV (Bus) bzw. zu symbolischen Preisen; Forderung nach günstigeren ÖPNV Tarifen, auch im Vergleich zu Parkgebühren**

Grundsätzlich haben die Busunternehmen die genehmigten Tarife zu verlangen. Im politischen Raum werden seit Längerem verschiedene Vorschläge eines kostenlosen oder

---

<sup>3</sup> Quelle: „Immissionsmessungen im Raum Reutlingen/Tübingen 2003“, Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg [Hrsg.], UMEG Zentrum für Umweltmessungen, Umwelterhebungen und Gerätesicherheit Baden-Württemberg [Bearb.], Bericht Nr. 21-06/2004, Oktober 2004.

stark vergünstigten ÖPNV-Angebotes diskutiert. Nach Mitteilung der Stadt Tübingen gibt es derzeit aber weder konkrete Modelle noch Beschlüsse hierzu.

Die Stadt Tübingen hat in den letzten Jahren die parkraumbewirtschafteten Gebiete erheblich ausgedehnt und die Tarife erhöht. (Vgl. Maßnahme M 4 im LRP 2012).

#### • **Schnelle Verbesserung des ÖPNV: Neuordnung der Linienkonzessionen**

Laut Auskunft des Landratsamts Tübingen wird derzeit im Kreis der Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Die Beschlussfassung im Kreistag werde voraussichtlich im Herbst 2012 stattfinden. Sofern die von der Verwaltung vorgeschlagene Konzeption in ihren Grundzügen akzeptiert werde, könne der ÖPNV im Kreis Tübingen v.a. am Wochenende sowie im Zulauf auf Tübingen in den nächsten Jahren wirksam verbessert werden. Ferner werde die Verwaltung dem Kreistag vorschlagen, im Busverkehr das erste Linienbündel (Raum Ergenzingen/Seebronn/Neustetten) gemäß dem Linienbündelungskonzept von 2010 in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Weitere Linienbündel sollen folgen. Hier sind nach Mitteilung des Landratsamts Praxiserfahrungen zu sammeln, in welchem Umfang das verkehrliche Angebot durch diese wettbewerblichen Verfahren verbessert und inwieweit Kosten eingespart werden können. Detailaussagen seien noch nicht möglich.

Ziel der Maßnahmen des Landkreises im ÖPNV sei die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split<sup>4</sup> und die Senkung des motorisierten Individualverkehr-Anteiles. Der Erfolg dieser Maßnahme werde auch zu einer Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und der Luft-Schadstoffbelastung im Landkreis führen.

Den größten Effekt zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split würde nach Einschätzung des Landratsamts die Einführung einer Regionalstadtbahn, wie sie derzeit untersucht wird, mit sich bringen. Hier stehen allerdings noch politische Grundsatzentscheidungen aus.

Im Nahverkehrsplan werden weiterhin Ziele bzgl. der Abgasnormen von Bussen verankert. Der Erfolg und die Umsetzung dieser Maßnahme seien aber nachrangig zu beurteilen gegenüber dem Effekt, den eine Verkehrsmittelwahländerung auf Nutzerseite mit sich bringt.

Die Wirkung der genannten Maßnahmen wird sich mittel- bis langfristig einstellen.

---

<sup>4</sup> Verteilung des Transportmittelaufkommens auf unterschiedliche Verkehrsmittel

- **Schnelle Verbesserung des ÖPNV: Jobticket**

Die Bus- und Bahnunternehmen, die sich gemeinsam u.a. mit dem Landkreis im Tarifverbund naldo organisiert haben, bieten seit Februar 2012 ein Job-Ticket für die rund 6 500 Angestellten von Universität, Landratsamt, Regierungspräsidium, Justiz und anderen Landesbehörden an. Auch dem Carsharing-Verein teilAuto hat Naldo bereits einen Rabatt für dessen Mitglieder gewährt; umgekehrt bietet teilAuto naldo-Abonnenten Vergünstigungen beim Vereinsbeitritt.

Es ist vorgesehen, solche Job-Tickets demnächst auch allen größeren Unternehmen im naldo-Gebiet anzubieten; entsprechende Gespräche finden bereits statt. Die Rabatte für die Job-Tickets werden nach der Menge der jährlich bezogenen Abonnements gestaffelt.

Auf die unternehmerische Entscheidung der Bus- und Bahnunternehmen oder der Arbeitgeber, rabattierte Fahrkarten anzubieten, haben das Regierungspräsidium bzw. die Stadt keinen Einfluss.

- **Forderung nach der Schaffung von Park&Ride-Plätzen vor der Stadt inklusive eines Bus-Shuttles**

Nach Mitteilung der Stadt ist Tübingen ist P&R System bereits von einem Planungsbüro untersucht und für nicht sinnvoll erachtet worden. Tübingen sei für ein P&R-System zu klein, bzw. seien die Nutzerpotenziale zu gering. Der notwendige kurze Takt für Shuttle-Busse sei für die geringen Nutzerzahlen nicht wirtschaftlich darstellbar.

- **Forderung nach der Schaffung einer Pkw-Maut für die Innenstadt**

Es handelt sich bei der Pkw-Maut um eine gebietsbezogene Straßennutzungsgebühr zur Verringerung des Fahrzeugaufkommens in stark belasteten Gebieten. Grundsätzlich ist eine solche Maßnahme wie sie z.B. in London oder Stockholm erfolgreich eingeführt wurde, natürlich denkbar. Allerdings hat der Bund bislang einen anderen Weg, nämlich den über Einfahrtsbeschränkungen in Abhängigkeit von der Qualität, d.h. dem Emissionsverhalten der Fahrzeuge beschritten (vgl. 35. BImSchV mit der Kennzeichnung der Fahrzeuge und der Einrichtung von Umweltzonen).

Für das RP Tübingen besteht keine rechtliche Möglichkeit, eine Pkw-Maut für die Innenstadt einzufordern.

### • **Forderung nach der Förderung einer Regionalstadtbahn**

Eine Regionalstadtbahn ist zu begrüßen, wenn sie sich entlastend auf den Straßenverkehr auswirkt. Allerdings ist sie nicht kurz- oder mittelfristig zu realisieren.

