

## **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im **Verwaltungsausschuss**  
zur Kenntnis im **Ortschaftsrat Unterjesingen**  
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**

---

**Betreff:** **Luftreinhalteplanung; Bericht des  
Regierungspräsidiums Tübingen zur Fortschreibung**  
**Bezug:** 148/2014; 387/2013; 387a/2013;  
**Anlagen:** 0

---

### **Zusammenfassung:**

Aufgrund der nach wie vor bestehenden Überschreitungen der Grenzwerte der EU-Luftreinerichtlinie – insbesondere in Bezug auf den Schadstoff Stickstoffdioxid – ist eine 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für Tübingen notwendig. Als Grundlage für diese Fortschreibung wird ein Fachgutachten erstellt, welches wirksame Maßnahmen benennen soll.

### **Ziel:**

Information des Gemeinderates zu den vorgesehenen Untersuchungsinhalten des Fachgutachtens für die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tübingen sowie Diskussion über die bestehenden und weiteren Maßnahmenideen zur Reduktion der Luftschadstoffkonzentrationen.

### **Bericht:**

#### 1. Anlass / Problemstellung

Der Luftreinhalteplan für Tübingen von 2005 und die beiden Fortschreibungen enthalten verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Tübingen. Trotz der Schadstoffreduktionen, die die bereits umgesetzten Maßnahmen gebracht haben bzw. nach Ein-

schätzung der Gutachter noch bringen werden, können bislang die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für den gesundheitsgefährdenden Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) an den Messstationen in der Mühlstraße und in Unterjesingen nicht eingehalten werden. Auch eine sichere Unterschreitung des Grenzwertes für Feinstaub PM10 ist derzeit noch nicht flächendeckend gegeben.

Wie jedoch ein Gutachten zur 2. Fortschreibung für das Regierungspräsidium Tübingen des Ingenieurbüros Rau vom 25. April 2013 zeigt, sind hohe NO<sub>2</sub>-Werte kein punktuell Problem an den Messstationen, sondern vielmehr ein nahezu flächendeckendes. Das Gutachten berechnet z. B. für die Ortsdurchfahrten Bühl, Hirschau und Unterjesingen Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes. Wie es z. B. westlich davon aussieht, wird jedoch nicht betrachtet, da es in den dortigen Kommunen keine Messstationen gibt. Der Fokus der Luftreinhalteplanung in Baden-Württemberg liegt nach wie vor auf einer eher punktuellen Betrachtung, entlang der Kommunen mit Messstationsstandorten.

Der Regierungsbezirk Tübingen ist aufgrund von langjährigen Grenzwertüberschreitungen in Reutlingen, Tübingen und Ulm vom EU-Vertragsverletzungsverfahren für Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffen. Damit müssen die Luftreinhaltepläne für Reutlingen, Tübingen und Ulm überarbeitet werden. Auf die Überarbeitung drängt die Europäische Kommission: Deutschland bzw. Baden-Württemberg hat in der Mitteilung an die Europäische Kommission vom 18.08.2015 hinsichtlich des Vertragsverletzungsverfahrens 2015/2073 zugesagt, dass „alle weiteren Luftreinhaltepläne in Baden-Württemberg spätestens 2016/2017 fortgeschrieben werden“.

## 2. Sachstand

### 2.1. IST-Situation der Schadstoffbelastung

2014 wurde an der Messstelle „Mühlstraße“ der Grenzwert für Feinstaub (PM10) eingehalten, der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) lag dort mit 56 µg/m<sup>3</sup> deutlich über dem Grenzwert (40 µg/m<sup>3</sup>). Für das Jahr 2015 stehen keine Jahresmesswerte für die Mühlstraße zur Verfügung, da aufgrund des Baustellenbetriebs mit Sperrung der Eberhardbrücke keine belastbaren Daten vorliegen. In der Mühlstraße stammen die Stickstoffdioxid-Emissionen (NO<sub>x</sub>) zu ca. 64%, die PM10-Emissionen zu 35% aus dem Verkehr. Der Anteil der PM10-Emissionen aus kleinen und mittleren Feuerungsanlagen liegt bei 20%.

