

Stellungnahme	Datum: 06.03.2012
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
	bet. Senator/-in:
Federführendes Amt: Amt für Umweltschutz	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter: Stadtamt Tief- und Hafenbauamt	
Feinstaubverordnung für die Hansestadt Rostock	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
15.03.2012	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
21.03.2012	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
04.04.2012	Bürgerschaft
	Zuständigkeit
	Kenntnisnahme
	Kenntnisnahme

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 2 Kommunalfassung

bereits gefasste Beschlüsse: 0610/08-BV „Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung in der Hansestadt Rostock“

Sachverhalt:

Der seit 2008 für die HRO verbindliche Luftreinhalteplan verfolgt das Ziel – die geltenden EU-Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide einzuhalten. 2009-2011 wurden die Werte für NO₂ im Bereich L22/Grubenstraße erneut überschritten. Daher ist es erforderlich zu prüfen, welche Maßnahmen kurzfristig geeignet sind, um die Grenzwerte einzuhalten.

Die Einrichtung von Umweltzonen basiert auf bundesrechtlichen Vorschriften, hier maßgeblich der 35. BImSchV – umgangssprachlich auch Feinstaub- oder Plakettenverordnung genannt. Diese hat die Bundesregierung bereits 2006 erlassen. Es bedarf keiner zusätzlichen kommunalen Regelung zur Umsetzung der 35. BImSchV. Der Zweck der Verordnung erschließt sich aus § 40 Abs. 1 BImSchG. Danach beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr, soweit ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 oder 2 BImSchG dies vorsehen.

Die Maßnahme Umweltzone zielt auf eine Flottenerneuerung insbesondere von Dieselfahrzeugen, die in größerem Maße zur Belastung der Luft durch Partikel und NO₂-Direktemissionen beitragen. Das betrifft in erster Linie ältere Nutzfahrzeuge. Umweltzonen gibt es in ca. 50 Städten und Ballungsräumen Deutschlands, u.a. in Potsdam, Halle und Leipzig.

Der Antrag ist im Kontext mit den gemeinsamen Bemühungen des zuständigen Landesumweltamtes LUNG M-V und der Hansestadt Rostock zur Umsetzung des Luftreinhalte- und Aktionsplanes zu sehen. Am 15.10.2008 hat die Rostocker Bürgerschaft den Beschluss 0610/08-BV „Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung in der Hansestadt Rostock“ gefasst.

Seitdem wurden insbesondere

- auf der L 22 die zul. Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h verringert
- die grüne Welle der Lichtsignalanlagen optimiert
- die Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit durch Geschwindigkeitsdisplays und stationäre wie mobile „Blitzer“ kontrolliert.

In der Folge trat eine Harmonisierung des Verkehrsflusses ein, Staus und Reisezeitverluste wurden nachweislich reduziert.

Ausführlich wurde der aktuelle Stand hierzu in der Stellungnahme 2011/AF/2775-01 (SN) zur FDP-Anfrage *„Ursachen und Folgen von Stickoxidmessungen und Grenzwertüberschreitungen bei Luftgütemessungen Am Strande / L 22“* dargestellt.

Kritisch an der L 22 sind weniger die Feinstaubwerte (PM 10), welche größtenteils von überregionalen Einträgen und Großwetterlagen bestimmt werden, sondern vielmehr die Stickoxide (NO und NO₂), welche überwiegend durch das lokale Verkehrsaufkommen verursacht sind.

In den Jahren 2009/2010 wurden die Effekte überlagert durch baustellenbedingte Engpässe. Es zeichnete sich zu Ende 2011 eine Reduzierung der NO₂-Schadstoffimmissionen ab, welche jedoch durch längerfristige Messungen weiter verifiziert werden muss. Nach 2006 konnte in 2011 wiederum der Grenzwert von 35 maximal zulässigen Überschreitungstagen beim Feinstaub (PM10) nicht eingehalten werden, was auf ausgeprägte Inversionswetterlagen zurückzuführen ist.

Im Rahmen eines EU-Notifizierungsverfahrens hat das LUNG M-V im Jahr 2011 verschiedene Maßnahmen prüfen lassen, welche sicherstellen sollen, dass bis spätestens 2015 die Grenzwerte für NO₂ von 40 µg/m³ eingehalten werden können. Den entsprechenden Untersuchungsbericht des Ing.büro Lohmeyer kann man einsehen unter:

http://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/luft/luft_lrp/lrp_luftreinhalteplan.htm.

Die Ämter prüfen derzeit ein Bündel von Maßnahmen, die dazu beitragen können, den Verkehr auf der L22 zu optimieren und zu reduzieren. Dazu gehören unter anderem Maßnahmen des Verkehrsmanagements und der besseren Information, z.B. über den Emissionsbeitrag von Kfz (Kampagnen), der Verkehrsverlagerung (z.B. Attraktivitätssteigerung der Warnowquerung durch ein verbessertes Mautgebührensysteem) sowie Stärkung des Umweltverbundes durch Aufrechterhaltung und Ausbau des ÖPNV-Systems. Es geht aber auch darum, im Zuge aktueller städtebaulicher Planungen und Maßnahmen, die Belange der Luftreinhaltung stärker zu berücksichtigen und die Schaffung neuer Konflikte (z.B. Schluchtenbildung) entlang der L22 zu vermeiden.

Die geplante Einführung der LKW-Maut durch den Bund auf der B 103 n /Westzubringer muss im Kontext mit den Bemühungen zur Luftreinhaltung auf der L 22 als kontraproduktiv angesehen werden und sollte Anlass für weitere Abstimmungen zwischen der Hansestadt Rostock und dem Bund sein.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplanes richtet sich zunächst auf den Schwerpunkt umweltdatenbasiertes Verkehrsmanagementsystem (M7). Dieses stellt eine geeignete Steuerungskomponente dar, welche in Verbindung mit den Zielen der Luftreinhalteplanung einen Beitrag zur Reduzierung von Schadstoffimmissionen leisten kann. Beim Aufbau des dynamischen Verkehrsmanagementsystems ist zunächst die aktuelle Verkehrs- und Umweltlage (z.B. über die Dauerzählstellen und die in 2011 beschafften bluetooth-Sensoren) zu erfassen und in einem weiteren Schritt der Verkehrszufluss an den kritischen Strecken entsprechend zu steuern.

Die Umsetzung der notwendigen Verkehrsreduzierungen ist wahrscheinlich allein mit dem dynamischen Verkehrsmanagementsystem nicht zu realisieren. Welche Maßnahmen zusätzlich zu treffen sind, muss weiter fachlich untersetzt werden.

Die Einrichtung einer Umweltzone ist im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2008 als optionale verkehrliche Maßnahme (OM2) aufgeführt, welche weiter zu verfolgen ist „*wenn alle anderen Maßnahmen nicht die erwünschte Verbesserung der Luftqualität bewirken*“ und bedarf weiterer vertiefender Untersuchungen, einschließlich des Verhältnisses von Aufwand und Nutzen. Es muss geprüft werden,

- wieviele Fahrzeuge nicht unter die Ausnahmen fallen und so die Umweltzone nicht mehr befahren dürfen (differenziert nach PKW und LKW),
- welchen Effekt dies auf die Schadstoffimmissionen hätte,
- welches räumliche Ausmaß die Umweltzone haben müsste (Verdrängungseffekte vermeiden!),
- wie groß der Verwaltungsaufwand und die Kosten wären,
- ob eine Umweltzone nur für LKW z.B. im Rahmen eines Modellversuches sinnvoll und möglich ist (unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse aus dem Land Brandenburg).

Es wird empfohlen, in Auswertung der Immissionsmessungen in 2012, sowie weiterer Untersuchungen und Modellrechnungen des Landes MV und der Stadt die Bürgerschaft im Laufe des Jahres 2013 über den aktuellen Stand bei der Umsetzung des Luftreinhalteplans, inklusive der Prüfergebnisse zur Umweltzone zu informieren.

Holger Matthäus

Anlage/n: