

Regierungspräsidium Stuttgart
Frank Obermüller, Ltd. Regierungsdirektor
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

Vorschläge zum Luftreinhalteplan für Esslingen am Neckar, 8. Juli 2019

Sehr geehrter Herr Obermüller,

wir befürworten die Erstellung eines Luftreinhalteplans für die Stadt Esslingen. Unser Verein Esslingen-Feinstaub-Lärm e. V. setzt sich schon seit Jahren für die Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen ein. Die Initiative Feinstaub-Esslingen, aus der unser gemeinnütziger Verein hervorging, hat sich 2015 dafür stark gemacht, dass in Esslingen eine Messstation der LUBW installiert wird.

Die von der LUBW in der Grabbrunnenstraße gemessenen Werte überschreiten seit 2016 den zulässigen Grenzwert für Stickstoffdioxid. Es wurden Jahresmittelwerte von 45 bis 54 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen, weshalb Sie einen Luftreinhalteplan zur Stickstoffdioxid-Reduktion erstellen. Weil eine Vielzahl von Städten zu hohe Stickstoffdioxidkonzentrationen aufweisen, hat die Bundesregierung die Nationale Akademie der Wissenschaften *Leopoldina* damit beauftragt eine Stellungnahme aus wissenschaftlicher Sicht zu erarbeiten, siehe Quellangaben. Die Inhalte dieser Stellungnahme vom April 2019 mit dem Titel „Saubere Luft“ müssen aus unserer Sicht in aktuelle Luftreinhaltepläne Berücksichtigung finden.

Mit diesem Schreiben möchten wir Ihnen unsere Maßnahmenvorschläge unterbreiten und bitten Sie diese zu prüfen.

I. Zentrale Aussagen der Leopoldina:

1. Zu Schadstoffen und Grenzwerte:

- > **Stickstoffdioxid** kann bei Asthmatikern auch bei kurzem Aufenthalt in besonders schadstoffbelasteter Umgebung einen Asthmaanfall auslösen. Bei langfristiger Belastung kann Stickstoffdioxid Atemwegserkrankungen wie Asthma hervorrufen. Insgesamt sind die Gesundheitsfolgen bei heute vorkommenden Konzentrationen in der Umgebungsluft geringer als bei Feinstaub. Stickstoffdioxid tritt in der Umwelt zusammen mit anderen verkehrsbedingten Schadstoffen auf, was die Bestimmung isolierter direkter Gesundheitswirkungen erschwert. Es trägt darüber hinaus zur Bildung von Feinstaub und Ozon bei.
(Seite 9, Stickstoffdioxid)

- > **Feinstaub** ist deutlich gesundheitsschädlicher als Stickstoffdioxid. Über die Luft kann Feinstaub in die Lunge gelangen, und zwar umso tiefer, je kleiner die Partikel sind. Er kann Sterblichkeit erhöhen und Erkrankungen der Atemwege, des Herz-Kreislauf-Systems und weitere Erkrankungen wie etwa Lungenkrebs verursachen. Ganz feine Partikel (Ultrafeinstaub) können über die Lunge in den Blutkreislauf gelangen und auf diesem Weg weitere Gesundheitsstörungen auslösen. *(Seite 9, Feinstaub)*
- > **Abweichungen zwischen EU-Grenzwerten und WHO-Richtwerten gibt es vor allem beim Feinstaub.** So empfiehlt die WHO beim Jahresmittelwert für die Größenklasse PM10 20 µg/m³; der EU-Grenzwert ist mit 40 µg/m³ jedoch doppelt so hoch. Als Richtwert für PM2,5 benennt die WHO 10 µg/m³ – der europäische Grenzwert ist mit 25 µg/m³ mehr als doppelt so hoch. Demgegenüber entspricht der EU-Grenzwert für die mittlere Jahresbelastung mit Stickstoffdioxid mit 40 µg/m³ exakt dem Richtwert der Weltgesundheitsorganisation. *(Seite 36)*
- > **Ein besonderes Problem besteht bei Schadstoffen ohne bekannte untere Wirkungsschwelle, wie es besonders bei Feinstaub offenbar der Fall ist.** In diesen Fällen muss auch unterhalb dieser Grenzwerte mit gesundheitlichen Effekten gerechnet werden. Nach dem Vorsorgeprinzip wäre hier eine Reduktion der Grenzwerte bis in den Bereich der Hintergrundbelastung anzustreben. *(Seite 38)*
- > Die Arbeitsgruppe hat sich zunächst, wie gebeten, mit der wissenschaftlichen Evidenz zur Luftverschmutzung durch Stickstoffoxide (insbesondere NO₂) beschäftigt. Sie betrachtete dieses Thema in Zusammenhang mit der weitaus schädlicheren Belastung der Atemluft durch Feinstäube. *(Seite 5)*

2. Zu möglichen Maßnahmen

1. Straßenverkehr führt zu Belastungen, die über die Luftschadstoffe hinausgehen. Deutschland hat sich zu einer umfassenden Senkung der Treibhausgasemissionen verpflichtet. Im Rahmen der Lastenteilungsverordnung der EU ergibt sich für Deutschland ein verbindliches CO₂-Minderungsziel von 38 % bis 2030 für die Sektoren Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft (im Vergleich zu 2005). **All diese Gründe sprechen für die rasche Entwicklung eines Konzepts für eine nachhaltige Verkehrswende.** *(Seite 7, 5. Pfeil)*
2. Um die Gesamtemissionen zu reduzieren, genügt es nicht, die Emissionen pro Fahrzeug zu verringern. **Vielmehr sind neue Mobilitätskonzepte vor allem in städtischen Ballungsräumen notwendig.** *(Seite 10, Punkt 4, letzter Satz)*
3. Für eine solche Verkehrswende wird die verstärkte Entwicklung von emissionsarmen Fahrzeugen im Bereich Elektromobilität und alternativen Technologien eine bedeutende Rolle spielen. **Notwendige Voraussetzungen sind die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, PKW, Fahrrad, etc.) sowie der Aufbau entsprechender Infrastrukturen.** *(Seite 11, Punkt 8)*
4. Für die weitere Feinstaubreduktion ist nicht nur an den Verkehr zu denken. Es empfiehlt sich daher eine bundesweite, ressortübergreifende Strategie zur Luftreinhaltung, die neben Stickstoffdioxid sowie primärem und sekundärem Feinstaub weitere Schadstoffe und Treibhausgase aus allen Quellen berücksichtigt – darunter auch Landwirtschaft und Holzfeuerung. *(Seite 10, Punkt 6)*

II. Anforderungen für Esslingen aus den Leopoldina-Erkenntnissen:

1. **Keine isolierte Betrachtung einzelner Schadstoffe:** Gesundheitliche Folgen ergeben sich durch einen Mix von Luftschadstoffen, Maßnahmen, die einen Schadstoff isoliert betrachten, sind nach Stellungnahme der Leopoldina nicht sinnvoll, insbesondere wenn diese die Reduktion von Feinstäuben unberücksichtigt lassen.
2. **Die von der Leopoldina geforderte Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität muss konsequent vorangetrieben werden:** Alle neuen Infrastrukturmaßnahmen müssen für eine künftige nachhaltige Mobilität ausgelegt werden. Negativbeispiele: Der Ausbau des Festknoten folgt dem überkommenen Ziel einer autogerechten Stadt. Der neu geplanter Radweg *Champagne* soll hingegen ohne Anschluss an das bestehende Radnetz (von Weil kommend) gebaut werden.
3. **Konsequent neue Schwerpunkte setzen:** Nachhaltige Mobilität muss in Esslingen die Mobilitätsform mit der höchsten Attraktivität werden: Daraus folgt: Mehr Platz für ÖPNV-Verkehr, mehr Platz für Rad-Verkehr, mehr Platz für Fuß-Verkehr. In vergangenen Jahrzehnten wurde der Kfz-Verkehr in allen Belangen bevorzugt. Lärm, Luftbelastung, Staus und Platznot in der Stadt sind die Folgen.

III. Ziele einer Verkehrswende für die Esslinger Innenstadt:

Mit dem Altstadtring wurde Anfang der 70er Jahre die Idee der autogerechten Stadt umgesetzt. Bis heute ist der Altstadtring von zentraler Bedeutung, um die nördlich liegende Stadtteile an die südlich liegende Verkehrsinfrastruktur (B10, Autobahn) anzuschließen. Teilweise ist hier eine vier-spurige Kfz-Verkehrsführung anzutreffen. Aus städtebaulicher Sicht ist insbesondere die Augustinerbrücke als *die Bausünde* in Esslingen anzusehen.

