

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

**Senatsverwaltung für Umwelt,  
Verkehr und Klimaschutz**  
Brückenstraße 6  
10179 Berlin

**Vorab per E-Mail: [lufreinhalteplan2019@senuvk.berlin.de](mailto:lufreinhalteplan2019@senuvk.berlin.de)  
[poststelle@senuvk.berlin.de](mailto:poststelle@senuvk.berlin.de)**

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

---

29. Mai 2019

## **Stellungnahme zum Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin**

Sehr geehrte Frau Senatorin Günther,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin Stellung zu nehmen.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von  $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  wird an fast allen verkehrsnahen Messstationen in Berlin seit Beginn der Datenerhebung permanent überschritten. Im Jahr 2018 wurde der Grenzwert mit bis zu  $59 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  erneut deutlich überschritten. Auch die im Entwurf des Luftreinhalteplans enthaltene Modellierung der  $\text{NO}_2$ -Belastung entlang des Hauptstraßennetzes zeigt eindringlich, dass sich die hohe Luftschadstoffbelastung nicht auf vereinzelt Straßenzüge beschränkt.

Auch nach Umsetzung aller in der Fortschreibung des LRP geplanten Maßnahmen werden noch im Jahr 2020 zahlreiche Straßen in Berlin weiterhin von Grenzwertüberschreitungen betroffen sein. Dies ist der Fall für Straßen, bei denen die Maßnahmenumsetzung als unverhältnismäßig eingestuft wurde, für Straßen, die gar nicht im Luftreinhalteplan betrachtet werden, obwohl landeseigene Messungen teilweise erhebliche Grenzwertüberschreitungen beweisen, Straßen, die durch das gängige Screening-Modell nicht richtig erfasst werden können und Straßen, bei denen die mit sehr optimistischen Minderungsannahmen prognostizierten Maßnahmen nicht in vollem Umfang wirken werden.

Bei dem Großteil aller Straßenabschnitte wird die Grenzwerteinhaltung so knapp berechnet, dass jede kleinere Unabwägbarkeit wie eine Baustelle, Schienenersatzverkehr, eine Inversionswetter-

lage, aber auch Verzug bei der Maßnahmenumsetzung zur Überschreitung des Grenzwertes führen kann und keine flächendeckend sichere und deutliche Unterschreitung des Grenzwertes erwartet werden kann. Dabei weisen aktuelle Studien, u.a. des Umweltbundesamtes, darauf hin, dass gesundheitliche Effekte auch schon weit unterhalb der zurzeit geltenden Grenzwerte auftreten ([Link zur Studie](#)). Der vorliegende Entwurf des Luftreinhalteplans für die Stadt Berlin wird dieser Tatsache nicht gerecht.

Ziel und Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO<sub>2</sub>-Immissionen ‚schnellstmöglich‘ (entsprechend der höchstrichterlichen Rechtsprechung des BVerwG bis spätestens Ende 2019) so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO<sub>2</sub>-Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Dies bedeutet die notwendige Ergreifung von Maßnahmen, die insgesamt geeignet sind, die Belastungswerte binnen weniger Monate, spätestens bis Ende 2019 unter den Grenzwert für NO<sub>2</sub> sicher abzusenken. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima (SenUVK) hat hierzu im Entwurf des Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) als nicht ausreichend ansieht. Dies erläutern wir im Folgenden.

### Grundsätzliche Anmerkungen

Selbst laut optimistischer Prognose des Luftreinhalteplans wird es mit den zurzeit geplanten Maßnahmen nicht möglich sein, die Einhaltung der seit 2010 geltenden Grenzwerte an allen Belastungsschwerpunkten im Jahr 2020, geschweige denn im Jahr 2019, sicherzustellen.

Mit dem Grundsatzurteil vom 27. Februar 2018 hat das BVerwG entschieden, dass strecken- oder gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge geboten und zulässig sind, wenn andere Maßnahmen eine schnellstmögliche Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte nicht sicherstellen. Auch in Berlin ist eine schnelle, an allen Belastungsorten wirksame und sichere Unterschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwertes ohne noch im Jahr 2019 ausgesprochene zonale Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge einschließlich Abgasnorm Euro 5/V nicht realisierbar.

Die Senatsverwaltung versteckt sich hinter dem Urteil des VG Berlin (VG 10 K 207.16) und beschränkt ihre Planung auf die 117 Straßenabschnitte, deren Prüfung durch das Urteil vom 09.10.2018 explizit vorgegeben wurden.<sup>1</sup> Dieses Urteil basiert auf den Daten, die vom Land Berlin dem Gericht vorgelegt werden; die Frage der Vollständigkeit der Daten war von der Transparenz und dem konstruktiven Gestaltungswillen der planaustellenden Behörde abhängig. Wenn weitere, den Behörden bekannte Grenzwertüberschreitungen ignoriert und vertuscht werden, zeigt dies, dass SenUVK nicht den Anspruch erkennen lässt, allen Einwohner\*innen Berlins saubere Luft entsprechend der EU-Luftqualitätsrichtlinie zu gewähren.

