

Reiner Ehret  
- Vorsitzender -

Landesnatschutzverband BW - Olgastr. 19 - D-70182 Stuttgart

Europäische Kommission  
Generaldirektion Umwelt, ENV.A.2  
200 rue de la Loi  
**B-1049 Brüssel**

Stuttgart, den 31.01.06

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom Telefon  
eu-luft06

*Unsere EU-Beschwerde gegen Deutschland, vertreten durch die Landesregierung von Baden-Württemberg vom 30.03.2005*

*wegen Nichteinhaltung der EU-Richtlinien 96/62/EG und 99/30/EG zur Einhaltung einer bestimmter Luftqualität*

*AZ 2005/4308, SG(2005) A/3663, 18.04.05, weiterbehandelt unter 2005/4313*

*hier: ergänzende Informationen*

Sehr geehrte Damen und Herren,

der LNV dankt für Ihre Mitteilung vom 17.11.2005 (A.2/HL/ap/D(2005)24132) über die Weiterbehandlung unserer Beschwerde vom 30.03.2005 im Rahmen des laufenden Verfahrens 2005/4313.

mit diesem Schreiben möchten wir die EU-Kommission über den aktuellen Sachstand am Beispiel des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Stuttgart informieren und unsere Beschwerde durch zusätzliche Sachverhalte untermauern.

Unsere Beschwerde betrifft das Versäumnis der Landesregierung von Baden-Württemberg, innerhalb der durch verbindliche Richtlinien festgelegten Fristen keinen Luftreinhalteplan und keinen Aktionsplan aufgestellt zu haben, um die Belastung durch die überwiegend kraftfahrzeugbedingten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub wirkungsvoll zu vermindern. Dazu haben wir in unserer Beschwerde die enormen Grenzwertüberschreitungen bei den Schadstoffen Stickstoffdioxid und

Feinstaub aufgezeigt, die zumindest schon vor einem Jahr hätten Anlass für konsequentes Handeln sein sollen. Dazu macht der Landesnaturschutzverband im Interesse der betroffenen Bevölkerung darauf aufmerksam, dass die in den o.g. Richtlinien festgelegten Grenzwerte ausdrücklich gesundheitlich begründet sind, so dass über Ihre Einhaltung und die dazu erforderlichen Maßnahmen nicht nach Belieben der für die Luftreinhaltung zuständigen Stellen zu entscheiden ist. Auch sind aus unserer Sicht gesundheitlich begründete Anforderungen an die Luftqualität keiner Abwägung zugänglich. Die Landesregierung Baden-Württembergs jedoch geht bei der Aufstellung ihres schließlich am 16. Dezember 2005 veröffentlichten Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart von Abwägungssachverhalten aus, indem der Gesundheitsschutz wirtschaftlichen Aspekten sowie dem Mobilitätsbedürfnis gegenübergestellt wird.

Zur Untermauerung unserer Beschwerde möchten wir zunächst einige Daten zur lufthygienischen Situation in Stuttgart im zurückliegenden Jahr 2005 ergänzen (Stand vom 28.12.2005):

#### Stickstoffdioxid:

Die Überschreitungsanzahl des 1-Std.-Mittelwertes von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  hat im Kalenderjahr 2005 an der Station Stuttgart/Neckartor 847 betragen (siehe Anlage 1a). Es sind maximal 175 Überschreitungen zulässig. Aus dieser hohen Überschreitungsanzahl kann gefolgert werden, dass auch die mittlere Belastung – wie in den Jahren zuvor – den Grenzwert für das Jahr 2010 plus Toleranzmarge von nunmehr  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  weit überschreitet.

Die Überschreitungsanzahlen des Kriteriums 1 Std./ $200 \text{mg}/\text{m}^3$  belaufen sich an der Station Stuttgart/Siemensstraße auf 250, an der Station Stuttgart/Hohenheimer Str. auf 175 (Anlage 1a), so dass es sich bei der Stickstoffdioxidbelastung ganz offensichtlich um ein stadträumlich ausgeprägtes Problem handelt. Spätestens zum Jahresende 2004 hätte ein entsprechender Luftreinhalteplan vorliegen müssen.

