



Luftreinhalteplanung

Informationen zum aktuellen Stand



Verbindlich einzuhaltende Immissionsgrenzwerte nach RL 2008/50/EG bzw. 39. BImSchV

Bezirksregierung
Düsseldorf



Schadstoff	Immissionswert (verbindlich seit 2010)
Stickstoffdioxid	Jahresmittelwert (Grenzwert): 40 µg/m ³
	Stundenmittelwert (Grenzwert): 200 µg/m ³ bei 18 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr
PM ₁₀	Jahresmittelwert (Grenzwert): 40 µg/m ³
	Tagesmittelwert (Grenzwert): 50 µg/m ³ bei 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr

Ziel: Gesundheitsschutz





Feinstaub (PM10)

- Jahresgrenzwert für PM10 an allen 65 Messorten in NRW eingehalten
- In NRW keine Probleme mit der Überschreitungszahl der Tagesmittelwerte
- Langfristig erkennbarer Trend rückläufiger PM10-Belastungen setzt sich fort
- **D.h. „kein“ Handlungsbedarf**



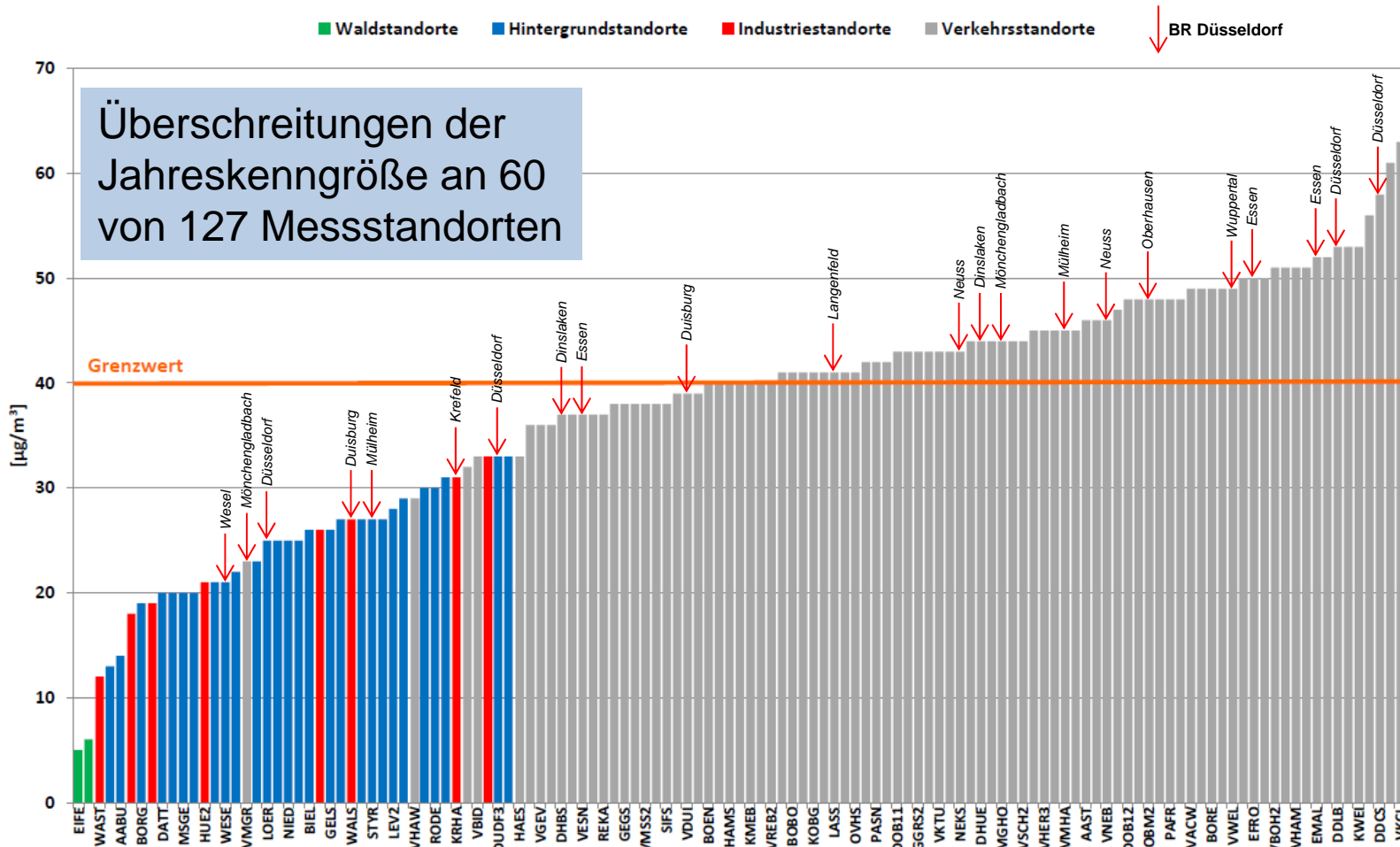


Stickstoffdioxid (NO₂)

- Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m³) an 60 von 127 Messstellen in NRW nicht eingehalten
- Alle Überschreitungen an Verkehrsstationen (60 von 89)
- Spitzenbelastungen > 55 µg/m³ noch an 4 Stationen in NRW (2 x Düsseldorf, Düren, Köln)
- Seit 2009 erkennbarer Trend zu kontinuierlich schwach abnehmender NO₂-Belastung



NO₂-Jahresmittelwerte 2016 aller Messstellen im Land NRW



Luftreinhaltepläne im Regierungsbezirk Düsseldorf mit maximalen NO₂-Werten



Stadt	NO ₂ [µg/m ³] (max. Jahreskenngröße 2016)
Düsseldorf	58
Ruhrgebiet West	
- Essen	52
- Oberhausen	48
- Mülheim/Ruhr	45
- Duisburg	39
Wuppertal	49
Neuss	46
Mönchengladbach	44
Dinslaken	44
Remscheid	42
Langenfeld	41
Mettmann	41
Krefeld	40

Fortschreibungen der
Luftreinhaltepläne aus den
Jahren 2011 - 2013

- **in Bearbeitung**
- **in Vorbereitung 2018/19**

Eigenverantwortliche
Planung und Umsetzung
von Maßnahmen durch
Kommunen jederzeit
möglich!





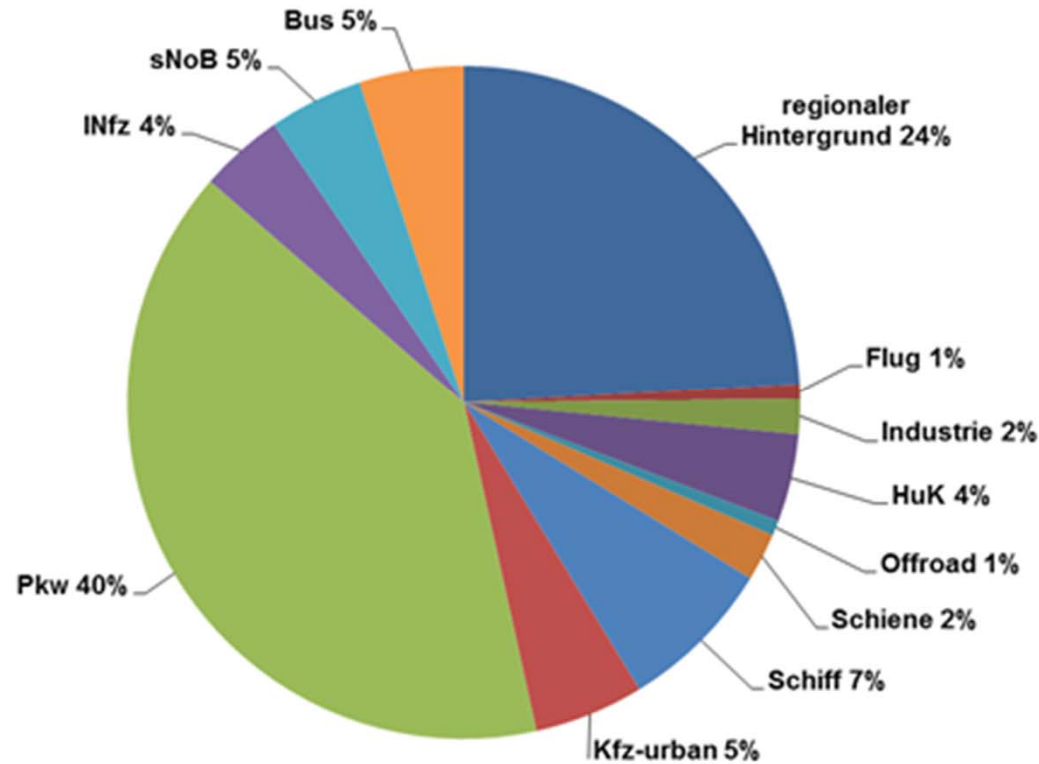
Ursachenanalyse NO₂ / Probleme

- Messorte mit Grenzwertüberschreitungen ausnahmslos an stark befahrenen Straßen
- **Straßenverkehr** ist Hauptquelle der NO₂-Belastungen der Grenzwertüberschreitungen
- Hohe und weiterhin steigende Pendlerbelastung
 - ca. 50 % der Berufstätigen in NRW pendeln zu ihrem Arbeitsplatz
 - durchschnittliche Pendeldistanz knapp 20 km
- Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stark abhängig vom Wohnort





Anteil der Emittenten an der immissionsseitigen NO₂-Belastung an einem Düsseldorfer Messstandort



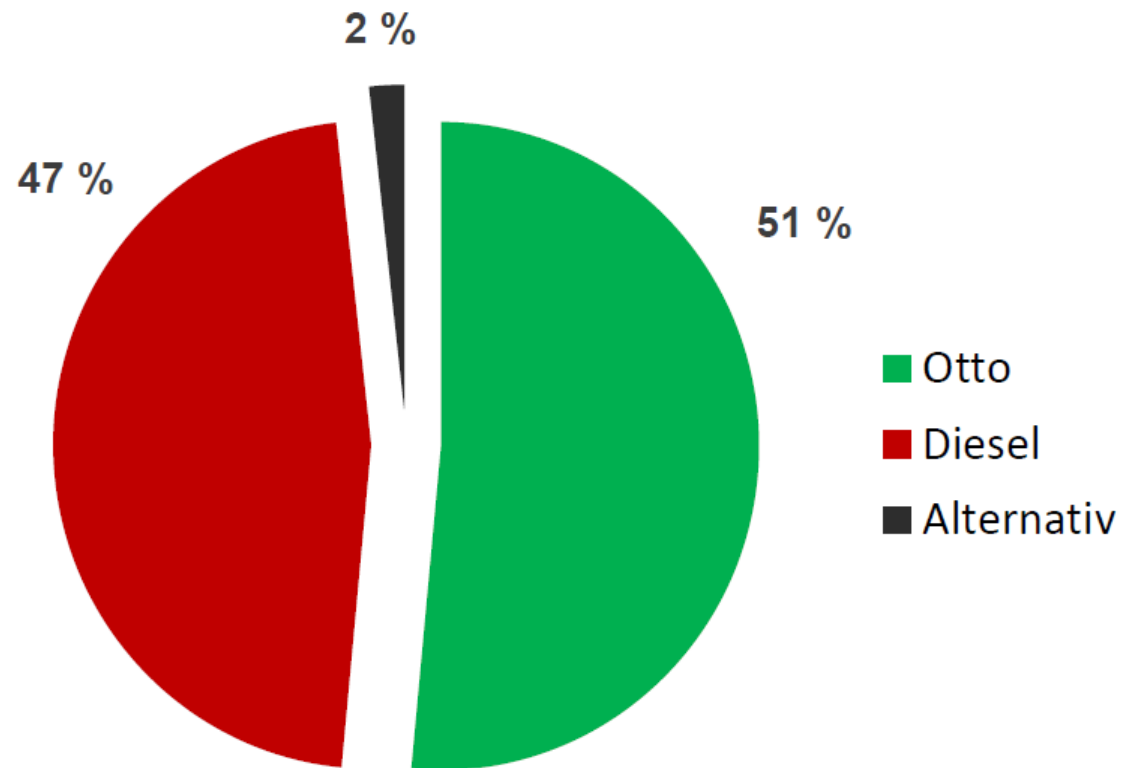
Kfz-urban = Beitrag des Straßenverkehrs, der nicht unmittelbar in dem untersuchten Streckenabschnitt fährt
Offroad = Verkehr durch z.B. Baumaschinen, Land- und Forstwirtschaft
HuK = Hausbrand und Kleinfeuerungen

Pkw = Personenkraftwagen
INfz = leichte Nutzfahrzeuge
sNoB = schwere Nutzfahrzeuge ohne Busse



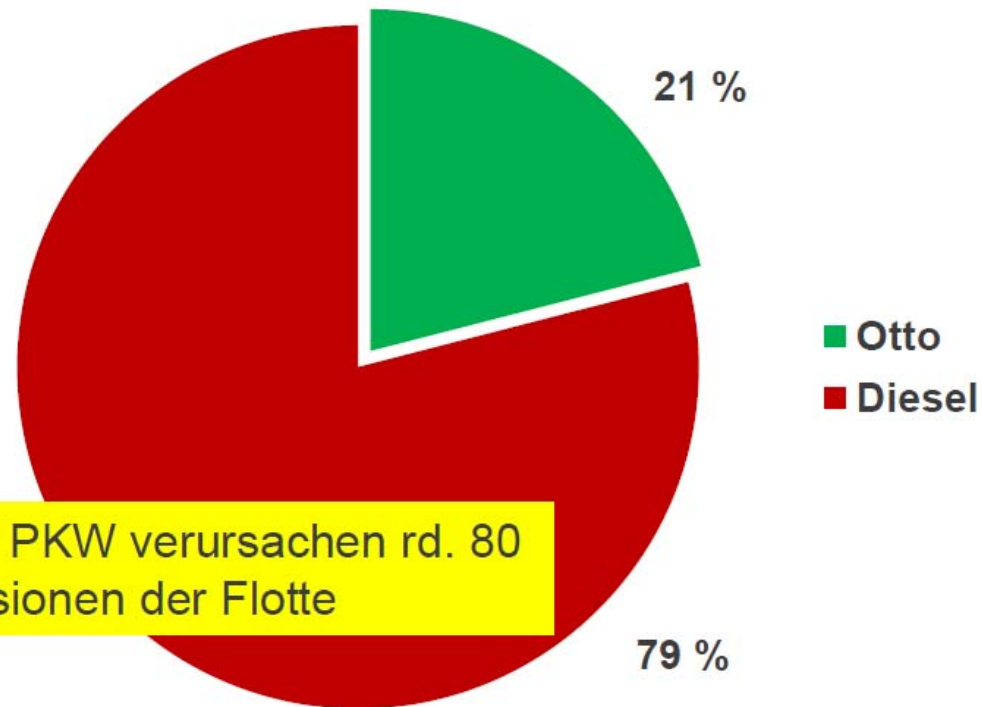
Typische PKW-Aufteilung an einer innerstädtischen Straße im Rheinland

Bezirksregierung
Düsseldorf



Anteil der Emittenten an der immissionsseitigen NO₂-Belastung an einem Düsseldorfer Messstandort

Bezirksregierung
Düsseldorf



Weniger als die Hälfte der PKW verursachen rd. 80 % der NO_x-Emissionen der Flotte





Zusammensetzung der Hintergrundbelastung

- Quellen u.a.:
 - Straßenverkehr
 - Industrie
 - Hausbrand und Kleinf Feuerungsanlagen
 - Landwirtschaft
- Hintergrundbelastung erhöht sich im Bereich von Industriestandorten und Ballungszentren
- Genaue Spezifizierung der Anteile des regionalen Hintergrunds wegen der großflächigen Verteilung schwierig (großräumiger Stofftransport)

Messtation	NO ₂ -Jahresmittelwert [µg/m ³]
Wesel	21
D-Lörick	25
Hattingen	20
Rothaargebirge	6

Messwerte der Hintergrundmesstationen aus dem Jahr 2016



Fortschreibung eines Luftreinhalteplans - Projektgruppenmitglieder

Bezirksregierung
Düsseldorf



Sammlung von Vorschlägen in Projektgruppe und Arbeitsgruppentreffen

Bezirksregierung Düsseldorf	Städtische Verwaltung
Landesumweltamt (LANUV)	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Landesbetrieb Straßenbau NRW	Lokale Nahverkehrsunternehmen
Industrie- und Handelskammer	Handwerkskammer
Einzelhandelsverband	Kreishandwerkerschaft
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik	Taxiinnungen
Polizeibehörden	Umweltverbände (DUH, BUND, NABU)





Maßnahmen zur Verringerung der NO₂-Belastung

- Verkehrsmanagement
 - Umweltzonen
 - Verkehrsfluss-Optimierung
 - LKW-Routenkonzepte / Durchfahrtsverbote für LKW
 - Parkraumbewirtschaftung
- Veränderung des Modal Splits
 - Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel
 - Förderung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
 - Ausbau von Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur
- Einsatz und Beschaffung besonders schadstoffarmer Antriebsarten für ÖPNV und städtische Fahrzeugflotten





Mögliche Verschärfung der Umweltzonen

- Überarbeitung und Ergänzung der 35. BImSchV (Plakettenverordnung)
- Schaffung neuer oder Verschärfung bestehender Umweltzonen
- Nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 6 (blaue Plakette) in den Umweltzonen
 - D.h. grüne Plakette nicht ausreichend!
- Befreiungen vom Einfahrtverbot in bestimmten Fällen möglich
- Ahndung des Befahrens einer Umweltzone ohne Plakette
 - seit 01.05.2014 Bußgeld von 80 € (kein Punkt mehr)





Klagen der Deutschen Umwelthilfe in NRW

- Urteil des VG Düsseldorf vom 13.09.2016 wg. LRP Düsseldorf
 - Erstellung eines **Gesamtkonzeptes** das sämtliche denkbaren Maßnahmen auflistet, bewertet und über Umsetzung entscheidet
 - Prüfung der Maßnahmen nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz
 - Explizite Forderung der **Prüfung von Fahrverboten**
- 04.11.2016: Sprungrevision gegen das Urteil des VG Düsseldorf beim BVerwG
 - Klärung der rechtlichen Zulässigkeit von Einfahrverboten mit Verkehrszeichen „Verbot für Kraftwagen“
 - Klärung der Zulässigkeit von Zusatzzeichen
 - **Keine** Entscheidung über Einführung von Dieselfahrverboten
- Mündlicher Verhandlungstermin beim BVerwG am 22.02.2018



Von Klage oder Klageandrohung der DUH betroffene Kommunen