So werden im Entwurf des Luftreinhalteplans mit keinem Wort die Straßenabschnitte mit Messungen des Berliner Luftgütemessnetzes genannt, die (für uns nicht nachvollziehbar) nicht in der Liste der 117 Straßenabschnitten mit festgestellten Grenzwertüberschreitungen enthalten sind – und das, obwohl diese Grenzwertüberschreitungen bereits seit Jahren bekannt sind. Die DUH fordert das Land auf, diese neuerlichen „vergessenen“ Grenzwertüberschreitungen, die nicht im Rahmen

---

<sup>1</sup> Das Urteil des VG Berlin verpflichtet das Land Berlin, die Grenzwerteinhaltung **im gesamten Stadtgebiet** sicherzustellen. Diese Verpflichtung beschränkt sich nicht auf die im Gerichtsverfahren vorgelegte Straßenliste mit Grenzwertüberschreitungen, sondern betrifft sämtliche Straßen, an denen der Grenzwert überschritten wird.



der Gerichtsverhandlung vorgelegt wurden, zu erläutern. Das führt dazu, dass für zahlreiche Straßen, die im Jahresmittel 2018 deutliche Grenzwertüberschreitungen aufwiesen, wie zum Beispiel die Straßen Alt Friedrichsfelde ( $47 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ), Berliner Allee ( $45 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ), Buschkrugallee ( $56 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ), Herrmannplatz ( $46 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ), Landsberger Allee ( $47 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ) und Michael-Brückner Straße ( $50 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ ) keinerlei Maßnahmen zur Reduktion der Stickstoffdioxid-Belastung eingeplant sind. Dass für hoch belastete Straßenzüge, für die zum Zeitpunkt der Planerstellung Belastungen von bis zu  $56 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  bekannt waren, keinerlei Maßnahmen geplant sind und auch keine Prognose des Jahres der Grenzwerteinhaltung vorliegt, ist ein Skandal und wird von der DUH so nicht hingenommen.

Auch zur Senkung der rechtswidrig hohen  $\text{NO}_2$ -Belastung entlang der A100 ist im Entwurf des Luftreinhalteplans keine einzige Maßnahme vorgesehen. Dies verwundert insbesondere, als dass eine mikroskalige Untersuchung im Auftrag des Berliner Senats die Luftbelastung auch unmittelbar an der Wohnbebauung entlang der A100 zwischen Kantstraße und Kaiserdamm ermittelt hat und zu dem Ergebnis kam, dass auch für das Jahr 2020 noch an mehreren Wohngebäuden Grenzwertüberschreitungen von „über  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ “ modelliert wurden. Über die genaue Höhe der Belastung gibt das vorgelegte Gutachten keine Auskunft und auch der Luftreinhalteplan erwähnt die modellierte Belastung mit keinem Wort.

Wenn der Senat keine lokalen Maßnahmen sieht, mit der sich die Belastung entlang der A100 senken lässt, fordert die DUH eindringlich die Umsetzung eines möglichst umfassenden zonalen Fahrverbotes für alle hochemittierenden Diesel-Kfz unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI, um dadurch auch den Quell- und Zielverkehr ins Stadtgebiet über die Autobahn zu unterbinden. Falls es keine anderen Möglichkeiten gibt, die zu einer schnellstmöglichen Unterschreitung des Grenzwertes unmittelbar an der Wohnbebauung führen wird, müssen diese zonal angelegten Diesel-Fahrverbote ab dem 1.9.2019 in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Dass eine bekannte und zuverlässig modellierte Belastung oberhalb des Grenzwertes einfach hingenommen wird, ist nicht akzeptabel und offensichtlich rechtswidrig.

Auch die Hinweise auf erhöhte  $\text{NO}_2$ -Belastungen aus zahlreichen Messungen von Umweltorganisationen, Rundfunkanstalten und Bürgerinnen und Bürgern werden ignoriert. Die im bilateralen Gespräch mitgeteilte Erkenntnis, dass das Screening-Modell der SenUVK nicht geeignet sei, eine Straße wie die Skalitzer Straße mit einer Hochbahntrasse zu modellieren, spiegelt sich im Luftreinhalteplan nicht wieder. Wo das städtische Modell eine Belastung um die  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  lediglich modelliert, liegen unabhängige Messungen der TU Berlin vor, die Belastungen von  $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Höhe Schlesisches Tor),  $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Höhe Kottbusser Tor) und sogar  $77 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Höhe Görlitzer Bahnhof) nachweisen. Auch für zahlreiche andere Straßen im gesamten Berliner Stadtgebiet gibt es Messungen, die auf Belastungen deutlich oberhalb des Jahresmittelwertes hinweisen.

Es ist daher nicht hinnehmbar, dass weder für die Skalitzer Straße noch für andere Straßen, an denen aus unabhängigen Messungen ermittelte Belastungen oberhalb des Grenzwertes festgestellt sind, irgendwelche Maßnahmen geplant sind. Gerne stellen wir unsere Messergebnisse erneut zur Verfügung, um saubere Luft für alle Berlinerinnen und Berliner zu erzielen.

Auch hinsichtlich der Feinstaubbelastung besteht dringender Handlungsbedarf. Zwar werden in Berlin aktuell die EU-Vorgaben eingehalten – allerdings entsprechen diese in keiner Weise den wissenschaftlichen Erkenntnissen und den darauf beruhenden Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO). So wurde 2018 der EU-Tagesgrenzwert für  $\text{PM}_{10}$  an bis zu 27 Tagen



überschritten – die WHO hält maximal drei Überschreitungen pro Jahr für tolerabel. Der PM<sub>2,5</sub>-Jahresmittelwert lag 2017 bei bis zu 17 µg/m<sup>3</sup> – die WHO empfiehlt in ihren aktuellen Richtlinien höchstens 10 µg/m<sup>3</sup>.

