



c/o Georg Nesselhauf, Untere Fuhr 22, 45136 Essen, georg.nesselhauf@arcor.de

Stellungnahme zum Luftreinhalteplan Essen 2018 – Offenlageentwurf ¹

Oktober 2018

„Ziel ist, durch diese Luftreinhaltestrategie die **Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Schutze der Gesundheit der in Essen wohnenden und arbeitenden Bevölkerung schnellstmöglich zu erreichen.**“ (S. 12)

An diesem Ziel ist der vorgelegte Plan-Entwurf (LRP) zu messen.

I. Generelle Bewertung — was ist gut?

- a) Der Katalog führt viele nützliche Maßnahmen auf.
- b) Davon wurden viele bereits beschlossen.
- c) Davon wurden viele bereits begonnen.
- d) Das Modal Split-Ziel 4 x 25% aus der GHE-Bewerbung, durch Ratsbeschluss vom 27.9.2017 bestätigt, wurde bekräftigt (S. 62)².
- e) Maßnahmen des „Masterplans Verkehr Essen 2018“ sowie Vorschläge der „Modellstadt Essen“ (Lead City) wurden einbezogen.
- f) Die Kommune arbeitet mit verschiedenen Akteuren für freiwillige Maßnahmen zusammen.
- g) Viele der vom Runden UmweltTisch Essen (RUTE) 2017 dem Oberbürgermeister vorgeschlagenen Innovationsimpulse finden sich im LRP wieder.
- h) Es wurde ein wichtiger Link zu Hinweisen auf viele Förderprogramme in Anm. 49 mitgeteilt:
http://www.brd.nrw.de/umweltschutz/umweltzone_luftreinhaltung/Hinweise_zu_den_Foerderprogrammen.pdf
(Leider funktioniert der Link zu Anm. 47 nicht.)

II. Generelle Bewertung — was ist nicht gut?

- A Der LRP ist unzureichend. Denn die **Grenzwerteinhaltung** an Alfred-, Martin-Luther-, Gladbecker und Kraye Straße bis 2020 durch die angegebenen Maßnahmen ist in Wahrheit **unwahrscheinlich**.
 - a) Die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte an der Alfredstraße ist nach den LRP-Berechnungen bis 2020 dann möglich, wenn unter anderen die Maßnahmen „Software-Update und Rückkaufprämie“ zu 100% umgesetzt werden (S. 82). Letzteres dürfte äußerst unwahrscheinlich sein.

¹ Bezirksregierung Düsseldorf: Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 Teilplan West. Planergänzung Stadt Essen 2018. In der Fassung des Offenlageentwurfs vom 18.09.2018

² Bloße Seitenangaben beziehen sich auf den LRP.

