

## **Öffentlichkeitsbeteiligung zur Planänderung in Reutlingen**

### **Darstellung des Verlaufs der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 47 Absatz 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)**

### **Darstellung des Ablaufs des Beteiligungsverfahrens und der Gründe und Erwägungen, auf denen die getroffene(n) Entscheidung(en) beruht (beruhen).**

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Planänderung wurde vom 18.12.2006 bis 17.01.2007 durchgeführt. Die Einwendungsfrist endete am 31.01.2007. Damit wurden die formalen Anforderungen nach § 47 Absatz 5a BImSchG erfüllt, später eingegangene Stellungnahmen wurden dennoch berücksichtigt. Den Personen bzw. Interessensvertretungen, die sich schriftlich entweder gegenüber der Stadt Reutlingen oder dem Regierungspräsidium Tübingen geäußert haben, ging eine Eingangsbestätigung zu. In Einzelfällen wurden Stellungnahmen auch beantwortet.

Insgesamt gingen neun Stellungnahmen bei der Stadt Reutlingen oder dem Regierungspräsidium Tübingen ein. Darüber hinaus führte das Regierungspräsidium Tübingen zusammen mit der Stadt Reutlingen am 15.02.2007 ein Gespräch mit der Kreishandwerkerschaft. Leserbriefe in der örtlichen Tagespresse wurden ebenfalls zur Kenntnis genommen.

Die Inhalte der Stellungnahmen und weiteren Äußerungen sind nachfolgend thematisch gegliedert dargestellt und die Gründe und Erwägungen, die für die getroffenen Entscheidungen des Regierungspräsidiums Tübingen maßgeblich waren jeweils zusammengefasst:

#### **1) Ablehnung bzw. Kritik an den Fahrverboten**

**Es traten bei 35 erlaubten Überschreitungstagen nur 37 Überschreitungstage auf. Das Vorziehen der Fahrverbote wegen der Feinstaubbelastung ist daher nicht gerechtfertigt.**

Der Entwurfstext zur Planänderung gab den Stand der Immissionsmessungen im

November 2006 wider. Im Gesamtjahr 2006 stellte die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz an der Spot-Messstation Reutlingen - Lederstraße 44 Tage mit Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel in Höhe von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  fest. Das zeitliche Vorziehen der ersten Fahrverbotsstufe ist aufgrund der deutlichen Überschreitung zwingend.

**Die Messstation liegt an der höchstbelasteten Stelle in ganz Reutlingen, dies kann nicht der Maßstab für die Gesundheitsbelastung der Bevölkerung sein.**

Die Immissionsmessungen werden von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz entsprechend der gesetzlichen Vorschriften durchgeführt. Nach Anlage 2 der 22. BImSchV sollen Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, in solchen Bereichen liegen, in denen die höchsten Konzentrationen auftreten, welchen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt ausgesetzt ist.

**Die Wirkung der Fahrverbote ist sehr gering.**

Das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG hat die voraussichtlichen Wirkungen der geplanten Fahrverbote untersucht. Die Umsetzung der Maßnahme „Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 nach Kfz-KennzVO“ bewirkt im Bezugsjahr 2008 Verringerungen der Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) - und Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$ )-Immissionsbelastung um bis zu 3 bis 4 %, bezogen auf das Jahresmittel und den jeweils geltenden Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die Minderungswirkung kann sich noch erhöhen, wenn infolge der Fahrverbote in größerem Umfang auch bei jüngeren Fahrzeugen Partikelfilter nachgerüstet und Altfahrzeuge ersetzt werden. Der Effekt, dass durch die Fahrverbote ein Anstoß zur beschleunigten Flottenmodernisierung bzw. -erneuerung gegeben wird, kann aber nicht quantifiziert werden. Durch die Fahrverbote wird in besonderem Maß der gesundheitsschädliche Dieselrußanteil im Feinstaub verringert. Die Kfz-Abgasemissionen nehmen im Vergleich zur Anzahl der betroffenen Fahrzeuge überproportional ab. Darüber hinaus sind Minderungseffekte in der städtischen Hintergrundbelastung und ggf. auch im regionalen Hintergrund zu erwarten, aber ebenfalls nur schwer zu quantifizieren. Die tatsächliche Wirkung der Fahrverbote muss schließlich abgewartet werden. Möglicherweise wird zukünftig daher eine Ausweitung der Umweltzone notwendig.

