



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Regierungspräsidium Stuttgart
Wolfgang Reimer
Ruppmanstr. 21
70565 Stuttgart

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Tel. +49 (0) 30 2400867-0
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

16. Juni 2017

Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

Sehr geehrter Herr Reimer,

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ wird an allen vier verkehrsnahen Messstationen deutlich überschritten. An den Stationen Hohenheimer Straße und am Neckartor lagen die Werte im Jahre 2016 mit $78 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rund doppelt so hoch wie erlaubt. Hinzu kommen an der Station am Neckartor deutliche Überschreitungen des Grenzwertes für die Feinstaubkonzentration PM_{10} , was die Straße am Neckartor zur schmutzigsten Straße Deutschlands macht. Daher muss der Luftreinhalteplan der Stadt Stuttgart fortgeschrieben werden. Ziel ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO_2 - und PM_{10} -Immissionen schnellstmöglich, d.h. bis spätestens 1. Januar 2018, so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO_2 -Grenzwerte sowie die seit 2005 geltenden PM_{10} -Grenzwerte dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat hierzu im Luftreinhalteplan einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) für bei weitem nicht ausreichend ansieht.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) nimmt zum Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Anmerkungen

Auch die im vorliegenden Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart aufgeführten Maßnahmen werden nach Angaben der verantwortlichen Behörden nicht dazu führen, dass die seit 2010 (NO_2) bzw. 2005 (PM_{10}) rechtlich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10}) eingehalten werden. Die Prognosen zeigen, dass selbst bei einer fristgerechte

Umsetzung mit einer Einhaltung vor dem Jahr 2021 nicht zu rechnen ist. Wir halten es aber für notwendig, dass die Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet ab spätestens 1. Januar 2018 eingehalten werden. Damit verstößt der vorliegende Entwurf nicht nur gegen die EU Luftreinhalt Richtlinie bzw. ihre nationale Umsetzung, sondern auch gegen Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit), denn er gewährt weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern keinen ausreichenden, d.h. gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Schutz vor den zu Erkrankungen und Todesfällen führenden Luftschadstoffen.

Auch die seit Februar 2017 geltende „Luftqualitätsverordnung-Kleinfeuerungsanlagen“, die ein zeitlich befristetes Betriebsverbot für „Komfort-Kamine“ vorsieht, reicht nicht aus, um eine wirksame Reduktion der PM₁₀-Emissionen von Holzfeuerungsanlagen zu erzielen. Grund hierfür sind u.a. zahlreiche Ausnahmeregelungen, fragliche Kontrollmöglichkeiten des temporären Verbots, unzureichende Sanktionsmöglichkeiten sowie eine fehlende Berücksichtigung von Heizkesseln. Im Zusammenhang mit den Überschreitungen des PM₁₀-Grenzwertes muss zudem berücksichtigt werden, dass die EU-Luftqualitätsvorgaben für PM₁₀ einen Minimalstandard darstellen: Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erachtet maximal 3 Überschreitungstage pro Jahr für tolerabel.

Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, die vorgesehenen Maßnahmen zu verschärfen und um zusätzliche Regelungen zu ergänzen, die teilweise im Luftreinhalteplan zwar Erwähnung finden, deren Umsetzung aber aus politischen oder nicht nachvollziehbaren rechtlichen Gründen abgelehnt bzw. nur verwässert angegangen wird. Ziel muss es sein, sofort mit allen geeigneten Maßnahmen sicherzustellen, dass die gesetzlichen Anforderungen an die Luftqualität auch tatsächlich ab spätestens 1. Januar 2018 eingehalten werden.

Wie bereits das Verwaltungsgericht Wiesbaden in zwei Urteilen (4 K 97/15.WI(2), 4 K 178/13.WI(V)) vom 30. Juni 2016 deutlich machte, dürfen finanzielle und wirtschaftliche Aspekte nicht als Argumente gelten, um von Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzuweichen. Aus diesen Gründen ist es nicht akzeptabel, dass wirksame verkehrslenkende Maßnahmen - etwa ein generelles Diesel-Fahrverbot auch für Euro 6 bzw. eine City-Maut - nicht geplant werden. Einfahrtsverbote für alle Dieselfahrzeuge sind eine weniger weitreichende Maßnahme als etwa generelle Fahrverbote für alle Kraftfahrzeuge, die selbst Bundesverkehrsminister Dobrindt für möglich hält.

Die vorliegenden Unterlagen zeigen erhebliche Schwächen und inhaltliche Fehler. So liegen dem Gesamtwirkungsgutachten die veralteten Emissionswerte des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) in der Version 3.2 zugrunde. Bereits seit über einem Jahr ist der Landesregierung bekannt, dass diese Zahlen falsch sind. Zwischenzeitlich wurden auf der Basis von realen Abgasmessungen - auch in der kalten Jahreshälfte - eine aktualisierte Version des HBEFA in der Fassung 3.3 veröffentlicht. Danach erhöhen sich die Emissionsfaktoren aller Euro 4, 5 und 6 Diesel PKW erheblich. Bei der Betrachtung der Euro 4 und 5 Fahrzeugen ist je nach Auswahl der Verkehrssituation mit einer Erhöhung von bis zu 35% zu rechnen. Bei den Euro 6 PKW sogar mit einer Verdoppelung¹. Besonders problematisch sind die NO₂-Werte bei einer bisher fehlenden Betrachtung der Immissionslage bei Temperaturen unter +10 Grad Celsius. Die im Gesamtwirkungsgutachten prognostizierte Grenzwerteinhaltung im Jahre 2021 ist damit ausgeschlossen.

Die DUH lehnt den Plan in der vorliegenden Form daher als ungeeignet ab und fordert folgende Nachbesserungen der im Planentwurf vorgesehenen Maßnahmen:

¹ <http://www.umweltbundesamt.at/en/hbefa/>

Generelles Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ab dem 1. Januar 2018

Hauptursache für die hohe Belastung mit NO₂ sind die Emissionen aus dem Verkehrssektor, in erster Linie von Diesel-Fahrzeugen. Mit durchschnittlich mehr als 50% verursachen die Diesel-Pkw den höchsten Beitrag an den NO_x-Emissionen. Messungen der DUH im Rahmen ihres Emissions-Kontroll-Instituts belegen, dass selbst Euro 6 Diesel-Pkw pro km Fahrleistung im Durchschnitt ca. 50-mal mehr Stickoxide emittieren als gute Euro 6 Benzin-Pkw (Vergleichsmessungen der DUH im Rahmen der Felduntersuchungen des Emissions-Kontroll-Instituts). Auch neue Euro 6 Diesel-Pkw emittieren bis zum Faktor 24mal (Audi A8 4.2) mehr Stickoxide im Straßenbetrieb als der Euro 6-Grenzwert für die Labormessung vorsieht. Unverständlich ist, dass das Gesamtwirkungsgutachten zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart die katastrophale Abgassituation von Euro 6 Diesel nicht nur negiert, sondern von weitgehend "sauberen" Euro 6 Diesel-Pkw ausgeht.

Angesichts der realen Abgaswerte von neuen –aber keineswegs sauberen - Euro 6 – Fahrzeugen ist eine pauschale Ausnahme dieser von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen willkürlich und nicht inhaltlich begründbar. Die im Luftreinhalteplan genannten Ausnahmen und zeitlichen Einschränkungen sind weder effektiv noch zielführend im Sinne der schnellstmöglichen Grenzwertunterschreitung. Die zeitliche Beschränkung auf Tage mit Feinstaubalarm ist rechtlich nicht haltbar und würde überdies nicht zu einer deutlichen Reduktion des Jahresmittelwertes von NO₂ führen, da sie keine nachhaltige Verhaltensänderung herbeiführt.

Die DUH kritisiert zudem die weitreichenden Ausnahmeregelungen, insbesondere die generelle Ausnahmeregelung für Lieferfahrzeuge und Taxen, welche die Wirksamkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen weiter ad absurdum führen. Alle Aussagen zur Blauen Plakette verkennen, dass diese derzeit von einer Mehrzahl an Bundesländern abgelehnt und in der vom Land vorgeschlagenen Form (generelle Ausnahme für beliebig schmutzige Euro 6 Diesel) auch eine Fehlsteuerung darstellt.

Das Land muss alle ihm mögliche Maßnahmen ergreifen, ein Verweis auf gewünschte aber derzeit unrealistische Regelungen des Bundes ist nicht seriös. Dass zudem eine Blaue Plakette frühestens 2020 eingeführt werden soll, und dies auch nur vorbehaltlich einer bundesrechtlichen Regelung und auch dann nur, wenn 80% der Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 entsprechen, zeigt für die DUH, dass auch hier der Gesundheitsschutz der Stuttgarter Bürger in der politischen Priorisierung weit hinter den Wirtschaftsinteressen der Diesel-Konzerne rangiert. Unter diesen Voraussetzungen wäre mit einer Einführung ggf. erst im Jahr 2025 zu rechnen – 15 Jahre nach Inkrafttreten der Grenzwerte. Das hier betriebene Zeitspiel zu Lasten des Gesundheitsschutzes ist inakzeptabel.

Dass Beschränkungen des Straßenverkehrs mit dieselbetriebenen Fahrzeugen immense Minderungspotenziale beinhalten, zeigt das Gutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer zur „Ermittlung von NO₂-Minderungspotenzialen für die Situation auf der Düsseldorfer Corneliusstraße/ Luftqualitätsstation DDCS“ von Mai 2016.

Rechtliche Hindernisse zur Einführung solcher Fahrverbote bestehen nach Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 13. September 2016 nicht nur nicht, die Einfahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge sind angesichts des hohen Anteils der Herkunft der NO₂-Belastung aus Dieselmotoren sogar zwingend (siehe ebenfalls das Düsseldorfer Urteil). Dieselfahrverbote bedürfen zudem nicht notwendigerweise einer "Blauen" Plakette, sondern können auf der Basis der bestehenden StVZO durch das allgemeine Durchfahrtsverbotsschild für Kraftfahrzeuge (Vz 251) samt Zusatzschild „Gilt für Diesel“ festgesetzt werden. Ausnahmen vom Fahrverbot können entweder pauschal (für Polizei, Feuerwehr, andere Dienste) oder - wie bisher auch bei der Vergabe von Feinstaubplaketten praktiziert - in begründeten Einzelfällen erfolgen. Zudem halten wir es für möglich, Euro 6 Dieselfahrzeuge von Fahrverboten freizustellen, die bei so genannten RDE-Messungen ("Real Drive Emissions") für das jeweilige Modell auch bei niedrigen Außentemperaturen (entsprechend der Eu

VO 692/2008 bis -15 Grad Celsius) den NO_x-Typzulassungsgrenzwert von 80 mg/km auf der Straße einhalten. Abgasmessungen der DUH im Rahmen des Emissionskontrollinstitutes haben im Sommer unter Winter 2016 gezeigt, dass es erste Euro 6 Diesel-Pkw wie die Mercedes E-Klasse mit dem neuen 654er Motor gibt, die auf der Straße wie im Prüfzyklus praktisch identische Abgaswerte deutlich unter dem Euro 6 Grenzwert für NO_x erreichen.

Auch dem Argument der mangelnden Kontrollierbarkeit eines Fahrverbots für Dieselfahrzeuge mangels Kennzeichnung hat das Verwaltungsgericht Düsseldorf in seiner Entscheidung widersprochen. Die Eintragung der „Kraftstoffart oder Energiequelle“ in der Zulassungsbescheinigung erlaubt schon heute eine eindeutige und schnelle Zuordnung. Bei stichprobenhaften oder anlassbezogenen Kontrollen lässt sich somit die Frage der Einfahrberechtigung durch eine Kontrolle der Fahrzeugpapiere klären. Zudem können Ausnahmen vom Fahrverbot in Form einer an der Windschutzscheibe geklebte Bescheinigung in Form einer gegebenenfalls blau eigefärbten Plakette erfolgen.

Um die sichere Einhaltung von PM₁₀ und NO₂ Grenzwerte schnellstmöglich sicherzustellen, sind Diesel-Fahrverbote für alle Fahrzeuge, die im Realbetrieb die gesetzlichen Euro 6 Grenzwerte nicht einhalten, spätestens ab dem 1. Januar 2018 - unabhängig weiterer bundesrechtlicher Regelungen - einzuführen. Die im Luftreinhalteplan genannten Ausnahmen für Euro 6 – Fahrzeuge sind ebenso wie die zeitliche Beschränkung auf Tage mit „Feinstaubalarm“ nicht zielführend und deshalb abzulehnen.

Umstellung der städtischen Fuhrparke und Busse auf emissionsarme Fahrzeuge

Die DUH begrüßt die Absicht, mittelfristig verstärkt emissionsfreie Busse anschaffen zu wollen. Diese seit Jahren vagen Ankündigungen werden auch in diesem Luftreinhalteplan nicht näher konkretisiert. Und bloße vage Absichtserklärungen ändern nichts an den zum Teil extremen NO_x-Emissionen von ÖPNV Busse mit bis zu 13.000 mg NO_x/km.