- b) Die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte an der Martin-Luther-Straße ist nach den LRP-Berechnungen bis 2020 dann möglich, wenn unter anderen die Maßnahmen „Software-Update und Rückkaufprämie“ zu 50% umgesetzt werden oder durch die Neubeschaffung von Bussen im ÖPNV (S. 82). Auch diese beiden Annahmen erscheinen unwahrscheinlich.
- c) Im LRP wird behauptet: „dass für die Gladbecker Straße, Kraye Straße und die Stauderstraße ohne weitere Maßnahmen eine Einhaltung des NO₂-Grenzwerts im Jahr 2020 erwartet wird.“ (S. 80) Das könnte für die Stauderstr., wo die Überschreitung gering ist, zutreffen. Doch die Zuverlässigkeit der Prognosen auch für die Gladbecker Straße und die Kraye Straße mit der Notwendigkeit der Reduzierung um 5 bzw. 6 µg/m³ ist zweifelhaft.
- i. S. 79f wird angegeben, dass die Maßnahmenbündel „Umsetzung des S-Bahn Konzepts im Ruhrgebiet (E.23)“, „Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Express (E.24)“, „Ausweitung des Angebots im ÖPNV (E.28)“ und „Umsetzung einzelner Maßnahmen des Masterplans Verkehr Essen 2018“ jeweils weniger als 0,5 µg/m³ zur NO₂-Reduzierung beitragen. Anscheinend wird mit diesen Effekten gerechnet, doch es wird nicht angegeben, welche Werte kleiner als 0,5 zur Berechnung angenommen wurden. S. 137 sind lediglich die maximalen angenommenen Reduktionswerte angegeben, aber nicht einmal hier wird mitgeteilt, ob mit 0,49 oder mit welchem anderen Wert unter 0,5 gerechnet wurde.
 - ii. Aus dem Vergleich der Tabellen 3.2.2.1 (S. 25) und 4.1.1 (S. 38) geht hervor, dass die PKW-Fahrleistung in Essen, die mehr als 90% der Gesamtfahrleistung ausmache, von 2016 bis 2020 um 0,3% zurückgehen und in derselben Zeit deren NO_x-Ausstoß von 689,3 auf 565,9 Tonnen pro Jahr, also um gut 17 % abnehmen werde. Diese Zahl erscheint wegen der unterschiedlichen Höhe der Differenzen begründungsbedürftig. Ebenso erstaunlich ist die Angabe „Für die NO_x-Emissionen des Straßenverkehrs im Essener Stadtgebiet wird vom Jahr 2016 bis zum Jahr 2020 aufgrund der Flottenerneuerung/-modernisierung eine Abnahme um 29 % prognostiziert“ für das gesamte Stadtgebiet (S. 40). Die Daten basieren, wie es heißt, auf dem im April 2017 veröffentlichten Handbuch HBEFA 3.3. Dieses enthält Angaben zu PKW-Flottenzusammensetzungen seit dem Jahr 2000 und zu „Inverkehrsetzungen“ von Dieselfahrzeugen (S. 11-14). In Korrelation zur Grafik des LRP S. 94, die für Euro-5-Fahrzeuge höhere NO_x-Emissionen als für Euro-4-Fahrzeuge ausweist, erscheint die Behauptung, dass der bisherige Trend der NO_x-Abnahme auf der Modernisierung der Dieselflotten beruhe, sehr zweifelhaft. Und ebenso zweifelhaft erscheinen die in der zweiten Grafik im Handbuch S. 14 für die Zukunft angegebenen Anteile von Fahrzeugen der Normen E6d: Etwa 3% der gesamten PKW-Flotte bestehe 2019 aus Fahrzeugen D E6d1 (obwohl diese erst ab September 2019 in Verkehr gesetzt werden sollen) und 2020 bereits mehr als 5% aus Fahrzeugen D E6d2. Diese Angaben stehen im Widerspruch der Handbuch-Tabelle S. 11, wo die „Inverkehrsetzung“ von E6d2-Fahrzeugen erst für 2021 angegeben wird.
 - iii. Trotz „Hinweise[n], dass Verschlechterungseffekte auch bei früheren Emissionskonzepten (≤ Euro-4) eine Rolle spielen ... werden aber keine Verschlechterungseffekte ... unterstellt.“ (HBEFA, S. 12) Das Handbuch ist als Zwischenprodukt zu betrachten, das nicht den Anspruch erhebt, vollständig auf der Höhe der Literatur zu sein.

- iv. Die teils widersprüchlichen, teils intransparenten Angaben begründen keine hohe Glaubwürdigkeit der optimistischen Berechnungen für die Einhaltung der Grenzwerte im Jahr 2020.

B Strukturelle Defizite

Es fehlen städteübergreifende Schwerpunktmaßnahmen wie etwa zur B224 in Essen, Bottrop und Gladbeck.

C Der Gesamttenor scheint zu sein: „Mehr als das bereits Beschlossene ist nicht erforderlich“.

- a) „Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen wird Elektro- und Erdgasfahrzeugen der Vorrang vor anderen Antriebsarten eingeräumt, *soweit dies technisch und wirtschaftlich möglich ist.*“ (S. 59) Dass technisch Unmögliches nicht realisiert werden kann, ist trivial. „Soweit dies technisch ... möglich ist“: Solche Kautelen technischer, organisatorischer oder wirtschaftlicher Art liefern bei einer Reihe von angeführten Maßnahmen die Begründung dafür, die jeweilige Maßnahme nicht durchzuführen, gleich mit.

- b) „... wird eine Erhöhung der städtischen Finanzmittel für die Planung und Realisierung von Radverkehrsanlagen *geprüft*. Hierdurch soll auch eine bestmögliche Ausschöpfung von Bundes- und Landesförderungen sichergestellt werden.“ Die Erhöhung ist seit langem überfällig.

Viele wichtige Maßnahmen sind lediglich als Prüfaufträge formuliert, teilweise sogar mit Finanzierungsvorbehalt. Wie ernst sind sie gemeint?

- c) Gestützt wird der Eindruck ‚mehr ist nicht erforderlich‘ vor allem durch „Berechnungen“, wann an welchen der zu betrachtenden Belastungspunkte bis 2020 welche Werte erwartet werden: Die zulässigen maximal $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ erreichen oder unterschreiten *ohne zusätzliche Maßnahmen alle Belastungspunkte – mit nur zwei Ausnahmen*: „Für die Alfredstraße und die Martin-Luther-Straße ist ohne zusätzliche Maßnahmen bis zum Jahr 2020 keine Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten.“ (S. 80)

So sehr der bisherige Trend der NO₂-Belastungsabnahme zu begrüßen ist – diese Berechnungen erscheinen problematisch. Beispielsweise dürfte die auf HBEFA 3.3 beruhende Prognose der Fahrzeugflottenentwicklung wegen ausstehender politischer Vorgaben und wegen des darum fraglichen Käuferverhaltens mit großen Unsicherheiten behaftet sein.

D Die Zielsetzung „schnellstmögliche Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte“ wird nur halbherzig angestrebt.

- a) Bereits im LRP 2011 hieß es: „Das vom Ratsausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung beschlossene Radverkehrsnetz ‚Essen 2010‘ wird weiter vervollständigt. Noch bestehende Lücken im Netz werden kontinuierlich geschlossen.“ Der neue RLP führt an, wie lang das Radverkehrsnetz in Essen ist – und verschweigt, dass die Lücken bis heute nicht geschlossen wurden. Das ist die Radverkehrspolitik seit 7 Jahren. Und es scheint, als solle sie in diesem Stil fortgesetzt werden.

- b) Prüfungen mögen in manchen Fällen zunächst erforderlich sein, in anderen sind lediglich unnötige Verzögerungen zu befürchten.

- c) Radverkehrsanlagen zu bauen ist im Vergleich zu vielen anderen Maßnahmen relativ wenig aufwendig, schnell realisierbar und daher eine besonders gute Möglichkeit, zu schneller Verbesserung der Luft beizutragen.

Wie lange wird die Prüfung dauern, ob die „Finanzmittel für die Planung und Realisierung

von Radverkehrsanlagen“ erhöht werden sollen oder nicht? Bei einer möglicherweise positiven Entscheidung: Wie lange wird es dauern, bis tatsächlich Geld zur Verfügung stehen wird? Wie lange wird es danach dauern, bis die zusätzlichen Kräfte eingestellt sind, damit sie endlich die (teils seit Jahren) bereitliegenden „Bundes- und Landesförderungen“ – ggf. auch EU-Mittel – beantragen können? Wie lange wird es dauern, bis diese Mittel dann zur Verfügung stehen? Welche werden bis dahin womöglich nicht mehr zur Verfügung stehen? Wann kann mit entsprechenden Maßnahmen tatsächlich begonnen werden?

