

Luftreinhalteplan Erwitte

Aufgrund der Überschreitung der Stickoxid-Richtwerte im Kreuzungsbereich B 1/B 55 ist die Bezirksregierung Arnsberg verpflichtet, einen Luftreinhalteplan für Erwitte aufzustellen.

Aber was regelt ein Luftreinhalteplan eigentlich? Bringt dieser zwangsläufig die Einrichtung einer Umweltzone für Erwitte mit sich? Welche Alternativen gibt es? Wenn eine Umweltzone sich nicht vermeiden lässt, welche Folgen hat sie? Auf diese wichtigsten Fragen haben wir hier die Antworten:

1. Warum ein Luftreinhalteplan für Erwitte?

Die EU-Luftqualitätsrichtlinie legt konkrete Qualitätsziele fest und verpflichtet die Behörden bei Überschreitung bestimmter Werte, Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Anwohner zu ergreifen. Diese müssen verursachergerecht und verhältnismäßig sein.

Anlass für die in Erwitte geplanten Maßnahmen ist die Überschreitung der jeweils geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) an der B 1/B 55-Kreuzung in Erwitte seit dem Jahr 2009. Dieser Grenzwert beträgt aktuell 40 µg/m³ Luft und wurde zuletzt im Jahr 2012 um 3 µg überschritten. Die Werte werden durch sog. Passiv-Sammler des Landesamtes für Natur, Umwelt- und Verbraucherschutz (LANUV) ermittelt.



Passivsammler; Quelle: LANUV

2. Wer sind die größten Verursacher?

Nach einer Verursacheranalyse des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz ist rund 60 % der NO₂-Belastung auf den Verkehr (LKW und PKW) zurückzuführen. Sie entsteht durch den allgemein starken Verkehr mit hohem LKW-Anteil, der sich insbesondere in Fahrtrichtung nach und von Lippstadt aufstaut.

Ca. ein Drittel entfällt auf die allgemeine Hintergrundbelastung in der Luft. Der Anteil aus privatem Hausbrand und Emissionen der lokalen Industrie und sonstigen Unternehmen liegt hingegen bei weniger als 5 %. In die Verursacheranalyse sind Emissionsdaten, Wetterdaten, Verkehrsbelastungen und Geländedaten eingeflossen.

3. Welche Maßnahmen zur Senkung der NO₂-Belastung sind untersucht worden und angedacht?

Im Zuge des Feinstaub-Aktionsplanes sind bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt worden, darunter die Freigabe der L 748 von Lippstadt über Stirpe bis zur B 1 für Fahrzeuge des LKW-Schwerverkehrs (nur Nord-Süd-Richtung).

Weitere Maßnahmen sind untersucht, jedoch als unwirksam verworfen worden, darunter unter anderem eine doppelte Linksabbiegerspur Richtung Lippstadt, die Einrichtung von Pförtnerampeln am Ortseingang, durch die der Stau aus dem Zentrum herausgehalten werden soll, etwaige Abbiegebeschränkungen an der Haupt-Kreuzung für Rechtsabbieger von der B 1 in Richtung Anröchte sowie der Ausbau des Völlinghauser Wegs.

Insofern zeichnete sich mangels geeigneter Alternativen zunächst ab, dass zur Reduzierung der NO₂-Belastung die Einrichtung einer Umweltzone notwendig ist.

Erfahrungswerte in anderen Umweltzonen zeigen jedoch, dass hierdurch nur mit einer Senkung der NO₂-Emissionen in der Größenordnung von etwa 1 µg gerechnet werden kann. Die schiere Menge des Schwerverkehrs und nicht der Anteil von Fahrzeugen mit älteren Umweltstandards ist für die Belastung an der Kreuzung in Erwitte ursächlich.

Daher hat die Bezirksregierung in einer Projektgruppensitzung Ende Mai 2013 zugestanden, unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit auf die Einrichtung einer Umweltzone vorerst zu verzichten. Dies setzt allerdings voraus, dass es gelingt, durch andere, insbesondere freiwillige Maßnahmen einen höheren Entlastungseffekt zu erreichen und auf absehbare Zeit den Grenzwert von 40 µg zu unterschreiten.

Im Rahmen des Luftreinhalteplanes sollen daher nun kurzfristig zunächst die folgenden **Maßnahmen** ergriffen werden:

- M1: Optimierung der Kreuzungssignalisierung am Verkehrsknoten B 1 / B 55 / L 734 (u.a. Optimierung des Verkehrsdurch- und Abflusses und der Busvorrangschaltung)
- M2: Selbstverpflichtungserklärung der ortsansässigen Industrie- und Gewerbebetriebe zur Umfahrung des Verkehrsknotens B 1 / B 55 / L 734 („Alternatives Routenkonzept“)
- M 3: Temporäre Öffnung der L 748 für den LKW-Verkehr in Süd-Nord-Richtung (als eine Voraussetzung zur Umsetzung des „Alternativen Routenkonzeptes“)

Als weitere Maßnahmen sind eine Kompletterneuerung der Kreuzungssignalisierung am Verkehrsknoten B 1 / B 55 / L 734 (M 4) sowie die Umstellung der Busflotte des Verkehrsunternehmens RLG durch technische Umrüstung bzw. Ersatzbeschaffung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge (M 5) vorgesehen.

Konkret die **Maßnahme M 2** sieht eine **freiwillige Selbstverpflichtung** der Lippstädter und Erwitter Wirtschaft für **alternative An- und Abfahrtsrouten des Schwerverkehrs** vor. Hierdurch soll die Ortsdurchfahrt von Erwitte entlastet werden. Die IHK hat sich bereit erklärt, eine solche Selbstverpflichtung zu entwickeln und bei den Unternehmen für eine Beteiligung zu werben. Dieses Konzept wurde bereits Anfang Juli 2013 verkehrintensiven Unternehmen bzw. im September 2013 den Mitgliedern des Lippstädter Standortforums vorgestellt und traf dort auf Zustimmung. Es wurde von der IHK mittlerweile konkret ausgearbeitet und soll zum Jahresbeginn 2014 in die Umsetzung gehen.

Dabei ist vorgesehen, Verkehre zu Gewerbegebieten in Erwitte und Lippstadt gezielt über alternative Strecken zu führen. Derzeit erfolgt durch die zuständigen Behörden die hierfür auf einigen Strecken noch notwendige Aufhebung der Tonnagebeschränkung.

Die konkreten **Alternativ-Strecken** sind auf den Internetseiten der IHK Arnsberg, Hellweg-Sauerland unter folgendem Link zu finden:

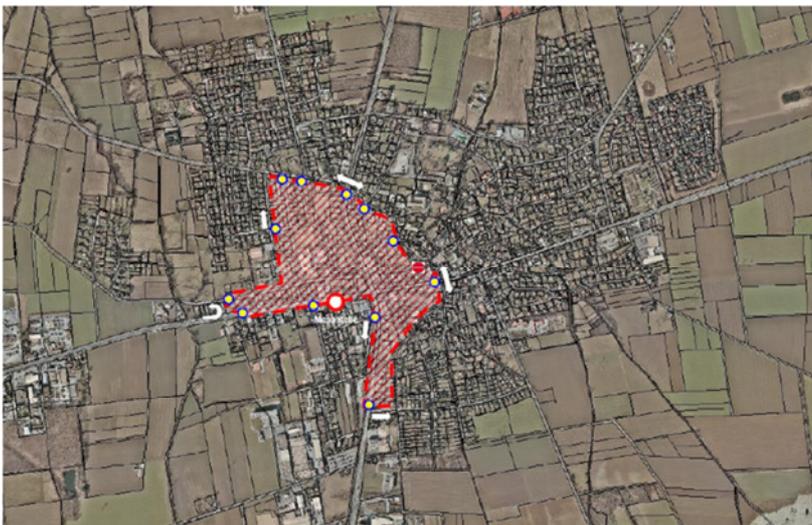
<http://www.ihk-arnsberg.de/umweltzone>

Gelingt es nicht, mit den genannten Maßnahmen des Luftreinhalteplanes die NO_2 -Jahresdurchschnittswerte des Jahres 2014 unter $40 \mu\text{g}$ zu senken, so wird die Bezirksregierung spätestens am 01.05.2015 eine Umweltzone in Kraft setzen (M 6), mit entsprechender Kontrolle der Verkehrlichen Maßnahmen (M 7).

4. Wie groß würde eine Umweltzone sein und was ist dort geregelt?

Sollte tatsächlich eine Umweltzone notwendig werden, so wird sich diese auf die Ortsdurchfahrt in Erwitte sowohl in der Verbindung Soest-Lippstadt (B 55/B1) als auch Soest – Paderborn (B 1) sowie das benachbarte Straßennetz erstrecken. Der Zuschnitt der Umweltzone muss so beschaffen sein, dass er kleinräumigen Schleichverkehr (z. B. durch Wohngebiete) etc. unterbindet.

Abgrenzung der Umweltzone Erwitte (Übersichtskarte)



Quelle: Bezirksregierung Arnsberg, Luftreinhalteplan Erwitte 2013, Entwurf zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Wird eine Umweltzone festgesetzt, so sind in dieser ab dem 01.05.2015 nur noch Fahrzeuge mit grüner Umweltplakette zugelassen. Fahrzeuge mit ungünstigeren Emissionswerten (gelbe, rote oder keine zugeteilte Umweltplakette) werden von der Ein- oder Durchfahrt ausgeschlossen. Dies ist unabhängig davon, ob sie als Durchgangsverkehr oder als Ziel- und Quellverkehr aus bzw. in das Stadtgebiet Erwitte zu werten sind. Für bestimmte Sonderfälle (u.a. Baustellenfahrzeuge, Oldtimer, Fälle wirtschaftlicher und sozialer Härte) sind Ausnahmeregelungen vorgesehen.

Für die Plaketten gelten folgende Schadstoffklassen:

Für Benzinfahrzeuge gilt grundsätzlich:

- Schadstoffklasse Euro-1 oder schlechter - keine Plakette
- Schadstoffklasse Euro-2 oder besser - grüne Plakette

Für Dieselfahrzeuge gilt grundsätzlich:

- Schadstoffklasse Euro-1 oder schlechter - keine Plakette
- Schadstoffklasse Euro-2 oder Euro-1 plus Dieselpartikelfilter - rote Plakette
- Schadstoffklasse Euro-3 oder Euro-2 plus Dieselpartikelfilter - gelbe Plakette
- Schadstoffklasse Euro-4, 5, 6 oder Euro-3 plus Dieselpartikelfilter - grüne Plakette

5. Reichen die Planungen der B 55 Ortsumgehung und der B 1 Ortsumgehung nicht aus?

Ein wirksamer Schutz der Anwohner vor gesundheitsgefährdenden Stickstoff- und Feinstaubemissionen kann effektiv nur durch die geplanten Ortsumgehungen erreicht werden, insbesondere die B 55. Diese Maßnahme muss deshalb auch im Luftreinhalteplan ganz oben in der Priorität angesiedelt sein. Da allerdings kurzfristig nicht mit einer Realisierung dieser Umgehung zu rechnen ist, reicht der Verweis auf die Planungen allein nicht aus. Es müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden, die kurzfristig und dauerhaft dazu beitragen, die Immissionsgrenzwerte zu unterschreiten und so den gesetzlich definierten Gesundheitsschutz zu gewährleisten. Bei der Festlegung der konkreten Maßnahme ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit anzuwenden, d.h. es muss bei den größten Verursachern angesetzt werden, weil hier auch die größten Effekte zu erzielen sind. Dies ist (siehe Punkt 2) nachweislich der Verkehr.

6. Führt die Verkehrsverlagerung durch eine alternative Routenführung bzw. durch eine Umweltzone nicht im Endeffekt zu mehr Verkehr und mehr Umweltbelastung?

Ohne Zweifel ist der Begriff der Umweltzone irreführend. Sie soll dem Gesundheitsschutz der Anwohner dienen, führt aber meist in der Summe zu mehr Verkehr, wenn auch an anderer Stelle. Als Folge einer Umweltzone und auch eines Routenkonzeptes werden Verkehre verlagert, Strecken verlängert und Gesundheitsbelastungen auf eine größere Anzahl Betroffener verteilt.

7. Was sind die Folgen, wenn keine Umweltzone festgesetzt oder andere wirksame Maßnahmen zum Gesundheitsschutz ergriffen werden?

Bei einer Überschreitung der von der EU festgesetzten Grenzwerte hat der in seiner Gesundheit beeinträchtigte Bürger einen gerichtlich bestätigten Anspruch auf Schutzmaßnahmen. Er kann diesen gegenüber den Behörden einklagen bzw. einfordern. Zudem hat die EU-Kommission bereits angekündigt, für den Fall der Untätigkeit ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland einzuleiten, an dessen Ende empfindliche Strafzahlungen stehen würden. Es kann nicht ausge-

geschlossen werden, dass diese über das Land bis auf die kommunale Ebene „weitergereicht“ werden.

8. Welche Unterstützung leistet die IHK in dieser Sache?

Die IHK hat als Interessenvertretung der gewerblichen Wirtschaft als Mitglied einer von der Bezirksregierung geleiteten Projektgruppe mitgearbeitet und darauf hingewirkt, dass die Belange der heimischen Wirtschaft – so weit möglich – in die Luftreinhalteplanung berücksichtigt wurden. Konkret kommt dies auch zum Ausdruck in der Erarbeitung eines alternativen Routenkonzeptes und einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Unternehmen hierzu, um im Sinne der Wirtschaft die Einrichtung einer Umweltzone zu vermeiden. Entsprechend wird sich die IHK auch weiterhin für eine Umsetzung des alternativen Routenkonzeptes einsetzen und als Ansprechpartner zu diesem Thema zur Verfügung stehen.

Stand: 06.11.2013