

**Stand: 05.01.2018**

**Stellungnahme der Stadt Reutlingen zur 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Tübingen, Teilplan Stadt Reutlingen mit Eningen unter Achalm in der Fassung vom 22. November 2017**

**Vorbemerkung**

Gemäß § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz hat das Regierungspräsidium Tübingen einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung entspricht, wenn die durch diese Verordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden.

Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten. Sie sind entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte oder in einem Untersuchungsgebiet zu sonstigen schädlichen Umwelteinwirkungen beitragen.

Die festgelegten Maßnahmen sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Planungsrechtliche Festlegungen haben die zuständigen Planungsträger bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Die 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans legt 12 Maßnahmen fest. Die Stadt Reutlingen ist im Rahmen der Umsetzung von allen Maßnahmen direkt oder indirekt betroffen.

**Teil 1: Maßnahmen der Stadt Reutlingen als Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde**

Gemäß § 47 Abs. 4 BImSchG sind Maßnahmen, die im Straßenverkehr erforderlich sind, um zur Luftreinhaltung beizutragen, im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen. Wird das Einvernehmen nicht erteilt, kann es durch das Regierungspräsidium ersetzt werden.

Die hierfür zuständigen Behörden in der Stadt Reutlingen sind das Amt für Tiefbau, Grünflächen und Umwelt und das Amt für öffentliche Ordnung.

Nach In-Kraft-Treten des Luftreinhalteplans besteht die Verpflichtung, die festgelegten Maßnahmen im Straßenverkehr in der vorgegebenen Zeit umzusetzen. Hierzu gehört auch, die notwendigen finanziellen Mittel aus dem Haushalt heraus bereitzustellen und die erforderlichen personellen Ressourcen abzustellen. Gegebenenfalls müssen andere Projekte hierfür zurückgestellt werden.

Kommt die Stadt Reutlingen dieser Pflicht nicht nach, kann die Fach- und Rechtsaufsichtsbehörde einschreiten und es besteht das Risiko, dass Dritte die Stadt auf Erfüllung des Luftreinhalteplans in Anspruch nehmen.

Bei der Prüfung, ob das Einvernehmen erteilt werden kann oder nicht, achtet die Stadt darauf, dass zeitliche Vorgaben im Luftreinhalteplan tatsächlich eingehalten werden können, um rechtliche Risiken für die Stadt auszuschließen bzw. zu minimieren. Das bedeutet auch, dass die Finanzierung und das Personal zur Verfügung stehen müssen.

Folgende Maßnahmen fallen unter den § 47 (4) BImSchG:

- M1: Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße / Streckenzug B 321 alt
- M2: LKW-Durchfahrtsverbot auf innerstädtischen Strecken (LKW-Verbot Lieferverkehr Innenstadt frei)
- M3: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf Streckenabschnitten der Straßen Konrad-Adenauer-Straße und Rommelsbacher Straße
- M11: Verkehrsbeschränkungen in der Umweltzone auf Fahrzeuge mit Blauer Plakette ab 01.01.2020

Im Nachstehenden wird ausgeführt, zu welchen Maßnahmen und ggf. unter welcher Maßgabe das Einvernehmen erteilt werden kann oder nicht.

### **M1: Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße / Streckenzug B 312 alt**

Mit der Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels soll der Verkehr auf dem Streckenzug der ehemaligen B 312 (Marktstraße, Am Echazufer, Lederstraße, Karlstraße und Stuttgarter Straße) durch sich gegenseitig modular ergänzende Teilmaßnahmen reduziert werden. In der Summe sollen diese Maßnahmen die Leistungsfähigkeit und damit die Attraktivität des gesamten Streckenzuges der B 312 (Marktstraße, Am Echazufer, Lederstraße, Konrad-Adenauerstraße) gegenüber dem Scheibengipfeltunnel herabsetzen.

Ziele sind:

- a) eine optimale Ausnutzung der Kapazität des Tunnels und
- b) dadurch eine Reduzierung des Fahrzeugaufkommens auf der Lederstraße (B312 alt)

Dabei sind Verkehrsverlagerungen in andere Stadtgebiete auszuschließen und lufthygienisch negative „stop and go“ Situationen zu vermeiden.

Dies verspricht gegenüber der vom Regierungspräsidium im bisherigen Entwurf vorgeschlagenen und mangels Realisierbarkeit wieder verworfenen Wegnahme einer Fahrspur in der Lederstraße eine flächigere Wirkung bei besserer Verkehrssteuerung.

Die Maßnahme M1 wird durch Teilmaßnahmen in einem iterativen Prozess umgesetzt. Der Luftreinhalteplan geht davon aus, dass durch diese Teilmaßnahmen in der Summe bis zum 01.01.2019 eine Verkehrsreduzierung um 12.500 Kfz/24h auf 35.000 Pkw/24 h und um 500 Schwerverkehr/24 h im Bereich der Lederstraße (zwischen Eberhardstraße und Lindachstraße) zu erreichen sind oder alternativ die Grenzwerte an der Messstelle eingehalten werden.

Ein gutachterlicher Beleg hierfür liegt der Stadt Reutlingen noch nicht vor.

Erste Erhebungsergebnisse des Regierungspräsidiums nach Eröffnung der Ortsumgehung „Scheibengipfeltunnel“ aus November 2017 ergeben im Vergleich zu Oktober 2017 (vor Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels) nachstehende Wirkung an der Messstation Lederstraße:

	10.2017	11.2017	Differenz	Prozent
Pkw/24	47.395	43.070	- 4.325	- 9,1%
INfz/24	2.713	2.280	- 433	- 16,0%
sNfz/24	2542	1.875	- 667	- 26,2%
Summe	52.650	47.225	- 5.425	- 10,3%

INfz = Leichte Nutzfahrzeuge  
sNfz = Schwere Nutzfahrzeuge

Die Messungen zeigen zunächst nur eine Tendenz für die Verkehrsabnahme auf. Fundierte Aussage über die tatsächliche Wirkung der neuen Ortsumfahrung können erst getroffen werden, nachdem sich das Verkehrssystem in Reutlingen nach ca. 6 bis 24 Monaten auf den Scheibengipfeltunnel eingestellt hat. Es wird erwartet, dass die Verkehrsabnahme in der Lederstraße durch den Scheibengipfeltunnel in diesem Zeitraum weiter erhöht.

