



# blickpunkt stadt



## Umweltzone ab 1. Januar 2013

Liebe Mönchengladbacherinnen,  
liebe Mönchengladbacher,

Klimaschutz stellt eine der größten Herausforderungen unserer Zeit dar. Mit dem Ende 2009 vom Rat verabschiedeten Beitritt der Stadt in den Verein „Klimabündnis“ e.V. hat sich die Stadt verpflichtet, alle fünf Jahre die CO<sub>2</sub>-Emissionen um zehn Prozent zu reduzieren.

Im vergangenen Jahr hat der Rat mit Blick auf dieses ehrgeizige Ziel das von der Verwaltung erarbeitete Klimaschutzkonzept verabschiedet. Ein wesentlicher Baustein ist die Beauftragung eines Klimaschutzmanagers, der vor kurzem seine Arbeit aufgenommen hat. Über das Klimamanagement sollen vor allem Bürger sowie Industrie und Gewerbe angesprochen werden, ihren Beitrag zur Luftreinhaltung zu leisten. Aber auch andere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind unablässig: So wird ab 1. Januar 2013 in unserer Stadt eine Umweltzone eingerichtet. Dies ist erforderlich, weil Untersuchungen der Luftschadstoffe ergeben haben, dass in der Innenstadt – wie in anderen Städten auch – die EU-Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten werden.

Die Umweltzone ist eine von mehreren Maßnahmen in dem im Juli dieses Jahres in Kraft getretenen Luftreinhalteplan, den die Bezirksregierung Düsseldorf als federführende Behörde für das Stadtgebiet aufgestellt hat. Informieren Sie sich in dieser Ausgabe über die Einrichtung der Umweltzone und das Klimaschutzkonzept.

Norbert Bude,  
Oberbürgermeister



**Umweltzone und LKW-Durchfahrtsverbote  
in Mönchengladbach  
ab 01.01.2013**

**Legende**

- Umweltzone (nur gelbe oder grüne Schadstoffplakette zugelassen)
- Grenzstraßen (dürfen uneingeschränkt befahren werden)
- empfohlene PKW-Route bis zur Fertigstellung des Geistenbecker Rings
- empfohlene LKW-Route bis zur Fertigstellung des Geistenbecker Rings
- LKW-Durchfahrtsverbot ausgenommen Lieferverkehr

**Maßstab**  
0 500 1000 1500 2000 m

Herausgeber:  
Stadt Mönchengladbach  
Fachbereich Geoinformationen und Grundstücksmanagement  
Fachbereich Umweltschutz und Entsorgung  
Oktober 2012  
Diese Karte ist gesetzlich geschützt.  
Nachdruck und Vervielfältigung nur mit Genehmigung des Herausgebers

**A**b 1. Januar 2013 tritt in Mönchengladbach die Umweltzone in Kraft. Die Einführung der Umweltzone ist eine Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität in Mönchengladbach. Mit 21 Quadratkilometern macht die Umweltzone rund zwölf Prozent der gesamten Stadtfläche (171 km<sup>2</sup>) aus.

Die Grenzen markieren im Norden die Künkelstraße, Hohenzollernstraße, Hermann-Piecq-Allee, Sternstraße und Waldnieler Straße und im Westen die A 61. Im Süden verläuft die Umwelt-

zone von den Straßen Restrauch, Geistenbecker Ring und im Osten Duvonstraße, Stockholtweg, Düsseldorfer Straße, Otto-Safran-Straße, Breite Straße, Theodor Heuss-Straße, Korschenbroicher Straße, Jenaer Straße, Lürriper Straße, Heinrich-Sturm-Straße, Güterstraße, Breitenbachstraße, Hindenburgstraße und Alstraße. Dabei sind die genannten Straßen, die die Umweltzone umgrenzen, nicht Teil der Umweltzone und frei befahrbar. Auch die Zufahrt für den P + R-Parkplatz am Hauptbahnhof und das Parkhaus Media-Markt sind frei.

**INFO**

- Wer darf in die Umweltzone?  
Wo gibt es Plaketten?  
Wo sind LKW-Fahrverbote?  
Antworten auf diese Fragen auf **Seite 2**
- Was macht eigentlich ein Klimaschutzmanager?  
Antti Olbrich arbeitet seit kurzem bei der Verwaltung. **Seite 3**
- Wie hängen eigentlich Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan zusammen?  
Hintergründe dazu auf **Seite 4**

## INFORMIERT:

### Wer darf hinein, wer nicht?



Ab 1. Januar 2013 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner oder gelber Umweltplakette in die Umweltzone.

Fahrzeuge ohne und mit roter Plakette müssen demnach draußen bleiben. Davon sind in Mönchengladbach etwa 7.000 der rund 129.000 zugelassenen Fahrzeuge betroffen, weil ihre Fahrzeuge nur die Schadstoffklasse zwei (rot) erfüllen. 89 Prozent erfüllen die Anforderungen der Klasse vier; die Halter müssen sich nur noch die grüne Plakette besorgen. Wer ohne oder mit falscher Plakette in die Umweltzone fährt, muss mit einem Bußgeld in Höhe von 40 Euro und einem Punkt in der Flensburger Verkehrssünderdatei rechnen.

