



Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz




Strategische Umweltprüfung (SUP) zum Luftreinhalteplan Cottbus


Abschlussbericht

Stand 20.10.2011

Auftraggeber: Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
(zuständige Behörde) des Landes Brandenburg
Abteilung Umwelt, Klimaschutz, Nachhaltigkeit
Referat 55
Albert-Einstein-Straße 42-46
14473 Potsdam

Auftragnehmer:  Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Stadt - Verkehr - Umwelt
Dresden / Berlin

Bearbeiter: Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

unter Mitwirkung von  Ingenieurbüro
Lohmeyer GmbH & CO. KG
Karlsruhe / Radebeul

Bearbeiter: Dr. rer. nat. Ingo Düring
Dipl.-Ing. Helmut Lorentz

und  ETC Transport Consultants GmbH
Berlin

Bearbeiter: Dipl.-Math. Edeltraut Schlothauer

Inhalt

1	EINLEITUNG	4
2	ZIELSTELLUNGEN, GESETZLICHE GRUNDLAGE UND ABLAUF	4
3	KURZDARSTELLUNG DES LUFTREINHALTEPLANS	7
4	FESTSTELLUNG DER SUP-PFLICHT (SCREENING)	8
5	FAZIT	9
6	LITERATURVERZEICHNIS	11

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Vereinfachter Ablauf einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)	6
--------	--	---

Abkürzungsverzeichnis

BbgUVP	-	Brandenburgisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
BImSchV	-	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
EU	-	Europäische Union
NO ₂	-	Stickstoffdioxid
PM10	-	Feinstaubpartikel mit aerodynamischer Durchmesser kleiner als 10 µm
PM2,5	-	Feinstaubpartikel mit aerodynamischer Durchmesser kleiner als 2,5 µm
SUP	-	Strategische Umweltprüfung
UVP	-	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	-	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

1 Einleitung

Die Notwendigkeit zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes bei der Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrssektor hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Ziel ist es dabei, negative Auswirkungen auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter zu reduzieren bzw. zu vermeiden.

Zur Überprüfung der entsprechenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter wurde neben der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) die Strategische Umweltprüfung von Plänen und Programmen etabliert, welche unter bestimmten Voraussetzungen auch für Luftreinhaltepläne durchzuführen ist.

2 Zielstellungen, Gesetzliche Grundlage und Ablauf

Mit dem Ziel der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung eines hohen Umweltschutzniveaus in der Europäischen Union sollen mit der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme allgemeine Grundsätze für das System der Umweltprüfung vorgegeben und ein Mindestrahmen festgelegt werden.

Die Ausgestaltung der Umweltprüfung im Detail bzw. die Verknüpfung mit bestehenden Regelungen wurde den jeweiligen Mitgliedstaaten überlassen. Grundsätzlich ist gemäß der EU-Richtlinie jedoch in einem ersten Bearbeitungsschritt anhand einschlägiger Kriterien zu prüfen, ob eine Umweltprüfung für den entsprechenden Plan bzw. das Maßnahmenkonzept vorzunehmen ist. Sollte dies der Fall sein, ist ein Umweltbericht zu erstellen, der neben der Darstellung der voraussichtlichen erheblichen Umweltwirkungen eine Bewertung vernünftiger Alternativen beinhaltet und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen ist. Ausschlaggebend für die Notwendigkeit der Umweltprüfung ist gemäß Richtlinie 2001/42/EG, dass durch den Bericht ein Rahmen für künftige Projekte gesetzt wird.

Die Vorgaben der EU-Richtlinie wurden im deutschen Recht mit der Strategischen Umweltprüfung (SUP) als Teil 3 im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) verankert. Im ersten Schritt der Prüfung (Screening) ist durch die zuständige Behörde festzustellen, ob für den entsprechenden Plan eine SUP-Pflicht besteht.

Hierzu werden in Anlage 3 des UVPG die SUP-pflichtigen Pläne und Programme aufgezählt. Unterschieden wird dabei in Pläne und Programme, bei denen eine SUP obligatorisch ist (z. B. Raumordnungsplanungen bzw. Verkehrswegeplanungen des Bundes) sowie in Pläne und Programme, zu denen auch die Luftreinhalteplanung zählt, bei denen eine SUP nur durchzuführen ist, wenn durch diese eine Rahmensetzung nach

§ 14b Abs. 1 Nr. 2 UVPG erfolgt. Hier heißt es, dass lediglich, wenn für Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die in Anlage 1 UVPG¹ aufgeführt sind oder nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, ein Rahmen gesetzt wird, eine SUP durchzuführen ist.

