

Berücksichtigung von Einwendungen zum Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplans für die Hansestadt Rostock

Insgesamt gingen sechs Äußerungen zum Luftreinhalte- und Aktionsplan ein. Neben Hinweisen redaktioneller Art, die alle in der überarbeiteten Version des Planentwurfes Berücksichtigung fanden, wurden Hinweise und Fragen zu folgenden zusammengefassten Inhalten gegeben bzw. gestellt:

1) Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung des Schiffsverkehrs, der Hafenum-schlagsprozesse sowie geplanter genehmigungsbedürftiger Anlagen (z.B. Sekundär-brennstoff-Heizkraftwerk Rostock)

In einer im Rahmen des Luftreinhalteplans durchgeführten Studie wurde die Entwicklung der Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung im Rostocker Stadtgebiet bis zum Jahr 2010 prognostiziert. Hierbei wurden sowohl Veränderungen der Emissionen aus bestehenden Anlagen als auch aus bis zum Jahr 2010 geplanten genehmigungsbedürftigen Anlagen auf Grundlage der Fortschreibung des Emissionskatasters berücksichtigt. Somit sind die potenziellen Auswirkungen des Ersatzbrennstoff-Kraftwerkes in der Prognose 2010 bereits enthalten. Hinsichtlich des Schiffsverkehrs beruht die Prognose 2010 auf dem vorliegenden Hafentwicklungsplan 2010, der die Zunahme des Schiffsverkehrs berücksichtigt. Die Entwicklung der Luftqualität wird in Kapitel 6 des Luftreinhalteplans detailliert dargestellt.

2) Besondere Berücksichtigung möglicher Schwermetallemissionen des geplanten Sekundärbrennstoff-Heizkraftwerkes Rostock

Der Luftreinhalteplan befasst sich mit der Reduktion der Feinstaub- und Stickstoffdioxid-immissionen, da für diese Luftschadstoffe im Jahr 2006 Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden. Für andere ebenfalls in Rostock überwachte Luftschadstoffe, so auch für die Schwermetalle, wurde keine Grenzwertüberschreitung festgestellt. Insbesondere die Schwermetallimmissionen liegen in Rostock seit Jahren auf sehr niedrigem Niveau. Somit finden diese Schadstoffe keine explizite Berücksichtigung im Luftreinhalteplan. Sehrwohl fanden die Emissionen aller zu berücksichtigenden Luftschadstoffe bei der Genehmigung des Sekundärbrennstoff-Heizkraftwerkes nach der Technischen Anleitung Luft (TA-Luft) Berücksichtigung, so dass auch nach Inbetriebnahme der Anlage sichergestellt ist, dass eine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit aufgrund der Belastung durch Schwermetalle ausgeschlossen werden kann.

3) Forderung, die Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h nur auf den Abschnitt Holbeinplatz – Verbindungsweg zu beschränken, um weiterhin die Funktion der Straße als Hauptverkehrsachse zu gewährleisten; Geschwindigkeitsreduzierung nur, wenn bei Tempo 50 km/h ein nachweislich verbesserter Verkehrsfluss erreicht werden kann

Hierzu wird derzeit ein detailliertes vorbereitendes Projekt durchgeführt. Ergebnisse werden im September erwartet. Wesentliches Ziel dieses Projektes, ist es u.a., die Steuerungen der vorhandenen Lichtsignalanlagen derart zu überarbeiten, dass sie zukünftig besser aufeinander abgestimmt werden können, was eine grundlegende Voraussetzung zur Schaffung einer „grünen Welle“ ist. Ferner soll diese Studie die Machbarkeit der Maßnahme „Tempo 50“ bei zumindest gleichbleibender Verkehrsqualität untersuchen. Das Einbeziehen des Streckenabschnittes Liningweg - Holbeinplatz in diese Maßnahme basiert auf der Absicht, hinsichtlich der Verbesserung der Luft- und Lärmbelastung abgestimmte

Maßnahmen zu entwickeln. Ferner kann die Aussage, dass auf dem Abschnitt Liningweg – Holbeinplatz weiterhin Tempo 60 km/h gelten muss, um Akzeptanz für das Geschwindigkeitsniveau bei den Verkehrsteilnehmern zu erreichen, nicht geteilt werden. Eine bessere Akzeptanz für das Geschwindigkeitsniveau (50 km/h) dürfte vielmehr erreicht werden, wenn auf der gesamten Strecke Liningweg - Verbindungsweg Tempo 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt.

4) Bitte um Einbeziehung der Wirtschaft bei der Optimierung von Kfz-Führungskonzepten

Hinsichtlich der Optimierung von Führungskonzepten ist zunächst eine Untersuchung zu der Quelle und Zielverkehre im Stadtgebiet vorgesehen. Die Wirtschaft wird rechtzeitig in die Konzepterarbeitung einbezogen.

5) Forderung nach Einbeziehung der WQG bei Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Warnowquerung

Ist vorgesehen, erste Gespräche hierzu haben bereits stattgefunden.

6) Forderung nach weiteren Untersuchungen zum Potenzial von Verkehrsverlagerungen

Untersuchung ist vorgesehen (s. auch Pkt. 4)

7) Ablehnung zusätzlicher Lichtsignalanlagen auf der L22 und Einbeziehen vorhandener Fußgängerampeln in die „Grüne Welle“

In Pkt. 8.2.1 wird lediglich darauf hingewiesen, dass bestehende und möglicherweise neu hinzukommende Fußgängerampeln in die dynamische Gesamtkoordinierung aller LSA auf der L22 integriert werden müssen. Der Bau von Fußgängerbrücken soll als Alternative zu Ampeln geprüft werden.

8) Berücksichtigung, dass neue Verkehrsbauprojekte erst wirksam sein müssen, bevor die Luftreinhaltessituation neu bewertet wird

In Kap. 8.1.3 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Neubewertung der Situation je nach Ablauf der Bauphasen möglicherweise erst nach Ablauf des Jahres 2012 erfolgen kann.

9) Forderung nach qualifizierten Untersuchungen vor Einführung der optionalen Maßnahmen

Eine Untersuchung zu den Quell- und Zielverkehren ist bereits konkret angedacht. Hieraus werden sich fundierte Aussagen zum Minderungspotenzial bei Reduzierung von Durchgangsverkehr auf der L22 ableiten lassen. Es wird grundsätzlich angestrebt, die Einführung einer Umweltzone zu vermeiden. Sollte die Einführung einer Umweltzone aber nach Durchführung aller anderen im Luftreinhaltplan genannten Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt nochmals in Betracht gezogen werden müssen, wird es hierzu vorher eine qualifizierte Untersuchung geben.

10) Einwand, dass hinsichtlich bestehender Umweltzonen noch kein Nachweis erbracht wurde, dass tatsächlich ein positiver Beitrag zur Luftreinhaltung erzielt wird

Die Umweltzonen sind in Deutschland erst seit Kurzem in einigen Städten eingeführt worden. Demzufolge können auch noch keine qualifizierten Untersuchungsergebnisse vorliegen.

Bestehende Umweltzonen fokussieren in erster Linie ohnehin auf die Minderung der Feinstaubimmissionen. In Rostock zielt der Luftreinhalteplan primär auf die Reduktion der Stickstoffdioxidbelastung ab.

11) Vorschlag einer unterirdischen Führung des Kfz-Verkehrs am Warnowufer z.B. im Abschnitt Grubenstraße - Kanonsberg

Eine solche Maßnahme wurde bei der Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes ursprünglich durchaus diskutiert, wurde aber als zu kostspielig erachtet und daher nicht weiter verfolgt.