**Der Luftreinhalteplan enthält keine Angaben zur Gültigkeitsdauer. Damit gibt es keine Rechtssicherheit, was die künftige Nutzung von Fahrzeugen unterschiedlicher Emissionsklassen angeht.**

Die Fahrverbote gelten unbegrenzt, eine zweite Fahrverbotsstufe ist ab 2012 vorgesehen. Die bisherigen Fahrverbote bis 2012 gelten dabei für Fahrzeuge der

Schadstoffgruppen eins und zwei. Von den Fahrverboten betroffene Fahrzeuge sind mindestens 12 (Nutzfahrzeuge mindestens elf) Jahre alt. Die Einführung einer weiteren Fahrverbotsstufe ist derzeit nicht vorgesehen.

**Die vorgezogenen Fahrverbote werden abgelehnt, insbesondere weil deutlich mehr Fahrzeuge - z.B. Benziner mit geregelter Katalysator - betroffen sein werden.**

Mit der aktuellen Änderung der Kfz-Kennzeichnungsverordnung fallen fast alle Fahrzeuge mit einem geregelten Katalysator der ersten Generation nicht mehr unter die Fahrverbote.

**Der (finanzielle) Aufwand für die Fahrverbote ist unverhältnismäßig.**

Die im Zuge der Umsetzung der Fahrverbote anfallenden Kosten für die Betroffenen und die Allgemeinheit sind unvermeidlich.

Die Kosten für die Beschilderung werden im Rahmen des allgemeinen städtischen Haushalts bereitgestellt. Im Vergleich zu anderen verkehrlichen Maßnahmen erscheint die Größenordnung der hierfür erforderlichen Aufwendungen (etwa 30.000 bis 40.000 Euro) nicht unverhältnismäßig. Die Polizei wird die Einhaltung der Fahrverbote hauptsächlich im Rahmen ihrer Verkehrskontrollen überwachen, der zusätzliche Kontrollaufwand für die Einhaltung der Fahrverbote dürfte dabei nur wenig ins Gewicht fallen. Die Kosten für die Beschaffung der Plaketten (meist nur 5 Euro) sind gering.

Fahrzeughalter, für deren Fahrzeuge zunächst keine Plakette erteilt werden kann, haben die Möglichkeit, ihr Fahrzeug nachzurüsten oder durch ein moderneres Fahrzeug zu ersetzen. Vor dem Hintergrund des Alters der Fahrzeuge erscheint der erforderliche finanzielle Aufwand für die Nachrüstung bzw. der Ersatz durch ein moderneres Fahrzeug mit niedrigerem Emissionsstandard ebenfalls zumutbar. Im übrigen wird die Nachrüstung mit Dieselrußpartikelfiltern steuerlich gefördert.

**Vor der Einführung der Fahrverbote soll die Rechtssprechung abwartet werden.**

Umgekehrt: Die Rechtssprechung (siehe neuestes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Luftbelastung in München) verlangt von den Behörden bei Überschreitung der Grenzwerte zum Schutze der menschlichen Gesundheit Maßnahmen im Rahmen eines Luftreinhalteplanes zu ergreifen, die geeignet sind, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen. Weitere richterliche Entscheidungen brauchen nicht abgewartet werden.