Auch in Deutschland wächst die Erkenntnis, dass die EU-Vorgaben keinesfalls ausreichen: Das Umweltbundesamt und die Experten der Internationalen Gesellschaft für Umweltepidemiologie (ISEE) halten eine Debatte über schärfere Grenzwerte für erforderlich. Der amtierende EU-Umweltkommissar Vella hat in einem Schreiben an die Bundesregierung in diesem Frühjahr angekündigt, dass die EU derzeit die Absenkung der Grenzwerte für Luftschadstoffe – auch die für NO<sub>2</sub> – erwäge. Es ist daher folgerichtig, dass auch das Land Berlin sich zum Ziel gesetzt hat, künftig die WHO-Empfehlungen zur Luftqualität umzusetzen. Dies muss jedoch bereits deutlich früher und nicht erst im Jahr 2030 geschehen. Die Schweiz hat die für 2020 erwartete Verschärfung des WHO Richtwerts für NO<sub>2</sub> von derzeit 40 µg/m<sup>3</sup> auf 30 µg/m<sup>3</sup> als Jahresmittelwert bereits vor Jahrzehnten vorweggenommen und hat in der Folge saubere Luft und ein vorbildliches öffentliches Verkehrssystem in den großen Städten installiert.

Im Hinblick auf die Partikelbelastung gehört das Heizen mit Holz zu den unterschätzten Quellen, wengleich im Luftreinhalteplan eingeräumt wird, dass die Partikelemissionen aus der Holzverbrennung inzwischen deutlich jene der Verbrennungsmotoren des Straßenverkehrs übertreffen. Bei der Verbrennung von fester Biomasse entsteht eine große Anzahl von kleinen Partikeln (ca. 90% unter PM<sub>1</sub>), die nur gering zur Gesamtstaubmasse beitragen.

Im Fahrzeugbereich hat der Einsatz von Partikelfiltern zu einer drastischen Reduktion ultrafeiner Partikel bzw. Rußpartikel geführt. Bei Holzfeuerungsanlagen gehört eine wirksame Abgasreinigung bislang nicht zum Standard, obwohl angenommen wird, dass die Toxizität der Rußpartikel aus der Holzfeuerung mit jenen aus Dieselmotoren vergleichbar ist. Maßnahmen zur Feinstaubminderung müssen daher zuvorderst bei der Holzfeuerung ansetzen.

Besonderer Handlungsbedarf ergibt sich auch aus der zeitlichen Konzentration der Emissionen von Kleinf Feuerungsanlagen: Anders als bei den übrigen Quellgruppen entstehen diese vorwiegend in der Herbst- und Winterzeit, wenn durch häufige Inversionswetterlagen die Verdünnung der Abgase eingeschränkt ist und damit ohnehin schon hohe Belastungen durch Feinstaub vorherrschen. Weiterhin schwanken die Holznutzung und damit auch die Partikelbelastung in Abhängigkeit der winterlichen Temperaturen, sodass eine Einhaltung der EU-Vorgaben in kalten Wintern nicht garantiert werden kann.

Die Diskussion hinsichtlich der Holzfeuerung darf jedoch nicht nur mit Blick auf die aktuellen Daten geführt werden. Die Revision der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie sieht einen deutlichen Ausbau der erneuerbaren Wärme vor. Diese wird gegenwärtig in Deutschland zu drei Vierteln aus fester Biomasse (Holz) erzeugt. Daher ist ein weiterer Anstieg der energetischen Nutzung von Holz zu erwarten. Zudem erfreuen sich vor allem Kaminöfen weiterhin großer Beliebtheit – sowohl in Wohngebieten am Rande Berlins als auch teilweise in modernisierten Wohnungen und Neubauten im Innenstadtbereich.

Es ist daher grundsätzlich sehr zu begrüßen, dass der Entwurf des Luftreinhalteplans umfangreiche Maßnahmen im Bereich der Kleinf Feuerungsanlagen vorsieht (insbesondere: Festbrennstoffverordnung für das gesamte Stadtgebiet). Die DUH erachtet es jedoch als dringend notwendig, zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung im Luftreinhalteplan aufzunehmen. Ziel



muss es sein, dass die Konzentration verschiedener Luftschadstoffe nachweislich gesundheits-schädliche Werte nicht überschreitet. Dies ist zwingend im gesamten Stadtgebiet erforderlich.

Einzelne Maßnahmen des vorliegenden Entwurfes kommentieren wir wie folgt:

### **Gesamtstädtische Maßnahmen:**

Das gesamtstädtisch wirkende Maßnahmenpaket besteht aus zahlreichen Maßnahmen, deren tatsächliche Minderungswirkung sich nicht prognostizieren lässt. Der größte Anteil der berechneten Minderungswirkung lässt sich dem Parkraummanagement zuschreiben, wobei diese Maßnahme weder sonderlich ambitioniert ist noch sicher umgesetzt wird. Wir sind ausdrücklich nicht einverstanden, dass bezüglich der Verbindlichkeit der Umsetzung keine Festlegungen erfolgen sollen, sondern hier die Verantwortung an die Bezirke verlegt wird.

Als weitere Maßnahmen mit prognostizierter Minderungswirkung werden nur ein Ausbau der Radinfrastruktur, der nicht über die sowieso im Mobilitätsgesetz gesteckten Ziele hinausgeht, sowie die Reduktion des Preises für ein Jobticket im ÖPNV auf 50€ genannt.

### **Parkraummanagement**

Die DUH kritisiert das wenig ambitionierte Vorgehen im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Die beschriebene Maßnahme bleibt deutlich hinter den Möglichkeiten, die mit Parkraumkontrolle, Parkraumverknappung und Parkraumbewirtschaftung einhergehen, zurück. Die Verringerung der Anzahl der Parkplätze und gleichzeitige Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt zudem eine potentielle Finanzierungsquelle für den schnellen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Eine spürbare Reduzierung der innerstädtischen Parkmöglichkeiten führt anerkanntermaßen zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und den Radverkehr. Die gleichzeitige deutliche Anhebung der Parkgebühren über die Kosten für eine Einzelfahrkarte des VBB hinaus kann kurzfristig beschlossen und unmittelbar umgesetzt werden, um so den Umstieg auf den Umweltverbund weiter zu fördern.

