

Bezirksregierung Düsseldorf  
Cecilienallee 2

40747 Düsseldorf

### LRP Teilplan West - hier: Einwendung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Luftreinhaltung ist ein erstrebenswertes Ziel. Der mir vorliegende Teilplan West in der Fassung vom 14.04.08 scheint mir nicht geeignet, dieses zu erreichen. Außerdem werden hierin grundsätzliche Fragen der Verhältnismäßigkeit und des Verursacherprinzips mehrfach mißachtet, wie ich Ihnen an folgenden Punkten aufzeigen werde. Daher bedarf der Plan in der vorliegenden Form umfassender Änderungen.

#### **zu 1.2**

Die von Ihnen aufgeführte 22. BimSchV zielt in §11 Abs. 3 auf die Reduzierung von PM 2,5 (und den darin enthaltenen feineren Partikel ab). Dieses Ziel wird nicht erreicht, solange überhaupt noch Diesel-Kfz mit einer grünen Plakette fahren dürfen. Diese Fahrzeuge sind in der Überzahl und emittieren mehr und deutlich toxischere Stäube, als dies bei SG 0-2 der Fall ist.

§11 Abs. 4 besagt, daß Maßnahmen erst ab dem für die Einhaltung der Grenzwerte festgesetzten Zeitpunkten zu treffen sind. Dem zuwider läuft die Umweltzone in der vorliegenden Prägung als zeitlich unbefristetete und dauerhafte Maßnahme.

Dem von Ihnen angeführte § 47. Abs. 1 BimschG kann der §47 Abs. 4 BimschG entgegengehalten werden. Hierin sind Maßnahmen „entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit ...“ zu treffen. Allerdings wird in den folgenden Ausführungen nicht konkret auf den genauen Verursacheranteil Bezug genommen (u.a. Fahrleistung in km), wodurch ich annehme, daß Ihre Folgeabschätzung auch nicht oberflächlich den wissenschaftlichen Erkenntnissen genügt und daher grundsätzlich in Zweifel zu ziehen ist.

#### **zu 1.3**

Sie erwähnen den bisher ungeklärten Zusammenhang zwischen Ursache und toxikologischer Wirkung im Hinblick auf die Partikeleigenschaften. Da es sich jedoch hierbei um den Kern des gesetzgeberischen Wollens handelt, sind die im Weiteren aufgeführten Maßnahmen und die Erklärung der Notwendigkeit einer Umweltzone willkürlich hergeleitet und rechtfertigen nicht die Folgen eines Fahrverbotes. Hierzu die Max-Planck-Gesellschaft: „*Rußpartikel moderner*

**zu 2.1.2 – 2.2**

Sie lassen u.a. mit Hinweis auf die sog. Heinz-Nixdorf-Studie unerwähnt, daß Bewohner des günstigen Mietraums an Hauptverkehrsstraßen (vom Rauchen abgesehen) auch anderen Störfaktoren exponiert sind. Zum Beispiel infolge körperlicher Arbeit in ungesunder Umgebung oder die Anhäufung einschlägiger sozialer Strukturen welche die von Ihnen erwähnten Krankheitsbilder unabhängig vom Verkehrsaufkommen begünstigen. Demnach wird auch von oben erwähnter Studie wiederum auch nur ein *möglicher* Zusammenhang – kein *kausaler* – angedeutet und ist als Begründung für die Einführung von Umweltzonen/selektiven Fahrverboten ebenfalls nicht evident.

Die „schluchtenartige Bebauung“ ist weder im Verantwortungsbereich der Verkehrsteilnehmer noch der Anwohner zu suchen. Hierfür zeichnen ausschließlich Fehlentwicklungen im Städtebau verantwortlich, für die einzelne Verkehrsteilnehmer ebenfalls nicht in Regress genommen werden dürfen.

Hochrechnung als Grundlage von Fahrverboten, die einen Eingriff in das Nutzungsrecht am Eigentum darstellen, sind grundsätzlich unzureichend. Die Datenlage hat sich zudem in 2007 grundlegend geändert, bzw. ist unzureichend. Insbesondere beim E-Kataster „Hausbrand“ greifen sie unzulässiger Weise auf alte Daten zurück, welche die verstärkte Nutzung von Kaminöfen und Pelletsheizungen ignoriert. Hier wird mit veralteten Daten gegen das Verursacherprinzip verstossen.

Überdies sind die Kriterien, welche für die Einstufung (rot-gelb-grün) der Straßenzüge auf den Ampelkarten erhalten, mehr als fragwürdig gewählt. Eine „Maschenweite“ von gerade mal 2 µg ist aufgrund der zahlreichen auch von Ihnen erwähnten Eventualitäten mit Blick auf meteorologische Beeinflussung, dem schwankenden Hintergrundniveau und statistischer Toleranzen zu fein gewählt. Da bisher nicht der Anteil an Aufwirbelungen untersucht wurde, bleibt anzunehmen, daß Fahrverbote, die ca. 6% der Kfz betreffen (die wohl sukzessive durch andere Kfz ersetzt würden) nicht den gewünschten Effekt bringen werden.

Für die weitere Entwicklung des Reduktionspotenziales im Straßenverkehr das UBA, S. 6

<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3309.pdf>

Für die Bewertung der Ampelkarte die IHK Niederrhein, der sich hiermit vollinhaltlich angeschlossen wird: [http://www.ihk-niederrhein.de/downloads/Ampelkarten\\_sind\\_keine\\_zulaessige\\_Grundlage.pdf](http://www.ihk-niederrhein.de/downloads/Ampelkarten_sind_keine_zulaessige_Grundlage.pdf)

**zu 3.1.2**

Ihre Untersuchungen haben beim regionalen Hintergrundniveau eine Zahl von 11 Überschreitungs-tagen ergeben. Dennoch werden selbst für dieses Äquivalent selektive Fahrverbote ausgesprochen, welche nicht den Verursacher treffen. Auch hier ein Verstoß gegen das Verursacherprinzip. Die Problematik zeigt dieser Artikel auf: <http://www.faz.net/s/RubCD175863466D41BB9A6A93D460B81174/Doc~E3E4BD7E9D5434460BB4C1D784997FFDA~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

**zu 3.2.8**

Das außer Acht lassen der Emissionen durch hohe Schornsteine, im Bezug auf eine derart umfassende Untersuchung ist wissenschaftlich nicht haltbar. Die Begrifflichkeit „weit getragen“ impliziert enormen Aufklärungsbedarf, inwieweit z.B. Stäube aus Duisburg bei entsprechender Wetterlage nach Essen, Bochum, Dortmund u. anderen Städten eingeweht werden und vor Ort zu verfälschten Meßergebnissen beitragen.

**zu 3.3/1**

Im Maßnahmenpaket „Umweltzone“ werden Erkenntnisse der Abbildung 3.3/1 unzureichend eingearbeitet. Eine derart hohe Vorbelastung, die bereits ohne Fahrzeugverkehr anzutreffen ist, rechtfertigt ebenso keine Fahrverbote. Weder in

Essen, wo eine gleichmäßige Ausbreitung vorzufinden ist, noch in Duisburg mit einer gleichmäßigen Verteilung der industriellen Hot-Spots.

#### zu 4.2

Der Hinweis auf die Abschätzung positiver Folgen unterstreicht den wohlwollenden Gedanken der Vorliegenden Untersuchung, reicht aber nicht als Begründung für die Einführung von selektiven Fahrverboten. Beachten Sie bitte die Untersuchung von Prof. Dr. Möller, der beispielhaft für Berlin eine Untersuchung angefertigt hat. Leider beruhen die meisten hier vorliegenden Daten auf Abschätzungen. Eine wissenschaftliche Analyse hat bisher nicht stattgefunden und muß daher zwingend nachgeholt werden.

[http://www.adac.de/images/M%C3%B6ller%20Gutachten%20Endfassung\\_tcm8-202228.pdf](http://www.adac.de/images/M%C3%B6ller%20Gutachten%20Endfassung_tcm8-202228.pdf)

#### zu 5.1

Es besteht keinerlei europarechtliche Verpflichtung zur Einführung von Umweltzonen, wie in der Öffentlichkeit bekundet. Ein Gutachten von Freshfields, Bruckhaus, Deringer im Auftrag der IHK hat dies bestätigt. Die anhaltende Instrumentalisierung des Europarechtes zur Rechtfertigung der Schaffung von Fahrverboten ist daher obsolet. Siehe dazu folgende Pressemeldung: <http://www.presseportal.de/meldung/1133147/>

Die Argumentation, daß wenige schadstoffintensive Kfz die Belastung senken sollen, entbehrt den Hinweis darauf, daß die vielen verbleibenden Fahrzeuge weiterhin durch Aufwirbelungen zu Grenzwertüberschreitung und somit für die Fahrverbote anderer Verkehrsteilnehmer beitragen. Demnach dürfte Verkehr nur stattfinden, wenn es gar nicht zu Aufwirbelungen als Überschreitungsursache kommt. Aus diesem und den oben genannten Gründen ist ein Verkehrsverbot weder erforderlich noch verhältnismäßig und auf jeden Fall gänzlich abzulehnen.

Allgemeine Fragen, die gegen Fahrverbote sprechen. Bitte um Ihre Stellungnahme hierzu.

1. Wer kommt für die Kosten für Neuanschaffung von Fahrzeugen auf?
2. Wer kompensiert den Wertverlust des alten Fahrzeuges infolge Unverkaufbarkeit?
3. Sorgen steigende Treibstoffkosten usw. nicht auch ohne Umweltzone/Fahrverbote für einen Bewußtseinswandel, bzw. Reduzierung des Individualverkehrs der denselben Effekt ohne Verbote erzielt?
4. Es existiert keine Planungssicherheit, da Umweltzonen willkürlich „verschärft“ werden können
5. Filternachrüstung sorgt zwar für weniger, dafür aber toxischere Stäube (s. Max-Planck-Ges.)
6. ÖPNV bietet meistens keine preislich und zeitlich attraktive Alternativen.
7. Die positive Umweltbilanz älterer Fahrzeuge, die bis ans Ende der techn. Nutzungsdauer bewegt werden und somit zur aktiven Vermeidung von Umweltbelastungen beitragen.
8. Sichtbarkeit des sozialen Status an der Plakettenfarbe – Stigmatisierung von sozial schwachen Personen.

Sollte die Umweltzone im vorliegenden Umfang kommen, ist es für die Betroffenen (z.B. Anwohner) nicht plakettenfähiger Fahrzeuge notwendig, über die in der Ausnahmeregelung genannte Dauer hinaus umfassenden Bestandsschutz zu erhalten. Es müssen zudem mehr Umfahrungsmöglichkeiten in ausreichender Nähe verfügbar sein.

Darüber hinaus sollte der durch die EU eingeräumte zeitliche Spielraum 2011 voll ausgenutzt und nicht in operative Hektik verfallen werden. Insbesondere Ansätze in der City-Logistik können den innerstädtischen *Güterverkehr* mindern, ohne den Individualverkehr einschränken zu müssen. In vielen Revierstädten ist eine leistungsfähige Infrastruktur Wasser/Schiene verfügbar, teilweise sogar in städtischer Hand. Die Uni Duisburg-Essen dürfte mit ihrem ausgezeichneten Logistik-Lehrstuhl in der Lage sein, hierfür kreative Konzepte zu erarbeiten – Stichwort: Güter-Tram und Reaktivierung von Gleisanschlüssen.

Mit freundlichen Grüßen