Ergänzend zum UVPG werden im Gesetz über die Prüfung von Umweltauswirkungen bei bestimmten Vorhaben, Plänen und Programmen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - BbgUVPG) in Anlage 1 weitere UVP-pflichtige Vorhaben benannt, die bei einer entsprechenden Rahmensetzung ebenfalls zu einer verpflichtenden SUP führen würden. Neben dem Bau von Straßen, die dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehalten sind, betrifft dies den Neubau, die Verlegung und/oder den Ausbau vier- oder mehrstreifiger Straßen bei einer durchgehenden Abschnittslänge von mehr als 10 km. Weiterhin besteht unter bestimmten Rahmenbedingungen² auch für den Neu- oder Ausbau von Straßen mit Ausnahme der Rad- und Gehwege im Land Brandenburg gemäß Anlage 1 zum BbgUVPG eine UVP-Pflicht.

Hinsichtlich der Einschätzung, ob eine Rahmensetzung vorliegt, wird im § 14b Abs. 3 UVPG ausgeführt: „Pläne und Programme setzen einen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben, wenn sie Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, ... , enthalten.“

Wird im Rahmen des Screenings festgestellt, dass die Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung besteht, ist im nächsten Bearbeitungsschritt, dem sog.

¹ Bezogen auf Verkehrsvorhaben beinhaltet diese insbesondere den Bau von Bundeswasserstraßen, Bundesautobahnen und -straßen, Eisenbahnstrecken sowie Flugplätze.

² „Der Neu- oder Ausbau von Straßen mit Ausnahme der Rad- und Gehwege, wenn die Maßnahme

- a.** einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebietes, das durch die Richtlinien 79/409/EWG oder 92/43/EWG unter Schutz steht, oder eines Nationalparks oder eines Naturschutzgebietes führen kann oder in der Schutzzone I oder II eines Wasserschutzgebietes liegt,
- b.** auf einer Länge von insgesamt mehr als 1 km in naturschutzrechtlich geschützten Biotopen oder geschützten Landschaftsbestandteilen liegt,
- c.** auf einer Länge von insgesamt mehr als 3 km in Wasserschutzgebieten der Schutzzone III liegt,
- d.** auf einer Länge von mehr als 4 km in Biosphärenreservaten, in Landschaftsschutzgebieten, in Denkmalbereichen oder in Gebieten liegt, die historisch, kulturell oder archäologisch von Bedeutung sind,
- e.** auf einer Länge von mehr als 2,5 km in Gebieten oder Ballungsräumen liegt, für die nach Artikel 8 Abs. 3 der Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität (ABl. EG Nr. L 296 S. 55) eine Luftreinhalteplanung erforderlich ist,
- f.** auf einer Länge von mehr als 1,5 km in geschlossenen Ortslagen mit überwiegender Wohnbebauung liegt und auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrsprognose eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von mindestens 8 000 Kfz/24 h in einem Prognosezeitraum von zehn Jahren zu erwarten ist oder
- g.** auf einer Länge von mehr als 5 km in Naturparks oder in Waldgebieten im Sinne des § 2 Abs. 1 des Landeswaldgesetzes liegt.

Sofern durch ein Vorhaben der Buchstaben b bis g zwar keine der dort genannten Schwellenwerte erfüllt, aber mindestens zwei dieser Schwellenwerte zu mehr als 75 Prozent erreicht werden, ist ebenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.“

Scoping der Untersuchungsrahmen festzulegen. Der Umfang der Untersuchungen ergibt sich dabei unter Berücksichtigung von § 2 Abs. 4 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 UVPG. Demnach umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung „die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.“

Anschließend erfolgt die Erstellung des Umweltberichts sowie eine Beteiligung der Behörden, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich durch den Plan oder das Programm berührt wird, und der Öffentlichkeit (siehe auch Abb. 1).



Abb. 1 Vereinfachter Ablauf einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)

Die Darstellungen und Bewertungen des Umweltberichtes werden nach Abschluss der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft und ggf. geändert. Abschließend ist die Annahme eines Plans oder Programms öffentlich bekannt zu machen, während eine Ablehnung bekannt gemacht werden kann.