Für die Wirkungsbetrachtung des Parkraummanagements wurden zwei Szenarien betrachtet. Variante 1: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 50% der Fläche innerhalb des S-Bahnringes ohne Veränderung der Parkgebühren. Variante 2: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 100% der Fläche innerhalb des S-Bahnringes mit Anhebung der Parkgebühren auf 3 €/h. Für die tatsächliche Berechnung der Wirksamkeit wurde eine lineare Interpolation zwischen diesen Varianten durchgeführt, um eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf 75% der Fläche mit einer Erhöhung der Parkgebühren um 20% abzubilden.

Selbst unter der optimistischen Annahme, dass diese Maßnahme in dem Umfang umgesetzt würde, stellt eine lineare Interpolation trotzdem eine deutliche Überschätzung der Wirksamkeit dar. In Bezug auf die Höhe der Parkgebühren ist eine lineare Interpolation zwischen „keine Erhöhung“ und „Erhöhung auf 3 €“ deutlich zu optimistisch, da eine tatsächlich geplante Preiserhöhung um 20 % bei bestehenden Parkgebühren von teilweise lediglich 1 €/h auf dann 1,20 €/h weit hinter der Wirkung zurückbleibt, die eine Erhöhung von 1 €/h auf 3 €/h mit sich bringen würde.



Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass die Gebühren zuletzt im Jahr 2004 erhöht wurden. Im gleichen Zeitraum stiegen die Preise für den Einzelfahrschein im ÖPNV um etwa 40 % und für Zeitkarten um etwa 27 %. Demnach ist diese Maßnahme nicht einmal geeignet, der zunehmenden Benachteiligung des ÖPNV gegenüber dem MIV entgegenzuwirken. Wenn die SenUVK die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und die Einhaltung der geltenden Luftqualitätsgrenzwerte ernst meint, muss sie deutlich restriktivere Maßnahmen gegenüber dem MIV ergreifen. Eine Erhöhung der Parkgebühren, die weit hinter der allgemeinen Inflationsrate zurückbleibt, kann nicht ernsthaft vorgetragen werden. Neben der Möglichkeit einer einmaligen, deutlichen Erhöhung der Parkgebühren – zum Beispiel wie in Szenario 2 berechnet auf mindestens 3 €/h – hat die Berliner SenUVK natürlich auch die Möglichkeit, jetzt schon eine zukünftige, schrittweise Erhöhung der Parkgebühren festzulegen, um zu vermeiden, dass die Parkgebühren erneut für 15 Jahre stagnieren, während die Preise im ÖPNV regelmäßig erhöht werden.

Darüber hinaus ist die Parkraumbewirtschaftung nur eine Stellschraube eines effektiven Parkraummanagements. Als ebenso wichtig ist die Begrenzung privater Stellplätze sowie die Umwidmung und Reduzierung von Parkraum im öffentlichen Raum anzusehen. Von diesen Maßnahmen ist im Entwurf des Luftreinhalteplans leider nichts zu finden.

Auch bezüglich der Anforderungen an nachvollziehbare Prognosen herrscht Nachbesserungsbedarf, da die berechneten Minderungswirkungen nicht einzeln für jeden Straßenabschnitt dargelegt wurden, sondern lediglich in Kombination mit anderen Maßnahmen des Szenarios „Umweltverband“. Den Berechnungen des Luftreinhalteplans lässt sich jedoch entnehmen, dass die Wirksamkeit des Parkraummanagements auch für die Straßenzüge angenommen wurde, in denen es bereits eine wirksame Parkraumbewirtschaftung gibt, sich also zum Ist-Zustand keine Änderung ergibt. Ebenso wurde eine Wirksamkeit dieser Maßnahme für Gebiete berechnet, in denen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung weder in Planung noch in Prüfung ist.

Es finden sich weitere Schwachstellen in der Planung der Parkraumbewirtschaftung: So wird festgelegt, dass die Parkraumbewirtschaftung auf circa 75 Prozent der „für eine Bewirtschaftung geeigneten Fläche“ innerhalb des S-Bahnringes „bis Ende 2020“ auszuweiten ist. An keiner Stelle des Plans wird definiert, welche Fläche die SenUVK als „für eine Bewirtschaftung geeignet“ ansieht. Auch wird ausgeblendet, dass eine Realisierung „bis Ende 2020“ nur sehr begrenzt Einfluss auf den Jahresmittelwert des Jahres 2020 haben wird.

Selbst wenn man über alle Schwächen der geplanten Maßnahme hinwegsieht, so lässt sich nicht ignorieren, dass der Plangeber bei der Umsetzung vom Tätigwerden anderer Behörden, nämlich der Bezirke, abhängig ist. Erschwerend kommt hinzu, dass laut Zeitungsberichten zahlreiche Bezirke und Parteien bereits ihren Widerstand gegenüber der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung angekündigt haben. Wenn der Senat hier kein Durchgriffsrecht gegenüber den Bezirken hat, um die Umsetzung dieser Maßnahme zu erzwingen, kann man die Umsetzung auch nicht mit der notwendigen Sicherheit prognostizieren. Entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG, wonach keine Maßnahmen angerechnet werden dürfen, die von Bedingungen abhängig sind, deren Eintritt ungewiss ist und die vom Plangeber nicht selbst herbeigeführt werden können, kann die Minderungswirkung dieser Maßnahme auch nicht angerechnet werden. Alles andere wäre akute Realitätsverweigerung und die Hoffnung, dass auch ohne striktes Verwaltungshandeln alles irgendwie gut wird.



