

25.08.2011

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 920 vom 20. Juli 2011  
des Abgeordneten Gregor Golland CDU  
Drucksache 15/2464

### **Vergrößerung der Umweltzone Ruhrgebiet II**

**Der Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz** hat die Kleine Anfrage 920 mit Schreiben vom 22. August 2011 namens der Landesregierung wie folgt beantwortet:

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Medienberichten zur Folge planen die Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster eine Verschärfung und Ausweitung der Umweltzonen im Ruhrgebiet. Aus derzeit acht Zonen soll eine zusammenhängende „Umweltzone Ruhrgebiet“ entstehen.

Von derzeit 231 Quadratkilometern in Dortmund, Bochum, Duisburg, Oberhausen, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen und Recklinghausen würde die Fläche damit auf etwa 850 km<sup>2</sup> fast vervierfacht.

- 1. Wie viele Fahrzeuge wären in der 850 km<sup>2</sup> großen Umweltzone im weiteren Einzugsbereich (Ein- und Auspendler im Umkreis um die Grenze der Umweltzone: ca. 200 km) betroffen?***

Fahrzeugzahlen zum weiteren Einzugsbereich (Ein- und Auspendler im Umkreis um die Grenze der Umweltzone: ca. 200 km) liegen der Landesregierung nicht vor.

- 2. In welchem Umfang erwartet die Landesregierung Minderungen der Stickoxidbelastungen durch die große Umweltzone?***

An Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, die in Gebieten der geplanten großen Umweltzone Ruhrgebiet liegen, werden für die ab 2012 gültige 1. Stufe (Ausschluss von

Datum des Originals: 22.08.2011/Ausgegeben: 30.08.2011

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

Fahrzeugen ohne Plakette der Schadstoffgruppe 1) Minderungen der Stickstoffdioxidbelastung von 1,2 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel erwartet.

**3. Aufgrund welcher Erkenntnisse kommt die Landesregierung zu den Ergebnissen von Frage 2?**

Erkenntnisse über die Wirksamkeit von Umweltzonen in Nordrhein-Westfalen liegen seit 2010 vor: Im Rahmen der Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen des seit 2008 geltenden Luftreinhalteplans Ruhrgebiet wurden umfangreiche Messungen und nachfolgende Auswertungen vorgenommen, um die Wirkung von Umweltzonen mit Verkehrsverboten für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 (Fahrzeuge ohne Plakette) zu ermitteln. Dafür wurde die Entwicklung der Stickstoffdioxidkonzentrationen an verkehrsbelasteten Messstellen vor Einrichtung der Umweltzonen (2007) und nach ihrer vollen Wirksamkeit (2009) innerhalb und außerhalb der Umweltzonen verglichen. Die an den Messstationen außerhalb der Umweltzonen festgestellten Veränderungen der Stickstoffdioxidbelastung wurden von den an Messstandorten innerhalb der Umweltzonen gemessenen Rückgängen der Stickstoffdioxidbelastung abgezogen, um den Nettoeffekt der Umweltzonen auf die Luftqualität zu ermitteln. Als Mittelwert über 12 Messstationen an verkehrsreichen Straßen wurde nach Adjustierung durch die Belastungsänderungen außerhalb der Umweltzonen ein Rückgang der Stickstoffdioxidbelastung von 1,2 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel festgestellt, der den Umweltzonen direkt zugeordnet werden kann.

Dass Umweltzonen einen positiven Effekt auf die Luftqualität haben, geht auch aus der Antwort der Bundesregierung zu Stand und Erfolgen der Umweltzonen und der Feinstaubbekämpfung in Deutschland (Drucksache 17/5651 vom 20.04.2011) hervor. Hier wird unter Verweis auf die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) ausgeführt, dass Umweltzonen sowohl einen Rückgang der Feinstaubbelastung, insbesondere der sehr gesundheitsschädlichen Rußpartikel, als auch der Stickstoffdioxidbelastung bewirken. Die Wirkung der Umweltzonen mit Fahrverboten für Fahrzeuge der schlechtesten Schadstoffgruppe auf die Immissionsbelastungen bei Feinstaub und Stickstoffdioxid kann demnach bis zu 10 Prozent betragen. Die LAI rechnet mit einer deutlichen Steigerung der Wirkung der Umweltzonen, wenn nur die saubersten Fahrzeuge (mit grüner Plakette) sie befahren dürfen.

**4. Gibt es Planungen für weitere Vergrößerungen von Umweltzonen in Nordrhein-Westfalen, um weitere Reduzierungen von Stickoxiden zu erreichen?**

Inwieweit Vergrößerungen von Umweltzonen erforderlich sind, wird jeweils auf der Ebene der Bezirksregierungen im Rahmen der Fortschreibung von Luftreinhalteplänen geprüft und festgelegt.

**5. Welche gesicherten Erkenntnisse gibt es, dass die bereits existierenden Umweltzonen zu einer Reduzierung von Stickoxiden geführt haben, die in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen?**

Zusätzlich zu den in den Fragen 2 und 3 kurz dargestellten Untersuchungen, die in den bestehenden 8 Umweltzonen des Ruhrgebietes durchgeführt worden sind (eine ausführliche Darstellung wurde publiziert [1]), weisen Studien für die Städte Berlin und

Köln eine Reduzierung der Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Belastung durch bereits existierende Umweltzonen nach. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Untersuchung	Wirkung von Umweltzonen (UZ)	Zitat
<u>Berlin</u> : Vergleich aggregierter Daten (Jahreskenngößen), Adjustierung durch Hintergrundstationen, UZ 1. Stufe (2007 auf 2008)	NO <sub>2</sub> : -7 – 10 %	Lutz et al. [2], Rauterberg-Wulff et al. [3]
<u>Köln</u> : Vergleich aggregierter Daten (Jahreskenngößen), Adjustierung durch Hintergrundstationen, UZ 1. Stufe (2007 auf 2008)	NO <sub>2</sub> : -0,7 µg/m <sup>3</sup> (1,5 %)	Bruckmann et al. [4]

- [1] Bruckmann, P., A. Brandt, S. Wurzler, K. Vogt: Verbessern Umweltzonen die Luftqualität? VDI-Berichte 2113, VDI Verlag GmbH, Düsseldorf 2011, 3-24.
- [2] Lutz, M., A. Rauterberg-Wulff: Ein Jahr Umweltzone Berlin: Wirkungsuntersuchungen. Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, Berlin (2009).
- [3] Rauterberg-Wulff, A., M. Lutz: Umweltzone Berlin: Erfahrungen mit der Einführung der Stufe 2 und erste Wirkungsanalysen. Tagungsband des BAST/FGSV Kolloquium Luftqualität an Straßen (2011), Bergisch-Gladbach, März 2011.
- [4] Bruckmann, P., M. Lutz: Wie effektiv sind Umweltzonen? KRdL-Expertenforum 07.10.2009, Bonn, ISBN 987-3-931384-67-8.