Die DUH fordert für alle Bestandsbusse der SBB oder anderer Dienstleister sowie der nach Stuttgart einfahrenden Busflotte der Deutschen Bahn, dass diese kurzfristig mit einer im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO_x-Filtersystemen (SCRT) nachgerüstet werden, sofern sie auch nach dem 1. Januar 2018 noch im Stadtgebiet Stuttgart betrieben werden sollen und bislang nicht über eine solche Technik verfügen. Auch sonstige Busse (z. B. Reise- und Fernbusse), die im realen Betrieb nicht den EURO VI Abgas-Standard erreichen, sollten ohne Ausnahme von der Einfahrt in die Umweltzone ausgeschlossen werden.

Auch alle in Stuttgart stationierten Fahrzeuge des Landes (z. B. Polizei) sollten in dieses Programm aufgenommen werden. Im Luftreinhalteplan sollte im Rahmen eines Zeitplans dargestellt werden, bis wann nur mehr saubere Fahrzeuge der öffentlichen Hand mit gutem Beispiel vorangehen.

Umwelttaxis

Die Umstellung der Taxiflotte von derzeit fast ausschließlich Dieselantrieb auf spritsparende und gleichzeitig lokal saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb (Umwelttaxis) stellt eine wichtige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Hierbei genügt es nicht, den Austausch auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrecht-

lich unterlegt sein. Die DUH fordert ein kurzfristiges Verbot bzw. stark erhöhte Konzessionsabgaben bei der Neuzulassung von Diesel-Taxis, sowie ein Bekenntnis von Stadt und Land, bei Taxinutzung ausschließlich "Umwelttaxis" anzufordern, um die Umstellung der Bestands-Taxiflotte zu beschleunigen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit hoher NO₂- oder PM₁₀ Belastung

Zahlreiche Luftreinhaltepläne sehen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Abschätzung eines teilweise zweistelligen Minderungspotenzials vor, darunter Berlin, Münster, Dresden, Neuruppin, Erfurt, Tübingen. So wurde im Luftreinhalteplan für Berlin die Einführung einer stadtverträglichen Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen in Abschnitten, in denen auch 2015 noch mit einer Überschreitung des NO₂-Grenzwertes zu rechnen ist, vorgesehen. Langjährige Messreihen an Berliner Hauptverkehrsstraßen ergaben Minderungen der untersuchten Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und elementarer Kohlenstoff (EC). Durch Minderung von Tempo 50 auf Tempo 30 sanken die Schadstoffkonzentrationen im Mittel über drei Jahre bei NO₂ um 6 bis 12 µg/m³, bei PM₁₀ um 2 µg/m³ und bei EC um 0,3 bis 0,8 µg/m³. Das Umweltbundesamt fasst in einer aktuellen Untersuchung zusammen, dass Tempo 30 die Luftschadstoffbelastung reduziert, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern. Die DUH fordert daher zusätzlich zur streckenweisen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit an Steigungsstrecken die Beschränkung der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen belasteten Straßen auch aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit. Diese Regelung sollte dauerhaft gelten.

Einführung einer City-Maut

Das Wirkungsgutachten spricht einer City-Maut ein erhebliches Reduktionspotenzial bezogen auf NO₂- und PM₁₀-Emission zu, das allerdings aufgrund der veralteten Emissionsfaktoren nach unten korrigiert werden muss. Da eine City-Maut entgegen der Begründung des Luftreinhalteplans auch ohne weitere bundesrechtliche Regelungen als ein effektives Mittel in die Luftreinhalteplanung integriert werden kann, ist es unverständlich, dass der vorliegende Entwurf diese Maßnahme kategorisch ausschließt.

Durch eine City-Maut können Autofahrer dazu animiert werden, bestimmte hoch belastete Straßen zu vermeiden oder erst gar nicht mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Weltweit gibt es bereits gute Erfahrungen mit diesem Instrument. Das älteste City-Maut-System wurde 1975 in Singapur eingeführt. Auch für deutsche Städte wurde das Wirkungspotential der Maßnahme bereits nachgewiesen. Ein für die Stadt Darmstadt vom Hessischen Umweltministerium in Auftrag gegebenes Gutachten „Wirkungsanalyse verkehrsbezogener Maßnahmen in Darmstadt durch Modellierung“ vom März 2014 bestätigt, dass eine City-Maut zu überproportionalen Abnahmen der Gesamtemissionen für NO₂ führen würde. Diese Einschätzung wird durch das vorliegende Wirkungsgutachten für Stuttgart bestätigt.