Der aktuelle Planungsstand stellt sich wie folgt dar:

Bereits im Jahr 2004 lag eine Machbarkeitsstudie zur Regionalstadtbahn vor. Im Jahr 2008 fanden sich die Landkreise Reutlingen und Tübingen, der Zollernalbkreis, die Städte Reutlingen und Tübingen sowie der Regionalverband Neckar-Alb zu einer Planungsgemeinschaft zusammen, die das Konzept einer Regionalstadtbahn erstellt. Die Erstellung einer *Standardisierten Bewertung für Verkehrsinvestitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)* zur Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit des Projekts wurde beauftragt und im Jahr 2011 abgeschlossen. Ergebnis war, dass das Konzept betrieblich, technisch und wirtschaftlich sinnvoll sei. Im nächsten Schritt wird derzeit eine Folgekostenrechnung erstellt, die im Mai 2012 vorliegen soll. Eine konkrete Realisierungsplanung für das Konzept Regionalstadtbahn besteht bisher noch nicht. (vgl. LRP 2012, Kapitel 3.4)

### • **Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit durch Infoveranstaltungen**

Das RP Tübingen und die Städte informieren die Öffentlichkeit aktiv zum Thema Luftqualität und über die Maßnahmenplanung zur Verbesserung der Luftqualität. Dies umfasst die Wahrnehmung von öffentlichen Gemeinderats- und Ortschaftsratssitzungen, die Information der Medien, die Durchführung von Presseveranstaltungen bis hin zu Informationsveranstaltungen zum umweltschonenden Heizen mit Holz oder anderen festen Brennstoffen. Dies wird ergänzt durch ein umfangreiches Internetangebot des RP Tübingen, welches auch auf die entsprechenden Informationsangebote der LUBW und des MVI verweist (beispielsweise mit Informationen zu aktuellen Luftgütedaten).

### • **Anzeige der aktuellen Schadstoffkonzentration und Warnhinweise am Fahrbahnrand von höchstbelasteten Stellen**

Anzeigetafeln mit den aktuellen Luftschadstoffkonzentrationen an hochbelasteten Stellen, welche vom Land Baden-Württemberg mit Messwerten versorgt werden, sind bisher nirgends im Land installiert. Solche Anzeigen setzen eine kontinuierliche Messstation voraus, der technische Aufwand wäre - gemessen an der zu erwartenden Wirkung auf das Verhalten der Fahrzeuglenker - nicht verhältnismäßig.

In einigen wenigen Städten in Baden-Württemberg sind Anzeigetafeln mit den Messwerten der örtlichen Hintergrundmessstation in Betrieb. Sie geben Auskunft über die Luftqualität

im Stadtgebiet abseits der vielbefahrenen Straßen; dort kommen typischerweise keine Grenzwertüberschreitungen vor, eine Warnwirkung ist hiermit nicht verbunden.

Zudem ist zu bedenken, dass Informationstafeln oder Anzeigen, die nicht unmittelbar dem Verkehrsgeschehen dienen, potentiell die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können. Sie werden daher vorzugsweise mit einem gewissen Mindestabstand von der Fahrbahn und im Fußgängerraum installiert.

#### **d. Forderungen nach technischen und sonstigen Maßnahmen an Fahrzeugen und Maschinen**

- **Forderung nach einer Senkung der Schadstoffemissionen durch die Linienbusse (Umrüstung / Stilllegung veralteter Busse; Umrüstung auf Elektrobetrieb; Verbrennung mit Sauerstoff statt Luft an hochbelasteten Straßen; Einsatz von Erdgasfahrzeugen; Einsatz von Hybridfahrzeugen)**

Nach Mitteilung der Stadt besitzt der Stadtverkehr Tübingen (SVT) eine der modernsten und umweltfreundlichsten Busflotten im Land. Der SVT beobachtet stetig den Markt, um möglichst effiziente und schadstoffarme Fahrzeuge zu beziehen. So wird nach Mitteilung des SVT von turnusmäßigen Ersatzbeschaffungen im Jahre 2012 abgesehen, um im Jahre 2013 eine entsprechend höhere Anzahl von Fahrzeugen mit dem dann am Markt verfügbaren EURO VI-Standard anzuschaffen.

Nach Auskunft der Stadt Tübingen haben Testfahrten gezeigt, dass Erdgasbusse nicht leistungsstark genug für die Steigungen in Tübingen sind. Hybridbusse könnten derzeit aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht eingesetzt werden. Der Aufbau einer technischen Infrastruktur für elektrisch betriebene Oberleitungsbusse scheidet derzeit nach Aussage des SVT angesichts der aktuell laufenden Planungsschritte für eine Regionalstadtbahn aus. Nicht leitungsgebundene Elektrobusse sind derzeit noch nicht uneingeschränkt im Stadtverkehr einsetzbar (Ladekapazität / Reichweite, Innenraumheizung im Winter etc.).

Zu dem Vorschlag, Busmotoren mit reinem Sauerstoff zu betreiben, um die NO<sub>x</sub>-Emissionen zu reduzieren, liegt eine Einschätzung der LUBW<sup>2</sup> vor. Diese hält ein solches Konzept für den Alltagsbetrieb nicht für geeignet: Aufgrund seiner hohen Energiedichte braucht 1 Liter Dieselkraftstoff zur vollständigen Verbrennung etwa 2400 Liter = 2,4 m<sup>3</sup> Sauerstoff. Eine 50-Liter-Druckgasflasche mit 200 bar enthält etwa 10 m<sup>3</sup> Sauerstoff. Ein Bus mit diesem Antriebskonzept hätte also als weiteren Betriebsstoff neben Dieselkraftstoff Sauerstoffflaschen an Bord und käme – bei einem angenommenen Dieselverbrauch von 40 l/100 km – auf einen Verbrauch von ungefähr 10 Druckgasflaschen Sauerstoff pro

100 km gefahrener Strecke. Zudem müsste der Motor für dieses hochbrisante Gemisch völlig neu konstruiert werden. Derartige Motorkonzepte werden von den Busherstellern nicht angeboten.

Die Busfahrten externer Unternehmen (beauftragte Unternehmen und DBZugBus im Regionalverkehr) spielen mit ca. 15 % der Jahresfahrleistung in der Innenstadt für die Immissionssituation im Tübinger Innenstadtbereich eine eher nachgeordnete Rolle. Auch diese Unternehmen modernisieren sukzessive ihren Fahrzeugbestand, das RPT fragt diesen regelmäßig ab. Nicht zuletzt müssen sich alle Betreiber auf die seit 01.01.2012 gültige Fahrverbotsstufe 2 (Einfahrt für Fahrzeuge mit gelber oder grüner Plakette) und ab 2013 auf die Fahrverbotsstufe 3 (Einfahrt nur noch für Fahrzeuge mit grüner Plakette) einstellen.

• **Forderung nach Elektrifizierung der Ammertalbahn und sonstigen Verbesserungen**

Der Zweckverband ÖPNV im Ammertal setzt sich seit Jahren für die Elektrifizierung der Strecke zwischen Tübingen und Herrenberg ein. Die Realisierung ist abhängig von den Zuwendungen aus Bundes- und Landesmitteln.

Laut Auskunft des Zweckverbands ÖPNV Ammertalbahn ist eine Taktverdichtung ohne Erweiterung der Infrastruktur nicht möglich. Der Fahrplan der Ammertalbahn sei bereits jetzt sehr ambitioniert.

Die Anschlüsse zum Stadtverkehr sind laut Auskunft des Verbands von Seiten der Ammertalbahn nicht veränderbar.

Der Verband teilte ebenfalls mit, dass sich Ausfälle und Verspätungen erst mit Investitionen in die Infrastruktur sowie in eine Elektrifizierung verringern lassen.

Hinsichtlich der Forderung nach einer ausreichenden Anzahl von Wagen in den Stoßzeiten teilt der Verband mit, dass er es für zumutbar hält, dass auch die verfügbaren Stehplätze in den Zügen genutzt werden.

• **Verbesserungen bei dieselbetriebenen Schienenfahrzeugen (geräusch- und schadstoffärmere Motoren, Rußpartikelfilter neuester Generation)**

Nach Einschätzung der LUBW<sup>2</sup> ist die Wirkung dieser Maßnahme für die Luftreinhaltung vernachlässigbar gering (vgl. LRP 2012 Kapitel 2).



Nach Auskunft der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) und der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) bietet der Markt keine standardisierten technischen Lösungen für eine Nachrüstung schienengebundener Fahrzeuge mit Abgasnachbehandlungssystemen an. Kostenaufwändige Machbarkeitsstudien für den jeweiligen Fahrzeugtyp wären nötig. Diese Kosten seien wirtschaftlich nicht darstellbar bzw. führten zu einer Verzerrung im Wettbewerb zu anderen Verkehrsunternehmen.

HzL und RAB teilen weiterhin mit, dass mittels organisatorischer Maßnahmen (Fahrertraining in energiesparender Fahrweise, Personalanweisungen zum Motorenlauf, Abstellung der Fahrzeuge an Elektranen<sup>5</sup>) seitens der Verkehrsunternehmen darauf hingewirkt wird, den Schadstoffausstoß auf das technisch mögliche Minimum zu reduzieren.

#### • **Verbot von Baumaschinen ohne Dieselpartikelfilter**

Für das Inverkehrbringen von Motoren in mobilen Maschinen und Geräten etc. regelt die 28. BImSchV, dass Motoren im Grundsatz in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie die zulässigen Emissionsgrenzwerte der Richtlinie 97/68/EG einhalten. Die genauen Einzelheiten und Ausnahmen ergeben sich aus der 28. BImSchV. Die dort festgelegten Anforderungen an den Schadstoffausstoß gelten jedoch nur für das Inverkehrbringen. Der Altbestand wird nicht erfasst; eine rechtliche Verpflichtung zur Nachrüstung von alten Maschinen besteht nicht.

Der Einsatz von Baumaschinen und Baufahrzeugen ist in der 35. BImSchV geregelt. Nach § 2 Abs. 3 der 35. BImSchV sind Kraftfahrzeuge von den Verkehrsverboten nach § 40 BImSchG auch ohne das Vorhandensein einer Plakette ausgenommen, wenn sie in Anhang 3 der 35. BImSchV aufgeführt sind. Hierunter fallen u.a. mobile Maschinen und Geräte, Arbeitsmaschinen sowie Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 StVO in Anspruch genommen werden können (hier: Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum dienen und die durch weiß-rot-weiße Warneinrichtungen gekennzeichnet sind).

Die in Anhang 3 zu § 2 Abs. 3 der 35. BImSchV aufgezählten Bau- und Arbeitsmaschinen sind demnach von der Plakettenpflicht ausgenommen, so dass es an einer Rechtsgrundlage für die vorgeschlagene Beschränkung fehlt.

Bei Baufahrzeugen ist im Einzelfall auf die Art des Baufahrzeugs abzustellen. Eine allgemeine Aussage kann hier nicht getroffen werden. Einerseits können sie bereits unter

---

<sup>5</sup> Vorrichtungen zur Entnahme elektrischer Energie (analog dem Hydrant, der zur Wasserentnahme dient)

den Anhang 3 der 35. BImSchV fallen. Zum anderen kann im Einzelfall die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach Maßgabe der Ausnahmekonzeption des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 15.08.2011 (vgl. dort unter II B 2.1.3) in Betracht kommen. Fahrten von Spezialfahrzeugen mit hohen Anschaffungs- bzw. Umrüstkosten und geringer Fahrleistungen in der Umweltzone (wie z.B. Kräne und ähnliche Fahrzeuge) können im Einzelfall von der Plakettenpflicht befreit werden.

#### • **Reduktion der Primär- und Sekundäraerosole aus der Landwirtschaft**

Die primären Feinstaub PM<sub>10</sub> - Emissionen aus landwirtschaftlichen Tätigkeiten betragen im Jahr 2008 laut dem Emissionskataster des Landes Baden-Württemberg 2.800 Tonnen. Dies entspricht rd. 17 % der gesamten Feinstaubemissionen im Land. Bezüglich der Bildung von Sekundäraerosolen (z.B. Ammoniumnitrat und Ammoniumsulfat) spielen die Ammoniakemissionen (NH<sub>3</sub>) aus landwirtschaftlichen Tätigkeiten eine maßgebliche Rolle, da Ammoniak mit sauren Spurengasen in der Atmosphäre Gas-Partikel-Reaktionen eingeht. Die NH<sub>3</sub>-Emissionen aus landwirtschaftlichen Tätigkeiten lagen im Jahr 2008 bei 50.300 Tonnen (rd. 89 % der gesamten NH<sub>3</sub>-Emissionen).

Die Luftschadstoffemissionen aus dem Bereich der Landwirtschaft sind hinsichtlich der Feinstaubbelastung nennenswert und können als Bestandteil der Hintergrundbelastung zur Gesamtbelastung auch an Hot Spots beitragen. Eine merkliche Minderung dieser Emissionen ist daher aus luftreinhaltender Sicht wünschenswert.

Anlagenbezogene Anforderungen an die Emissionen aus landwirtschaftlichen Anlagen mit besonderem Potenzial sind Gegenstand der Regelungen in der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft). Im Rahmen des Luftreinhalteplans sind aufgrund deren Entfernung zu den städtischen Problempunkten sowie nicht nachweisbarer linearer Wirkungszusammenhänge darüber hinaus keine weiteren auf einzelne Emittenten bezogenen umzusetzenden lokalen Maßnahmen festgelegt worden.

Aufgrund der Vielzahl diffuser Quellen sind hier neben der Aufgabenwahrnehmung der zuständigen Umwelt- und Landwirtschaftsbehörden auch übergreifende Maßnahmen von Bedeutung. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Gesetzgeber.

Beispielsweise hat der Bund im Rahmen des nationalen Programms zur Einhaltung von Emissionshöchstwerten für bestimmte Luftschadstoffe nach der Richtlinie 2001/81/EG (NEC-RL) Maßnahmen vorgesehen<sup>6</sup>. Darüber hinaus kommt der Beachtung der „guten

---

<sup>6</sup> UBA Texte 37/02: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2250.pdf>, weiter wird auf die aktuelle Publikation des Umweltbundesamtes Text 79/2011 „Systematische Kosten-Nutzen-Analyse von

fachlichen Praxis“ (Bsp.: Regeln zur Ausbringung von Wirtschaftsdüngern, N-reduzierte Futtermittel, Abdeckung von Lagern) eine wichtige Rolle zu. Das Umweltbundesamt verweist hier auf die Publikation „Ammoniak - Emissionen in der Landwirtschaft mindern - gute fachliche Praxis“<sup>7</sup>.

#### **e. Forderungen nach einer Änderung der Kennzeichnungspflicht bzw. der Ausnahmekonzeption des Landes**

##### **• Verbot jeglicher Ausnahmeregelungen in den Umweltzonen (z.B. für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge und landwirtschaftliche Maschinen/Zugmaschinen ohne Dieselpartikelfilter)**

Nach Anhang 3 der 35. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (35. BImSchV) sind bestimmte Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht für Kraftfahrzeuge vorgesehen: Demnach ist bestimmt, dass mobile Maschinen (Nr. 1), Arbeitsmaschinen (Nr. 2) sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (Nr. 3) von den Verkehrsverboten ausgenommen sind, da deren Emissionsbeitrag auf innerstädtischen Straßen gering ist. Ebenso sind zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (Nr. 4) von Verkehrsverboten ausgenommen, da sie aufgrund ihres geringen Anteils an der Jahresfahrleistung des Straßenverkehrs nur einen vergleichsweise geringen Beitrag insbesondere zu den Partikelemissionen leisten.

Weitere Ausnahmen von Fahrverboten in den baden-württembergischen Umweltzonen nach der 35. BImSchV sind in der Ausnahmekonzeption des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur von 15. August 2011 geregelt (vgl. [http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/102565/Ausnahmekonzeption\\_2011.pdf](http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/102565/Ausnahmekonzeption_2011.pdf))

Insbesondere können die zuständigen Behörden Ausnahmegenehmigungen im Einzelfall erteilen. Hierbei sind allerdings die angesprochenen landeseinheitlichen Leitlinien des MVI bindend zu beachten.

Im Übrigen wäre ein Verbot jeglicher Ausnahmeregelungen nicht rechtmäßig. Bereits § 47 Abs. 4 BImSchG bestimmt, dass die erforderlichen Maßnahmen gegen die Emittenten, die zum Überschreiten der Immissionsgrenzwerte beitragen, entsprechend ihres Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit zu richten sind. Dies ergibt sich letztlich auch aus den Grundrechten. Fahrverbote ohne jegliche

---

Minderungsmaßnahmen für Ammoniakemissionen in der Landwirtschaft unter <http://www.uba.de/uba-info-medien/4206.html> hingewiesen.

<sup>7</sup> Quelle: aid infodienst Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz e. V., Heilsbachstraße 16, 53123 Bonn <http://www.aid.de/>

Ausnahmen dürften aus rechtlicher Sicht nicht mehr dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen.

- **Forderung den Treibstoffverbrauch von Fahrzeugen in die emissionsseitige Betrachtung einzubeziehen (z.B. älteres Dieselfahrzeug vs. „sportliches“ Fahrzeug mit grüner Plakette)**

Die 35. BImSchV (Kennzeichnungsverordnung) nimmt eine Zuordnung von Fahrzeugen zu Schadstoffgruppen vor. Die Zuordnung erfolgt anhand der Euro-Abgasnormen, welche für Pkw über die maximal zulässige Emission verschiedener Schadstoffe pro gefahrener Strecke (in mg/km) definiert sind. Insofern ist hier eine sachgerechte Bewertung der Umweltbelastung pro erbrachter Dienstleistung (= gefahrene Strecke) hinterlegt.

Zutreffend ist, dass die spezifische CO<sub>2</sub>-Emission für die Kennzeichnung der Fahrzeuge nach 35. BImSchV nicht ausschlaggebend ist. Hierbei muss beachtet werden, dass die Luftreinhalteplanung in Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie primär den Gesundheitsschutz zum Ziel hat. Wann immer möglich wird die Verbindung der beiden Schutzziele Gesundheitsschutz und Klimaschutz bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

#### **f. Forderungen nach stadtplanerischen und baurechtlichen Maßnahmen**

- **Untersagung von Bauten, die mehr motorisierten Individualverkehr erzeugen (z.B. große Parkplätze)**

Die Untersagung von Bauten allein aus diesem Grund ist rechtlich nicht möglich: Sofern ein Bauvorhaben die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Landesbauordnung einhält, hat der Vorhabenträger einen Anspruch auf Erteilung einer Baugenehmigung. Durch eine örtliche Bauvorschrift gemäß § 74 Abs. 2 Landesbauordnung (LBO) kann die Zulässigkeit der Herstellung von Stellplätzen geregelt werden. Diese können z.B. eingeschränkt, ganz bzw. teilweise untersagt werden. Dies ist allerdings nur möglich, sowie Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen. Laut Mitteilung der Stadt Tübingen erfolgt grundsätzlich in allgemeinen Wohngebieten eine Reduzierung der Zahl zusätzlicher Stellplätze, da hier lediglich die für die Nutzung erforderlichen Stellplätze genehmigungsfähig sind. Ferner werde in einigen Bebauungsplänen die Herstellung von Stellplätzen auf das bauordnungsrechtlich erforderliche Maß begrenzt, sofern ein alternatives Angebot an Verkehrsmitteln vertretbar vorhanden ist. Bei Sonderbauten nach § 38 LBO können Anlagen von Fahrradabstellplätzen gefordert werden.

