

Beantwortung der Anfrage des Herrn Claudius Bartsch vom 25.07.2024/16.08.2024 für die Sitzung des Rates am 02.09.2024

Die NEC-Richtlinie (EU) 2016/2284 (Richtlinie über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe), die am 31.12.2016 in Kraft getreten ist, stellt das legislative Instrument zur Festlegung nationaler Emissionsreduktionsverpflichtungen für bestimmte Luftschadstoffe dar und wurde durch die Verordnung über nationale Verpflichtungen zur Reduktion bestimmter Luftschadstoffe (43. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt. Die EU verfolgt mit dieser Richtlinie das Ziel, durch verpflichtende Reduktion der nationalen Emissionen die Luftbelastung in den Mitgliedstaaten deutlich zu senken.

Das von der Bundesregierung erstellte nationale Luftreinhalteprogramm dient der Erfüllung der Berichtspflicht nach der NEC-RL gegenüber der Europäischen Kommission. Es bildet den nationalen Politikrahmen für Luftqualität und Luftreinhaltung und beschreibt die Entwicklung der nationalen Emissionen sowie die zur Einhaltung der Emissionsreduktionsverpflichtungen vorgesehenen Maßnahmen auf nationaler Ebene. Als Maßnahmen sind im Bereich Verkehr z.B.: die Einführung der Euro 7 Norm oder die Ausweitung der LKW-Maut zu nennen.

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mit seinem Urteil von Juli die Bundesregierung zur Änderung des Nationalen Luftreinhalteprogramms verurteilt.

Die Messung und Beurteilung der Luftqualität erfolgt jedoch nach den Vorgaben der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Diese quantifiziert die europaweit geltenden Grenz- und Zielwerte (EU-Luftqualitätsrichtlinie) für die Luftqualität für die Schutzgüter menschliche Gesundheit und Vegetation. In Nordrhein-Westfalen ist das LANUV gemäß Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz für die Überwachung der Luftqualität zuständig.

Die in Kürze anstehende Anpassung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie an die novellierten Empfehlungen der WHO mit deutlich niedrigeren Grenzwerten (nach Meinung des Umweltbundesamtes entsprechen die aktuellen Grenzwerten nicht den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen über die gesundheitlichen Auswirkungen von Luftverschmutzung) und die daraus resultierende Änderung der 39 BImSchV in den nächsten Jahren ist das entscheidende Rechtsinstrument, um bei Überschreitungen der dann geltenden schärferen Grenzwerte vor Ort Maßnahmen durchzusetzen; die NEC-Richtlinie hingegen nicht.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu 1.: War die NEC-Richtlinie, nach Sperrung der Rahmede-Talbrücke und vor dem Verbot für den Lkw Durchgangsverkehr, der Stadt bekannt und ist diese bei der Stadt berücksichtigt worden?

Bekannt ja, aber nicht anwendbar.

Zu 2.: Sind die, offenbar nicht eingehaltenen, Reduktionsvorgaben der NEC-Richtlinie nach Sperrung der Rahmede-Talbrücke im Zusammenwirken von Bundesverkehrsministerium, Autobahn GmbH und Stadt Lüdenscheid, zur Sprache gekommen?

Diese sind nicht maßgebend (s.o.).

Zu 3.: Welche Emissionshöchstmengen für Feinstaub (PM_{2,5}) und Stickstoffoxide müssen nach dem Urteil an der Bedarfsumleitung eingehalten werden?

Wie oben ausgeführt gelten die Grenzwerte der 39. BImSchV.

Dementsprechend gibt es für PM_{2,5} keinen Grenzwert für den Tagesmittelwert, sondern ausschließlich für den Jahresmittelwert (25 µg/m³) und für Stickoxide darf der 1-Stundenwert von 200 µg/m³ nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr sowie der Jahresmittelwert von 40µg/m³ nicht überschritten werden. In der Richtlinie ist neben dem Grenzwert eine Alarmschwelle für Stickstoffdioxid festgelegt. Sie beträgt 400 µg/m³ und gilt als überschritten, wenn dieser Wert an drei aufeinanderfolgenden Stunden erreicht wird.

Zu 4.: Welche Bedeutung hinsichtlich, zukünftig - sauberer Luft -, hat dieses Urteil für die Menschen an der Bedarfsumleitung der A 45 durch das Stadtgebiet Lüdenscheid?

Keine, erst die Novellierung der 39. BImSchV wird sich auswirken. Allerdings gelten die neuen Grenz- und Zielwerte erst ab dem Jahr 2030.

Zu 5.: Welche Maßnahmen, und wann, zur Umsetzung hinsichtlich konkreter Maßnahmen aus diesem Urteil ergeben sich für die Stadt?

Keine (s.o.).

Zu 5 a.: Wird das Urteil konkrete Auswirkungen, wenn ja welche, auf den Durchgangsverkehr der Bedarfsumleitung haben?

Das ist von hier aus nicht beurteilbar, da diese Entscheidungen auf Bundesebene fallen.

Zu 6.: Bestätigt das Urteil den protestierenden Menschen an der Bedarfsumleitung, der "Bürgerinitiative A 45", den Menschen in der Region, dass sie den bitteren "Preis der Gesundheitsgefährdung" für das Versagen der Bundesregierung zahlen müssen?

Mündliche Beantwortung durch den Bürgermeister

Zu 7 (aus Nachtrag):

Welche konkreten Maßnahmen kann und wird die Stadt Lüdenscheid, aufgrund der Novellierung der Straßenverkehrsordnung nunmehr, im Kontext der NEC-Richtlinie, für "Saubere Luft" und zum Schutz der Gesundheit auf der Bedarfsumleitung der A 45 ergreifen?

Die am 05.07.24 vom Bundesrat beschlossene Änderung der StVO allein stellt für uns als Straßenverkehrsbehörde keine ausreichende Grundlage für die Wahl der zu treffenden

Maßnahmen dar. Es fehlt die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, die die Umsetzung der StVO und die Ausführung durch die Straßenverkehrsbehörden regelt.