**Im Luftreinhalte- und Aktionsplan ist ausgeführt, dass Fahrverbote nur an Tagen mit Überschreitungen gelten.**

Die Erläuterungen im Luftreinhalte- und Aktionsplan sind eindeutig. In Kapitel 6.3 auf Seite 72 wird die (landesweite) Vorgehensweise hinsichtlich der Präferenz von dauerhaft angelegten Maßnahmen ausführlich erklärt. An anderer Stelle wird auf Seite 108 unter Maßnahme Tü-2.5 ausdrücklich betont, dass zeitweilige, immissionsabhängige (d.h. nur in Perioden mit überhöhten Immissionsbelastungen), oder emissionsunabhängige (d.h. unabhängig vom Emissionsstandard der Fahrzeuge) Fahrverbote als nicht problemangemessen und verursachergerecht anzusehen sind. Die Tabellendarstellungen lassen ebenfalls nicht auf eine zeitliche Abhängigkeit der Fahrverbote schließen, sondern verweisen auf die Voraussetzungen, die jeweils Grundlage für die dauerhaften Fahrverbote sind.

**Das vorgezogene Fahrverbot ist unverhältnismäßig und verstößt gegen den Vertrauensschutz der Bürger.**

Bei der Gefahr von Grenzwertüberschreitungen müssen die zuständigen Behörden kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen festlegen, die geeignet sind, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen. Nach fachlicher Einschätzung können mit den geplanten Fahrverboten auf lokaler Ebene die vergleichsweise besten Ergebnisse erzielt werden. Insbesondere wird die Luftbelastung mit den besonders gesundheitsschädlichen Dieselrußpartikeln verringert. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse der Immissionsmessungen ist das zeitliche Vorziehen des Fahrverbots geboten. Der Eingriff erfolgt gleichzeitig schonend, da i.d.R. nur Fahrzeuge betroffen sind, die einen großen Teil ihrer Lebenslaufleistung bereits erreicht haben. Außerdem besteht die Möglichkeit, betroffene Fahrzeuge nachzurüsten. Mit der Einführung der Fahrverbote und der gleichzeitigen finanziellen Förderung der Partikelfilternachschrüstung geht ferner eine Anreizwirkung zur Nachrüstung nicht von den Fahrverboten betroffener Fahrzeuge aus.

**Großveranstaltungen in Reutlingen wie die Fußball-WM haben zur Grenzwertüberschreitung geführt, es ist keine Grundlage für die Fahrverbote vorhanden.**

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) teilte auf Anfrage mit, dass im betreffenden Zeitraum nur ein einzelner Feinstaub (PM10)-Überschreitungstag auftrat. Die Großveranstaltungen im Rahmen der Fußballweltmeisterschaft sind somit nicht ursächlich für die häufigen Überschreitungen des Tagesmittelwertes bei Feinstaub (PM10).

## 2) **Ausnahmen von den Fahrverboten in Umweltzonen**

### **Es werden großzügige Ausnahmeregelungen gefordert.**

Ausnahmen von Fahrverboten können nur im Rahmen der Kfz-Kennzeichnungsverordnung gewährt werden. Bezüglich der Erteilung von Ausnahmen im Einzelfall (§ 1 Absatz 2 Kfz-KennzV) liegen landeseinheitliche Leitlinien vor. Dabei gilt der Grundsatz Nachrüstung vor Ausnahme.

### **Es werden Ausnahmen für Oldtimer gefordert.**

Nach der novellierten Kfz-Kennzeichnungsverordnung sind in Anhang 3 generelle Ausnahmen für Oldtimer vorgesehen.

Für die Erteilung weiterer Ausnahmen ist das Landratsamt Reutlingen zuständig.

### **Es werden Ausnahmen für Wohnmobile gefordert.**

Generelle Ausnahmen für Wohnmobile sind in der Kfz-Kennzeichnungsverordnung nicht vorgesehen. In die novellierte Kfz-Kennzeichnungsverordnung wurden Anforderungen für die Nachrüstung von Euro 1- und Nutzfahrzeugen übernommen. Damit sind die Voraussetzungen für die Nachrüstung der allermeisten betroffenen Fahrzeuge - auch der Wohnmobile - gegeben. Bereits heute stehen für eine Vielzahl von Fahrzeugen Nachrüstmöglichkeiten zur Verfügung.

Außerdem werden Wohnmobile häufig als Zweit- und Drittfahrzeug genutzt. Auch als Erstfahrzeug wäre aber mit Wohnmobilen analog umzugehen wie mit anderen PKW, die ggf. denselben Beschränkungen unterliegen. Für touristische Besucher besteht in Reutlingen die Möglichkeit zur Abstellung des Fahrzeugs auf den Park- and Ride-Plätzen „am Südbahnhof“ und „Tannenbergerstraße“ oder außerhalb der Umweltzone. Auch können öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden.