Die Stadt Tübingen versucht laut ihrer Mitteilung über eine verstärkte Innenentwicklung gerade Standorte zu bebauen, welche eher auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes<sup>8</sup> ausgelegt sind. Zwangsläufig sei hiermit aber auch eine gewisse Zunahme des motorisierten Individualverkehrs verbunden. Allerdings würde aus städtischer Sicht die Alternative - nämlich keine weitere Bebauung im Stadtgebiet - aufgrund des entstehenden Pendleraufkommens erheblich größere verkehrliche Belastungen mit sich bringen.

**• Aufnahme einer Pflicht, Abstellplätze für Fahrräder zu errichten anstelle der Stellplatzverpflichtung in Bebauungsplänen**

Die Ersetzung der Stellplatzverpflichtung für Kraftfahrzeuge durch eine Pflicht, Fahrradabstellplätze zu errichten, würde gegen die gesetzliche Regelung in der Landesbauordnung verstoßen.

**•Keine weitere Innenverdichtung, damit die Durchlüftung des Stadtgebiets erhalten bleibt**

Die zulässige Bebauung im Innenbereich richtet sich nach den Vorschriften des Baugesetzbuches. Es gilt der Grundsatz der Baufreiheit. Im unbeplanten Innenbereich ergibt sich aus der „Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“, die im Sinne einer Mindestanforderung zur Vermeidung städtebaulicher Missstände zu verstehen ist, eine Grenze.

Die Stadt Tübingen betreibt nach eigener Mitteilung eine verstärkte Innenentwicklung auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsvermeidung (Pendleraufkommen, s.o.)

**• Frischluftschneisen sollen in Unterjesingen in Flächennutzungs- und Bebauungspläne mit aufgenommen werden**

Dies kann Inhalt der Bauleitplanung sein. Auf vorstehende Passage zur Innenverdichtung wird verwiesen.

---

<sup>8</sup> **Umweltverbund** bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und öffentliche oder private Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), sowie Carsharing und Mitfahrzentralen.

## **g. Forderungen nach grundlegenden Änderungen sowie nach ordnungsrechtlichen und sonstigen Maßnahmen**

### **• Förderpolitik: Förderung von Hybridbussen**

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bereitet aktuell die Fortsetzung des Förderprogramms für Linienbusse 2012 mit konventionellen Antriebskonzepten vor.

Die Hybridbus-Förderung ist Teil der vom Ministerrat am 19.12.2011 beschlossenen Beschaffungsinitiative der „Landesinitiative Elektromobilität Baden-Württemberg II“. Die Einzelfall-Förderung beträgt bis zu 150.000 € pro Fahrzeug.

Zurzeit werden für beide Programme laut Auskunft des MVI die entsprechenden Förderrichtlinien erarbeitet.

### **• Forderung nach wirksamen, vor allem (über-)regionale Maßnahmen unter Einbeziehung der übergeordneten Ministerien bei Land und Bund**

Hierzu teilt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg mit:

In der europäischen Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) sind die Anforderungen an die Luftqualität, sowie deren Beurteilung und Kontrolle festgeschrieben. Die Richtlinie wurde durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie entsprechende Durchführungsverordnungen in nationales Recht umgesetzt. Die Luftqualitätsrichtlinie enthält weiterhin die Vorgabe, dass im Falle von Grenzwertüberschreitungen Luftqualitätspläne zu erstellen sind, die geeignete Maßnahmen enthalten, um den Zeitraum der Grenzwertüberschreitungen so kurz wie möglich zu halten.

Bei der Auswahl und Prüfung geeigneter Maßnahmen ist besonders zu berücksichtigen, dass alle Grenzwertüberschreitungen ausschließlich an hochbelasteten Straßen in Ortsdurchfahrten auftreten. Hauptverursacher der straßennahen Belastungen mit PM10 und NO<sub>2</sub> ist der Straßenverkehr. Obwohl die Stickstoffoxid- (NO<sub>x</sub>)-Emissionen in den letzten Jahren stark zurückgegangen sind, nahmen die Stickstoffdioxid- (NO<sub>2</sub>)-Konzentrationen an straßennahen Messstationen kaum ab. An einigen Stellen gibt es sogar Zunahmen. Ursache dafür ist eine Veränderung des Emissionsverhaltens der Kraftfahrzeuge sowie des chemischen Gleichgewichts in der Luft aufgrund von veränderten Ozonkonzentrationen, die zu einer Verschiebung von NO hin zu mehr NO<sub>2</sub> führen. Die erwartete Entschärfung der NO<sub>2</sub>-Problematik durch einen größeren Anteil von Fahrzeugen mit der modernen Abgasnorm Euro 6/VI kommt zu spät. Erst ab September 2014 ist die Abgasnorm Euro 6 für neue Pkw-Modelle verpflichtend, bei Lkw-Typprüfungen Euro VI ab

2012. Für messbare Auswirkungen müssen die neuen Modelle jedoch in relevanten Anteilen in der Kfz-Flotte vertreten sein. Dies nimmt mindestens 5 bis 8 Jahre in Anspruch. Die nicht harmonisierten Immissions- bzw. Emissionsanforderungen auf europäischer Ebene können auch durch nationale oder lokale Maßnahmen nicht kompensiert werden. Deshalb setzt sich Baden-Württemberg bei der Europäischen Kommission dafür ein, dass die Anforderungen an Kraftfahrzeuge sowie an dieselgetriebene mobile Geräte und Maschinen fortgeschrieben werden, ein geänderter Kfz-Zulassungszyklus die innerstädtischen Verkehrssituationen besser abbildet sowie Emissionsanforderungen für die Biomasseverbrennung, Blockheizkraftwerke, Reifen und Bremssysteme erarbeitet werden. Weiterhin wird eine Förderung von Euro 6/VI Fahrzeugen befürwortet, damit die Flotte schneller erneuert wird.

Unabhängig davon werden durch die regelmäßige Fortschreibung der Luftreinhaltepläne alle verhältnismäßigen Maßnahmen aufgegriffen und umgesetzt und die Luftqualität damit schrittweise verbessert. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wird die konsequente Ausweitung von Umweltzonen insbesondere unter Einbeziehung von Bundesstraßen bis hin zur Ausweisung von regionalen Umweltzonen prüfen lassen.

Hinsichtlich der für die Feinstaubbelastung relevanten Quellengruppe der Kleinf Feuerungsanlagen und hier insbesondere die Feststofffeuerungen weisen wir darauf hin, dass bislang nur die Städte die rechtliche Möglichkeit haben, Einschränkungen in entsprechende Pläne und Satzungen aufzunehmen.

#### • **Sicheres Vermeiden von Staubemissionen bei Abriss, Neu- oder Umbau**

Im Luftreinhalteplan von 2005 ist als Maßnahme 6 vorgesehen, dass die zuständigen Behörden bei Genehmigungen sowie bei der Überwachung im Umwelt- und Arbeitsschutz auf Baustellen in besonderem Maße auf die Staubvermeidung achten.

Das Regierungspräsidium fügt Baugenehmigungen in der Regel folgende Nebenbestimmung bei: „Staubendes Abbruchmaterial darf nicht aus größerer Höhe abgeworfen oder abgekippt werden. Soweit erforderlich sind gekapselte Rutschen oder Abwurfrohre zu verwenden. Im Übrigen ist auftretender Staub durch Sprühen mit Wasser zu binden“. Die Verfahrensordnung zur Landesbauordnung - LBOVVO sieht in § 12 beim Abbruch baulicher Anlagen einen Befähigungsnachweis des Fachunternehmens vor, der u.a. Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes benennt. Weitere Nebenbestimmungen zum Thema Staubminderung wurden deshalb von Seiten des Regierungspräsidiums bisher nicht für erforderlich gehalten.

Bei Gebäudeabbrüchen ist das Kenntnisgabeverfahren als Standardverfahren vorgesehen. Beim Kenntnisgabeverfahren hat die Baurechtsbehörde keine Möglichkeit, dem Antragsteller Auflagen hinsichtlich der Staubminderung zu machen. Seit März 2010 sind darüber hinaus Abbrüche von freistehenden Gebäuden der Gebäudeklassen 1 und 3 verfahrensfrei.

Nach den vorliegenden Erfahrungen verweisen die Baurechtsbehörden in den Fällen, in denen Baugenehmigungen erteilt werden, auf die gängigen Regeln der Technik oder geben hierzu Hinweise.

### **• Verbrennungsverbot für Festbrennstoffe auf dem gesamten Gebiet der Stadt Tübingen**

Hinsichtlich der für die Feinstaubbelastung relevanten Quellengruppe der Kleinf Feuerungsanlagen (hier insbesondere die Feststofffeuerungen) haben bislang nur die Städte die rechtliche Möglichkeit, Einschränkungen in entsprechenden Plänen und Satzungen aufzunehmen. Für ein generelles Verbot von Festbrennstoffen auf dem gesamten Stadtgebiet fehlen den Kommunen in Baden-Württemberg die rechtlichen Voraussetzungen.

Nach § 47 Abs. 7 BImSchG kann die Landesregierung oder eine von ihr bestimmte Stelle bei der Gefahr, dass Immissionsgrenzwerte überschritten werden, in bestimmten Gebieten unter anderem anordnen, dass Brennstoffe in Anlagen nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen. Von dieser Ermächtigungsgrundlage wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Verbote von Festbrennstoffen sind in Bebauungsplänen für bestimmte Gebiete zur Lösung einer gegebenen städtebaulichen Problemstellung möglich (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 23a Baugesetzbuch). Bereits vorhandene Anlagen genießen Bestandschutz.

Wie die Stadt Tübingen mitteilt, findet die Ausweisung neuer Bebauungsgebiete sehr selten statt. Wie das Beispiel der Konversionsflächenentwicklung „Alte Weberei“ zeige, werde aber stets nach den ökonomisch sowie ökologisch sinnvollsten Lösungen für die Wärmeversorgung gesucht. Diese können auch Einschränkungen der Festbrennstoffheizungen beinhalten.

Nach der im Jahr 2010 novellierten 1. BImSchV - Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen - wurden die Grenzwerte für den Feinstaubausstoß verschärft. Allerdings wird es wegen der langen Übergangsfristen noch einige Zeit dauern, bis ein Rückgang der Schadstoffemissionen aus Kleinf Feuerungsanlagen eintritt. Erwartet wird eine



Halbierung der Feinstaubemissionen aus Kleinfeuerungsanlagen bis 2025 gegenüber 2010 (Information des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit).

- **Nachkauf- und Benutzungszwang für schwefelarmes Heizöl**

Für Feuerungsanlagen, die in den Anwendungsbereich des § 1 der 1. BlmSchV (Verordnung für kleine und mittlere Feuerungsanlagen) fallen, ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 9 dieser Verordnung die Verwendung von Heizöl EL nach der DIN 51603-1 zulässig. Hierunter fällt das Standardheizöl sowie Heizöl schwefelarm. Nach Recherchen des RP Tübingen liegt der Marktanteil des schwefelarmen Heizöls heute bundesweit bei bereits ca. 85%. Im Regierungsbezirk Tübingen ist bereits eine Marktdurchdringung von praktisch 100% erreicht, da die Versorgung in unserer Region mit Produkten der Raffinerie in Karlsruhe erfolgt; dort wird nur noch schwefelarmes Heizöl produziert. Somit gehört erfreulicherweise die unnötige Belastung der Luft mit Verbrennungsrückständen aus dem Schwefelgehalt des (früher marktdominierenden) nicht schwefelarmen Heizöl EL - abgesehen von evtl. Lagerresten in den Kellertanks der Haushalte - in Tübingen bereits der Vergangenheit an.

- **Errichtung von mindestens 10 Wetterstationen wegen mangelhafter Datengrundlage**

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) plant keine Errichtung von Wetterstationen im Raum Tübingen/Reutlingen.

Bei der Erstellung der Wirkungsgutachten im Rahmen des Luftreinhalteplans Tübingen wurden vom Gutachter synthetische Windrosen des Landes Baden-Württemberg für Tübingen verwendet. Der Gutachter hat die Verteilung der synthetischen Windstatistik mit den Windmessungen der LUBW-Luftmessstation in der Derendinger Straße verglichen und eine Übereinstimmung dargelegt (Gutachten Rau/AVISO, S. 36f).

Die Synthetischen Windstatistiken stehen in einem 500 x 500 Meter Raster über die gesamte Landesfläche von Baden-Württemberg zur Verfügung. Die Statistiken umfassen jeweils 12 Windrichtungssektoren und sechs Geschwindigkeitsstufen sowie die mittlere Windgeschwindigkeit.

- **Verbot dieselbetriebener Kühlaggregate auf Kfz**

Bestimmte Lebensmittel müssen bei entsprechenden Temperaturen transportiert werden; die Kühlkette darf nicht unterbrochen werden. Daher gibt es spezielle Kühlfahrzeuge, die über ein von Fahrzeugmotor unabhängiges Kühlaggregat verfügen. Diese Kühlaggregate

können zum Teil mit Strom oder Diesel betrieben werden. Da während des Transports oder bei Pausen / Ruhezeiten ein Stromanschluss meistens nicht verfügbar sein dürfte, ist der Betrieb mittels Diesel in den meisten Fällen unverzichtbar.

Der Betrieb von Fahrzeugkühlaggregaten unterliegt im Übrigen dem Bundes-Immissionsschutzgesetz. Im Anhang zur 32. BImSchV ist unter Nr. 15 das Fahrzeugkühlaggregat ausdrücklich aufgeführt und der Betrieb u.a. in Wohngebieten z. B. in § 7 der 32. BImSchV geregelt.

#### • **Fahrverbot bei Messwertüberschreitung**

Ein Fahrverbot bzw. eine Verkehrsumlenkung in Abhängigkeit der aktuellen Schadstoffbelastung wäre eine Maßnahme, welche unmittelbar und situationsbezogen an der Verursacherquelle Straßenverkehr ansetzen würde. Sie könnte somit prinzipiell hochwirksam und gezielt eingesetzt werden.

Allerdings ist zu bedenken, dass der Entlastungseffekt eines kurzfristigen Fahrverbotes zeitversetzt einsetzt. Solche Fahrverbote müssten daher schon rechtzeitig in Erwartung kritischer Wettersituationen und daraus resultierender Grenzwertüberschreitungen angeordnet werden. Hierfür müsste zunächst ein belastbares meteorologisches Prognosemodell geschaffen werden. Solche Systeme zur dynamischen immissionsabhängigen Verkehrssteuerung stehen zurzeit nicht zur Verfügung. Die technische Machbarkeit und die Wirksamkeit einer derartigen Anlage sind noch nicht nachgewiesen.

Des Weiteren wäre die Verhältnismäßigkeit der Auswirkungen auf den Verkehr und die Wirtschaft einschließlich der hohen Zahl der betroffenen Verkehrsteilnehmer zu prüfen. Ebenfalls ist zu bedenken, dass eine sichere Planung sowohl für den Individualverkehr als auch für den ÖPNV erschwert würde. Zudem sind die eintretenden Verkehrsverlagerungen zu berücksichtigen.

Aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit der notwendigen technischen Voraussetzungen ist der Vorschlag derzeit nicht umsetzbar. Technische Weiterentwicklungen auf diesem Gebiet sind zu erwarten und unter luftreinhalterischen Aspekten zu begrüßen.

#### • **PKW müssen voll besetzt sein**

Es ist wünschenswert, dass Fahrten von Kraftfahrzeugen auf das notwendige Maß reduziert werden und in diesem Sinne auch Mitfahrgelegenheiten o.Ä. genutzt werden, damit möglichst wenig motorisierter Individualverkehr entsteht. Eine gesetzliche Grundlage

für eine Vorschrift ist nicht vorhanden. Es kann lediglich im Rahmen der Umweltbildung und Öffentlichkeitsarbeit auf das Ziel hingewirkt werden.

#### • **Verbot von Feuerwerken an allen Tagen**

Beim Abbrennen von Feuerwerk sind die Vorschriften des Sprengstoffgesetzes und der 1. Sprengstoffverordnung zu beachten. Pyrotechnische Gegenstände dürfen in der Zeit vom 2. Januar bis 30. Dezember nur von Personen abgebrannt werden, die eine Erlaubnis, einen Befähigungsschein oder eine Ausnahmegewilligung haben (vgl. § 23 Absatz 2 der 1. Sprengstoffverordnung). Am 31.12. und 01.01. dürfen sie auch von volljährigen Personen abgebrannt werden. Weitergehende Rechtsgrundlagen liegen nicht vor.

Das Abbrennen von Feuerwerken durch Pyrotechniker ist lediglich anzeigepflichtig. Ein ganzjähriges Verbot aller Feuerwerke käme daher einer Einschränkung der Berufsfreiheit der Pyrotechniker gleich und wäre möglicherweise nicht rechtmäßig.

Aufgrund eines Gebäudebrandes am Tübinger Marktplatz in der Silvesternacht 2008/2009 erlässt die Stadt Tübingen seither aus Sicherheitsgründen (Verhütung von Bränden) per Allgemeinverfügung ein Abbrennverbot für Feuerwerkskörper in der historischen Altstadt auch am 31.12. und am 01.01. (näheres siehe unter <http://www.tuebingen.de/verwaltung/verfahren#kleinfeuerwerke>).

Das Silvesterfeuerwerk ist nach Sprengstoffgesetz das einzig generell erlaubte private Feuerwerk im gesamten Jahresverlauf. Ein generelles Verbot über die historische Altstadt hinaus wäre daher nicht angemessen. Hinzu kommt, dass ein flächendeckendes umfassendes Verbot des Abbrennens von Silvesterfeuerwerk mangels Akzeptanz in der Bevölkerung mit vertretbaren Mitteln nicht durchsetzbar bzw. zu überwachen wäre.

#### • **Verbot des Leerlaufenlassens von Verbrennungsmotoren länger als 10 Sekunden**

Nach §§ 30 Abs. 1 Satz 2, 49 Abs. 1 Nr. 25 der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit § 24 Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist es verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen. Dies stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Das Laufen lassen des Motors ist unnötig, wenn ein vernünftiger technischer Grund dafür nicht vorliegt. Es kommt daher auf den konkreten Einzelfall an.

Da der Motor bei modernen Kraftfahrzeugen nicht nur für die Fortbewegung sorgt, sondern auch die Energie für zahlreiche Hilfsgeräte liefert, wie etwa die Klimaanlage, Heizung und Belüftung, sowie die Einzelfälle sehr unterschiedlich zu beurteilen sind, wäre es nicht sachgerecht, mit einer starren Zehn-Sekunden-Regel zu operieren.

Wer außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes seinen Motor unnötig laufen lässt und dadurch die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft belästigt, verstößt gegen § 117 Absatz 1 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG).

Eine über die genannten Regelungen hinausgehende Gesetzesgrundlage liegt nicht vor.

#### • **Verbot von Feuern im Freien**

Emissionen durch Grillfeuer im innerstädtischen Bereich kommen hauptsächlich im bzgl. der Feinstaubbelastung weniger kritischen Sommerhalbjahr zum Tragen. Ein Verbot jeglicher Feuer im Freien kommt aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht in Betracht.

Nach § 2 Abs. 2 der Verordnung der Landesregierung über die Beseitigung pflanzlicher Abfälle außerhalb von Abfallbeseitigungsanlagen (PflAbfVO)<sup>9</sup> ist das Verbrennen im Außenbereich nur erlaubt, wenn das Pflanzenmaterial nicht in den Boden eingebracht werden kann. Für weitergehende Verbote sind die Städte zuständig.

Als alternatives Angebot zur Grüngutverbrennung (entsprechend Maßnahme 9 des Luftreinhalte- und Aktionsplans aus dem Jahr 2005) erfolgt die Entsorgung in Tübingen über mobile Häckselaktionen in einigen Teilorten und in Eigenregie der Teilortverwaltungen. Sie dienen der fachgerechten Verwertung von holzigem und krautigem Baum-, Strauch-, Stauden-, und Heckenschnitt. Die Häckselaktionen im Kernstadtbereich wurden nach Auskunft der Stadt Tübingen mangels Nachfrage vor ca. zwei Jahren eingestellt.

Die ganzjährige Grüngutannahme erfolgt bisher gebührenpflichtig über das Entsorgungszentrum Dußlingen. Die Stadt Tübingen mit Teilgemeinden verfügte bis dato nicht über einen eigenen Häckselplatz. Ein solcher städtischer Häckselplatz ist auf der Gemarkung Weilheim geplant und genehmigt und soll im Herbst 2012 in Betrieb gehen.

Zwei Mal im Jahr findet die gebührenfreie städtische Grüngutabholung statt. Hier können Gartenabfälle zur Abholung am Gehwegrand bereitgestellt werden.

---

<sup>9</sup> Verordnung der Landesregierung über die Beseitigung pflanzlicher Abfälle außerhalb von Abfallbeseitigungsanlagen vom 30. April 1974 (GBl. S. 187) zuletzt geändert am 12. Februar 1996 (BGI. S. 116)

### • **Verbot verkaufsoffener Sonntage und Flohmärkte**

Es liegen keine Informationen darüber vor, ob bzw. wie weit ein solches Verbot gegenüber dem sonst stattfindenden Sonn- und Feiertagsverkehr zur Verbesserung der Luftqualität beitragen würde.

Das Ladenöffnungsgesetz lässt bis zu drei verkaufsoffene Sonntage im Jahr zu. Für die Genehmigung ist die Stadt Tübingen zuständig. Eine weitere Einschränkung aus Gründen der Luftreinhaltung wird als nicht verhältnismäßig angesehen.

### • **Verbot des Rauchens in der Umweltzone**

Die Verursacheranalysen im Grundlagenband 2010 (<http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/213450/>) weisen die Quellgruppe „Rauchen“ nicht gesondert aus, so dass keine Aussage zum summarischen Beitrag des Rauchens zur Feinstaubbelastung getroffen werden kann. Das Rauchen führt zu räumlich eng abgegrenzten lokale Belastungen, die grundsätzlich vermeidbar wären und die im Bereich des Arbeitsschutzes im Hinblick auf den Gesundheitsschutz mittlerweile streng reglementiert sind. Bezüglich der Schädlichkeit des Rauchens wurde in der Vergangenheit bereits zunehmend regelnd eingegriffen, u.a. auch über die Besteuerung. Bezüglich der Aufklärungs-, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sind in erster Linie Gesundheitsmediziner mit dem Rauchen befasst. Im Rahmen der behördlichen Luftreinhalteplanung mit dem Schwerpunkt auf konkreten umsetzbaren Maßnahmen bei relevanten und beeinflussbaren Quellgruppen steht das Rauchen daher nicht im Vordergrund. Für ein allgemeines Rauchverbot innerhalb von Umweltzonen ist eine Rechtsgrundlage nicht ersichtlich.

**• Tägliches feuchtes Reinigen und Wischen der Räume und Tische in Schulen und Kindergärten**

Nach § 1 Nr. 20 der 39. BImSchV wird „Luft“ als Außenluft mit Ausnahme von Arbeitsstätten definiert<sup>10</sup>.

Im Unterschied zur Außenluft ist die Innenraumluft damit nicht Gegenstand der vorliegenden Maßnahmenplanung. Die Anregung wurde aber Zuständigkeitshalber an die Stadt Tübingen geleitet.

---

<sup>10</sup> Genauer: Luft = Außenluft in der Troposphäre mit Ausnahme von Arbeitsstätten im Sinne der Richtlinie 89/654/EWG des Rates vom 30. November 1989 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten (ABl. L 393 vom 30.12.1989, S. 1), die durch die Richtlinie 2007/30/EG (ABl. L 165 vom 27.6.2007, S. 21) geändert worden ist; an diesen Arbeitsstätten, zu denen die Öffentlichkeit normalerweise keinen Zugang hat, gelten die Bestimmungen für Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz.