

Mitteilungsvorlage

Beantwortung der Anfrage der Fraktion Die Linke zu den Auswirkungen der neuen Erkenntnisse zur Dieselmanipulation auf die Schall- und schadstofftechnische Untersuchung für den Bebauungsplan 657 (DOC)

Beratungsfolge

	Gremium	Sitzungstermin	Beratungsform
1	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Energieeffizienz und Verkehr	21.09.2017	Kenntnisnahme

Öffentlichkeit

Die Beratung erfolgt in öffentlicher Sitzung.

Federführung

3.31 Umwelt

Beteiligte Stellen

0.11 Personal und Organisation
1.00 Fachdezernat Finanzen und Kultur
4.12 Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung

Finanzielle Folgen und Auswirkungen

Voraussichtlicher Aufwand und voraussichtliche Auszahlungen im laufenden Jahr und in Folgejahren

keine

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Ergebnis- und Finanzplan enthalten
entfällt

Produkt(e)

14.01.01 Umweltschutz

Mitteilung der Verwaltung

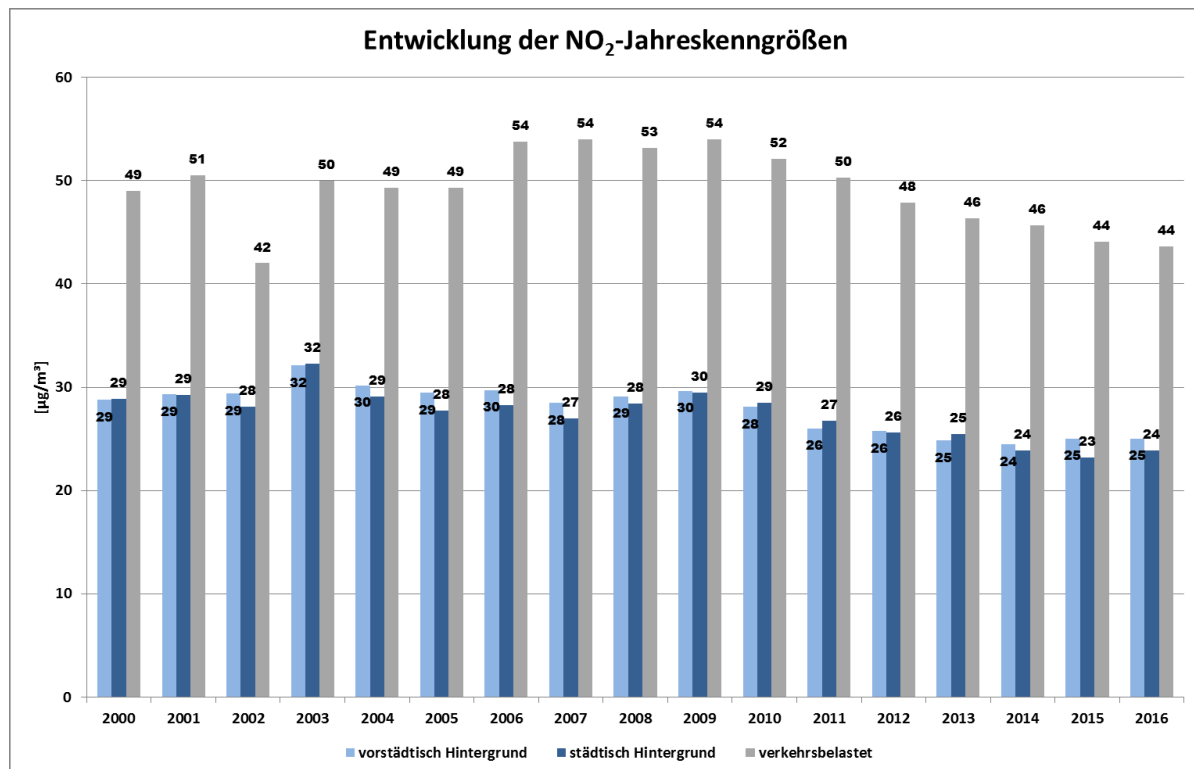
Die Anfrage der Fraktion „Die Linke“ zu den Auswirkungen der neuen Erkenntnisse zur Dieselmanipulation auf die Schall- und schadstofftechnische Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 657 (DOC) wird wie folgt beantwortet:

Die augenblicklichen Auswirkungen durch die bekanntgewordenen Manipulationen an Dieselmotoren könnten nur durch eine neue Modellrechnung exakt ermittelt werden. Eine solche neue Berechnung würde jedoch zuverlässig nur eine Momentaufnahme der gegenwärtigen Situation widerspiegeln. Die Durchführung einer derartigen Neuberechnung ist daher nicht angezeigt.

Ob tatsächlich und gegebenenfalls in welcher Höhe es aufgrund der neuen Emissionsfaktoren nach der Version 3.3 des Handbuchs der Emissionsfaktoren (HBEFA) zu einer höheren Immissionsbelastung kommt, ist nicht allein von den einzelnen Fahrzeugtypen abhängig. Die Zusammensetzung des Fahrzeugbestandes, der sog. Fahrzeugflotte, wirkt sich hierbei ebenfalls aus. Z. B. durch eine geringer werdende Anzahl an Dieselfahrzeugen der Euro-Norm III und schlechter, treten Entlastungseffekte ein.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) veröffentlicht regelmäßig Daten über die Entwicklung der Luftschadstoffbelastung in Nordrhein-Westfalen.

Der nachfolgenden Darstellung des LANUV ist zu entnehmen, dass seit dem Jahr 2010 jährlich im Durchschnitt eine Minderung der Immissionsbelastung von 2 % an den verkehrsbelasteten Messstellen zu verzeichnen ist.



Langjähriger Trend der NO₂ - Jahresmittelwerte an verschiedenen Stationstypen mit kontinuierlicher Messung

Quelle: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, Bericht über die Luftqualität im Jahr 2016 vom 24.03.2017

Die Hintergrundbelastungen sind seit rund 4 Jahren nahezu konstant. Daraus ist zu erkennen, dass die Verbesserungen auf eine Verringerung der Verkehrsemissionen zurückzuführen sind. Hingegen tragen andere Quelle, wie z.B. Feuerungsanlagen, demnach in der Summe unverändert zur Hintergrundbelastung bei.

Der landesweit festzustellende Rückgang bei der Immissionsbelastung mit NO₂ reicht jedoch bei Weitem in vielen Städten nicht aus, um den seit dem Jahr 2010 geltenden Grenzwert von 40 µg/m³ NO₂ als Jahresmittelwert einzuhalten.

Deutlich wird, dass die durch die strengeren Abgasvorschriften ursprünglich erwarteten Verbesserungen nicht in einem ausreichenden Maß eingetreten sind.

Allerdings ist es durch die zu hohen NO₂ - Emissionen bei den neueren Dieselfahrzeugen, insbesondere bei Euro V Dieselfahrzeugen, in der Summe aller Einflüsse nicht zu einer Zunahme der Immissionsbelastung, also am Ort der Einwirkung, gekommen. Vielmehr liegt im Gesamtergebnis eine geringfügige Verbesserung vor.

Damit soll die aktuelle Dieselproblematik keinesfalls verharmlost werden. Im Gegenteil muss alles unternommen werden, um die Belastung mit Stickoxiden weiter zu senken.

Falls entgegen der derzeit absehbaren Entwicklung dennoch nach der Realisierung des Vorhabens DOC eine unzulässige Belastung mit Stickstoffdioxid, PM₁₀ oder PM_{2,5} im Gebiet des o.g. Bebauungsplanes eintreten sollte, so wird diese durch das im Umweltbericht zum Bebauungsplan 657 festgesetzte Monitoring nach § 4 c BauGB erkannt.

Zum Komplex „Luftschadstoffe“ wurden die folgenden Regelungen getroffen:

1. Es erfolgen Untersuchung auf Stickstoffdioxid (NO₂) als Jahresmittelwert mittels Probenahme durch einen Passivsammler im Abschnitt der Ringstr. in Höhe der Haus-Nr. 40 - 46.
2. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) wird für jede Untersuchung für den unter 1. genannten Abschnitt der Ringstraße festgestellt. Auf dieser Grundlage wird die PM₁₀ Belastung als Jahresmittelwert mit dem Programm Miskam ermittelt. Sollte das genannte Verfahren in Zukunft weiterentwickelt werden, so ist das jeweils aktuelle Programm mit den gültigen Emissionsfaktoren einzusetzen.
3. Die Belastung mit PM_{2,5} wird aus den PM₁₀-Werten, die aus der unter 2. genannten Modellrechnung hervorgehen, unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Wissenschaft durch ein Fachbüro abgeleitet und festgestellt.
4. Als maßgeblicher Immissionsort für die Berechnung bzw. Ableitung der PM₁₀ bzw. PM_{2,5} – Werte wird der nordwestliche Fahrbahnrand der Ringstr. in Höhe der Haus-Nr. 40 - 46 festgelegt.
5. Die Untersuchungen werden im 1., im 3. und im 6. Kalenderjahr nach der Inbetriebnahme des DOC durchgeführt.
6. Sollte sich dabei ergeben, dass die gültigen Grenzwerte am maßgeblichen Immissionsort im 6. Kalenderjahr nach der Inbetriebnahme des DOC um nicht mehr als 90 % ausgeschöpft werden, so wird die Überwachung eingestellt. Sollte sich bei einer der unter 1.- 3. genannten Untersuchungen ergeben, dass einer der Grenzwerte für die Luftschadstoffe um mehr als 90 % ausgeschöpft oder überschritten wird, so werden die Untersuchungen abweichend von 5. jährlich fortgesetzt bis über einen 2 - jährigen Zeitraum die Einhaltung dieser Werte dokumentiert ist. Die für das 6. Kalenderjahr nach der Inbetriebnahme des DOC vorgesehene Untersuchung bleibt davon in jedem Falle unberührt.

Der § 4 c Baugesetzbuch hat den folgenden Wortlaut:

§ 4c Überwachung

Die Gemeinden überwachen die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen; Gegenstand der Überwachung ist auch die Durchführung von Darstellungen oder Festsetzungen nach § 1a Absatz 3 Satz 2 und von Maßnahmen nach § 1a Absatz 3 Satz 4. Sie nutzen dabei die im Umweltbericht nach Nummer 3 Buchstabe b der Anlage 1 zu diesem Gesetzbuch angegebenen Überwachungsmaßnahmen und die Informationen der Behörden nach § 4 Abs. 3.

Diese Vorschrift wurde geschaffen, um unerwartete Veränderungen erkennen und angemessen reagieren zu können.

Damit ist sichergestellt, dass die Entwicklung der Luftschadstoffbelastung im Plangebiet zuverlässig überprüft wird.

Sollte sich zeigen, dass die geltenden Grenzwerte überschritten werden, so sind zum gegebenen Zeitpunkt die notwendigen Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

In Vertretung

Reul-Nocke
Beigeordnete

Kenntnis genommen

Mast-Weisz
Oberbürgermeister