Die durch die Tunneleröffnung bisher erreichte Stickoxidreduzierung liegt überschlägig bei ca. – 15%. Die die Belastung ist voraussichtlich von 66 µg/m<sup>3</sup> auf rund 55 µg/m<sup>3</sup> gesunken.

Das ist in kurzer Zeit ein erster großer Schritt in Richtung Luftreinhaltung, der aber noch nicht ausreicht. So wird der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> immer noch verfehlt. Auch weicht der tatsächlich im November 2017 gemessene Verkehr an der Messstation Lederstraße, wie folgt, von den Zielwerten für den 01.01.2019 ab:

Pkw/24h: + 8.070  
Lkw/24h: + 1.375

Das heißt, es sind schnell weitere Maßnahmen im Jahr 2018 zu ergreifen, die finanziell und personell leistbar sein müssen. Zwei Teilmaßnahmen sind bereits hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit von einem Fachbüro untersucht.

Die Stadtverwaltung hat beim Regierungspräsidium darauf hingewirkt, dass alle erfolgversprechenden Teilmaßnahmen vor ihrer Umsetzung auf ihre voraussichtliche verkehrliche Wirkung untersucht werden. Dabei soll nicht nur der Effekt an der Messstelle selbst betrachtet werden, sondern auch eventuell unerwünschte „Nebenwirkungen“ im Interesse der Bürgerinnen und Bürger in anderen Stadtteilen im gesamten Verkehrsmodell betrachtet werden.

### **M 1.1: Teilmaßnahme Zufluss-Optimierung**

Als erste Teilmaßnahme wurde mit Eröffnung des Scheibengipfeltunnels – bereits im Vorgriff auf den Luftreinhalteplan – die Optimierung des Zuflusses des Verkehrs im Süden der B 312 alt begonnen. Teilrealisiert sind eine erste Anpassung der Ampelschaltung am Dreispitz und die dazu einzurichtenden Busspuren sowie die verkürzten Rechtsabbiegespur in die Albstraße.

Die Teilmaßnahme M 1.1 wurde von der Stadt Reutlingen bereits vor Inkrafttreten des Luftreinhalteplans unmittelbar nach der Eröffnung des Scheibengipfeltunnels eingeleitet und wird im Laufe des Jahres 2018 zur Verkehrsreduzierung in der Lederstraße kontinuierlich weiter gesteuert.

Die Teilmaßnahme M 1.1 bewirkt laut Luftreinhalteplan eine Abnahme der Verkehrsmenge in der Lederstraße um 2.200 Pkw/24h.

***Das Einvernehmen zur Teilmaßnahme M 1.1 wird erteilt.***

## **M 1.2: Teilmaßnahme Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h**

Als zweite Teilmaßnahme wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt Lederstraße und Am Echazufer von der Stadtgrenze bis zur Eberhardstraße auf 40 km/h reduziert.

Diese zweite Teilmaßnahme bewirkt laut Luftreinhalteplan eine weitere Reduzierung der Verkehrsmenge um ca. 2.700 Pkw/24 h im Bereich der Messstation an der Lederstraße. Gleichzeitig ist eine Verflüssigung des Verkehrs bei weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgängen zu erwarten.

Für die Teilmaßnahme M 1.2 ist die Koordinierung der Lichtsignalsteuerung umfangreich anzupassen. Aufgrund der hohen Wirkung der Maßnahme steigt die Stadt Reutlingen in die erforderliche Planung ein. Die Maßnahme wird durch den frühzeitigen Einstieg in Planung nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans innerhalb von drei Monaten umsetzbar sein, wenn der Gemeinderat die Bereitstellung der notwendigen außerplanmäßigen Mittel beschließt.

Die Anpassung der Koordinierung und Umrüstung der Lichtsignalanlagen Lederstraße / Am Echazufer erfordert Investitionen von rund 300.000 €. Für die weiteren Streckenzüge Karlstraße und Gutenberg- / Rommelsbacher Straße fallen weitere 400.000 € an.

Da der bauliche Zustand der Straße zunächst unverändert bleibt, ist für die Wirksamkeit dieser Maßnahme die Kontrolle der neuen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Dies erfolgt mit mobiler Geschwindigkeitsmessung durch die Messtrupps des Amtes für öffentliche Ordnung.

Sofern Menge und Intensität der festgestellten Überschreitungen dies erfordern, müssten die mobilen Kontrollen mit einer stationären Messanlage ergänzt werden. Die Mittel für die stationäre Messanlage in Höhe von 180.000 € sind dann im Haushalt 2019/2020 einzustellen.

Durch den Betrieb einer solchen Anlage ist jedoch erfahrungsgemäß auch mit laufenden Einnahmen von Buß- und Verwarngeldern zu rechnen.

***Das Einvernehmen zur Teilmaßnahme M1.2 wird – vorbehaltlich der Bereitstellung außerplanmäßiger Mittel durch den Gemeinderat – erteilt.***

## **M1.3: Weitere Teilmaßnahmen zur iterativen Verkehrsreduzierung**

Über die beiden vorgenannten Teilmaßnahmen hinaus, nennt der Luftreinhalteplan keine weiteren Teilmaßnahmen zur iterativen Verkehrsreduzierung auf der B 312 alt.

Die nachstehende Tabelle zeigt, dass die Eröffnung des Scheibengipfeltunnels und die Maßnahmen M 1.1 und M1.2 allein nicht ausreichen, um den Zielwert bis zum 01.01.2019 zu erreichen.

Zählung 11.2017	M 1.1	M 1.2	Soll	Differenz
47.225 Kfz/24h	- 2.200 Kfz/24h	- 2.700 Kfz/24h	35.500 Kfz/24h	6.825 Kfz/24h

Die Stadt Reutlingen hat daher dem Regierungspräsidium weitere Maßnahmen zur iterativen Verkehrsführung vorgeschlagen. Diese Maßnahmen sind im Luftreinhalteplan nicht benannt und werden zurzeit vom Regierungspräsidium auf ihre Genehmigungsfähigkeit bzw. auf ihre verkehrliche Wirkung hin geprüft.

Konkrete Planungen machen erst Sinn, wenn die oben genannten Prüfungen mit positiven Ergebnissen abgeschlossen sind.

Folgende weitere iterative Teilmaßnahmen schlägt die Stadt Reutlingen vor:

#### M 1.3.1: Wegnahme einer Fahrspur auf der Konrad-Adenauer Straße

Der heute vierspurige Streckenzug zwischen dem AOK-Knoten und dem Hohbuch-Knoten wird in Richtung Tübingen um eine Fahrspur stadtauswärts reduziert. Stadteinwärts wird der Verkehr weiterhin zweispurig geführt.

Durch das Verschieben der verbleibenden drei Fahrspuren Richtung Bahnlinie ergibt sich die Option die weggefallene Spur dem Radverkehr als sehr komfortable und gegenüber der heutigen Lösung auch sichere Radspur im Sinne des Masterplan Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Teilmaßnahme M 1.3.1 fördert somit auch den Umweltverbund.

Es wird derzeit geprüft, ob dies bereits 2018 auf einem langen Teilstück mit provisorischen Mitteln möglich ist. Für den endgültigen Umbau der gesamten Strecke sind die entsprechenden Beschlüsse durch den Gemeinderat noch im Rahmen des Masterplans Radverkehr zu fassen. Bei der Umsetzung des Masterplans Radverkehr muss diese Maßnahmen dann aus Gründen der Luftreinhaltung höchste Priorität eingeräumt werden.

Für einen Vollausbau werden derzeit 1.500.000 Euro vorkalkuliert (siehe auch separate Vorlage).

#### M 1.3.2: Fahrbahnreduzierung an der Ausfahrt Hohbuch-Knoten (B 28)

Zur Optimierung des Zuflusses wird eine der beiden Rechtsabbiegespuren von der B28 am Hohbuch-Knoten auf die Konrad-Adenauer-Straße in Richtung Innenstadt dem Straßenverkehr entzogen.

Vorgesehen ist, im eigentlichen Bereich der Ausfahrt auf eine Spur zu reduzieren, diese aber nach einigen Metern zur Vergrößerung des Stauraums wieder zuzuschalten, um einen Rückstau auf die B 28 zu vermeiden.

#### M 1.3.3: Fahrbahnreduzierung in der Karlstraße am östlichen Stadtrand

Zur Optimierung des Zuflusses wird am östlichen Stadteingang (Knoten Stuttgarterstraße/In Laisen) in der Karlstraße von zwei Spuren auf eine Spur in Richtung Innenstadt reduziert. Die Spur wird als Busspur dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt. In der Zufahrt aus Richtung Metzingen und Richtung In Laisen ist diese Spurreduktion ebenfalls erforderlich.

Kurzfristig, sprich im Jahr 2018, könnten diese Teilmaßnahmen durch das Setzen von Absperrbaken, Markierungsarbeiten und Anpassung der Signaltechnik umgesetzt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Verkehrsstärken bei Reduzierung und trotz der notwendigen Sanierungsarbeiten auf der B28 (Eisenbahnbrücke auf Höhe Silberburgstraße) auch im Havariefall des Tunnels beherrschbar bleiben.

Solange die Maßnahme provisorisch ist, wird gewährleistet, dass die Verkehrsstärken auch im Havariefall des Tunnels beherrschbar bleiben. Die provisorische Maßnahme kann einfach wieder rückgängig gemacht werden.

Bei einer baulichen Umsetzung der Maßnahme muss im Havariefall ein höheres Stauaufkommen in Kauf genommen werden.

#### M 1.3.4: Optimierung des AOK-Knotens

Nach Umsetzung der drei vorher genannten Maßnahmen kann eine weitere Anpassung bzw. Optimierung des AOK-Knotens erfolgen, mit dem Ziel, die Grünphasen in Richtung Lederstraße zu reduzieren. Auch diese Maßnahme ist noch im Jahr 2018 umsetzbar.

Für die unter M 1.3 aufgeführten Teilmaßnahmenvorschläge der Stadt Reutlingen hat das Regierungspräsidium die Wirkungsprüfung - auch zur Prognose eventueller Ausweichverkehre - zugesagt. Bei der Erstellung der Stellungnahme lagen die Ergebnisse noch nicht vor.

Es kann deshalb noch keine abschließende Aussage getroffen werden, ob bereits damit bis 01.01.2019 der angestrebte Zielwert erreicht werden kann oder ob darüber hinaus weitere Maßnahmen erforderlich werden.

