

Kampagne „RUSSFREI FÜRS KLIMA“, Pressekonferenz 12.01.2010

Zum Schutz von Klima und Gesundheit muss Rußbelastung sinken – Umweltzone Düsseldorf ist zu klein, umweltfreundlicher Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV müssen gefördert werden

Sprechzettel von Dirk Jansen, Geschäftsleiter des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. (BUND NRW e.V.)

Anrede,

In Düsseldorf sind Fortschritte beim Klimaschutz durch entsprechende kommunale Maßnahmenprogramme im Bereich der Verkehrspolitik noch nicht ersichtlich. Ein Fünftel der CO₂-Emissionen Düsseldorfs stammen aus dem Verkehrssektor, das sind jährlich etwa 1,2 Millionen Tonnen. Auf der politischen Agenda noch gar nicht aufgetaucht ist dabei das Thema „Klimawirkung von Dieselruß“. Die in der Arktis zum Abschmelzen der Eisflächen nicht unerheblich beitragenden Rußpartikel stammen überwiegend aus Mitteleuropa. Der Verkehr ist für den Ausstoß eines Viertels dieser klimawirksamen Rußpartikel verantwortlich und damit eine relevante Größe. Die Eindämmung der Rußbelastung durch den Verkehr ist damit ein konkreter Beitrag zum Klimaschutz.

Aber auch aus Sicht der Luftreinhalteplanung und des vorsorgenden Gesundheitsschutzes müssen die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen weiter gesenkt werden.

Trotz in Teilen unbestreitbarer Fortschritte bleibt die Situation in Düsseldorf weiterhin prekär: Weder die gesetzlichen Grenzwerte für Feinstaub noch die ab dem 1. Januar 2010 geltenden Stickstoffdioxid-Grenzwerte können eingehalten werden. Generell zeichnet sich ein Trend steigender NO₂-Emissionen bei leicht sinkenden PM₁₀-Belastungen ab.

Auch wenn eine umfassende Analyse über die Effekte der am 15. Februar 2009 in Kraft getretenen Umweltzone noch nicht vorliegen kann, sind Verschärfungen – wie schon jetzt ersichtlich ist – dringend geboten. Dass die Bezirksregierung und die Stadt eine Überprüfung der im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen frühestens für 2011 in Aussicht stellt, wird der Situation nicht gerecht.

Wir Bürgerinnen und Bürger haben ein Recht auf saubere Luft! Wer jetzt noch auf Zeit spielt, gefährdet Umwelt, Lebensqualität und Gesundheit der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer.

Einige Aspekte und Forderungen möchte ich an dieser Stelle näher erläutern:

- Die **Umweltzone in Düsseldorf für viel zu klein**, um eine ausreichende Wirkung zu entfalten. Sie klammert aus, dass es ein linksrheinisches Düsseldorf gibt. Die für die hohe Belastung beim Feinstaub und den Stickoxiden mitverantwortliche **Binnenschifffahrt wird so offenbar bewusst geschont**. Gemäß des Luftreinhalteplans Düsseldorf ist der Schiffsverkehr für den jährlichen Ausstoß von 2.054 Tonnen NO_x und 107 t Feinstaub (PM₁₀) verantwortlich. 33% aller verkehrsbe-

dingten NO_x-Emissionen und 23 % der verkehrsbedingten PM₁₀-Emissionen stammen aus den Schiffen.

Die Messergebnisse zeigen, dass der Schiffsverkehr insbesondere in Bezug auf NO_x einen hohen Anteil an den Immissionen hat. In der Derendorfer Str. sind das 11%, in der Merowingerstraße 8% und in der Corneliusstraße 6 %. Bezogen auf Feinstaub liegt der Anteil des Schiffsverkehrs bei etwa 3%.

Was die Gegenmaßnahmen anbetrifft fordert der BUND, dass sich alle Schiffe während ihrer Liegezeit mit Landstrom versorgen. Dazu muss die Stadt die entsprechenden technischen Möglichkeiten schaffen. Zudem ist es notwendig, Schweröl als Treibstoff in der Schifffahrt abzuschaffen. Schwefelfreier Schiffsdiesel (weniger als 10 ppm Schwefel) ist Voraussetzung auch in Binnenschiffen für den Einsatz moderner Abgasreinigungstechnik wie Partikelfilter und Stickoxidminderungstechnik.

- Auch der Autoverkehr z.B. auf dem innerstädtischen Lastring und der Ludenberger Straße bleibt außen vor, obwohl dort Grenzwertüberschreitungen die Regel sind. In Bezug auf **Stickstoffdioxid** (NO₂) liegen die Jahresmittelwerte der Düsseldorfer Messstationen deutlich über dem ab dem 1.1.2010 zulässigen Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ Luft. Die so genannten „Ampelkarten“ belegen: Eine **Ausweitung der Umweltzone auf das gesamte Plangebiet ist notwendig**, um die weit überwiegend aus dem Autoverkehr stammenden NO₂-Emissionen dauerhaft zu senken.
- Spätestens ab dem 1.1.2011 sollte nur noch Fahrzeugen **mit grüner Plakette** die Einfahrt in die Umweltzone erlaubt sei. Diese müsste zudem auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt werden.
- Letztendlich aber ist ein tragfähiges **Konzept zur Verkehrsvermeidung und –verlagerung** auf umweltfreundliche Fortbewegungsmittel längst überfällig. Das Leitbild einer autogerechten Stadt gehört beerdigt.

Kontakt: Dirk Jansen, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V., Merowingerstr. 88, 40225 Düsseldorf, T. 0211 – 30 200 5-22, Fax: -26, dirk.jansen@bund.net, www.bund-nrw.de

Anhang

PM10 - Messergebnisse 2009

Messort	Anzahl der Überschreitungen 2009
Corneliusstraße	23*
Ludenberger Straße	38
Dorotheenstraße	37
Brinckmannstraße	12
Aaper Wald	8

* vorläufige Daten der kontinuierlichen Messungen des LANUV; zulässig sind 35 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes/Kalenderjahr; Quelle: Stadt Düsseldorf, LANUV

Stickstoffdioxid in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Messort	2005	2006	2007	2008
Corneliusstraße	70	71	71	74
Bilk		59	56	55
Mörsenbroich	52	52	54	

Hinweis: der zulässige Jahresgrenzwert liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$; Quelle: LANUV

Kraftfahrzeug-Bestand in Düsseldorf

Stand zum 1. Januar	Kraftfahrzeuge insgesamt	PKW
1997	321.183	285.536
1998	320.967	283.166
1999	319.364	280.610
2000	322.974	282.940
2001	336.378	294.694
2002	344.483	301.483
2003	343.526	300.765
2004	341.381	298.608
2005	341.573	299.003
2006	337.922	298.105
2007	339.853	299.159

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg; Amt für Statistik und Wahlen