Da das VG Berlin sein Urteil an der Rechtsprechung des BVerwG ausgerichtet hat, ergibt sich auch aus dem Berliner Urteil, dass Maßnahmen überhaupt nur dann angesetzt werden können, wenn sie sicher – und das heißt: in alleiniger Zuständigkeit des Senats – umgesetzt werden können. Rechtlich bestehen daher nur zwei Möglichkeiten: Entweder der Senat legt bindend fest, auf welche Flächen die Parkraumbewirtschaftung erweitert wird, und schließt sodann bindende Vereinbarungen mit den Bezirken zur Umsetzung dieser Parkraumbewirtschaftung bis Ende 2019; oder aber die der Parkraumbewirtschaftung zugerechnete Minderung kann gar nicht angesetzt werden, was zur Folge hätte, dass die Grenzwertüberschreitungen über dem liegen, was derzeit im LRP-Entwurf angenommen wird und daher weitere strecken- oder zonenbezogene Fahrverbote rechtlich zwingend angeordnet werden müssen.

### **Lokal wirksame Maßnahmen**

Auf den im Planentwurf genannten Straßenabschnitten, auf denen eine Grenzwerteinhaltung auch unter der beschönigenden Berechnung der gesamtstädtischen Maßnahmen nicht gelingen wird, werden lokal wirksame Maßnahmen geplant. Dabei ist größtenteils eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angedacht, die in diesem Plan als Allheilmittel gesehen wird und für die unter allen Widrigkeiten und Umständen eine nach Auffassung der DUH unrealistisch hohe Minderungswirkung von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zugrunde gelegt wird. Für einige wenige Straßenabschnitte werden anschließend emissionsabhängige Verkehrsbeschränkungen für hochemittierende Diesel-Fahrzeuge als unvermeidlich angesehen. Hier sei nochmal ausdrücklich erwähnt, dass wir es für inakzeptabel halten, zahlreiche Straßen mit erwiesenen Grenzwertüberschreitungen aus der Planung herauszunehmen.

### **Tempo 30**

In der Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist die Einführung von Tempo 30 auf 34 Straßen mit insgesamt 59 der 117 Prüfabschnitte vorgesehen. Damit ist Tempo 30 die Maßnahme, die mit Abstand den größten Umfang in Kombination mit der höchsten angenommenen Minderungswirkung in die Luftreinhalteplanung einfließt.

Für zahlreiche Straßen wie die Invalidenstraße, Oranienburger Straße, Wildenbruchstraße oder Wilhelmstraße soll Tempo 30 auf Abschnitten von weniger als 200 m Länge angeordnet werden. Bei anderen Straßenabschnitten, wie zum Beispiel der Schloßstraße, wird auf die Umsetzung von Tempo 30 verzichtet, da „für eine Verstetigung des Verkehrsflusses [...] der Streckenabschnitt von 112 m nicht ausreichend [ist], so dass das Ziel einer Emissionsminderung voraussichtlich nur sehr eingeschränkt erreichbar wäre“. Warum auf einer Strecke von 112 m keine Minderung wirksam werden sollte und bei einer Strecke von 170 m die Minderung in voller Höhe von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  prognostiziert wird, erschließt sich nicht. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden nur wirksam, wenn Sie auf deutlich längeren Straßenabschnitten und über mehrere Kreuzungen hinweg gelten, um möglichst viele Beschleunigungsphasen abzudecken.

Die weitere juristische Darlegung auf Seite 192, dass „ein straßenverkehrsrechtlicher Anordnungsgrund von Tempo 30“ aufgrund der Luftbelastung nur auf den Straßenabschnitten mit Grenzwertüberschreitungen bestünde und damit die Anordnung von Tempo 30 auf einem längeren Straßen-



abschnitt nicht möglich sei, ist nicht korrekt und wird auch durch die SenUVK selbst anders gehandhabt. Auf Seite 188 des Plans wird ausgeführt, dass bei kurzen Prüfabschnitten längere Tempo 30-Strecken unter Einbeziehung benachbarter Straßenabschnitte vorgesehen wurden. Warum dies in einigen Fällen geht und in anderen Fällen nicht möglich sein soll, erschließt sich nicht.

Bisher beruhen die Annahmen zur Wirksamkeit von Tempo 30 auf einem Pilotprojekt mit überschaubarem Umfang. Weitere Untersuchungen an fünf Straßenabschnitten laufen zurzeit. Erste Ergebnisse der bis Ende 2019 laufenden Untersuchungen zu Tempo 30 sollen zu einem späteren Zeitpunkt bei der Überprüfung der Maßnahme herangezogen werden. Mitnichten wurde dem Berliner Senat mit Urteil des VG Berlin gestattet, für die Annahmen zur Minderungswirkung von Tempo 30 pauschal  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zugrunde zu legen. Dies wurde ausschließlich für einen überschaubaren Zeitraum genehmigt, zusammen mit der Forderung, neue Erkenntnisse aus den laufenden Untersuchungen unverzüglich in die Planung einfließen zu lassen.

Es ist daher vollkommen unverständlich, dass nicht erläutert wird, welche weiteren Maßnahmen in Kraft treten sollen, wenn nach Auswertung des Projektes weitere Erkenntnisse zur Wirksamkeit vorliegen. Aufgrund der bisher unsicheren Ausgangslage ist es sehr wahrscheinlich, dass sich die optimistischen Minderungsannahmen nicht vollumfänglich bestätigen. Im Sinne einer vorausschauenden Planung und zur Vermeidung einer weiteren Planfortschreibung in spätestens einem Jahr fordern wir das Land Berlin auf, bereits jetzt Maßnahmen einzuplanen und rechtverbindlich in den Luftreinhalteplan aufzunehmen, die im Falle einer geringeren Wirkung von Tempo 30 automatisch spätestens zum 1.1.2020 in Kraft treten.

