



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

Regierungspräsidium Tübingen  
Klaus Tappeser  
Konrad-Adenauer-Straße 20  
72072 Tübingen

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

---

22. Juni 2017

## Stellungnahme zur 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Tübingen, Teilplan Stadt Reutlingen

Sehr geehrter Herr Tappeser,

der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> wird an der Messstelle Lederstraße Ost seit Jahren deutlich überschritten. Daher muss der Luftreinhalteplan der Stadt Reutlingen fortgeschrieben werden. Ziel ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO<sub>2</sub>-Immissionen schnellstmöglich, d.h. bis spätestens 1. Januar 2018, so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO<sub>2</sub>-Grenzwerte dauerhaft und deutlich unterschritten werden.

Das Regierungspräsidium Tübingen hat hierzu im Luftreinhalteplan einen Maßnahmenplan aufgestellt. Der Entwurf des Luftreinhalteplans liegt seit 8. Mai 2017 für die Dauer eines Monats beim Regierungspräsidium Tübingen aus und ist online einsehbar. Bis einschließlich 23. Juni 2017 können Einwendungen, Bedenken und Anregungen beim Regierungspräsidium Tübingen geltend gemacht werden.

Die Deutsche Umwelthilfe nimmt zum Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen wie folgt Stellung:

### Grundsätzliche Anmerkungen

Auch die im vorliegenden Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen aufgeführten Maßnahmen werden nach Angaben der verantwortlichen Behörden nicht dazu führen, dass die seit 2010 rechtlich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für die Konzentration von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) eingehalten werden. Die Prognosen zeigen, dass selbst bei einer fristgerechten Umsetzung mit einer Einhaltung in der Fläche selbst im

Jahr 2020 nicht gerechnet wird. Grundsätzlich gilt jedoch, dass eine Einhaltung schnellstmöglich und im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen ist. Damit verstößt der Luftreinhalteplan 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 Luftschadstoffen.

Auch die PM<sub>10</sub>-Belastung in Reutlingen ist deutlich zu hoch. Im laufenden Jahr wurde der EU-Tagesgrenzwert für PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> bereits 24-mal überschritten (Messstation Lederstraße-Ost). Auch im Jahr 2015 konnte die EU-Vorgabe von maximal 35 Überschreitungstagen nur knapp erfüllt werden. Damit ist in Reutlingen zweifelsohne die in §47 Abs. 7 BImSchG erwähnte Gefahr der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten gegeben. Im Zusammenhang mit den Überschreitungen des PM<sub>10</sub>-Grenzwertes muss zudem berücksichtigt werden, dass die EU-Luftqualitätsvorgaben für PM<sub>10</sub> einen Minimalstandard darstellen: Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erachtet maximal 3 Überschreitungstage pro Jahr für tolerabel.

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) hat in einer Kurzstudie ermittelt, dass Holzfeuerung für einen beträchtlichen Anteil der PM<sub>10</sub>-Belastung in Reutlingen und anderen Städten verantwortlich ist. Im Gemeindegebiet Stuttgart gilt seit Februar 2017 die „Luftqualitätsverordnung-Kleinf Feuerungsanlagen“, die auf Grundlage des oben genannten §47 Abs. 7 BImSchG erlassen wurde. Eine Ausweitung dieser Landesverordnung auf weitere Gebiete ist derzeit jedoch nicht in Planung. Dies wäre jedoch aufgrund der hohen PM<sub>10</sub>-Belastung in Reutlingen und anderen Städten Baden-Württembergs notwendig. Dabei muss zudem berücksichtigt werden, dass bei alleiniger Betrachtung von PM<sub>10</sub> der Beitrag der Holzfeuerung deutlich unterschätzt wird, weil die PM<sub>10</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs hohe Anteile von Abrieb durch Reifen/Bremsen beinhalten. Je kleiner die betrachtete Partikelgröße, desto relevanter werden die Emissionen aus Kleinf Feuerungsanlagen - dies gilt insbesondere für ultrafeine Partikel (PM<sub>0,1</sub>) bzw. Ruß (Black Carbon).

Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, wesentliche Maßnahmen zu verschärfen und zusätzliche Regelungen zu ergänzen, die teilweise im Luftreinhalteplan Erwähnung finden, deren Umsetzung aber abgelehnt 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 abzu-sehen. Aus diesen Gründen ist es nicht akzeptabel, dass aus vermeintlich politischen Gründen stark wirksame Maßnahmen -etwa ein generelles Diesel-Fahrverbot und eine City-Maut- nicht konsequent verfolgt werden. Zudem kritisiert die Deutsche Umwelthilfe das Fachgutachten, da dieses von veralteten optimistischen Emissionswerten des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) in der Version 3.2 ausgeht. In der Datengrundlage der aktualisierten Version 3.3 erhöhen sich die Emissionsfaktoren aller Euro 4, 5 und 6 Diesel PKW. Bei den 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 Verdoppelung.<sup>1</sup> Prognosen zur Grenzwerteinhaltung müssen also deutlich korrigiert werden.

Die DUH fordert eine umgehende Anpassung der Wirkabschätzungen auf Grundlage der aktuellen Emissionsdaten sowie folgende Nachbesserungen der im Planentwurf vorgesehenen Maßnahmen:

---

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

## Generelles Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ab dem 1.1.2018

Hauptursache für die hohe Belastung mit NO<sub>2</sub> 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<sub>x</sub>-Emissionen. Messungen der DUH belegen, dass selbst Euro 6 Diesel-Pkw pro km Fahrleistung ca. 50mal mehr Stickoxide emittieren als Euro 6 Benzin-Pkw. Auch neue Diesel-Pkw emittieren bis zum Faktor 17mal mehr Stickoxide im Straßenbetrieb als der Euro 6-Grenzwert erlaubt. Diese Messungen wurden vom Umweltbundesamt, dem ICCT, dem ADAC und weiteren Institutionen bestätigt. Unverständlich ist, dass das Fachgutachten zur 43. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen die katastrophale Abgassituation von Euro 6 Diesel nicht nur negiert, sondern von weitgehend "sauberen" Euro 6 Diesel-Pkw ausgeht.

Die DUH kritisiert zudem die weitreichenden Ausnahmeregelungen, insbesondere die generelle Ausnahmeregelung für Lieferfahrzeuge, 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. 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 NO<sub>2</sub>-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, sie sind angesichts des hohen Anteils der Herkunft der NO<sub>2</sub>-Belastung aus Dieselmotoren sogar zwingend (siehe ebenfalls das Düsseldorfer Urteil). Dieselfahrverbote bedürfen demnach keiner neuen "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. Damit kann die Befürchtung der Kombination von vielzähligen Zusatzzeichen ausgeräumt werden. Ausnahmen vom Fahrverbot können entweder pauschal (für Polizei, Feuerwehr, andere Dienste) oder per Einzelfallprüfung erfolgen. Zudem könnten Euro 6 Diesel-Fahrzeuge freigestellt werden, deren Abgasreinigungssystem nachweislich zwischen -15 und +40 Grad Celsius Außentemperatur funktioniert und die in diesem Temperaturbereich den Euro 6 NO<sub>x</sub> Grenzwert von 80mg/km auch auf der Straße einhalten. Auch das 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.

Um die Überschreitungsdauer der NO<sub>2</sub> Grenzwerte schnellstmöglich zu beenden, 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.

## Verkehrsreduzierung / Umgestaltung der Lederstraße

Ob der Scheibengipfeltunnel seine verkehrsreduzierende Wirkung entfaltet ist zweifelhaft. Generell erhöht ein Mehrangebot an Verkehrsfläche –gleich ob unter- oder oberirdisch- die zu erwar-

tende Gesamtmenge an Verkehr, vor allem im Bereich des MIV. Somit können die Gesamtmissionen in Reutlingen durch den Scheibengipfeltunnel nur dann reduziert werden, wenn gleichzeitig in gleichem Umfang Wegeangebote reduziert werden. Das bedeutet für die Lederstraße eine konsequente Reduktion der Verkehrsfläche. Die freiwerdende Fläche ist mit einer Vorrangspur für Busse und davon getrennten Radverkehrsanlagen gut genutzt. Für Radverkehrsanlagen und Busspuren ist ein Konzept vorzulegen, das die dauerhafte Benutzbarkeit sicherstellt, dazu gehört der effektive Schutz vor illegalem Parken. Dies ist durch eine bauliche Trennung am besten zu gewährleisten. Hiervon würde nicht nur die Luftqualität, sondern auch die Verkehrssicherheit enorm profitieren. Es mutet vor dem Hintergrund nachgerade absurd an, dass die Maßnahme „Umgestaltung der Lederstraße“ noch vor Ende der Einspruchsfrist nach einer Intervention der Stadt Reutlingen vom Regierungspräsidium widerrufen wurde. Mit Verzicht auf die Maßnahme muss davon ausgegangen werden, dass sich die verkehrliche Situation und damit das Luftreinhalteproblem in Reutlingen weiter zuspitzt. Neben der City Maut und dem allgemeinen Fahrverbot für Diesel-PKW wird damit die letzte tatsächlich wirksame Maßnahme abgelehnt. Damit wird einem ohnehin schon unambitionierten Luftreinhalteplan einer der letzten verbleibenden Zähne gezogen.

## Förderung des Umweltverbundes gesamt

Die DUH begrüßt jedwede Förderung des Umweltverbundes. Die Förderung des Busverkehrs muss dabei zwingend an Umweltauflagen für die eingesetzten Fahrzeuge gebunden werden. Um die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu gewährleisten, ist dieser in der Verkehrsplanung vor dem MIV bevorzugt zu behandeln. Dazu gehören Vorrangschaltung an LSA, die Führung aus separierten Bussonderstreifen. Ähnliches gilt für die Förderung des Radverkehrs. Diese gelingt nur dann, wenn sie sich nicht auf punktuelle Einzelmaßnahmen beschränkt, sondern für das Stadtgebiet Reutlingen ein Gesamtkonzept vorsieht und konsequent umsetzt. Erfolgskritisch für ein Gesamtkonzept Radverkehr ist die Einrichtung von sicherer Führung für den Radverkehr an allen Straßen der Stadt mit Netzwirkung. Die Maßnahme Förderung Fußverkehr ist unbedingt zu befürworten. An der Fußgängerfreundlichkeit einer Stadt lassen sich die Qualität und die Nachhaltigkeit ihrer Verkehrs- und Siedlungsstruktur ablesen. Reutlingen hinkt hier nach eigenen Angaben weit hinterher. Entsprechend wichtig ist neben der -in der Sache durchaus richtigen- Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes und der weiteren Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs, eine Festschreibung der verbindlichen Umsetzung. Für alle drei Förderankündigungen im Bereich Umweltverbund gilt überdies, dass es konkrete Finanzzusagen braucht, um eine Umsetzung kurz- und mittelfristig garantieren zu können.

## Abgasnorm Euro VI Linienbusse

Es ist zwingend geboten, nur noch Busse mit neusten Abgasstandards im städtischen Linienverkehr einzusetzen. Dies gilt nicht nur für den belasteten Abschnitt der Lederstraße. Im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans fehlen verbindliche Zusagen zur Nachrüstung bzw. zum Austausch der Gesamtflotte. Ältere Busmodelle, inklusive der von Dienstleister müssen dringend mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO<sub>x</sub>-Filtersystemen (SCRT) nachgerüstet werden, sofern sie auch nach dem 1.1.2018 noch im Stadtgebiet Reutlingen betrieben werden sollen. Alternativ muss die Flottenerneuerung deutlich vorgezogen werden. Busse, die nicht dem EURO VI Abgas-Standard entsprechen, sollten ohne Ausnahme von der Einfahrt in die Umweltzone ausgeschlossen werden.

Zudem bleiben Taxen, die aufgrund der hohen Laufleistung wesentlich zur Luftverschmutzung beitragen, in der Planung unberücksichtigt. Es ist unabdingbar, diese Fahrzeuge schnellstmöglich auf Umwelttaxis (vor allem Benzin-Hybride) umzustellen und darauf über Konzessionsvorgaben oder generelle Einschränkungen für Dieselfahrzeuge (siehe oben) einzuwirken. Es genügt nicht, den

Austausch auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrechtlich 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.

Auch in Reutlingen verkehrende oder stationierte 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.

### Kfz-Stellplätze und Parkgebühren

Die Verteuerung und Verknappung 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 kann hier nur ein erster Schritt sein, dem weitere Progressionen folgen müssen, die schon zum jetzigen Zeitpunkt im Luftreinhalteplan festgeschrieben werden sollten. Sowohl für die notwendige Verringerung der Parkfläche, als auch für die Erhöhung der Parkgebühren fehlt es an konkreten Zeitplänen und Ausbaupfaden. Diese Maßnahmen können sehr zügig umgesetzt werden und sollten somit spätestens zum 1.1.2018 in Kraft treten.

### Einführung einer City-Maut

Das Fachgutachten spricht einer City-Maut ein erhebliches Reduktionspotenzial bezogen auf NO<sub>2</sub>-Emission zu. Da eine City-Maut entgegen der Begründung des Luftreinhalteplans auch ohne weitere bundesrechtliche Regelungen ein effektives Mittel zur Luftreinhaltung sein 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 Wirkungspotenzial 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 NO<sub>2</sub> führen würde. Diese Einschätzung wird durch das vorliegende Fachgutachten für Reutlingen 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 Lenkungsabgabe. 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. 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 Möglichkeit eines beitragsfinanzierten Modells (Bürgerticket) zur finanziellen Absicherung eines deutlich leistungsfähigeren ÖPNV sollte 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.

## Kleinf Feuerungsanlagen

Der Geltungsbereich der „Luftqualitätsverordnung-Kleinf Feuerungsanlagen“ sollte auf Reutlingen und weitere Gebiete in Baden-Württemberg mit hoher PM<sub>10</sub>-Belastung ausgedehnt werden.

In diesen Gebieten ist zum Schutze der menschlichen Gesundheit ein dauerhaftes Betriebsverbot von Anlagen ohne wirksame Emissionsminderungstechnik notwendig. 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 (solange ein entsprechendes Umweltzeichen noch nicht verfügbar ist, gilt ein Kompletterbot dieser Anlagenart):
  - Für neue Pelletfeuerungen: Nachweis der Unterschreitung eines Emissions-niveaus von 0,01 g/m<sup>3</sup> (bei 13 % O<sub>2</sub>) 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 g/m<sup>3</sup> (bei 13 % O<sub>2</sub>) 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 Holzvergaser-technik, die Staub-Emissionen von weniger als 0,005 g/m<sup>3</sup> aufweisen, sind vom verpflichtenden Einsatz eines Staubabscheiders ausgenommen.

Falls eine kurzfristige Überarbeitung der „Luftqualitätsverordnung-Kleinfeuerungsanlagen“ nicht möglich sein sollte, müssen auf lokaler Ebene im Rahmen von Bebauungsplänen verschärfte Anforderungen für die Nutzung von Holzfeuerungsanlagen implementiert werden.

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

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer