

**Luftreinhaltung und Straßenverkehr****Bezirksregierung Arnsberg**

Geschäftsstelle des Regionalrates

E-Mail: [geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de](mailto:geschaeftsstelle.regionalrat@bezreg-arnsberg.nrw.de)

Tel.: 02931 82-2341, 2324 od. 2306 Fax: 02931 82-46177

Regionalratssitzung am: <b>20.09.2007</b>		Vorlage: <b>24/04/07</b>	
Vorberatung in:	PK ...	SK ... <b>X</b>	VK ...
TOP 6: <b>Schwerpunktthema:</b> Luftreinhalteplanung - Information			
Berichtersteller/in: Abteilungsdirektor Eickhoff			
Bearbeiter/in:     Oberregierungsrätin Greiwe Regierungsumweltrat z.A. Niestroj			

**Beschlussvorschlag**

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

**Begründung:****Grundlagen/Hintergrund**

Ziel der Luftreinhalteplanung ist die Schaffung und Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität.

Mit der EU-Rahmenrichtlinie über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität sowie ihrer Tochterrichtlinien (mit Regelungen für einzelne Luftschadstoffe wie z.B. für Schwefeloxide, Stickstoffoxide, Partikel (Feinstaub), bestimmte Schwermetalle als Staubinhaltsstoffe), werden die Ziele der Luftreinhaltung europaweit festgeschrieben. Die rechtlichen Grundlagen werden in der **Anlage 1** ausführlich erläutert.

Darüber hinaus soll die Luftqualität in den Staaten der Europäischen Union nach vergleichbaren Methoden gemessen und beurteilt werden sowie die Bevölkerung aktuell über die Messergebnisse informiert werden. Für die Beurteilung der Luftqualität ist in Nordrhein-Westfalen das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV NRW) zuständig. Die Luftqualität wird durch das Luftqualitäts-Überwachungssystem (LUQS) des Landes systematisch überwacht. Diese Untersuchungen (Messungen und Berechnungen) werden so durchgeführt, dass sie ein repräsentatives Bild der Luftqualität in den urbanen und ländlichen Gebieten des Landes NRW sowie in der Nähe bedeutender Emissionsquellen liefern.

Bei Überschreitung der wirkungsbezogenen Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinien muss die Luftqualität durch die Aufstellung und Umsetzung von Luftreinhalteplänen und/oder Aktionsplänen verbessert werden.

Die Luftqualitätsrichtlinien legen nicht fest, durch welche konkreten Maßnahmen die Ziele (Immissionswerte) erreicht werden können. Sie geben allerdings vor, dass zur Erreichung der Qualitätsziele alle Emittentengruppen (z.B. Industrie, Verkehr, private Feuerungs- und Heizungsanlagen) je nach Umfang ihres Verursachungsanteils heranzuziehen sind.

Bei der planaufstellenden Bezirksregierung wird bei der Aufstellung eines Luftreinhalteplans oder eines Aktionsplans eine Projektgruppe eingerichtet, die die Planaufstellung begleitet und in der die Vorschläge zur Minderung der Schadstoffbelastungen diskutiert werden. Der Projektgruppe gehören u.a. Vertreter des LANUV NRW, der Straßenverkehrs-, Umwelt- und Planungsämter der Kommunen, Polizei, Wirtschaft (örtlich zuständiger IHK, ggf. auch bedeutsamer industrieller Emittenten) und anerkannter Naturschutzverbände an.

### **Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Arnsberg**

Eine Übersicht über Luftreinhalte- und Aktionspläne, die im Regierungsbezirk Arnsberg aufgestellt wurden oder sich in der Aufstellung befinden, und die darin festgelegten Maßnahmen findet sich in **Anlage 2**.

Bislang sind im Regierungsbezirk 5 Aktionspläne aufgrund der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub PM10 aufgestellt worden. Der seit 1. Januar 2005 zum Schutz der menschlichen Gesundheit einzuhaltende Jahresmittelwert für Feinstaub (Partikel PM10) beträgt  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ein Tagesmittelwert von  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$  darf an höchstens 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden.

Der ab 1. Januar 2010 einzuhaltende Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid liegt bei  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die Toleranzmarge reduziert sich jährlich um  $2\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes einschließlich Toleranzmarge für den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid hat zur Aufstellung der Luftreinhaltepläne in Hagen und Dortmund geführt. Ein weiterer Luftreinhalteplan ist in Siegen aufzustellen und der Luftreinhalteplan Hagen muss erneut fortgeschrieben werden.

Mit Ausnahme der festgestellten Überschreitungen in Erwitte und Warstein wurden Grenzwertüberschreitungen im Regierungsbezirk an Messstationen festgestellt, die in städtischen Ballungsräumen an stark belasteten Straßen aufgestellt waren. Bei den bisher durchgeführten Ursachenanalysen zeigte sich, dass hier insbesondere der Verkehr zu den hohen Luftschadstoffbelastungen maßgeblich beiträgt.

Die bislang ergriffenen Maßnahmen zur Minderungen der verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen betrafen insbesondere die Verstetigung des Verkehrsflusses, Maßnahmen zur Verkehrslenkung (z.B. Pfortnerampeln, Umgehungsstraßen, Alternativrouten für den Schwerlastverkehr, Verkehrsleitsysteme) sowie zur Verkehrsvermeidung (z.B. Förderung des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs, Logistik-Konzepte) und lokale Verkehrsbeschränkungen für emissions-intensive Fahrzeuge.

Modellversuche zur Umsetzung einer dynamischen Verkehrssteuerung wurden in Hagen durchgeführt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vollständig und abschließend vor, aber es zeichnet sich ab, dass eine dynamische Verkehrssteuerung besser als eine statische ist, aber in Hagen einen großflächigeren Raum umfassen muss.

### **Regionale Luftreinhalteplanung**

Die Bezirksregierungen Düsseldorf, Münster und Arnsberg stellen in enger Abstimmung untereinander einen Regionalen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet in drei Teilplänen auf. Dabei wird ein Konsens mit den beteiligten Kommunen, der Wirtschaft und den Verbänden angestrebt.

Grundlagen für die Vorgehensweise bei der Aufstellung des Regionalen Luftreinhalteplans Ruhrgebiet sind im Sachstandsbericht "Sicherstellung der Luftqualität in Nordrhein-Westfalen" dargestellt (**Anlage 3**), der vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV NRW) erstellt wurde. Die Sicherstellung und Verbesserung der Luftqualität soll durch eine intelligente Luftqualitätsstrategie, die ein breites Bündel von Optionen mit abgestuften und abgestimmten Maßnahmen nutzt, erreicht werden.

Im Regierungsbezirk Arnsberg wird der Regionale Luftreinhalteplan Ruhrgebiet voraussichtlich die Städte Dortmund, Bochum und Herne erfassen. Weiterhin betroffen sind die Städte: Duisburg, Essen, Mülheim, Oberhausen (Regierungsbezirk Düsseldorf) sowie Bottrop, Castrop-Rauxel, Datteln, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herten und Recklinghausen.

Wie sich aus der Aufzählung ergibt, ist aufgrund der geographischen und verkehrlichen Zusammenhänge insbesondere eine enge Abstimmung zwischen den Bezirksregierungen Münster und Arnsberg notwendig.

Die jeweiligen Teilpläne des Regionalen Luftreinhalteplans Ruhrgebiet werden die anteiligen Beiträge zur Luftbelastung aller Verursacher und Verursacherguppen umfangreich erfassen.

Die Ermittlung der Luftbelastung, die von industriellen Anlagen ausgeht, erfolgt durch die Auswertung des Emissionskatasters<sup>[1]</sup> hinsichtlich Anlagen mit hohen Emissionen an Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid. Dabei soll erneut geprüft werden, ob die Maßnahmen, die nach der Altanlagenanierung im Rahmen der Umsetzung der TA Luft (**siehe Anlage 1**) erfolgen, ausreichende Minderungspotenziale haben. Außerdem wird geprüft, ob Gewerbegebiete

insgesamt (als Summe der Emissionen der Einzelbetriebe) relevant zur Immissionsbelastung beitragen und ob Maßnahmen zur Verminderung der Belastung notwendig und möglich sind.

Bundesweit haben Heizungsanlagen von privaten Wohnungen und Gewerbebetrieben (sog. Hausbrand) einen hohen Anteil an der Feinstaubbelastung. Deshalb besteht auch die Absicht, die Verordnung, die die technischen Anforderungen an diese Feuerungsanlagen regelt, zu novellieren ([siehe Anlage1](#)).

Im Rahmen der Verursacheranalyse im Regionalen Luftreinhalteplan wird die Bezirksregierung Arnsberg in Kooperation mit den beteiligten Kommunen versuchen, eine umfassende Datenermittlung über die im Plangebiet bestehenden kleinen und mittleren Feuerungsanlagen zu erstellen.

Der Anteil, den der Verkehr (betrachtet werden alle Verkehrsträger nicht nur der Straßenverkehr) zur lokalen und regionalen Luftbelastung beiträgt, wird anhand der jeweiligen verkehrlichen Belastung erfasst. Dabei werden voraussichtlich weitere lokale Datenerhebungen durch Zählungen der verkehrlichen Belastung oder durch Messungen bzw. Modellierung der Immissionsbelastung notwendig werden.

Bei der Erstellung der Maßnahmenpläne zur Reduzierung der Belastungsspitzen im Ballungsgebiet Ruhrgebiet werden die Maßnahmen entsprechend dem jeweiligen Verursacheranteil ausgewählt und dabei auch umfassend geprüft, welche Maßnahmen geeignet und verhältnismäßig sind.

Sofern verkehrsbezogene Maßnahmen notwendig sein sollten, werden solche Maßnahmen ausgewählt, die die Mobilität im größtmöglichen Umfang gewährleisten. Danach erfolgt eine Abwägung, ob Maßnahmen, der Verkehrsverflüssigung, der Verkehrslenkung oder der Verkehrsvermeidung im betrachteten lokalen Gebiet der Belastungsspitze verhältnismäßig und wirksam sind.

Entsprechend dem im Sachstandsbericht „Sicherstellung der Luftqualität in Nordrhein-Westfalen“ festgelegten Konzept sind Durchfahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge mit hohen Emissionen nur rechtssicher umzusetzen, sofern fundierte Erkenntnisse zur Grenzwertüberschreitung z.B. durch Messung vorliegen, falls die betroffene Straßenfläche einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leistet sowie Verhältnismäßigkeitspunkte bei der Festlegung der Durchfahrtsbeschränkung berücksichtigt wurden.

Autobahnen und überregionale Straßen von besonderer Bedeutung sollen von Durchfahrtsbeschränkungen ausgenommen werden.

Die Aufstellung des Teilplans „Arnsberg“ des Regionalen Luftreinhalteplans Ruhrgebiet soll durch stadtbezogene Arbeitsgruppen begleitet werden. In den Arbeitsgruppen werden die Fachabteilungen der Verwaltungen der Städte, das LANUV, Interessenvertreter der Wirtschaft

und von Verbänden beteiligt werden. Eine weitere Arbeitsgruppe wird Probleme der Luftreinhaltung im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr behandeln. Die Umsetzung der Belange der Luftreinhaltung in der Bauleitplanung wird eine weitere Arbeitsgruppe diskutieren.

---

[1] Das LANUV NRW führt das Emissionskataster Luft NRW mit den Bereichen Industrie (genehmigungsbedürftige Anlagen), nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (Kleinf Feuerungsanlagen, Gewerbe/ Kleingewerbe), Verkehr, Landwirtschaft und Nutztierhaltung sowie sonstige Quellen.

**Anlagen:**

- [Anlage 1](#)
- [Anlage 2](#)
- [Anlage 3](#)

## Luftreinhalteplanung

### Rechtslage

Die EU hat im Jahre 1996 die EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie 96/62/EG erlassen, um einen Rahmen für die künftige EU-Regelung im Bereich der Luftqualität zu schaffen. Auf der Grundlage dieser Richtlinie sollen Qualitätsziele für die Luft zur Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt festgelegt werden, die auf den Luftqualitätsleitlinien der WHO aufbauen. In vier Tochterrichtlinien wurden zudem die einzelnen Schadstoffe (z.B. PM<sub>10</sub> oder NO<sub>2</sub>) konkretisiert, indem man verbindliche Grenzwerte und den Zeitpunkt, ab wann diese Grenzwerte einzuhalten sind, festgeschrieben hat.

Die rechtliche Umsetzung der Vorgaben der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihrer Tochterrichtlinien erfolgte bereits 2002 durch das 7. Änderungsgesetz zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Neufassung der 22. Verordnung zum BImSchG. In § 47 BImSchG ist die Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen geregelt. Ende 2006 wurden zusätzliche formale Vorgaben für das Verfahren zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans in das BImSchG eingefügt.

Aktionspläne (gemäß § 47 Abs. 2 BImSchG) sind von der zuständigen Behörde (in NRW die Bezirksregierung) aufzustellen, sofern die Gefahr besteht, dass ein Immissionsgrenzwert überschritten wird. Die in einem Aktionsplan festgelegten Maßnahmen haben das Ziel, die Überschreitung von Grenzwerten zu verhindern oder die Dauer der Überschreitung so kurz wie möglich zu halten. Sie müssen also kurzfristig umsetzbar sein.

Luftreinhaltepläne (gemäß § 47 Abs. 1 BImSchG) sind von der zuständigen Behörde (in NRW die Bezirksregierung) aufzustellen, wenn die Immissionsbelastung die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge überschreitet. Ziel ist, (mit zumeist mittel- und langfristigen Maßnahmen) die Einhaltung der Grenzwerte ab dem in der 22. BImSchV angegebenen Zeitpunkten sicherzustellen.

Die 22. BImSchV regelt jedoch nicht näher die Fragen der Genehmigung von Anlagen nach dem BImSchG unter dem Aspekt der Luftreinhaltung. Maßgeblich dafür ist die TA Luft, die ebenfalls im Jahr 2002 novelliert wurde.

