

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Verkehrsplanungs- und Umweltausschuss**

zur Kenntnis im: **Ortschaftsrat Unterjesingen**

Betreff: Luftbelastung in Tübingen

Bezug: 545/2004, 546/2004, 183/2003

Anlagen: Bezeichnung:

Zusammenfassung:

Orientierende Spotmessungen der UMEG in Tübingen im Jahr 2003 haben ergeben, dass die Toleranzmargen der 22. Verordnung zum Bundesimmissionschutzgesetz für Stickstoffdioxid (NO₂) in der Mühlstraße, der Rümelinstraße und der Hauptstraße in Unterjesingen überschritten werden. Die Presseberichte über diese Überschreitung waren Anlass für die Fraktionen der AL/Grünen und der TüL/PDS, weitergehende Informationen und sofortiges Handeln einzufordern.

Insgesamt wurden in 10 Städten in Baden-Württemberg Überschreitungen festgestellt. Die Regierungspräsidien als zuständige Behörden wurde vom Umwelt- und Verkehrsministerium über diese Ergebnisse unterrichtet und aufgefordert, die Arbeiten an den erforderlichen Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen zusammen mit den betroffenen Kommunen aufzunehmen. Allerdings wurden den Kommunen die Daten nur auf Nachfrage und bis jetzt unvollständig übermittelt. Nach den zurzeit vorliegenden Informationen ist für Tübingen auf Grund der ermittelten Werte für Stickstoffdioxid ein Luftreinhalteplan und für Feinstaub ein Aktionsplan aufzustellen.

Um die Rolle der Kommunen in der Zusammenarbeit mit dem verantwortlichen Ministerium und den Regierungspräsidien zu stärken, ist über den Städtetag Baden-Württemberg eine enge Zusammenarbeit und gegenseitige Information der betroffenen Kommunen vorgesehen.

Ziel:

Mit dem Luftreinhalteplan soll langfristig die Einhaltung der ab 2010 geltenden Grenzwerte für NO₂ erreicht und die Unterschreitung der Grenzwerte für die Feinstäube PM₁₀ gesichert werden. Der Aktionsplan soll mit kurzfristigen Maßnahmen die Einhaltung des ab 01.01.2005 geltenden Grenzwertes für PM₁₀ erreichen. Dies beinhaltet im ersten Schritt Analysen der Verursacheranteile und Prognosen der zukünftigen Entwicklung, bevor mit der eigentlichen Maßnahmenplanung begonnen werden kann.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Ziel der Europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihrer Tochtrichtlinien ist die Erhaltung und weitere Verbesserung der Luftqualität in Europa. Ihre Umsetzung in deutsches Recht erfolgte am 11. September 2002 mit der Novellierung der 22. Verordnung zum Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchV). Damit verbunden ist die Aufhebung der 23. BImSchV, deren Regelungen in die Novelle der 22. BImSchV eingeflossen und zum Teil erheblich verschärft worden sind.

Die neu eingeführten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Schwefeldioxid, Partikel PM₁₀, Blei und Kohlenmonoxid sind ab dem 1. Januar 2005 einzuhalten, diejenigen für Stickstoffdioxid (NO₂) und Benzol ab dem 1. Januar 2010. Zusätzlich zu den Grenzwerten sind in der 22. BImSchV auch Toleranzmargen festgelegt, die von 2005 bis 2010 jedes Jahr kleiner werden.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der Immissionsgrenzwert für NO₂ bis zum 31.12.2009 200 µg/m³, gemessen als 98%-Wert. Der zulässige Stundenmittelwert ab 01.01.2010 beträgt 200 µg/m³, bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr. Die Toleranzmarge beträgt 10 µg/m³ pro Jahr. Zukünftiger Grenzwert und Toleranzmarge ergeben zusammen einen zulässigen Wert von 270 µg/m³ für das Jahr 2003, von 260 µg/m³ für 2004 und 250 µg/m³ für 2005. Der zulässige Jahresmittelwert ab 01.01.2004 beträgt 40 µg/m³, die Toleranzmarge liegt bei 2 µg/m³ pro Jahr. Zukünftiger Grenzwert und Toleranzmarge ergeben zusammen einen zulässigen Wert von 54 µg/m³ für das Jahr 2003, von 52 µg/m³ für 2004 und 50 µg/m³ für 2005.

