

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Fortschreibung des Luftreinhalteplans für  
den Regierungsbezirk Karlsruhe**

# Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 01. Juli 2011

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Umweltausschuss	29.06.2011	Ö	( ) ja ( ) nein	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Umweltausschuss nimmt den Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Karlsruhe zur Kenntnis.*

## **Sitzung des Umweltausschusses vom 29.06.2011**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
UM 4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben <b>Begründung:</b> Der Luftreinhalteplan ist ein Bestandteil des kommunalen Immissionsschutzes. <b>Ziel/e:</b>
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Durch die Minimierung der verkehrsbedingten Schadstoffe wird die Lebensqualität der Bevölkerung verbessert.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

Mit dem beiliegenden Entwurf (Anlage 1) schreibt das Regierungspräsidium Karlsruhe in eigener Zuständigkeit den Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Karlsruhe mit einer weiteren Verschärfung der Fahrverbote in der Umweltzone fort. Danach dürfen in allen Umweltzonen des Regierungsbezirks ab dem 01.01.2013 nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette fahren. Entsprechend dem Kabinettsbeschluss vom Dezember 2009 erfolgt die Fortschreibung landesweit einheitlich. Lediglich im Großraum Stuttgart ist aufgrund der extrem hohen Feinstaubbelastung die Verschärfung der Fahrverbote bereits vollzogen.

Begründet wird die Maßnahme mit gutachterlichen Wirksamkeitsanalysen und Prognosen. Nach der Berechnung des Ingenieurbüros Lohmeyer ergibt sich bei der Umsetzung der zusätzlichen Fahrverbote für die Heidelberger Umweltzone eine rechnerische Minderung des Stickstoffdioxid(NO<sub>2</sub>)-Jahresmittelwertes 2013 um 7 Prozent im Vergleich zum Prognosewert 2012. Auch wenn damit der seit 2010 gültige Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für den Jahresmittelwert 2013 am Spotmesspunkt Mittermaierstraße voraussichtlich noch nicht unterschritten sein wird, stellt die Verschärfung der Fahrverbote aus Sicht des Regierungspräsidiums die einzige momentan umsetzbare Maßnahme mit spürbarem Minderungspotenzial dar, mit der – für alle betroffenen Städte in Baden-Württemberg – die Fristverlängerung zur Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes bis 2015 gegenüber der EU begründet werden kann.

Das in der Wirksamkeitsanalyse berechnete Minderungspotenzial widerspricht den bei der NO<sub>2</sub>-Fachtagung des UVM am 3./4. März 2010 in Heidelberg vom Institut für Energie und Umwelt ifeu und der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg LUBW präsentierten Erkenntnissen, wonach Dieselfahrzeuge der Abgasnorm EURO 4 (grüne Plakette) zwar weniger NO<sub>x</sub> (Summe von Stickstoffmonoxid NO und Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub>) ausstoßen als Dieselfahrzeuge EURO 3 (gelbe Plakette). Der NO<sub>2</sub>-Anteil im NO<sub>x</sub> steigt aber bei EURO4-Dieselfahrzeugen deutlich, so dass z.B. an Streckenabschnitten, die von EURO4-Linienbussen befahren werden, sogar ein Anstieg der NO<sub>2</sub>-Immission registriert wurde.

Dementsprechend wurde eine Verschärfung der Fahrverbote in den Umweltzonen im Wesentlichen als Maßnahme zur Minderung des verkehrsbedingten Feinstaubes betrachtet, was vor allem für den Großraum Stuttgart relevant ist. Die Minderungswirkung für NO<sub>2</sub> wurde jedoch allgemein als sehr gering angesehen. Eine spürbare Minderung wird sich demnach erst mit Abgasnorm EURO 6 ergeben, die ab 2014 gültig ist und frühestens 2020 die Fahrzeugflotte dominiert. Da sich die Wirksamkeitsanalyse des Ingenieurbüros Lohmeyer auf die offiziellen Emissionsfaktoren sowie plausible Belastungszahlen (Stand 2006, entspricht den Verkehrsdaten für die erste Wirksamkeitsanalyse 2007) und Ausbreitungsbedingungen bezieht, ist sie fachlich nicht widerlegbar.

Aus Sicht des Regierungspräsidiums ist für die Umsetzung der Maßnahme kein Einvernehmen mit der unteren Straßenverkehrsbehörde und kein eigener Beschluss des Gemeinderats erforderlich. Der beiliegende Entwurf soll noch vor den Sommerferien 2011 offengelegt werden. In diesem Rahmen wird eine Stellungnahme der betroffenen Städte erwartet.

gezeichnet  
in Vertretung

Bernd Stadel

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Karlsruhe – Entwurf, Stand Juni 2011