

Dr. Siegfried Facht
Sprollstr. 31 A
70957 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart,
Ruppmannstr. 21,
5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans

70565 Stuttgart

26.2.2020

Unzureichende Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart (5. Fortschreibung)

1. Die im Luftreinhalteplan aufgezählten Maßnahmen werden herangezogen, um diejenigen Maßnahmen ergreifen zu können, die nach sorgfältiger Abwägung aller Gründe den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung entsprechen.
 - 1.1. Daher sind alle in Frage kommenden Maßnahmen sorgfältig und umfassend bereits bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans zu benennen. Bei der jetzt vorgelegten 5. Fortschreibung fehlen wesentliche Elemente, wie auch bereits bei den früheren Fortschreibungen.
 - 1.2. In dieser Form macht dies den Luftreinhalteplan **rechtswidrig**, wenn nicht gar nichtig.
2. Folgende Mängel sind in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu beseitigen bzw. im Maßnahmenkatalog aufzunehmen:
 - 2.1. **Grüne Welle:** Es fehlt die Verpflichtung, an den belasteten Straßen durch eine sinnvoll gestaltete sog. „Grüne Welle“ ein „Stopp und Go“ zu vermeiden. Dies würde nachweisbar zu weniger Schadstoffeintrag (NO₂) führen, die ein Fahrverbot überflüssig machen.
 - 2.2. **Gehweg sperren:** Insbesondere am Neckartor ist der vorgelagerte Gehweg, an dem die Messstelle steht, wenig frequentiert. Man kann ohne weiteres diesen Gehweg für den Fußgängerverkehr sperren. Dadurch entstehen kaum Beeinträchtigungen für die Fußgänger, die über die Neckarstraße/Heilmannstraße gehen können. So entfällt nach **Anlage 3 A 1 c der 39. BImSchV** die Verpflichtung, die dort gemessenen NO₂-Werte zu berücksichtigen.
 - 2.3. **Sicht- und Staubblende:** An den anderen belasteten Straßen, ggf. auch am Neckartor, kann im Bereich der Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Fußgängerweg eine luftundurchlässige Sicht- und Staubblende in Höhe von 2,5 Metern entlang dem Randstein aufgestellt werden. So würden die Schadstoffe auf der Straße bleiben und sich auch anders verteilen. Auf Grund der nach oben hin größeren Verteilfläche würden sich diese schnell verdünnen und unter den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerten bleiben. Man muss bedenken, dass die Grenzwerte sogar am Neckartor nicht überschritten würden, hätte man die dortige Messstelle gegenüber mit einem rechtskonformen Abstand zum Straßenrand von z.B. 9 Metern aufgestellt.

Mit Sicherheit werden durch eine Staub- und Sichtblende die Grenzwerte unterschritten. Dies stellt auf alle Fälle einen geringeren Eingriff als ein Fahrverbot dar.

- 2.4. **Sperrung der Heilmannstraße:** Der Verkehrsfluss an den belasteten Straßen kann durch weitere Maßnahmen ohne „ein Stopp und Go“ flüssiger zu gestaltet werden.
 - 2.4.1. In Reutlingen wurde erst vor kurzem eine Stelle beseitigt, an dem die Fahrzeuge wegen einer Ampel bremsen, dort mit laufendem Motor stehen und anfahren müssen. Dort wurde der Fußgängerüberweg beseitigt.
 - 2.4.2. Am Neckartor könnte der Kreuzungsbereich entschärft werden, so dass eine Ampelregelung (mit Stopp und Go-Verkehr) überflüssig wird. Dieses Ziel kann durch Sperrung der Heilmannstraße erfolgen.
 - 2.4.3. An anderen belasteten Straßenabschnitten durch Entfernen von Ampelanlagen bzw. Verflüssigung des Verkehrs. Am Neckartor können Rettungsfahrzeuge über die Neckarstraße, am ADAC vorbei, über eine Bedarfsschaltung Richtung Bahnunterführung geleitet werden. Vergleichsweises wird am Neckartor ja bereits versucht, indem dort eine Busspur geschaffen wurde. An dieser Stelle ist man aber nicht konsequent genug. Es besteht die Möglichkeit, einen Teil der Ampelanlage abzubauen, indem die dortige Straßeneinfahrt gesperrt wird.
 - 2.5. **Natürliche Quellen:** Bei der Beurteilung der Grenzwertüberschreitungen ist zu berücksichtigen, dass bei bestimmten Wetterlagen, insb. nachts, erhöhte Grenzwerte gemessen werden, die sich eindeutig nicht auf den Autoverkehr zurückführen lassen. Nach § 24 BImSchG (natürliche Quellen...) besteht die Möglichkeit, diese Messdaten bei der Beurteilung von Überschreibungen gänzlich herauszunehmen. Der nachts wehende Wind („Kaltentäler“) ist eine natürliche Quelle von Schadstoffzufuhr. Man stelle sich nur vor, durch den von den Fildern kommende Wind würden im ganzen Stadtgebiet die Grenzwerte permanent überschritten. In diesen Fall wäre es offensichtlich, dass § 24 BImSchG sofort zur Anwendung kommt. Das Neckartor liegt in einer dieser Windschneiben.
 - 2.6. **Stopp and Go; Messstelle:** Das BImSchG sieht vor, dass Bereiche mit „Stopp- und Go-Verkehr“ nicht zu erfassen sind. Die am Neckartor und an der Hohenheimer Straße aufgestellten Messstellen erfüllen diese Vorgaben nicht. Unter strikter Anwendung des Gesetzes können diese Messstellen also an anderer Stelle – und zwar regelgerecht aufgestellt werden (vgl. Anlage 3 C dort 7. Abschnitt zur 39. BImSchV).
 - 2.7. **Toleranz:** Im Luftreinhalteplan fehlt die Feststellung, dass von den gemessenen Grenzwerten die Toleranz (15 %) abgezogen werden.
3. Die Landesregierung beruft sich zur Begründung des Fahrverbots ferner auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Februar 2018 - 20187 C 30.17, das sich auf den alten (aufgehobenen) Luftreinhalteplan bezieht. Es erging kein Sachurteil. Das Land wurde nur verpflichtet, „den Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart unter Beachtung der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Verkehrsverboten fortzuschreiben“. Im Urteil wird aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei der Festlegung der im aktuellen Luftreinhalteplan zu beschreibenden Maßnahmen der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung zu beachten sei, wörtlich: **„unverhältnismäßige oder aus anderen**

Gründen rechtswidrige Maßnahmen muss und darf die zuständige Behörde nicht ergreifen. Dieser Hinweis fehlt im Luftreinhalteplan.

- 3.1. Das BVerwG führt lediglich aus, dass Fahrverbote grundsätzlich zulässig sind und diese anzuordnen sind, sofern die Fahrverbote sich als einzige geeignete Maßnahme erweisen.
 - 3.2. **Eine Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten führe nicht automatisch zur Verhängung von Fahrverboten**, sagte ein VGH-Sprecher. Denn weder das BImSchG noch die zugrundeliegende EU-Richtlinie verpflichteten das Land, Schadstoffe auf den Straßen zu minimieren. Entscheidend sei allein Einhaltung eines durchschnittlichen Stickstoffdioxid-Grenzwerts im Schutzgebiet.
4. Bitte teilen Sie mit, in welchem Umfang diese Vorschläge in Ihre Überlegungen eingegangen sind und was die Gründe sind, wenn Sie diese Vorschläge nicht aufgreifen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Siegfried Facht