Für Feinstaub (PM₁₀) beträgt der Grenzwert ab 01.01.2005 als Jahresmittelwert 40 µg/m³, die Toleranzmarge liegt bei 1,6 µg/m³ pro Jahr. Zukünftiger Grenzwert und Toleranzmarge ergeben zusammen einen zulässigen Wert von 43,24 µg/m³ für das Jahr 2003 und von 41,6 µg/m³ für 2004. Der zulässige Tagesmittelwert ab 01.01. 2005 beträgt 50 µg/m³, bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr. Die Toleranzmarge beträgt 5 µg/m³ pro Jahr. Zukünftiger Grenzwert und Toleranzmarge ergeben zusammen eine zulässigen Wert von 60 µg/m³ für das Jahr 2003 und von 55 µg/m³ für 2004.

Für Blei beträgt der Grenzwert ab 01.01.2005 als Jahresmittelwert 0,5 µg/m³.

Für Benzol beträgt der Grenzwert ab 01.01.2010 als Jahresmittelwert 5 µg/m³, bis zum 31.12.2005 sind 10 µg/m³ zulässig, danach liegt die Toleranzmarge bei 1 µg/m³ pro Jahr.

Werden die Immissionsgrenzwerte einschließlich der Toleranzmargen überschritten, muss ein Luftreinhalteplan mit Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen aufgestellt werden. Er soll bereits vor dem Inkrafttreten eines Immissionsgrenzwertes wirksam werden, sodass der Grenzwert zum Zeitpunkt des Inkrafttretens eingehalten werden kann. Besteht die Gefahr, dass die Grenzwerte bei Inkrafttreten überschritten werden, muss ausserdem ein Aktionsplan mit kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen zur Verminderung der Belastung aufgestellt werden.

Am 16.09. bzw. 21.09.04 berichteten die Medien, dass in 10 Städten in Baden-Württemberg die Grenzwerte einschließlich der Toleranzmargen nicht eingehalten werden können, so dass auf Anordnung des Umwelt- und Verkehrsministeriums Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne durch die Regierungspräsidien aufzustellen sind. Unter diesen Städten befindet sich auch die Universitätsstadt Tübingen.

Diese Berichterstattung war Anlass zu den folgenden Anträgen aus dem Gemeinderat:

Vorlage 545/04 TüL/PDS: Stadtbusse als Hauptverursacher der Feinstaubemissionen in der Tübinger Innenstadt

Vorlage 546/04 AL/GRÜNE: Luftreinhalteplan für Tübingen

2. Sachstand

2.1 Datenerhebung und Ergebnisse zur 23. BImSchV

Mit der Vorlage 183/2003 hat die Verwaltung im Umwelt- und Verkehrsplanungsausschuss am 26.06.2003 über die Ergebnisse der Messungen zum Vollzug des § 40, Abs. 2 Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 23. BImSchV berichtet.

Seit August 2004 liegt der **Abschlussbericht** der UMEG mit den Messdaten des Jahres 2003 vor.

Messzeit- raum	NO ₂ 98%-Wert (µg/m ³)		Benzol JMW (µg/m ³)		Ruß (µg/m ³)	
	Prüfwert 160 µg/m ³		Prüfwert 10 µg/m ³		Prüfwert 8 µg/m ³	
	Kelternstr./ Belthlestr.	Jesinger Hauptstr.	Kelternstr./ Belthlestr.	Jesinger Hauptstr.	Kelternstr./ Belthlestr.	Jesinger Hauptstr.
1997/1998	113		13,6		10,8	
1998/1999	124		10,5		11,4	
1999/2000	111	120	6,8	4,2	9,6	11,6
2001/2002	122	136	4,7	4,5	5,9	9,6
2002/2003		145		3,7		8,4

Danach wurden die Prüfwerte für NO₂ und Benzol an beiden Messstellen eingehalten, der Prüfwert für Ruß wurde in Unterjesingen knapp überschritten.

