



**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club**

Kreisverband Regensburg
Hofweg 32
93053 Regensburg

Tel. (AB) 0941 | 8703007
kontakt@adfc-regensburg.de
www.adfc-regensburg.de

Der ADFC Kreisverband Regensburg
ist eine Untergliederung des
ADFC Landesverband Bayern e.V.

Bankverbindung

Ethikbank
BIC: GENO DE F1 ETK
IBAN: DE 51 83094495 0003049930

Steuernummer
143/210/30190

Spendenkonto

Bank für Sozialwirtschaft
BIC: BFSW DE 33 MUE
IBAN: DE 51 70020500 0008826302

01.06.2017

ADFC Regensburg | Hofweg 32 | 93053 Regensburg

Regierung der Oberpfalz

93039 Regensburg

Betreff: Zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans
für das Gebiet der Stadt Regensburg nach
§ 47 des Bundes - Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC KV Regensburg nimmt im öffentlichen Beteiligungsverfahren am o.g. Verfahren wie im
Anhang erläutert Stellung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus Wörle

Vorsitzender

Evi Pschorr-Schoberer

stellv. Vorsitzende

Stellungnahme des ADFC KV Regensburg zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Regensburg

01.06.2017

Die vorliegende Stellungnahme folgt chronologisch der Gliederung der zweiten Fortschreibung und wird am Ende durch unserer Ansicht nach fehlende Maßnahmen ergänzt und durch eine Zusammenfassung abgeschlossen.

Inhalt

| | |
|---|----|
| Stellungnahme des ADFC KV Regensburg zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Regensburg | 2 |
| 1 Stellungnahme zu Teil A „Grundlagen“: | 4 |
| 1.1 Erfordernis der Planfortschreibung | 4 |
| 1.2 Haushaltsvorbehalt | 4 |
| 1.3 Lage der Luftmessstelle | 5 |
| 2 Stellungnahme zu Teil B „Maßnahmen“ - Punkt 4.2 /Tabelle 5 Umgesetzte Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan 2004 und der ersten Fortschreibung 2010 | 5 |
| 2.1 Verkehr | 5 |
| 2.1.1 Grüne Welle..... | 5 |
| 2.1.2 Fahrradwegweisung | 5 |
| 2.1.3 Parkraummanagement | 6 |
| 2.2 Verkehrs- und Bauleitplanung | 6 |
| 2.2.1 Radverkehrsförderung | 6 |
| 2.2.2 RKK/ZOB..... | 7 |
| 2.2.3 Park-und Ride Anlagen..... | 8 |
| 2.2.4 Bauleitplanung..... | 8 |
| 2.3 Verkehr – Baumaßnahmen | 8 |
| 2.3.1 Ostumfahrung – Odessaring..... | 8 |
| 2.3.2 Sallerner Regenbrücke: | 9 |
| 2.3.3 Ausbau von Ring-, Ausfall- und Umgehungsstraßen..... | 9 |
| 2.4 Allgemeine Maßnahmen | 9 |
| 2.4.1 Regensburg-Plan..... | 9 |
| 2.4.2 Aktion mit dem Rad zur Arbeit | 9 |
| 2.4.3 Allgemeine Maßnahmen im Bereich Energieeinsparung, erneuerbare Energien, Energienutzungsplan | 10 |
| 3 Stellungnahme zu Teil B „Maßnahmen“ - Punkt 4.3 Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen | 10 |
| 3.1 Umwelt-Zone (Maßnahme 4.3.1):..... | 10 |
| 3.2 Umweltverbund (Maßnahme 4.3.2): | 10 |

| | | |
|-----|---|----|
| 3.3 | Umstellung der städtischen Busflotte (Maßnahme 4.3.3): | 11 |
| 3.4 | Einsatz von Elektrobussen auf der Altstadt Line (Maßnahme 4.3.4):..... | 11 |
| 3.5 | Programm Förderung E-Autos für Taxiunternehmer und Lastenpedelecs (Maßnahme 4.3.5) 11 | |
| 4 | Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung | 12 |
| 5 | Stellungnahme zu Schlussbetrachtung – Bewertung der Maßnahmen | 12 |
| 6 | Zweite Fortschreibung - fehlende Maßnahmen..... | 12 |
| 6.1 | Tempo 30 im Stadtbereich | 12 |
| 6.2 | Grünbereiche | 13 |
| 6.3 | Sanierung städtischer Gebäude bzgl. Energieeffizienz und Solarenergie..... | 13 |
| 7 | Zusammenfassung der Stellungnahme | 13 |

1 Stellungnahme zu Teil A „Grundlagen“

1.1 Erfordernis der Planfortschreibung

Zweck des BImSchG ist nach §1, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Nach §47 BImSchG müssen die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten.