### **Es werden Ausnahmen für Gewerbetreibende - z.B. Zugfahrzeuge landwirtschaftlicher Maschinen (Hängerbetrieb) gefordert.**

Nach Anhang 3 der Kfz-Kennzeichnungsverordnung sind Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen von Verkehrsverboten in Umweltzonen ausgenommen, benötigen also weder Plakette noch besondere Ausnahmegenehmigung. In anders gelagerten Fällen bleiben darüber hinaus jeweils zeitlich begrenzte Ausnahmen nach § 1 Abs. 2 der vorliegenden Kfz-Kennzeichnungsverordnung unter engen Voraussetzungen möglich, falls ein bestimmtes Fahrzeug nicht nachgerüstet werden kann.

### 3) **Abgrenzung der Umweltzone**

**Die Festlegung der Umweltzone ist willkürlich und unverhältnismäßig - eine Begründung wird gefordert.**

Auf die Erläuterungen zur Änderung des Luftreinhalte- und Aktionsplans wird verwiesen.

Bei der Entscheidung zur Abgrenzung der Umweltzone floss ein, dass

1. Fahrverbote im Bereich der bestehenden Messstation (Alte Feuerwache) und weiteren Bereichen mit anzunehmender hoher Luftschadstoffbelastung wirken sollten und
2. der Nord-Süd-Verkehr gewährleistet sein muss und eine leistungsfähige Ausweichroute nicht zur Verfügung steht und
3. gleichzeitig die Bewohner von Wohngebieten vor etwaigem Ausweichverkehr zu schützen waren.

**Die Lederstraße soll in die Umweltzone einbezogen werden.**

Die Lederstraße kann vorerst aus verkehrlichen Gründen nicht in die Umweltzone einbezogen werden, da - insbesondere im Fern- und Durchgangsverkehr - keine geeignete Ausweichstrecke zur Verfügung steht. Die Einbeziehung würde also zu Ausweichverkehr in Wohngebiete führen; dies wäre insbesondere wegen des Verkehrs von Nutzfahrzeugen nicht akzeptabel. Spätestens sobald für den Bereich der Lederstraße mit der Realisierung des Scheibengipfeltunnels eine leistungsfähige Umfahrung zur Verfügung steht, wird der Bereich der Lederstraße in die Umweltzone einbezogen.

**Die Eignung der Fahrverbote wird angezweifelt, weil in der Hauptverkehrsachse in West-Ost Richtung keinerlei Einschränkung möglich und deshalb auch nicht geplant ist.**

Bei Betrachtung der Verkehrsdaten spielt die Einbeziehung eines einzelnen Streckenabschnitts bei einer gleichzeitig flächenhaft ausgestalteten Umweltzone eine untergeordnete Rolle. Die Fahrverbote in der Umweltzone werden sich nämlich auch im Bereich der Lederstraße auswirken, da die Anteile des lokalen und regionalen Quell- und Zielverkehrs in Reutlingen um 80 % liegen. Spätestens sobald eine leistungsfähige Ausweichstrecke zur Verfügung steht (Scheibengipfeltunnel), wird die Umweltzone entsprechend ausgeweitet.

**Eine erhöhte Feinstaubbelastung im Innern der beiden Umweltzonen ist durch die vorliegenden Messungen nicht belegt. Die Effektivität der Fahrverbote kann damit nicht überprüft werden.**

Die Abgrenzung Umweltzone ist nicht nur aufgrund der Einschätzung der Immissionssituation sondern auch verkehrlich begründet. Die höchsten Feinstaubbelastungen im Stadtgebiet findet man an stark verkehrsbelasteten Straßenabschnitten wie z.B. der Lederstraße.

Im übrigen belegen vorliegende Wirkungsanalysen, dass im Stadtgebiet von Reutlingen in mehreren Bereichen überhöhte Luftschadstoffgehalte wahrscheinlich sind.