Rein statistisch betrachtet lässt sich nämlich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sagen, dass eine Wirksamkeit von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , die anhand einer sehr geringen Datengrundlage errechnet wurde, an den meisten der 59 betroffenen Straßenabschnitte nicht eintreten wird. Da die im Plan enthaltenen Maßnahmen sehr knapp bemessen sind, würde dies zu einer Vielzahl weiterer Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2020 führen – ein Verstoß gegen die Vorgabe des BVerwG, das für 2020 zwingend die Einhaltung des  $\text{NO}_2$ -Grenzwertes fordert. Ein Monitoring der Wirksamkeit dieser Maßnahme ist damit an jeder einzelnen dieser Straßen unumgänglich, um gegebenenfalls kurzfristig weitere Maßnahmen in Kraft treten zu lassen.

Die Frage, ob an den Tempo-30-Strecken ein Monitoring durchgeführt wird, steht nicht im Ermessen des Senats. Das VG Berlin verlangt ein solches Monitoring an alle Strecken, an denen Tempo 30 zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung eingerichtet wird.<sup>2</sup>

Eine erhöhte Wirksamkeit von Tempo 30 und damit Lenkungseffekte zur Verringerung innerstädtischer Durchgangsverkehre sehen wir erst, wenn eine stadtweite Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgt. Die DUH fordert daher zusätzlich zur streckenweisen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit an einzelnen Straßenabschnitten innerorts die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, insbesondere auch aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit, und zwar als dauerhafte Regelung.

---

<sup>2</sup> Die Kammer sieht es in diesem Zusammenhang als erforderlich an, dass die Annahme des Minderungspotenzials von Tempo-30-Zonen vom Beklagten durch Monitoring **an den betroffenen Strecken** überwacht wird.





## Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge

Zur schnellen Reduktion der Emissionen aus dem Straßenverkehr sind sowohl Verkehrsmengenbeschränkungen wie auch das gezielte Aussperren besonders schmutziger Fahrzeuge angesichts der hohen Grenzwertüberschreitungen nach Ansicht der DUH zwingend erforderlich. Pfortnerampeln oder umweltsensitive Verkehrssteuerung verringern im Idealfall insgesamt die Verkehrsmenge in der Stadt, wirken aber wenig selektiv und sperren somit auch vergleichsweise saubere Kfz wie sparsame Benziner, Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge aus. Um dieselbe Wirkung wie durch Dieselfahrverbote zu erzielen, müssen somit ungefähr doppelt bis dreifach so viele Fahrzeuge ausgesperrt werden. Die Deutsche Umwelthilfe hält Verkehrsbeschränkungen für besonders schmutzige Diesel-Fahrzeuge unterhalb der Abgasstufe Euro 6/VI für das geeignete Instrument.

Das BVerwG hat in seinen Urteilen vom 27. Februar 2018 eindeutig klargestellt, dass der Erlass von Diesel-Fahrverböten zulässig und auch zwingend geboten ist, sofern der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von  $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  anderweitig nicht bis Ende 2019 eingehalten werden kann. Dass dies in Berlin der Fall ist, hat das Verwaltungsgericht Berlin im Urteil vom 9. Oktober 2018 zu Recht festgestellt. Auch aus dem vorliegenden Fortschreibungsentwurf ergibt sich, dass der Grenzwert mithilfe der im Planentwurf vorgesehenen Maßnahmen nicht schnellstmöglich – und auch nicht im Jahr 2020 – eingehalten werden kann. Streckenbezogene Verkehrsbeschränkungen auf einigen wenigen Straßenabschnitten sind nicht geeignet, um eine flächendeckende Grenzwerteinhaltung zu gewährleisten.

Darüber hinaus wurden die aus Ausweichverkehren resultierenden Mehrbelastungen für andere, ebenfalls hoch belastete innerstädtische Straßenzüge nicht in die Prognose für 2020 einbezogen. Um weiteren Grenzwertüberschreitungen vorzubeugen, muss der Senat unverzüglich für alle Straßen mit steigender Kraftfahrzeugbelastung eine Modellierung der  $\text{NO}_2$ -Belastung vornehmen und veröffentlichen. Für einzelne Straßenabschnitte ist dies erfolgt, wobei die zusätzliche Belastung nicht in die Bewertung der Grenzwerteinhaltung einbezogen wurde.

Die DUH hält entsprechend des Urteils des BVerwG Leipzig ein zonales Fahrverbot für alle Diesel-Pkw und Nfz unterhalb von Euro 6/VI zum 1. September 2019 für erforderlich. Nur so lassen sich entsprechende Auswirkungen auf die Fahrzeugflotten erzielen, die Umsetzung von Hardware-Nachrüstung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge anregen und innerstädtische Ausweichverkehre vermeiden. Würde der Senat alle bekannten Strecken mit Grenzwertüberschreitungen, Strecken mit Zusatzbelastungen durch Ausweichverkehre und auch die bisher illegaler Weise ausgeblendeten Strecken mit durch Messungen nachgewiesenen Grenzwertüberschreitungen in die Planung einbeziehen, würde sich als Schlussfolgerung keine Möglichkeit außer der Festsetzung eines zonalen Fahrverbotes auf der Fläche der bisherigen Umweltzone oder mindestens auf größeren zusammenhängenden Teilflächen ergeben.

Im Herbst 2018 stellte die Bundesregierung ihr Konzept zur Nachrüstung der betroffenen Diesel-Pkw vor und unterrichtete die Öffentlichkeit, dass die Hersteller Daimler und Volkswagen sich bereit erklärt haben, die vollen Kosten für die Hardware-Nachrüstung von bis zu 3.000 € zu übernehmen. In der Zwischenzeit haben sich Volvo und Fiat Chrysler ebenfalls dazu verpflichtet und Nachrüstsysteme entwickelt, um den von ihnen betrogenen Kunden zu helfen, ihre Mobilität in den Städten zu erhalten.



