

Stadt Cottbus / město Chošebuz
Die Oberbürgermeisterin



Vorlagen-Nr.	
StVV	II-020/06
HA	

Dezernat: II

Amt: 72

Termin der Tagung: 28.06.06

Vorlage zur Entscheidung	
<input type="checkbox"/> durch den Hauptausschuss	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich
<input checked="" type="checkbox"/> durch die Stadtverordnetenversammlung	<input type="checkbox"/> nichtöffentlich

Beratungsfolge:	Datum		Datum
<input type="checkbox"/> Beigeordnetenkonferenz		<input type="checkbox"/> Soziales, Gleichst. u. Rechte d. Minderh.	
<input type="checkbox"/> Haushalt und Finanzen		<input checked="" type="checkbox"/> Umwelt	13.06.06
<input type="checkbox"/> Recht, Sicherheit, Ordnung u. Petitionen		<input checked="" type="checkbox"/> Hauptausschuss	21.06.06
<input type="checkbox"/> Wirtschaft		<input checked="" type="checkbox"/> Stadtverordnetenversammlung	28.06.06
<input checked="" type="checkbox"/> Bau und Verkehr	14.06.06	<input type="checkbox"/> Ortsbeiräte/Ortsbeirat	
<input type="checkbox"/> Bildung, Schule, Sport u. Kultur		<input type="checkbox"/> JHA	

Beratungsgegenstand:

Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Cottbus (Selbstbindungsbeschluss)

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Dem Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Cottbus wird zugestimmt.

in Vertretung
Holger Kelch
Beigeordneter

_____ Rätzel

Beratungsergebnis des HA/der StVV:

- einstimmig mit Stimmenmehrheit
- laut Beschlussvorschlag
- mit Veränderungen (siehe Niederschrift)

Beschluss-Nr.:

Sitzung am: TOP:
Anzahl der **Ja**-Stimmen:
Anzahl der **Nein**-Stimmen:
Anzahl der **Stimmenthaltungen:**

Problembeschreibung/Begründung:

Handlungsbedarf zur Aufstellung eines Luftreinhalte- und Aktionsplans ergab sich gemäß Richtlinie 1999/30/EG bzw. 22. BImSchV aus der festgestellten Überschreitung des Kurzzeit-Grenzwertes für Feinstaub PM10 von 50 µgPM10/m³ (Tagesmittelwert) im Kalenderjahr 2003. Die Anzahl der Überschreitungstage an der verkehrsnahen Messstation des Landesumweltamtes in der Bahnhofstraße betrug damals 53 Tage, 35 sind maximal pro Kalenderjahr erlaubt. Das Kalenderjahr 2004 verlief ohne Grenzwertüberschreitung. Im Kalenderjahr 2005 wurde der geltende Kurzzeit-Grenzwert an 89 Tagen überschritten, im laufenden Kalenderjahr 2006 sind aufgrund besonderer Witterungsverhältnisse im Januar bereits zum jetzigen Zeitpunkt rund 50 Überschreitungstage zu verzeichnen (Stand Ende Mai). Für andere Luftschadstoffkomponenten außer Feinstaub liegen keine Grenzwertüberschreitungen vor.

Maßgeblicher lokaler Verursacher der Feinstaubbelastung ist der Kraftfahrzeugverkehr. Über die Messungen hinaus haben auch die durchgeführten modellgestützten Immissionsberechnungen ergeben, dass die höchsten Belastungen im Zuge der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahnhofstraße auftreten. Daneben weisen jedoch auch einige andere innerstädtische Straßenzüge ernstzunehmende Überschreitungspotenziale auf. Dies schließt gleichzeitig Maßnahmen von vornherein aus, die das Problem lediglich aus der Bahnhofstraße in andere Straßen verlagern würden. Gefordert ist ein auf das relevante innerstädtische Straßennetz bezogener Lösungsansatz. Oberstes Ziel des Luftreinhalte- und Aktionsplans ist die dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte für unterschiedliche Luftschadstoffe, wie sie durch die EG-Richtlinien zur Luftreinhaltung sowie durch BImSchG und 22. BImSchV auf nationaler Ebene vor allem zum Schutz der Gesundheit der Menschen verbindlich festgesetzt wurden. Als Zielhorizont für die Maßnahmen des Luftreinhalteplans wurde das Jahr 2010, als Zielhorizont für den Aktionsplan Ende 2006 festgelegt.

Von der Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalte- und Aktionsplans sind gleichzeitig Verbesserungen im Hinblick auf die Qualitätszielbereiche Lärminderung und Verkehrssicherheit zu erwarten, so dass insgesamt von einer starken Synergie auszugehen ist.

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan beruht im Kern auf zwei Maßnahmenansätzen: erstens Fertigstellung einer westlichen Entlastungsstraße zur Schließung des mittleren Rings („Westtangente“) und zweitens Realisierung eines auf die relevanten Straßenabschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes bezogenen Verkehrsmanagementsystems. Dieses Konzept zur Verlagerung eines Teils des Kraftfahrzeugverkehrs aus dem kritischsten Abschnitt des Straßennetzes auf einen weniger sensiblen Straßenzug und zur Verstärkung des verbleibenden Kraftfahrzeugverkehrs im gesamten relevanten Hauptverkehrsstraßennetz ergibt, gepaart mit einem zu erwartenden emissionsärmeren Gesamt-Fahrzeugkollektiv bis 2010, in den Wirkungsanalysen eine nachhaltige Reduzierung der Überschreitungsbereiche und -potenziale im Stadtgebiet. Dazu trägt auch die generelle Strukturentwicklung in Cottbus maßgeblich bei.

Alle im Plan enthaltenen Maßnahmen sind Gegenstand der laufenden Verkehrsentwicklungsplanung sowie weitergehender Konkretisierungskonzepte und bedürfen damit lediglich einer konsequenten Fortführung und zeitlich gestrafften Realisierung. Damit ergibt die Planung zugleich keinen zusätzlichen Finanzierungsbedarf über die im MIP 2006-2009 bereits enthaltenen Maßnahmen hinaus.

Die Modellrechnungen legen nahe, dass nach Realisierung der Maßnahmen in 2010 verkehrsbedingte Überschreitungen der Feinstaub-Grenzwerte in Cottbus nicht mehr zu erwarten sind. Für den Zielhorizont des Aktionsplans wird nach den vorliegenden Prognosen durch einen kurzfristigen Einstieg in die Realisierung des Verkehrsmanagementsystems auf der am stärksten belasteten Bahnhofstraße bereits in 2006 eine wirksame Entlastung erwartet.

Maßnahmen zur Absenkung der PM10-Emissionen großräumig wirkender Quellen zur Reduzierung der Immissionsvorbelastung können nur außerhalb des Untersuchungsgebietes realisiert werden. Sie sind nicht Gegenstand des Luftreinhalte- und Aktionsplans, sondern Bestandteil landes-, bundes- und europaweiter Aktivitäten. Bei einem Anteil der großräumigen Hintergrundbelastung von zum Teil deutlich mehr als 50 % der ermittelten PM10-Gesamtbelastung in den potenziellen Überschreitungsbereichen im Stadtgebiet ergäben sich hier beträchtliche Minderungspotenziale. Nationale und europäische Aktivitäten zur Luftreinhaltung sind daher im Sinne eines maximalen Gesundheitsschutzes der Bevölkerung zur Unterstützung der lokalen Maßnahmenebene unverzichtbar.

Finanzielle Auswirkungen:

Ja



Nein

1. Gesamtkosten:

Maßnahmen: Straßenausbau, Verkehrsleitsysteme und Planungsleistungen sind teilweise im Mittelfristigen Investitionsplan der Jahre 2007 – 2009 berücksichtigt. Eine vollständige Ausfinanzierung der Maßnahmen ist zurzeit nicht gesichert.

2. Sicherstellung der Finanzierung:**3. Folgekosten:**