### Wo gibt es die Plaketten?

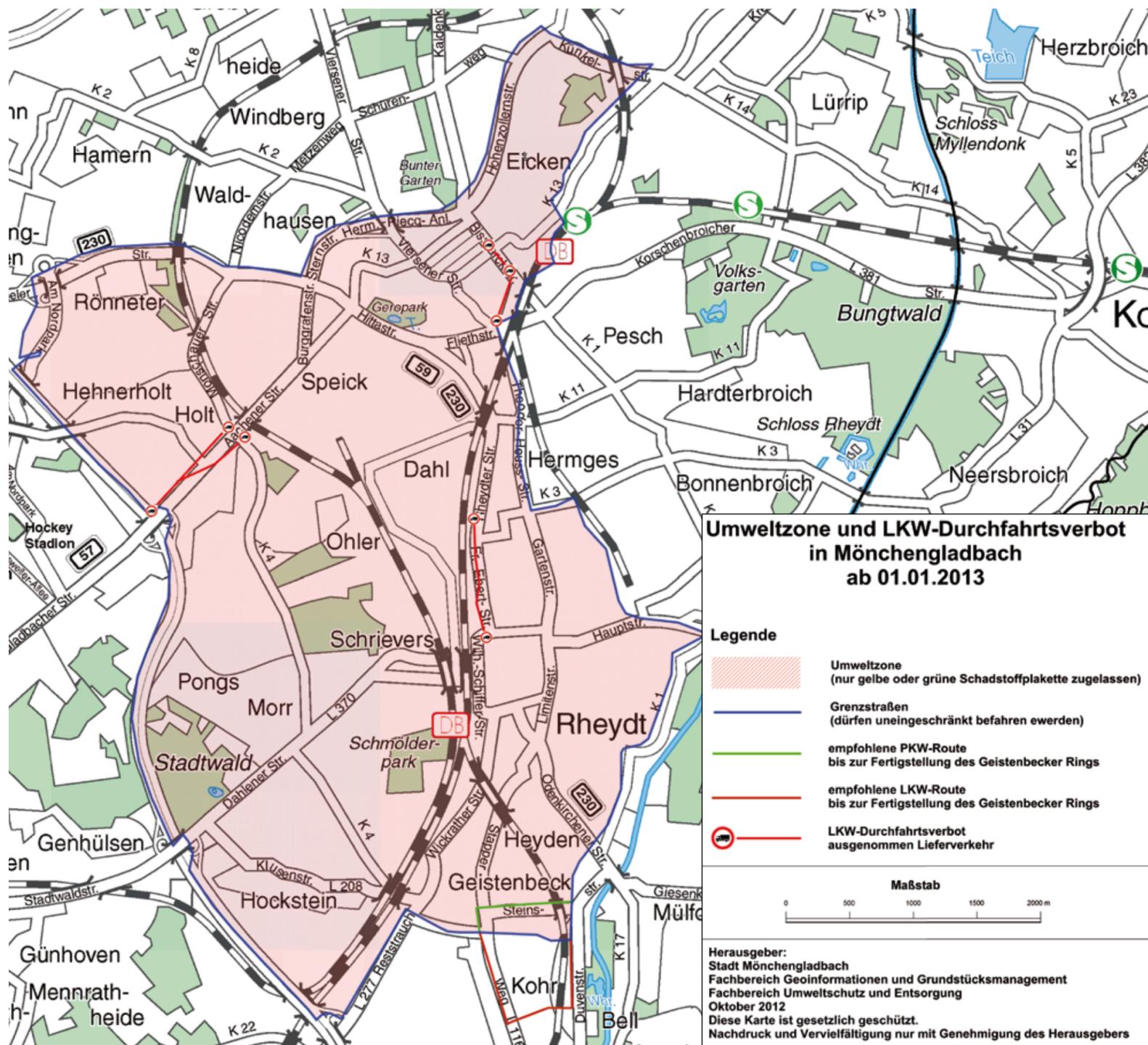
Die gelben und grünen Umweltplaketten werden gegen Vorlage des Kraftfahrzeugbriefes oder -scheins vom Straßenverkehrsamt (Rufnummer: 02161-25 61 71) und den Stellen der Abgasuntersuchungen ausgegeben.

Dies können zum Beispiel der TÜV oder die Dekra sein, aber auch alle Werkstätten, die Abgasuntersuchungen durchführen. Sie kosten zwischen fünf und zehn Euro. Welche Plakette der eigene Wagen erhält, ist auch mit Hilfe des Emissionsschlüssels im KFZ-Schein ersichtlich.

### Welche Regelung gilt für den LKW-Verkehr?

Innerhalb der Umweltzone werden auf drei Straßen LKW-Durchfahrtsverbote mit der Einschränkung „Lieferverkehr frei“ für LKW über 3,5 t zum 01.01.2013 eingeführt:

- **Aachener Straße**/parallel dazu Bahnstraße von Autobahn-Anschlussstelle A 61 bis Monschauer Straße. Eine Umgehung ist hier von Rheindahlen kommend über die Liverpooler-Allee (Nordpark) bis zur Waldnieler- und Monschauer Straße.
- **Friedrich-Ebert-Straße** im Bereich zwischen Breite Straße bis Mühlenstraße. Eine Umgehung erfolgt über die Limitenstraße und Gartenstraße und zwar so lange, bis eine Regelung im Lärmaktionsplan in Kraft tritt.
- **Bismarckstraße** von Steinmetzstraße bis Rathenastraße. Der LKW-Verkehr wird über die Fliethstraße, Hitta- und Waldnieler Straße, Sternstraße, Hermann-Piecq-Allee und Hohenzollernstraße gelenkt.



## Der Weg zum Luftreinhalteplan

Dem Inkrafttreten des Luftreinhalteplans Ende Juli 2012 und dem Start der Umweltzone am 1. Januar 2013 ist eine mehrjährige Vorgeschichte vorausgegangen: Auslöser waren Messungen und Berechnungen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV).

Bei den durchgeführten Messungen in der Friedrich-Ebert-Straße wurde für Stickstoffdioxid Jahresmittelwert von  $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ermittelt. Die Feinstaubmessung dort ergab 36 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Auf der Aachener Straße ergab die Messung für Stickstoffdioxid einen Jahresmittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Auf Grund dieser Ergebnisse musste davon ausgegangen werden, dass ohne schadstoffreduzierende Maßnahmen die gesetzlichen Grenzwerte auch in den nächsten Jahren nicht eingehalten werden können. Die Messungen in den Jahren 2010 und 2011 stützen diesen Befund. Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub wurden erneut nicht eingehalten.

Dadurch entstand für die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Behörde die gesetzliche Verpflichtung, einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der konkrete Maßnahmen zur Reduzierung von Schadstoffen vorsieht.

Die Belastungen an den Messstellen ließen und lassen sich in besonderem Maße dem städtischen Straßenverkehr zuordnen. Auf Grund der Messergebnisse musste davon ausgegangen werden, dass sich dieser Zustand ohne schadstoffreduzierende Maßnahmen nicht verbessern lässt.

Zum Auftakt der Ausarbeitung solcher Maßnahmen in einem Luftreinhalteplan wurde im Mai 2011 zunächst eine Projektgruppe unter Lei-

tung der Bezirksregierung Düsseldorf gebildet. Sie bestand im Kern aus Vertretern des LANUV, der Stadt Mönchengladbach und der Bezirksregierung Düsseldorf. Außerdem gehörten der Projektgruppe Vertreter von NEW, Polizei, IHK Mittlerer Niederrhein, des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW, des Landesbetriebs Straßenbau NRW, der Interessengemeinschaft Friedrich-Ebert-Straße und der Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach an.

Ein Jahr später, im Mai 2012 hat die Bezirksregierung im Zusammenwirken mit den in der Projektgruppe beteiligten Organisationen und Behörden den Entwurf des Reinhalteplans vorgelegt. Im Anschluss wurde die Öffentlichkeit an dem Verfahren beteiligt. Der Entwurf des Luftreinhalteplans wurde veröffentlicht und die Bürgerinnen und Bürger konnten bis zum 9. Juli Anmerkungen und Anregungen machen. Der Rat der Stadt Mönchengladbach hat seine Stellungnahme am 5. Juli beschlossen.

Nach Abschluss dieser Beteiligung ist am 26. Juli 2012 der Luftreinhalteplan rechtskräftig geworden. Damit sind alle zuständigen Stellen zu Gunsten des Gesundheitsschutzes der in Mönchengladbach lebenden Bevölkerung aufgefordert, für eine verzögerungsfreie Umsetzung der in diesem LRP festgeschriebenen Maßnahmen Sorge zu tragen, zu denen auch die Einrichtung der Umweltzone gehört. Im Luftreinhalteplan hat die Bezirksregierung die Wirkung von Umweltzonen so beschrieben: „Umweltzonen haben sich als wirksames Instrument zur Reduzierung der verkehrsbedingten Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung erwiesen. Dabei handelt es sich um Gebiete, in denen wegen hoher Luftschadstoffbelastungen nur solche KFZ fahren dürfen, die bestimmte Abgasnormen einhalten.“

Neben unmittelbaren Effekten an den lokalen Hotspots tragen diese Maßnahmen auch zur Reduzierung der Hintergrundbelastung bei. Darüber hinaus sind auch positive Effekte über das rein räumliche Gebiet der Umweltzonen hinaus zu erwarten, weil deren vermehrte Einführung gleichzeitig einen Anreiz zur Modernisierung von Fahrzeugflotten schaffen.“

Neben der Umweltzone enthält der LRP ein Reihe von weiteren Maßnahmen, die zur Verbesserung der Luftqualität durch- oder weiterzuführen sind. Die Liste reicht vom Einsatz schadstoffarmer Busse über veränderte Ampelschaltungen bis hin zu Durchfahrtsverboten für LKW über 3,5 Tonnen (siehe Karte) an verschiedenen Straßen (Aachener Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Bismarckstraße, ausgenommen Anlieferverkehr), die Ende Dezember in Kraft treten.

Außerdem fordert der LRP unter anderem, den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen und das Radwegenetz zu verbessern. Aber nicht alle Punkte des Luftreinhalteplans zielen auf den Verkehr. Der Plan sieht auch Staub- und Schadstoffmindernde Maßnahmen im Bereich der Bauleitplanung, an Baustellen, beim Betrieb von Kleinfeuerungsanlagen für feste Brennstoffe oder bei der Sanierung von städtischen Gebäuden vor.

Der gesamte Luftreinhalteplan für die Stadt Mönchengladbach ist auf den Internetseiten der Bezirksregierung Düsseldorf ([www.brd.nrw.de](http://www.brd.nrw.de)) und der Stadt Mönchengladbach ([www.moenchengladbach.de](http://www.moenchengladbach.de)) zu finden.



Woran erkennt man die Umweltzone? An Beschilderungsmaterial sind rund 400 Schilder für Beginn und Ende der Umweltzone, die Zusatztafeln für den Hinweis auf die Farben der erlaubten Umweltplaketten und die Vorankündigungsschilder angeschafft worden. Außerdem weisen zusätzliche Schilder auf Lkw-Durchfahrtsverbote hin. Dies betrifft Teilstrecken der Bismarckstraße, der Friedrich-Ebert-Straße und der Aachener und Bahnstraße. Ebenso angegeben sind Umleitungstrecken. Die Ergänzung von LKW Fahrverbotssymbolen in bestehenden Wegweisungstafeln erfolgt erst im nächsten Jahr, da hierfür teilweise der Austausch der Wegweiser erforderlich ist. Insgesamt liegen die Kosten für die Beschilderung bei 40.000 Euro.

## Rat bringt Klimaschutzkonzept auf den Weg

Weiterer Meilenstein auf dem Weg zum Klimaschutz

Der Rat hatte im April 2011 einstimmig das von der Verwaltung erarbeitete Klimaschutzkonzept verabschiedet. Wesentlicher Baustein des umfangreichen Konzeptes ist die Beauftragung eines Klimaschutzmanagers für eine befristete Laufzeit von drei Jahren (siehe Bericht auf dieser Seite). Der Fachmann wird zu 95 Prozent mit Bundesmitteln finanziert. Hintergrund des Klimaschutzkonzeptes ist der Ende 2009 vom Rat verabschiedete Beitritt der Stadt in den Verein „Klimabündnis“ e.V. Damit hat sich die Stadt zugleich verpflichtet, alle fünf Jahre die CO<sub>2</sub>-Emissionen um zehn Prozent zu reduzieren.

Mit dem vorliegenden, rund 270 Seiten starken Konzept hat das Bonner Büro pro21 GmbH berechnet und Maßnahmen aufgezeigt, wie Mönchengladbach dieses Ziel erreichen kann: Zwischen 1990 und 2008 wurde der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bereits um etwa 3 t pro Einwohner verringert. Mit etwa 7,6 t CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner und Jahr liegt Mönchengladbach bereits heute unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 10 t CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner und Jahr. Zur Erfüllung der Ziele des Klimabündnisses müssten bis 2020 pro Kopf und Jahr noch etwa 1,7 t CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Die Klimaschutzziele beruhen neben den Zielen des Klimabündnisses zusätzlich auf den klimapolitischen Vorgaben von Europäischer Union und

der Bundesregierung. So möchte die Bundesregierung im Vergleich zu 1990 im Jahr 2020 eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 40 Prozent erreichen. Dabei ist der Regierung sehr wohl bewusst, dass sie dieses ehrgeizige Ziel ohne die Hilfe der Kommunen nicht erreichen kann und unterstützt diese durch Förderprogramme.

Mit dem Klimaschutzmanager nimmt die Stadt Mönchengladbach nach der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes ein weiteres Förderprogramm des Bundes in Anspruch. Die Personalkosten werden zu 95 Prozent über eine Laufzeit von drei Jahren durch die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gefördert. Über das Klimamanagement sollen vor allem Bürger sowie Industrie und Gewerbe angesprochen werden.

Bereits in den vergangenen Jahren hat die Stadt Maßnahmen für den Klimaschutz ergriffen. Dazu zählt der Einsatz von 100 Prozent Ökostrom in städtischen Gebäuden. Außerdem konnten wegweisende Pilotprojekte wie etwa im Altenpflegeheim St. Josef in Giesenkirchen und in der Eickener Solarsiedlung umgesetzt werden. Die Errichtung einer Klimaschutzsiedlung hinter dem Jugendstil-Wasserturm und der Aufbau eines Solarpotenzialkatasters sind weitere Schritte, die als Mönchengladbacher Beiträge auf dem Weg zur

Klimawende zu betrachten sind. Darüber hinaus gibt es seit Jahren ein Projekt Energiesparen an Schulen und Müllreduzierung an Schulen, das auf der Basis eines Anreizmodells zu messbaren Energieeinsparungen an Schulen führt.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadt Mönchengladbach lagen im Jahr 2008 bei rund zwei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Damit wurde der Ausstoß in den vergangenen 18 Jahren um rund 23 Prozent verringert. Die absoluten Emissionen des Industrie- und Gewerbesektors sind um 47 Prozent (561.000 Tonnen pro Jahr), die der kommunalen Verwaltung um etwa 32 Prozent (27.000 Tonnen pro Jahr) und die der privaten Haushalte um 28 Prozent (231.000 Tonnen pro Jahr) gesunken. Der Sektor kommunale Gebäude ist damit nach Industrie und Gewerbe der Sektor mit der größten relativen CO<sub>2</sub>-Einsparung.

„Dieses Klimaschutzkonzept ist nach dem Beitritt der Stadt in das Bündnis ein zweiter Meilenstein auf dem Weg zum Klimaschutz. Hier setzen wir uns ehrgeizige Ziele mit einer Reihe von Maßnahmen, die nach und nach politisch zu diskutieren sind. Es ist ein guter Handlungsrahmen auf der ständigen Suche nach kostengünstigen klimaschonenden und energieeffizienten Maßnahmen“, so der für den Umweltschutz zuständige Beigeordnete Bernd Kuckels.

## Manager für den Klimaschutz

Antti Olbrisch hält den „Fingerabdruck“ der unterschiedlichen Energieverbräuche fest

Mit Antti Olbrisch hat die Stadt seit kurzem einen Klimaschutzmanager eingestellt, der sich in den kommenden drei Jahren um die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes Mönchengladbach kümmern wird. Der 37-jährige mit dem hier seltenen finnischen Vornamen, seine Mutter kommt aus Finnland, unterstützt die Stadt bei der Senkung des klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, zu der sich der Rat in seiner Mitgliedschaft beim Klimabündnis e. V. und mit der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes verpflichtet hat.

„Klimaschutz ist für mich eine selbstverständliche Aufgabe, die ich hier in Mönchengladbach vorantreiben möchte. Die Zielgruppen sind private Haushalte, kommunale Gebäude und Anlagen, Energieversorgung, Verkehr, Industrie und Gewerbe. Je mehr Akteure ich gewinnen kann, um beim Klimaschutz aktiv mitzuwirken, desto geringer wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Hierzu werde ich unter anderem eine intensive Öffentlichkeitsarbeit machen“, erklärt Antti Olbrisch.

Zur Erfolgskontrolle wird er die im Klimaschutzkonzept erstellte Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz fort-

schreiben. Im Jahr 2008 lag die Stadt bei 7,59 t CO<sub>2</sub>/EW unter dem deutschen Bundesdurchschnitt, der sich auf ca. 10 t CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner und Jahr beläuft. Angestrebt wird die Senkung der CO<sub>2</sub>-Pro-Kopf-Emissionen bis 2020 auf mindestens 5,92 t CO<sub>2</sub>/EW pro Jahr. Die Bilanzierung erfolgt über die Ermittlung und Darstellung der Energieverbräuche in den unterschiedlichen Sparten wie Industrie und Gewerbe, Verkehr und in privaten Haushalten. Die ermittelten Daten werden in spezielle Computerprogramme eingegeben und fortlaufend gepflegt. Auf diese Weise erhält der Klimaschutzmanager ein Raster, das Aussagen über den Energieverbrauch der jeweiligen Sparte macht. Wenn man so will, macht sich Olbrisch auf Spurensuche, um den persönlichen Fingerabdruck in Sachen Energieverbrauch festzuhalten.

Die Stelle des Klimaschutzmanagers ist durch einen Beschluss des Deutschen Bundestages zu 95 Prozent gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). Dieses hat anerkannt, dass Mönchengladbach trotz eingeschränkter kommunaler Fi-

nanzen den Klimaschutz und die Nutzung regenerativer Energien voranbringen möchte. „Meine Arbeit gestaltet sich sehr komplex und spannend. Ein Ziel wird sicherlich sein, aufzuzeigen, wie die Energieströme fließen“, betont Antti Olbrisch. „Es geht in erster Linie darum, langfristig Aufklärungsarbeit zu betreiben und Maßnahmen ins Rollen zu bringen, die zu einem klimabewussten Verhalten der Bevölkerung führen“, ergänzt er. (pmg/sp)



Erreichbar ist Antti Olbrisch im Fachbereich Umweltschutz und Entsorgung unter der Telefonnummer 02161/25-8266 und der Emailadresse antti.olbrisch@moenchengladbach.de.

### DREI FRAGEN AN...

... Umweltingenieur  
Wolfgang Klein  
vom Fachbereich  
Umweltschutz  
und Entsorgung



#### Weshalb brauchen wir einen Luftreinhalteplan?

Die Luftqualität wird in Nordrhein-Westfalen gemäß der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG systematisch überwacht. In dieser Richtlinie sind Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe festgelegt, die zum Schutze vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur gesundheitlichen Umweltvorsorge nicht überschritten werden dürfen. Werden die Grenzwerte für diese Schadstoffe nicht eingehalten, sind in NRW die Bezirksregierungen verpflichtet, für Gebiete in denen Grenzwertüberschreitungen gemessen wurden, einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Die bekanntesten Schadstoffe, die zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans führen, sind Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid. Auch in Mönchengladbach waren für diese beiden Schadstoffe die Grenzwerte nicht eingehalten. Die Bezirksregierung Düsseldorf musste daher für Mönchengladbach einen Luftreinhalteplan aufstellen. Ziel des Planes ist es, dass durch Minderungsmaßnahmen eine dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte erreicht wird.

#### Wer misst eigentlich die Werte?

Die Überwachung der Luftqualität ist eine Aufgabe des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV). Im Jahr 2011 wurden an 122 Messorten in NRW vom LANUV gemessen. In Mönchengladbach wird an den drei Stationen mit den Bezeichnungen „Friedrich-Ebert-Straße“, „Düsseldorfer Straße“ und „Mönchengladbach Rheydt“ kontinuierlich gemessen.

#### Wo sind die Ergebnisse der Messungen nachzulesen?

Aktuelle Messergebnisse für jede Messstation sind auf der Homepage des LANUV ([www.lanuv.nrw.de/luft/temes/stat.htm](http://www.lanuv.nrw.de/luft/temes/stat.htm)) einzusehen. Diese werden kontinuierlich in der Regel als Stundenmittelwerte angezeigt. Ebenso sind dort Auswertungen der Messungen als Tages-, Monatsberichte und als Jahreskennwerte zu finden.

### Für wen gelten Ausnahmen und Befreiungen?

Es gibt Ausnahmeregelungen, für die bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein müssen. So können die rund 95.000 Bewohner sowie Gewerbetreibende die im Bereich der Umweltschutzzone gemeldet sind, eine Ausnahmegenehmigung bis zum 30. Juni 2013 beantragen.

Befreit sind Oldtimer, Motorräder und Trikes, sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Fahrzeuge, mit denen Schwerbehinderte fahren oder gefahren werden (Merkzeichen „aG“, „H“ oder „BI“). Ebenso kann beim Straßenverkehrsamt bei einem sozialen Härtefall eine Ausnahme beantragt werden, wenn bestimmte Gründe für das Befahren der Umweltzone vorliegen. Eine Ausnahmegenehmigung kostet für gewerbliche PKW-/LKW-Besitzer bis 3,5 Tonnen 60 Euro Jahresgebühr und gewerbliche LKW-Besitzer ab 3,5 Tonnen 88 Euro Jahresgebühr. Bei privaten Zwecken liegt die Jahresgebühr bei 30 Euro bzw. monatlich 2,50 Euro. Informationen über Ausnahmeregelungen erteilt das Ordnungsamt der Stadt unter der Rufnummer 02161 - 25 62 65. Ausführliche Hinweise zur Umweltzone, zu Ausnahmeregelungen und Gebühren sind auch im Internet der Stadt unter [www.moenchengladbach.de](http://www.moenchengladbach.de) nachzulesen.



# Das meinen die Fraktionen

Mit Hochdruck bereitet die Verwaltung derzeit die Einrichtung der Umweltzone vor, die ab 1. Januar 2012 in Kraft treten wird.

„Blickpunkt Stadt“ wollte von den Vorsitzenden der im Rat vertretenen Fraktionen wissen, ob aus deren Sicht die Einrichtung einer Umweltzone die geeignete Maßnahme ist, um die Luftqualität zu verbessern?“



**Lothar Beine, SPD**

„Es ist eine geeignete Maßnahme, um die Zunahme einer noch schlechteren Luftqualität zu verhindern. Mit der Einrichtung einer Umweltzone reagieren wir auf Versäumnisse der Vergangenheit. Mönchengladbach war durch die Politik der Vergangenheit eine Stadt mit Autovorrangpolitik. In Mönchengladbach kommt der Autoverkehr meistens flüssig voran. Das Nachsehen hatten bislang die Fußgänger und Radfahrer, die sich immer mehr zurückgezogen haben. Auch im Nahverkehr wird ein Fahrplan mit Linien und Haltestellen gelebt, der sich immer noch nach alten Straßenbahnverbindungen richtet. Eine Umkehr in der Verkehrspolitik ist dringend nötig und es ist deshalb gut, dass durch die Einrichtung einer Umweltzone und den Lärmaktionsplan ein Umdenken erzwungen wird. Die Schwachstellen im bisherigen Verkehrskonzept der Stadt werden klar herausgestellt und müssen abgearbeitet werden. Ein neuer Nahverkehrsplan für Busse ist in Auftrag gegeben und ein LKW-Routenkonzept für die Erreichbarkeit der Betriebe in der Innenstadt ist aufgestellt. Das Positive an der Einrichtung der Umweltzone ist hoffentlich die Erkenntnis: Die Gesundheit der Menschen muss aber in allen Überlegungen immer Vorrang haben.“

[spdratmg@itbank.de](mailto:spdratmg@itbank.de)

**Dr. Hans Peter Schlegelmilch, CDU**



„Während Mönchengladbach eine Umweltzone einrichtet, wird in anderen Kommunen längst über deren Abschaffung diskutiert, weil die Maßnahme sich als sinnlos und nicht effektiv erweisen hat. Selbstverständlich darf die Luft nicht übermäßig mit Schadstoffen belastet sein, aber dieser Aspekt ist nur einer von vielen, die für die Standortqualität unserer Stadt wichtig sind. Die gute Erreichbarkeit von Gewerbe-, Einkaufs- und Wohnquartieren ist zum Beispiel ein wesentlicher Aspekt, der in eine Gesamtbeurteilung einfließen muss. Wir brauchen deshalb keine Umweltzone und keine Verbote, sondern ein Mobilitätskonzept mit einem ausgewogenen Mix aller Verkehrsarten, der sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger ausrichtet. Die Förderung der E-Mobilität sowie attraktive Angebote für umweltfreundlichen ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger sind dann sicher ein guter Weg, unnötigen Lärm und Dreck zu vermeiden.“

[cdu-fraktion-mg@t-online.de](mailto:cdu-fraktion-mg@t-online.de)



**Dr. Anno Jansen-Winkeln, FDP**

Die Einrichtung einer Umweltzone zur Reduzierung der Feinstaubbelastung in den Städten ist eine europäische Gesetzgebung die durch die Behörden der Landesregierung umgesetzt wird. Wir als Stadt haben da gar kein Mitspracherecht. Die meisten Luftreinhaltepläne in NRW stellen verkehrsbezogene Maßnahmen in den Mittelpunkt, um die starken Belastungen durch den motorisierten Straßenverkehr zu mindern. Dazu gehört eben auch die Ausweisung von Umweltzonen. Die Bezirksregierung hat daher auch für unsere Stadt einen Luftqualitätsplan aufgestellt und Mönchengladbach ist ab 2012 gesetzlich verpflichtet,

für die Einhaltung zu sorgen. Der tatsächliche Erfolg von Umweltzonen hingegen ist höchst zweifelhaft. Eine ADAC-Studie bezeichnet sie sogar als wirkungslose Effekthascherei. Die Umweltzonen haben teilweise erhebliche Einschränkungen der Mobilität von Anwohnern, Firmen und Handwerksbetrieben zur Folge. Dadurch werden sicherlich auch Arbeitsplätze gefährdet. Eine Stadt ohne Arbeitsplätze ist aber eine arme Stadt, deshalb müssen hier praktikable Kompromisse gefunden werden.

[anno.jansen-winkeln@fdp-mg.de](mailto:anno.jansen-winkeln@fdp-mg.de)



**Karl Sasserath, Bündnis 90/ Die Grünen**

„Über Jahrzehnte war in Mönchengladbach eine Verkehrspolitik bestimmend, die allein auf das Auto als privates Fortbewegungsmittel setzte. Die steigende Zahl an Kfz führte dazu, dass vor allem die Bewohner der Innenstadt nicht gerade gesund leben. Deshalb ist die Errichtung der Umweltzone eine richtige Konsequenz aus der EU- und der Bundesgesetzgebung. Dies kann nur der erste Schritt sein, denn nach wie vor wird die Stadt vom Durchgangsverkehr zu vieler Autos belastet. Deshalb brauchen wir eine radikalere Abkehr von der bisherigen Verkehrspolitik. Das schlagen die Grünen seit langem vor, und auch die Masterplaner sehen es nicht anders. Die Forderung: Der öffentliche Personennahverkehr muss ausgebaut werden mit höheren Taktzeiten bei Bus und Bahn, die Radwege müssen besser werden, Fußgänger müssen mehr zu ihrem Recht kommen. Die Anliegen von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen als Verkehrsteilnehmer müssen endlich respektiert werden.“

[whoek@gruene-mg.de](mailto:whoek@gruene-mg.de)

**Helmut Schaper, Die Linke**

„Die Umweltzone ist eine Notlösung mit vermutlich geringer Wirkung. Doch da in der bisherigen Verkehrsplanung viel versäumt wurde, ist sie erstmals

ein notwendiges Mittel. Jetzt müssen aber schnell grundlegende Weicheinstellungen erfolgen, die den Autoverkehr deutlich reduzieren. Vor allem der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs ist nötig. Mit kurzen Taktzeiten und geringe Preise hätten die Menschen den Anreiz, auf die umweltfreundliche Alternative umzusteigen. Genauso darf das Rad- und Fußwegnetz nicht vergessen werden. Ausgaben in diesem Bereich führen zu Einsparungen beim Straßenbau, im Gesundheitswesen und vielem mehr. Statt zunehmender Zentralisierung brauchen wir eine Dezentralisierung. Eine gute wohnortnahe Versorgung sorgt für kurze Wege und somit für weniger Verkehr. Und genau da sind Projekte wie die Arcaden und die Reduzierung der Bezirksverwaltungsstellen kontraproduktiv.“

[fraktion@die-linke-mg.de](mailto:fraktion@die-linke-mg.de)

**Bernd Püllen, FWG**

„Ziel eines Luftreinhalteplanes ist es, gute Luftqualität dauerhaft zu erhalten. Hierzu werden im Luftreinhalteplan Maßnahmen festgelegt, die zu einer Verminderung der Luftverunreinigungen führen sollen. Die festgelegten Maßnahmen müssen verursachungsgerecht und verhältnismäßig sein. In Mönchengladbach enthält der Luftreinhalteplan als wesentliche Maßnahme nur die Festlegung einer zusammenhängenden, großräumigen Umweltzone. Umweltzonen der geplanten Art funktionieren nur mit Ausnahmegenehmigungen. Die Auswirkungen der Ausnahmegenehmigungen werden im Luftreinhalteplan nicht geregelt. Da die „Ampel“ in Mönchengladbach die Beratung eines Nahverkehrs- und Verkehrsentwicklungsplanes verzögert, werden außer der Umweltzone leider keine verkehrs- und stadtplanerischen Maßnahmen aufgeführt. Es sind auch keine Maßnahmen zur Ertüchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs enthalten. Ziel verfehlt!“

[FWG-in-MG@t-online.de](mailto:FWG-in-MG@t-online.de)

## Bessere Luftqualität und weniger Lärm

Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan sind eng miteinander verzahnt

Es geht in beiden Fällen um den Gesundheitsschutz der Bevölkerung: Während mit der Einrichtung der Umweltzone ab 1. Januar nächsten Jahres eine wesentliche Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan umgesetzt wird, steht der im Entwurf vorliegende Lärmaktionsplan noch zur Beratung und Verabschiedung durch den Rat an. Eines jedoch haben beide umfangreichen Planwerke gemeinsam: Der Verkehr ist Hauptursache für Lärmbelastungen und Luftverunreinigungen. Wie also lassen sich zukünftig die Verkehrsströme so lenken, dass sich die Luftqualität verbessert und der Lärmpegel sinkt?

„Lärmschutz ist Gesundheitsschutz, auf den die Bürger einen Rechtsanspruch haben. Gleichzeitig muss aber auch gewährleistet sein, dass der Verkehr rollt und innerstädtische Gewerbegebiete nach wie vor von Lastwagen erreicht werden können“, betont der städtische Verkehrsplaner Jörg Clages. Gemeinsam mit seiner Kollegin Bettina Pahl, Expertin für die Lärmplanung im Fachbereich Stadtentwicklung und Planung, hat er den Spagat gemacht und den Entwurf für einen Lärmaktionsplan aufgestellt, der vor kurzem dem Planungs- und Bauausschuss zur weiteren Beratung vorgelegt wurde. Das umfangreiche Planwerk steht im engen Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan und ist vor dem Hintergrund der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern gesetzlich vorgeschrieben. Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) hat als Auslösepegel für die Lärmaktionsplanung Pegel von 70 dB(A) ganztags und 60 dB(A) nachts genannt. „An diesen Auslösepegeln orientiert sich auch die Stadt Mönchengladbach. Die Hauptlärmquellen in Mönchengladbach sind der Straßen- und Schienenverkehr. Maßnahmen, die den Schienenverkehrslärm betreffen, liegen in der Zustän-

digkeit der Deutschen Bahn AG, so dass sich die erste Stufe der Lärmaktionsplanung auf die Reduzierung des Straßenverkehrslärms konzentriert, da hier die Zuständigkeit bei der Stadt liegt“, so Jörg Clages weiter.

„Da das Hauptverkehrsstraßennetz in Mönchengladbach sehr dicht ist, gibt es eine große Anzahl an Achsen und Bereichen, die stark durch Straßenverkehrslärm belastet sind. Die Stadt sieht sich aber finanziell nicht in der Lage, alle vorhandenen Belastungspunkte bereits in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Hier muss eine Priorisierung erfolgen“, erläutert Andreas Wurff, Technischer Beigeordneter der Stadt.



Luftmessstation an der Hubertusstraße.

Sowohl der Lärmaktionsplan als auch der Luftreinhalteplan wollen den Gesundheitsschutz der Bevölkerung erhöhen. Bestandteil des Luftreinhalteplans sind die drei Lkw-Durchfahrtsverbote

auf der Aachener Straße/Bahnstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Bismarckstraße. Im Lärmaktionsplan kommen nun weitere LKW-Durchfahrtsverbote in Teilen der Erzberger Straße und Bahnstraße ganztägig sowie in Bereichen der Aachener Straße, Burggrafenstraße, Rheydter Straße, Friedrich-Ebert-Straße und der unteren Gartenstraße in den Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr hinzu, vorgeschlagen der Rat stimmt dem Lärmaktionsplan im Frühjahr 2013 zu. „Das bisher vorhandene Netz von Ausweichstraßen für den Wirtschaftsverkehr ist allerdings nur rudimentär und daher noch optimierungsbedürftig. Dies hat auch Auswirkungen auf den Lärmaktionsplan“, betont Jörg Clages weiter. So waren im Lärmaktionsplan ursprünglich auf der Hittastraße und Theodor-Heuss-Straße nächtliche LKW-Fahrverbote vorgesehen. Das Problem: Viele Ausweichstrecken kommen nicht infrage, weil Brückenbauwerke schlichtweg zu niedrig für die Lastkraftwagen sind“, erläutert Jörg Clages. Jetzt sind die Hittastraße und nördliche Theodor-Heuss-Straße zwischen Berliner Platz und Hofstraße als Tempo-30-Zonen vorgesehen. Außerdem soll hier „Flüsterasphalt“ verlegt werden.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen soll, so der Vorschlag der Verwaltung, schrittweise vorgegangen werden: Als erster Schritt zur Reduzierung des Umgebungslärms werden vorrangig Maßnahmen vorgeschlagen, die nur geringe Kosten verursachen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsreduzierungen und Lkw-Fahrverbote. Die Umsetzung von baulichen Maßnahmen, insbesondere Deckschichterneuerungen erfolgt hauptsächlich in Verbindung mit der laufenden Straßenerneuerung und -erneuerung. Im zweiten Schritt sollen zur Vermeidung unerwünschter Verlagerungseffekte die Ge-

schwindigkeitsbeschränkungen nach der Erneuerung der Deckschicht, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen, wieder zurückgenommen werden.

„Die große Herausforderung eines Lärmaktionsplanes besteht in der Abwägung der unterschiedlichen Interessen zwischen dem berechtigten Lärmschutz der Anwohner und ihrer Umgebung und der Aufrechterhaltung eines funktionsfähigen Verkehrsnetzes für die Bevölkerung und den Wirtschaftsverkehr“, so Technischer Beigeordneter Andreas Wurff. Daher bereitet die Verwaltung derzeit für das im Luftreinhalteplan geforderte Lkw-Routenkonzept eine Ausschreibung vor.

### IMPRESSUM

**Blickpunkt Stadt – Bürgerinformationen der Stadt Mönchengladbach**

**Herausgeber:** Stadt Mönchengladbach  
Der Oberbürgermeister

**Redaktion:** Stadt Mönchengladbach  
Pressestelle  
Wolfgang Speen (verantwortlich)  
Dirk Rütten, Walter Schröders  
– Rathaus Abtei –  
41050 Mönchengladbach  
Telefon: 02161/25 20 80  
Telefax: 02161/25 20 99  
Mail: [blickpunkt@moenchengladbach.de](mailto:blickpunkt@moenchengladbach.de)

**Fotos:** Stadt, Markus Rick