### **Verschärfte Maßnahmen für Kleinf Feuerungsanlagen (M 7.2 und M 7.3)**

Eine Informationskampagne zum richtigen Heizen (M 7.3) ist in ihrer Wirkung sehr begrenzt: Selbst bei optimaler Bedienung stoßen Kaminöfen erheblich mehr Feinstaub aus als beispielsweise Öl- oder Gasheizungen. Es müssen daher technische Mindestanforderungen gesetzt werden. Insbesondere die Einführung einer Festbrennstoffverordnung für das ganze Stadtgebiet (M 7.2) ist daher eine entscheidende Maßnahme, um die Feinstaubbelastung zu senken. Zumal diese dem Problem des beschränkten Anwendungsbereichs der bisherigen Regelung begegnet, die sich lediglich auf neue Bebauungspläne innerhalb des Luftreinhaltevorraggebietes beschränkt.

Im Vergleich zu den im Entwurf des LRP genannten Anforderung halten wir hinsichtlich der einzelnen Anlagenkategorien teilweise strengere Vorgaben für notwendig, die sich am Stand der Technik orientieren:

- Scheitholzeinzelraumfeuerungen: Wie vorgesehen, sollten Kaminöfen die Anforderungen des demnächst zu erwartenden Umweltzeichens „Blauer Engel“ erfüllen müssen (UFOPLAN FKZ: 3717 37 314 0). Bis dahin – und für Scheitholzeinzelraumfeuerungen, für die kurz- und mittelfristig noch kein Umweltzeichen verfügbar ist – muss für neu installierte Anlagen ein nachgeschalteter Partikelabscheider mit einem Mindestabscheidegrad von 75 %<sup>3</sup> sowie eine automatische Verbrennungsluftregelung verpflichtend sein. Altanlagen sollten mit einem Partikelabscheider nachgerüstet werden.
- Pellet- und Hackschnitzelanlagen sowie Scheitholzvergaserkessel: Für bestehende und neue Anlagen ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % geboten. Anlagen mit integriertem Abscheider oder Holzvergasertechnik müssen unter praxisnahen Bedingungen Staubemissionen von weniger als 4 mg/m<sup>3</sup> aufweisen<sup>4</sup> – Anlagen mit Holzvergasertechnik könnten dann ggf. vom verpflichtenden Einsatz eines zusätzlichen Staubabscheiders ausgenommen werden.

**Die folgenden Maßnahmen fehlen in dem vorliegenden Entwurf vollständig und müssen nach Ansicht der DUH einbezogen werden:**

#### **1. Umwelttaxis**

Die Umstellung der Taxiflotte von derzeit immer noch zu ca. 70 % mit Dieseltaxis auf spritsparende und gleichzeitig lokal saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb (Umwelttaxis) stellt eine wichtige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Nachdem Berlin lange Zeit Vorreiter in der Förderung von Umwelttaxen war, sind die entsprechenden Förderprogramme längst ausgelaufen, die Zahl der Umwelttaxen stagniert und im neuen Luftreinhalteplan findet sich keine Maßnahme, um die Taxiflotte Berlins nachhaltiger zu gestalten. Einerseits ist eine Neuauflage des Förderprogramms für Umwelttaxen dringend notwendig, andererseits muss die Flottenerneuerung auch

---

<sup>3</sup> Siehe Marktübersicht in BAFA-Liste der förderfähigen Einrichtungen zur Staubminderung: [https://www.bafa.de/DE/Energie/Heizen\\_mit\\_Erneuerbaren\\_Energien/Biomasse/Neubau/Innovations\\_Zusatzfoerderung\\_Partikelabscheidung/innovations\\_zusatzfoerderung\\_partikelabscheidung\\_node.html](https://www.bafa.de/DE/Energie/Heizen_mit_Erneuerbaren_Energien/Biomasse/Neubau/Innovations_Zusatzfoerderung_Partikelabscheidung/innovations_zusatzfoerderung_partikelabscheidung_node.html).

<sup>4</sup> Vgl. Empfehlung zur Förderung von emissionsarmen Biomasseanlagen in: BMWi (2018), Evaluation des Marktanzreizprogramms zur Förderung von Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt im Förderzeitraum 2015 bis 2017, S. 50.



ordnungsrechtlich unterlegt sein, da die Förderungen bisher nicht im ausreichenden Maße von den Taxiunternehmen in Anspruch genommen wurden.

## **2. Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV**

Es fehlen ausreichende und kurzfristig wirksam werdende Maßnahmen zur Stärkung der kollektiven Verkehre. Die DUH fordert deutlich stärkere Anstrengung, den ÖPNV auszubauen und attraktiver zu gestalten. Insgesamt kann und muss zur Gewährleistung einer umweltschonenden Mobilität deutlich investiert werden. Dies gilt für den Ausbau der Kapazitäten des ÖPNV und insbesondere für die Setzung starker Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel.

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\*innen 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 festgelegt werden.

Eine Alternative dazu stellt das in Wien und mehreren deutschen Städten erfolgreich eingeführte 365 Euro-Ticket dar. Es erleichtert die Nutzung der verschiedenen kollektiven Verkehrsträger bei Kosten von lediglich einem Euro pro Tag. Gerade in Kombination mit einer Erhöhung der Parkgebühren fürs Kurzzeitparken sowie für Anwohnerparkausweise lassen sich erhebliche Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖPNV erzielen.

