FREUNDE DER ERDE
Deutschland LV NW e.V.

Petra Schmidt-Niersmann
Pestalozzidorf 43 A
46539 Dinslaken

Bezirksregierung Düsseldorf
Immissionsschutz
Cecilienallee 2

40474 Düsseldorf

19.11.2010

Luftreinhalteplan Dinslaken
Stellungnahme des BUND, Kreisgruppe Wesel

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND, Kreisgruppe Wesel, gibt zum Entwurf des Luftreinhalteplan folgende Stellungnahme ab:

Die Erstellung eines Luftreinhalteplanes für Dinslaken ist unbedingt erforderlich. Die beabsichtigten Maßnahmen sind jedoch nur unzulänglich und damit nicht geeignet, die Verbesserung der Luftqualität und damit den Schutz der Bevölkerung vor Schadstoffbelastungen aus der Luft sicherzustellen.

Begründung:

Der Maßnahmenkatalog sieht im Einzelnen vor:

Stufe 1: Bereits umgesetzte Maßnahmen und auf Dauer fortzuführende Maßnahmen

1. Bei Neu- und Änderungsgenehmigungen von Anlagen wird in jedem Einzelfall geprüft, auch über den Stand der Technik hinausgehende Maßnahmen einzufordern, soweit sich der Standort der Anlage im Luftreinhalteplangebiet befindet (M1/01).

   Das Luftreinhalteplangebiet wurde auf das Stadtgebiet von Dinslaken begrenzt. Dinslaken ist ein Mittelzentrum im ländlichen Raum, das geprägt ist von umliegender Großindustrie. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich diverse Steinkohlekraftwerke in Voerde und Walsum und ein in Planung befindlicher Kohlehafen in Voerde-Süd, unmittelbar hinter der Grenze des Dinslakener Stadtteils Eppinghoven in der Frischluftschneise für Dinslaken sowie die von Thyssen-Krupp-Steel betriebene Deponie Wehofen, deren 3. Bauabschnitt, der derzeit geplant wird, auf dem Stadtgebiet von Dinslaken liegt.

   Mit der am 11.06.2008 in Kraft getretenen Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitäts-Richtlinie) wird ein Reduktionsziel für die durchschnittliche nationale urbane Hintergrundbelastung mit PM 2,5 normiert (Art. 15 i.V. mit Anhang XVI Abschnitt A bis C). Damit wird festgeschrieben, dass zum Schutz der Bevölkerung vor Feinstaubbelastung ab 2015 nicht nur die Spitzenbelastung, sondern vor allem die durchschnittliche Belastung (= regionale Hintergrundbelastung)

zu vermindern ist. Die Maßnahmen sind entsprechend dem Verursacheranteil gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen.

Emissionsminderung kann im wesentlichen erreicht werden, wenn im gewerblichen und industriellen Bereich eine flächendeckende Kontrolle der Einhaltung der gesetzlich bestimmten Emissionsgrenzen erfolgt. Dabei sind auch die Gebiete mit bedeutsamen Emissionsquellen zu beachten, die den beabsichtigten und gemäß gesetzlicher Vorgaben erforderlichen Luftreinhaltezonen benachbart sind.

2. Sowohl der ruhende als auch der fließende Verkehr werden verstärkt durch Ordnungsbehörde und Polizei überwacht (M1/02).

   Die Überwachung wurde auch in der Vergangenheit vorgenommen, ohne dass signifikante Verbesserungen der Luft festgestellt wurde. Die Messstation befindet sich in einer zweispurigen Hauptverkehrsstraße, in der ein in Rede stehendes Parken in der zweiten Reihe nicht möglich ist. Die Messstation ist eine reine Verkehrsmessstation, so dass die von der Industrie verursachten Schadstoffe gar nicht erfasst werden.

3. Die verkehrsabhängige Steuerung von Lichtzeichen-Anlagen der Hauptverkehrsstraßen (M1/03) wird ausdrücklich begrüßt.

4. Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet und in den Wohngebieten (M 1/04 und M1/05) wurden bereits vor vielen Jahren – vor Installation der Messstation - eingeführt und laufend überwacht. Trotzdem wurden die hohen Schadstoffbelastungen festgestellt. Die Maßnahme kann daher nicht als tauglich zur Schadstoffbegrenzung angesehen werden.

5. Die Verkehrsberuhigung in Kernbereichen durch Spielstraßen sowie die Vermeidung von Durchgangsverkehren in einigen Wohngebieten (M1/06 und M1/07) wurde ebenfalls bereits in der Vergangenheit ohne messbaren Erfolg für die Luftqualität durchgeführt. Die geplante Grünschnittannahme für gewerbliche Zulieferung und Bevölkerung in Dinslaken im Stadtteil Averbruch (M1/07) und der damit verbundene Durchgangsverkehr wird dieser Maßnahme nicht erfolgreicher für die Luftqualität werden lassen!

<u>Stufe 2:Maßnahmen, die bis zum 31.12.2010 eingeleitet bzw. umgesetzt werden</u>

1. Verkehrsverbote für Lkw über 3,5 t auf der Hans-Böckler-Str., der Wilhelm-Lantermann-Str., der Hünxer Str. (M2/08 und M2/09). Bisher erfolgt der Lieferverkehr über diese Straßen für die zentrumsnah gelegenen Gewerbebetriebe. Ein Fahrverbot führt lediglich dazu, dass die Lkw über Parallelstraßen ausweichen, so dass die Messstelle die Schadstoffe der Lkw nicht mehr misst. Die Maßnahme ist damit nicht qualifiziert, den Schutz der Bevölkerung sicherzustellen, weil Schadstoffe nicht vermieden, sondern lediglich nicht mehr gemessen werden.

2. Die Anpassung und Optimierung des Lkw-Leitkonzeptes (M2/10) wird begrüßt. Es sollte allerdings erst ein solches Konzept eingeführt und dann auch die Einhaltung überwacht werden. Dies ist bis zum 19.11.2010 noch nicht geschehen.

<u>Stufe 3: Maßnahmen, die nach dem 31.12.2010 eingeleitet bzw. umgesetzt werden</u>

1. Einrichtung einer Umweltzone (M3/11)

   Die geplante Umweltzone besteht im wesentlichen aus einem Wohngebiet, an das sich eine Deponie anschließt, die außerhalb der Umweltzone liegt, sowie aus zwei Hauptverkehrsstraßen von Dinslaken. Die geplante Umweltzone ist sowohl hinsichtlich der Emittenten als auch hinsichtlich der flächenmäßigen Ausdehnung ein

untaugliches Mittel, um den Schutz der Bevölkerung vor Schadstoffbelastungen aus der Luft sicherzustellen.

Die Ausgangssituation in Dinslaken stellt sich folgendermaßen dar:

Für die NO2-Belastung ist der regionale Hintergrund zu 43 %, der lokale Kfz-Verkehr zu 30 %, der Schiffsverkehr zu 6 %, der Durchgangsverkehr zu 5 %, die lokale Industrie zu 4 % und der Schienenverkehr zu 1 % ursächlich.

Bei der Feinstaubbelastung ist der regionale Hintergrund zu 71 %, der Kfz-Verkehr zu 24 %, die lokale Industrie zu 2 %, der Schienenverkehr zu 1 %, der Durchgangsverkehr zu 1 % und der Schiffsverkehr mit weniger als 1 % ursächlich.

Die in Dinslaken betriebene Messstation bzw. die zusätzlich installierten Passivsammler sind ausschließlich Verkehrsmessstationen. Wegen der vorherrschenden Windrichtung werden die Emissionen des Biomasseheizkraftwerkes (Frischholzkraftwerk) der Stadtwerke Dinslaken über diese Messstationen im allgemeinen nicht erfasst. Aus dem Betrieb des Frischholzkraftwerk entstehen Emissionen durch die offene Holzlagerung, die Lagerung der Rostasche sowie der Umschlag der Stoffe mittels LKW und Radlader. Hinzu kommt der zusätzliche LKW-Verkehr für die Anlieferung der Brennstoffe.

Sowohl die Genehmigung des Frischholzkraftwerkes als auch die Genehmigungen der Erweiterungen oder Neuerrichtungen der umliegenden Industrie wurden als Einzelmaßnahmen betrachtet. Dabei wurde in jedem Einzelfall festgestellt, dass gemäß Nr. 4.2.2 TA Luft die Zusatzbelastung irrelevant ist, weil 3 v.H. des Immissions-Jahreswertes nicht überschritten wird. Kumuliert betrachtet wird die Irrelevanzgrenze jedoch überschritten. Alle Genehmigungen zusammen sind damit Ursache für die weiter ansteigende Hintergrundbelastung im Kreis Wesel.

Die eine räumliche Begrenzung der geplanten Umweltzone wird durch die Brinkstr. erreicht. Westlich der Brinkstr. befindet sich die von Thyssen-Krupp-Steel betriebene Deponie Wehofen. Der Lieferverkehr zur Deponie erfolgt über diese Straße und wird durch die Maßnahme M3/11 nicht beschränkt.

Gemäß Anlage 13 zur 39. BImSchV müssen die Maßnahmen einen integrierten Ansatz zum Schutz von Luft, Wasser und Boden verfolgen. Die Bezirksregierungen als planaufstellende Behörden müssen prüfen, ob die Maßnahmen verhältnismäßig sind.

Die PM10-Gesamtbelastung in Dinslaken besteht zum größten Teil (über 70 %) aus regionalem Hintergrund. Die prognostizierten Anteile des Kfz-Verkehrs liegen zwischen 19 % und 25 %. Die geplante Umweltzone in Dinslaken betrifft ausschließlich den Kfz-Verkehr und wird nicht wesentlich zu einer Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung beitragen.

Wesentlich wirksamer zur Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie wären behördliche Maßnahmen gegen Anlagenbetreiber. Dies betrifft sowohl die Altanlagen als auch die geplanten Neuanlagen, auch außerhalb des Stadtgebietes von Dinslaken (z.B. der geplante 3. Bauabschnitt der Deponie Wehofen oder die im Bau befindlichen oder geplanten weiteren Blöcke der Steinkohlekraftwerke in Walsum). Hierfür ist die Bezirksregierung planfeststellende Behörde. Die Betreiber aller Anlagen in der Peripherie des Stadtgebietes Dinslaken müssen verpflichtet werden, Messungen durchzuführen und offen zu legen, damit in einem zweiten Schritt behördliche Maßnahmen eingeleitet werden können.

In jedem Fall müssen bei weiteren Planungen die schon vorhandenen Belastungen der Bevölkerung durch Feinstaub beachtet werden, die Irrelevanzgrenze der TA Luft widerspricht der EU-Luftqualitätsrichtlinie, weil bei hoher Hintergrundbelastung jeder

zusätzliche Schadstoffausstoß irrelevant ist („wo viel Feinstaub ist, kann noch mehr hin“).

Die im Luftreinhalteplan aufgeführten weiteren begleitenden Maßnahmen können nur dann Wirksamkeit entfalten, wenn die Stadtverwaltung Dinslaken auch bereit ist, das erforderliche Personal bereit zu stellen. Es macht beispielsweise wenig Sinn, Mitglied im Klimabündnis Niederrhein und auf Kreisebene zu sein, wenn die Stadtverwaltung es ablehnt, die erforderlichen Kosten (Personal und Sachmittel) für die Mitarbeit zu tragen. Des weiteren ist es auch nicht ausreichend, genügend Fahrradabstellanlagen zu installieren, wenn sich das Radwegenetz im Stadtgebiet in desolatem Zustand befindet.

Die im Luftreinhalteplan vorgesehenen zusätzlichen Maßnahmen werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Es trifft jedoch nicht zu, dass eine barrierefreie Infrastruktur bei den Haltestellen geschaffen wurde. Es gibt bisher lediglich eine barrierefreie Haltestelle für den ÖPNV im ganzen Stadtgebiet. Des weiteren ist der Ausbau des ÖPNV noch verbesserungsbedürftig.

Fazit:

Die im Luftreinhalteplan aufgeführten Maßnahmen sind Maßnahmen, die die Schadstoffe, die durch den Kfz-Verkehr verursacht werden, begrenzen sollen. Der Kfz-Verkehr ist jedoch gegenüber der regionalen Hintergrundbelastung nachrangig. Es ist daher vorrangig ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die Hauptverursacher – die umliegende Industrie – berücksichtigt.

Der BUND regt daher an, das Luftreinhaltegebiet nicht auf das Stadtgebiet Dinslaken zu begrenzen, sondern auf Duisburg-Walsum und Voerde auszudehnen und in einem ersten Schritt folgende Emissionsminderungsmaßnahmen bei der Deponie Wehofen, die praktisch 100 Meter hinter der geplanten Umweltzone liegt, zu prüfen:

Bei dem 2. bereits betriebenen Bauabschnitt – sofern noch nicht geschehen – die Einführung einer engmaschigen Kontrolle, inwieweit bei dem laufenden Betrieb der Deponie Feinstäube entstehen sowie die Abdeckung und Befeuchtung der Haldenoberfläche und die Begrenzung der Lager- und Haldenhöhe sowie dem Transport des Deponiegutes und den Einbau von Reifenwaschanlagen.

In den anstehenden Genehmigungsverfahren zum 3. Bauabschnitt der Deponie zu prüfen, ob die strengen Anforderungen ab 2015 nach der Richtlinie 2008/50/EG eingehalten werden können angesichts der bereits jetzt vorhandenen Hintergrundbelastung.