Grundvoraussetzungen für die Entscheidung sind:

1. Dass diese Maßnahmen die erforderliche verkehrliche Wirkung zeigen
2. Dass die Maßnahmen den innerstädtischen Verkehr weiterhin ermöglichen
3. Dass der Gemeinderat die notwendigen Beschlüsse zur Mittelbereitstellung fasst.
4. Dass Personal – zu Lasten anderer Verkehrsmaßnahmen – hierauf konzentriert wird

***Das Einvernehmen zur Gesamtmaßnahme M 1 „Iterative Verkehrsreduzierung Lederstraße / Streckenzug B 312 alt“ wird derzeit nicht erteilt.***

***Es wird so lange zurückgestellt, bis das Regierungspräsidium die verkehrliche Wirkung nachgewiesen und die Genehmigungsfähigkeit abgewogen hat und die notwendigen Haushaltsbeschlüsse vom Gemeinderat gefasst wurden.***

#### **M 2: LKW-Durchfahrtsverbot auf innerstädtischen Strecken (LKW-Verbot Lieferverkehr Innenstadt frei)**

Mit Inkrafttreten der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen wird auf den Strecken „Am Echazufer“, „Lederstraße“, „Eberhardstraße“ und „Karlstraße“ sowie auf einem Streckenabschnitt der Altenburgstraße ein Verbot für LKWs mit Tonnagen größer als 3,5 Tonnen eingeführt. Der Lieferverkehr in die Innenstadt ist ausgenommen. Die Kontrolle des Durchfahrtsverbots kann ausschließlich durch die Polizei erfolgen.

Im Rahmen der dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplanes hat die Stadt diese Maßnahme noch abgelehnt, da keine Ausweichroute zur Verfügung stand. Dies ist durch die Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels nun der Fall.

Die Maßnahme ist kurzfristig mit Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes umsetzbar. Ihre volle Wirksamkeit ist abhängig von der Kontrollunterstützung durch die Landespolizei.

***Die Stadt Reutlingen erteilt ihr Einvernehmen und verbindet dies mit der Aufforderung an das Land, eine angemessene Kontrolle zur Erreichung des angestrebten Mindestziels sicherzustellen.***

#### **M 3: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h**

Die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird auf den folgenden Streckenabschnitten eingeführt:

- Konrad-Adenauer-Straße zwischen Eberhardstraße und der B 28

- Rommelsbacher Straße nördlich der B 28.

Tempo 50 km/h ist die innerstädtische Regelgeschwindigkeit, von der bei den oben genannten Strecken bisher abgewichen wurde, um deren Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Mit dem Scheibengipfeltunnel und der B 28 bzw. der B 312 nach Stuttgart steht nun jedoch eine Alternativroute zur Verfügung, so dass dies nicht mehr erforderlich ist.

Mit dieser Maßnahme werden außerdem spezifische Verkehrsemissionen durch Verkehrsverstetigung in den betroffenen Straßenabschnitten verringert. Die Signalschaltungen müssen an diese Geschwindigkeit angepasst werden.

Die Maßnahme ist kurzfristig mit Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes umsetzbar.

Die Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeit erfolgt wie bisher durch eine mobile Geschwindigkeitsüberwachung. In der Rommelsbacher Straße existiert bereits stationäre Geschwindigkeitsmessanlage, die für diesen Zweck eingesetzt wird.

***Das Einvernehmen zur Maßnahme M 3 wird erteilt.***

### **M 11: Verkehrsbeschränkungen in der Umweltzone Reutlingen auf Fahrzeuge mit „Blauer Plakette“ ab 01.01.2020**

Ab dem 01.01.2020 soll ein ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Reutlingen gelten, ausgenommen sind die Zufahrten des Scheibengipfeltunnels, für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen der Schadstoffgruppe 5 gemäß der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV (Blaue Plakette), insofern folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die 35. BImSchV wurde bis zu diesem Zeitpunkt so verändert, dass sie mindestens eine weitere Schadstoffgruppe enthält.
- Der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid wird an der Verkehrsmessstation „Reutlingen Lederstraße-Ost“ 2018 nicht eingehalten und auch die vorläufigen Messwerte aus dem Jahr 2019 lassen keine Grenzwerteinhaltung erwarten.

Die Einführung einer Blauen Plakette würde vermutlich derzeit einen beträchtlichen Anteil der im Kreisgebiet und in der Stadt selbst zugelassenen PKW vom Verkehr in Reutlingen ausschließen. Vor allem, wenn die blaue Umweltzone, wie derzeit die grüne Umweltzone, das gesamte Stadtgebiet umfassen würde. Dieser Anteil wird vermutlich auch im Jahr 2020 noch bei über 20 % liegen.

Reutlingen ist als Oberzentrum und Stadt mit einer hohen Zahl an Einpendlern darauf angewiesen, dass Kunden, Besucher und Arbeitnehmer aus dem Umland die Stadt erreichen können. Die Einführung der Blauen Plakette hätte daher aus heutiger Sicht unabsehbare Auswirkungen auf den Standort Reutlingen und würde der Stadt signifikante Nachteile gegenüber umliegenden Städten aufbürden.

Hinzu käme, dass die Fahrzeugflotte der Reutlinger Gewerbe- und Handwerksbetriebe außerplanmäßig erneuert werden müsste, was diese Betriebe belasten würde.

Die Durchsetzung der Verkehrsverbote würde erhebliche Kräfte bei Polizei und Vollzugsdienst erfordern. Bereits bei Einführung der grünen Umweltzone, als ein wesentlich höherer Anteil der Fahrzeugflotte die grüne Plakette erhalten konnte, mussten jährlich mehrere tausend dieser aufwendigen Bußgeldverfahren durchgeführt werden.

Der Kontrollaufwand bei Einführung der Blauen Plakette dürfte wegen des vermutlich höheren Anteils der betroffenen Fahrzeuge aus heutiger Sicht ungleich größer ausfallen.