Seit dem 01.01.2005 gelten gemäß der 22. BImSchV bezüglich Feinstaub (PM<sub>10</sub>) anspruchsvolle Grenzwerte, die bereits in vielen deutschen Großstädten (z.B. Hagen und Dortmund) überschritten wurden.

Für die Feinstaubbelastung sind maßgeblich die Abgase des Kfz-Verkehrs mitursächlich. Geeignete Maßnahmen zur Feinstaubreduktion in Bereich des Straßenverkehrs sind u.a. Verkehrsbeschränkungen. Um Verkehrsbeschränkungen verursachergerecht anzuordnen und ihre Kontrollierbarkeit zu erleichtern, hat der Bundesgesetzgeber die Kennzeichnungsverordnung gemäß § 40 (3) BImSchG erarbeitet. Die Verordnung ordnet sämtliche Kraftfahrzeuge (Pkw, Lkw und Busse) vier Schadstoffgruppen zu, die sich an der Euro-Norm und dem Partikelaustritt eines Kfz orientieren. Emissionsarme Dieselfahrzeuge können je nach Schadstoffgruppe eine rote, gelbe oder grüne Plakette erhalten, emissionsarme Ottomotorfahrzeuge kann eine grüne Plakette zugeteilt werden.

Die Verhängung konkreter Fahrverbote oder Verkehrsbeschränkungen erfolgt durch die Länder, um den lokalen und regionalen Besonderheiten und Bedürfnissen gerecht zu werden.

### **Neuere Entwicklungen in Deutschland**

Neben den Emissionen des Straßenverkehrs tragen Feinstaubemissionen aus Kleinfeuerungsanlagen zur Schadstoffbelastung insbesondere in Wohngebieten bei.

Die Verfeuerung von Biomasse in kleinen und mittleren Heizungsanlagen, die grundsätzlich als CO<sub>2</sub>-neutrale Energienutzung einen wesentlichen Beitrag einer nachhaltigen Klima- und Energiepolitik darstellt, kann durch die Freisetzung verschiedener Luftschadstoffe zu gesundheitsgefährdenden Emissionen wie Feinstaub führen.

Die derzeit geltenden Regelungen für kleine Feuerungsanlagen in privaten Haushalten, Handwerks- und Gewerbebetrieben (festgelegt in der 1. BImSchV) stellen den Stand der Technik aus dem Jahr 1988 dar. Um den weiteren Anstieg der Schadstoffbelastung entgegenzuwirken und die vorhandene hohe Belastung zu reduzieren, müssen die Emissionen aus den Feuerungsanlagen im Geltungsbereich der 1. BImSchV langfristig und nachhaltig gesenkt werden.

Hierzu soll die 1. BImSchV novelliert werden. Hauptziel der Novelle ist eine deutliche Reduzierung der Feinstaubemissionen mit einer neuen Generation von Feuerungsanlagen sowie die Einbeziehung der bestehenden Anlagen in das Gesamtkonzept. Neue Feuerungsanlagen sollen anspruchsvolle Staubgrenzwerte einhalten. Bestehende Anlagen müssen ebenfalls bestimmte Staubgrenzwerte einhalten oder mit einem Filter nachgerüstet werden bzw. unterliegen einem lang angelegtem Austauschprogramm. Auf diese Weise werden die Feinstaubemissionen vermindert, da der Gesamtstaub zu 97 % aus Feinstaubpartikeln besteht. Zudem werden durch diese Maßnahmen auch die Geruchsbelästigungen verringert.

### **Neue EU-Initiative zur Luftreinhaltung**

Ein Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der geltenden Rechtsvorschriften ist in erster Lesung vom Europäischen Parlament und vom Rat beraten worden. Wesentliche Inhalte dieser neuen Luftqualitätsrichtlinie sind:

- 1. Straffung der geltenden Bestimmungen und Zusammenfassung von fünf Rechtsinstrumenten in einer einzigen Richtlinie**
- 2. Einführung neuer Luftqualitätsnormen für feine Partikel (PM<sub>2,5</sub>) in der Luft**
- 3. Möglichkeiten zur Verlängerung der Einhaltefrist für Grenzwerte**

In den Beratungen gab es insbesondere hinsichtlich der Regelungen für Feinstäube unterschiedliche Auffassungen. Es wird erwartet, dass eine zukünftige Einigung vermutlich folgende Punkte klären wird:

- Der PM10-Tagesgrenzwert wird unverändert beibehalten;
- Die Frist zur Einhaltung des PM10-Grenzwertes kann voraussichtlich auf Antrag verlängert werden, (Dauer ist noch strittig), sofern nachgewiesen wird, dass alle verhältnismäßigen Maßnahmen getroffen worden sind;
- Für PM<sub>2,5</sub> wird ab 2010 ein Zielwert und ab 2015 ein Grenzwert (25 µg/m<sup>3</sup> oder 20 µg/m<sup>3</sup>) eingeführt.



	Schadstoff	Status	Maßnahmen
<b><u>Luftreinhaltepläne</u></b>			
Hagen, Innenstadt	NO <sub>2</sub>	aufgestellt: 10/2004	LKW-Routenkonzept und dynamische Verkehrslenkung Vorzeitige Umrüstung der Busflotte auf verschärfte Abgasnormen Ausbau der City-Logistik Straßenbaumaßnahme "Bahnhofshinterfahring"
Hagen, Innenstadt	PM10	aufgestellt: 10/2005	Verlegung des Haltepunktes des int. Linienverkehrs Einrichtung einer Durchfahrtsbeschränkung für Fahrzeuge mit hohen Emissionen, soweit kommunalpolitisch beschlossen <b>nicht umgesetzt</b>
Dortmund	NO <sub>2</sub>	ausgelegt 06/2007	<b>Entwurf zur Auslegung:</b> Maßnahmen <b>1 bis 6:</b> Unverändert aus dem Aktionsplan Brackeler Straße übernommen 7.a Durchfahrtsbeschränkung in der Brackeler Straße für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 verbunden mit einer intensiven Kontrolle durch die Polizei. Nur Fahrzeuge, die mit einer gelben oder grünen Plakette gekennzeichnet sind, sind vom Fahrverbot ausgenommen. 7.b Durchfahrtsbeschränkung in der Brackeler Straße für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 verbunden mit einer intensiven Kontrolle durch die Polizei. Fahrzeuge, die mit einer grünen Plakette gekennzeichnet sind, sind vom Fahrverbot ausgenommen. Die Maßnahme 7 wird im Rahmen eines Stufenplans umgesetzt 8. Straßenbaumaßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Brackeler Straße 8.a Straßenbaumaßnahme „Nordspange“ 8.b Straßenbaumaßnahme „Südfahrt“ 9. Straßenbaumaßnahme „Neubau der A 40 mit Tunnelanlage in Dortmund“

Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Arnsberg:

			<p>10. Optimierung der Straßenreinigung</p> <p>11. Stufenweise Um- bzw. Nachrüstung der Dortmunder Fahrzeugflotte</p> <p>Die Maßnahme 11 wird im Rahmen eines Stufenplans umgesetzt.</p> <p>12. Förderung des Car-Sharings</p> <p>13. Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs</p> <p>14. Erweiterung des Park + Ride Angebotes</p> <p>15. Verbesserung der Citylogistik</p> <p>16. Energiesparen im Altbausektor / energieoptimierte Neubauten</p>
Siegen	NO <sub>2</sub>	Aufstellung geplant bis 10/2008	
Hagen	NO <sub>2</sub>	Fortschreibung der alten Pläne geplant bis 10/2008	

Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Arnsberg:

	Schadstoff	Status	Maßnahmen
<b><u>Aktionspläne</u></b>			
Dortmund, Brackeler Straße	PM10	aufgestellt: 05/2005	Nassreinigung Pflötherampe Ganztägige Sperrung für Lkw > 3,5 t in beide Fahrtrichtungen Ganztägige Sperrung für Dieselfahrzeuge (wird modifiziert und umgesetzt durch den LRP Dortmund 2006)
Hagen, Graf-von-Galen-Ring	PM10	aufgestellt: 10/2005	Nassreinigung Temporäre Sperrung LKW > 3,5 t (ausgen. Anlieger) Verlegung der BAB-Bedarfsumleitung Verflüssigung des Verkehrsablaufs Fahrverbot für Busse (ausgen. Linienbusse)
Dortmund, Steinstraße	PM10	Aufgestellt 05/2006	<u>I. Stufe</u> Optimierung der Straßenreinigung Verminderung der Feinstaubbelastung am Taxenstand Heiligegartenstraße <u>II. Stufe:</u> Maßnahme in Verbindung mit der städtischen Lkw-Entlastungszone Ganztägige Sperrung LKW > 3,5 t Heiligegartenstraße (ausgen. Linienbusse, Lieferverkehr) Ganztägige Sperrung LKW > 3,5 t Steinstraße (ausgen. Linienbusse, Lieferverkehr) (umgesetzt durch Lkw-Entlastungszone) <u>III. Stufe bis V. Stufe</u> (Verschärfung durch weitere Einschränkungen des Lieferverkehrs) <b>nicht umgesetzt</b> <u>Maßnahmen auf Basis einer Kennzeichnungsverordnung gemäß § 40 Abs. 3 BImSchG:</u> <b>nicht umgesetzt</b> Durchfahrtsbeschränkung für Kfz schlechter als Schadstoffgruppe 3 in der Steinstraße (Leopoldstraße bis Schützenstraße) (Ausnahmen: Linienbusse und Lieferverkehr) Durchfahrtsbeschränkung für Kfz schlechter als Schadstoffgruppe 4 in der Steinstraße

Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Arnsberg:

			(Leopoldstraße bis Schützenstraße) (Ausnahmen: Linienbusse und Lieferverkehr)
Erwitte, Soester Straße	PM10	Aufgestellt 07/2007	<p>Realisierung der Umgehungsstraßen B55n und Südumgehung Erwitte</p> <p>A. <u>Zusätzliche verkehrliche Maßnahmen</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kontrolle der Ladungssicherung gem. § 22 StVO durch die Polizei</li> <li>2. Stichprobenartige Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) hinsichtlich der Ladungssicherung gem. § 22 StVO</li> <li>3. Entlastung von Querspangen durch Verminderung von Baustellen auf den Bundesautobahnen (BAB) (A44, A2 / Kamener Kreuz)</li> </ol> <p>B. <u>Sonstige Maßnahmen</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Informationsveranstaltung der Bezirksregierung Arnsberg und der Industrie- und Handelskammer zu Arnsberg (IHK Arnsberg) zum Thema Ladungssicherung</li> <li>5. Informationen für Betreiber von holzbeheizten Heizungen, Holzöfen und Kaminen in Erwitte zur Senkung des Feinstaubs</li> <li>6. Berücksichtigung der Belange der Luftreinhalteplanung bei der städte-baulichen Planung (Bauleitplanung)</li> <li>7. Beschaffung von geschlossenen Güterwagen für den Kalksteintransport durch die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)</li> <li>8. Immissionsschutzrechtliche Beratung der ortsansässigen Firmen</li> </ol>
Warstein, Rangetriftweg	PM10	Aufgestellt 05/2007	<p>Realisierung der Umgehungsstraße L735 (Ortsumgehung Warstein-Suttrop)</p> <p>A. <u>Verkehrliche Maßnahmen</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kontrolle der Ladungssicherung gem. § 22 StVO durch die Polizei</li> <li>2. Stichprobenartige Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) hinsichtlich der Ladungssicherung gem. § 22 StVO</li> <li>3. Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen</li> </ol>

Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Arnsberg:

			<p><u>B. Maßnahmen der Steinindustrie</u></p> <p>4. Maßnahmen bei Lagerung, Umschlag und Transport</p> <p>5. Technische Maßnahmen</p> <p>6. Maßnahmen an Betriebsflächen</p> <p>7. Organisatorische Maßnahmen</p> <p>8. Optimierung der Straßenreinigung bzw. Befeuchtung / Dauerbefeuchtung des Rangentritfwegs mittels einer „Straßenbegleitleitung“ (insbesondere bei trockenem Wetter) in Kooperation mit der Stadt Warstein</p> <p><u>C. Sonstige Maßnahmen</u></p> <p>9. Verstärkte immissionsschutzrechtliche und -technische Überwachung</p> <p>10. Informationsveranstaltung des Dezernates 57 der Bezirksregierung Arnsberg (Standort Arnsberg) und der Industrie- und Handelskammer zu Arnsberg (IHK Arnsberg) zum Thema Ladungssicherung</p> <p>11. Ersatzbeschaffung von geschlossenen Güterwagen für den Kalksteintransport durch die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)</p>
Herne, Recklinghauser Straße	PM 10	Aufstellung geplant bis Ende 2007	
Bochum, Herner Straße	PM 10	Aufstellung geplant bis Ende 2007	

# Sicherstellung der Luftqualität in Nordrhein-Westfalen

Sachstandsbericht zur Darstellung der Vorgehensweise

## Einleitung

Umweltpolitisches Leitbild der Landesregierung ist ein ökonomisch und ökologisch „vitales Nordrhein-Westfalen“ mit starker Wirtschaft und hoher Lebens- und Umweltqualität. Eine positive Entwicklung großer Städte und der Metropolregionen Ruhr ist für die wirtschaftliche Dynamik des Landes unverzichtbar. Eine intakte Umwelt gehört dazu, sie ist ein Standortfaktor. Wirklich effiziente Politik zum Schutz von Menschen und Umwelt, die zugleich auch Rücksicht nimmt auf die ökonomischen Bedingungen, ist daher das erklärte Ziel der Landesregierung und der Koalition. So spricht sich der Koalitionsvertrag ausdrücklich für einen effizienten Mitteleinsatz der Umweltpolitik und dafür aus, Bürger und Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen nicht durch unverhältnismäßige Umweltschutzaufgaben in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu behindern.

Die Luftqualität ist in den vergangenen Jahrzehnten deutlich besser geworden und die Lebensqualität hat sich dadurch für die Einwohner des Landes erhöht.

Neuere Wirkungsuntersuchungen rücken Risiken von Feinstaubpartikeln und Stickstoffdioxid für die Gesundheit ins öffentliche Bewusstsein. Ihnen begegnet die Europäische Umweltpolitik mit den europäischen Luftqualitätsrichtlinien und strengen Grenzwerten, die schrittweise in Kraft treten und ein Handlungskonzept des Landes unabdingbar machen.

Bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen prüfen die zuständigen Behörden die möglichen Maßnahmen auf ihre Erfolgsaussichten, Verhältnismäßigkeit, Machbarkeit und größtmögliche Effizienz. Transparenz für Betroffene und unbürokratische Umsetzungsschritte werden dabei gewährleistet

Für eine langfristig erfolgreiche Luftqualitätsstrategie sind zudem auf europäischer und nationaler Ebene wirkungsvolle Ansätze zur Minderung der Hintergrundbelastung nötig. Dafür setzt sich die Landesregierung ein. Lokale und

Postanschrift:  
40190 Düsseldorf

Das Ministerium im Internet  
[www.umwelt.nrw.de](http://www.umwelt.nrw.de)

Telefonzentrale	0211/4566-0
Fax zentral	0211/4566-388
Infoservice	0211/4566-666
Call NRW	0180/3100110

So erreichen Sie uns:  
Ab Hbf mit der U78 bis Kennedydamm, dort  
500 m Fußweg zum „Kennedydamm-Center“  
oder mit der Buslinie 721 (Richtung  
Flughafen) oder 722 (Richtung Messe) bis  
Haltestelle Frankenplatz

regionale Einflüsse durch Emissionen von Betrieben, Gebäudeheizungen und des Verkehrs und weitere Faktoren bestimmen die Hintergrundbelastung und wirken zusammen. Sie besser zu erforschen, ist eine dringliche Aufgabe, für die der Landtag eigens zusätzliche Mittel bereitgestellt hat, um Nordrhein-Westfalen als Zentrum für Umweltkompetenz zu stärken.

Luftverschmutzungen machen nicht an Stadtgrenzen halt. In Ballungsregionen wie dem Ruhrgebiet müssen Verkehrsströme – und die daraus erwachsenden Emissionen – mit regionaler Perspektive angemessen betrachtet werden. Eine zentrale Rolle bei der Steuerung der gesundheitsbeeinträchtigenden Belastungsspitzen in den Städten spielt daher der Straßenverkehr.

Dazu setzt die Landesregierung auf eine intelligente Luftqualitätsstrategie, die ein breites Bündel von Optionen bereitstellt, um mit abgestuften und abgestimmten Maßnahmen die gesundheitsgefährdenden Luftverschmutzungen in unseren Städten zu vermindern bzw. zu vermeiden. Das ist zugleich ein Beitrag, Nordrhein-Westfalen umweltpolitisch als Zukunftsregionen zu profilieren. Die Landesregierung macht auch hier ernst mit dem Grundsatz, dass Umweltschutz mit den Menschen durch frühzeitige Beteiligung organisiert werden muss. Daher werden die verkehrsbezogenen Luftqualitätsmaßnahmen in einem intensiven Dialog mit den betroffenen Kommunen, den Interessenvertretungen des Verkehrs, von Handwerk, Handel und Industrie beraten, z.B. im Rahmen des Dialogs Wirtschaft und Umwelt Nordrhein-Westfalen. Ziel ist, zur Reduzierung der vom Verkehr ausgehenden Luftbelastungen vorrangig solche Maßnahmen zu treffen, die Mobilität in größtmöglichem Umfang gewährleisten. Zu diesen Maßnahmen gehören u.a. Logistikkonzepte und technische Innovationen. Falls damit keine ausreichende Belastungsminderung erzielt wird, können auch großflächige Verkehrsbeschränkungen erforderlich werden, von denen emissionsarme Fahrzeuge nicht betroffen sein werden. Das muss frühzeitig konzeptionell vorbereitet werden.

Luft- und Lärmbelastungen gehören zu den gravierendsten Umwelt- und Gesundheitsproblemen in den europäischen Großstädten und Ballungsräumen. Um die Lebensqualität hier zu erhalten bzw. zu verbessern und den Schutz der menschlichen Gesundheit sicher zu stellen, legte die Europäische Union anspruchsvolle Luftqualitätsstandards fest, deren EU-weite Einhaltung verbindlich ist. Wo die Luftschadstoffgrenzwerte überschritten werden, besteht Handlungsbedarf. Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffbelastungen sind zu entwickeln, festzulegen und umzusetzen. Werden die Mitgliedstaaten bei Überschreitungen nicht aktiv, drohen EU-Klageverfahren. Ferner findet derzeit im Rahmen einer Vorlage für den EuGH eine intensive Debatte statt, inwieweit das europäische Recht individuell klagbare Ansprüche einräumt; aber auch unabhängig hiervon sind die Umweltbehörden an die verbindlichen Vorgaben gebunden.

### **EU-Luftschadstoffgrenzwerte und Luftqualität in NRW**

In nordrhein-westfälischen Städten und Ballungsräumen liegen Grenzwertüberschreitungen (einschließlich Toleranzmargen) für Feinstaub (Partikel PM<sub>10</sub>), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sowie Benzol vor. Diese Überschreitungen verpflichten zur Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen.

Der seit 1. Januar 2005 zum Schutz der menschlichen Gesundheit einzuhaltende Jahresmittelwert für Feinstaub (Partikel PM<sub>10</sub>) beträgt 40 µg/m<sup>3</sup>. Ein Tagesmittelwert von 50 µg/m<sup>3</sup> darf an höchstens 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden. Die ab 1. Januar 2010 einzuhaltenden Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid bzw. Benzol liegen bei 40 µg/m<sup>3</sup> bzw. 5 µg/m<sup>3</sup>.

Zur Einhaltung der Grenzwerte erforderliche Maßnahmen sind in Luftreinhalte- und Aktionsplänen festzulegen. Luftreinhaltepläne werden erstellt, um die Einhaltung der Grenzwerte zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Grenzwerte sicher zu stellen, Aktionspläne sind aufzustellen, wenn der

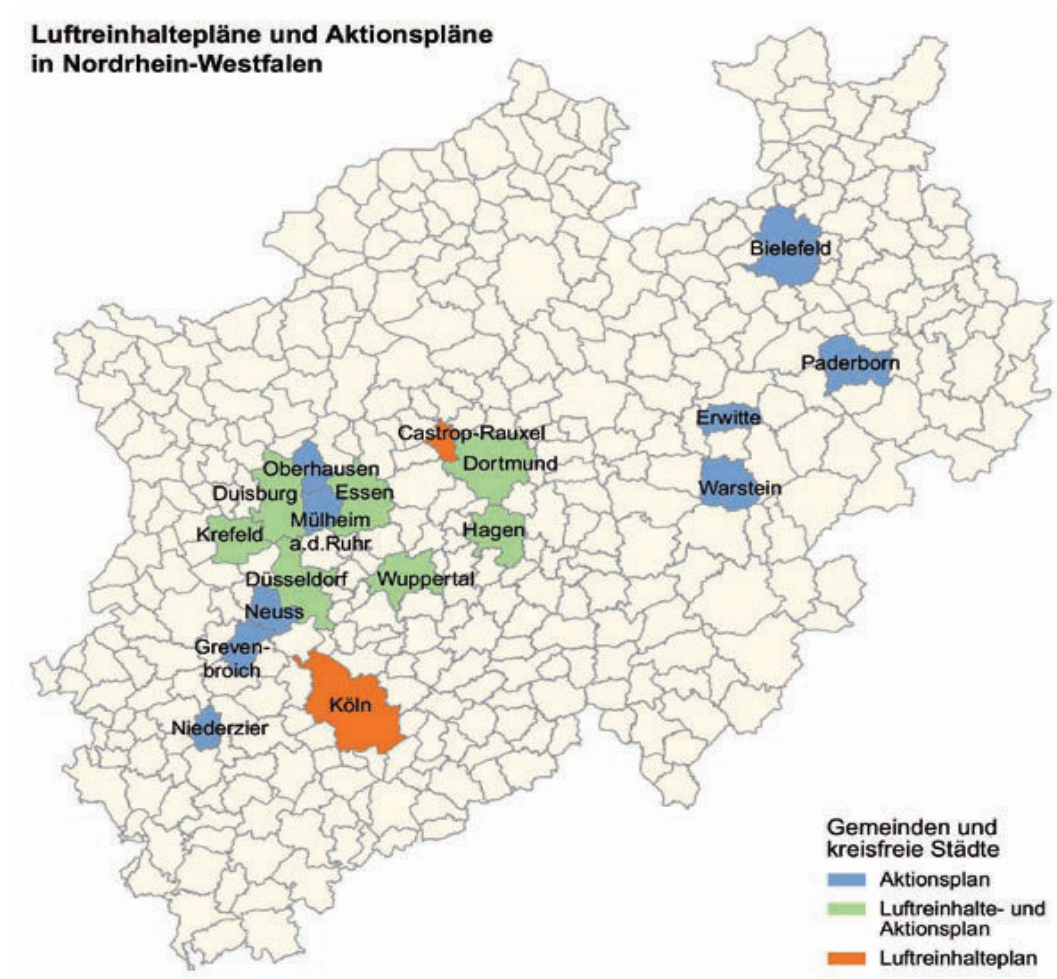


Grenzwert bereits in Kraft getreten ist. Bisher wurden in NRW 24 Luftreinhalte- und Aktionspläne in 18 Städten und Gemeinden erstellt. Seite 4

<u>Luftreinhaltepläne</u>		<u>Aktionspläne</u> (immer PM10)	
In Kraft	In Bearbeitung	In Kraft	In Bearbeitung
Düsseldorf Südliche Innenstadt: PM10		Düsseldorf Ludenberger Str.	Bielefeld
Duisburg Nord II: PM10	Dortmund: PM10, NO2	Düsseldorf Südliche Innenstadt	Paderborn
Hagen Innenstadt: PM10	Duisburg: PM10	Dortmund Brackeler Str.	Erwitte
Krefeld Hafen: PM10	Wuppertal: PM10, NO2	Dortmund Steinstr.	Warstein
Castrop-Rauxel: Benzol	Düsseldorf: PM10, NO2	Essen Gladbecker Str.	Duisburg Kard.-Galen-Str.
	Essen: PM10, NO2	Essen Hombrucher Str.	
Düsseldorf Südliche Innenstadt: NO2		Hagen Innenstadt	
Duisburg Nord: PM10		Hambach (Niederzier)	
Hagen Innenstadt: NO2		Krefeld Hafen	
		Duisburg Nord	
Köln: NO2		Oberhausen Mülheimer Str.	
		Mülheim/Ruhr Aktienstr.	
		Wuppertal Steinweg	
		Neuss Friedrichstrasse	
		Grevenbroich Gustorf	

## Luftreinhaltepläne und Aktionspläne in Nordrhein-Westfalen

Seite 5



## Festlegung von Minderungsmaßnahmen

In NRW sind die Bezirksregierungen für die Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen zuständig. Sie richten zur Erstellung jedes einzelnen Plans eine Projektgruppe ein, die die Planaufstellung begleitet und in der die Vorschläge zur Minderung der Schadstoffbelastungen diskutiert werden. Der Projektgruppe gehören u.a. Vertreter des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), der Straßenverkehrs-, Umwelt- und Planungsämter der Kommunen, Polizei, Wirtschaft (örtlich zuständiger IHK, ggf. auch bedeutsamer industrieller Emittenten) und anerkannter Naturschutzverbände an.

Im Rahmen von Ursachenanalysen wird ermittelt, in welchem Maße die einzelnen Emittentengruppen (z.B. Industrie, Verkehr, Kleinfeuerungsanlagen)

zur Schadstoffbelastung beitragen. Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffbelastungen sind grundsätzlich bei allen Emittentengruppen, die zur Überschreitung der Grenzwerte beitragen, zu ergreifen.

Seite 6

Bei den bisher durchgeführten Ursachenanalysen zeigte sich, dass insbesondere der Verkehr zu den hohen Luftschadstoffbelastungen in den Ballungsräumen maßgeblich beiträgt.

- So ist die Stickstoffdioxidbelastung nahezu ausschließlich auf Abgasemissionen der Fahrzeuge zurückzuführen, wobei etwa 70% dem Verkehr vor Ort zuzuschreiben sind.
- Im Falle von Feinstaub trägt der Verkehr insgesamt in erheblichem Umfang zur städtischen und großräumigen Hintergrundbelastung bei<sup>1</sup>. An stark befahrenen Straßen werden zudem ca. 30% durch die Abgasemissionen sowie die Aufwirbelungen und den Abrieb der Fahrzeuge vor Ort verursacht, die dort zu Grenzwertüberschreitungen führen.

Minderungen der verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen können z.B. durch

- Verstetigung des Verkehrsflusses (z.B. grüne Welle, separate Busspuren)
- Verkehrslenkung (z.B. Pfortnerampeln, Umgehungsstraßen, Alternativrouten für den Schwerlastverkehr, Verkehrsleitsysteme)
- Verkehrsvermeidung (z.B. Förderung des ÖPNV, Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens, , Logistik-Konzepte),

---

<sup>1</sup> Neben den beschriebenen Aktivitäten im Rahmen der Luftreinhalteplanung sollen zusätzliche Untersuchungen weitere Erkenntnisse in Bezug auf die Ursachen der hohen Feinstaub-Hintergrundbelastung, insbesondere Herkunft und Entstehungsweise der Feinstaubbelastungen liefern, die Rückschlüsse auf zusätzliche oder andere Minderungsmöglichkeiten eröffnen können.

- Technische Maßnahmen an Fahrzeugen zur Emissionsminderung (z.B. Nachrüstung von ÖPNV-Bussen, gewerblichen und privaten Fahrzeugen mit Filtern) und
- Verkehrsbeschränkungen für emissionsintensive Fahrzeuge

erreicht werden.

