



öffentlich

Fachbereich 66	Dezernent(in) / Geschäftsführer StR Lürwer	Datum 07.01.2014	
verantwortlich Jürgen Feuser	Telefon 22312	Dringlichkeit -	
Beratungsfolge Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien Hauptausschuss und Ältestenrat Rat der Stadt		Beratungstermine 05.02.2014 13.02.2014 13.02.2014	Zuständigkeit Empfehlung Empfehlung Beschluss

### Tagesordnungspunkt

Zeitlich befristetes LKW-Verbot für den LKW-Durchgangsverkehr auf der B 1 für die Dauer von vier Jahren

### Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund unterstützt den Antrag von Anwohnerinnen und Anwohnern der B 1 auf ein ganztägiges LKW-Verbot für einen probeweisen Zeitraum von vier Jahren und übermittelt ihn an die Bezirksregierung Arnsberg mit der Bitte um weitere Veranlassung.

### Finanzielle Auswirkungen

Keine

Ullrich Sierau  
Oberbürgermeister

Martin Lürwer  
Stadtrat

### Begründung

Auf der B 1 besteht zurzeit für Fahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht ein Durchfahrverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr. Betroffen ist der Abschnitt der B 1/A40 zwischen den Autobahnkreuzen Dortmund/Unna und Dortmund West.

Bereits im Jahre 2011 befasste sich der Rat in einer Verwaltungsvorlage mit der Problematik „LKW-Durchgangsverkehr auf der B 1“. Hintergrund war eine **Anregung** der „Lärm- und Abgasschutzgemeinschaft B 1-Initiative Dortmund e. V.“. Der Vorschlag der Verwaltung, ein ganztägiges LKW-Durchfahrverbot auf der B 1 einzurichten, wurde vom Rat abgelehnt, weil die prognostizierten Lärmverringerungen von 0,8 bis 1,4 dB(A) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind und die Erwartungshaltung bei den Bürgerinnen und Bürgern entlang der B 1 hinsichtlich geringerer Lärmbelastungen nicht erfüllt werden können.



Mit dem Thema Luftschadstoffe war der Rat seinerzeit nicht befasst.

Zwischenzeitlich liegt der Verwaltung ein **formeller Antrag** einer von B 1-Anrainern beauftragten Anwaltskanzlei vor, das bestehende Nachfahrverbot für den LKW-Durchgangsverkehr auf der B 1 ganztägig auszuweiten. Der Antrag wird mit Überschreitungen der Lärmgrenzwerte und der Luftschadstoffwerte begründet.

Dieser Antrag wird von der Verwaltung wie folgt bewertet:

### Lärm

Da die Verwaltung davon ausgeht, dass im Tagzeitraum der LKW-Verkehr hauptsächlich aus zulässigen Quell- und Zielverkehren besteht, ist mit einer realistischen Lärminderung von nur 0,8 db(A) zu rechnen. Die Lärmsituation würde sich durch ein ganztägiges LKW-Verbot kaum wahrnehmbar verbessern. Andere Maßnahmen wie lärmoptimierter Asphalt und der Einbau von Schallschutzfenstern sind geeigneter, den Lärmschutz zu verbessern.

### Luftschadstoffe

#### -Feinstaub( $PM_{10}$ )

Die Grenzwerte von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  dürfen an maximal 35 Tagen pro Jahr überschritten werden. Für 2012 liegen hierzu keine vollständigen Messwerte vor. Im Jahr 2013 wurde der Grenzwerte bis zum 31.07.13 an 15 Tagen überschritten. Nach heutigem Stand ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte für  $PM_{10}$  2013 nicht überschritten werden.

#### - Stickstoffdioxid ( $NO_2$ )

Bei  $NO_2$  dürfen die Jahresmittelwerte den Wert von  $40 \mu\text{g}_3$  nicht überschreiten. Durch die nachfolgende Tabelle wird jedoch ersichtlich, dass die  $NO_2$ -Jahresmittelwerte in der Vergangenheit deutlich überschritten wurden:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>B1 in Höhe Rheinlanddamm</b>	56	56	48	56	57	52	50
<b>B1 in Höhe Westfalendamm</b>	53	49	43	49	49	48	45

Im gesamten Ruhrgebiet kann es zu Überschreitungen durch die Schadstoffe  $PM_{10}$  und  $NO_2$  vor allem an Hauptverkehrsachsen kommen. Aus diesem Grund gelten seit August 2008 Luftreinhaltepläne in den einzelnen Städten. Da die Luftschadstoffe nicht nur an den Verkehrsachsen entstehen, wurde ab dem 01.01.12 die Umweltzone Ruhrgebiet ausgewiesen. Die B1 liegt im besagten Abschnitt innerhalb der Umweltzone.

Neben industriellen Maßnahmen gehören auch verkehrliche Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung. Die B1 durfte seit dem 01.01.12 nur noch mit Fahrzeugen mit roten, gelben und grünen Plaketten befahren werden. Seit dem 01.01.13 wurden die Maßnahmen in der Umweltzone verschärft, d. h. Fahrzeuge mit roter Plakette dürfen den Bereich nicht mehr befahren. Ab 01.07.14 sind in der Umweltzone Ruhrgebiet nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette zulässig.



Neben diesen Maßnahmen findet eine ständige Verjüngung der Fahrzeugflotte mit schadstoffärmeren Fahrzeugen statt. Für LKW gilt ab 01.01.2013 europaweit bei der Typprüfung die Euro-6-Norm, welche ab dem 1. Januar 2014 für alle neu zugelassenen LKW bindend ist. Ab dem 01.09.2014 ist die Euro-6-Norm auch für neu zugelassene PKW bindend.

Mit dem Luftreinhalteplan besteht ein Instrumentarium, die Luftqualität zu verbessern. Das Messen und Beurteilen von Emissionen und Immissionen stellt die wesentliche Grundlage dar, um den Erreichungsgrad der NO<sub>2</sub>- und PM<sub>10</sub>-Reduzierung zu überprüfen. Damit ist es möglich, den Erfolg der durchgeführten Maßnahmen zu kontrollieren oder gegebenenfalls die Maßnahmen durch Änderungen des Luftreinhalteplans anzupassen.

Das Instrument „Luftreinhalteplanung“ wurde entwickelt, um die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen von Luftverschmutzungen zu schützen. Dabei wird nicht allein der Straßenverkehr berücksichtigt, sondern auch weitergehende Faktoren.

Wie bereits dargestellt, werden durch die Verjüngung der Fahrzeugflotte im Allgemeinen, durch Verschärfung der Zulassungsbeschränkungen und durch Verschärfung der Zufahrtbeschränkungen in die Umweltzone bereits Maßnahmen getroffen, die **langfristig** zu einer Verbesserung der Luftqualität führen.

Durch eine Sperrung der B 1 für den LKW-Durchgangsverkehr würde zwar eine Entlastung vom LKW-Verkehr von geschätzten 25 % (absolut: 1568 Fahrzeuge) erfolgen, gleichzeitig müssten die LKW aber einen Umweg von 9 km (Südümfahrung A 45/A 1) bzw. 24 km (Nordumfahrung A 45/A 2/A 1) in Kauf nehmen. Davon ausgehend, dass 70 % der LKW die Südümfahrung und 30 % die Nordumfahrung nutzen, ergeben sich tägliche Mehrkilometer von insgesamt 21168 km. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 30 l Diesel auf 100 km entspricht dies einem Mehrverbrauch von 6350 Litern täglich. Dieser Mehrverbrauch wird die allgemeine Hintergrundbelastung steigern, wovon nicht nur die AnwohnerInnen der B 1 zusätzlich belastet werden.

### **Sachstand B 1/A 40 Tunnel**

Nachdem im September 2009 das OVG Münster den Planfeststellungsbeschluss für den B 1/A 40 Tunnel in Dortmund für rechtswidrig erklärte, gab der Landesbetrieb Straßenbau NRW ein neues Verkehrsgutachten in Auftrag. Dieses Gutachten bildet die Grundlage für alle weiteren Untersuchungen, die in ein neues Planfeststellungsverfahren einfließen.

Der Rat der Stadt Dortmund beschloss am 23.02.2012, dass die Stadt Dortmund den Landesbetrieb Straßenbau NRW bei allen Aktivitäten unterstützt, um so schnell wie möglich neues Planrecht zu schaffen. Aus diesem Grund stellte das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt dem vom Landesbetrieb beauftragten Verkehrsgutachter das städtische Verkehrsmodell zur Verfügung. Mit Hilfe des Verkehrsmodells und der damit vorliegenden differenzierten Datengrundlage soll der Gutachter die Prognose für das Jahr 2025 erstellen.

Nach derzeitigem Sachstand muss davon ausgegangen werden, dass bis zur Realisierung des B 1/A 40 Tunnels noch mehrere Jahre vergehen. Demzufolge sind vorab zeitnah umzusetzende Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität anzustreben.



---

## Fazit

Die Anwaltskanzlei vertritt die Auffassung, dass die Behörde bei den vorhandenen Grenzwertüberschreitungen bei Lärm und Abgasen (NO<sub>2</sub>) verpflichtet ist, ein LKW-Verbot anzuordnen. Als Kompromiss schlägt die Anwaltskanzlei vor, das Fahrverbot probeweise für einen Zeitraum von vier Jahren anzuordnen.

Es ist festzustellen, dass faktisch deutliche Grenzwertüberschreitungen der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte vorliegen. Gem. § 45 I b Nr. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) sind die Straßenverkehrsbehörden verpflichtet, notwendige Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen zu erlassen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass ein zeitlich befristetes LKW-Verbot tatsächlich eine deutliche Verringerung der NO<sub>2</sub>-Werte an der B 1 nach sich ziehen wird. Die Erhöhung der Hintergrundbelastung durch die Umwegfahrten ist dagegen rechnerisch nicht darstellbar und lässt sich damit nicht konkretisieren. Die Verwaltung ist daher der Auffassung, dass der vorgeschlagene Kompromiss dazu geeignet ist, die derzeitige NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitung tatsächlich zu vermeiden.

Es ist zu erwarten, dass die heutigen Grenzwerte eingehalten werden, sobald die Euro 6 Norm greift und durch eine Verjüngung der Fahrzeugflotte die Luftqualität verbessert wird. Eine Evaluierung der Notwendigkeit eines LKW-Verbotes wird nach vier Jahren erfolgen.

Da Ziel- und Quellverkehre in und um Dortmund weiterhin zulässig wären, hätte der Kompromissvorschlag eines vierjährigen LKW-Durchfahrverbotes für die B 1 keine negativen Auswirkungen auf Dortmunder Unternehmen.

## Zuständigkeit

Gem. § 41 Abs. 1 GO NRW ist der Rat der Stadt Dortmund für die Fassung dieses Beschlusses zuständig.