

Stadt Reutlingen 67 Task-Force Klima und Umwelt Gz.: 67-Zi		24/006/007.1 Zu TOP 4 ö GR 27.02.2024	27.02.2024
Beratungsfolge	Datum	Behandlungszweck/-art	Ergebnis
GR	27.02.2024	Kenntnisnahme öffentlich	
Mitteilungsvorlage Entwurf des Regierungspräsidiums Tübingen zur 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans - Anfrage der FWV-Fraktion vom 22.02.2024			
Bezugsdrucksache 20/059/02, 20/059/03, 24/032/01			

Sachverhalt

Da seit drei Kalenderjahren in Reutlingen im gesamten Stadtgebiet eine NO₂-Belastung von 35 µg/m³ unterschritten wurde, hat das Regierungspräsidium Tübingen eine 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorbereitet. Details zum Entwurf der 6. Fortschreibung, zu Luftschadstoffgrenzwerten und zur Entwicklung der Luftschadstoffbelastung können GR-Drs 24/032/01 entnommen werden.

Die Anfrage der FWV-Fraktion vom 22.02.2024 zum Entwurf des Regierungspräsidiums Tübingen zur 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: „In welchem Ausmaß erwartet die Stadtverwaltung eine Erhöhung der Schadstoffe (insbesondere NO₂) an der Luftmessstelle „Lederstraße-Ost“ bei einer vollständigen Öffnung (24/7) der gesperrten Spur in der Lederstraße?“

Das Regierungspräsidium Tübingen und die Stadtverwaltung Reutlingen gehen davon aus, dass eine vollständige Aufhebung der temporären verkehrsmengenabhängigen Fahrspur-reduzierung im Jahresmittel zu einer NO₂-Mehrbelastung von 3 µg/m³ am Standort der Luftmessstation in der Lederstraße führen würde.

Frage 2: „Auf Seite 18 des Entwurfs der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wird unter dem Punkt M15 bei einer Fahrspurreduzierung von einer „Minderungswirkung für das NO₂-Jahresmittel an der Verkehrsmessstation Reutlingen Lederstraße-Ost von -3 µg/m³“ ausgegangen. Wie kommt dieser Wert zustande?“

Die Minderungswirkung der Fahrspurreduzierung auf die NO₂-Belastung wurde durch Modellierungen ermittelt.

Frage 3: „Wie viele der unter dem Punkt M15 in der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans dargestellten Maßnahmen werden außer in Reutlingen in anderen Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg angewandt?“

Im Zuge der Bemühungen zur Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurden in einer Vielzahl von Städten Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs in Busspuren, Fahrradspuren und Umweltpuren umgewidmet. Eine exakt der Fahrspurreduzierung in Reutlingen entsprechende Regelung wurde in keiner weiteren Stadt oder Gemeinde in Baden-Württemberg umgesetzt.

Frage 4: „Warum folgt die Stadtverwaltung nicht dem Entwurf der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans und hebt die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen mit der Begründung des Lärmschutzes nicht auf? Wurden die vorgeschlagenen Strecken auf Lärmimmissionen überprüft?“

Die durch die 4. bzw. 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Reutlingen festgesetzten Reduzierungen zulässiger Höchstgeschwindigkeiten auf 40 km/h sind ebenfalls aus Gründen des Lärmschutzes erforderlich. Sie sind mit einer Ausnahme bereits Teil der 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans (vgl. GR-Drs 20/059/02 und 20/059/03). Bei der Ausnahme handelt es sich um den Streckenabschnitt „Am Echazufer“ zwischen Seestraße und Lindachstraße. Die im Zuge der Vorbereitung der 3. Fortschreibung des Lärmaktionsplans durchgeführten Analysen zeigen, dass entlang dieses Streckenabschnitts Handlungsbedarf zur Reduzierung der Lärmbelastung besteht und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auch entlang dieses Streckenabschnitts beibehalten werden sollte.

Frage 5: „Wie ist zu erklären, dass im Bereich des RP Tü erst jetzt die Umweltzonen in Reutlingen, Tübingen und Ulm aufgehoben werden und in den Bereichen der drei anderen RPs in Baden-Württemberg bereits früher gehandelt wurde?“

Entscheidungen zur Aufhebung von Umweltzonen werden von den Regierungspräsidien auf Basis des Gutachtens „Abschätzung zur Wirkung von Umweltzonen in Baden-Württemberg vor dem Hintergrund abnehmender Stickstoffdioxidkonzentrationen“ der LUBW getroffen. In diesem Gutachten wurde durch die LUBW ermittelt, welche Schadstoffmehrbelastungen Aufhebungen der Umweltzonen zur Folge hätten. Dabei wurden jeweils die spezifischen Bedingungen der einzelnen Umweltzonen wie die regionalen Flottenzusammensetzungen, die Schwerverkehrsanteile und die Luftschadstoffwerte berücksichtigt. Das LUBW-Gutachten liegt der GR-Drs 24/032/01 als Anlage bei. Aufhebungen von Umweltzonen können erfolgen, wenn die Luftschadstoffgrenzwerte für mindestens drei Jahre deutlich unterschritten wurden (im Fall von NO₂ mindestens drei aufeinanderfolgende Jahresmittelwerte < 35 µg/m³) und wenn trotz Aufhebung der Umweltzone eine Grenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann. Die Umweltzonen in Stuttgart, Ludwigsburg und Umgebung, Pforzheim und Freiburg bleiben bis auf Weiteres bestehen.

gez. Mario Zimmermann