Zusätzlich führte die UMEG auf Bitten der Städte Reutlingen und Tübingen im Jahr 2003 ein Sondermessprogramm durch, um einen Vergleich mit den im Jahr 1991 erhobenen Daten im Rahmen der Immissions- und Wirkungsmessungen im Raum Reutlingen/Tübingen und damit einen Gesamtüberblick über die Entwicklung der Luftqualität zu ermöglichen. Für dieses Messprogramm wurden zusätzlich zur Dauermessstation des Landesnetzes in der Derendinger Straße in Tübingen insgesamt 8 kontinuierliche Messstellen und 69 Passivsammlermessstellen eingerichtet. Die Auswertung dieser Daten liegt voraussichtlich Anfang November 2004 vor.

2.2 Datenerhebung und Ergebnisse zur 22. BImSchV

Um die Immissionsbelastungen nach den neuen Vorgaben der 22. BImSchV zu erfassen, hat das Land Baden-Württemberg im Zeitraum von September bis Dezember 2003 in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden an insgesamt 111 ausgewählten, stark verkehrsbelasteten innerorts gelegenen Straßenabschnitten sog. „Screening-Messungen“ durchgeführt. In Tübingen wurde an den folgenden Straßen gemessen: Unterjesinger Hauptstraße, Kelternstr./Belthlestr., Mühlstraße, Rümelinstraße und Schweickardstraße. Auf der Basis dieser Screening-Messungen legte das Umweltministerium für Baden-Württemberg aus den höchstbelasteten Messpunkten insgesamt 23 Standorte fest, die ab Januar 2004 ganzjährig beprobt werden. Dabei wurden in Städten und Gemeinden, die durch andere Messprogramme im Jahr 2003 bereits untersucht wurden, nur der höchstbelastete Standort für die Mes-

sungen 2004 exemplarisch herangezogen. Unter den 23 Standorten des Messprogramms 2004 ist auch die Mühlstraße in Tübingen.

Ende Juli 2004 wurden den ausgewählten Städten **die ersten Ergebnisse der Screening-Messungen** mitgeteilt. Danach lagen für den dreimonatigen Untersuchungszeitraum für die Tübinger Messtellen die folgenden Mittelwerte vor:

Mühlstraße:	Benzol 3,7 µg/m ³	NO ₂ 76 µg/m ³	Ruß 6,7 µg/m ³
Unterjesinger Hauptstraße	Benzol 4,3 µg/m ³	NO ₂ 56 µg/m ³	Ruß 10,3 µg/m ³

Am 09. September 2004 erfolgte eine telefonische Mitteilung des Regierungspräsidiums Tübingen an die Tübinger Stadtverwaltung. Danach zeigten die von der UMEG an das Regierungspräsidium übersandten Luftschadstoffkonzentrationen 2003 für Tübingen, dass die bisher gemessenen PM₁₀-Immissionswerte die ab 2005 geltenden Grenzwerte der 22. BImSchV zu überschreiten drohen. Auf Nachfrage teilte die UMEG mit, dass die flächendeckenden Daten des ganzjährigen Messprogramms 2003 noch nicht für die Weitergabe an die Kommunen aufbereitet worden sind. Trotz der Zusage, die Daten sobald als möglich an die Kommunen weiterzugeben, erfolgte die Bekanntgabe durch eine **Pressemitteilung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr** am 15.09.04, die zu den bereits erwähnten Presseberichten führte. Auf Nachfrage der Verwaltung wurde diese Pressemitteilung dann auch an die Stadt Tübingen weitergegeben. Danach wurden im Jahr 2003 in 10 Kommunen insgesamt 16 „Spots“ festgestellt, an denen die NO₂-Jahresmittelwerte über 54 µg/m³ lagen. Bei Feinstaub (PM₁₀) wurden im Jahr 2003 wie in 2002 keine Überschreitungen der im Jahr 2003 zulässigen Werte festgestellt. Feinstaub-Überschreitungen des ab 2005 einzuhaltenden Grenzwertes können vor allem in Straßennähe auch in den kommenden Jahren nicht ausgeschlossen werden. Bei den Überschreitungen der NO₂-Jahresmittelwerte war Tübingen mit drei Straßen dabei:

- Mühlstraße	67 µg NO ₂ /m ³
- Rümelinstraße	58 µg NO ₂ /m ³
- Unterjesinger Hauptstraße	66 µg NO ₂ /m ³

