



**im Stadtrat Leipzig**

04092 Leipzig  
NEUES RATHAUS, Zi.103  
Martin-Luther-Ring 4-6  
Telefon: (0341) 123 21 79  
Fax: (0341) 123 21 75  
E-Mail: [GrueneFraktion@Leipzig.de](mailto:GrueneFraktion@Leipzig.de)  
[www.gruene-fraktion-leipzig.de](http://www.gruene-fraktion-leipzig.de)

2. August 2009

## **Der Leipziger Luftreinhalteplan 2009**

### **Einige notwendige Bemerkungen zur aktuellen Debatte**

Seit Ende Juni wird in Leipzig eine heftige Debatte um den von der Stadtverwaltung im Einvernehmen mit dem sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) vorgelegten Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Stadt Leipzig geführt. Zentraler Tenor der Äußerungen insbesondere von IHK, Handwerkskammer, ADAC und FDP: Der neue Luftreinhalteplan versucht die vom Wetter verursachte Feinstaubbelastung Leipzigs mit dem unwirksamen Mittel einer stadtweiten Umweltzone (in welche die Einfahrt mit KfZ ohne grüne Plakette untersagt ist) zu bekämpfen, die mindestens den Mittelstand in den Ruin treibt. (Zu verfolgen in LVZ, BILD und Leipziger Internetzeitung [www.l-iz.de](http://www.l-iz.de).) Die Wirtschaftsverbände haben aus dieser Haltung heraus mittlerweile ein *Aktionsbündnis „Gegen die Einrichtung einer Umweltzone in der Stadt Leipzig“* gegründet ([www.starke-region.de](http://www.starke-region.de)).

Ohne bereits eine Stellungnahme zum Luftreinhalteplan als Ganzes abzugeben, soll zunächst Grundsätzliches in dieser aufgewühlten Debatte geklärt werden, um zu einer sachgerechten Auseinandersetzung zwischen Gesundheitsschutz und wirtschaftlicher Zumutbarkeit gelangen zu können. Das Verfolgen falscher Ansätze und das Bedienen ins Leere laufender Argumente kann auch und gerade im Hinblick auf die Frage, wie die Einhaltung der gesetzlichen Luftqualitätswerte erreicht werden kann ohne die Leipziger Wirtschaft schwer zu beeinträchtigen, die Problemlage nur verschärfen und wertvolle Zeit und Kraft vergeuden, die mit Sicherheit benötigt werden, die bevorstehenden Herausforderungen zu meistern.

Anschließend an die Klarstellungen zu sechs zentralen Argumenten gegen die geplante Umweltzone wird noch eine kurze politische Bewertung der eingetretenen Situation vorgenommen. Eine Stellungnahme zu den (sonstigen) einzelnen Maßnahmen des Luftreinhalteplanes kann und soll hier dafür noch nicht vorgenommen werden.

Soweit keine anderen Quellen genannt werden, sind alle Daten und Sachaussagen dem Entwurf des Luftreinhalteplans entnommen.

([www.leipzig.de/de/buerger/umwelt/luft/index.shtml](http://www.leipzig.de/de/buerger/umwelt/luft/index.shtml))

Roland Qvester

Stadtentwicklungs- und verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Stadtrat

1. **Die (ver)öffentlich(te) Debatte um einzuhaltende Grenzwerte, mögliche Maßnahmen dafür und insbesondere die Notwendigkeit und den Beitrag einer Umweltzone zur Einhaltung der Grenzwerte dreht sich (fast) ausschließlich um den Luftschadstoff Feinstaub: könnte man diesen in den Griff bekommen, gäbe es kein Problem.**

Diese zumeist aus Unkenntnis gespeiste Problemwahrnehmung ist ein entscheidender Grundfehler der Debatte: Die europäische Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft (umgesetzt in deutsches Recht im Bundesimmissionsschutzgesetz und seinen Verordnungen) legt einzuhaltende Grenzwerte sowohl für Feinstaub  $PM_{10}$  und  $PM_{2,5}$  als auch für Stickstoffdioxid  $NO_2$  fest.