1. **Platz für nachhaltige Mobilität schaffen, um die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und Radverkehrs zu erhöhen:** Die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg sieht auf der Kiesstraße (östlicher Altstadtring) gemeinsame Bus- und Radspuren vor (je Richtung). Damit soll der Abschnitt des Radschnellwegs von der Hindenburgstraße kommend Richtung Neckarufer angeschlossen werden. Das Einrichten kombinierter Bus- und Radspuren auf dem gesamten östlichen Altstadtring würden die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und Radverkehrs erhöhen und einen veränderten Modal Split bewirken.
Gleichzeitig sollte aus unserer Sicht der Kfz-Berufspendelverkehr aus den nördlichen Wohngebiete zu Stosszeiten weiterhin B10 und Autobahn über den dann für Autos einspurigen östlichen Altstadtring erreichen können. Dies gelingen neben einem veränderten Modal Split, wenn zusätzlich ein Teil des Kfz-Berufspendelverkehr auf andere Strecken umgelenkt wird.
2. **Innenstadt frei von Kfz-Stadtverkehr:** Innerhalb des Altstadtrings sind alle Wege fußläufig zu erreichen. Um den Ring sind eine Vielzahl von Parkhäuser, Bushaltestellen und ein Bahnhof vorhanden. Das Einfahren mit dem Kfz sollte künftig nur noch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen, dem Lieferverkehr und Anwohnern möglich sein. Um Anwohnerparkplätze zugänglich zu halten, gibt es heute technische Möglichkeiten, die laut Gemeinderatbeschluss für die Ritterstraße zum Einsatz kommen werden, z. B. automatisch absenkbare Poller.

IV. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen Innenstadtbereich:

1. **Kombinierte Bus- und Radspur Kies-/Grabbrunnenstraße:**

Auf dem östlichen Altstadtring könnte die Kfz-Fahrbahn für beide Richtungen auf eine Spur reduziert werden, um für jede Richtung eine kombinierte Bus- und Radspur einrichten zu können. Hierzu liegt ein Vorschlag aus der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg von Radverkehr-Konzept vor, siehe Quellangaben. Die Stadt hat sich positiv zu diesem Vorschlag positioniert. Die Aufnahme dieses Vorschlags in den Luftreinhalteplan wäre ein weiterer Schritt hier kurzfristig zu einer Infrastruktureneuordnung zugunsten des Bus- und Radverkehrs zu kommen. Eigene oder kombinierte Bus- und Radspuren machen den ÖPNV zu Stoßzeiten schneller und pünktlich und somit attraktiver für Pendler.
2. **Kombinierte Bus- und Radspur an der Mühlbergerstraße für beide Richtungen einrichten.**
3. **Umbau großer städtischer Verkehrskreuzungen „Mehr Platz für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr“:**
 - > Kieskreuzung: Die zentrale Kreuzung muss für künftige Anforderungen umgebaut werden: Vom Kfz-Verkehr getrennt Bus- und Radspuren einrichten. Auch hier sieht die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg eine neue Verkehrsführung vor, wie auch an anderen Kreuzungen, die vom Radschnellweg gekreuzt werden.
 - > Kreuzung Brückenstraße Pliensauvorstadt: Hier sind städtebauliche Umbaumaßnahmen geplant. Dieser Umbau muss den beschriebenen Zielen zur Nachhaltigen Mobilität folgen, konkret: Einspurige Kfz-Verkehrsführung, davon getrennt Bus- und Radspuren.
4. **Karstadtareal ohne Tiefgarage genehmigen:**

Neben einer Verbesserung der Luftqualität muss Ziel eines Luftreinhalteplans sein, weitere Verschlechterungen der Luftqualität zu verhindern. Die Schaffung zusätzlicher innerstädtischer Kfz-Parkmöglichkeiten – wie für das Karstadtareal geplant – wird zusätzlichen Verkehr in die Stadt bringen. Die nächste Tiefgarage direkt am Ring liegt fußläufig vom Karstadtareal entfernt. Mögliche Ausnahmen sind unter Punkt III 2. beschrieben.
5. **Kostenloses Busfahren/ÖPNV in Esslingen an Samstagen!**