Wie das Regierungspräsidium darüber hinaus selbst darlegt, gibt es für die Blaue Plakette bisher keine Rechtsgrundlage. Ob eine solche Rechtsgrundlage am 01.01.2020 existiert, ist nicht vorhersehbar. Einer Maßnahme, die auf der Hoffnung basiert, dass der Verordnungsgeber in Zukunft reagiert, kann die Stadt Reutlingen – auch im Hinblick auf die oben geschilderten Herausforderungen – nicht blanco zustimmen. So hat es der Bundesgesetzgeber seit 2008 versäumt mit entsprechenden Gesetzen und Vorschriften seiner Verpflichtung nachzukommen die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Es bleibt daher abzuwarten, ob eine künftige Bundesregierung die Einstellung zu dieser Problematik ändert.

***Die Entscheidung über das Einvernehmen zur Maßnahme M 11 wird solange zurückgestellt, bis die Rechtsgrundlagen für die Einführung einer Blauen Plakette geschaffen sind.***

## **Teil 2: Maßnahmen der Stadt in kommunaler Selbstverwaltung**

Entsprechend der politischen Zielsetzung unterstützt die Stadt Reutlingen das Land Baden-Württemberg bei der Luftreinhalteplanung auch mit Maßnahmen, die im Bereich der kommunalen Selbstverwaltung liegen.

So setzt die Stadt Reutlingen auf Verkehrsvermeidung durch die Förderung des Umweltverbundes. Zusammen mit der Reutlinger Innenentwicklung („Stadt der kurzen Wege“) wird so der Autoverkehr von vornherein vermieden. Nur so lassen sich die verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen nachhaltig und für alle Bürger im gesamten Stadtgebiet reduzieren.

Die Stadt hat ihre Anstrengungen bei den Planungen zur Förderung des Umweltverbundes unmittelbar nach der Verurteilung des Landes Baden-Württemberg nochmals erheblich verstärkt.

Die Stadt Reutlingen freut sich daher, mit ihrer Verkehrspolitik einen maßgeblichen Beitrag zur Luftreinhalteplanung des Landes Baden-Württemberg leisten zu können. Sie beabsichtigt, bis zum Jahr 2020 rund 9 Millionen Euro in den Umweltverbund und den Klimaschutz zu investieren. Hinzu kommen laufende Betriebskosten. Die Stadt Reutlingen erwartet daher vom Land, dass komplementär Mittel für Reutlingen mindestens in der gleichen Größenordnung in den Landeshaushalt eingestellt werden. Dies entspricht auch dem Status Reutlingens als Modellstadt des Landes zur Luftreinhaltung.

Zu den unterstützenden kommunalen Maßnahmen des Luftreinhalteplans zählen:

### **M 4.1: Stadtbuskonzept (UI 2)**

Diese Einzelmaßnahme der Stadt Reutlingen hat zum Ziel, ein attraktives ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Reutlingen zu schaffen. Damit soll sich der Anteil des ÖPNVs am Modal Split im Binnenverkehr um 2 Prozentpunkte erhöhen, was einer Steigerung der Fahrgastzahlen um mindestens 16 % entspricht.

Dazu werden neue Buslinien und eine neue zentrale Nahverkehrstrasse eingeführt, bestehende Verbindungen verlängert, zusätzliche Haltestellen eingerichtet und Fahrpläne verdichtet. Zudem werden Wartezeiten reduziert, Quartierbusse eingesetzt und die Fahrradmitnahme verbessert.



Nach den derzeitigen Planungen soll – vorbehaltlich der erforderlichen Gemeinderatsbeschlüsse (z.B. Baubeschlüsse, Vergabebeschlüsse, Haushaltsbeschlüsse) – das neue Stadtbusnetz in der zweiten Jahreshälfte 2019 umgesetzt werden und ab dann mit wachsender Tendenz zur Luftreinhaltung beitragen.

Wichtig ist jedoch, dass es aus der Erfahrung heraus 2 Jahre dauert, bis ein neu gestaltetes Stadtbusnetz sein mögliches Fahrgastpotenzial vollständig abgeschöpft hat. Für die Luftreinhaltung bedeutet dies, dass die mögliche Reduktion der Schadstoffwerte durch das neue Stadtbusnetz frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2021 in vollem Umfang angesetzt werden können und nicht, wie im Luftreinhalteplan, bereits für den 31.12.2019.

**Die Stadt Reutlingen begrüßt, dass diese Maßnahme im Luftreinhalteplan aufgeführt ist und stimmt ihr auch grundsätzlich – vorbehaltlich der noch zu fassenden Gemeinderatsbeschlüsse – zu. Das genannte Zeitziel für die Umsetzung bis zum 31.12.2019, kann aber gerade aufgrund der noch zu treffenden Gemeinderatsbeschlüsse nicht verbindlich zu gesagt werden.**

Offen ist zudem immer noch, inwieweit das Land Baden-Württemberg und der Bund die Stadt Reutlingen – als Modellstadt – bei der Einführung des neuen Stadtbusnetzes finanziell unterstützt, z.B. bei der Umrüstung der Busflotte auf Batterieantrieb. Mit den bisherigen Förderprogrammen – aus Zeiten „vor“ der Luftreinhalteproblematik – ist dies nicht leistbar.

#### **M 4.2: Förderung Radverkehr (UI 2)**

Mit der Einzelmaßnahme **M4.2 Förderung Radverkehr** soll der Anteil des Radverkehrs – laut Luftreinhalteplan – im Modal Split auf 18,5 % bis zum Jahr 2020 erhöht werden. Dieser beträgt 15 %, basierend auf der Grundlage der letzten Erhebung im Jahr 2007.

Eine systematische Förderung des Radverkehrs soll durch den „Masterplan Radverkehr – ebike-city Reutlingen“ (Fertigstellung bis Ende des 1. Quartals 2018) erreicht werden. Neben einer kontinuierlichen Verbesserung des Reutlinger Radverkehrswegenetzes gehören dazu unter anderem Netzlückenschlüsse, die Einrichtung von Radschnellverbindungen, die Schaffung der Grundlagen für ein Bikesharingssystem, die Verbesserung von Abstellanlagen sowie eine verbesserte Radmitnahme im ÖPNV. Zusätzlich ist die Umsetzung einzelner Maßnahmen des Entwurfs des Verkehrsentwicklungsplans (wie z. B. Ertüchtigung der zentralen Achsen, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Radwegweisung, Ladestationen, Marketing) vorgesehen.

Für die investive und betriebliche Umsetzung ist insgesamt ein Zeitrahmen bis 2030 vorgesehen. Schon in den letzten Jahren sind an vielen Stellen wirkungsvolle Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen worden. Mit der Fahrradstraße Charlottenstraße wird 2018 eine große Maßnahme umgesetzt. Weitere Maßnahmen sollen – so die derzeitige Planung – im Jahr 2018 angegangen werden. Zu beachten ist hierbei, dass Planung, Finanzierung und Bau nicht bei allen Maßnahmen in einem Jahr zu schaffen sind.

Der Masterplan Radverkehr stellt ein strategisches Handlungskonzept dar, das Maßnahmen, Prioritätensetzung und Realisierungshorizonte vorschlägt und somit als Grundlage für die weiteren Entscheidungen des Gemeinderates hinsichtlich der bereitzustellenden Haushalts- und Personalmittel für die nächsten Jahre dienen soll. Vor Abschluss des Masterplans können derzeit die Maßnahmen nicht abschließend benannt und somit keine Aussage zur zeitlichen Abfolge und deren Wirkung bis 2020 getroffen werden.

Für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen gibt es derzeit noch keine Baubeschlüsse und noch keine konkreten Beschlüsse zur Finanzierung.

Die derzeitigen Planungen mit ihren Kostenschätzungen zeigen, dass allein schon aufgrund der finanziellen Auswirkungen nicht alle Sofort-Maßnahmen des Masterplanes Radverkehr auf einmal umsetzbar sind:

- Beseitigung von Unfallschwerpunkten:
  - Eberhard/Karlstraße: 1.500.000 €
  - Alteburgstraße: 500.000 €
  
- Fahrradstraßen
  - Charlottenstraße: 500.000 €
  
- Mögliche weitere Fahrradstraßen
  - Hindenburgstraße: 500.000 €
  - Moltkestraße: 500.000 €
  - Bellinostraße: 600.000 €
  - Aulberstraße: 400.000 €
  - Metzgerstraße: 1.700.000 €
  
- Radschnellweg
  - Honauer Bahn: 2.000.000 €
  - Konrad-Adenauer-Straße (s. o): 1.500.000 €

Die Auflistung zeigt, dass allein die bisher vorgeschlagenen Sofortmaßnahmen des Masterplans Radverkehr bei vollständiger Umsetzung einen Finanzbedarf von fast 10 Millionen Euro auslösen würden.

**Die Stadt Reutlingen begrüßt, dass die Maßnahme Masterplan Radverkehr im Luftreinhalteplan aufgeführt ist und stimmt ihr auch grundsätzlich – vorbehaltlich der noch zu fassenden Gemeinderatsbeschlüsse und der Finanzierbarkeit – zu. Der zeitlichen Vorgabe für die Umsetzung bis 01.01.2019 kann von Seiten der Stadt aber aufgrund der oben genannten Ausführungen nicht zugestimmt werden.**

Auch hier erwartet die Stadt eine Bezuschussung durch das Land, welche dem Charakter einer Modellstadt entspricht.

#### **M 4.3: Förderung Fußverkehr (UI 2)**

Mit der Einzelmaßnahme **M4.3 Förderung Fußverkehr**, zu der auch eine hohe Aufenthaltsqualität und kompakte Siedlungsstrukturen gehören, wird – vom Regierungspräsidium – eine Steigerung der zu Fuß zurückgelegten Wege und damit eine Reduzierung der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs prognostiziert.

Um den vergleichsweise niedrigen Fußverkehrsanteil – nur jede fünfte Weg wurde 2007 in Reutlingen ausschließlich zu Fuß zurückgelegt – zu erhöhen, wird – laut Luftreinhalteplan – eine systematische Fußverkehrsförderung eingeleitet, die die Ergebnisse des durchgeführten Fußverkehrschecks von 2015 sukzessiv kurzfristig umsetzt.

Diese Förderung umfasst – so die Empfehlung des Regierungspräsidiums – idealerweise die Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes, einen regelmäßig stattfindenden Arbeitskreis und einen Fußverkehrsbeauftragten. Auf Grundlage eines Fußverkehrskonzeptes ist ein Netz von Fußgängerrouen zu planen und umzusetzen, für dessen Netzelemente entsprechend ihrer Wichtigkeit Qualitätsstandards zu definieren sind.

Die Stadtverwaltung geht davon aus, dass neben den personellen Ressourcen die Umsetzung der Maßnahme M4.3 einen jährlichen betrieblichen Finanzbedarf von 250.000 € zur Folge hat.

Dieses Konzept soll laut Luftreinhalteplan mittel- bis langfristig erarbeitet, anschließend umgesetzt und entsprechend den Entwicklungen der Stadt Reutlingen evaluiert und aktualisiert werden.

Aufgrund fehlender personeller Kapazitäten sind keine Einzelmaßnahmen, wie z.B. die Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes, möglich. Das Regierungspräsidium kommt in seiner Machbarkeitsanalyse vom Mai 2017 selbst zum Ergebnis, dass die Umsetzung sogar bis 2020 nur teilweise möglich ist. Insofern wird die Auffassung der Stadt Reutlingen vom Regierungspräsidium bestätigt.

Auch hat sich die Stadt Reutlingen – als Modellstadt – im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Firma Bosch im Jahr 2017 beim Land Baden-Württemberg vergeblich bemüht, im Rahmen des Fußverkehrschecks gefördert zu werden.

Die Förderung des Fußverkehrs (inklusive der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des Fußverkehrschecks 2015 entstanden sind) wird aber bei der Stadt Reutlingen im Rahmen von Planungen (u.a. Reutlingen Innenentwicklung – Stadt der kurzen Wege) stets integriert betrachtet.

**Die Maßnahmen aus dem vom Land Baden-Württemberg geförderten Fußverkehrscheck sind zum Teil schon umgesetzt, offene Teile betreffen die Lederstraße. Diese Maßnahmen, werden soweit möglich (gilt z.B. nicht für den Steg an der Stadthalle, siehe Beschlusslage Gemeinderat) zusammen mit der Maßnahme M1 umgesetzt.**

**Weitere Maßnahmen sind aus den oben genannten Gründen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung bis zum 01.01.2019 nicht möglich.**

Sollte das Land Baden-Württemberg künftig auch die Stadt Reutlingen – als Modellstadt – beim Fußverkehrscheck wieder fördern und die personellen Kapazitäten vorhanden sein, nimmt die Stadt gerne hieran teil. Der Antrag aus dem letzten Jahr (siehe oben) hat nicht an Aktualität verloren.

#### **M 4.4: Förderung Umweltverbund insgesamt**

Die Wirkungen der Einzelmaßnahmen M 4.1, 4.2 und 4.3 und damit der Maßnahme **M4 Förderung Umweltverbund gesamt (UI 2)** sollen laut Luftreinhalteplan durch die Einrichtung einer Mobilitätsberatung und den Aufbau einer Mobilitätszentrale verstärkt werden.

Diese kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit soll einerseits der Bewusstseinsbildung der Bevölkerung dienen und andererseits über das Verkehrsangebot informieren. Leistungen eines ÖPNV-Kundenzentrums sollen mit Informationen zum Rad- und Fußverkehr, aber auch zum Kfz-Verkehr verknüpft werden. Neben Beratungsangeboten sollen dort auch Dienstleistungen wie Fahrradverleih, Car Sharing-Vermittlung oder Kartenverkauf stattfinden.

Die Einrichtung einer Mobilitätsberatung bzw. der Aufbau einer Mobilitätszentrale ist abhängig von einer guten Zusammenarbeit mit den Mobilitätsdienstleistern/ Betreibern und ist insbesondere aufgrund der aktuellen Personalsituation von Seiten der Stadt Reutlingen kurzfristig nicht möglich. Die notwendigen Strukturen sind nicht vorhanden. Für einen nachhaltigen Effekt ist der dauerhafte, kontinuierliche Einsatz von personellen und finanziellen Ressourcen notwendig.

Darüber hinaus ist auch zu klären, ob diese Aufgabe in städtischer Trägerschaft wahrgenommen werden muss. Die Stadt Reutlingen hat beim Bund einen Förderantrag für einen Masterplan zur digitalen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten gestellt, der mittlerweile Bewilligt ist. Im Rahmen dieser Aufgabenstellung erfolgt die notwendige Klärung.

**Diese Maßnahme wird daher – vorbehaltlich der vielfältigen zu fassenden Gemeinderatsbeschlüsse – nur mittelfristig, keinesfalls kurzfristig umsetzbar sein.**

#### **M 6: Parkraumbewirtschaftung / -management (Umsetzungsintensität 2 – UI 2)**

Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und der Fahrten des konventionellen motorisierten Individualverkehrs im Innenstadtbereich wird eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung schrittweise unter Priorisierung von Einzelmaßnahmen bis spätestens 01.01.2019 umgesetzt.

Dabei handelt es sich um:

- Anpassung der Stellplatzsatzung
- Parkraumbewirtschaftung Ringelbach I und II
- Parkraumbewirtschaftung Hohbuch
- Parkraumbewirtschaftung City-Nord inklusive Tübinger Vorstadt
- Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Raum und den Parkieranlagen zur Harmonisierung der Auslastung von Parkhäusern und Tiefgaragen und zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Verkehr, wobei höhere Gebühren im Straßenraum gegenüber den Parkhäusern und Tiefgaragen festgelegt werden.
- Staffelung der Parkgebühren und der Bewirtschaftungszeiten in den aktuellen und zukünftigen Parkgebührenzonen
- Ausweisung von Car-Sharing Stellplätzen
- Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge
- Reduzierung der oberirdischen Stellplätze um 10 %

Einige dieser Teilmaßnahmen bedürfen weiterer Beschlüsse des Gemeinderats. So können etwa Bewohnerparkvorrechte in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung nur im Einvernehmen mit dem Gemeinderat angeordnet werden.

Aufgrund fehlender personeller Ressourcen ist eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im dargestellten Umfang nicht möglich. Wegen der innenstadtnahen Lage müssen unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte aus Reutlingen und z.B. Stuttgart umfangreiche, mehrjährige Planungs- und Beteiligungsprozesse eingeplant werden.

Die Zeitvorgabe 01.01.2019 ist – nachweislich anhand der Prozesse aus anderen Gebieten in der Reutlinger Innenstadt – nicht einzuhalten.

So zeigen die jüngsten Beratungen im Gemeinderat im Rahmen der Wohnbauflächenoffensive, dass auch das Thema „Anpassung der Stellplatzsatzung“ sorgfältig vorzubereiten und zu beraten ist. Darüber hinaus wird hierfür Personal benötigt, das nicht zur Verfügung steht.

Auf die Gebührengestaltung privater Parkhäuser hat die Stadt Reutlingen im Übrigen nur bedingt Einfluss, dies ist Sache der jeweiligen Betreiber.