Die vollständigen Ergebnisse der Jahre 2003 für alle Messpunkte und alle Schadstoffe wurden der Verwaltung nach erneutem Nachfragen erst am 22.10.04 übermittelt. Die Daten in diesem **Bericht der UMEG: „Festlegung der Ballungsräume und Einstufung der Gebiete nach § 9 Abs. 2 der 22. BImSchV im Jahr 2003“** basieren zum einen auf den Ergebnissen der kontinuierlichen Messungen:

alle Werte in µg/m ³	PM ₁₀	PM ₁₀	PM ₁₀	PM ₁₀	Blei	NO ₂	NO ₂	NO ₂
	max. TMW	Anzahl der TMW über 50	Anzahl der TMW über 60	JMW		max. 1h-MW	Anzahl der 1h-MW über 200	JMW
Kelternstr.	96	40	23	34	0,0167	242	11	53
Mühlstraße.	98	38	19	33	0,0127	244	5	67
Rümelinstr.	90	33	17	31	0,0152	202	1	58
Jes. Hauptstr.	100	45	22	33	0,0148	163	0	46
Deichelweg	72	8	4	23	0,0096	---	---	---

Zum anderen sind in diesen Bericht auch die Jahresmittelwerte von NO₂ und Benzol an den Messpunkten des „Messprogramms zum Vollzug der 23. BImSchV“ aufgeführt, die den Anforderungen an die Probennahmestellen der 22. BImSchV genügen (Tabelle unter Pkt. 2.1.). Diese Messstation an der Unterjesinger Hauptstraße ist ca. 40 m von der Messstelle der kontinuierlichen Messung entfernt. Der NO₂ Jahresmittelwert liegt - wie in der Pressemitteilung des UVM berichtet - bei 66 µg/m³.

Mit der Einladung aller Kommunen, für die Luftreinhaltepläne zu erstellen sind, zu einem Informationsgespräch am 26.10.04 ins Ministerium für Umwelt und Verkehr war dann eine **erste Auswertung der Ergebnisse der 23 Messpunkte im Jahr 2004** verbunden. In der Mühlstraße wurden im Zeitraum vom 01.01.04 bis zum 31.08.04 weder bei dem für 2004 geltenden Stunden-Mittelwert plus Toleranzmarge für NO₂ (260 µg/m³) noch beim ab 2010 geltenden Stunden-Mittelwert für NO₂ (200 µg/m³) Überschreitungen festgestellt. Bei den Feinstäuben PM₁₀ wurde der für das Jahr 2004 geltenden Tagesmittelwert plus Toleranzmarge (55 µg/m³) 13mal überschritten. Der ab 2005 geltende Tagesmittelwert (50 µg/m³) wurde 22mal überschritten. Zulässig sind 35 Überschreitungen im Jahr, der Zeitraum der vorläufigen Auswertung umfasst allerdings erst 8 Monate. Weitere Daten liegen der Verwaltung noch nicht vor. Auf dieser Grundlage werden die folgenden Anträge aus den Vorlagen 545/04 und 546/04 beantwortet.

2.3 Vorlage 545/04 Antrag der TüL/PDS:

Stadtbusse als Hauptverursacher der Feinstaubemission in der Tübinger Innenstadt

Die Stadt Tübingen tut alles, um den Feinstaub-Ausstoß, insbesondere seitens der Busse im Stadtverkehr, zu verringern.

1. Neue Busse werden entweder mit Erdgas betrieben oder verfügen über Partikelfilter.
2. Die eingesetzten Busse werden mit Partikelfilter ausgerüstet bzw. auf Erdgas umgestellt.
3. Städtische Fahrzeuge werden, soweit technisch möglich, auf Gasbetrieb und Partikelfilter umgerüstet, neue Fahrzeuge nur mit Gasbetrieb bzw. Partikelfilter angeschafft.
4. Mit den Partnerfirmen Kocher und Schnaith wird ein Zeit- und Aktionsplan aufgestellt und bis Dezember 2004 dem Gemeinderat vorgelegt.
5. Im Westen Tübingens wird eine zweite Gastankstelle für Autos und Busse eingerichtet. Die bereits bestehende Auto-Gas-Tankstelle wird auch für die Busbetankung umgerüstet. Die Tübinger Gas-Tankstellen bieten den günstigsten Gaspreis in den Regionen Neckar-Alb und Stuttgart an.

Antwort der Verwaltung:

Nach den zurzeit vorliegenden Daten aus dem Immissionsmessprogramm ist in Tübingen die NO₂-Belastung Auslöser für die notwendige Aufstellung eines Luftreinhalteplans. Da in 2003 der ab 01.01.2005 geltende Tagesmittelwert für PM₁₀ mehr als 35mal überschritten wurde, ist vorsorglich ein Aktionsplan aufzustellen. Es liegen jedoch keine Daten vor, die auf die Busse des Stadtverkehrs als Hauptverursacher der PM₁₀-Immissionen hinweisen.

Zu diesem Thema hat der SVT im Zusammenhang mit der im Sommer 2004 durchgeführten Aktion der Deutschen Umwelthilfe zum Thema „Rußfreie Busse“ und einer späteren Anfrage des MdB Winfried Hermann wie folgt informiert:

„Von insgesamt 51 Fahrzeugen, die von den beiden SVT-Gesellschaftern Firmen Kocher und Schnaith für Leistungen im Stadtgebiet Tübingen eingesetzt werden, sind bereits seit Jahren 16 Fahrzeuge mit Russpartikelfilter (CRT-System) im Einsatz. Weitere 11 Fahrzeuge werden Ende 2004 gegen Neufahrzeuge mit Russpartikelfilter ausgetauscht. Für die folgenden Ka-

lenderjahre ist vorgesehen, jährlich ca. 10 Fahrzeuge, die dann älter als 8 Jahre sind, gegen Neufahrzeuge auszutauschen, so dass voraussichtlich bis Ende 2006 die gesamte vom SVT beeinflussbare Fahrzeugflotte mit Russpartikelfiltern ausgestattet sein wird. Deshalb ist im laufenden Wirtschaftsjahr 2004 nicht geplant, vorhandene Alt-Fahrzeuge mit Russpartikelfilter nachzurüsten.

Der SVT wird auch in Zukunft nur Leistungen an Firmen vergeben, die Fahrzeuge mit Rußpartikelfilter einsetzen. Der Einsatz von Erdgasfahrzeugen ist auf Grund der schwierigen Topographie in Tübingen zurzeit nicht wirtschaftlich. Der SVT beobachtet jedoch ständig den Markt und die Innovationen in diesem Bereich."

Damit sind die Punkte 1, 2 und 4 beantwortet. Zum Punkt 3 hat die Verwaltung die Prioritäten anders gesetzt als im Antrag der TüL/PDS. Im Hinblick auf Ressourcenschonung und Klimaschutz sind alle Müllfahrzeuge der EBT bereits auf Biodiesel umgestellt. Bei den Fahrzeugen der SBT ist eine schrittweise Umstellung auf Biodiesel vorgesehen. Die Partikelemissionen bei Biodieselfahrzeugen liegen in Abhängigkeit vom Motortyp zwischen 24 und 56% unter den Partikelemissionen normaler Dieselfahrzeuge. Durch die Umstellung konnte also bereits eine deutliche Absenkung der Partikelemissionen erreicht werden. Durch den Einsatz von CRT-Filtern könnten die Emissionen noch weiter abgesenkt werden. Bei den Dienst-PKW wird die Erweiterung der TeilAuto-Nutzung ebenso geprüft wie der Einsatz von Erdgasfahrzeugen. Zu Pkt. 5 sieht die Verwaltung auf Grund der Informationen des SVT zurzeit keinen Handlungsbedarf. Es sollte allerdings durch den SVT geprüft werden, ob auf Grund der Innovationen und der Marktveränderungen ein erneuter Testlauf mit gasbetriebenen Bussen möglich wäre.

2. 4 Vorlage 546/04 Antrag AL/GRÜNE: Luftreinhalteplan für Tübingen

I. Die Verwaltung möge berichten,

1. in welchem Umfang und an welchen Stellen es in Tübingen bislang zu Überschreitungen von Summengrenzwerten der Schadstoffe Stickoxide und Partikel gekommen ist,
2. wodurch diese Überschreitungen verursacht werden,
3. welche Konsequenzen sie aus den registrierten Überschreitungen zieht,
4. welche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität bereits eingeleitet wurden,
5. welcher Anteil der Busse des SVT mit CRT-Filtern ausgestattet ist,
6. ob es Fördermöglichkeiten seitens der EU und des Bundes zur Umsetzung der notwendigen Maßnahmen gibt.

II. Die Verwaltung möge prüfen,

1. ob durch geeignete Maßnahmen der Durchgangsverkehr von Tübingen/Reutlingen zur A81 auf die B 464 umgeleitet werden kann, um damit vor allem den Schwerlastverkehr auf der B 28 zu reduzieren,
2. in welchem Zeitraum eine Nachrüstung alle Busse des SVT mit CRT-Filtern möglich ist,
3. eine Erweiterung des Angebots der Ammertalbahn zu einer des Verkehrs auf die Schiene darstellbar ist,
4. ob und mit welchem Aufwand in den entsprechenden Straßen Fahrverbote für Altfahrzeuge (EURO II-Norm) ausgesprochen werden können,
5. ob und mit welchen Maßnahmen der Lieferverkehr durch Kleintransporter ohne Dieselpartikelfilter eingeschränkt werden kann.

Bericht der Verwaltung

Die angeforderten Berichte unter Punkt I des Antrags sowie der Prüfantrag II 2. sind bereits in den Abschnitten 2.1 und 2.2 der Vorlage abgehandelt. Über die dargestellten Informationen hinaus liegen der Verwaltung zurzeit keine weiteren Daten vor. Die Prüfaufträge unter Punkt II des Antrags von AL/GRÜNE wird die Verwaltung in die anstehenden Gespräche mit

dem Regierungspräsidium einbringen.

2. 5 Gespräch im Umwelt- und Verkehrsministerium am 26.10.04

Auf Veranlassung des Städtetags Baden-Württemberg hatte das Umwelt- und Verkehrsministerium alle Kommunen eingeladen, für deren Gebiet Luftreinhaltepläne und/oder Aktionspläne auf Grund der vorliegenden Daten erstellt werden müssen. Ziel der Kommunen war es zum einen, eine Verbesserung des Informationsflusses zwischen Ministerium, Regierungspräsidien, UMEG und den betroffenen Kommunen zu erreichen. Messergebnisse und Bewertungen sollten erst an die Kommunen weitergegeben werden, bevor sie in einer Presseerklärung verarbeitet werden. Zum anderen bestand ein erheblicher Informationsbedarf zur Beurteilung der Messdaten, zur Mitwirkung und möglichen Kostenbeteiligung der Kommunen bei der Datenerhebung, Maßnahmenplanung und -umsetzung. Nicht alle Fragen konnten in diesem Gespräch geklärt werden. Es wurde aber eine einheitliche Vorgehensweise vereinbart. Die Regierungspräsidien laden jeweils die betroffenen Kommunen ihres Regierungsbezirks und die UMEG zum Gespräch ein, in dem die UMEG die ermittelten Messergebnisse ausführlich erläutert und bewertet. Zusammen mit den in den Kommunen vorliegenden Daten zum Verkehr und weiteren möglichen Einflussfaktoren können dann in den nächsten Schritten Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden.

3. **Vorgehen der Verwaltung**

Auf Anregung der Stadt Tübingen haben die Kommunen in Baden-Württemberg, auf deren Gebiet Luftreinhaltepläne und/oder Aktionspläne erstellt werden müssen, eine enge Zusammenarbeit und intensiven Informationsaustausch vereinbart. Als Ansprechpartner für das Regierungspräsidium Tübingen bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans und evtl. des Aktionsplans wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretungen der Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrsplanung, des SVT und der Umweltbeauftragten eingerichtet. Die Federführung wurde der Umweltbeauftragten übertragen. Ein erstes Informationsgespräch zwischen dem Regierungspräsidium und den Städten Reutlingen und Tübingen hat bereits Ende Oktober stattgefunden, die nächste Gesprächsrunde mit der UMEG ist für den 24.11.04 vorgesehen.

4. **Finanzielle Auswirkungen**

Die finanziellen Auswirkungen können frühestens nach einer ersten Zusammenschau und Beurteilung der vorliegenden Daten abgeschätzt werden.