#### Feinstaub $\text{PM}_{10}$ :

Der Tagesmittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wurde im Kalenderjahr 2005 an der Station Stuttgart/Neckartor 186 Male überschritten (Anlage 1b). Es sind maximal 35 Überschreitungen zulässig. Auch hier kann aus dieser hohen Überschreitungsanzahl gefolgert werden, dass die mittlere Belastung den seit 01.01.05 geltenden Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  weit überschreitet.

An der Station Stuttgart/Siemensstraße fanden im Kalenderjahr 2005 insgesamt 50 Überschreitungen, an der Station Stuttgart/Hohenheimer Straße 60 Überschreitungen dieses Tagesmittelwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  statt (Anlage 1b), womit das stadträumliche Ausmaß der Feinstaubbelastung aufgezeigt ist, an der ganz maßgeblich die (ebenfalls überwiegend verkehrsbedingte) Hintergrundbelastung beteiligt ist.

Aufgrund der schon im Jahr 2002 festgestellten Belastungssituation hätte die Umsetzung eines entsprechenden Feinstaub-Aktionsplanes spätestens zum Jahresanfang 2005 begonnen sein müssen.

Durch die Untätigkeit der Landesregierung Baden-Württemberg wurden mehrere Jahre für die Realisierung von Abhilfemaßnahmen versäumt und die Bevölkerung somit in unverantwortlicher Weise einer akuten Gefahrensituation ausgesetzt.

Ganz im Sinne unserer Einschätzung hat die 16. Kammer des Verwaltungsgerichtes Stuttgart am 31. Mai 2005 auf Grund der Klage eines Stuttgarter Bürgers das beklagte Land Baden-Württemberg dazu verurteilt, einen Aktionsplan aufzustellen. In der Urteilsbegründung wird wie in unserer EU-Beschwerde mit der Säumigkeit des Landes argumentiert, dass nach Auffassung des Verwaltungsgerichtes die Pflicht gehabt hätte, spätestens im Herbst des Jahres 2002 einen Luftreinhalteplan aufzustellen, da bereits zu diesem Zeitpunkt absehbar war, dass der von 2005 ab geltende Feinstaubgrenzwert nicht eingehalten werden könne. Das Gericht führt weiter aus, dass es keinen Plan gegeben habe, weil es das Bestreben der Landesregierung war, die von der EU-Kommission festgelegten Grenzwerte zu erhöhen oder den Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens zu verschieben. Es werde nun erst gehandelt, nachdem die Grenzwerte bereits überschritten seien.

Dieses Handeln hat sich zwischenzeitlich aus der Sphäre ministerieller Ankündigungen zu einem eilig aufgestellten „Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart“ weiterentwickelt. Der Plan mit seinen insgesamt 36 Maßnahmen ist am 01.01.2006 in Kraft getreten. Die meisten der dargestellten Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Eignung und Wirksamkeit keiner nachvollziehbaren Analyse unterzogen, soweit es sich nicht um von vornherein triviale Maßnahmen handelt wie z.B. die Maßnahme 36 „Öffentlichkeitsarbeit“. Die meisten Maßnahmen bewegen sich am Rande der Wirkungslosigkeit, so dass der Luftreinhalteplan als insgesamt ungeeignet zur Herstellung der geforderten Luftqualität bezeichnet werden muss. Somit sind einmal die Säumigkeit bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans als auch dessen unzureichendes Emissions- bzw. Immissionsminderungspotential Gegenstand der von uns vorgetragenen Beschwerde.

Der Landesnaturschutzverband tritt deshalb an die Kommission mit der Bitte heran, diesen Luftreinhalteplan (vgl. Anlage 2) im Sinne unserer anhängigen Beschwerde als Beweismittel zu würdigen. Ohne einer kritischen Prüfung dieses Werkes durch die Kommission vorgreifen zu wollen, erlauben wir uns, die Kommission auf einige Punkte aufmerksam zu machen, z. B. auf das Vorwort der Planverfasser.

Dort heißt es: „ Wir wollen und werden den Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor der Feinstaubbelastung weiter erhöhen. Der vorgelegte Luftreinhalte- und Aktionsplan lässt dennoch ausreichend Raum für eine gesunde Stadtentwicklung.“.....“Wir haben in Ergänzung unseres Planentwurfs die Wirksamkeit der wichtigsten Maßnahmen untersuchen lassen. Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass die Feinstaubbelastung der Luft an den sogenannten Spotmesspunkten (...) abnimmt, allerdings nicht in dem Umfang, der notwendig wäre, um die strengen Grenzwerte zu erreichen. Von Anbeginn der Diskussion um die Luftreinhaltung habe ich immer wieder die Frage nach Alternativen gestellt, die dazu führen könnten, dass die Partikel-

immissionen unter den Grenzwert der EU sinken und sich gleichzeitig der Eingriff in die Mobilität des Einzelnen bzw. in den Wirtschaftsverkehr in einem vertretbaren Rahmen hält.“

Der nach Ansicht des Landesnaturschutzverbandes im Zusammenhang mit dem Rechtsgut Gesundheitsschutz unzulässige Gedanke einer Abwägung kommt in der Pressemitteilung des Umweltministeriums Baden-Württemberg vom 16.12.2005 besonders deutlich zum Ausdruck (vgl. Anlage 3).

Frau Ministerin Gönner führt dort aus: *„Im Spannungsfeld von Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie dem, was sozial zumutbar und wirtschaftlich vertretbar ist, wurde eine vernünftige Balance gefunden.“*...*„Der Gesundheitsschutz hat für mich hohe Priorität.“*...*„Trotz der Vielzahl an Einzelmaßnahmen werde auch nach dem In-Kraft-Treten der Aktionspläne weiterhin mit punktuellen Grenzwertüberschreitungen zu rechnen sein.“*...*„Die Maßnahmen greifen gestuft und werden erst nach und nach voll wirksam“.*

Eine notwendige Abwägung der Maßnahmen untereinander hinsichtlich ihrer Wirksamkeit hat indessen nicht stattgefunden. Der LNV muss zudem erhebliche Zweifel an der fachlichen Kompetenz der Behörden haben, wie folgende Maßnahmenbeispiele aus dem Luftreinhalte- und Aktionsplan Stuttgart zeigen:

Die vor Jahren beschlossene Verlagerung der Messe Stuttgart (Maßnahme 17 in Anlage 2) vom Stadtteil Killesberg im Norden der Stadt auf bisherige Ackerflächen im Süden der Stadt soll sich als zusätzliche Maßnahme zur Luftreinhaltung auswirken. Dies ist nach Auffassung des LNV gar nicht möglich, weil lufthygienisch relevante Freiraumfunktionen verloren gehen und die behauptete Attraktivitätssteigerung und der damit verbundene Besucherandrang das Verkehrsaufkommen insgesamt steigern werden.

Selbst Straßenbauvorhaben (Maßnahmen 16, 18, 19 und 20 in Anlage 2) sollen sich angeblich im Sinne eines rasch wirkenden Aktionsplanes günstig auf die Luftqualität auswirken. Dies ist aus LNV-Sicht gänzlich unmöglich, das solche Vorhaben den motorisierten Individualverkehr stärken und daher das Verkehrsaufkommen zunimmt.

Die Planverfasser erkennen ihren Irrtum nicht einmal anhand praktischer Beispiele. So wurden bereits vor dem Inkrafttreten des Luftreinhalte- und Aktionsplanes der Landeshauptstadt Stuttgart vermeintlich „die ersten Schritte in die richtige Richtung“ gegangen, indem im Laufe des Jahres 2005 am Neckartor der Verkehr verflüssigt wurde. Über das lufthygienische Ergebnis haben wir oben bereits berichtet. Dies ist nach Ansicht des LNV nur durch die Zunahme des Verkehrs, die eine solche „Verflüssigung“ mit sich bringt, erklärbar. In gleicher Zeiteinheit wurden damit mehr Fahrzeuge am Neckartor durchgeschleust als beim üblichen Verkehrsstau vor der roten Ampel.

Selbst bereits fertiggestellte Vorhaben zum Ausbau des Stadtbahnnetzes werden als „Maßnahmen“ des Luftreinhalteplans zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs dargestellt (Maßnahme M6 in Anlage 2).

Zwar sollen auch die Parkgebühren in der Stuttgarter City in „vertretbarem Maße“ erhöht werden (Maßnahme M 24), nicht erwähnt wird allerdings der Umstand, dass die Fahrpreise im Öffentlichen Personennahverkehr in Stuttgart 2006 um ebenfalls durchschnittlich 3,5 % erhöht werden.

Die drei wichtigsten Maßnahmen (M1, M2 und M3) hat man indessen einer gründlichen Wirkungsanalyse unterzogen. Die in jeder Hinsicht ernüchternden Ergebnisse lauten wie folgt:

Die NO<sub>x</sub>-Emissionen gehen an den Spotmesspunkten nach dem Inkrafttreten des Lkw-Durchfahrtsverbotes ab 1.1.2006 (M1) um 3 % am Arnulf-Klett-Platz (Hauptbahnhof) bis maximal 18% in der Siemensstraße zurück. Die Minderungen der NO<sub>2</sub>-Immissionen fallen wegen der vorhandenen Grundbelastung geringer aus und liegen zwischen 1 % (!) am Arnulf-Klett-Platz und 4% in der Siemensstraße. Die Fahrverbote M2 (ab 1.7.2007 für KfZ der Schadstoffgruppe 1) und M3 (ab 1.1.2012 für KfZ der Schadstoffgruppen 1 und 2) werden die NO<sub>x</sub>-Emissionen über die Effekte der natürlichen Flottenerneuerung hinaus um etwa 1 % bis 4 % und die NO<sub>2</sub>-Immissionen um zusätzlich bis zu 2 % (!) vermindern.

Die PM<sub>10</sub>-Emissionen gehen indessen nicht so stark zurück wie die NO<sub>x</sub>-Emissionen: Die maximale Immissionsminderung durch das Lkw-Durchfahrtsverbot (M1) beträgt am Messpunkt Siemensstraße etwa 9 %. Die Wirkungen an den übrigen Spotmesspunkten ist deutlich geringer; sie liegen bei 1 % (!) bis 3 %. Die Fahrverbote M2 (zum 1.07.2007) und M3 (zum 1.1.2012) werden die PM<sub>10</sub>-Immissionen über die Effekte der Flottenerneuerung hinaus um zusätzlich bis zu 3 % vermindern.

Diese Betrachtung der insgesamt wirksamsten Maßnahmen des Luftreinhalteplans zeigt auf, dass der Plan nicht einmal ansatzweise geeignet ist, die Luftqualität im Niveau gesundheitlich begründeter Immissionsgrenzwerte zu stabilisieren. Mit dieser Handlungsweise der Landesregierung von Baden-Württemberg wird somit einem wichtigen Anliegen verbindlicher Richtlinien der EU nicht entsprochen.

Wichtig erscheint uns dabei der Hinweis, dass im Zusammenhang mit der Anhörung zum Entwurf des Luftreinhalteplans, an der sich auch der Landesnaturschutzverband mit einer Stellungnahme beteiligt hat (Anlage 4), durchaus wirkungsvolle Alternativen zur Sprache kamen (Anlage 4, dort Seite 21/22), die jedoch den oben angeführten Abwägungsmechanismen zum Opfer gefallen sind (Anmerkung: Stuttgart ist ein bedeutender Standort der deutschen Kraftfahrzeugindustrie).

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen:

1. UMEG-Spotmessungen in Baden-Württemberg
2. Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart
3. Pressemitteilung des Umweltministeriums Nr. 208/2005 vom 16. Dezember 2005
4. Stellungnahme des Landesnaturschutzverbandes zum Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart vom 2.08.05