## **3. Nachrüstung von Dieselbussen und sonstigen Landesfahrzeugen**

Die DUH begrüßt die Nachrüstung einiger Diesel-Busse der BVG, kritisiert aber den Umstand, dass noch mehrere hundert Busse ohne SCRT-Nachrüstung weiter betrieben werden. Die DUH fordert die Einbeziehung aller beauftragten Verkehre von Subunternehmen, Reise- und Fernbusse wie auch alle sonstige im ÖV der Stadt Berlin verkehrenden Busse (insbes. die DB-Regio Busse) in die umzusetzenden Fahrverbotsregelungen, sofern sie den Abgasstandard Euro VI nicht erfüllen. Dies würde nochmals einen Schub in der entsprechenden Busnachrüstung verursachen.

Unabhängig von einer langfristig angelegten Flottenumstellung fordert die DUH die Nachrüstung aller im Planungsgebiet einfahrenden Dieselbusse mit SCRT-Systemen auf den Abgasstandard Euro VI. Hierfür stehen Fördermittel des Bundes in Höhe von 80 Prozent der Kosten zur Verfügung, das Land kann zudem weitere 15 Prozent der Kosten übernehmen. Fern-, Reise- und ÖV-Busse, die im realen Betrieb nicht den Euro VI Abgas-Standard erreichen, sollten konsequenterweise von der Einfahrt in den hoch belasteten Stadtbereich ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus fehlen im LRP Verpflichtungen zur Nachrüstung weiterer schwerer Nutzfahrzeuge wie z.B. Entsorgungsfahrzeuge sowie Pkw- und leichten Nfz-Flotten.

## **4. Emissionsabhängige City-Maut**

Eine mögliche Alternative zu Verkehrsbeschränkungen ist eine emissionsabhängig gestaltete City-Maut wie in London. Wir weisen daher auf diese unseres Erachtens einzige wirksame Alternative der Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge hin. Die Einführung einer City-Maut ist schon



jetzt rechtlich möglich, wenn sie nicht auf Bundesstraßen ausgeweitet wird. Hierzu hat die DUH bereits vor Jahren ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben. Auch der Deutsche Städtetag spricht sich für eine Erprobung von City-Maut Modellen aus.

Je nach Höhe der Mautgebühr für die einmalige Einfahrt ins Stadtgebiet kann eine Reduktion der NO<sub>2</sub>-Belastung erreicht werden. 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 NO<sub>2</sub> führen würde. Diese Einschätzung wird auch durch das Wirkungsgutachten zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart bestätigt.

Die City-Maut kann 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 wird. In Betracht kommt insbesondere die Ausgestaltung der Geldleistungspflicht als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungsabgabe. Hierbei kann auf das emissionsmindernde Potenzial eines Mautsystems abgestellt werden. So können beispielsweise nur diejenigen Kraftfahrzeuge belastet werden, die in besonderer Weise zu der Grenzwertüberschreitung beitragen. Gleichzeitig kann 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 Verkehrsteilnehmenden eintritt.

Mit dem Verkehrszeichen 391 besteht ein Instrument, auf das die Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung einer im Luftreinhalteplan vorgesehenen City-Maut zurückgreifen können. Verkehrsverlagerungen lassen sich etwa durch die Kombination der City-Maut mit lokalen verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa Parkraummanagement vorbeugen.

#### **5. Keine Verpflichtungen für Handwerkerfahrzeuge und Lieferverkehre**

Obwohl das BMVI die Nachrüstung leichter Nutzfahrzeuge finanziell fördert und im April die Fördervoraussetzung und das Antragsverfahren spürbar vereinfacht hat, findet sich im LRP keine Aussage, wie der Senat sicherstellen möchte, dass ab dem 1.1.2010 nur noch saubere Handwerker- und Lieferverkehre in Berlin einfahren. Mehr noch: Unabhängig davon wie schmutzig die eingesetzten Fahrzeuge sind, sollen diese pauschal von Fahrverboten ausgenommen werden. Dies widerspricht jeglicher Logik und würde dazu führen, dass es keinerlei Anreiz gibt, gerade bei den Lieferverkehren abgasgereinigte oder gar batterieelektrische Fahrzeuge einzusetzen.

#### **Fazit:**

Auf unzähligen Straßenabschnitten, verteilt über das gesamte Stadtgebiet Berlins, wird auch für das Jahr 2020 keine sichere Grenzwerteinhaltung garantiert. Dazu gehören Straßenabschnitte, die selbst laut Planentwurf im Jahresmittel 2020 keine Grenzwerteinhaltung erreichen werden, Straßenabschnitte, die im Luftreinhalteplan in eindeutig rechtswidriger Weise und wider besseren



Wissens ausgeblendet werden, weitere Straßenabschnitte, in denen aufgrund der eindeutig zu optimistischen Prognose höchstwahrscheinlich keine Grenzwerteinhaltung gelingen wird und nicht zuletzt die A100, bei der hohe Grenzwertüberschreitungen unmittelbar an der angrenzenden Wohnbebauung für das Jahr 2020 modelliert wurden.

Insgesamt lässt der LRP die notwendigen Maßnahmen vermissen, die eine ‚schnellstmögliche‘, flächendeckende Einhaltung der Luftschadstoff-Grenzwerte und zudem Gesamtreduktion der Luftbelastung sicherstellen. Dadurch ignoriert dieser Planentwurf die Vorgabe des Grundsatzbeschlusses des BVerwG Leipzig vom 27.02.2018, das spätestens für das Jahr 2020 zwingend eine flächendeckende Grenzwerteinhaltung vorschreibt, und das Urteil des VG Berlin vom 9.10.2018, das die Maßnahmen zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung bereits zum 1.3.2019 vorschrieb. Für eine ‚schnellstmögliche‘, flächendeckende und sichere Unterschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes sind nach Ansicht der DUH zonale Verkehrsbeschränkungen für alle Diesel-Pkw und NfZ unterhalb von Euro 6/VI zum 1. September 2019 innerhalb des gesamten S-Bahnringes unverzichtbar.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Stellungnahme zu überarbeiten.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer

