

BUND NRW • Merowingerstraße 88 • 40225 Düsseldorf

Die Präsidentin des  
Landtags Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

**Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland**

Landesverband  
Nordrhein-Westfalen e.V.

Düsseldorf, den 30.05.2008

## **Umweltzonen-Chaos im Ruhrgebiet beenden: Flickschusterei hat drastische Folgen für die Menschen, Städte und Wirtschaft**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 14/6340

hier: **Anhörung des Ausschusses für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz am 03. Juni 2008**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

für die Einladung zur Anhörung möchte ich mich herzlich bedanken. Zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen nimmt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. wie folgt Stellung:

### **1. Wie beurteilen Sie das Gesamtkonzept der Luftreinhalteplanung für das Ruhrgebiet unter Beachtung aller darin vorgesehenen Maßnahmen?**

#### **1.1 Ausgangssituation**

Seit Inkrafttreten der strikten Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie bzw. der 1. Tochterrichtlinie am 1. Januar 2005 wurden für das Ruhrgebiet insgesamt 20 Luftreinhalte- bzw. Aktionspläne aufgestellt. Trotzdem bleibt die Schadstoff-Belastung im Ruhrgebiet weiterhin prekär, weshalb die bisherigen Instrumente als vollkommen unzureichend bewertet werden müssen.

---

Anerkannter Naturschutzverband-  
nach dem Bundesnaturschutzgesetz  
Köln

Deutsche Sektion von Friends  
of the Earth International

Merowingerstraße 88  
40225 Düsseldorf

Telefon (0211) 30 200 5 - 0  
Telefax (0211) 30 200 5 - 26  
e-mail: bund.nrw@bund.net  
Internet: www.bund-nrw.de

Bankverbindung:  
Bank für Sozialwirtschaft GmbH,

BLZ 370 205 00  
Geschäftskonto: 8 204 600  
Spendenkonto: 8 204 700

Nach wie vor ist die hohe Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid das größte Problem der Luftreinhaltung in Nordrhein-Westfalen und insbesondere auch im Ruhrgebiet. Im Ruhrgebiet werden die Feinstaub-Grenzwerte an der Hälfte aller Messstellen, bei Stickstoffdioxid an mehr als 60 % der Messstellen überschritten.

Nach Angaben wurde des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz in 2007 das Feinstaub-Tagesmittel von 50 µg/m<sup>3</sup> in sieben Ruhrgebietstädten an mehr als 35 Kalendertagen überschritten. Der ab 2010 gültige Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid konnte in 10 Städten nicht eingehalten werden.

Die Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid sind dabei fast ausschließlich auf die Abgasemissionen der Fahrzeuge zurückzuführen, wobei etwa 70 % dem lokalen Verkehr zuzuschreiben sind.

Die PM10-Grenzwertüberschreitungen resultieren v.a. aus einer hohen industriellen Hintergrundbelastung und zusätzlichen verkehrsbezogenen Linienquellen. Von etwa 11.000 t jährlicher PM10-Emissionen im Betrachtungsgebiet entfallen gut 9.000 t auf die Industrie, knapp 2.000 t auf den Verkehr.

Größte industrielle Einzelverursacher für Feinstaub-Emissionen sind gemäß der Emissionserklärungen 2004 der Anlagenbetreiber<sup>1</sup> die Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH in Duisburg mit jährlich 1.924 Tonnen, gefolgt von der ThyssenKrupp Stahl AG in Duisburg-Schwelgern mit 1.794 Tonnen. Auch die in Betrieb befindlichen Kohlekraftwerke leisten einen maßgeblichen Anteil an der Feinstaub-Belastung.

Weitere konsequente Maßnahmen zur Senkung der Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid sind also unumgänglich. Neben der Umsetzung von verkehrsbezogenen Maßnahmen zur Senkung lokaler Belastungsspitzen muss der Fokus dabei verstärkt auch auf die industriellen Emittenten und diffuse Quellen gelegt werden.

Die Einhaltung der Luftqualitätsstandards der Europäischen Union ist bindendes Recht, ein Ermessensspielraum existiert nicht. Die Bürgerinnen und Bürger haben ein einklagbares Recht auf Einhaltung der Grenzwerte. Gelingt dies nicht, müssten die Landesregierung und die Bezirksregierungen bzw. Kommunen wegen des hohen Gefährdungspotenzials durch PM10 und NO<sub>2</sub> für den vorzeitigen Tod zahlreicher

Tab. 1 + 2: Grenzwertüberschreitungen von PM10 und Stickstoffdioxid 2007 (Quelle: LANUV NRW)

Station	PM10 Tagesmittel > 50 µg/m <sup>3</sup>
Bochum Herner Str.	54
Bottrop Peterstr.	66
Dortmund Brackeler Str.	83
Duisburg Fr.-E.-Str.	46
Duisburg Kard.-G.-Str.	43
Duisburg Kiebitzm.-Str.	55
Duisburg-Bruckhausen	71
Duisburg-Hüttenheim	46
Essen Gladbecker Str.	62
Station	Stickstoffdioxid Jahresmittel > 40 µg/m <sup>3</sup>
Bochum Herner Str.	59
Bottrop Peterstr.	46
Dortmund B1Rheinlanddamm	56
Dortmund B1 Westfalendamm	49
Dortmund Brackeler Str.	64
Dortmund Steinstr.	44
Duisburg Fr.-E.-Str.	46
Duisburg Kard.-G.-Str.	42
Essen Alfredstr.	51
Essen Brückstr.	45
Essen Gladbecker Str.	51
Essen Hombrucherstr.	58
Essen Frohnhausen	57
Essen-Ost Steeler Str.	43
Gelsenkirchen Kurt.-Schum. Str.	55
Hamm Münsterstr.	41
Herne Recklingh. Str.	51
Mülheim Aktienstr.	48
Oberhausen Mülheimer Str.	53

<sup>1</sup> vgl. [http://www.gis.nrw.de/ims/ekatsmall2004/small/liste\\_anl.php?](http://www.gis.nrw.de/ims/ekatsmall2004/small/liste_anl.php?)

Menschen im Ruhrgebiet verantwortlich gemacht werden.

## 1.2 Gesamtkonzept zur Luftreinhalteplanung unzureichend

Wie oben dargestellt versuchen die Verantwortlichen bislang, das Problem der Luftreinhaltung im Ruhrgebiet mit einer Vielzahl unkoordinierter, in etwa 20 Einzelplänen festgelegter, vielfach willkürlich erscheinender Maßnahmen in den Griff zu bekommen. Angesichts der weiterhin unzulässig hohen Belastungen muss diese Strategie als gescheitert angesehen werden.

Insofern hat der BUND NRW e.V. die ursprüngliche Ankündigung des NRW-Umweltministers begrüßt, die als Ergebnis der *Machbarkeitsstudie: Regionale Luftreinhalteplanung* favorisierte Ausweisung einer regionalen Umweltzone umzusetzen. Dass nunmehr von dieser ursprünglichen Planung abgewichen wird, bewertet der BUND als fatalen Rückschlag bei der Luftreinhalteplanung. Mit dem Aus für einen überregionalen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet wird nach Einschätzung des BUND eine große Chance zum Schutz der Bevölkerung vor den tödlichen Feinstaub-Partikeln vertan (siehe unter 2.).

### Schadstoff-Minderungsmaßnahmen im industriellen Bereich mangelhaft

Im Betrachtungsgebiet gibt es gemäß der drei Teilpläne insgesamt 742 genehmigungsbedürftige Anlagen. Von denen stoßen 453 relevante Mengen an Feinstaub aus, 357 Anlagen emittieren Stickstoffoxide. Diese Anlagen sind für den Ausstoß von gut 9.000 Jahrestonnen PM10 und knapp 58.000 Jahrestonnen NO<sub>x</sub> verantwortlich.

Im Bereich der Teilpläne Ost und Nord entfällt der weitaus überwiegende Teil der industriebedingten PM10- und NO<sub>x</sub>-Emissionen auf Anlagen der Obergruppe 1 „Wärmeerzeugung, Bergbau, Energie“. Die größte Quellgruppe für diesbezügliche Emissionen im Bereich des Teilplanes West entfällt auf Anlagen der Obergruppe 3 „Stahl, Eisen und sonstige Metalle einschließlich Verarbeitung“. Diese industriellen Emissionen sind zu einem erheblichen Anteil ursächlich verantwortlich für die regionale PM10-Hintergrundbelastung, die einen Anteil an der Gesamtbelastung von über 80 % aufweisen kann.

Dennoch sieht das Konzept der Landesregierung keine konkreten Maßnahmen zur Bekämpfung von Luftschadstoffen industriellen Ursprungs vor, obwohl die verantwortlichen Behörden gem. §§ 17, 24 BImSchG durchaus nachträgliche Anordnungen treffen könnten. Solche Maßnahmen sind immer dann verhältnismäßig, wenn das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit beeinträchtigt ist. Das ist im Falle der hohen PM10-Emissionen der Stahlwerke, Sinteranlagen und Kohlekraftwerke zweifellos der Fall.

Stattdessen verweist die Landesregierung lapidar auf die Altanlagenanierung aufgrund der Anforderungen der TA Luft, obwohl bekannt ist, dass dabei weder die beste verfügbare Technologie zum Einsatz gelangt<sup>2</sup>, noch zeitnah gehandelt wird. Auch der Verweis auf mögliche EU-weite Minderungen der zulässigen Emissionswerte „in den nächsten Jahren“ ist wenig hilfreich.

Daneben droht insbesondere der geplante Neubau von bis zu sechs neuen Steinkohlekraftwerken im Ruhrgebiet (Duisburg-Walsum, Herne, Datteln, Hamm, Lünen 1+2) alle sonstigen Maßnahmen zur Minderung von Schadstoff-Emissionen zu konterkarieren. Anders als von der Landesregierung unterstellt, ist der Neubau dieser Kraftwerke nicht mit der Stilllegung von Altanlagen gleicher Kapazität verbunden. Nach den Angaben der Vorhabensträger würde das oben genannte Kraftwerkserneuerungsprogramm insgesamt zu einer Erhöhung der installierten elektrischen Kraftwerksleistung um bis zu 3.131 MW führen. Trotz Rauchgaswäsche nach dem Stand der Technik ist damit gleichfalls eine Erhöhung der PM10- und NO<sub>x</sub>-Emissionen im Plangebiet verbunden.

---

<sup>2</sup> So weigern sich die Kraftwerksbetreiber z.B. beharrlich, aus Kostengründen die in puncto Abscheidung von PM2,5 hoch effektiven Gewebefilter oder BICORONA-Filter einzubauen. Diese sollen auch nicht bei den geplanten neuen Kraftwerken zum Einsatz kommen.

### Einzelmaßnahmen zum Teil nur unverbindliche Ankündigungen

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet sieht eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen vor, die teils aus bereits bestehenden Plänen übernommen bzw. fortgeschrieben werden, ohne dass diese jedoch bislang den gewünschten Erfolg gebracht hätten.

Dennoch sind sie wichtig, um das Belastungsniveau mittelfristig senken zu helfen. Das kann aber nur gelingen, wenn entsprechende verbindliche Festlegungen getroffen werden. Im Übrigen sei in diesem Zusammenhang auf das vom BUND im Rahmen der Landtagsanhörung am 13.08.2007 vorgelegte, weiter gehende Maßnahmenkonzept verwiesen<sup>3</sup>.

Zur Senkung der Feinstaubbelastung sind erforderlich:

- Eine integrierte Luftreinhaltepolitik unter Einbeziehung aller Feinstaub-Verursacher.
- Sofortige Einführung großräumiger Umweltzonen (Regionaler Luftreinhalteplan Ruhr).
- Nachträgliche Anordnung von emissionsmindernden Auflagen für Anlagenbetreiber.
- Senkung der Hintergrundbelastung durch gesundheitsorientierte Anpassung der gesetzlichen Vorgaben für die Industrie.
- Keine Genehmigung zusätzlicher Feinstaub-Emittenten wie z.B. Kohlekraftwerke.
- Konsequente Senkung der diffusen Emissionen aus Bergbau und Landwirtschaft.

Diesem Anspruch genügt das Gesamtkonzept der Landesregierung jedoch nur in Teilen, wie im Folgenden anhand der Kritik ausgewählter Beispiele aus den drei Teilplänen aufgezeigt werden soll.

## **1.3 Teilpläne: Ganzheitlicher Ansatz verfehlt!**

### **1.3.1 Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ruhrgebiet Ost: Gesundheitsschutz nicht gewährleistet**

Der vorgelegte Entwurf des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet Ost (LRP Ruhr Ost) ist sowohl bezüglich der Analyse als auch des Umfangs, der Lage und des Zeitpunktes der Maßnahmen vollkommen unzureichend.

Er verfehlt das vom Gesetzgeber verfolgte Ziel, die Gesundheit der betroffenen Menschen zu schützen. Nur eine großräumigere Betrachtung verbunden mit einem Konzept zur Begrenzung der vorgesehenen neuen Kohlekraftwerke und die Einrichtung einer Umweltzone für das gesamte Ruhrgebiet kann die Bevölkerung vor Schadstoffen schützen.

Bezüglich der vorgesehenen Fahrverbote kritisiert der BUND die vorgesehenen Insellösungen und fordert eine zusammenhängende Umweltzone zwischen Dortmund, Castrop-Rauxel und Bochum sowie die Einbeziehung der Stadt Herne, wie im Erstentwurf vorgesehen (siehe unter 2.).

Auch außerhalb der vorgesehenen Umweltzonen (Flickenteppich) sind nach den Ampelkarten des LANUV schon heute etliche Straßenzüge von Grenzwertüberschreitungen an PM10 und Stickstoffdioxiden betroffen. Betrachtet man die gesetzlich vorgegebene Absenkung des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> im Jahr 2010 sind noch weitaus mehr Straßen betroffen. Da der LRP Ruhr Ost nach den gesetzlichen Vorgaben ein Vorsorgeplan sein muss, müssten diese Bereiche schon heute rechtssicher in eine regionale Umweltzone einbezogen werden.

Bezüglich der im östlichen Ruhrgebiet geplanten neuen Kohlekraftwerke (Herne, Datteln, Lünen, Hamm) fehlen Angaben im Entwurf des LRP gänzlich. Offensichtlich gibt es derzeit keine Zusammenstellung der Immissionsbelastung durch die neuen Kraftwerksplanungen. Bekanntlich soll nur ein Bruchteil alter Anlagen abgeschaltet werden (s.o.)

---

<sup>3</sup> Landtag Nordrhein-Westfalen 14. Wahlperiode Stellungnahme 14/1248

Bezogen auf das Stadtgebiet Dortmund enthält der Luftreinhalteplan im Wesentlichen nur Maßnahmen aus dem Aktionsplan Brackeler Straße bzw. Luftreinhalteplan Dortmund 2006, die sich als untauglich zur Senkung der Schadstoffbelastung erwiesen haben oder die erst nach dem Jahr 2012 wirksam werden. Somit leistet er keinen sofortigen und nachhaltigen Beitrag zum Gesundheitsschutz der im Plangebiet wohnenden Bürgerinnen und Bürger.

### 1.3.2 Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ruhrgebiet Nord: Industrie ist Hauptverursacher!

Auch die vorgeschlagenen Maßnahmen für das nördliche Ruhrgebiet erscheint willkürlich gewählt und berücksichtigen nicht alle wesentlichen Emittentengruppen. Neben verkehrsbezogenen Maßnahmen ist hier insbesondere die Reduzierung der industriellen Emissionen relevant.

Die nachstehende verursacherbezogene Auswertung bezüglich der Emissionen an PM10 und NO<sub>x</sub> im Untersuchungsgebiet und des Anteils der Industrie-Emissionen an den Gesamtemissionen zeigt, dass insbesondere im industriellen Sektor noch ein erhebliches Minderungspotenzial besteht. Dieses wird durch den vorgelegten Luftreinhalteplan vollkommen unzureichend ausgeschöpft.

Tab3: Verursacher PM10 und Stickstoffdioxid (Quelle: Bezirksregierung Münster)

	PM10 gesamt kg/a	PM10 Industrie	NOx gesamt kg/a	NOx Industrie
Castrop-Rauxel	109.784	35.497	1.117.430	272.149
Recklinghausen	133.549	17.895	1.407.885	35.343
Herten	69.746	14.262	872.614	324.400
Gelsenkirchen	1.127.705	910.060	15.831.953	13.430.434
Gladbeck	97.109	26.602	1.871.214	1.067.786
Bottrop	186.837	56.109	2.782.037	1.447.404
<b>Untersuchungsgebiet Summe</b>	<b>1.724.730</b>	<b>1.060.425</b>	<b>23.883.133</b>	<b>15.577.516</b>

Es wird deutlich, dass allein auf motorisierten Verkehr bezogene Maßnahmen nicht zielführend sein können, sondern dass eine nachhaltige Emissionsminderungsplanung die Reduzierung von industriellen Emissionen nicht aussparen kann. Die Industrie trägt im Untersuchungsgebiet mit 61,5 % zu den Emissionen an PM10 und zu 65,2% zu den Emissionen an NO<sub>x</sub> bei. Dennoch sind kaum entsprechende Maßnahmen im Luftreinhalteplan zu finden.

Deutlich werden aber auch die regionalen Unterschiede. Während so z.B. in Recklinghausen der Anteil der Industrie an den Emissionen für PM10 (13,4%) und NO<sub>x</sub> (2,5%) eher untergeordnet ist, trägt der Verkehr mit 70,3% zu den PM10-Emissionen und mit 85,3% zu den NO<sub>x</sub>-Emissionen bei. In Gelsenkirchen hingegen beträgt der Anteil der Industrie an den PM10-Emissionen 80,7%, an den NO<sub>x</sub>-Emissionen 84,83%. Der Verkehr trägt mit 12,72% bei NO<sub>x</sub> und 14,6% bei PM10 zu den Emissionen bei.

Das zeigt, dass letztendlich nur ein Maßnahmenbündel aus verkehrsbezogenen Maßnahmen im Verbund mit der Reduktion der industriellen Emissionen zum Erfolg führen kann.

### 1.3.3 Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ruhrgebiet West: Aufzählung unverbindlicher Einzelmaßnahmen!

Der Bereich „Ruhrgebiet West“ ist durch eine starke Industrialisierung geprägt. Insgesamt sind in den vier Ruhrgebietsstädten Duisburg, Essen, Mülheim und Oberhausen 329 genehmigungsbedürftige Anlagen registriert. Der weit überwiegende Teil – 191 Anlagen – befinden sich auf Duisburger Stadtgebiet. Dies entspricht rund 58 % der in Luftreinhaltegebieten insgesamt vorhandenen Anlagen.

Während in den Rechengebieten der Stadtgebiete von Essen, Mülheim und Oberhausen der Anteil des regionalen Hintergrundes an der PM10-Gesamtbelastung mit ca. 50 %. Überwiegt, liefert die Industrie in Duisburg in Teilen deutlich den höchsten Beitrag zur Feinstaubbelastung.

Obwohl damit klar ist, dass der Senkung der industriellen Emissionen in Duisburg eine Schlüsselrolle zukommt, enthält der Entwurf des LRP keinerlei Maßnahmen – oder auch nur Vorschläge von Maßnahmen –, um die Situation in Duisburg dauerhaft zu verbessern.

Mit dem vorgelegten Entwurf des LRP Teilplan Ruhrgebiet West kommt die Bezirksregierung Düsseldorf damit ihrer Verpflichtung zur Durchsetzung der Verbesserung der Luftqualität nicht nach. Die Bezirksregierung hält damit den aktuellen gesetzwidrigen Zustand aufrecht und nimmt weitere Grenzwertüberschreitungen in Kauf, zu denen es zwangsläufig kommen wird.

Der Entwurf des LRP stellt auf Seite 97 selbst fest:

*„Deutlich ist (...) zu erkennen, dass auch im optimalen Fall im Jahr 2010 keine wesentliche Änderung der Belastungssituation im Vergleich zu 2006 zu erwarten ist.“*

Es wird im Entwurf des LRP mehrfach darauf hingewiesen, dass ein „lokaler Ansatz zur Reduzierung der Schadstoffe nicht ausreicht“ [LRP Entwurf, S.1]. Trotzdem fehlt dem Entwurf des Luftreinhalteplans insbesondere jedwede Quantifizierung im Bereich der Hintergrundbelastung, der Belastung verursacht von Industrieanlagen, sowie diffuser Quellen. Es gibt keine Bilanzierung der mit den beschriebenen Maßnahmen erreichbaren Schadstoffabsenkung der industriell verursachten Emissionen sowie der nachweislich hohen Hintergrundbelastung und somit keine nachvollziehbare Aussage darüber, ob der Maßnahmenkatalog als Instrument zur gesetzlich vorgeschriebenen Einhaltung der Grenzwerte überhaupt geeignet bzw. ausreichend ist.

In Kapitel 6 „Prognose der Belastung unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen“ [LRP Entwurf, S. 158 ff.] sind lediglich für die geplanten Maßnahmen im Bereich der einzurichtenden Umweltzonen und die Reduktion durch den Straßenverkehr aufgeführt. Maßnahmen im Bereich „Industrie“ sind nicht spezifiziert. Es werden unverbindliche Beispiele genannt, ohne eine Aussage über eine wirkliche Prognose zur Reduzierung der Schadstoffe zu treffen. Der Entwurf des Luftreinhalteplans stellt somit aus Sicht des BUND eine unverbindliche Aufzählung von Einzelmaßnahmen dar.

2. **Wie beurteilen Sie die Ausweisung der vorgeschlagenen Umweltzonen im Ruhrgebiet unter den Gesichtspunkten**
- a) **Verhältnismäßigkeit,**
  - b) **Auswirkungen auf die Mobilität,**
  - c) **Auswirkungen auf die Luftqualität,**
  - d) **Auswirkungen vor Ort,**
  - e) **Größe,**
  - f) **Auswirkungen auf die Gesundheit,**

## g) Praktikabilität?

### 2.1 Regionale Umweltzone statt lokales Klein-Klein

Nach den derzeitigen Planungen umfasst der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet mit seinen drei Teilplänen eine Fläche von knapp 1.500 km<sup>2</sup>. Davon entfallen gerade einmal 225 km<sup>2</sup> – also 15 % – auf Umweltzonen.

Der BUND sieht in der Einführung von überregionalen Umweltzonen weiterhin ein zentrales Element, die verkehrsbedingten Feinstaub-, Stickoxid- und Lärmemissionen dauerhaft zu senken und Anreize für eine Ökologisierung und Modernisierung der Fahrzeugflotte zu schaffen. Großräumige Umweltzonen sind die einzige Möglichkeit, Ausweichverkehre zu verhindern, womit sie sich v.a. auch positiv auf die urbane Hintergrundbelastung auswirken. Nach den Analysen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz<sup>4</sup> ist durch die Einführung der Umweltzonen eine Minimierung der lokalen Feinstaub-Belastung um bis zu 20 % möglich. Insbesondere auch die Kappung der Belastungsspitzen, die in erster Linie durch den Verkehr bedingt werden, kann durch die Ausweisung von Umweltzonen mit entsprechenden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen erreicht werden.

Planerische städtebauliche Maßnahmen, Verkehrskonzepte, die Förderung des ÖPNV und technische Lösungen zur Schadstoffminimierung sind zwar auch unabdingbar, haben allerdings den Nachteil, dass sie nicht kurzfristig umsetzbar sind. Dem gegenüber können Umweltzonen ihre Wirkung wesentlich kurzfristiger entfalten.

Die Einführung möglichst großräumiger Umweltzonen hätte darüber hinaus auch positive Effekte im Hinblick auf die Stickstoffdioxid-Emissionen. Während sich der Einbau von Partikelfiltern positiv auf die Feinstaubbelastung auswirken wird, hat dieser auf die Belastung mit Stickstoffdioxid (anders als bei NO<sub>x</sub>) keine Wirkung. Im Gegenteil: Durch die erwartete Zunahme von Dieselfahrzeugen ist hier eher eine Erhöhung der Belastung zu erwarten, die nur durch eine Beschränkung der Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs zu beeinflussen ist. Hier helfen also keine punktuellen Maßnahmen.

Gemessen an den Vorteilen einer regionalen Umweltzone ist die jetzt bevorzugte kleinräumige Lösung ein völlig unzureichendes Konstrukt, welches weder die durch einen „Umweltzone Ruhrgebiet“ erhoffte konsequente Schadstoffreduzierung bringen wird, noch als praktikable Lösung gelten kann. Vielmehr steht zu befürchten, dass damit Ausweichverkehre generiert, uneinheitliche Standards definiert und die Konkurrenz zwischen den Städten angeheizt wird. Transparenz und Planungssicherheit werden mit dem „Flickmodell“ nicht erreicht. Leidtragende werden die mehr als drei Millionen Menschen im Belastungsgebiet sein.

Drei wesentliche Punkte müssen nach Ansicht des BUND beachtet werden, wenn die Umweltzonen ihre volle Wirkung zur Minderung der Feinstaubbelastung leisten sollen:

- Umweltzonen müssen groß genug angelegt werden, um negative Auswirkungen auf die Innenstädte, die „Konkurrenz“ zwischen Städten und Ausweichreaktionen der Autofahrer zu vermeiden. Sie sollten nach Möglichkeit mindestens die gesamte Stadt bzw. den Ballungsraum umfassen. Unterschiedliche lokale Regelungen, die sich wie ein Flickenteppich über die Landkarte legen, können Autofahrer nicht nachvollziehen. Sie begünstigen Gewerbebetriebe „auf der grünen Wiese“ und benachteiligen den innerstädtischen Einzelhandel. Einheitliche überregionale Standards sind letztendlich auch unvermeidbar, wenn deutliche Reduzierungen der urbanen und regionalen Hintergrundbelastung angestrebt werden.
- Ausnahmeregelung müssen strikt gehandhabt werden. Auch Lieferfahrzeuge, der öffentliche Nahverkehr und Baustellenfahrzeuge müssen einbezogen werden. Weitgehende Ausnahmeregelungen für Handwerk und Gewerbe sind nicht begründbar, zumal so keinerlei Anreize zur Nachrüstung oder Flottenmodernisierung gegeben werden. Anstelle generell sämtliche Anwohner von den Ver-

<sup>4</sup> in DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK 2007

boten zu befreien, sollten besser Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV (z.B. Bezuschussung Ticket 2000) gegeben werden.

- Zudem müssen Umweltzonen gestuft aufgebaut werden. Wenn die Messergebnisse zeigen, dass die Auswirkungen der ersten Stufe und die anderen ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichen, muss das Niveau auf die sauberen Plakettenstufen angehoben werden. Daneben ist es zwingend erforderlich, dass schon jetzt die Erweiterung der kleinen Umweltzonen zu einer „Umweltzone Ruhrgebiet“ für den Fall festgelegt wird, dass sich das vorgelegte Konzept als unzureichend erweisen sollte.

Alle drei Punkte wurden in dem vorgelegten Konzept nicht oder nur mangelhaft umgesetzt. Im Folgenden wird auf einige Details der vorgeschlagenen Umweltzonen näher eingegangen.

## 2.2 Teilplan Ost: Umweltzonen zu kleinräumig

Während z. B. das Plangebiet des LRP Ruhr Ost die gesamte Fläche der Städte Dortmund, Bochum und Herne umfasst, konzentrieren sich die vorgeschlagenen konkreten Maßnahmen (Umweltzonen) fast ausschließlich auf die Innenstädte, im Fall Herne noch nicht einmal auf diese. Sie berücksichtigen nicht die teils erheblichen Grenzwertüberschreitungen von Feinstäuben (PM10) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) an weiteren Straßenzügen im Plangebiet.

Insbesondere die Mess- und Simulationswerte für Stickstoffdioxid (s. Ampelkarten 2006) belegen auf etlichen Straßenzügen außerhalb der geplanten Umweltzonen bereits heute Grenzwertüberschreitungen, die sich im Jahr 2010 (Grenzwert 40 µg/m<sup>3</sup>) auf weitere Straßen erweitern werden.

Bezüglich der Feinstäube wurden von der Stadt Dortmund bereits früher fünf Straßenabschnitte entlang der Achse der Brackeler Straße, Borsigstraße und Bornstraße durch eingeholte Gutachten ermittelt, an denen gesichert von einer Grenzwertüberschreitung ausgegangen werden muss. Darüber hinaus wurden weitere 30 Straßenabschnitte im innerstädtischen Bereich ermittelt, an denen Grenzwertüberschreitungen möglich sind bzw. nicht ausgeschlossen werden können.

Die aktuelle Ampelkarte für Dortmund weist für mehr als acht Straßenzüge außerhalb der vorgesehenen Umweltzone PM10-Werte von 29 bis über 30 µg/m<sup>3</sup> auf<sup>5</sup>.

Noch brisanter stellt sich die Situation beim Schadstoff Stickstoffdioxid dar. Hier sind keinesfalls nur die im LRP genannte Borsigstraße und B 1 (Standort der Passivsammler) betroffen. Schon heute wird an acht Straßenzügen der Grenzwert von 48 µg/m<sup>3</sup> für Stickstoffdioxid überschritten<sup>6</sup>.

Die Situation wird sich in den nächsten Jahren durch die jährliche Absenkung der Grenzwerte noch deutlich verschärfen (2006: 48 µg/m<sup>3</sup>, 2010: 40 µg/m<sup>3</sup>).

Daneben wird an einer Vielzahl weiterer Hauptverkehrsstraßen des Plangebietes der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> überschritten<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> u.a. Schulte-Heuthaus-Straße, Martener Straße, Bärenbruch, Steinhammerstraße (Marten), Rahmer Straße (Huckarde), Kirchlinger Straße, Brackeler Hellweg, Lindenhorster Straße, Westererbenstraße (Hafen), Derner Straße (Eving), Berghofer Straße.

<sup>6</sup> Mallinckrodtstraße / Borsigstraße (fast durchgehend), Immermannstraße (westlich Schützenstraße), Grüne Str. (westlich Schützenstraße), Ruhrallee / B 54 (zwischen Saarlandstraße und Landgrafenstraße), B 1 (östlich Wittekindstraße), B 1 (westlich und östlich Märkische Straße), Märkische Straße südlich B 1 (zwischen Kleveler und Teewagstraße), Rheinische Straße (Nähe Versorgungsamt).

<sup>7</sup> Auswahl: B 54 (von Immermannstraße bis Burgwall), Schützenstraße (zwischen Immermannstraße und Grüne Straße), Bornstraße (von Mallinckrodtstraße bis Wallring), Hamburger Straße / Kaiserstraße (durchgehend bis Berliner Straße – Körne), Weißenburger Straße / Heiligegartenweg (teilweise), Im Spähenfelde / Klönnestraße/ Franziskanerstraße (teilweise), Rheinsche Straße (fast durchgehend), Möllerstraße / Lindemannstraße (durchgehend), Hohe Straße (von Wallring bis Markgrafenstraße), Kreuzstraße / Saarlandstraße (von Chemnitzer Straße bis Ruhrallee), Märkische Straße (fast durchgehend), B 1 (westlich und östlich B 54), Vosskuhle (teilweise), Baroper Straße (Eichlinghofen), Faßstraße (Hörde), Berghofer

### 2.3 Teilplan Nord: Vorsorgeprinzip wird missachtet

Die Reduzierung der ursprünglich im ersten Entwurf des LRP Ruhrgebiet Nord geplanten weitgehend flächendeckenden Umweltzone auf Einzelumweltzonen als Inselösungen ist nicht nachvollziehbar. Die am stärksten durch Luftschadstoffe und Verlärmung belastenden Straßen einschließlich der Autobahnen BAB A 31, BAB A 52/B 224, BAB A 42, BAB A 43, BAB A 2 sind aus der Umweltzone ausgeschlossen. Dieses betrifft auch einige hoch belastete Stadtstraßen in den Kommunen (z.B. in den nördlichen Gelsenkirchener Stadtteilen Buer, Scholven, Hassel, Heßler, Horst). In Castrop-Rauxel, Herten und Gladbeck ist nunmehr keine Umweltzone mehr vorgesehen; in Recklinghausen fehlen Teile des Innenstadtrings. Es sind lediglich verkehrsbezogene Maßnahmen an einzelnen Straßen geplant, obwohl die Belastungssituation Überschreitungen der Tageswerte für Feinstaub erwarten lassen.

Auch außerhalb der vorgesehenen Umweltzonen sind nach den Ampelkarten des LANUV schon heute etliche Straßenzüge von Grenzwertüberschreitungen an PM10 und Stickstoffdioxiden betroffen. Betrachtet man die gesetzlich vorgegebene Absenkung des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> im Jahr 2010 sind noch weitaus mehr Straßen betroffen. Da der LRP Ruhr Nord nach den gesetzlichen Vorgaben ein Vorsorgeplan sein muss, müssten diese Bereiche schon heute rechtssicher in eine regionale Umweltzone einbezogen werden.

In Recklinghausen ist noch nicht einmal der nördliche Teil des Innenstadtringes in der Umweltzone enthalten. Unzureichend ist es auch, ausschließlich nur die Castroper Straße begrenzt auf den Straßenkörper in die Umweltzone hinein zuzunehmen. Die hoch belastete Bochumer Straße nach Recklinghausen-Süd ist nur teilweise und ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wie z.B. der Plakettenpflicht oder Lkw-Durchfahrtsverbote in der Umweltzone enthalten, obwohl hier mit deutlichen Überschreitungen von 35 Belastungstagen pro Jahr zu rechnen sein wird. Wie dieses Stückwerk an Umweltzone kontrolliert werden soll, ist unklar.

Auch in Castrop-Rauxel gibt es keine zusammenhängende Umweltzone, sondern lediglich verkehrsbezogene Maßnahmen an einzelnen Straßen, obwohl auch hier mit relevanten Überschreitungen der Belastungstage zu rechnen ist.

Die Umweltzone Gelsenkirchen ist ebenfalls reduziert worden. Verkehrsbezogene Maßnahmen außerhalb der Umweltzone sind nicht ausreichend betrachtet, zumal es zu Vollzugsdefiziten kommen wird (z.B. Cranger Straße, Ückendorfer Straße bzw. verkehrsbezogene Maßnahmen in den Stadtteilen Buer/Beckhausen und Erle).

Auch in Gladbeck gibt es lediglich völlig unzureichende verkehrsbezogene Maßnahmen ohne Ausweisung einer Umweltzone.

Dieses betrifft auch das Stadtgebiet von Herten, in dem nur im Bereich der südlichen Verbindung aus der Richtung Innenstadt zur BAB A 2 hin (Ewaldstraße/Herner Straße) verkehrsbezogene Maßnahmen festgelegt worden sind.

Die abgegrenzten Umweltzonen sind somit völlig unzureichend und bleiben weit hinter den ursprünglichen Abgrenzungen zurück. Nur eine zusammenhängende Umweltzone zwischen Castrop-Rauxel, Recklinghausen, Herten, Gelsenkirchen, Gladbeck und Bottrop könnte in diesem Teilgebiet den gesetzlichen Erfordernissen Rechnung tragen.

### 2.4 Teilplan West: Umweltzone mit zu vielen Ausnahmen und willkürlicher Abgrenzung

Bei der Festlegung der Umweltzone des Entwurfs zum Teilplan Ruhrgebiet West wurden Autobahnen sowie der Rhein generell aus den Umweltzonen ausgeschlossen. Dies ist wenig zielführend.

---

Straße, Meinbergstraße (Schüren), Brackeler Hellweg, Provinzialstraße (nördl. B1), Kirchlinger Straße, NS IX (Huckarde), Franziusstraße (Hafen), Lindenhorster Straße, Emil-Figge-Straße (Technologiepark), -Rahmer Straße (Huckarde).

Gerade im Ruhrgebiet ist ein hohes Verkehrsaufkommen auf Autobahnen vorhanden. Durch langsames Fahren wird Feinstaub durch Abgase, Reifen-, Brems- und Asphaltabrieb sowie Aufwirbelungen reduziert. Somit könnte mit der Festlegung eines Tempolimits von 80 km/h auf allen Autobahnen im Einzugsbereich des Luftreinhalteplans „Ruhrgebiet West“ die lokale, insbesondere aber auch die Hintergrundbelastung reduziert werden. Die generelle Ausnahme von Autobahnen ohne weitere Einschränkungen ist daher nicht nachvollziehbar.

Auch der Rhein als Bundeswasserstraße wurde aus der Umweltzone des Teilplans „Ruhrgebiet West“ ausgegliedert. Dabei ist die Schifffahrt gem. des Entwurfs des Luftreinhalteplans „Ruhrgebiet West“ jährlich für ca. 2.894 t NO<sub>x</sub> und 151 t PM<sub>10</sub> verantwortlich. In Duisburg trägt der Schiffsverkehr mit maximal 2 – 3 % zur PM<sub>10</sub>-Belastung, aber bis zu 25 % zur NO<sub>x</sub>-Belastung bei.

Eine methodische Vorgehensweise bei der Festlegung der Umweltzone ist nicht erkennbar. Die Festlegung der Umweltzone erscheint wahllos und nicht nachvollziehbar. Im Folgenden sei dies anhand einiger Beispiele aus Duisburg kurz erläutert:

- Der größte Teil der Werksanlagen von TKS im Norden der Stadt und Logistikstandorte (wie Logport I und II und die Duisburger Häfen) sind schwerpunktmäßig aus der Umweltzone ausgelassen worden. Gleiches gilt für die Zufahrtswege.
- Extrem belastete Standorte wie z.B. die Ehinger Straße in Wanheimerort/Wanheim liegen außerhalb der Umweltzone.
- Die Asterlager Straße in Rheinhausen, in der es nach Aussagen der Stadt Duisburg in 2006 ca. 75 Überschreitungen der festgelegten Feinstaubgrenzwerte gab, liegt ebenfalls außerhalb der Umweltzone.
- Auf den Straßen rings um die Umweltzone, die ja ebenfalls ausgenommen sind, wird sich voraussichtlich noch mehr (Schwerlast-) Verkehr sammeln und zumindest bei entsprechender Windrichtung weitere Belastungen in der Umweltzone hervorrufen.
- Große Gebiete – teilweise ganze Stadtteile – liegen komplett außerhalb der Umweltzone, obwohl sie gemäß Ampelkarte zu den stark belasteten Gebieten gehören<sup>8</sup>.

Für einige Straßenzüge der betroffenen Stadtteile, welche nicht oder nur zum Teil innerhalb der Umweltzone liegen, wurden im Entwurf des LRP zwar lokale Umweltzonen festgelegt, doch eine großräumige Einrichtung einer Gesamtumweltzone, wäre solchen lokalen Einzelmaßnahmen vorzuziehen.

## 2.5 Pflicht zur Durchführung einer SUP (Umweltbericht)

Nach dem § 3 Abs. 1a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), neu gefasst durch B. v. 25.06.2005 BGBl. I 1757, 2797; zuletzt geändert durch Artikel 2 G. v. 23.10.2007 BGBl. I S. 2470; Geltung ab 01.08.1990., ist gem. Anlage 3, der Liste "SUP-pflichtiger Pläne und Programme", Punkt 2.2 für Luftreinhaltepläne nach § 47 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, eine strategische Umweltprüfung obligatorisch durchzuführen.

Zur Durchführung der Strategischen Umweltprüfung ist ein entsprechender Umweltbericht zum Luftreinhalteplan zu erarbeiten. Im Umweltbericht müssen u.a. neben der Beschreibung des Ist-Zustandes die Auswirkungen aller Maßnahmen berechnet und nicht nur in Einzelszenarien abgeschätzt werden. Die Notwendigkeit eines Umweltberichts lässt sich aus §§ 14 a ff des UVPG (Teil 3, Strategische Umweltprüfung SUP) ableiten.

---

<sup>8</sup> z.B. in Bezug auf NO<sub>x</sub>: Beekerwerth, Ruhrort, Hochemmerich, Friemersheim, Meiderich Grenze OB Alstaden, Ruhrort (Hotspot Tausendfensterhaus), Meiderich Grenze OB Alstaden, Neuenkamp / Duisburg Häfen sind trotz erhöhter Werte teilweise außerhalb der Umweltzone; in Bezug auf PM<sub>10</sub>: Aldenrade, Röttgersbach, Marxloh, Althamborn, Duissern, Hochfeld, Hochemmerich, Neudorf

Trotzdem verneint die Landesregierung die Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung. Der BUND hält dieses Vorgehen für rechtswidrig.

**Fazit:**

Der von der Landesregierung favorisierte Luftreinhalteplan Ruhrgebiet mit drei Teilplänen und einem Flickenteppich kleinerer Umweltzonen ist nicht geeignet, den Anforderungen des Gesundheitsschutzes ausreichend Rechnung zu tragen. Die Maßnahmen sind ferner nicht geeignet, den gesetzlich geforderten integrativen Ansatz zum Schutz von Boden, Luft und Wasser zu verfolgen.

Der BUND appelliert an die Landesregierung, schnellstmöglich eine einheitliche regionale „Umweltzone Ruhrgebiet“ einzurichten, Anordnungen zur Emissionsreduzierung bei industriellen Anlagen zu treffen und den Neubau weiterer Großemittenten – insbes. Kohlekraftwerke – zu unterbinden.

Mit freundlichen Grüßen  
*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NRW e.V.*



Dirk Jansen  
Geschäftsleiter