

BUND • Marienstr. 28 • 70178 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart  
Ruppmannstr. 21  
70565 Stuttgart

11. Oktober 2018

**Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan  
Landeshauptstadt Stuttgart  
hier: 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans  
Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47 Abs. 5 BImSchG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V. gemeinsam mit BUND-Regionalverband Stuttgart, nimmt zum Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart wie folgt Stellung:

### I Grundsätzliche Anmerkungen

Der Entwurf der vorliegenden 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthält wichtige und neue Ansätze zur Reinhaltung der Luft (beispielsweise die geplanten Verkehrsbeschränkungen), greift in der Summe aus Sicht des BUND aber immer noch zu kurz, um die Immissionsgrenzwerte wirklich zeitnah einhalten zu können. Die gesetzlich fixierten Grenzwerte werden seit 2010 (Stickstoffdioxid) andauernd überschritten. Diese Überschreitung hat zur Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren durch die Europäische Kommission sowie zu einer Klage der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland geführt. Zudem setzen höchstrichterliche Urteile entscheidende Rahmenbedingungen für die Inhalte des Luftreinhalteplans.

Spendenkonto  
Sparkasse Hegau-Bodensee  
IBAN DE64 6925 0035 0004 0881 00  
BIC: SOLADES1SNG

Geschäftskonto  
Sparkasse Hegau-Bodensee  
IBAN DE78 6925 0035 0004 0084 05  
BIC: SOLADES1SNG

Vereinsregister  
AG Freiburg 550101  
Steuernummer:  
18163/08461  
FA Singen

Anreise ÖPNV:  
S-Bahnen  
Station Stadtmitte  
Stadtbahnen  
Station Rotebühlplatz

Der BUND ist eine anerkannte Natur- und Umweltschutzvereinigung nach UmwRG und NatSchG Baden-Württemberg. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit.

Bei den NO<sub>2</sub>-Werten wurde für 2018 ein deutlicher Rückgang durch die Fahrzeug-Flottenerneuerung und die anderen bisher ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen prognostiziert - Jahresmittelwert etwa über 60 µg/m<sup>3</sup>. Dies ist jedoch nicht eingetreten. Sowohl bei den Halbjahresmittelwerten als auch bei dem NO<sub>2</sub> monatlich gleitendem Monatsmittelwert verharren die Werte bei 70 µg/m<sup>3</sup>. Zum Vergleich: Der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert für das Jahr 2017 an der Station Neckartor betrug 73 µg/m<sup>3</sup>. Sollte sich dieser Trend des nur sehr schwachen Rückganges fortsetzen, ist eine Unterschreitung des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> erst in vielen Jahren möglich. Das bedeutet, es müssen endlich wirksame Maßnahmen wie z.B. Fahrverbote, Tempolimits und Straßenumwidmungen sofort ergriffen werden.

Nachfolgend setzen wir uns zunächst mit den im Luftreinhalteplan aufgeführten geplanten sowie abgelehnten Maßnahmen auseinander. In einem zweiten Schritt führen wir neue Maßnahmen auf, die einen bedeutenden Beitrag zur Senkung von Luftschadstoffen leisten könnten und in den vorliegenden Entwurf zu integrieren sind.

## II Anmerkungen zu „Geplante Maßnahmen“ (5.2)

### Einführung eines ganzjährigen Verkehrsverbots in der Umweltzone Stuttgart (M 1)

Der BUND unterstützt die Maßnahme eines ganzjährigen Verkehrsverbots in der Umweltzone Stuttgart ab dem 01.01.2019 für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5 / V uneingeschränkt als unverzichtbaren Beitrag zur Luftreinhaltung. Die jüngsten Beschlüsse der Bundesregierung können dem nicht entgegengehalten werden, da Nachrüstung und Umtausch noch mit vielen Fragezeichen zu versehen sind und insgesamt auch zu spät greifen. Zudem ist ihre Wirkung unsicher.

Der BUND kritisiert aber, dass es für Anwohner der Landeshauptstadt eine dreimonatige Ausnahme geben soll. Das ist nicht nachvollziehbar vor dem Hintergrund, dass Stadtbewohner im Vergleich zu Umlandbewohnern ein deutlich besseres ÖPNV-Angebot als Alternative zum Auto zur Verfügung haben.

Aus Sicht des BUND sind aber weitere Fahrverbote in der Umweltzone für Diesel Euro 5 ab 01.09.2019 notwendig, da im Realbetrieb Euro 5 mehr NO<sub>2</sub> emittieren als Euro 4 und Nachrüstung und Umtausch der entsprechenden Euro 5-Fahrzeugflotte zum derzeitigen Zeitpunkt noch völlig unsicher ist. Diese Maßnahme ist nach dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil keine Option und muss vollzogen werden. Der Hinweis im Entwurf des Luftreinhalteplans auf eine mögliche weitere Planfortschreibung nennt keine konkreten Rahmenbedingungen und ist daher völlig unverbindlich. Damit werden die rechtlichen Vorgaben missachtet. Einer weiteren Verzögerungs- und Hinhaltenaktik wird damit Vorschub geleistet. Das ist nicht akzeptabel.

Für den BUND ist darüber hinaus klar, dass von Fahrverboten generell nur solche Euro 6-Diesel-Fahrzeuge ausgenommen werden dürfen, für die ein Nachweis erfolgt ist, dass sie ihre Stickoxid-Grenzwerte auch im Realbetrieb auf der Straße einhalten.

### **Maßnahme zur Vergleichserfüllung Am Neckartor (M 2)**

Die vorgesehene Maßnahme zur Vergleichserfüllung Am Neckartor durch Umwidmung einer Fahrspur stadtauswärts zu einem Sonderfahrstreifen für den Busverkehr ist aus Sicht des BUND unzureichend. Auf diese Weise kann kaum eine Reduktion des Kfz-Verkehrs um 20 % gelingen. Zudem ergeben sich komplizierte Fahrvorgänge im Busverkehr durch wechselseitige Nutzungen. Der BUND fordert vollständige Busspuren in beiden Richtungen auf der gesamten Strecke der B 14 vom Neckar bis zum und auf dem Cityring. Auch ist der Vorbehalt weiterer gutachterlicher Untersuchungen vor Einrichtung der Busspur zu streichen – ansonsten kann diese Maßnahme nicht als Bestandteil des Luftreinhalteplans angesehen werden.

### **Ausbau und Förderung Umweltverbund (M 3 – M 10)**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau und zur Förderung des ÖPNV und SPNV (M 3 – M 9) werden vom BUND befürwortet.

Zukünftig sollte es aber für alle Busse und Bahnen in Stuttgart eine absolute bzw. hundertprozentige Bevorrechtigung an Kreuzungen, Lichtsignalanlagen etc. geben. Dieser Wert ist trotz eines Gemeinderatsbeschlusses aus dem Jahr 1987 immer noch nicht erreicht, z.B. bei Bussen nur 82% stadtwweit. Straßenabschnitte, die von Stadtbahnen und Autoverkehr gemeinsam genutzt werden, z.B. Badstraße, Hohenheimer Str., Alexanderstr., Stammheimer Str., Hackstr. müssen so umgestaltet werden, dass der Stadtbahnverkehr zukünftig nicht mehr durch Autos behindert wird.

### **Umsetzung Radverkehrskonzept (M 10)**

Die Maßnahme wird vom BUND im Grundsatz unterstützt. Was den Umfang und den Umsetzungszeitraum betrifft, fordert der BUND jedoch eine wesentliche Steigerung bzw. Beschleunigung in der konkreten Umsetzung, zumal mit 8,2 Millionen Euro pro Jahr hinreichend Mittel vorhanden sind.

An vielen deutschen und ausländischen Bahnhöfen sind Radstationen inzwischen ein fester Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und bieten sicheres Parken, Fahrradservice und Verleih an. Am Hauptbahnhof in Stuttgart gibt es keine Radstation oder eine ähnliche Einrichtung. Angesichts der Verkehrsprobleme und der Schadstoffbelastung ist dies schon jetzt notwendig, unab-

hängig von Stuttgart 21, dessen Inbetriebnahme wohl mindestens noch sieben Jahre dauert und bei dem bis heute keine Radstation vorgesehen ist.

### **Förderung der Elektromobilität (M 11)**

Der BUND unterstützt grundsätzlich die Förderung der Elektromobilität bei Fahrzeugflotten und begrüßt den vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen im städtischen und landeseigenen Fuhrpark. Hauptaugenmerk ist dabei insbesondere auf den Ersatz von Autos durch E-Bikes und/oder Pedelecs sowie E-Lastenrädern zu richten. Dabei beachtet werden sollte, dass Elektrofahrzeuge per se nicht umweltfreundlich sind, sondern nur, wenn tatsächlich vorhandene konventionelle Pkw ersetzt werden sowie die Elektrofahrzeuge klein, leicht und effizient sind sowie ausschließlich mit Ökostrom betrieben werden.

### **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Steigungsstrecken (M 12)**

Die Maßnahme wird vom BUND uneingeschränkt unterstützt. Eine Ausdehnung auch auf Steigungstrecken in Feuerbach (z.B. Siemensstr. Tunnelstr., Rüdigerstr.), Zuffenhausen (z.B. Haldenrainstr., Rotweg) und Bad Cannstatt (z.B. Waiblinger Str., Nürnberger Str., Schmidener Str.) wäre angezeigt, da dort ebenfalls hohe NO<sub>2</sub> Werte gemessen bzw. errechnet wurden. Die Kontrollen dafür sollten wesentlich verstärkt werden, da aufgrund der Toleranzschwellen faktisch eh schon legal Tempo 48 gefahren werden darf.

## **III Anmerkungen zu „Untersuchung weiterer Maßnahmen“ (5.3)**

### **Mittel und langfristig wirkende Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität (5.3.1)**

Im Entwurf des Luftreinhalteplans werden zahlreiche Straßenbaumaßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgelistet. So zum Beispiel der Nordoststring und der 6-streifige Ausbau der B10 von Bad Cannstatt bis Plochingen im Neckartal, die angeblich mittel- bis langfristig zur Verbesserung der Luftqualität beitragen sollen. Der BUND widerspricht diesen Maßnahmen entschieden. Die alte und bewährte Formel „Wer Straßen sät, wird Verkehr, Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid und Lärm ernten“, gilt heute mehr denn je. Lokale Entlastungen bei der Luftreinigung durch Straßenbau werden durch deutliche Zunahmen des gesamten Verkehrs im Raum, was sich in hohen Luftschadstoff-Hintergrundbelastungen niederschlägt, wieder aufgezehrt bzw. übertroffen. Der BUND fordert daher, die Straßenbaumaßnahmen nicht in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Maßnahmen 5.3.2 bis 5.3.10 (insbesondere ÖPNV, Radschnellverbindungen , BW-Tarif, City-Logistik)

Diese Maßnahmen werden vom BUND uneingeschränkt unterstützt.

#### IV Anmerkungen zu „Untersuchte und abgelehnte Maßnahmen“ (5.4)

##### Nahverkehrsabgabe und Citymaut (5.4.1 / 5.4.2)

Der BUND kritisiert, dass beide Instrumente nicht in den Entwurf des Luftreinhalteplans aufgenommen wurden – obwohl sie unverzichtbar sind, die Luftqualitätsziele zeitnah einzuhalten.

Das Gesamtwirkungsgutachten belegt, dass es sich jeweils um sehr zielführende Maßnahmen handelt. Ein Schwerpunkt zur Luftreinhaltung ist eine Investitionsoffensive für Bahnen und Busse sowie für den Rad- und Fußverkehr. Dazu ist sehr viel Geld erforderlich – viel mehr, als die derzeitigen Förderprogramme und Haushalte bereitstellen. Ohne neue Finanzmittel läuft die angekündigte Investitionsoffensive ins Leere und bleibt ein Papiertiger. Der Entwurf des Luftreinhalteplans schweigt sich darüber aus, wie der Umweltverbund künftig verstärkt und über die bekannten Haushaltsansätze hinaus finanziert werden soll.

Dies ist umso verwunderlicher, als dass zumindest für die Einführung einer Nahverkehrsabgabe eine Grundlagenuntersuchung vorliegt – „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ vom 18.10.2016. Deren Schlussfolgerung lautet, dass schon heute in Baden-Württemberg die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, vor Ort ein schlüssiges, auf die jeweilige lokale Situation zugeschnittenes Gesamtkonzept zu entwickeln. Insofern können wir die Aussage im Entwurf des Luftreinhalteplans nicht nachvollziehen, wonach eine Nahverkehrsabgabe derzeit rechtlich nicht möglich ist. Im Gegenteil: Mit dem Ziel die finanziellen Auswirkungen neuer ÖPNV-Finanzierungsansätze und -instrumente zu ermitteln, hat das Verkehrsministerium im Sommer 2018 ein weiteres Gutachten „Finanzielle Auswirkungen von kommunalen Instrumenten der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV“ ausgeschrieben – Stuttgart ist dabei eine der Modellkommunen für das Gutachten. Der BUND fordert, die Einführung einer Nahverkehrsabgabe im Luftreinhalteplan zu verankern und ein Gesamtkonzept zur konkreten Umsetzung binnen Jahresfrist zu erarbeiten.

##### Zuflussregulierung über Signalanlagen und Park+Ride-Konzeption in der Region (5.4.3)

Der BUND kritisiert, dass diese Maßnahme nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden soll. Pfortnerampeln am Rand von Stuttgart können einen wichtigen Beitrag leisten, den Zufluss von Kfz in die hochbelasteten Stadtzentren zu drosseln. Der Stau wird quasi auf das freie Feld verlagert – die Innenstadtlagen werden bei den Luftschadstoff- und Lärmemissionen entlastet.

Die immer geforderte Verflüssigung des Autoverkehrs kann dann innerorts auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30/40) auch besser erreicht werden – da insgesamt weniger Verkehr in diesem Bereich abzuwickeln ist. Der Haupteffekt der Pfortnerampeln ist die Verlängerung der Wegzeiten der Autofahrer. Dadurch entsteht ein Anreiz, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen. Sobald ein Umsteigevorgang bei Busse und Bahnen notwendig ist, dauern die Fahrten auch in Stuttgart mit seinem relativ guten ÖV-Angebot in der Regel länger als bei einer vergleichbaren Autofahrt.

Im Raum Stuttgart werden seit ca. 1 Jahr zwei Pfortnerampeln neu betrieben. Eine an der Remstalstraße bei Neckarems als Bestandteil des Luftreinhalteplans Remseck und eine am Ortseingang bei Bad Cannstatt an der Beskidenstraße stadteinwärts auf der alten B14. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Zuflussdosierungen wirken und es zu keinem Verkehrskollaps kommt. Die Staus werden außerhalb der Siedlungsbereiche verlagert – die Anwohner dadurch entlastet. Die Staus werden aber auch nicht länger, weil etliche Autofahrer nun wohl auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Der Ausweichverkehr in angrenzende Gebiete wie z.B. in Bad Cannstatt hat sogar spürbar um rund 20 % abgenommen (Quelle: Stuttgarter Nachrichten 08.10.2018).

Auch in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg ist eine Pfortnerampel im Bereich der östlichen B 31 vorgesehen.

### **Geschwindigkeitsbeschränkungen (5.4.9)**

Der BUND kritisiert, dass umfängliche Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden sollen. Notwendig ist aus Sicht des BUND flächendeckend Tempo 30 und 40 in der gesamten Stuttgarter Umweltzone auch auf dem Vorbehaltsstraßennetz tagsüber und nachts.

Im Bereich außerhalb der Ortschilder gilt Tempo 50. Die Maßnahme wirkt auch indirekt – durch Verlängerung der Fahrzeiten wird der Umweltverbund konkurrenzfähiger. Ausweichverkehre durch Wohngebiete drohen nur an wenigen Stellen und sollten dort durch entsprechende Maßnahmen unterbunden werden (Einbahnstraße, Durchgängigkeit der Straßen durch Poller oder Schranken brechen, z.B. Zuckerleweg, Herdweg).

### **V Forderungen zu neu aufzunehmenden Maßnahmen**

Der BUND ist der Überzeugung, dass die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagenen Maßnahmen nicht hinreichend genügen, um die anhaltend prekäre Luftsituation in Stuttgart zu verbessern. Der BUND schlägt daher folgende weitere Maßnahmen zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan vor:

## **Förderung des Umweltverbundes durch Umwandlung von Straßenraum**

Der BUND fordert die Förderung des Umweltverbundes durch eine erhebliche Umwidmung von Straßenraum. Der Straßenraum wird heute überwiegend vom motorisierten Individualverkehr in Anspruch genommen. Um diesen zurückzudrängen, ist eine beschleunigte Umverteilung des Straßenraums zugunsten von mehr Flächen für Fußgänger, Busspuren, Buskaps, Fahrradstraßen, Rad- und Schutzstreifen sowie für Shared Space erforderlich.

Insbesondere der Radverkehr erlebt mit den Pedelecs einen regelrechten Boom, da die vielen Steigungen in Stuttgart nun leicht überwindbar sind. Bei zunehmendem Fahrradverkehr ergeben sich Probleme mit Fußgängern. Bestes Beispiel dafür sind die zum Teil schon chaotischen Zustände im Schlossgarten. Nur mit einer Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Radverkehrs sind diese Probleme lösbar und die angestrebte Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit nur 7 Prozent auf die von der Stadt Stuttgart selbst proklamierten 20 Prozent möglich.

Die Vorzeigebispiele Waiblinger / Nürnberger Straße und Böblinger Straße belegen die Machbarkeit einer Umverteilung des Straßenraums.

## **Entschleunigung des Autoverkehrs im gesamten Stadtgebiet**

Der BUND fordert neben flächendeckend Tempo 30 und 40 eine verstärkte Einführung von Abschnitten mit Tempo 20 (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) insbesondere in den Zentren der Stadtteile sowie mehr Spielstraßen mit Schrittgeschwindigkeit. Zudem sollte es eine massive Ausdehnung von Geschwindigkeitsüberwachungssystemen und eine konsequentere Ahndung von Verstößen geben.

Aufgrund der angestrebten Zuwächse beim Rad- und Fußgängerverkehr ist das „Zusammenpferchen“ dieser beiden Verkehrsmittel auf viel zu kleinen Verkehrsanlagen aus Sicherheitsgründen nicht mehr verantwortbar. Auch aufgrund der neuen Pedelecs, die größere Fahrgeschwindigkeiten zulassen, im Schnitt 20 km/h, ist der Unterschied zwischen durchschnittlicher Fußgänger- und Radfahrgeschwindigkeit zu hoch.

Das Verhältnis liegt hier bei 1 zu 4. Das Verhältnis zwischen Radfahrer und Autofahrer, bei Einhalten von 50 km/h innerorts, beträgt 1 zu 2,5. Um den Radverkehr attraktiver zu machen, ist das Geschwindigkeitsniveau für Autofahrer weiter zu senken. Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich hätten wir das Idealverhältnis 1 zu 1.

## **Mehr Bereitstellung von Parkplätzen auf städtischem Grund für Car-Sharing-Fahrzeuge**

Der BUND regt die Maßnahme an, mehr Parkplätze auf städtischem Grund für Car-Sharing-Fahrzeuge bereit zu stellen. Das Car-Sharing erfährt in Stuttgart einen erfreulichen Boom. Eine weitere und dadurch immissionsmindernde Wirkung scheidet jedoch am Mangel von Stellplätzen.

Wir verweisen auf das – bundesweit vorbildliche – Freiburger „Carsharing Stellplatzkonzept“. Mittels Bebauungsplan wurden in Freiburg an etwa 134 Standorten insgesamt 449 Stellflächen auf Straßen und Plätzen reserviert und an die Carsharing-Anbieter vermietet. Auch durch die laufende Novellierung des Straßengesetzes Baden-Württemberg wird die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im Straßenraum wesentlich erleichtert.

## **Weitere Parkraumbewirtschaftung**

Kein öffentlicher Parkplatz im Stuttgarter Talkessel und in den Stadtteilzentren darf mehr gebührenfrei sein. Die Parkgebühren müssen deutlich erhöht werden. Parkplätze vor Schulen, Universitäten, Öffentlichen Gebäuden etc. müssen in der Anzahl reduziert werden bzw. ganz verschwinden (z.B. Ehrenhof Neues Schloss). Bereiche wo illegal geparkt werden kann, müssen stärker mit Pollern gesichert werden (Vorbild Wien). Parkvergehen müssen noch stärker und konsequenter kontrolliert und geahndet werden und zwar 24 Stunden rund um die Uhr und nicht von Mo-Fr. 8-18 Uhr.

Die öffentlichen Zu- und Abfahrten zu privaten Parkhäusern müssen erschwert werden, z.B. durch Reduktion von Fahrspuren und entsprechende Verkehrssignalsteuerungen.

## **Einschränkung von Zweitakt-Krafträdern**

Der BUND fordert, dass Zweitakter eingeschränkt werden. Besitzer von Krafträdern mit Zweitakt-Motoren sollten mittels einer Abwrackprämie zum Umstieg auf E-Zweiräder motiviert werden. Fahrverbote für besonders stark belastete Wohngebiete könnten den Umstieg erleichtern (auch Lärminderung).

## **Mehr natürliche Luftfilter**

Die Wirksamkeit der Schadstoffelimination von Bäumen, Sträuchern, Büschen und von Pflanzen wie Moosen ist unbestritten. Erfreulicherweise hat die Stadt Stuttgart ein Förderprogramm zur Fassaden- und Dachbegrünung nach vielen Jahren des Aussetzens wieder aufgelegt. Dieses Programm sollte insbesondere für Straßenzüge entlang von stark befahrenen Straßen aufgestockt bzw. die Zuschüsse dafür deutlich erhöht werden.



Die Stuttgarter Baumschutzsatzung sollte bezüglich Baumfällungen und notwendiger Ersatzmaßnahmen und -zahlungen verschärft werden, zudem sollte sie auf die verdichteten Ortskerne der Stadteile außerhalb der Innenstadt (insbes. Feuerbach, Zuffenhausen, Vaihingen, Degerloch, etc.) ausgedehnt werden.

Begrünte SSB-Gleiskörper wirken wie horizontale Fassadenbegrünungen und Mooswände, deren erste Ergebnisse bezüglich Luftreinhaltung vielversprechend sind. Der BUND fordert die Gleisbegrünung nicht nur bei SSB-Neubaustrecken, sondern vor allem in den Stadtbahnbestandsgleisen stark zu forcieren. Insbesondere in Straßenzügen, wo die Luftbelastung hoch ist, z.B. Hohenheimer Straße, Neckarstraße, Böblinger Straße, Bebel- Schloßstraße, sollte rasch begonnen werden.

Die beschriebenen Vegetations-Maßnahmen wirken zudem positiv u.a. auf das Kleinklima, die Lärminderung, die Artenvielfalt und die Aufenthalts- und Wohnqualität der Menschen.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anregungen im weiteren Verfahren und stehen für persönliche Gespräche gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia Pilarsky-Grosch  
Landesgeschäftsführerin