An der Messstation „Hauptstraße Unterjesingen“ wird der PM10-Grenzwert sicher eingehalten, weshalb keine Feinstaubmessungen mehr stattfinden. Dagegen liegt der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im Jahr 2015 mit 45 µg/m<sup>3</sup> auf dem Niveau der Vorjahre und somit weiterhin über dem Grenzwert. In Unterjesingen liegt der Anteil der NO<sub>x</sub>-Emissionen aus dem Verkehr bei 56%.

Zudem zeigen Prognoserechnungen aus dem Gutachten zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes, dass auch an weiteren verkehrlich hoch belasteten Straßenzügen im Stadtgebiet Tübingen hohe Luftschadstoffbelastungen vorliegen.

### 2.2. Handlungsfeld Kraftfahrzeuge

2011 hat die Verwaltungsspitze dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Baden-Württemberg (MVI) den Vorschlag unterbreitet, eine blaue Plakette für E-Fahrzeuge (also lokal schadstofffreie Fahrzeuge) einzuführen und motorisierte Zweiräder in die Luftreinhalteplanung gleichwertig zu integrieren, um neue Ansatzpunkte für die Luftqualitätsverbesserung zu schaffen. Dazu ist eine Fortschreibung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge durch die Bundesregierung erforderlich. Im April 2016 haben sich die Umweltministerkonferenz nun für und der Bundesverkehrsminister dagegen ausgesprochen, dass eine blaue Plakette für Fahrzeuge mit Euro-6-Norm eingeführt werden soll. Diese blaue Plakette soll die Grundlage für weitere, wohl eher punktuelle Fahrverbote schaffen. Es fehlt darüber hinaus nach wie vor eine wirksame Kontrolle der einzuhaltenden Emissionsnormen für die Fahrzeuge; hierfür sind die EU und der Bund zuständig. Zahlreiche Messungen von Prüfeinrichtungen und Umweltverbänden zeigen, dass Kraftfahrzeuge häufig weit mehr Schadstoffe im Fahrbetrieb emittieren als die Einstufungen gemäß der Euro-Normen vorsehen. Z. B. weist eine Studie des International Council on Clean Transportation für moderne Diesel-Pkw eine hohe Diskrepanz zwischen offiziellen Zertifizierungs- bzw. Typprüfwerten für Stickoxide und den entsprechenden realen Emissionswerten im Alltagsbetrieb nach: Im Durchschnitt lagen die realen NOx-Emissionen der getesteten Fahrzeuge in etwa sieben Mal so hoch wie das gesetzliche Limit von 80 mg/km der Euro 6 Norm.

### 2.3. Handlungsfeld Kleinf Feuerungsanlagen

Die Verordnung über Kleinf Feuerungsanlagen liegt ebenfalls in der Zuständigkeit der Bundesregierung und wurde vor nicht allzu langer Zeit novelliert. Jedoch bestehen erste Hinweise, dass auch von modernsten Holzöfen relevante Schadstoffmengen emittiert werden können. Nach einer Mitteilung des MVI wird derzeit eine landesrechtliche Regelung zu temporären Verbrennungsverboten für Einzelraumfeuerungen für Festbrennstoffe vom Land erarbeitet. Auch hier wird wohl an punktuelle Verbote gedacht, die z. B. Einträge über die Gemeindegrenzen hinweg vernachlässigen.

### 2.4. Handlungsfeld Baumaschinen

Zur Reduzierung motorbedingter Feinstaub-Emissionen von Baumaschinen ist am 30. Dezember 2015 die Verordnung der Landesregierung zur Verbesserung der Luftqualität in Gebieten mit hoher Luftschadstoffbelastung in Kraft getreten. Auch im Luftreinhaltegebiet Tübingen müssen die Betreiber von Baumaschinen beginnend ab 1. Januar 2017 stufenweise entweder Baumaschinen einsetzen, die den neuesten Abgasstandards entsprechen oder ältere Maschinen mit einem Partikelminderungssystem nachrüsten. Das Baurechtsamt und die Fachbereichen Hoch- und Tiefbau sind über die Verordnung informiert und werden diese an die Bauherren bzw. Bauunternehmen weitergeben.