Hinsichtlich der Überwachung bzw. des Monitorings nach Annahme des Plans wird im § 14m UVPG festgehalten: „Die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des Plans oder Programms ergeben, sind zu überwachen, um insbesondere frühzeitig unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können.“ Die hierfür erforderlichen Überwachungsmaßnahmen sind im Umweltbericht festzulegen.

3 Kurzdarstellung des Luftreinhalteplans

Der Luftreinhalteplan Cottbus 2011 beinhaltet, aufbauend auf einer Analyse der bestehenden Immissionssituation Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung von Luftschadstoffemissionen. Ziel ist es dabei, eine dauerhafte Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM 10 und PM2,5) und Stickstoffdioxide (NO₂) im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen. Der rechtliche Rahmen für die Luftreinhalteplanung wird durch die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa sowie die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) vorgegeben.

Im vorliegenden Luftreinhalteplan werden auf Grundlage der aktuellen Entwicklungen und gesetzlichen Rahmendbedingungen die weiteren Handlungsnotwendigkeiten hinsichtlich der Verbesserung der Luftqualität in der Stadt Cottbus aufgezeigt. Das Maßnahmenbündel setzt sich dabei aus folgenden Bausteinen zusammen:

1. **Bereits durchgeführte bzw. geplante Maßnahmen sowie allgemeine Entwicklungen**
stadt- und umweltgerechte Umgestaltung der Bahnhofstraße, Inbetriebnahme städtischer Verkehrsrechner, Ortsumgehung Cottbus etc.
2. **Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens**
Förderung des Umweltverbundes, Erhaltung der Straßenbahn als Rückgrad des ÖPNV, Verkehrsknoten Cottbus Hauptbahnhof, Stadt- und Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege, Ausweitung des Carsharing-Angebotes, Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, Steuerung des ruhenden Verkehrs
3. **Maßnahmen zur Verringerung der Fahrzeugemissionen**
Verstetigung des Verkehrsflusses, Erneuerung der öffentlichen Fahrzeugflotte, Erneuerung der privaten Fahrzeugflotte
4. **Weitere Maßnahmen zur Luftschadstoffminderung**
Stadt- und Straßenraumbegrünung, Fahrbahnstandhaltung, Reduzierung des Hausbrandes, Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffeintrages, Zielorientierte Öffentlichkeitsarbeit, Neuabwägung bei Prioritätensetzung und Finanzierung, Erarbeitung eines Klimaschutzkonzeptes
5. **Zusätzliche Maßnahmen an Immissionsschwerpunkten**
Einsatz immissionsarmer Busse in Konfliktbereichen, Optimierung Beschilderung Zufahrt Bahnhofsbücke, Optimierung der Signalisierung (Pulkerfassung), Erhöhung Durchfahrtswiderstandes K.-Liebknecht-Straße

6. Weitere perspektivische Maßnahmenoptionen

Diese Maßnahmen sind aktuell nicht Bestandteil des eigentlichen Luftschadstoffminderungskonzeptes. Sie bieten weitere Minderungsmöglichkeiten, wenn mit den bisher konzipierten Maßnahmen keine ausreichende bzw. ausreichend schnelle Luftschadstoffminderung möglich ist.

Grundsätzlich wurden neben lokalen Maßnahmen in den Problem- und Konfliktbereiche im Rahmen des Konzeptes zur Luftschadstoffminderung auch gesamtstädtische Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Sinne einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrs-, Stadtentwicklungs- und Umweltstrategie berücksichtigt. Insgesamt sind damit gleichzeitig positive Effekte für die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in Cottbus sowie auch für weitere eng mit hohem Verkehrsaufkommen verknüpfte städtische Probleme (Verkehrssicherheit, Trennwirkungen, etc.) verbunden.

Der Luftreinhalteplan steht daher in engem Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungs- und Stadtentwicklungsplanung. Weiterhin besteht eine enge Verknüpfung zum Lärmaktionsplan sowie zum Klimaschutzkonzept. In beiden Planungen werden ähnliche Zielstellungen wie bei der Luftreinhalteplanung verfolgt, so dass sich auch maßnahmenseitig große Schnittmengen insbesondere hinsichtlich der Veränderung der Verkehrsmittelwahl ergeben.

Inhaltlich und fachlich wird mit dem Luftreinhalteplan Cottbus 2011 auf dem Luftreinhalte- / Aktionsplan 2006 aufgebaut. Die 2006 konzipierten bzw. teilweise bereits umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen wurden auf Grundlage aktueller Berechnungen neu bewertet, mit den Anforderungen der EU-Richtlinie 2008/50/EG abgeglichen, fortgeschrieben und ergänzt.