Verkehrsbeschränkungen und -verbote wegen zu hoher Luftbelastungen sind in der Bundes-Immissionsschutzgesetzgebung ausdrücklich vorgesehen. Mit der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Kennzeichnungsverordnung), die am 01. 03.2007 in Kraft getreten ist, ist die Möglichkeit geschaffen worden, schadstoffarme Fahrzeuge mit Plaketten zu kennzeichnen und diese von Verkehrsbeschränkungen wegen erhöhter Luftschadstoffbelastungen ausnehmen zu können. Jedes Fahrzeug wird aufgrund der Höhe der Partikel- und Stickoxid-Abgasemissionen (Euro-Stufen) anhand der in den Fahrzeugpapieren enthaltenen Emissionsschlüsselnummer einer Schadstoffgruppe zugeordnet. Emissionsarme Dieselfahrzeuge können je nach Schadstoffgruppe eine rote, gelbe oder grüne Plakette erhalten, emissionsarmen Ottomotorfahrzeugen kann eine grüne Plakette zugeteilt werden.

Es ist davon auszugehen, dass künftig auch die in Deutschland bereits vor Inkrafttreten der Euro-Normen nach nationalen Vorschriften zugelassenen Ottomotor-Pkw mit geregelterm Dreiwege-Katalysator eine grüne Plakette erhalten werden. Zudem wird die Schaffung bundeseinheitlicher Regelungen für weitere Fahrzeuggruppen (z.B. Oldtimer) angestrebt.

Ausgabestellen für die Plaketten sind die Zulassungsbehörden und die zur Durchführung von Abgasuntersuchungen anerkannten Stellen. Für die Plakettenausgabe ist eine Gebühr von 5 Euro vorgesehen.

Zur möglichen Ausweisung von Gebieten, für die Verkehrsbeschränkungen gelten, wurden neue Verkehrszeichen eingeführt. Auf Zusatzzeichen werden die Plaketten dargestellt, die zu Fahrten in solchen „Umweltzonen“ berechtigen.

Die Privilegierung von emissionsarmen Fahrzeugen soll auch dazu dienen, Fahrzeughalter zu einer Nachrüstung von alten Diesel-Fahrzeugen mit Partikelfiltern oder zu einer evtl. vorgezogenen Neubeschaffung zu motivieren. In beiden Fällen ist auch von einem positiven wirtschaftlichen Effekt auszugehen.

Förderlich dürfte sich auch die Tatsache auswirken, dass seit dem 01.04.2007 die Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Partikelminderungseinrichtungen steuerlich gefördert werden kann.

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit sollen in Nordrhein-Westfalen eventuelle Fahrverbote in Umweltzonen im Rahmen eines Stufenkonzeptes eingeführt werden, in dem den Betroffenen angemessene Übergangsfristen eingeräumt werden.<sup>2</sup>

In Nordrhein-Westfalen sind aber auch industrielle Emittenten von größerer Bedeutung, sodass sieben Pläne mit Hauptbezug Industrieanlagen aufgestellt wurden.

Eine Reduzierung der Emissionen aus Industrie, Gewerbe und Kleinfeuerungsanlagen erfolgt auf der Basis des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), vor allem auf der Grundlage der für die jeweiligen Anlagen maßgeblichen Bundes-Immissionsschutzverordnungen sowie der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft). Die industriellen Emissionen müssen schon nach den Vorgaben der TA Luft und unabhängig von Luftreinhalte- und Aktionsplänen sowohl bei Altanlagen wie bei Neuvorhaben

---

<sup>2</sup> In NRW ist bereits in dem für die Stadt Köln erstellten, am 31.10.2006 veröffentlichten Luftreinhalteplan eine Umweltzone für einen großräumigen innerstädtischen Bereich mit konkreter Abgrenzung (15 km<sup>2</sup>, 147.500 Einwohner) sowie konkreten Termi- nen und Anforderungen festgelegt worden. Vorgesehen ist ein Stufenkonzept:

- Stufe 1 tritt ab 01.01.2008 in Kraft und macht eine Plakette erforderlich (Rot-Gelb-Grüne Umweltzone),
- Stufe 2 folgt ab 01.01.2010. Dann berechtigt die rote Plakette nicht mehr zum Befahren der Umweltzone (Gelb-Grüne Umweltzone).
- Ab 2010 soll sich entsprechend den durchgeführten Berechnungen dadurch die verkehrsbedingte Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Belastung um ca. 5 - 10 % verringern.

soweit reduziert werden, dass die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid eingehalten werden.

Seite 9

### **Prüfung der Eignung und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen**

Im Rahmen der Planaufstellung wird auch umfassend geprüft, welche Minderungsmaßnahmen geeignet und verhältnismäßig sind. In der Folge wird entschieden, welche Maßnahmen in welcher zeitlichen Abfolge umgesetzt werden sollen. Sind zur Einhaltung der Grenzwerte Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, sind diese im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden, d.h. in der Regel mit den Kommunen festzulegen.

Bei der Anordnung von eventuellen Verkehrsverboten sind u.a. der Grad des Verursacherbeitrags des betroffenen Gebiets, mögliche Alternativmaßnahmen und -flächen sowie die Folgen einer Straßensperrung für nicht emissionsarme Fahrzeuge einschließlich des möglichen Ausweichverkehrs ins Verhältnis zu setzen. Es muss rechtssicher dargelegt werden, dass die Verkehrsbeschränkung erforderlich war, weil die betroffene Fläche einen relevanten Beitrag zur Überschreitung leistet und Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkte bei der Festlegung der Umweltzone berücksichtigt wurden.

Eine frühzeitige Information über die entsprechenden Regelungen ist wichtige Voraussetzung für die Planungssicherheit bei Betroffenen. Mit einer zwischen den Beteiligten abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit werden die Ziele der regionalen Luftreinhalteplanung gemeinsam vermittelt und gewährleistet, dass sich Bevölkerung und Wirtschaft frühzeitig auf bevorstehende Regelungen einstellen können.

## **Beteiligung der Öffentlichkeit**

Seite 10

Die Öffentlichkeit wird durch öffentliche Bekanntmachung, Einstellung ins Internet und Auslegung der Entwürfe der Luftreinhalte- und Aktionspläne beteiligt. Es besteht die Möglichkeit, zu dem Planentwurf Stellung zu nehmen oder Anregungen bzw. Ergänzungen vorzuschlagen. Die Bezirksregierung erörtert in der Folge die vorgetragenen Anregungen mit den Mitgliedern der Projektgruppe und nimmt gegebenenfalls Änderungen und Ergänzungen vor. Anschließend wird der Plan veröffentlicht.

Die Landesregierung erörtert darüber hinaus Instrumente der Luftqualitätspolitik mit Fachleuten und Interessenvertretungen aus Wissenschaft, Verkehr, Handel, Handwerk und Industrie im Rahmen des Dialogs Wirtschaft und Umwelt Nordrhein-Westfalen, der 2006 in gemeinsamer Federführung des Umweltministeriums und des Wirtschaftsministeriums partnerschaftlich mit der Wirtschaft des Landes eingerichtet wurde.

## **Regionale Luftreinhalteplanung im Ruhrgebiet**

Die konsequente Umsetzung von Maßnahmen aus Luftreinhalte- und Aktionsplänen im Ballungsraum Ruhrgebiet hat in der Vergangenheit zu Verbesserungen der Belastungssituation mit Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) geführt. Diese ersten lokalen Aktivitäten waren insbesondere darauf ausgerichtet, die Belastungen der besonders betroffenen Bevölkerung in den „Hot spot“-Bereichen schnellstmöglich zu reduzieren.

Lokal eng begrenzte Maßnahmen allein reichen jedoch nicht aus, um die gesundheitsbezogenen EU-weit geltenden Grenzwerte einzuhalten. Insbesondere um die durch Emissionen aus Industrieanlagen, dem Hausbrand sowie dem motorisierten Straßenverkehr bedingte hohe Hintergrundbelastung zu senken, gewinnen großräumigere, regionale Ansätze in der Fortschreibung bestehender und der Aufstellung neuer Pläne zunehmend eine wichtige Rolle.

In einem vom Landesumweltministerium, Landesverkehrsministerium, Städte- tag NRW und Regionalverband Ruhr gemeinsam getragenen Projekt wurden die Chancen und Möglichkeiten einer regionalen Luftreinhalteplanung aufge- zeigt (Machbarkeitsstudie: Regionale Luftreinhalteplanung). Dabei konzentriert sich die Machbarkeitsstudie auf verkehrliche Maßnahmen, weil im industri- elen Bereich und beim Hausbrand bereits Regelungen zur Verminderung von Luftverunreinigungen existieren (z.B. TA Luft) bzw. angepasst (z.B. 1. BImSchV) werden und nur der Verkehr regional beeinflussbar ist. Die Mach- barkeitsstudie enthält Vorschläge für Maßnahmen, ist aber kein Plan oder Planentwurf.

Verkehrsbeschränkungen - gerade für betroffene Anwohner und Gewerbe- treibende - müssen verhältnismäßig sein. Die Abwägung muss umso sorgfäl- tiger geschehen, je größer eine Umweltzone vorgesehen werden soll., da große Umweltzonen den Nutzwert betroffener Fahrzeuge stark beeinträchti- gen können. Vertrauen auf zugelassene Technik und damit verbundene Mobi- lität im Rahmen üblicher Investitionszyklen ist regelmäßiges Motiv eines Fahrzeugerwerbs. Durch Ausnahme- und Übergangsregelungen sollen un- zumutbare Härten vermieden werden.

Durch den regionalen Ansatz zur Luftreinhalteplanung können Umwelt- und Gesundheitsschutz und damit auch die Standortqualität im Ruhrgebiet ver- bessert werden. Die Studie schlägt die Förderung des ÖPNV, die Abstim- mung von Lkw-Routenkonzepten über Stadtgrenzen hinweg, die Weiterent- wicklung von Güter-Logistikkonzepten und eine oder mehrere großräumige Umweltzonen als Maßnahmen von zentraler Bedeutung für die nachhaltige Verbesserung der Luftqualität vor. Über die Erkenntnisse und Vorschläge der Studie hat der Umweltminister einen direkten Dialog u.a. mit dem Verbands- vorstand des RVR aufgenommen. Ferner wird die Studie mit Vertretern aus Industrie, Handel und Gewerbe besprochen.

Bis Anfang kommenden Jahres soll von den Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster unter Beteiligung der Projektgruppen ein regional abgestimmter Luftreinhalteplan für das Ruhrgebiet aufgestellt werden. Eine Abstimmung der Regelungen innerhalb des Ruhrgebiets ist aus Gründen der



Effizienz und der breiten Akzeptanz zwingend geboten, da in der dichten Stadtlandschaft ein Nebeneinander von nicht aufeinander abgestimmten Regelungen nicht praktikabel und verständlich wäre. Im Rahmen des Luftreinhalteplans für das Ruhrgebiet kann die Einrichtung von einer oder von mehreren Umweltzonen vorgesehen werden. Überregionale Durchgangsstraßen und Autobahnen sind ausgenommen. Das Umweltministerium begleitet die Arbeiten und koordiniert sie.

Im Rahmen eines Luftreinhalteplans können Umweltzonen und die damit verbundenen erheblichen Eingriffe eine Maßnahme im Rahmen eines Stufenplans sein. Das gestufte Vorgehen wird seit 2004 in der nordrhein-westfälischen Luftreinhalteplanung praktiziert. Um der Grundforderung nach Verhältnismäßigkeit nachzukommen, werden an den größten lokalen Belastungsschwerpunkten derzeit lokale Maßnahmen umgesetzt. Trotz messbarer lokaler Erfolge wird dadurch der weiträumig hohe Belastungshintergrund nicht gesenkt. Daher können in den hauptursächlich durch den Verkehr verursachten Immissionsschwerpunkten räumlich und temporär begrenzte Umweltzonen erforderlich sein.

Eine zwischen den Beteiligten abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit gewährleistet den Informationsfluss zu Medien und Bürgern. Dazu gehört auch die Diskussion im Dialog Wirtschaft und Umwelt über die zu ergreifenden Maßnahmen. Übergangsregelungen für Anlieger, Zulieferverkehre des Handels, Halter von emissionsstarken Kleintransportern etwa im Handwerk u.a.m. werden auch von hier aus in die Planungen der Behörden eingebracht. Ausnahmeregelungen gibt es innerhalb der Kennzeichnungsverordnung, weitere sind möglich. Die Landesregierung bemüht sich, diese unbürokratisch und kostengünstig zu gestalten.

Wäre zum 1.1.2007 eine Umweltzone, in der nur noch Fahrzeuge mit Plaketten fahren dürfen, für die kreisfreien Städte des Ruhrgebietes von Dortmund/Hagen im Osten bis Duisburg im Westen eingerichtet worden, wären von den dort angemeldeten PKW **ca. 10% von Fahrverboten** betroffen, bei den Nutzfahrzeugen **ca. 25%**. Daher ist für eventuelle Umweltzonen als Teilaspekt des Umweltplans Luft & Verkehr Nordrhein-Westfalen eine differenzierte Vorgehensweise mit Augenmaß unerlässlich. Die kontinuierliche Erneuerung des Fahrzeugbestandes senkt die Zahl der nachteilig betroffenen, älteren Privat- und Nutz-Kfz kontinuierlich ab. Die umweltpolitische Diskussion kann zusätzliche Erneuerungsimpulse geben.

Der bisherige Austausch mit potenziell Betroffenen aus der kommunalen Familie und aus der Wirtschaft belegt, dass es einen breiten Konsens für ein regionales Vorgehen bei der Luftreinhalteplanung gibt. Die Landesregierung wird diesen Weg der Kooperation und des Dialogs mit den Städten und der Wirtschaft fortsetzen, um in überschaubarer Zeit umsetzungsfähige Ergebnisse zu erzielen, um den Anforderungen der Europäischen Union zur weiteren Verbesserung der Luftqualität zum Gesundheitsschutz der Einwohnerinnen und Einwohner zu entsprechen.