### 2.5. Vorarbeiten zur 3. Fortschreibung

Im Herbst letzten Jahres fand eine erste Besprechung mit dem Ingenieurbüro Rau und dem Regierungspräsidium Tübingen zur 3. Fortschreibung statt. Die dabei präsentierten Maßnahmen werden nun fachgutachterlich hinsichtlich ihrer Wirksamkeit (Reduktionspotenziale bzgl. der Immissionswerte) geprüft. Im Fachgutachten werden auch Vorschläge für Maßnahmenkombinationen erarbeitet, die zur Einhaltung der Grenzwerte führen und es soll der Zeitpunkt der Grenzwerteinhaltung benannt werden. Die verkehrliche Machbarkeit wird vom Gutachter nicht untersucht werden. Zunächst werden Trendprognosen ohne Umsetzung weiterer Maßnahmen für die Jahre 2016 bis 2021 erstellt. Als Maßnahmen, die ggf. die Luftschadstoffsituation verbessern helfen, werden untersucht:

- a) die flächenhaft wirksame Maßnahme einer blauen Umweltzone

- b) Maßnahmen zur Holzfeuerung (Öffentlichkeitsarbeit, Einschränkungen für die Nutzung von sog. Komfortkaminen)
- c) bezogen auf Mühlstraße/Innenstadt: Aufrüstung aller dort verkehrenden Busse sowie
- d) verschiedene Varianten der Einschränkung für den Individualverkehr bezogen auf die Mühlstraße. Verlagerungseffekte und die dadurch möglicherweise entstehenden Belastungen auf anderen Streckenabschnitten werden dabei berücksichtigt.

Weitere Ideen zu Maßnahmen, die untersucht werden könnten, können im laufenden Verfahren noch eingebracht werden. Das Fachgutachten dient dabei der Untersuchung der Maßnahmen. Ziel der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tübingen ist dann die Festsetzung von wirksamen, umsetzbaren und verhältnismäßigen Maßnahmen unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips, die zu einer schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Tübingen an den Problempunkten und im gesamten Stadtgebiet Tübingen führen. Welche Maßnahmen hierfür in Frage kommen, ist noch nicht festgelegt.

Derzeitige Zeitplanung für die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tübingen

- ✓ April 2016: Beginn der fachgutachterlichen Untersuchung
- ✓ 3. Quartal 2016: Erste Ergebnisse des Fachgutachtens liegen vor
- ✓ 4. Quartal 2016: Abschluss des Fachgutachtens; öffentliche Vorstellung der Ergebnisse
- ✓ 1. Quartal 2017: Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tübingen und Beginn des Luftreinhalteplanverfahrens (inkl. Auslegung und Beteiligungsverfahren)
- ✓ 4. Quartal 2017: Inkrafttreten der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tübingen

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Generell sieht die Verwaltung in der Luftreinhaltung ein Aufgabenfeld, das noch über längere Zeiten bearbeitet werden muss. Es ist aktuell jedoch nicht zu erkennen, dass Land, Bund und EU die Luftreinhaltung als ganzheitlich anzugehende Aufgabe wahrnehmen werden. Die o. g. Ansatzpunkte zielen wieder auf lokale Restriktionen ab. Jedoch sieht die Verwaltung beim aktuellen Rechtsstand lokale Maßnahmen als weitgehend ausgeschöpft und für die flächendeckende Luftschadstoffproblematik als nicht ausreichend an. Die Verwaltung wird weiterhin in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Tübingen nach Wegen suchen, damit die Luftqualität in Tübingen verbessert werden kann. Zudem wird die Verwaltung auch zukünftig gegenüber dem Land und dem Bund dafür eintreten, dass das Problem der Luftschadstoffbelastung flächenhaft anzugehen ist, in dem z. B. Abgasnormen im realen Fahrbetrieb geprüft werden.

### 4. Lösungsvarianten

keine

### 5. Finanzielle Auswirkungen

keine