Für  $PM_{10}$  gilt: ein maximaler Jahresmittelwert von  $40\mu g/m^3$  und ein maximaler Tagesmittelwert von  $50\mu g/m^3$ , der maximal 35 Mal im Jahr überschritten werden darf.  
Für  $PM_{2,5}$  gilt: ein maximaler Jahresmittelwert von  $25\mu g/m^3$  ab dem 1.1.2015  
Für  $NO_2$  gilt: ein maximaler Jahresmittelwert von  $40\mu g/m^3$  ab dem 1.1.2010 und ein maximaler Einstunden-Mittelwert von  $200\mu g/m^3$ , der maximal 18 Mal im Jahr überschritten werden darf.

In Leipzig wurde der Jahresgrenzwert für  $PM_{10}$  seit 2005 nicht überschritten. Die zulässigen 35 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes wurden allerdings an den Messstationen Lützner Straße (in 8 von 9 Jahren) und Mitte (in 8 von 10 Jahren) z.T. sehr weit übertroffen.

Der erst ab 1.1.2015 geltende  $PM_{2,5}$ -Grenzwert wurde bisher noch nie überschritten.  
Der ab 1.1.2010 geltende  $NO_2$ -Jahresgrenzwert wurde dagegen seit Beginn der Messungen 1995 permanent überschritten.

Leipzig muss somit zwingend den 2005 aufgestellten Luftreinhalteplan gesetzeskonform fortschreiben, da dieser die Grenzwertüberschreitungen nicht verhindern konnte. Er muß sich mit seinen Maßnahmen nicht allein auf den Schadstoff Feinstaub beziehen, sondern vor allem auf Stickoxide ( $NO_x$ ), da hier eine ganzjährige Überschreitung vorliegt, die nicht mit zeitlich begrenzten Maßnahmen bekämpft werden kann. Dies hat erhebliche Auswirkung auf die Beurteilung möglicher Maßnahmen!

2. **Der Verkehrssektor, genauer: der KfZ-Verkehr, ist gar nicht der Hauptverursacher der Schadstoffbelastungen, wird sodann argumentiert.** Dies ist insbesondere mit Blick auf die  $NO_x$ -Emissionen falsch: Während dem KfZ-Verkehr in der Stadt für das Bezugsjahr 2005 im Luftreinhalteplan für den Schadstoff Feinstaub  $PM_{10}$  ein Anteil von 60,4 % an der Gesamtbelastung zugerechnet wird (19,2 % Motorausstoß, 41,2 % Abrieb und Aufwirbelung), sind es bei  $NO_x$  fast Dreiviertel,

nämlich 72,3 %, die dem KfZ-Verkehr in Leipzig zuzurechen sind - und hier dem direkten Ausstoß aus dem Motor.

Die Maßnahmen im Luftreinhalteplan müssen sich daher zwingend (unabhängig von berechtigten Anforderungen an andere städtische und außerstädtische Quellen bei der Feinstaubbelastung) vor allem auf den städtischen motorisierten Verkehr beziehen, um insbesondere die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte einhalten zu können.

Ein Wort zur Meteorologie: Nicht das Wetter, wie oft argumentiert wird, ist Verursacher der Schadstoffbelastung. Hier werden Ursache und Wirkung vertauscht: Dass es windarme und windstärkere Tage gibt, entspricht dem natürlichen Wettergeschehen. Erst die von menschlichen Aktivitäten in großem Umfang verursachten Schadstoffemissionen in dicht bebauten und von vielen Ventilationsbahnen abgeschnittenen und versiegelten Städten machen aus einer austauscharmen Wetterlage ein Problem (Davon abgesehen, dass ein bei uns gnädig davon gewelter und verdünnter Dreck trotzdem auch die Ökosysteme schädigt und woanders als Ferneintrag niedergeht.).

