



Bereich EUV Stadtbetrieb
Az:
Datum: 15.02.2007

2007/067
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	06.03.2007	

Betreff

Regionale Luftreinhalteplanung

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ keine haushaltsmäßige Berührung
- ☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, über die weitere Entwicklung im Zusammenhang über die mögliche Einrichtung einer Umweltzone frühzeitig zu berichten.

Dobrindt
Techn. Beigeordneter

Werner
Vorstandsvorsitzender

Sachverhalt

Ziel der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie, ihrer Tochterrichtlinien sowie ihrer entsprechenden Umsetzung im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist es, die Luftqualität in Europa zu erhalten und weiter zu verbessern. Hierzu wurden Grenzwerte und Alarmschwellen für die Konzentration von bestimmten Schadstoffen in der Luft, insbesondere aus dem Straßenverkehrsbereich, festgelegt, deren Überschreitung im Interesse eines effektiven Gesundheitsschutzes der Bevölkerung Maßnahmen zur Verminderung dieser Schadstoffbelastungen nach sich zieht.

Die Verschärfung des europäischen und deutschen Immissionsschutzrechtes, die zum 01. Jan. 2005 in Kraft getreten ist, trifft auf eine Situation in den Städten (insbesondere in Ballungsräumen), die durch steigende Verkehrsbelastung gekennzeichnet ist. Verantwortlich hierfür sind nicht nur stetig wachsende Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr, sondern gerade auch im straßengebundenen Güterverkehr. Durch die Erweiterung des europäischen Binnenmarktes ist insbesondere im Güterverkehr von einer weiteren deutlichen Zunahme auszugehen, die auch die Luftsituation in den Städten weiter belasten kann.

Insbesondere in den Ballungsräumen wurden die Tagesgrenzwerte und die Jahresmittelwerte bei den Schadstoffen Feinstaub (PM10) und z.T. auch bei Stickoxiden (NO₂) in den Jahren 2005 und 2006 schwerpunktmäßig überschritten. Deshalb wurden vielerorts Luftreinhalte- und Aktionspläne von den Bezirksregierungen in Abstimmung mit den betroffenen Städten erstellt.

Angesichts der ständig zunehmenden Motorisierung kann eine erfolgreiche Umsetzung der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie in der kommunalen Praxis nur dann gelingen, wenn zusätzlich zur quellenbezogenen, spezifischen Immissionsminderungen am Fahrzeug selbst sowohl planerische als auch ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffbelastung ergriffen werden. Hierzu gehören insbesondere Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), zur wirkungsvollen Unterstützung des Radverkehrs und zur besseren Bewältigung des straßengebundenen Lkw-Verkehrs in den Städten.

Hauptzielsetzung im Ballungsraum ist die Senkung vor allem des innerstädtischen Verkehrsaufkommens. Hierzu werden insbesondere 3 Schwerpunkte aufzugreifen sein:

- Restriktion für den Kfz- und Lkw-Verkehr
- möglichst umweltverträgliche Gestaltung der verbleibenden Verkehre
- Förderung des Umweltverbundes.

Inzwischen hat sich aufgrund der vorliegenden Diskussionsergebnisse gezeigt, dass ohne technische Maßnahmen an Fahrzeugen (schärfere Grenzwerte für Dieselruß sowie die rasche Einführung von Dieselrußfiltern) sowie finanzielle Anreize für die Einführung und Nachrüstung dieser Systeme ohne eine zusätzliche finanzielle Unterstützung des Bundes und der Länder für städt. Infrastrukturmaßnahmen, die Grenzwerte nach der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie nur schwer einzuhalten sein werden.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die bisherigen Luftreinhalte- und Aktionspläne in Grenzbereiche stoßen und bei ihrer rein punktuellen Betrachtung die Komplexität des Themas nicht zielführend aufgreifen. Daher ist es aus kommunaler Sicht wenig hilfreich, lediglich für einzelne stark belastete Straßenabschnitte Luftreinhaltepläne zu erarbeiten. Aus diesem Grunde gibt es mittlerweile im Ruhrgebiet Initiativen, einen regionalen Luftreinhalteplan aufzustellen, der eine flächendeckende Senkung der Luftschadstoffbelastung zum Ziel haben muss.

Auf Initiative des Städtetages NRW hatte der Regionalverband Ruhrgebiet (RVR) mit finanzieller Unterstützung des Umwelt- und Verkehrsministeriums des Landes NRW eine entsprechende Machbarkeitsstudie „Regionale Luftreinhalteplanung“ beim Deutschen Institut für Urbanistik in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurden von Mitarbeitern der kommunalen Umwelt-, Planungs- und Straßenverkehrsämter, des Landesumweltamtes, der Bezirksregierung, des Verbandes Deutsche Verkehrsunternehmen, des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr sowie des Städtetages NRW die Möglichkeit einer engen, regionalen Zusammenarbeit zur Verbesserung der Luftverhältnisse im Ruhrgebiet untersucht. Zentrales Element zur Verringerung der Luftbelastung wird die Einrichtung einer Umweltzone sein.

Kennzeichnungsverordnung/Umweltzonen

Die Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Kennzeichnungs-Verordnung) vom 10. Okt. 2006 tritt am 01. März 2007 in Kraft. Auf Basis von Luftreinhalte- und Aktionsplänen können die Städte somit ab diesem Zeitpunkt sog. Umweltzonen einführen. Mit diesen Umweltzonen sind Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge niedrigerer Schadstoffgruppen (z.B. Euro 1 und schlechter) verbunden. Wesentliches Ziel der Umweltzonen ist die Verringerung von gesundheitsschädlichen Luftschadstoffen. Deshalb soll die Umweltzone ein Anreiz für eine beschleunigte und flächendeckende Fahrzeugflottenmodernisierung darstellen.

Die Machbarkeitsstudie: „Regionale Luftreinhalteplanung“ des Deutschen Instituts für Urbanistik macht bei ihren zentralen Ergebnissen folgende Aussagen zur Immissions-situation im Ruhrgebiet:

In mehreren Städten im Ruhrgebiet des Regionalverbandes Ruhr werden bereits Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub PM10 und Stickdioxid festgestellt, so dass dort Aktions- und Luftreinhaltepläne aufgestellt werden mussten bzw. müssen. Trotz der Umsetzung der bisher in den Aktions- und Luftreinhalteplänen festgestellten Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkungen an hoch belasteten Straßenabschnitten wurden auch im Jahre 2006 die Grenzwerte an vielen Stellen erneut überschritten.

Die bislang durchgeführten lokalen Verkehrsbeschränkungen haben zwar erste Erfolge gezeigt, jedoch im Hinblick auf die erforderliche Reduzierung der Schadstoffbelastung keine ausreichende Wirkung erzielt.

Auf Basis der dargestellten Immissionssituation im Untersuchungsgebiet des Regionalverbandes Ruhr und einer Abschätzung der PM10 und NO2-Zusatzbelastung an stark befahrenen Straßen hat das Landesumweltamt prognostiziert, dass in weiteren Städten Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne aufgrund der Belastung bzw. der Verkehrssituation absehbar notwendig sein werden.

Diese Situation wird sich vor dem Hintergrund des in 2010 in Kraft tretenden Grenzwertes für NO₂ in den kommenden Jahren weiter verschärfen, falls keine präventiven Maßnahmen ergriffen werden.

Da die bisherigen Erfahrungen mit Luftreinhalte- und Aktionsplänen dokumentieren, dass lokale Maßnahmen alleine nicht ausreichen, um die Luftbelastung nachhaltig zu reduzieren, sollen durch ein regionales Vorgehen die Reduktionspotenziale der verkehrsbedingten urbanen und regionalen Hintergrundsbelastung zusätzlich genutzt werden. Wirksamkeit und Effektivität können durch gemeinsame, regional abgestimmte Maßnahmen erheblich gesteigert werden.

Weiterer Bericht in der Sitzung.