Der kausale Zusammenhang zwischen Luftschadstoffen und einer erheblichen Morbidität und Mortalität sind hinreichend erwiesen. Zusätzlich sind gerade bei Kindern die Krupp- und Asthma-Erkrankungen mit deutlicher Einschränkung der Lebensqualität zu sehen. Ein wirkungsvoller Luftreinhalteplan ist für unser aller Gesundheit und Lebensqualität von großer und dringlicher Bedeutung!

Die zahlreichen Grenzwertüberschreitungen im Januar 2017 zeigen überdeutlich, dass die Situation in Regensburg nach wie vor besorgniserregend und alarmierend ist. Dies zeigt, dass bisherige Maßnahmen nicht wirken. In den letzten Jahren wurden sogar verschlechternde Maßnahmen, wie Straßenaus – und Neubau und die Abschaffung der Brennstoffverordnung vorgenommen.

Die Stadt Regensburg wächst zudem sehr dynamisch, Freiflächen und Frischluftschneisen werden versiegelt und verdichtet bebaut. Täglich pendeln über 70.000 Personen in die Stadt. Der Modal Split des MIV liegt mit 51% konstant sehr hoch (PTV AG 2012, Haushaltsbefragung 2011). Bisherige Maßnahmen zur Verschiebung des Modalsplits seit Aufstellung des Luftreinhalteplans 2004 zeigen hier keine Wirkung.

Die Verschiebung des Modal Splits hin zu einer Stärkung des Umweltverbundes (Maßnahme Nr. 4.3.2) ist unabdingbar. Sie wird aber durch einige Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan 2004 und dessen 1. Fortschreibung konterkariert, da diese die Luftqualität verschlechtern und den MIV in der Stadt noch stärken. Vielfach werden lokale Entlastungen angeführt, auch wenn in der Gesamtstadt dadurch Verschlechterungen gegeben sind (siehe auch 2.3.2). Dies zeigt eine fehlende Zieldefinition „bessere Luftqualität in der Gesamtstadt Regensburg“.

1.2 Haushaltsvorbehalt

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Luftverbesserung steht unter einem „Haushaltsvorbehalt“. Gleichzeitig fehlen aber Angaben zu evtl. Kosten vollständig. Ein Haushaltsvorbehalt macht nur Sinn, wenn auch hier eine Zielmarge genannt wird (darf z.B. bessere Luft in Regensburg je Einwohner im Jahr 1€, 10€ oder 100€ kosten?) Innerhalb dieser Zielmarge müssen Maßnahmen, die zur Luftverbesserung beitragen, vorrangig im Haushalt eingestellt und umgesetzt werden.

1.3 Lage der Luftmessstelle

Die Luftmessstelle soll die Spitzenwerte der Luftbelastung im Stadtgebiet erfassen. Dies ist am derzeitigen Ort, an dem sich die Messstelle befindet, nicht gewährleistet.

Der Ort der Messstelle weist zwischenzeitlich durch Verkehrsbeschränkungen eine relativ niedrige Verkehrsbelastung auf und ist zudem von Grünbereichen umgeben. Die Verkehrsbelastung wird sich auch nach Beendigung der Museumsbauarbeiten aufgrund der veränderten Verkehrsführung nicht erhöhen.

Die Messstelle liegt zukünftig in der Umweltzone und ist damit nicht mehr repräsentativ für die Gesamtstadt.

Forderung: Die Luftmessstelle in Regensburg muss unsere Erachtens an eine Stelle verlegt werden, die eine vergleichbare hohe Verkehrsbelastung aufweist wie in den anderen großen Städten in Bayern. In Regensburg wären das u.E. z.B. Franken-, Nordgau- oder Weißenburger-Straße. Alternativ muss eine zweite Luftmessstelle errichtet werden.

2 Stellungnahme zu Teil B „Maßnahmen“ - Punkt 4.2 /Tabelle 5 Umgesetzte Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan 2004 und der ersten Fortschreibung 2010

2.1 Verkehr

2.1.1 Grüne Welle

„Grüne Wellen“ erleichtern das Fortkommen und vermeiden Stau. Dies hat aber auch die Konsequenz, dass der MIV gefördert wird, was entgegen den Zielen der Luftreinhaltung ist. Grüne Wellen können, aber auch eine Beschleunigung des Verkehrs erzielen. Eine vorbehaltlose Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ist nicht zielführend.

Forderung: „Grüne Wellen“ dürfen nur sehr begrenzt eingesetzt werden, um den Verkehr zu kritischen Zeiten zu verflüssigen. Sie dürfen jedoch den Verkehr nicht beschleunigen (z.B. „Grüne Welle“ bei Tempo 60 km/h), sondern sollten zu einer Temporeduzierung des fließenden Verkehrs beitragen. „Grüne Wellen“ auf vermindertem Geschwindigkeitsniveau (nicht über 30 km/h) kämen auch dem Radverkehr auf dieser Strecke zugute. Ampelschaltungen können eingesetzt werden, um den MIV gezielt zu erschweren bzw. zu verlangsamen bei gleichzeitiger Beschleunigung des ÖPNV, um eine Lenkungswirkung zu erzielen.

2.1.2 Fahrradwegweisung

Eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr ist immer noch äußerst mangelhaft bis nicht vorhanden. Es besteht sogar immer noch ein erheblicher und grundsätzlicher Mangel bei den zuletzt neu errichteten Straßen Pilsenallee und Odessaring.

Forderung: Die Beschilderung für den Radverkehr muss sich insgesamt verbessern. Bei neuen Verkehrsbauten muss diese genauso zeitlich parallel mit dem Bau erfolgen wie die Beschilderung für den Kraftverkehr. Beschilderung für den Radverkehr ist in diesem Zusammenhang keine potentielle Maßnahme je nach Haushaltslage, sondern eine grundsätzliche Maßnahme, die selbstverständlich im Umfang der Straßenbaumaßnahme enthalten sein muss.

2.1.3 Parkraummanagement

Parkplätze in der Innenstadt sind nicht wie dargestellt „relativ teuer“. Die erste halbe Stunde ist oftmals kostenlos. Die Preise des ÖPNV sind weitaus mehr gestiegen als die Parkgebühren. Ferner stehen auch noch unbewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung, z.B. am Nonnenplatz.

Forderung: Das Parkraumkonzept ist kontinuierlich und konsequent hinsichtlich der Verteuerung der Stellplätze, der Ausweitung des bewirtschafteten Raums im Stadtgebiet und der Verringerung der oberirdischen Stellplätze weiterzuentwickeln. Die Anzahl der Parkplätze muss zugunsten von Abstellanlagen für Fahrräder und öffentlichen Aufenthaltsraum (Sitzgelegenheiten etc.) verknappert werden.

2.2 Verkehrs- und Bauleitplanung

2.2.1 Radverkehrsförderung

- Neuauflage des Stadtplans für Radfahrer. Mittlerweile wurde in Zusammenarbeit des Garten-, Fuhr- und Planungsamtes und unter Beteiligung der Verbände ADFC und VCD auch ein Winterstadtplan erstellt, der zeigen soll, welche Wege auch im Winter für Radfahrer nutzbar sind. Dabei haben sich Lücken bei wichtigen Radrouten gezeigt.
Forderung: Der Winterdienst muss über das derzeit gesetzliche Maß hinaus ausgeweitet werden, derart, dass wichtige Radrouten geräumt werden und die Räumqualität für Radfahrer erhöht wird. Der Stadtrat muss hierzu zusätzliche Haushaltsmittel bereitzustellen.
- AG Radverkehr. Das Gremium tagt zu selten. Sitzungen fallen aus. Wichtige Vertreter fehlen öfters. Die Arbeit ist ineffektiv.
Forderung: Die AG sollte häufiger tagen und Zielkontrollen einführen.
- Werbeaktion „Umweltfreundlicher Radverkehr“ kann nicht als abgeschlossen gelten.
Forderung: Die Werbung für den Radverkehr muss ein kontinuierlicher Prozess sein und auf allen Ebenen erfolgen. Aktionen hierzu könnten z.B. Rabattaktionen analog der kostenlosen Parkzeit in den Parkhäusern sein.
- Der Radverkehrsplan 2012 ist - anders als in der 2. Fortschreibung bezeichnet - nicht abgeschlossen. Es stehen noch zahlreiche Maßnahmen zur Umsetzung an. Ferner haben sich seit Erstellung des Radverkehrsplans 2012 z.T. weitere Bedarfe, veränderte Prioritäten und neue Handlungsschwerpunkte ergeben.
Forderung: Der Radverkehrsplan ist daher entsprechend weiterzuentwickeln, zügig abzuarbeiten und seine Umsetzung zu überwachen.
- Öffnung des Alleengürtels, der Fußgängerzone und Freigabe nahezu aller Einbahnstraßen in der Altstadt. Diese Maßnahme, die wir sehr begrüßen, wurde erfolgreich umgesetzt. Weitere Fördermaßnahmen des Radverkehrs sind jedoch nicht durchgreifend erkennbar. Maßnahmen, um den Radfahranteil beim Pendlerverkehr zu erhöhen, sind überhaupt nicht vorhanden.
Forderung: Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auch außerhalb der Altstadt sind auszuarbeiten und umzusetzen (vgl. oben Radverkehrsplan 2012). Insbesondere muss in Zusammenarbeit mit dem Landkreis auch der Radverkehr von

außerhalb in die Stadt gefördert werden.

- Die Errichtung von Fahrradabstellanlagen in der Altstadt wird zu zögerlich umgesetzt. Sogar an Schulen fehlen Abstellanlagen. Überdachte Abstellanlagen sind in der Innenstadt nicht angedacht. In der Baumhackergasse ist eine Radabstellanlage für den wichtigen Veranstaltungsort Thon-Dittmar-Palais (mit vhs Räumen und Bücherei) ausgewiesen, die jedoch diesem Anspruch vollends nicht gerecht wird.
Forderung: Eine zentrale und überdachte Abstellanlage ist in der Baumhackergasse zu errichten. Bestehende Abstellanlagen müssen regelmäßig von nicht mehr benützten Rädern befreit werden. Weitere Abstellanlagen müssen errichtet werden, auch wenn hierfür Parkplätze wegfallen müssen. Beim Umbau des Vorfeldes am Bahnhof ist ein Fahrradparkhaus zu realisieren. Für Fahrradtouristen sollte ein absperrbarer oder überwachter Stellplatz zur Verfügung stehen. Um das Problem der herrenlosen Räder einzudämmen, ist zu prüfen, ob für zuziehende Studenten ein verpflichtendes Radverleihsystem analog dem Semesterticket eingeführt werden kann. Hier gibt es bereits in anderen Städten gute Erfahrungen.
- Das seit mehreren Jahren angekündigte Fahrradverleihsystem ist immer noch nicht vorhanden.
Forderung: Das Fahrradverleihsystem muss zügig eingeführt werden und auch Verleihstationen an allen Stadträndern errichtet werden, insbesondere auch an Park und Ride und Pendlerparkplätzen.
- Die Fahrrad-Wegweisung wird als Maßnahme im Luftreinhalteplan von 2004 und dessen Fortschreibung 2010 genannt. Als Stand der Umsetzung wird angegeben, das eine Vergabe des Planungsauftrags für 2017 geplant ist. Dies zeigt deutlich wie unambitioniert und schleppend Radverkehrsförderungsmaßnahmen umgesetzt werden.
Forderung: Das Wegweisungssystem muss zügig umgesetzt werden. Bei Baumaßnahmen wie unter 2.3. geschildert muss die neue Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr parallel mit der Baumaßnahme erfolgen.
- Die Erschließung neuer Bauquartiere für den Fußgänger- und Radverkehr durch ein eigenständiges Wegesystem und Schaffung von Verknüpfungen zu den umliegenden Quartieren wird sehr begrüßt.
Forderung: Dieses Wegesystem muss ganzjährig nutzbar sein, d.h. der Winterdienst muss dementsprechend ausgeweitet werden. Auf Lückenschluss ist zu achten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Radverkehrsförderung nicht vorrangig ist, sondern bei Bauvorhaben in das Hintertreffen (siehe Punkt 2.3) gerät. Haushaltsmittel werden unzureichend bereitgestellt.

Forderung: Bei allen Bauvorhaben sind die Belange des Radverkehrs zu beachten. Die Situation für Radfahrer darf durch Verkehrsbaumaßnahmen nicht verschlechtert werden. Die Haushaltsmittel zur Förderung des Radverkehrs sind zu erhöhen.

2.2.2 RKK/ZOB

Planungen für den RKK / ZOB müssen den Alleengürtel „Grüne Lunge“ stärken.

2.2.3 Park-und Ride Anlagen

Die Errichtung von Park-und Ride und Pendlerparkplätzen ist begrüßenswert. Der Pendlerparkplatz in Lappersdorf ist jedoch nur mit dem Pkw erreichbar.

Forderung:

- Es muss darauf geachtet werden, dass diese Anlagen auch mit ÖPNV und Rad erreichbar sind und dass sichere Abstellanlagen vorhanden sind. Bei der Einrichtung eines Fahrradverleihsystems müssen auch diese Parkplätze mit Radstationen ausgerüstet werden.
- Um die Annahme von Park- und Ride und Pendlerparkplätzen zu erhöhen, muss gleichzeitig die Attraktivität des MIV vermindert werden, das bedeutet der Parkraum in der Stadt muss verteuert und reduziert werden.

2.2.4 Bauleitplanung

Die Neubaugebiete in Regensburg sind hauptsächlich durch kubische Flachdachbauten gekennzeichnet. „Eine optimale Orientierung der Baukörper und Dachformen ermöglicht die Nutzung von Solarenergie“ wie sie in der 2. Fortschreibung erwähnt wird, ist nicht zu erkennen. Eine optimale solare Nutzung der Dachfläche ist damit nicht gegeben. Eine auf nicht erneuerbaren Energien basierende Nahwärmeversorgung ist sowohl aus lufthygienischer Sicht als auch aus klimapolitischer Sicht nicht zeitgemäß.

Forderung:

- Die Nutzung solarer Energie in Form von Photovoltaik und/oder Solarthermie muss obligatorisch sein, soweit nicht physikalische Gegebenheiten dagegen sprechen (z.B. Verschattung). Bei den neuerrichteten Niedrig- oder Nullenergiehäusern muss ein Bedarfsnachweis erforderlich sein, sollte ein Kaminofen eingebaut werden (novellierte Brennstoffverordnung).
- Neubaugebiete müssen von Anfang an auch gut für den Umweltverbund erschlossen sein.

2.3 Verkehr – Baumaßnahmen

Es ist unverständlich warum Straßenausbau und Neubau als Luftreinhaltemaßnahme tituliert werden. Ausgebaute Straßen erzeugen mehr MIV und damit mehr verkehrsbedingte Immissionen.

Forderung: Ein weiterer Straßenausbau muss zugunsten der Finanzierung anderer Maßnahmen, die den Umweltverbund stärken zurückgestellt werden. Weitere Ausbaumaßnahmen dürfen allein dem ÖV und dem Rad- und Fußverkehr zu Gute kommen.

2.3.1 Ostumfahrung – Odessarings

Durch den Bau des Odessarings wurde die Situation für den Radverkehr erheblich verschlechtert. Der Radweg entlang der Walhallaallee wurde zur Sackgasse und führt nun nicht mehr auf die Osttangente. Die Auffahrt zur Osttangente wurde ebenfalls baulich stark eingeschränkt. Die Radinfrastruktur wurde hier zu Gunsten des motorisierten Verkehrs erheblich verschlechtert, obwohl diese Route auch von vielen Berufspendlern mit dem Rad genutzt wird. Dies sehen wir konträr zur Förderung des Radverkehrs und der Luftreinhaltung an.

Forderung: Die Osttangente muss dringend wieder komfortabel und sicher für den Radverkehr erschlossen werden.

2.3.2 Sallerne Regenbrücke:

Durch eine Regenbrücke bei Sallern wird zusätzlicher MIV erzeugt und in das Stadtgebiet geleitet und eine Frischluftschneise zusätzlich geschwächt. Lokal in diesem Zusammenhang genannte Entlastungen werden in kurzer Zeit überkompensiert durch neu generierten MIV und verschlimmern die negative Gesamtbilanz im Stadtbereich. Derartige Maßnahmen in einen Luftreinhalteplan mit dem Hinweis auf äußerst lokale Entlastungen aufzunehmen, zeugt von einer fehlenden Zieldefinition „bessere Luftqualität in der Gesamtstadt Regensburg“.

Forderung:

- Dieses Bauvorhaben muss gestoppt werden.
- Stattdessen könnte zur Entlastung der Situation die Kreuzung B15/B16 ertüchtigt werden, um ein besseres Abfließen des Verkehrs zu gewährleisten bzw. auch ein Stadtbahnhaltepunkt mit Pendlerparkplatz angedacht werden.
- Die bereits bestehende Sallerne Regenbrücke muss dahingehend ertüchtigt werden, dass sie auch für Radfahrer und Fußgänger nutzbar ist und der dort befindliche Pendlerparkplatz für den Rad- und Fußverkehr erreichbar wird

2.3.3 Ausbau von Ring-, Ausfall- und Umgehungsstraßen

Beim Ausbau der Nordgaustraße wurde eine extra Rechtsabbiegerspur auf der Frankenstraße Richtung Süden mit zusätzlicher Lichtsignalanzeige errichtet. Diese Ampel verschlechtert die Situation für den Rad- und Fußverkehr auf der Nordgaustraße Richtung Süden und auf der Frankenstraße Richtung Osten erheblich. Damit wurde auch hier der MIV zulasten des Fuß- und Radverkehrs bevorzugt. Dies konterkariert wiederum das offizielle Bestreben den Umweltverbund zu stärken.

2.4 Allgemeine Maßnahmen

2.4.1 Regensburg-Plan

Die im Regensburg-Plan 2005 formulierten Ziele und Paradigmen wurden seitdem bei Entwicklungs- und Planungsmaßnahmen oftmals nicht beachtet. Die Umsetzung kann daher nicht als „abgeschlossen“ betrachtet werden. Große Teile des Regensburg -Plans 2005 sind nach wie vor aktuell und können als Leitlinien des künftigen Handelns dienen.

Forderung: Der Plan selbst soll veränderten Rahmenbedingungen angepasst und weiterentwickelt werden. Seine Einhaltung ist verbindlich festzuschreiben.

2.4.2 Aktion mit dem Rad zur Arbeit

Das Umweltamt beteiligt sich jedes Jahr an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Wenn die Beteiligung eines einzelnen städtischen Amtes -auch wenn für sich genommen vorbildlich- an dieser Aktion als im Luftreinhalteplan erwähnenswert erscheint, spricht dies nur für den niedrigen Stand der lufthygienischen Maßnahmen der Stadt.

Forderung: Bei Aktionen wie Stadtradeln und „Mit dem Rad zur Arbeit“ sollte eine möglichst breite, aktive und öffentlichkeitswirksame Beteiligung aller städtischen Dienststellen und vor allem der Stadtratsmitglieder und Bürgermeister erreicht werden. Über eine derartige Vorbildfunktion soll Radfahren als Normalfall der urbanen Mobilität für alle Bürger erfahrbar werden.

2.4.3 Allgemeine Maßnahmen im Bereich Energieeinsparung, erneuerbare Energien, Energienutzungsplan

Die genannten Beispiele sind begrüßenswert.

Forderung: Die Stadt hat jedoch Vorbildcharakter, daher müssen konkrete Ziele solcher Maßnahmen im eigenen bestehenden Gebäudebestand genannt werden: Welche stadteigenen Dächer stellt die Stadt für Solarstromanlagen für diverse Betreiberformen (Bürgersolarkraftwerke o.ä.) zur Verfügung oder baut diese selbst? Welche stadteigenen Gebäude werden energetisch saniert? Bis wann sollen diese Sanierungen erfolgen?

3 Stellungnahme zu Teil B „Maßnahmen“ - Punkt 4.3 Im Rahmen dieser Fortschreibung geplante Maßnahmen

3.1 Umwelt-Zone (Maßnahme 4.3.1):

Die Maßnahme wird begrüßt, ist aber unzureichend.

Forderung:

Die Einführung einer Umweltzone im gesamten zentralen Stadtbereich innerhalb des durch nachfolgende Straßen begrenzten Dreieckes: A93, A3 und B15 (entsprechend ca. 20% der Stadtfläche)

Begründung:

Der Umfang der Umweltzone ist mit 1,8% des Stadtgebietes und der dort lebenden 9% der Stadtbevölkerung vollkommen unzureichend. Betroffen sind zudem nur weniger als 5% des Pkw-Bestandes in diesem Bereich. Von diesen 1,8% der Stadtfläche sind außerdem bereits 36% entweder bereits verkehrsberuhigt (Wohnverkehrsstraße mit beschränkter Zufahrtsberechtigung, Fußgängerzone) oder Grünflächen (Alleengürtel) und damit schon emissionsreduziert.

Als Vergleich sei an dieser Stelle München angeführt: hier erstreckt sich die Umweltzone über den gesamten Bereich innerhalb des mittleren Rings auf 15% der Stadtfläche und 33% der Einwohner. Das oben genannte Dreieck würde das Gebiet in der Kessellage abdecken und auch viele zu schützende Wohngebiete enthalten.

3.2 Umweltverbund (Maßnahme 4.3.2):

Die Maßnahme wird begrüßt, ist aber zu präzisieren und deutlich auszuweiten.

Forderungen:

- Der Zielkorridor 2030 muss konkrete Angaben mit prüf- und belegbaren Zwischenschritten enthalten, wie der Umweltverbund zulasten des MIV erhöht wird, so dass auch zeitnahe Erfolge geprüft werden können.

- In der Innenstadt müssen deutlich restriktivere Verkehrsbeschränkungen für den MIV & Lieferverkehr (vgl. 2.1.3) und Verteuerung der Parkplätze umgesetzt werden. Dazu gehört auch die Errichtung der „automatischen Zugangs-Poller“ um nur Berechtigten ggf. zu bestimmten Zeiten den Zugang in die Altstadt zu ermöglichen.
- Es darf in diesem Zusammenhang nicht nur an den innerstädtischen Verkehr gedacht werden, sondern es müssen auch Fördermaßnahmen entwickelt werden, die auch am Problem des Pendlerverkehrs ansetzen (Kooperation Stadt/Umland) insbesondere auch bei der Radverkehrsförderung. Es müssen zügig und komfortabel befahrbare Radrouten aus allen relevanten Richtungen in Absprache und in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und den Umlandgemeinden eingerichtet werden.
- Der Umweltverbund muss mehr gefördert werden, auch, wenn es zu Lasten der MIV geht und zusätzliche Haushaltsmittel erfordert

3.3 Umstellung der städtischen Busflotte (Maßnahme 4.3.3):

Die Maßnahme ist unzureichend.

Forderung:

Die Umstellung der städtischen Busflotte sollte bis 2025 auf Elektro, Wasserstoff oder Gasantrieb erfolgen und durch prüf- und belegbare Zwischenschritte konkretisiert werden. Dies würde auch dem städtischen Leitbild „Energie und Klima“ entsprechen. Hier sei als Vorbild auf unsere Partnerstadt Aberdeen verwiesen, die bereits über 10 Wasserstoff betriebene Busse und zwei Wasserstoff-Tankstellen verfügt.

3.4 Einsatz von Elektrobussen auf der Altstadt Line (Maßnahme 4.3.4):

Diese Maßnahme wird begrüßt, ist aber unzureichend.

Forderung:

Die Maßnahme muss über den Altstadtbus hinaus ausgeweitet und durch prüf- und belegbare Zwischenschritte konkretisiert werden (siehe 3.3).

3.5 Programm Förderung E-Autos für Taxiunternehmer und Lastenpedelecs (Maßnahme 4.3.5)

Diese Maßnahme wird begrüßt, ist aber zu präzisieren.

Forderung:

Nach aktuellen städtischen Angaben wird das Programm aktuell nur ungenügend angenommen. Notwendig ist daher das Programm um konkrete Angaben zu ergänzen, in welchem Umfang die Maßnahme umgesetzt wird bzw. prüf- und belegbare Zwischenschritte für die Umsetzung zu nennen (z.B. Anzahl der Autos, ...). Ggf. muss nachgesteuert werden, z.B. indem die Förderung von Lastenpedelecs auf Privatpersonen oder zumindest auf Personengruppen, die besonders von diesen Fahrzeugen profitierten würden (z.B. Familien) ausgeweitet wird.

4 Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wurde nur in unzureichendem Maße auf die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans und einer möglichen Stellungnahme aufmerksam gemacht. So findet sich das Verfahren und die Bekanntmachung der Regierung vom 7. April 2017 auf der Seite der Stadt nur unter <http://www.regensburg.de/rathaus/aemteruebersicht/direktorium-3/umweltamt/bekanntmachungen>, nicht aber z.B. unter <http://www.regensburg.de/aktuelles>. Es gab auch keine städtische Pressemitteilung hierzu.

5 Stellungnahme zu Schlussbetrachtung – Bewertung der Maßnahmen

Unter diesem Punkt wird auf die abgeschaffte Brennstoffverordnung der Stadt eingegangen. Es wird behauptet, dass mit Sicherheit davon ausgegangen werden kann, „dass bereits jede einzelne der in dieser Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgesehenen Maßnahmen ein ausreichender (mindestens gleich wirksamer) Ersatz für die abgeschaffte Brennstoffverordnung ist. Die geplanten Maßnahmen sind somit wirksam.“ Aber unter 4.1 des Luftreinhalteplans wird treffend festgestellt, dass auch in Zukunft eine Verringerung der PM10-Belastungen durch die Umstellung von Festbrennstoffen bei Einzelfeuerstätten auf Gas erzielt werden könnte.

Forderung:

- Die Wiedereinführung einer novellierten Brennstoffverordnung, insbesondere mit dem Ziel, bei Inversionswetterlagen mit hoher Luftbelastung die Verwendung von Festbrennstoffen in handbestückten Einzelraumfeuerungsanlagen temporär zu untersagen.
- Den Zubau neuer handbestückter Einzelraumfeuerungsanlagen zu begrenzen bzw. zu stoppen.

Begründung:

- Im Realbetrieb bestehen bei Festbrennstoffanlagen größere Abweichungen zu den Typenprüfungsergebnissen. Günstige Staubemissionen lassen sich insbesondere bei handbestückten Einzelfeuerstätten unter realen, praxisnahen Versuchsbedingungen und bei typischen Bedienungs- und Brennstoffeinflüssen kaum erreichen.
- Insbesondere in den belastungsstarken Zeiten, in denen viele Einwohner Regensburgs mit Atemwegserkrankungen zu kämpfen haben, tragen die Festbrennstoffanlagen deutlich mehr zur giftigen Feinstaubbelastung bei als im Jahresmittelwert von 16%. Der gesundheitliche „Effekt“ ist somit gerade im Winter sehr bedeutend. Von nur gelegentlichem Betrieb dieser Anlagen wie in der 1. BImSchV festgeschrieben, ist in dieser Zeit nicht auszugehen.

6 Zweite Fortschreibung - fehlende Maßnahmen

6.1 Tempo 30 im Stadtbereich

Forderung:

Tempo 30 auf städtischen Straßen; insbesondere in Wohngebieten. Ausfallstraßen können aus

dieser Regelung ausgenommen werden. Hier würde dann weiterhin Tempo 50 gelten, das aber vermehrt kontrolliert werden sollte, da dort eher eine Regelgeschwindigkeit von 60 bis 70 km/h herrscht.

Begründung:

„Langsamer ist leiser, gleichmäßiger, sicherer und verringert die Schadstoffemissionen!“ Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits in Ortschaften auf 30 km/h wäre ein kurzfristig realisierbarer, kostengünstiger und wirksamer Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs. Zudem würde auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärm- und Schadstoffemissionen gemindert. Eine Ausweitung von Tempo 30 würde weitere Straßen für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und sicherer machen und so die aktive Mobilität fördern.

6.2 Grünbereiche

Es muss darauf geachtet werden, dass bestehende Grünbereiche nicht reduziert, sondern geschützt und wo möglich ausgeweitet werden.

6.3 Sanierung städtischer Gebäude bzgl. Energieeffizienz und Solarenergie

Siehe Punkt 2.4.3

Forderung: Die Stadt muss den Gebäudebestand nennen, den sie selbst energetisch sanieren möchte und bis wann.

7 Zusammenfassung der Stellungnahme

Die Maßnahmen der vorliegenden zweiten Fortschreibung werden begrüßt. Sie sind räumlich aber eng begrenzt und/oder in ihrer Summenwirkung auf die Gesamtstadt von sehr untergeordneter Bedeutung. Wichtige Maßnahmen fehlen. Die bisherigen Maßnahmen des Luftreinhalteplans 2004 und dessen Fortschreibung 2010 sind ungeeignet, kontraproduktiv oder nicht umgesetzt.

Die Ziele des BImSchG werden mit der vorliegenden zweiten Fortschreibung nach unserer Auffassung nicht erreicht. Zur nötigen deutliche Verbesserung der lufthygienischen Situation in Regensburg reichen die Maßnahmen der zweiten Fortschreibung nicht aus. Die zweite Fortschreibung bedarf daher einer deutlichen Überarbeitung, um den Vorgaben des BImSchG zu entsprechen.

Um signifikante Verbesserungen der Luftqualität in Regensburg zu erreichen, stellt der ADFC Regensburg insbesondere die oben im Einzelnen genannten Forderungen.