Für die Einführung sowie die nachhaltige und dauerhafte Umsetzung von Parkraummanagement, d.h. den koordinierten Umgang mit bestehenden (auch privaten bzw. privat betriebenen) Parkieranlagen, ist der kontinuierliche Aufwand von zusätzlichen personellen und finanziellen Ressourcen notwendig.

**Die Parkraumbewirtschaftung in der Tübinger Vorstadt ist bereits eingeführt. Alle weiteren oben aufgeführten Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung bzw. Parkraummanagement sind in dem vom Luftreinhalteplan vorgegebenen Zeitraum 01.01.2019 nicht durchführbar.**

Parkraumbewirtschaftung ist kontrollintensiv. Ohne Überwachung der Gebührenpflicht und Durchsetzung der Bewohnerparkvorrechte wird der mit der Regelung beabsichtigte Effekt auf die Luftreinhaltung nicht erreicht werden können. Je nach Größe der neuen Bewirtschaftungsgebiete und Anzahl der bewirtschafteten Stellplätze ist hierfür die Schaffung von Stellen beim Gemeindlichen Vollzugsdienst erforderlich. In räumlich sehr ausgedehnten Kontrollgebieten könnte der Einsatz eines Fahrzeuges notwendig werden, das ebenfalls anzuschaffen wäre. Personal- und Fahrzeugeinsatz refinanziert sich erfahrungsgemäß aus den anfallenden Verwarngeldern.

#### **M 10: Regional-Stadtbahn Neckar-Alb – Innenstadtstrecke und Gomaringer Spange**

Die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird eine bedeutende Alternative zu Fahrten mit dem Privat-Pkw für die täglichen Ein- und Auspendler nach und von Reutlingen bieten. Sie wird damit das maßgebliche Mittel darstellen, den hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs am gesamten Autoverkehr in Reutlingen zu senken.

Das Projekt „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“ enthält alle Zulaufstrecken auf die Städte Reutlingen und Tübingen und schafft Verbindungen vom Umland bis in die Stadtzentren.

Aus Gründen der Luftreinhaltung in Reutlingen wird angestrebt, dass das Teilnetz 3 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, die Gomaringer Spange (Querverbindung Reutlingen - Dusslingen) bevorzugt geplant und umgesetzt wird.

Aus Sicht der Stadt Reutlingen könnte dieses Teilnetz schnell realisiert werden, da die Stadt Reutlingen auf der Gemarkung Reutlingen Eigentümerin der entsprechenden Trasse ist.

Für die Planungen zur Umsetzung der Gomaringer Spange hat der Landkreis Tübingen bereits die Vorplanung bis zur Gemarkungsgrenze Reutlingen in Auftrag gegeben. Die Vorplanung auf der Gemarkung Reutlingen ist ebenfalls beauftragt. Die wesentlichen Ergebnisse der beiden Vorplanungen werden Anfang 2018 vorliegen.

Auf Basis dieser Ergebnisse werden das Umsetzungs- und Betriebskonzept mit den Projektpartner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb abgestimmt. Es wird angestrebt, in einem ersten, beschleunigten Umsetzungsschritt eine Stadtbahnlinie, die Gomaringen mit Reutlingen verbindet, baldmöglichst in Betrieb zu nehmen.

Auch soll die Umsetzung der Teilstrecken Innenstadt mit Echaztal und Alaufstieg mit höchster Priorität behandelt werden. Als Stadtstrecke in Reutlingen wurde dazu die Gartenstraße geprüft und aktuell ergänzend die Lederstraße.

In der Lederstraße wäre die Trasse als eigener Bahnkörper realisierbar, was eine Förderung gemäß GVFG ermöglicht und einen weiteren entlastenden Beitrag zur Luftreinhaltung in der Lederstraße liefert.

**Die Stadt Reutlingen begrüßt ausdrücklich, dass das Regierungspräsidium die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb nun in den Luftreinhalteplan aufgenommen hat und gleichzeitig festlegt, dass die Gomaringer Spange aus Gründen der Luftreinhaltung bevorzugt zu planen und zu bauen ist.**

### **Teil 3: Maßnahmen verschiedener dritter Akteure**

Die Maßnahme M8 – Car Sharing und multimodale Mobilitätspunkte – ist in punkto multimodale Mobilitätspunkte in Anlehnung an M4 gesamt zu sehen:

Die Einrichtung von multimodalen Mobilitätspunkten ist abhängig von einer guten Zusammenarbeit mit den Mobilitätsdienstleistern/ Betreibern und ist insbesondere aufgrund der aktuellen Personalsituation von Seiten der Stadt Reutlingen kurzfristig nicht möglich. Die notwendigen Strukturen sind nicht vorhanden. Für einen nachhaltigen Effekt ist der dauerhafte, kontinuierliche Einsatz von personellen und finanziellen Ressourcen notwendig.

Die Maßnahme M12 – Betriebsbeschränkungen für Komfortkamine – ist nicht effektiv durchsetzbar. Die Zuständigkeit der Stadt erstreckt sich auf die Kontrolle der Kleinf Feuerungsanlagen hinsichtlich der Einhaltung der durch die Immissionsschutzbehörde (Landratsamt) festgelegten Auflagen. Eine Kontrolle auf Nichtbetrieb für alle im Stadtgebiet betroffenen Kleinf Feuerungsanlagen ist nicht möglich.

Es wird erwartet, dass sowohl der Bund als auch das Land einen wesentlichen Finanzierungsbeitrag hierzu leistet.

Die Maßnahmen M5, M7, M8 und M9 sind vornehmlich Maßnahmen Dritter. Die Stadtverwaltung Reutlingen wird die Maßnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten nach besten Kräften unterstützen, kann aber am Ende hierfür eine unmittelbare Zuständigkeit bzw. eine Verantwortung nicht übernehmen.