Nach Anlage 2 der 22. BImSchV sollten die Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, so gelegt werden, dass Daten gewonnen werden, in denen die höchsten Konzentrationen auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, welcher der Mittelungszeit des betreffenden Immissionsgrenzwertes Rechnung trägt. Die Wirkungen der Fahrverbote werden sich auch dort niederschlagen.

**Das Fahrverbot in den Wohn- und Mischgebieten trifft absehbar nur einen kleinen Teil des Anlieger- und Andienungsverkehrs. Zur Versorgung bzw. Entsorgung der Bevölkerung und im ÖPNV werden Schwerlastfahrzeuge mit Dieselantrieb ohne wirksame Abgasreinigung nach wie vor verkehren (müssen).**

Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die konzipierten Fahrverbote erreichen sukzessive sehr viele Verkehrsteilnehmer - insbesondere aber Nutzfahrzeuge, wie die vorliegenden Daten belegen - und zwar im lokalen, regionalen und überregionalen Verkehr. Dies gilt umso mehr, da auch in anderen Städten in der Umgebung Fahrverbote in Umweltzonen eingeführt werden, bspw. in Tübingen, in Stuttgart oder zu späteren Zeitpunkten in Herrenberg, Ulm usw..

**Die Tiefgaragen Pomologie, Tübinger Tor/Rathaus und Obere Wässere sowie das Parkhaus in der Lederstraße sollen frei angefahren werden können. Der Handel muss auf kürzestem Wege fußläufig erreichbar bleiben.**

Auf die Erreichbarkeit von Parkhäusern wurde bei der Abgrenzung der Umweltzone geachtet

**Das Krankenhaus muss frei zugänglich sein.**

Krankenwagen und Arztwagen sind generell von den Fahrverboten bzw. der Plakettenpflicht befreit. In akuten Notfällen kann das Fahren trotz Fahrverbot gerechtfertigt sein, was die Polizei und die zuständige Behörde im Rahmen ihrer Ermessensgrenzen berücksichtigt. Ansonsten wird auf das Angebot des bestehenden öffentlichen Nahverkehrs verwiesen.

**Die Umweltzone sollte wegen der dort hohen Wohnnutzung und verschiedener Einrichtungen für Kinder und Schüler auf den Bereich Bloos erweitert werden.**

Die zukünftige Ausweitung der Umweltzone wird ausdrücklich nicht ausgeschlossen und bleibt späteren Regelungen vorbehalten.

4) **Weitere Maßnahmenvorschläge**

**Die Einschränkung bzw. das Verbot von Festbrennstoffen, außer für umweltfreundliche Holzheizungen, z.B. mit Holzpellets wird gefordert.**

In Reutlingen bestehen zum Teil bereits Verbrennungsverbote für feste und flüssige Brennstoffe. Der bestehende Luftreinhalteplan gibt vor, weitere Verbrennungsverbote im Rahmen der Bauleitplanung vorzusehen. Dies ist bei Bebauungsplänen jeweils grundsätzlich zu prüfen. In diesem Zusammenhang wird aber auch auf die bevorstehende Novellierung der 1. BImSchV verwiesen, in der auch Regelungen für den Altanlagenbestand vorgesehen sind.

**Der Scheibengipfeltunnel und die Dietwegtrasse werden abgelehnt.**

Im Rahmen der Ausweisung der Umweltzone wäre die räumliche Integration der Lederstrasse (B 312) an sich sinnvoll gewesen. Aufgrund einer fehlenden Alternativroute bzw. wegen der nur ungeeigneten lokalen Umfahrungsmöglichkeiten (Betroffenheit von Wohngebieten) ist jedoch bis auf weiteres (d.h. bis zur Eröffnung der Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel) diese Durchfahrmöglichkeit zu gestatten. Die Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel ist angesichts des hohen innerstädtischen Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Umweltbelastungen verkehrs- und umwelttechnisch notwendig.

**Es werden Geschwindigkeitsreduzierungen gefordert.**

Geschwindigkeitsreduzierungen können zu einer Verringerung von verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen führen, ihre jeweilige Eignung muss aber im Einzelfall geprüft werden. Dabei spielen insbesondere Verkehrsstörungen bzw. der Verkehrsfluss eine maßgebliche Rolle (vgl. LUBW-Bericht



„Emissionsmindernde Maßnahmen im Straßenverkehr“, <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/11166/>). In Reutlingen sind abseits des Vorbehaltsnetzes entsprechend den Vorgaben im Luftreinhalteplan bereits weitgehend Tempo-30-Zonen eingerichtet.

Mit einer Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen in Reutlingen würde auch die Leistungsfähigkeit abnehmen, mit evtl. einhergehenden zusätzlichen Staus und damit erhöhten Luftbelastungen. Im übrigen liegen die tatsächlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten im Hauptstraßennetz deutlich unter 50 km/h.

### **Tempo-30-Zonen und Parkleitsystem weisen eine größere Wirksamkeit als die Fahrverbote auf.**

Dies ist nach fachlicher Einschätzung unzutreffend. Fahrverbote gelten als die lokal wirksamsten Maßnahmen zur Minderung der Immissionsbelastung. Allenfalls Umgehungsstraßen oder ähnliche Maßnahmen, mit denen signifikante Verkehrsanteile verlagert werden können, lassen größere Wirksamkeiten erwarten (Scheibengipfeltunnel, Dietwegtrasse).

### **Die Wiederinbetriebnahme des Reutlinger Güterbahnhofs wird gefordert.**

Die Stadt Reutlingen ist bemüht, das Gelände für diesen Zweck zu sichern, dies ist im Luftreinhalte- und Aktionsplan ausgeführt. Entsprechende Vorplanungen liegen vor und wurden am 18. September 2007 dem Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses des Gemeinderates vorgetragen. Der Verwaltung wurde die Weiterverfolgung aufgetragen.

### **Jedes Fahrzeug im MIV sollte einen Naldo-Fahrschein haben müssen.**

Es besteht keine Rechtsgrundlage, mit der die Verkehrsteilnehmer zum Kauf von ÖPNV-Tickets verpflichtet werden könnten. Die Forderung erscheint im übrigen unrealistisch.

### **Abschaffung von Freiparktickets für Gemeinderatsmitglieder in der Rathaustiefgarage.**

Diese Regelung ist Teil der Anerkennungsleistung der Stadt Reutlingen für die ehrenamtliche Tätigkeit von Gemeinderatsmitgliedern.

### **Angebot eines Jobtickets beim RSV.**

Nach Auskunft der Stadtverwaltung existiert ein solches Jobticketangebot bereits.

**Ansässige Firmen sollen aufgefordert werden, ihre Mitarbeiter zur Benützung des ÖPNV anzuleiten, ihre Parkflächen zu verkleinern, den Parkraum zu bewirtschaften und Mitarbeitern Zuschüsse für den ÖPNV zu geben.**

Die Informationsarbeit und Attraktivierung (z .B. Jobticket, Zuschüsse) des ÖPNV wird von Unternehmen und Behörden schon jetzt selbstverständlich erbracht. Die Stellplatzzahl ist in Richtzahlen nach der Landesbauordnung Baden-Württemberg vorgegeben. Parkraumbewirtschaftung findet in Reutlingen im Bereich der Kernstadt/Umweltzone bereits statt.

**Umweltverträgliche Verkehrsarten sollen bevorzugt werden, z.B. durch mehr Platz im Straßenraum für Fußgänger und Fahrradfahrer, den Ersatz von Fußgängerampeln durch Zebrastreifen und längere Grünzeiten bei den verbleibenden Fußgängerampeln. Bei allen Planungen und Straßenreparaturen müssen die Belange der Fußgänger und Fahrradfahrer berücksichtigt werden.**

Die Stadt Reutlingen ist der Auffassung, dass ein gutes Verkehrssystem – auch für Fußgänger und Radfahrer – besteht, welches laufend im Rahmen des zugewiesenen Budgets fortentwickelt wird. Bei den Lichtzeichenregelungen sind aber auch Verkehrssicherheitsaspekte im Rahmen der geltenden Vorschriften einzuhalten.