**3. Die nächste Grundargumentation lautet: Die europäische Richtlinie fordert für die bei (drohenden) Grenzwertüberschreitungen aufzustellenden Luftreinhaltepläne gar keine Umweltzone - und daher müssen wir auch keine solche einrichten.**

Aus einer korrekten Aussage wird eine falsche Schlussfolgerung gezogen: Europäische Luftreinerhalterichtlinie und Bundesimmissionsschutzgesetz fordern generell keine bestimmte Maßnahme - ob Umweltzone oder andere - sie fordern vielmehr die Einhaltung der Grenzwerte. Wenn diese überschritten werden oder bereits drohen, überschritten zu werden, müssen jedoch geeignete Maßnahmen zu ihrer Einhaltung ergriffen werden. Welche das sind, ist insoweit den zuständigen Behörden überlassen, als sie verursachergerecht aus allen ihr zugänglichen Maßnahmen diejenigen auswählen kann, die in ihrer Summe zur Einhaltung der Grenzwerte führen. Kann dies nachweislich mit anderen Maßnahmen erreicht werden, muss die Maßnahme der Verkehrsbeschränkung, die der Gesetzgeber extra eingeführt und vorgesehen hat, nicht angewandt werden. Kann die Einhaltung der Grenzwerte mit anderen Maßnahmen alleine allerdings nicht prognostisch nachgewiesen werden, ist dieses Instrument als Ultima Ratio anzuwenden. Dass dies mit „anderen Maßnahmen“ anscheinend schwer möglich ist, kann man an der Einführung von Umweltzonen in bereits 32 deutschen Großstädten ablesen, die alle gerne darauf verzichtet hätten. Hierzu hat es auch jüngst bereits (21.4.2009) eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Hannover gegeben, welches eine Klage gegen die in Hannover angeordnete Umweltzone abschlägig beschieden und deutlich gemacht hat, dass die Stadt auf alle ihr zu Gebote stehenden Mittel zurückgreifen muss, wenn dies zur Einhaltung der Verpflichtung zur

Luftreinhaltung nötig ist, was für Hannover auch bestätigt wurde. (*Informationsdienst Umwelt* der Landeshauptstadt Hannover, Juli 2009)

**4. Umweltzonen sind aber unwirksam (was u.a. eine ADAC Untersuchung bewiesen hätte), so die weitere Argumentation.**

Hierzu sei nur auf zwei aktuelle Stellungnahmen von Wissenschaftlern verwiesen, die sich mit dieser Frage befassen: Das *Helmholtz Zentrum München – Deutsches Forschungszentrum für Gesundheit und Umwelt* hat in einer Pressemitteilung vom 27.7.09 über seine Untersuchungen zur Umweltzone in München berichtet. Darin heißt es u.a., „Das Ergebnis ist deutlich: Im Zeitraum Oktober 2008 bis Januar 2009 hat die relative [d.h. unter Berücksichtigung witterungsabhängiger Einflüsse] PM<sub>10</sub> Feinstaubbelastung gegenüber dem Vorjahr in der Umweltzone in dem erwarteten Ausmaß abgenommen.“ (<http://idw-online.de/pages/de/news327352>)

Im Juni 2009 haben sich bereits die Fachleute aus dem *Arbeitsausschuss „Feinstäube“* der Gesellschaften DECHEMA (Gesellschaft für Chemische Technik und Biotechnologie), GDCh (Gesellschaft Deutscher Chemiker) und KRdL (Kommission Reinhaltung der Luft im Verein Deutscher Ingenieure VDI) mit einer Stellungnahmen zu Wort gemeldet und die Umweltzonen, die durch weitere Maßnahmen ergänzt werden müssen, als geeignet und wirksam bewertet. Auch zur Untersuchung des ADAC äußern sie sich: diese entbehre schlicht „einer wissenschaftlichen Grundlage“.

([www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/Stellungnahme\\_\\_Umweltzonen\\_dechema\\_.pdf](http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/Stellungnahme__Umweltzonen_dechema_.pdf))

**5. Nächstes Argument: Die anderen Maßnahmen des Luftreinhalteplanes sind „völlig ausreichend“.** (Muster-Einwendung des Aktionsbündnisses gegen eine Umweltzone in Leipzig.)

In der Regel wird noch auf Maßnahmen wie weiter zu verstärkende Straßensanierung, Begrünung, Straßenreinigung, Befeuchtung von Straßen oder zu minimierenden Baustellenstaub zur Einhaltung der Grenzwerte anstelle der Umweltzone verwiesen.

a) das grundsätzliche Problem: Während diese Maßnahmen (Teil-)Beiträge zur Grenzwerteinhaltung bei Feinstaub leisten können, trägt keine der o.g. Maßnahmen etwas zur Grenzwerteinhaltung und Reduzierung bei NO<sub>x</sub>-Emissionen bei, die - wie ausgeführt - zu rund 75 % direkt aus den Motoren des städtischen KfZ-Verkehrs stammen. Die Grenzwerte der Luftreinhalterichtlinie lassen sich daher nur mit einer Reduzierung des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes aus KfZ einhalten, wobei insbesondere Diesel-KfZ vergleichsweise hohe NO<sub>x</sub>-Emissionen verursachen! Zur Reduzierung kann nur die Höhe des Ausstoßes aus dem einzelnen Motor gesenkt werden (kurzfristig nur über den Ausschluss abgasstärkerer Motoren durch die Umweltzone möglich, erst längerfristig

durch Elektromobilität und neue Motoren der Autoindustrie), und/oder es muss die Gesamtfahrleistung von KfZ in der Stadt gesenkt werden. Dies kann durch das Vermeiden von Fahrten und das Umsteigen auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß, Car-Sharing) oder/und durch allgemeine Fahrverbote erreicht werden. Auch Geschwindigkeitssenkungen können zur (deutlichen) Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Emissionen beitragen (siehe u.a.: Sondergutachten *Umwelt und Straßenverkehr* des Sachverständigenrates für Umweltfragen, Nomos, 2005).

b) Vorschläge an sich reichen nicht aus: alle Maßnahmen müssen in ihren Wirkungen (von der Behörde) nachvollziehbar quantifiziert werden und ihre Summe muss rechnerisch-prognostisch zur Einhaltung der Grenzwerte führen. Im Klartext: Ohne Umweltzone müssten andere auf den KfZ-Verkehr bezogene Maßnahmen so „scharf“ gemacht werden (können), dass ihr zusätzliches Einsparpotential insbesondere bei NO<sub>x</sub> das nicht realisierte Potential der Umweltzone wettmacht. Wer sich jedoch Überlegungen für eine umwelt-, gesundheits- und stadtverträglicheren Mobilität generell verweigert, Mobilität mit KfZ-Verkehr verwechselt, oder sich gar „gegängelt“ fühlt (ADAC-Sachsen Chef Köhler-Totzki, LVZ 22.7.09), wenn es darum geht, die Gesundheit der Bevölkerung über individuelle Fortbewegungsansprüche zu stellen, hat keine Chance, eine Lösung zu finden.

**6. Letzte „Lösung“ und Hoffnung: Die Verwaltung darf den Luftreinhalteplan doch nicht allein (nach Anhörung der Öffentlichkeit) verabschieden, dies muss doch zwingend der Stadtrat tun! (Implizit: der könnte einfach die Umweltzone aus den Maßnahmen streichen.)**

Diese Forderung der hiesigen Wirtschaftsverbände, in Unkenntnis oder trotz besseren Wissens sekundiert von FDP und CDU, geht schlicht an der gesetzlichen Realität vorbei. Das Bundesimmissionsschutzgesetz und die Sächsische Immissionschutz-Zuständigkeits-Verordnung (§ 10 (3)) legen vielmehr die Verantwortlichkeiten fest, die danach nicht bei den politischen Gremien der Kommunen liegen. Verantwortlich für die Luftreinhaltepläne sind (seit 1.8.2008) die Kommunalverwaltungen als Behörden, die wiederum nur im fachlichen Einvernehmen mit den zuständigen Fachbehörden des Landes – hier: Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie LfULG - einen Luftreinhalteplan vorlegen und in Kraft setzen können: „Die Landkreise und kreisfreien Städte sind verpflichtet, bei der Aufstellung eines Luftreinhalteplans nach § 47 Abs. 1 BImSchG oder eines Aktionsplans nach § 47 Abs. 2 Satz 1 BImSchG das fachliche Einvernehmen mit dem Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie herzustellen, insbesondere in Bezug auf die Beurteilung der Luftqualität und die Bewertung der Maßnahmen zur Verminderung von Luftverunreinigungen.“ (Bis zum 1.8.08 lag die Verantwortlichkeit direkt beim LfULG, das den Luftreinhalteplan 2005 damals andersherum im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung Leipzig und auch ohne

Stadtratsbeschluss aufgestellt hat.) Die Frage, ob man die Luftqualitätsgrenzwerte einhalten will, ist damit (wie in den anderen deutschen Städten) keiner kommunalpolitischen Willensbildung zugänglich. Und auch die Frage wie man sie einhält, bemisst sich im Rahmen behördlicher Zuständigkeit für die Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen bei der Auswahl an möglichen Maßnahmen (nach Öffentlichkeitsbeteiligung) an den vom LfULG vorzunehmenden Berechnungen ihrer Wirksamkeit, d.h. der erreichbaren Einhaltung der Grenzwerte.

Somit: selbst wenn der Stadtrat beschließen dürfte, könnte er keinen Luftreinhalteplan in Kraft setzen, dessen Wirksamkeit nicht durch das LfULG bestätigt würde. Dieses wiederum könnte und würde im Angesicht eines bereits eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland keinem Luftreinhalteplan sein Einvernehmen erteilen, dessen Wirksamkeit es nicht prognostisch bestätigen kann.

Was bleibt, ist die Frage, ob andere Maßnahmen die prognostizierten Effekte der Umweltzone ersetzen könnten – was angesichts der wenigen verbleibenden Zeit und der Einführung einer Umweltzone in mehr als 30 anderen deutschen Städten mehr als fraglich scheint. Land, Stadt und Wirtschaftsverbände sind daher gefordert, schnellstmöglich alle Möglichkeiten der Unterstützung betroffener Gewerbetreibender zu prüfen und zu vermitteln. Betriebsaufgaben in größerem Umfang können sich Leipzig und Sachsen so wenig leisten wie eine fortgesetzte Verletzung des Gesundheitsschutzes.

### **Eine politische Bewertung**

Stadt und Land haben gemeinsam die konsequente Vorbereitung von Wirtschaft und Bevölkerung auf die Notwendigkeiten der Luftreinhaltung und mögliche bzw. wahrscheinliche Maßnahmen in den vergangenen Jahren unterlassen. Ebenso sind in dieser Zeit konsequente Versuche, die Luftqualitätskriterien durch Konzipierung und Umsetzung anderer Maßnahmen als der Umweltzone zu erreichen, weitgehend unterblieben. Die Wirtschaftsverbände haben sich in der Vergangenheit dem gemeinsamen Wegsehen angeschlossen. Die Kommunalpolitik hat das Thema ebenfalls in der Mehrheit nicht ernst genommen.

Bereits 1996 hat die EU die Luftqualitätsrahmenrichtlinie erlassen, die zur Anwendung kommenden Grenzwerte stammen aus der Richtlinie von 1999, sind also lange bekannt. Die Maßnahmen des 2005 für das Stadtgebiet von Leipzig vom Landesamt für Umwelt und Geologie im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung aufgestellten ersten Luftreinhalteplanes waren absehbar nicht geeignet, die Grenzwerte einzuhalten. Die Zahnlosigkeit des Luftreinhalteplanes ist damals sowohl von den Umweltverbänden als auch von der

Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen kritisiert worden - die heute lautstarken Kritiker der Umweltzone waren dagegen damals nicht zu hören.

Die im 2005er-Luftreinhalteplan festgeschriebenen Maßnahmen sind nachfolgend auch nicht konsequent umgesetzt worden: sie standen - ob Straßenbegrünung oder Förderung von Radverkehr, ÖPNV und Car-Sharing - alle unter Haushaltsvorbehalt. Die Aufstellung des Haushaltes und auch die Arbeitsausrichtung der Verwaltung folgte jedoch regelmäßig anderen Prioritäten als der, relevante Beiträge zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes zu leisten. Zusätzlich zum Ignorieren vieler Maßnahmen des Luftreinhalteplanes leistete man sich noch Entscheidungen wie beispielsweise die zum Stadtteilzentrum an der Georg-Schumann-Straße mit einem völlig überdimensionierten, asphaltierten und offenen Parkdeck von 10.000 m<sup>2</sup>, obwohl der Standort in einem ausgewiesenen Klimasanierungsgebiet liegt. Oder die Entscheidung zum Einkaufszentrum Brühl mit auch wirtschaftlich unnötigen 860 PKW-Stellplätzen - die entsprechenden Verkehr induzieren werden - direkt an der bereits immer Überschreitungen anzeigenden Luftqualitäts-Messstelle *Leipzig-Mitte*. Beispiele zur Genüge, dass man die Problemlage bisher seitens Verwaltung und Politik nicht ernst genommen hat.

Erst das von der EU wegen fortlaufender Nichteinhaltung der Grenzwerte eingeleitete EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland hat nun Bewegung bei den Behörden erzwungen, die trotz des seit 1995 jährlich überschrittenen NO<sub>x</sub>-Grenzwertes für den Stichtag 1.1.2010 meinten, von konsequenten Maßnahmen absehen zu können und diese nicht rechtzeitig gegenüber der Wirtschaft kommunizieren zu müssen.

Auch die Verbände der Leipziger Wirtschaft haben sich in der Vergangenheit nicht damit befasst, ob das Handeln der Stadt zur Einhaltung der Grenzwerte führen kann und welche Konsequenzen ansonsten auf Ihre Unternehmen zukommen. Sie haben sich im Gegenteil bisher immer wieder für alles eingesetzt, was den KfZ-Verkehr fördert und notwendige Restriktionen vermeidet. Auch in ihrem nun zum Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplanes verfassten offenen Brief vom 23.6.09, offerieren die Wirtschaftsverbände bedauerlicherweise außer Schlagworten wie ‚Verkehrsmanagementmaßnahmen‘ und dem Angebot einer mehr als vagen freiwilligen Selbstverpflichtung, nach der Unternehmen prüfen sollen, „wie sie Transportwege umweltfreundlich gestalten und ihre Mitarbeiter für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten gewinnen können“, keine substantiellen Vorschläge, wie die Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte alternativ erreicht werden könnte. Dem ist auch bis heute nichts nachgefolgt.

Politisch sind Haushaltsanträge, die sich z.B. darauf bezogen haben, die für die Förderung des - eine Alternative darstellenden - Radverkehrs im Entwicklungskonzept bezifferten Beträge auch zur Verfügung zu stellen, regelmäßig von den herrschenden Mehrheiten abgelehnt worden. Statt sich für eine Steuerung des KfZ-Verkehrs und konsequente Beförderung des

Umweltverbundes stark zu machen, wurden Anträge zur Begrenzung von Stellplätzen abgelehnt und politisch motivierte Kampagnen „Fußgänger gegen Radfahrer“ inszeniert.

Alle haben somit bisher (nicht-)gehandelt nach dem Motto: Vorgaben und Pläne sind das eine, ihre Einhaltung etwas anderes. Und ob wir sie einhalten können, definieren alleine wir. Dass EU und Gerichte das in Bezug auf den Gesundheitsschutz der Bevölkerung mittlerweile anders sehen, kommt in Leipzig anscheinend erst ganz langsam an. Wer für diese Haltung weitere Belege benötigt, mag sich nur die Umsetzung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie in Leipzig ansehen – wie bei der Luftreinhaltung ist man zeitlich, organisatorisch und inhaltlich weit hinter den gesetzlichen Vorgaben zurück. Interessiert hat das bisher weder die Wirtschaftsverbände noch in größerem Maße die Kommunalpolitik. Das es auch beim Lärm vor allem wieder um ein Verkehrsproblem geht, ist wohl kein Zufall.

Leipzig braucht eine Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, welche die vielfach vorhandenen guten Ansätze und schon erreichten Erfolge zu einer tatsächlich gewollten und entsprechend konsequent verfolgten Strategie verbindet, die Mobilität mit weniger KfZ-Verkehr und einem höheren Anteil des Umweltverbundes erreicht.