Im Ergebnis der Luftreinhalteplanung 2011 ist festzustellen, dass mit Umsetzung der konzipierten Maßnahmen eine Unterschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) und Stickstoffdioxide (NO₂) im gesamten Stadtgebiet erfolgt.

4 Feststellung der SUP-Pflicht (Screening)

Auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben (siehe Kapitel 2) ist durch das Screening zu klären, ob durch den Luftreinhalteplan Cottbus 2011 ein Rahmen für UVP-pflichtige Vorhaben gesetzt wird bzw. ob bedeutsame Entscheidungen oder Festlegungen über die Zulässigkeit eines UVP-pflichtigen Vorhabens getroffen werden müssen. Ist dies der Fall, ergibt sich die Notwendigkeit der Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für das Plandokument.

Bei der Betrachtung der Rahmenbedingungen, unter welchen gemäß UVPG bzw. BbgUVPG eine UVP-Pflicht für eine bestimmte Maßnahme besteht zeigt sich, bezogen auf das Gesamtmaßnahmenbündel des LRP, dass ausschließlich der Neu- oder Ausbau von Straßen relevant ist. Für diese ist nunmehr zu klären, ob diese den Rahmen-

bedingungen im Detail entsprechen und vor allem, ob durch den LRP eine Rahmensetzung erfolgt:

- **stadt- und umweltgerechte Umgestaltung der Bahnhofstraße**
Die Baulänge der Bahnhofstraße beträgt 810 m. Damit werden die Kriterien des BbgUVPG bezüglich einer UVP-Pflicht (siehe hierzu auch Fußnote 2) nicht erfüllt. Zudem handelt es sich bei der konzipierten Maßnahme eher um einen Rückbau, als um einen Ausbau des entsprechenden Straßenabschnittes. Im Vorfeld der Baumaßnahme wurden umfangreiche Untersuchungen zu den akustischen-, luft-hygienischen-, städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahme durchgeführt.
- **Ortsumgehung Cottbus im Zuge der B 97n / B 168n**
Die entsprechenden Neubautrassen sind zwar als Bundesstraßen UVP-pflichtig, jedoch erfolgt für diese durch den Luftreinhalteplan keine Rahmensetzung. Die Straßenbaumaßnahmen wurden auf Grundlage bestehender Planungen im Zuge der Luftreinhalteplanung mit betrachtet und sind nicht durch die Luftreinhalteplanung ursächlich begründet. Die Rahmensetzung erfolgt durch die Bundes- bzw. Landesverkehrswegeplanung.
- **TIP-Anbindung**
Für die TIP-Anbindung erfolgt ebenfalls keine Rahmensetzung durch den Luftreinhalteplan. Diese ergibt sich auf Grundlage der städtischen Verkehrsinfrastrukturplanung und Wirtschaftsförderung.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass durch den Luftreinhalteplan Cottbus keine Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben erfolgt und somit keine SUP-Pflicht besteht.

5 Fazit

Im Ergebnis des Screenings als Grundlage für die Strategische Umweltprüfung ist festzustellen, dass für den Luftreinhalteplan 2011 eine Weiterführung der Betrachtungen nicht erforderlich ist und keine SUP-Pflicht besteht. Durch den Plan erfolgt keine Rahmensetzung für UVP-pflichtige Vorhaben, was gemäß UVPG bzw. BbgUVPG Voraussetzung für die Notwendigkeit zur Durchführung einer SUP ist.

Weiterhin ist grundsätzlich festzustellen, dass mit dem Luftreinhalteplan das Ziel verfolgt wird, die unmittelbaren und mittelbaren negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf Mensch, Natur, Umwelt etc. zu reduzieren. Durch die integrierte und gesamtstädtische Betrachtung werden dabei auch über die Luftreinhaltung hinaus Aspekte der

Lärminderung, des Klimaschutzes sowie der Stadt- und Wohnumfeldentwicklung berücksichtigt. Den grundsätzlichen Zielstellungen der Richtlinie 2001/42/EG bezüglich einer nachhaltigen Entwicklung eines hohen Umweltschutzniveaus wird damit ebenfalls in einem hohen Maße Rechnung getragen.

Dresden, 20.10.2011



Dr.-Ing. Ditmar Hunger