Beispiele: Tübingen, Testlauf Ulm

 - a) Erhöhung der Taktzahl am Samstag möglich
 - b) Weniger Kfz-Verkehr am Samstag
 - c) Gewöhnungseffekt an ÖPNV
6. **Erweiterungsflächen für den Zentralen Busbahnhof ZOB freihalten/schaffen:** Der neue ZOB ist nur wenige Jahre alt, doch schon heute wird er am Rande seiner Leistungsfähigkeit betrieben. Für einen notwendigen weiteren Ausbau des ÖPNV und einer besseren Abstimmung von Bus- und Bahnverkehr sind künftige Erweiterungsflächen für den ZOB unerlässlich. Eine Überbauung des alten ZOB wäre deshalb erst ab dem 1. OG wünschenswert gewesen, um das EG als ZOB-Erweiterungsfläche nutzen zu können. Die beschlossenen Planungen entzieht dem ÖPNV diese Erweiterungsfläche, weshalb andere Flächen zur ZOB-Erweiterung bereitgestellt bzw. geschaffen werden müssen.
7. **Bevorrechtigungen für Busse einrichten:**

Zum Beispiel Pfortnerlösung für den Busverkehr Schorndorfer Straße. Diese Lösung sollte wie geplant zeitnah einrichtet werden.

8. **Direkthalt für Busse am Bahnhof Oberesslingen**

Aktuelle Bushaltestelle ist zu weit entfernt.

9. **Den Bau der Esslinger Teilstrecke des Radschnellwegs zügig und konsequent umsetzen:**

Das Regierungspräsidium Stuttgart plant und baut im Auftrag des Verkehrsministeriums BW die Radschnellverbindungen.

Ansprechpartner: Martin Endmann (Oberbaurat),

RPS – Referat 42 (Steuerung und Baufinanzen, Vertrags- und Verdingungswesen),

Telefon: 0711/904-14218, E-Mail: Martin.Endmann@rps.bwl.de

<https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/akteure-und-gremien/die-Radverkehrsbeauftragten>

Im Bereich des geplanten Neckaruferparks soll hierbei eng koordiniert mit dem Grünflächenamt der Stadt Esslingen vorgegangen werden: Michael Höger, Abteilungsleiter Planung, Bau, Sanierung, Telefon: 0711/3512-2385, E-Mail: michael.hoeger@esslingen.de

10. **Förderung dezentraler Einkaufsmöglichkeiten in den Stadtteilen:** Einkaufen im eigenen Stadtteil fördern und ermöglichen.

11. **Geschützte Fahrradparkmöglichkeiten für Mehrfamilienhäuser:**

Viele Esslinger wohnen in älteren Mehrfamilienhäusern. Dort gibt es fast nie die Möglichkeit ein eigenes Fahrrad, insbesondere E-Bike, sicher und geschützt abzustellen. Deshalb kann das Fahrrad häufig nicht als Verkehrsmittel genutzt werden. Die Umwidmung öffentlicher PKW-Parkplätze in geschützte Fahrradabstellplätze an solchen Häusern kann einen veränderten Modal Split hin zum Radverkehr herbeiführen.

12. Die Kombination aus Rad und Bahn wäre an den Bahnhöfen Zell, Oberesslingen, Esslingen und Mettingen für deutlich mehr Pendler interessant, wenn es möglich wäre auch hochwertige Fahrräder, insbesondere E-Bikes sicher abzustellen. **Hier müssen entsprechend geschützte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.**

13. **Tempo 30 im Innenstadtbereich**

Insbesondere auf dem Altstadtring handelt es sich um kurze Fahrstrecken, für die es aus zeitlicher Sicht keinen Unterschied macht, ob hier Tempo 30 oder 50 km/h erlaubt sind. Im Gegenteil: eine Verstärkung des Verkehrs bringt einen höheren Verkehrsdurchfluss mit weniger Staus.

14. **Umstellung kommunaler Fahrzeugflotte:** Positives Beispiel: der Ausbau des Oberleitungsbusnetzes der Städtischen Verkehrsbetriebe Esslingen. Auch andere Fahrzeuge in kommunaler Hand sollten durch emissionsarme Fahrzeuge ersetzt werden. Beispiel: Erdgasfahrzeuge, Elektrofahrzeuge, Fahrräder, Elektrofahrräder.

15. Kommunale Anreize schaffen und/oder kommunale Werbepattformen nutzen, lokale Fahrzeugflotten des **Lieferverkehrs auf emissionsarme Fahrzeuge umzustellen.**

16. **Esslinger Brücken:** alle Brückenneubau-/Sanierungsplanungen müssen für eine Verkehrswende ausgelegt werden.

17. **Frischluftschneisen und Frischluftentstehungszonen freihalten oder schaffen.** In der Vergangenheit wurden Frischluftschneisen aufgrund einseitiger Gutachten den wirtschaftlichen Interessen Dritter geopfert. Dies könnte sich durch zunehmend heißere Sommermonate als fataler Fehler erweisen. Ein radikales Umlenken ist hier zum Schutz der Stadtbevölkerung unerlässlich.

18. **Keine weitere Überbauung von schützenswerten Grün- und Naturflächen.** Ein funktionierendes Ökosystem ist ein wesentlicher Faktor lokaler Frischluftzufuhr.
19. **Landwirtschaft:** Exzessive Tierhaltung und Ackerbau, der auf Monokulturen setzt, tragen zu einem erheblichen Teil zur Luftverschmutzung und Zerstörung von Ökosystemen bei. Dies führt zu einer nicht unerheblichen Hintergrundbelastung der Atemluft (siehe Emissionskataster der LUBW). In Esslingen wird kleinteiliger Ackerbau und naturnaher Obst- und Gemüseanbau betrieben. Diese Art der regionalen Lebensmittelversorgung wirkt Luftverschmutzung und der Zerstörung von Ökosystemen entgegen und ist zwingend zu erhalten. Die weitere Zerstörung lokaler landwirtschaftlicher Anbauflächen ist zu verhindern.

V. Langfristige Maßnahmen Innenstadtbereich:

1. **Augustinerbrücke exklusiv für Bus-, und Rad-, und Fußverkehr umbauen:**

Mit dem Bau des neuen ZOB in Esslingen wurden Verkehrsflüsse so gelenkt, dass die Berliner Straße (westlicher Altstadtring) entlastet und Kies-/Grabbrunnenstraße (östliche Altstadtringe) belastet wurden. Der östliche Altstadtring ist seitdem die wichtigste Verbindung für den Kfz-Verkehr zwischen nördlichem und südlichem Esslingen mit B10 und Autobahnzubringern.

Künftig soll der östliche Altstadtring eine wichtige Verbindung für den Radschnellweg mit Hilfe einer kombinierte Bus- und Radspur werden. Eine Überforderung dieser Verbindung zu Stoßzeiten ist abzusehen. Für Entlastung könnte sorgen, wenn der Verkehr West-Achse (Geiselbachstraße) vom Verkehr Ost-Achse (Mühlbergerstraße) getrennt wird. Der Kfz-Verkehr der West-Achse könnte über die Mettinger Straße und über die Hans-Martin-Schleyer Brücke Richtung Stuttgart an die B10 angebunden werden, von Plochingen kommend über den West-Ring (Berliner Straße). Die Verbindung zwischen West- und Ostring muss zu diesem Zweck in Höhe der Augustinerbrücke für den Kfz-Verkehr geschlossen werden. D. h. Umbau Augustinerbrücke exklusiv für Bus- Rad- und Fußverkehr!

2. **Rückbau Augustinerbrücke:** In einem zweiten Schritt könnte der Bus- und Radverkehr so umgelenkt werden, dass ein Teilrückbau der Augustinerbrücke möglich wird. Die dann vorhandene Bus- und Radspur auf dem Ostring könnte diesen auf der Ostachse aufnehmen. Dies würde auch neue städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten schaffen. Die Ampelanlage Kreuzung Grabbrunnenstraße/Augustinerstraße/Mühlbergerstraße kann entfallen, weil aus Richtung Augustinerstraße kein Verkehr mehr zu erwarten ist.

3. **Renovierung Augustinerbrücke:** Die Augustinerbrücke wurde für mehrere Millionen Euro renoviert. Andere Brücken stehen vor Abriss und Neubau. Die von der Leopoldina geforderte Verkehrswende muss bei solchen Planungen zwingend berücksichtigt werden, weil hier die Verkehrsinfrastruktur von Morgen geschaffen wird.