Die City-Maut könnte im Luftreinhalteplan gem. § 47 Abs. 1 BImSchG als zwingende Maßnahme zur Verminderung von Luftverunreinigungen vorgesehen werden, mit der Folge, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen von § 40 Abs. 1 BImSchG zur Einführung der City-Maut verpflichtet wäre. In Betracht käme insbesondere die Ausgestaltung der Geldleistungspflicht als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungssonderabgabe. Hierbei könnte auf das emissionsmindernde

Potenzial eines Mautsystems abgestellt werden. So könnten beispielsweise nur diejenigen Kraftfahrzeuge belastet werden, die in besonderer Weise zu der Grenzwertüberschreitung beitragen. Dies könnten bestimmte Dieselfahrzeuge sein, insbesondere dann, wenn es hoch emittierende Busse sind, bei denen die Umrüstung durch einen emissionsmindernden SCRT-Katalysator technisch in Frage kommt. Gleichzeitig könnte vorgesehen werden, dass die Einnahmen aus der City-Maut der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs zu Gute kommen, so dass kein reiner Belastungseffekt für die Betroffenen eintritt.

Mit dem Verkehrszeichen 391 besteht ein Instrument, auf das die Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung einer im Luftreinhalteplan vorgesehenen City-Maut zurückgreifen können.

Verkehrsverlagerungen ließe sich etwa durch die Kombination der City-Maut mit lokalen verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa Parkraummanagement vorbeugen.

Ausbau ÖPNV/ Einführung eines Bürgertickets

Die DUH begrüßt jedwede Anstrengung, die dazu dient, den ÖPNV zu fördern. Dass die Einrichtung von Busspuren nur vorbehaltlich möglicher Einschränkungen für den MIV in Erwägung gezogen wird, ist aufgrund der höheren verkehrlichen Leistungsfähigkeit von Bussen unverständlich, zeigt aber nach Einschätzung der DUH auch die grundfalsche Schwerpunktlegung der Stuttgarter Verkehrsplanung. Insgesamt können und müssen der Ausbau der Kapazitäten des ÖPNV und insbesondere die Setzung starker Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zur Gewährleistung einer umweltschonenden Mobilität deutlich intensiviert werden. So sollte die Möglichkeit eines beitragsfinanzierten Modells (Bürgerticket) zur finanziellen Absicherung eines deutlich leistungsfähigeren ÖPNV in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Bei einem Bürgerticket werden die ÖPNV-Betriebskosten auf alle Bürger innerhalb eines bestimmten Gebietes umgeschrieben, unabhängig davon, ob sie den ÖPNV tatsächlich in Anspruch nehmen oder nicht. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes sollte daher aufbauend auf den vorliegenden Erfahrungen in anderen deutschen und europäischen Kommunen ein entsprechendes Bürgerticket ab 2018 festgelegt werden. Die im Luftreinhalteplan erwähnte Grundlagenuntersuchung kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass angepasste und wirkungsvolle Konzepte im Prinzip möglich wären.

Kfz-Stellplätze und Parkgebühren

Die Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt eine potentielle Finanzierungsquelle für emissionsarme Fortbewegungsmittel dar. Eine Reduzierung der Parkraummöglichkeiten in Verbindung mit einem Ausbau von Park&Ride Plätzen kann zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr führen. Die angekündigte Erhöhung der Parkgebühren – die zumal nur unter Vorbehalt genannt wird - kann hier nur ein erster Schritt sein, dem weitere Progressionen folgen müssen, die schon zum jetzigen Zeitpunkt im Luftreinhalteplan festgeschrieben werden sollten.

Förderung und Ausbau des Radverkehrs

Eine konsequente Förderung des Radverkehrs führt nachweislich zu deutlichen Verlagerungen von MIV-Fahrten im innerstädtischen Bereich und auf Strecken bis acht Kilometern. Das ist überwiegende Großteil der innerstädtischen Wege. Um diese Potenziale auszuschöpfen, bedarf es einer sicheren, komfortablen und ausreichend dimensionierten Infrastruktur für den Radverkehr. Diese sollte in Form von Angebotsplanung realisiert werden, um seine Steuerungswirkung zu entfalten. Hierzu müssen Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs umverteilt werden. Ebenso wichtig sind sicheres Kreuzungsdesign und ausreichend sichere Abstellplätze. Das desaströse Abschneiden im ADFC – Fahrradklimatest zeigt, dass in Stuttgart massiver Nachholbedarf besteht. Dass Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs nur vorbehaltlich möglicher Einschränkungen für den MIV in Erwägung gezogen werden, ist aufgrund der wesentlich höheren verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Radverkehrs und seines Beitrags zu Umwelt- Luft- und Klimaschutz unverständlich, zeigt aber nach Einschätzung der DUH auch die grundfalsche Schwerpunktlegung der Stuttgarter Verkehrsplanung. Vor dem Hintergrund der neben der Luftreinhaltung weiteren positiven Aspekte des Radverkehrs und der vergleichsweise geringen Infrastrukturkosten ist es unverständlich, diese wirkungsvolle Maßnahme dermaßen unambitioniert auszugestalten.

Kleinf Feuerungsanlagen

Angesichts der drastischen Überschreitung der Luftqualitätsvorgaben und der hohen Relevanz von Kleinf Feuerungsanlagen fordert die DUH zum Schutze der menschlichen Gesundheit ein dauerhaftes Betriebsverbot von Anlagen ohne wirksame Emissionsminderungstechnik. Um Emissionen effektiv zu senken und technische Innovationen zu fördern, hält die DUH folgende Maßnahmen für geboten:

- Dauerhaftes Betriebsverbot für Einzelraumfeuerungen, mit folgenden Ausnahmeregelungen:
 - Für neue Scheitholzfeuerungen (inkl. Anlagen mit Bezug zu EWärmeG): Obligatorischer Einsatz von Abgasreinigungstechnik (Filter und Katalysator) sowie Verbrennungsluftregelung, um den Nutzer- und Brennstoffeinfluss zu minimieren. Eine Betriebserlaubnis darf erst gewährt werden, sobald mittels des Umweltzeichens „Blauer Engel“ der Nachweis erbracht werden kann, dass die Anlagen auch unter Praxisbedingungen eine emissionsarme Verbrennung gewährleisten. Die Jury Umweltzeichen hat im Frühjahr 2017 den Prüfauftrag zur Erarbeitung eines Blauen Engels für Kaminöfen erteilt, solange ein entsprechendes Umweltzeichen noch nicht verfügbar ist, gilt ein Kompletterbot dieser Anlagenart.
 - Für neue Pelletfeuerungen: Nachweis der Unterschreitung eines Emissionsniveaus von 0,01 g/m³ (bei 13 % O₂) in der Praxis durch gravimetrische Staubprobenahme nach VDI 2066, Blatt 1 (Einhaltung des Staub-Grenzwertes muss auch ohne Abzug von Messtoleranzen gewährleistet sein) und obligatorischer Einsatz eines zugelassenen Staubabscheiders mit einem Abscheidegrad von mindestens 75 Prozent.
 - Für Altanlagen (Scheitholz- und Pelletfeuerungen): Nachrüstung mit Abgasreinigungstechnik mit der Vorgabe, das Emissionsniveau der oben genannten Neuanlagen zu erreichen. Ansonsten ist der Austausch durch eine Neuanlage (mit oben genanntem Anforderungsniveau) oder die Stilllegung erforderlich.

- Integration von Vorgaben für neue Biomassekessel: Nachweis der Unterschreitung eines Grenzwertes für Staub von $0,01 \text{ g/m}^3$ (bei 13 % O₂) in der Praxis durch gravimetrische Staubprobenahme nach VDI 2066, Blatt 1 (ohne zusätzlichen Abzug von Messtoleranzen, s.o.) und obligatorischer Einsatz eines zugelassenen Staubabscheiders mit einem Abscheidegrad von mindestens 75 Prozent. Anlagen mit Holzvergaserentechnik, die Staub-Emissionen von weniger als $0,005 \text{ g/m}^3$ aufweisen, sind vom verpflichtenden Einsatz eines Staubabscheiders ausgenommen.

Darüber hinaus muss darauf hingewirkt werden, dass der Geltungsbereich der „Luftqualitätsverordnung-Kleinfeuerungsanlagen“ auf alle belasteten Gebiete in Baden-Württemberg ausgedehnt wird.

Wir fordern Sie auf, unsere Anregungen und Einwendungen bei der weiteren Bearbeitung des Luftreinhalteplans für Stuttgart zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer