

Begründung:

STADT EMMERICH AM RHEIN, FACHBEREICH 5 - STADTENTWICKLUNG

**SACHSTANDSBERICHT
ZUR
VERMINDERUNG
VON
LKW – VERKEHREN
IM ORTSTEIL ELTEN**

EMMERICH AM RHEIN, DEN 20.10.2011

1. Problemdarstellung

Seit Jahren spitzt sich die Verkehrssituation im Ortsteil Elten immer mehr zu, dabei erweisen sich die beiden Durchgangsstraßen, die Schmidtstraße (L 472) wie auch die Klosterstraße (B 8), als absolutes Nadelöhr speziell für den Schwerlastverkehr.

Der Ortsteil Elten wird geprägt durch seine ‚Insellage‘ als Gebiet, das von drei Seiten von den Niederlanden umgeben ist. Er verfügt über einen eigenen Autobahnanschluß (Beeker Straße und in ihrer Verlängerung die Schmidtstraße), der für viele Lkw-Verkehre eine Abkürzung zwischen der BAB und den rheinnahen, niederländischen Orten Babberich, Lobith und Tolkamer im Gebiet Rijnwardens darstellt.

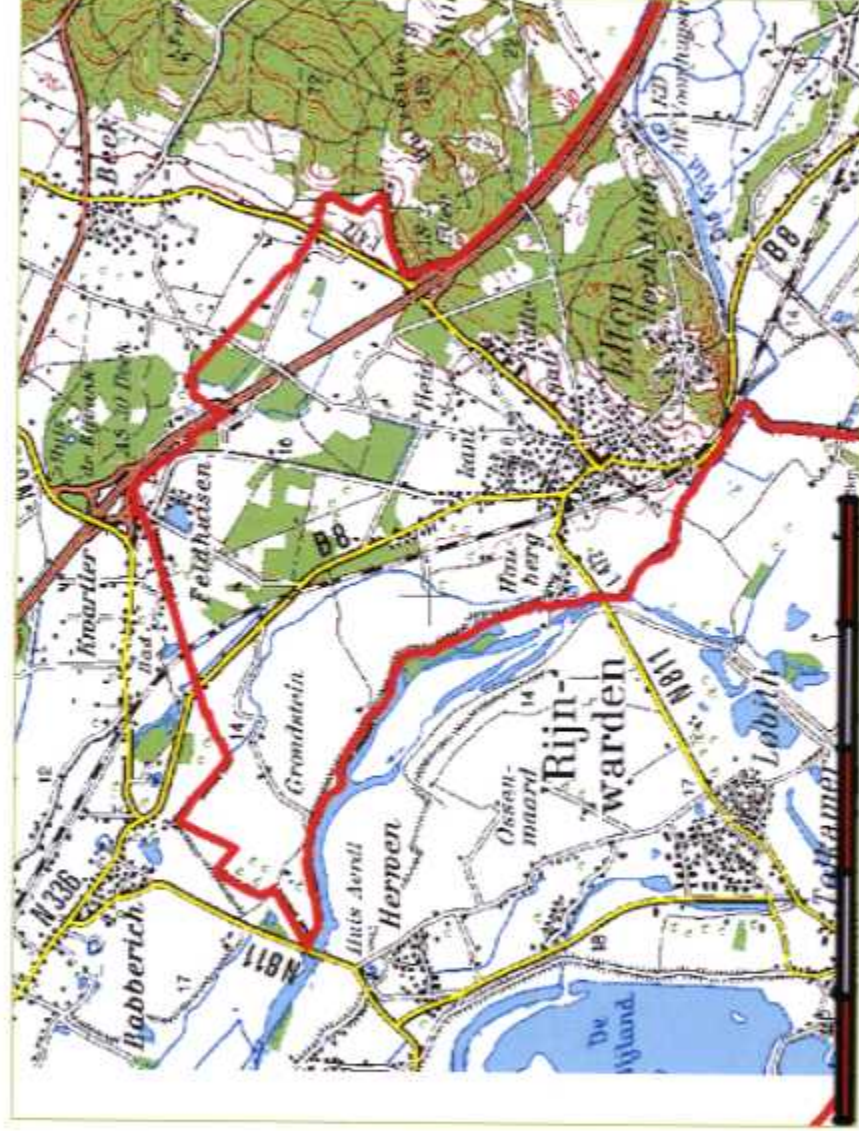


Abb. 1: der Verkehrsraum im Überblick

Die von der Autobahn ortseinwärts führende Schmidtstraße ist eine zweispurige enge Landstraße (L 472), die innerorts abschnittsweise Seitenstreifen für den ruhenden Verkehr aufweist. Dort ist für Pkw ein Begegnungsverkehr nur eingeschränkt, für Lkw gar nicht möglich, dort wo die L 472 zweispurig benutzbar ist, ist Begegnungsverkehr auch für Lkw möglich. Im Ortsbereich bildet die beidseitige zweistöckige Randbebauung einen langen Schlauch, der auch nur schmale Gehwege zuläßt. Hier fangen sich die vom Verkehr ausgehenden Lärmemissionen wie auch die Ruß- und Feinstaubpartikel in besonderer Weise. Für schwächere Verkehrsteilnehmer entstehen hier immer wieder gefährliche Verkehrssituationen, noch im August 2009 verunfallte hier eine Radfahrerin tödlich. Ähnlich eng sind die Verhältnisse im Bereich des Elteren Marktes und der Klosterstraße (B 8), von der die Ausfallstraße nach niederl. Lobith als Fortführung der L 472 abbiegt.



Abb. 2 und 3 : Blick in die Schmidtstrasse Richtung Autobahn

Eine detaillierte, von der Stadt in Auftrag gegebene Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Gegensatz zum Ortsverkehr (3.500 Kfz pro Tag und Richtung) vor allem der Durchgangsverkehr mit 7.000 Kfz. in Ost-West-Relation, der auf die Gewerbebereiche in den angrenzenden Niederlanden ausgerichtet ist und keine Quelle und / oder Ziel in Elten hat, zu Problemen führt. Hier sind es insbesondere die Lkw-Verkehre mit mehr als 7,5 t zul. GG, die für den Ortskern zu einer nicht länger hinnehmbaren Belastung werden. Auch wenn die Lkw-Anteile in den außerörtlichen Abschnitten dieser Landesstraße eher als durchschnittlich zu bewerten sind, liegt der Fall innerhalb des Ortsteils Elten anders. Auf Grund des geringen Platzangebotes im Straßenraum kommt es im Bereich des Eltener Marktes und den angrenzenden Straßen zu einer Unverträglichkeit zwischen dem Lkw-Verkehr und den übrigen Verkehrsteilnehmern. Daher hat sich die Stadt Emmerich am Rhein zum Ziel gesetzt, die nicht für Elten bestimmten Lkw-Verkehre aus dem Ortskern herauszuhalten.

Unterschiedliche Wege boten sich an, diesem Ziel näher zu kommen, alle wurden von der Stadt Emmerich am Rhein beschritten, mit unterschiedlichen Ergebnissen:

1. die normativ, verkehrsrechtliche Herangehensweise,
2. der Weg über die Vorschriften zur Luftreinhaltung,
3. der Weg über die lärmtechnische Betrachtung, und
4. der Weg über die sicherheitstechnische Betrachtung.

2. Die unterschiedlichen Wege zur Problemlösung - jeweilige Gesetzeslage - das Engagement der Stadt - die Ergebnisse

2.1 Der Weg über die verkehrsrechtliche Herangehensweise

Die Sperrung einer Bundes- oder Landesstraße, wenn auch nur teilweise für den Lkw-Verkehr, wie es hier in Elten notwendig erscheint, bedarf einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung gemäß §45 StVO seitens der Straßenverkehrsbehörde, in diesem Fall der Stadt Emmerich am Rhein.

§ 45 (1) StVO besagt, dass die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen und Straßenabschnitte aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten kann. Das gleiche Recht hat sie..... (3), zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Vor jeder Entscheidung ist allerdings die Straßenbaubehörde (hier: der Landesbetrieb Strassen. NRW) und die Polizei zu hören.

Dies war auch im Falle der beabsichtigten, teilweisen Sperrung der Schmidtstraße bzw. der Klosterstraße im Ortsteil Elten so, dass die Stadt Emmerich am Rhein vor Anordnung eines Lkw-Verbotes der genannten Straßen, die Polizei und den Landesbetrieb Straßen NRW um Stellungnahme gebeten hat.

- Aus Sicht der Polizeibehörde wird die Lkw-Sperrung grundsätzlich positiv gesehen
- Der Straßenbaulastträger, der Landesbetrieb Straßen NRW jedoch, lehnt eine Sperrung mit Hinweis auf das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) ab.

Die Straßenbaubehörde beruft sich dabei auf §7 (1) FStrG, wonach der Gebrauch der Bundesfernstraßen jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet ist

Absatz 2 desselben § 7 FStrG räumt aber auch die Möglichkeit ein, den Gemeingebrauch zu beschränken, wenn dies wegen des baulichen Zustandes zur Vermeidung außerordentlicher Schäden an der Straße oder für die Sicherheit bzw. Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist. In diesem Fall wären die Beschränkungen durch Verkehrszeichen kenntlich zu machen, wie sie z.B. in Form von Umleitungsbeschilderungen oder der Ausweisung von Lieferzonen zur Anwendung kommen.

Anfang 2010 ließ die Stadt Emmerich am Rhein von der Ingenieurgruppe IVW aus Aachen eine Verkehrserhebung im Ortsteil Elten anfertigen, um Aufschluss über die tatsächlichen Verkehrsaufkommen, ihre -arten und ihre -relationen zu erhalten. Im März 2010 lag die Analyse aller Quell-, Ziel-, und Durchgangsverkehre vor und es stand fest: umfangreiche Transitverkehre, mit einem für die Enge der Ortsdurchfahrt zu hohen Lkw-Anteil, mit Quelle und Ziel entweder in den westlich oder östlich gelegenen benachbarten Niederlanden haben insgesamt zu einer innerörtlichen Belastungssituation geführt, die so nicht länger tolerierbar ist (siehe Anlagen 1 u. 2).

Erste Lösungsansätze zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs sahen vor,

- mittels **Wegweisungsänderungen** an der Autobahn, den Durchgangsverkehr nach Rijnwaarden über die niederländische BAB-Anschlussstelle Babberich zu leiten und auf der B 8 die Lkw-Verkehre nach Lobith über den Tichelkamp westlich der Bahnlinie zu führen,
- eine **Lkw – Verbotsschilderung** für die Klosterstrasse vorzunehmen,
- neue Infrastrukturmaßnahmen auch auf niederländischer Seite vorzuschlagen, die Teil der Entwicklung eines **grenzüberschreitenden Verkehrskonzeptes für den Raum Elten – Lobith – Beek** sein sollten.



Die vorliegende Untersuchung wurde anschließend um den Vorschlag erweitert, in Anlehnung an den Luftreinhalteplan Overath, im Lkw-Konzept die **Einrichtung einer Lkw-Lieferzone** im Ortskern Elten vorzusehen. Ziel dieser Maßnahme war es, den Ortskern für Lkw über 7,5 Tonnen ganz oder aber nur die Klosterstraße zu sperren und nur noch den Anlieferverkehr in einer entsprechend dimensionierten Lkw-Lieferzone zuzulassen. Entsprechend wurde das Ingenieurbüro IV gebeten, ergänzend eine Umleitungsbeschilderung für die Autobahn sowie für den städtischen Raum zu erarbeiten, und in geeigneter Weise die Netzhierarchie unter dem Aspekt der Sperrung für Lkw > 7,5 t und unter Einbeziehung einer neuen Richtlinie (RIN) darzulegen. Eine Überprüfung des Netzschlusses zeigte, dass die B 8 als Autobahn-parallele Bundesstraße auch in ihrer Fortführung auf niederländischen Territorium keine weiträumige Netzfunktion hat (gem. Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, RIN unterhalb der Stufe II).

Nachdem das Konzept der Einrichtung einer Lieferzone mit allen notwendigen Folgerungen für die Sperrung und Umleitung bzw. Beschilderung der Lkw-Verkehre auf Bundes-, Landes- und Stadtstraßenebene aufgestellt war, bestand der Vertreter

des Landesbetriebes Straßen NRW in der anschließenden Diskussion darauf, dass im Falle der Einrichtung einer Lieferzone und deren Ausschilderung sehr wohl das überregionale Netz in seiner Durchgängigkeit betroffen sei und der Landesbetrieb einer solchen Lösung deshalb nicht zustimmen könne.

Vielmehr sei zunächst eine Abstufung der B8 zur Stadtstraße vorzunehmen. Der Landesbetrieb konnte sich höchstens eine additive bzw. empfohlene Wegweisung vorstellen, jedoch kein Verkehrsverbot.

Die Abstufung der B8 oder der L472 zur Stadtstraße kommt für die Stadt Emmerich am Rhein derzeit deshalb nicht in Frage, da sie dann als Straßenbaulastträger und Kreuzungsbeteiligte in Teilen zu den Kosten der Ersatzbauwerke herangezogen würde, die die Einrichtung der Betuwelinie und der Verzicht auf die höhengleichen Bahnübergänge mit sich bringen.

2.2.1 Der Weg über die gesetzlichen Vorschriften zur Luftreinhaltung

2006 hat das seinerzeitige Umweltministerium (MUNLV) NRW den angehörigen Städten und Gemeinden eine neue Internet-Anwendung, das sog. 'Luftschadstoff-Online-Screening' an die Hand gegeben, mit dem die Kommunen zunächst Grunddaten ihrer städtische Strassen in eine 'Maske' eingeben konnten. Diese Daten wurden anschließend vom LANUV ergänzt und ein Algorithmus ermittelte die rechnerische Schadstoffbelastung.

Nachdem 2009 der Wunsch aus der Politik geäußert worden war, gab die Verwaltung neben der Schmidtstrasse, auch die Bergstrasse, die Klosterstrasse, die van-Gulpen-Strasse, den Blinden Weg und den Grossen Wall in das System ein, um sie vom LANUV auswerten zu lassen. Im Ergebnis entschied sich die Fachbehörde aufgrund der zu erwartenden Feinstaubbelastung für die Schmidtstrasse als den Ort, der sich für eine Messkampagne am ehesten anbieten würde.

Im Bereich der stark befahrenen und eng bebauten Straßenschlucht der Schmidtstraße in Elten zeigte sich in der Folge, dass die erlaubte Stickstoffdioxid-Konzentration bereits überschritten wurde, während die Feinstaubbelastungen knapp unterhalb der Grenzwerte verblieben. Damit war der Anlass gegeben, zumindest prophylaktisch Vorsorge zu betreiben, indem man sich um die ganzjährige Aufstellung eines Messcontainers durch das LANUV bemühte.

Zeitgleich, im Jahr 2009, wurde in der Emmericher Ortspolitik die Frage aufgeworfen, ob die durch den Verkehr verursachten Luftschadstoffemissionen nicht auf Dauer dazu führen müssten, im Ortsteil Elten die Einrichtung einer Umweltzone zu fordern (seinerzeit benutzte man in der Politik den Ausdruck 'Umweltzone' synonym für die Instrumente, die man mit der Aufstellung eines Luftreinhalteplans verband).

Ab Ende Dezember 2009 wurde dann in der Schmidtstraße in Elten für die Dauer eines Jahres eine mobile Messstation aufgestellt, um die Feinstaub- und NO₂-Belastung im Straßenprofil aufzuzeichnen. Bis zum Mai 2010 wurden bereits 17 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes für Feinstaub PM₁₀ registriert, die z. T. auf ausgeprägte Inversionswetterlagen in den ersten 3 Monaten zurückzuführen waren. In Gegenwart der Bezirksregierung fand ein Ortstermin statt, der dazu dienen sollte, denkbare, kurzfristig wirkende, verkehrliche Maßnahmen zu besprechen, die im

Vorfeld eines möglichen Luftreinhalteplans ergriffen werden könnten und die verhindern sollten, dass der 35. Überschreitungstag eintritt. Ein Instrument eines solchen Luftreinhalteplans wäre später dann die Einrichtung einer Umweltzone gewesen.

Die Optionen, die Parkstreifen an der Schmidtstraße einzuziehen, bzw. Tempo 30 km/h dort vorzusehen, wurden verworfen. Die dadurch zu erzielende Verflüssigung des Verkehrs und damit die zu erzielende Verminderung der Emissionen wären zu Lasten der Schulwegsicherung und der Unfallvermeidung vor Ort gegangen. Da man im Übrigen mehr die Ursache bei dem hohen Anteil an Schwerlastverkehren sah, favorisierte man Überlegungen, wie man die Lkw-Verkehre aus der Schmidtstraße heraushalten könnte. Sehr deutlich bezog der Landesbetrieb Stellung gegen eine Sperrung der Klosterstraße für den Lkw-Verkehr mit Hinweis auf die Widmung der Straße.

Im Oktober legte das Planungsbüro IVW in Anlehnung an den Luftreinhalteplan Overath, ein Lkw-Konzept mit der Idee zur Einrichtung einer Lkw-Lieferzone in Elten vor, welches anlässlich eines großen Behördentermins unter Beteiligung des Landesbetriebs Straßen NRW, der Bezirksregierung, des LANUV und der örtl. Polizei präsentiert wurde. Es dokumentiert die maßgeblichen Lkw- und Kfz-Belastungen der beteiligten Straßen und bildet damit die Hauptlaststrichtungen sowie die Unterscheidung nach Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren ab. Gleichzeitig schlägt es Wegweisungsänderungen, Verbotsschilderungen und Infrastrukturmaßnahmen vor, die geeignet sind, den Ortskern für Lkw über 7,5 Tonnen ganz oder aber nur die Klosterstraße zu sperren und nur noch den Anlieferverkehr in einer entsprechend dimensionierten Lkw-Lieferzone zuzulassen.

Das Ingenieurbüro IVW wurde gebeten, ergänzend eine Umleitungsbeschilderung für die Autobahn sowie für den städtischen Raum zu erarbeiten und rechnerisch die Lärmimmissionen auf der Schmidtstraße zu ermitteln, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorzuschlagen und in geeigneter Weise die Netzhierarchie unter dem Aspekt der Sperrung für Lkw > 7,5 t und unter Einbeziehung einer neuen Richtlinie (RIN) darzulegen.

Im November 2010 trat erneut das o.a. Gremium aus Behördenvertretern zusammen, das Konzept war zwischenzeitlich vervollständigt worden. Eine Überprüfung des Netzschlusses zeigte, dass die B8 als BAB - parallele Bundesstraße keine weiträumige Netzfunktion hat (gem. RIN unterhalb der Stufe II).

Der Landesbetrieb Straßen NRW sowie das Dezernat 25 (Verkehr) wollten einer Lkw-Lieferzone mit teilweiser Sperrung für die Transitlieferverkehre nicht zustimmen. Die Stadt Emmerich am Rhein, die örtliche Polizei, der Kreis Kleve, das Dezernat 53 (Luftreinhaltung) der Bezirksregierung sowie das LANUV als Fachbehörde sprachen sich für eine solche Maßnahme aus. Man kam überein, dass Dez. 53 und die Stadt Emmerich am Rhein ein gemeinsames Protokoll erstellen sollten, welches um die Stellungnahmen der abweichenden Behörden ergänzt und sodann dem Landesverkehrsministerium vorgelegt werden sollte.

Spätestens seit Beginn des Jahres 2011 steht offiziell fest, dass es im Ortsteil Elten 34 Überschreitungstage beim Grenzwert für Feinstaub (PM 10) gegeben hat, das heißt 2 Tage weniger als erforderlich gewesen wären, um einen Luftreinhalteplan

auszulösen. Das unterstreicht die korrekte Einschätzung der Lage durch die Stadt Emmerich am Rhein und ihr Bemühen, bereits im Vorfeld entsprechende Maßnahmen und Untersuchungen, wie sie immer von den Fachbehörden gefordert werden, zu ergreifen.

2.3 Der Weg über die lärmtechnische Betrachtung

Schließlich wurde noch eine erste Abschätzung zur Lärmsituation im Bereich des Eltener Marktes durchgeführt. Hierzu wurde auf der Grundlage der erhobenen Kfz-Mengen zunächst eine DTV-Ermittlung vorgenommen und damit der Beurteilungspegel für zwei Stellen im Zuge der Schmidtstraße bzw. der Klosterstraße eingeschätzt. Die ermittelten Beurteilungspegel liegen für die beiden betrachteten Querschnitte sowohl für den Tageszeitraum als auch für den Nachtzeitraum über den Grenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete.

Straßenzug	Beurteilung- (Mittelungs-) pegel pro Fahrstreifen		L _m (Straße) gesamt		Anahme MI (16. BImSchV)	
	L _m (Fahrstreifen)		L _m (Straße)		Immissionsgrenzwerte	
	Tag [dB (A)]	Nacht [dB (A)]	Tag [dB (A)]	Nacht [dB (A)]	Tag [dB (A)]	Nacht [dB (A)]
Schmidstr. (L 472)	64,4 61,5	56,2 53,3	66,2 66,4	58,0 60,8	64	54
Klosterstr. (B 8)	64,6 61,7	59,0 56,1	66,4 66,4	60,8 60,8	64	54

Für bestehende Straßen gelten die Regelungen der 16. BImSchV jedoch nicht.

Für Bundesfernstraßen existiert jedoch ein Sanierungsprogramm. In bestimmten Fällen sehr hoher Belastung werden Lärmschutzmaßnahmen auf Basis haushaltsrechtlicher Regelungen des Bundes durchgeführt. Die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 wird dazu herangezogen. Dabei haben Schallschutzmaßnahmen an der Straße Vorrang.

Maßgeblich sind die folgenden Immissionsgrenzwerte:

Sanierung: Straßen- und Schienenwege in der Baulast des Bundes	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
2. in reinen und allg. Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	70 dB(A)	60 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

2.4 Der Weg über die sicherheitstechnische Betrachtung

Auf der Schmidtstraße liegt eine DTV-Belastung von ca. 7000 Kfz/d. Die von der Autobahn ortseinwärts führende Straße ist eine zweispurige enge Landstraße (L472), die innerorts abschnittsweise Seitenstreifen für den ruhenden Verkehr aufweist. An diesen Stellen ist für PKW ein Begegnungsverkehr nur eingeschränkt, für Lkw gar nicht möglich, dort wo die L472 zweispurig benutzbar ist, ist Begegnungsverkehr auch für Lkw möglich.

Die Straße liegt im Ortskern mit einer entsprechend hohen Querungsfrequenz von Fußgängern und Radfahrern. Hier entlang befinden sich nicht nur Schulwege, sondern auch ein Altenzentrum, deren Bewohner zur Erreichung des Ortskerns die Schmidtstraße queren müssen, dies in einem ihren Alter entsprechenden Tempo.

Nahezu täglich geschehen Beinahe-Unfälle, die nur aufgrund der geringen Geschwindigkeiten harmlos verlaufen. Auffahrunfälle der Kfz sind an der Tagesordnung. Im August 2009 kam es zu einem tödlichen Unfall; eine Radfahrerin wurde von einem Lkw überrollt.

Die Fahrbahnbreite liegt zwischen 5,40 -6,00 m. Die Gehwege sind in Teilbereichen max. 1 m breit. Durch die fast durchgehende 2-geschossige Bebauung entsteht ein Schluchtkarakter, der das Sicherheitsbefinden der Fußgänger und Radfahrer erheblich beeinträchtigt. Aufgrund der geringen Gehwegbreite sind vorbeifahrende Lkw für Fußgänger 'spürbar'.

Der Straßenquerschnitt lässt den Begegnungsfall Lkw/Lkw im Ortskern nur durch Inanspruchnahme von Parklücken bzw. Verursachung erheblicher Verkehrsbehinderungen zu. Diese nehmen in den Sommermonaten noch zu durch eine hohe Anzahl Rad fahrender Touristen.

Die Option, die Parkstreifen in der Schmidtstraße einzuziehen, wurde verworfen; die dadurch zu erzielende Verflüssigung des Verkehrs und damit die zu erzielende Verminderung der Emissionen würden zu Lasten der Schulwegsicherung und damit allgemein der Unfallvermeidung vor Ort gehen.

Die Tatsache, dass die Unfalllage bisher relativ unauffällig ist bedeutet nicht, dass hier keine Gefahrenlage besteht, sondern dass hier glücklicherweise trotz einer erheblichen Gefährdung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Schulkinder, ältere Menschen, Radfahrer usw.) kein Unfall stattgefunden hat.

3. Zwischenstand

Die schon angesprochene Expertenrunde aus Teilnehmern der verschiedenen Behörden sprachen sich mehrheitlich für eine Vermeidung der Lkw-Transitverkehre im Ortskern Elten aus, lediglich das Verkehrsdezernat der Bezirksregierung sowie der Landesbetrieb konnten dem nicht folgen.

Krankheitsbedingt erfolgt nach dem Behördentermin im November 2010 ein Wechsel des Dezernenten im Dez. 53. Der nun zuständige Dezernent der Bezirksregierung Düsseldorf ließ die Stadt Emmerich am Rhein im April 2011, nachdem die durch das

LANUV validierten Daten vorlagen, wissen, dass er das ursprünglich vereinbarte, gemeinsame Protokoll mit der Stadt Emmerich am Rhein nicht mitzeichnen werde. Begründet wurde dieser unerwartete Schritt damit, dass der Lösungsansatz des Landesbetriebes Straßen NRW, nach einer Abstufung der derzeitigen B8 zur Gemeindestraße, das beabsichtigte Lkw-Durchfahrtsverbot mitzutragen, 'nicht deutlich genug herausgearbeitet worden sei'.

4. Nachfolgende Schritte

Mit Schreiben der Stadt Emmerich am Rhein vom 30.06. 2011 wurde die Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, an das abschließende Positionspapier des Besprechungstermins vom 18.11.2010 erinnert und um Übersendung ihres Abschlußberichtes zur Luftreinhalteplanung Elten gebeten, den sie an das Umweltministerium senden wollte.

Des Weiteren wurde auf die validierten Ergebnisse der Feinstaubmessungen für das Jahr 2010 hingewiesen; hier wurde eine Überschreitung des zulässigen Grenzwertes im Ortsteil Elten an 'nur' 34 Tagen festgestellt.

Ebenfalls wurde auf die Anstrengungen der Stadt Emmerich am Rhein hingewiesen, die sich seit 2009 bemüht, Maßnahmen zur Luftreinhaltung vor Ort zu etablieren (wie z.B. die Sperrung des Ortskernes für Transit-Schwerlastverkehre), bevor die Notwendigkeit eines Luftreinhalteplanes eintritt.

Auch wurde die bisherige Auswertung des seit Anfang 2011 installierten Passivsamplers angeführt, die bisher ergeben hatte, dass die zulässige Stickstoffdioxidbelastung von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 bislang in allen Monaten diesen Jahres überschritten wurden. Sollte sich dies im Jahresmittel 2011 bestätigen, würde nach Auffassung des LANUV (Dr. Vogt) alleine durch diesen Umstand, – und völlig unabhängig von der Feinstaubbelastung –, die Erstellung eines Luftreinhalteplanes ausgelöst.

Die Bezirksregierung wurde vor diesem Hintergrund gefragt, ob und gegebenenfalls welche weiteren Maßnahmen der Luftreinhalteplanung ihr Dezernat 53 in Abstimmung mit dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz (MKULNV) vorgesehen habe. Bis zum 12.08.2011 erhielt die Stadt Emmerich am Rhein hierzu keine Antwort.

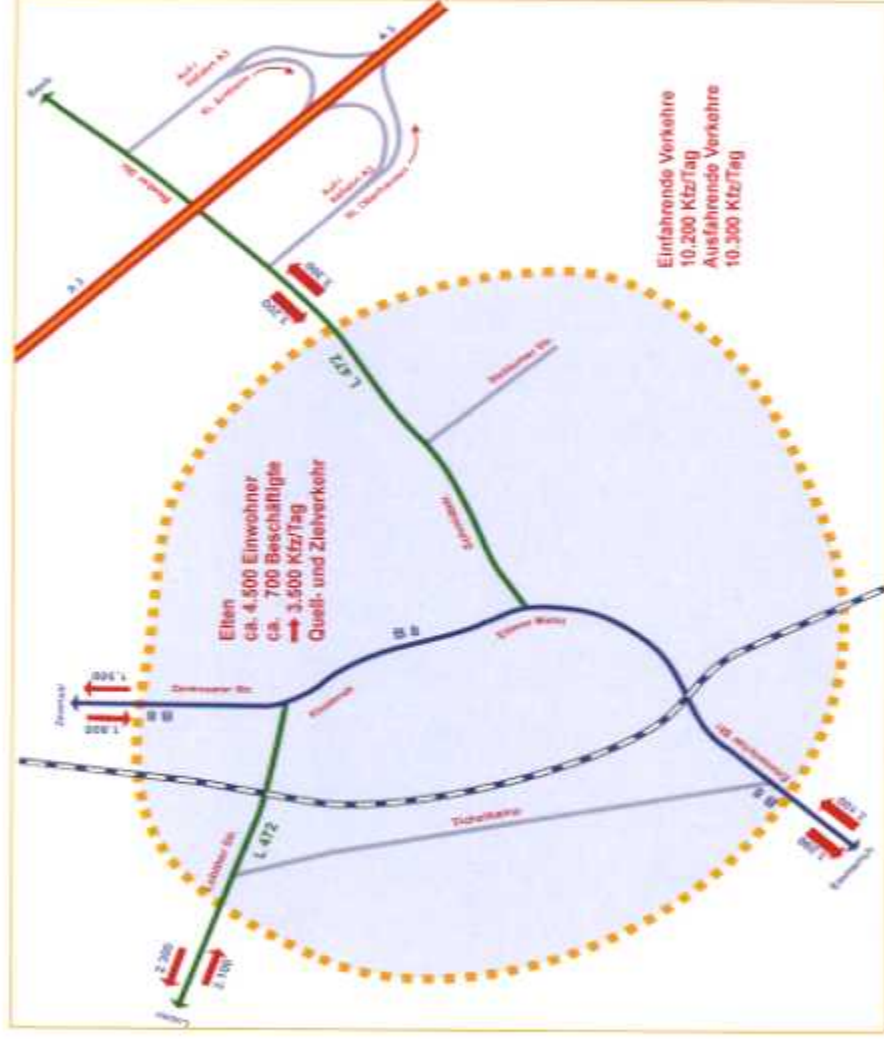
Infolgedessen wandte sich der Bürgermeister mit einem Schreiben am 12.08.2011 an die Regierungspräsidentin Frau Lütke persönlich. Er erläuterte die aktuelle Situation und bat um Zustimmung zu konkreten Maßnahmen der Luftreinhaltung, damit die Bevölkerung im Ortsteil Elten nicht noch größere Schadstoffbelastungen hinnehmen müsse.

Am 24. Oktober 2011 erreichte die Stadt Emmerich am Rhein ein Antwortschreiben der Bezirksregierung auf ihre Briefe vom 30.06. und 12.08. 2011. Abgesehen von einer zustimmenden Bewertung der durch die Stadt schon eingeleiteten Schritte (wie dem LKW-Routenkonzept), ließ die Regierungspräsidentin wissen, dass sie wieder das LANUV gebeten habe, eine erneute Prüfung der bisher vorliegenden Daten vorzunehmen (wohl wissend, dass die Daten in validierter Form frühestens im Mai 2012 publiziert werden).

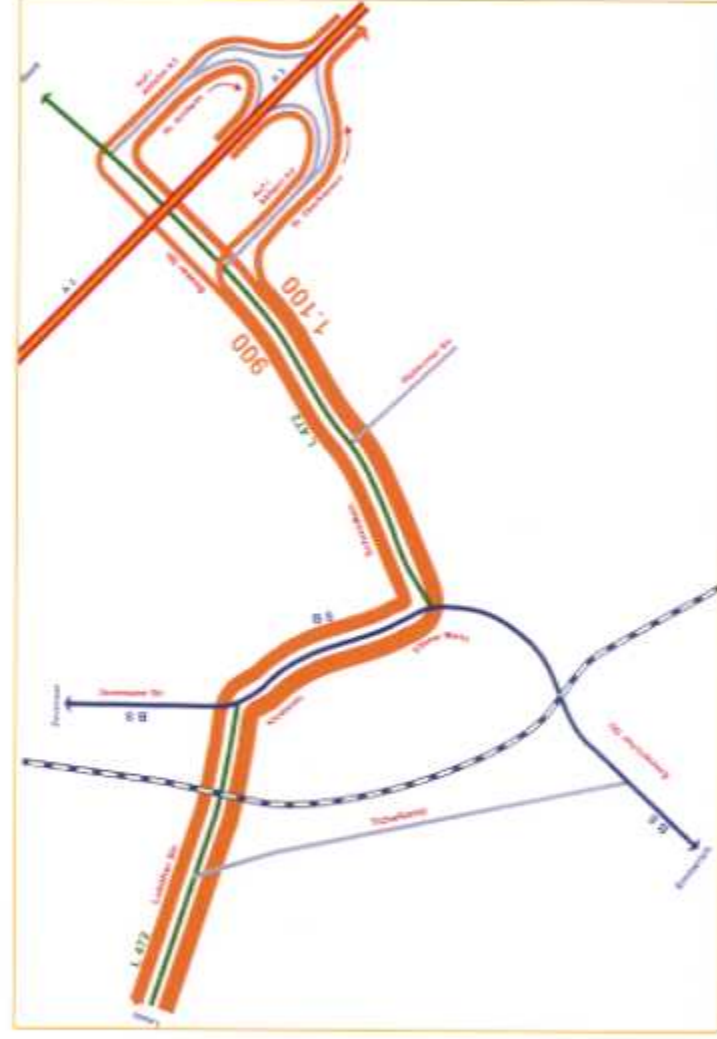
Als jedoch der Verwaltung bis Mitte Oktober auch auf das Anschreiben vom August 2011 keine Antwort der Bezirksregierung vorlag, wandte sie sich an das Landesverkehrsministerium, um zu erfahren, dass dort bisher kein abschließender Bericht der Bezirksregierung eingegangen war. Daraufhin hat die Verwaltung das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV) des Landes NRW gebeten, in dieser Angelegenheit moderierend tätig zu werden. Das Ministerium hat dies auch in Aussicht gestellt, wird sich aber abschließend dazu erst nach den Herbstferien äußern.

Um auf die Dringlichkeit einer Lösung vor Ort und ihrer Priorität weiterhin aufmerksam zu machen, hat sich die Verwaltung Ende Oktober erneut in einem Anschreiben an die Bezirksregierung mit der Bitte gewandt, die Schmidtstrasse in Elten wieder in ihre Messplanung für das Jahr 2012 aufzunehmen. Der Verwaltung lag die Erkenntnis vor, dass Anfang November die Bezirksregierung ihre Vorschlagsliste für die kommenden Messorte dem Ministerium vorlegen muss. Ob Emmerich berücksichtigt werden kann, ist äußerst fraglich laut Aussage von Herrn Dr. Vogt (LANUV), da es derzeit nur zwei frei verfügbare mobile Messstationen für das kommende Jahr in NRW gibt. Mit der offiziellen Antragsstellung verbessert die Stadt ihr Aussichten darauf.

Die Verwaltung geht nach wie vor davon aus, dass in Anbetracht der NO_2 -Belastungen der Grenzwert auch im Jahresmittel überschritten wird, so dass dies alleine bereits Schritte zur Luftreinhalteplanung auslösen wird. Sollte sich diese Prognose bestätigen, werden in 2012 die notwendigen Schritte erörtert werden müssen, um sie in 2013 umzusetzen, da die Maßnahmen spätestens in 2014 als umgesetzt gemeldet werden müssen.



Anlagen 1 + 2 : Ermittlung des Durchgangsverkehrs



Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister

Eing.: 05. Okt. 2011

Bgm.:
Dez.:
FB:
Anl.: PWZ: €

Stadt Emmerich am Rhein
Bürgermeister
Herr

Johannes Diks
Geistmarkt 1

46446 Emmerich am Rhein

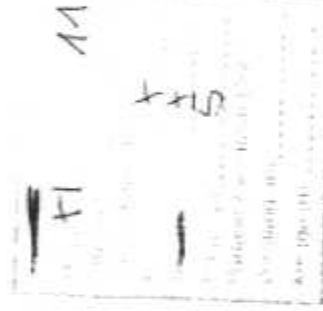


Fraktion im
Stadtrat Emmerich am Rhein
der Freien Demokratischen Partei

Fraktionsbüro:
Geistmarkt 1
Raum 361
Tel.: 02822 75 361
46446 Emmerich am Rhein

E-Mail:
fdp.fraktion@stadt-emmerich.de
www.fdp-emmerich.de

5. Oktober 2011



Antrag an den Rat der Stadt Emmerich am Rhein

Der Rat der Stadt Emmerich am Rhein möge die Verwaltung beauftragen, in der nächsten Ratssitzung einen Sachstandsbericht über die Entwicklung „Verringerung des LKW- Verkehrs durch den Ortsteil Elten“ zu geben. Speziell soll auf den Bereich Schmidtstraße eingegangen werden in dem im vergangenen Jahr Luftmessungen stattgefunden haben.

Begründung

In der Schmidtstraße in Elten wurden im vergangenen Jahr vermehrt grenzwertige Messwerte an Luftverunreinigung festgestellt, die auf den starken LKW- Verkehr zurückzuführen sind. Bisher blieb die Verwaltung eine Stellungnahme zum weiteren Vorgehen schuldig.

Auch sind keine weiteren Bemühungen zu erkennen die eine Verbesserung der verkehrssicherheitstechnischen Situation erkennen lassen, auch hierzu ist eine Stellungnahme der Verwaltung gewünscht.

Christoph Kukules

Christoph Kukules
Fraktionsvorsitzender