VI. Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung:

Im aktuellen Emissionskataster der LUBW 2014 werden folgende Einzelemittenten genannt:

Stickstoffoxide:

> Straßenverkehr:	41 %
> Industrie:	21 %
> Baumaschinen u. ä. :	13 %
> Heizungen (alle Brennstoffe):	10 %
> Landwirtschaft:	6 %

Feinstaub PM10:

> Straßenverkehr:	30 %
> Landwirtschaft:	21 %
> Holz-/Kohle-/Pellets-Öfen/Kessel:	18 %
> Baumaschinen u. ä. :	10 %
> Industrie:	10 %

Feinstaub PM2,5:

> Holz-/Kohle-/Pellets-Öfen/Kessel:	36 %
> Straßenverkehr:	23 %
> Baumaschinen u. ä. :	20 %
> Industrie:	10 %
> Landwirtschaft:	8 %

Um die städtische Stickstoffoxid-Belastung reduzieren zu können, spielen Maßnahmen den Kfz-Verkehr betreffend die wichtigste Rolle. Inwieweit mit einem Luftreinhalteplan auf die Emissionen der Industrie – dem zweiten Hauptemittenten – Einfluss genommen werden kann, können wir nicht beurteilen. Maßnahmen im Kfz-Verkehrssektor zur Stickstoffoxidreduktion sind ebenfalls geeignet um die Feinstaub-Belastung Fraktion PM10 zu reduzieren. Die Landwirtschaft mit ihren hohen Ammoniakemissionen (sekundäre Feinstaubbelastung durch Viehhaltung) spielt in Esslingen keine Rolle. Es existiert nur noch ein Betrieb mit Viehhaltung. Regionaler Ackerbau, der in Esslingen anzutreffen ist, muss erhalten bleiben um auch globale Nachhaltigkeitsziele erfüllen zu können. Die Feinstaubbelastung durch lokalen Ackerbau ist für Esslingen als gering anzusehen, weil es sich um vergleichsweise geringe Flächen handelt, die bewirtschaftet werden.

Um die Feinstaub-Belastung der Fraktionen PM10 und insbesondere PM2,5 senken zu können, muss die Festbrennstofffeuerung kleiner und mittlerer Feuerungsanlagen zwingend beschränkt werden. Der Kaminofen-Boom und der zunehmende Einsatz von Festbrennstofffeuerung im Heizungsbereich belasten die Atemluft in den Wohngebieten zunehmend. Die hohen gemessenen Benzo(a)pyrenwerte in der Grabbrunnenstraße zeigen zudem, dass Festbrennstofffeuerungen einen sehr hohen Anteil der lokalen Feinstaubbelastung ausmachen.

Die Stadt Berlin hat entsprechende Beschränkungen erlassen. Auch die Stadt Stuttgart versucht mit Beschränkungen von Holzfeuerung während Feinstaubalarm die besonders hohe Belastung bei austauscharmer Wetterlagen zu reduzieren, was offensichtlich teilweise gelungen ist.

Die Stadt Esslingen verfügt über eine Verbrennungssatzung, die auf baurechtlichen Verordnungen beruht. Weil diese Verordnung alle nach 1999 installierte kleinen und mittleren Feuerungsanlagen betrifft, könnte ein konsequentes Durchsetzen dieser Verordnung dazu beitragen, die Feinstaubbelastung in Esslingen spürbar zu reduzieren. Die Verwaltung äußert an der Stelle die Sorge, die Verbrennungssatzung von 1999 hätte möglicher Weise keinen Rechtsbestand vor Gericht.

Die Esslinger Satzung basiert auf § 9 Abs. 1 Nr. 23 des BauGB: Damit lassen sich (rechtssicher) nur brennstoffbezogene Verbote in Bebauungsplänen implementieren (also ob der Brennstoff Holz

genutzt werden darf oder nicht). Anlagenspezifische Vorgaben, wie sie mittlerweile in der Anwendungspraxis der Esslinger Satzung üblich sind, sollten besser auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 24 (BauGB) gemacht werden (siehe DUH-Rechtsgutachten, S. 25-27, Download unter: <https://www.clean-heat.eu/de/aktivitaeten/infomaterial/download/rechtsgutachten-lokale-beschaerankungen-fuer-holzfeuerungsanlagen-19.html>). Basierend auf dieser Einschätzung wäre es eventuell von Vorteil, wenn die Stadt Esslingen die Rechtsgrundlage der Satzung um den § 9 Abs. 1 Nr. 24 erweitern würde.

VII. Zusammenfassung:

Die Leopoldina bestätigt unsere Auffassung, dass einzig eine konsequent umgesetzte Verkehrswende hin zu ÖPNV, Rad- und Fußverkehr die Belastung durch Luftschadstoffen senken kann. Desweiteren teilen wir die Auffassung der Leopoldina, dass eine isolierte Betrachtung von Schadstoffen nicht sinnvoll ist, weil Luftschadstoffe als Gemisch die Gesundheit beeinträchtigen. Die Leopoldina weist auch darauf hin, dass in der EU geltende Grenzwerte für Luftschadstoffe nicht die tatsächliche Gefährdungslage widerspiegeln. So entspricht der für Stickstoffdioxid festgelegte Grenzwert den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation während die Grenzwerte für Feinstäube, die als wesentlich gesundheitsschädlicher einzustufen sind, um ein Vielfaches über den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation liegen.

Daraus folgt, dass neben einer Verkehrswende auch Beschränkungen oder Verbote von Festbrennstofffeuerungen anzuwenden sind.


Aus unserer Sicht ist hat in der Esslinger Stadtverwaltung noch kein Umlenken in der Verkehrspolitik stattgefunden. Es gibt zahlreiche Absichtserklärungen. Bei konkreten Infrastrukturmaßnahmen verfolgt die Stadtverwaltung aber weiterhin die Ziele einer autogerechten Stadt. In der Umsetzung gesteckter Ziel sind andere Städte weiter: Freiburg, Tübingen, Ulm, Karlsruhe.

Einen Anfang hin zu nachhaltiger Mobilität hat die Stadt Esslingen mit dem beschlossenen Ausbau des Oberleitungsbusnetzes gemacht. Jetzt muss ein zweiter Schritt erfolgen, der ÖPNV, Rad- und Fußverkehr mehr Platz verschafft.

Für Detailfragen oder zur Konkretisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen stehen wir gerne zur Verfügung.



Jörg Sanzenbacher, 1. Vorsitzender



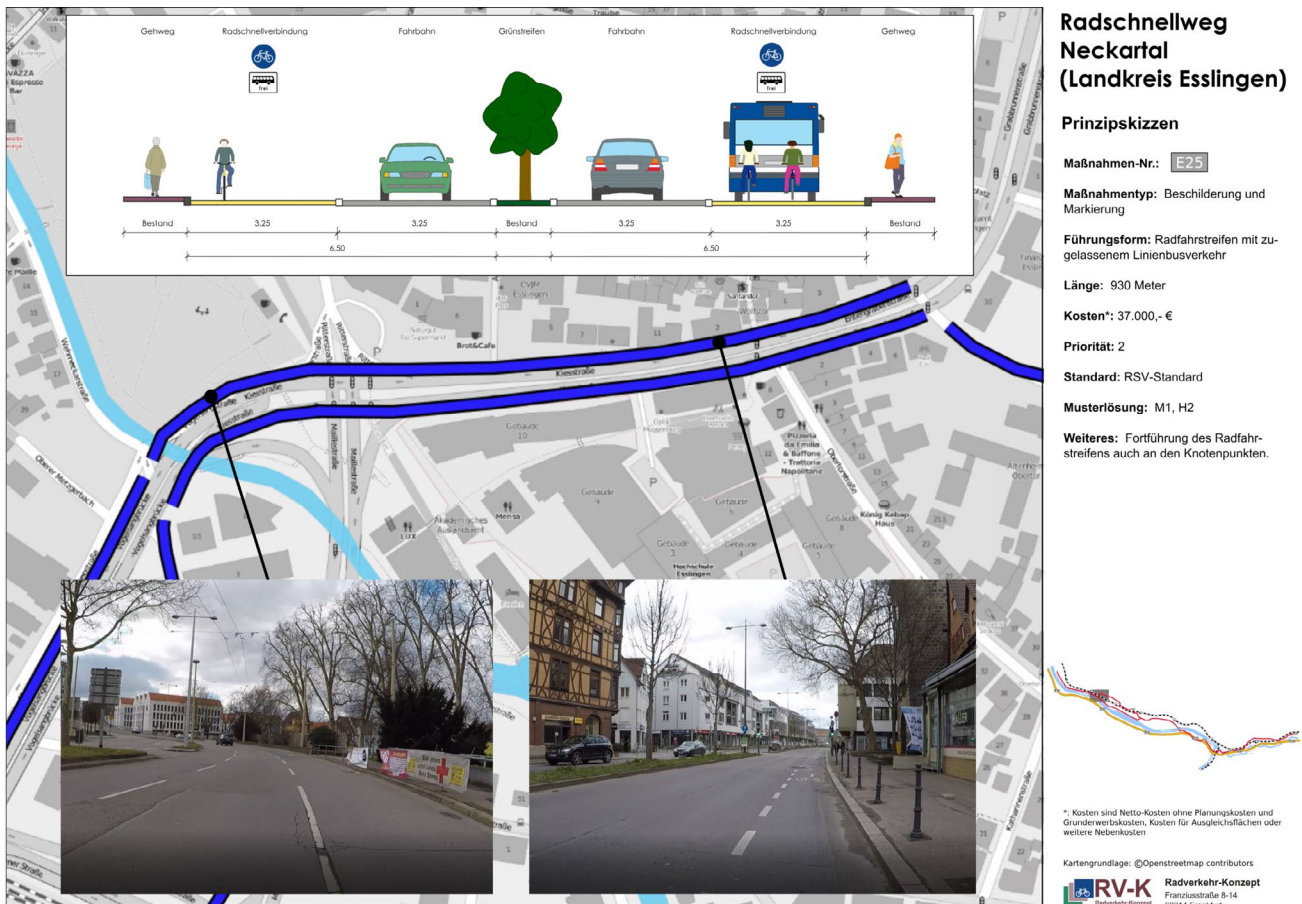
Jürgen Grad, Schatzmeister

VIII. Quellen:

1. Leopoldina Stellungnahme:

https://www.leopoldina.org/uploads/tx_leopublication/Leo_Stellungnahme_SaubereLuft_2019_Web.pdf

2. Vorschlag Radverkehr-Konzept zur Gestaltung der Kiesstraße (Machbarkeitsstudie Radschnellweg):



3. Emissionskataster LUBW:

NO_x-Emission 2014 in Baden-Württemberg in Tonnen pro Jahr

Biogene Systeme	10.935
Landwirtschaftliche Tätigkeiten	10.935
Natürliche Vegetation	n.v.
Rest	n.v.
Kleine und Mittlere Feuerungsanlagen	10.964
Brenngase	3.581
Festbrennstoffe	2.419
Heizöl EL	4.963
Industrie und Gewerbe	23.620
Gewerbe (ohne Feuerungsanlagen)	n.v.
Industrie (11.BImSchV)	23.620
Sonstige Technische Einrichtungen	15.423
Abfalldeponien/Altablagerungen	n.v.
Produkteinsatz	27
Rest	15.396
Verkehr	52.494
Bodensee	512
Flugverkehr	528
Motorsport	6
Schienenverkehr	1.240
Schiffverkehr	3.651
Straßenverkehr	46.557
Summe	113.435



PM10-Emission 2014 in Baden-Württemberg in Tonnen pro Jahr

Biogene Systeme	2.975
Landwirtschaftliche Tätigkeiten	2.975
Natürliche Vegetation	n.v.
Rest	n.v.
Kleine und Mittlere Feuerungsanlagen	2.836
Brenngase	4
Festbrennstoffe	2.716
Heizöl EL	115
Industrie und Gewerbe	2.218
Gewerbe (ohne Feuerungsanlagen)	748
Industrie (11.BImSchV)	1.470
Sonstige Technische Einrichtungen	1.459
Abfalldeponien/Altablagerungen	n.v.
Produkteinsatz	7
Rest	1.452
Verkehr	4.995
Bodensee	19
Flugverkehr	7
Motorsport	n.v.
Schienenverkehr	540
Schiffverkehr	80
Straßenverkehr	4.349
Summe	14.482



4. Stadtplan Esslingen zum langfristigen Vorschlag „Augustinerbrücke“