**Reutlingen soll eine Vorreiterrolle bei der Regionalstadtbahn spielen.**

Die Federführung für dieses Regionalprojekt liegt beim Landratsamt Reutlingen. Die Stadt Reutlingen steht dem Vorhaben positiv gegenüber und hat dies auch in der Grundsatzvorlage zum Luftreinhalte- und Aktionsplan im Jahr 2005 als notwendigen Maßnahmenkomplex zur Verkehrsentlastung thematisiert. Entscheidende Voraussetzung für die Umsetzung hierbei sind die GVFG-Zuwendungen des Landes Baden-Württemberg. Im Rahmen der Fortschreibung des Reutlinger Verkehrsentwicklungsplanes wird die Wirksamkeit der Stadtbahn untersucht.

**Raum- und Stadtplanung müssen auf Verkehrsvermeidung achten.**

Durch das in Reutlingen praktizierte planerische Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ wird ein konzeptioneller Beitrag zur Verkehrsvermeidung und -minderung geleistet. Zusätzlich muss sich das individuelle Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft langfristig bei allen Beteiligten ändern. Dabei handelt es sich um einen mittel- bis langfristigen Prozess.

**Großverbrauchermärkte mit großem Parkplatzangebot sollen nicht mehr genehmigt werden.**

Die Stadt Reutlingen setzt sich schon seit Jahren aktiv für die Stärkung der Innenstadt ein. Daher hat der Gemeinderat auch die Konzeption „Zukunftsweisende Innenstadt“ beschlossen, in der entsprechende Nutzungs- und Standortfragen von Handelsbetrieben planerisch bewältigt werden.

**Die Schließung des Motocross-Geländes wird gefordert.**

Das Motocross-Gelände ist eine nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlage (Nr. 10.17 Spalte 2 des Anhangs der 4. BImSchV), dessen Schließung nur unter den Voraussetzungen der §§ 20 und 21 BImSchG zulässig ist. Im Übrigen liegt das Motocross-Gelände im Außenbereich, so dass Wohngebiete von der Staubbelastung nicht tangiert sind, sondern ausschließlich die Besucher von Motorsportveranstaltungen. Für Maßnahmen ist das Landratsamt Reutlingen zuständig.

Unabhängig von den rechtlichen Voraussetzungen verursacht der Betrieb des Motocrossübungs- und -veranstaltungsgebietes Staub-Emissionen. Der Trainingsbetrieb findet nur an wenigen Stunden der Woche (Mittwochabend, Samstagnachmittag mietvertraglich zugelassen) statt, so dass davon auszugehen ist, dass der Feinstaub-Immissionsbeitrag durch den Trainingsbetrieb auch in den relevanten Wintermonaten eher unerheblich ist. Veranstaltungen, insbesondere überregionale Meisterschaften wie DM/EM/WM-Läufe finden in den Sommermonaten statt, in denen eine Überschreitung des Tageswertes nicht zu erwarten ist. Es handelt sich jeweils um ein wichtiges sportliches Ereignis in der Stadt mit Ausstrahlungen in die Region. Zu- und Abfahrten zu den Veranstaltungen sind vergleichbar mit anderen Sport- und Freizeitaktivitäten.

**Die Verwaltung sollte verstärkt Fahrradkuriere nutzen.**

Die Anregung wurde aufgenommen. Eine entsprechende Maßnahme wurde inzwischen vom Gemeinderat beschlossen. Die Möglichkeit einer weiteren Ausweitung wird entsprechend den Gegebenheiten fortlaufend geprüft.

**Verweis auf Staubemissionen im Baubereich**

Die Verringerung diffuser Staubemissionen im Baubereich ist Gegenstand der Maßnahme 6 des verabschiedeten Luftreinhalte- und Aktionsplans für die Städte Reutlingen und Tübingen. Zuständig für die Durchführung sind die Landratsämter als untere Immissionsschutzbehörden sowie die Städte für Bauvorhaben in ihrem Bereich.