- d) Dies ist nur ein Beispiel von vielen Prüfaufträgen. „Schnellstmöglich“ sieht anders aus.
- e) Im März 2018 war im Auftrag an die Ersteller des „Masterplans Verkehr Essen 2018“ geplant, dass sie auf der Rüttenscheider Straße „Instrumentarien zur Förderung des Radverkehrs“ und damit verbundene Probleme und Lösungsmöglichkeiten darstellen sollten. Die Stadtpolitik verhinderte die Durchführung dieses Auftrages. Entsprechende Vorschläge bzw. Maßnahmen hätten sehr gut in den LRP gepasst und sicherlich zur schnelleren Verbesserung der Luft beitragen können.
- f) Auch dies ist nur ein Beispiel von vielen längst vorgeschlagenen guten Maßnahmen zur NO₂-Reduzierung, die von der Essener Politik gescheut werden, auch in anderen Bereichen als der Radverkehrsförderung, siehe z.B. Innovationsimpulse des Runden UmweltTischs Essen: <https://www.umwelttisch.de/wp-content/uploads/2017/05/2017-0516-RUTE-Innovations-Impulse-GHE.pdf>. „Schnellstmöglich“ sieht anders aus.

III. Das Ziel ist nicht „der Schutz der Gesundheit der in Essen wohnenden und arbeitenden Bevölkerung“

- a) Den *gesetzlichen Grenzwert* von 40 µg/m³ NO₂ überall in Essen 2020 einzuhalten ist das LRP-Ziel. Jedoch lesen wir darin auch:
„Pro Zunahme der NO₂-Belastung um 10 µg/m³ muss mit einem Anstieg der Häufigkeit von Bronchitis-Symptomen oder des Auftretens von Bronchitis um ca. 10 % gerechnet werden. Besonders betroffen sind vor allem ... Kinder und Jugendliche. Aber auch ... die Sterblichkeit nehmen in der Bevölkerung mit ansteigender NO₂-Konzentration zu. ... Für NO₂ konnte bisher kein Schwellenwert ermittelt werden, bei dessen Unterschreiten langfristige Wirkungen auf den Menschen ausgeschlossen werden können.“ (S. 9f)
NO₂ einzuatmen macht in jeder Konzentration Menschen krank, besonders Kinder und Jugendliche.
- b) Das ist auch in Essen längst bekannt. Oben sind Punkte genannt, die auf Möglichkeiten der NO₂-Reduzierung verweisen, die die Stadt Essen entweder nicht ergriffen oder gar zu prüfen bewusst zurückgewiesen hat. Das ist mit dem Ziel Gesundheitsschutz nicht vereinbar.
- c) Für den Gesundheitsschutz fehlen außerdem wichtige Maßnahmen, die von Teilnehmern am Runden UmweltTisch Essen (z.B. vom BUND) vorgeschlagen wurden wie Busspur für Pendelbusse auf der Gladbecker Straße, autofreies Rüttenscheid, konsequent umweltfreundliche Citylogistik (z.B. nach Vorbild Hamburg Schwerlastverkehr aus der City halten) oder Umwidmung von Straßen- und Parkraum in Raum für den Umweltverbund.
- d) Bei der Mitteilung der Umsetzung von Maßnahmen der Luftreinhaltepläne 2008 und 2011 (Anhang 6) fehlen an vielen Stellen quantitative Angaben, die für die Bewertung besonders der gesundheitlichen Effekte erforderlich wären.

- e) Die fehlende „notwendige Umorientierung“ verschärft den Missstand.

IV. „Die notwendige Umorientierung schaffen“: Die Gelegenheit zu nachhaltigeren Lösungen wurde zu wenig genutzt.

Die Kettwiger Straße war bundesweit die erste, bei der es Essen wagte, den MIV aus ihr zu verbannen. Essen ging mit dieser mutigen Maßnahme voran, ein Erfolgsmodell: andere Städte zogen nach. Inzwischen hat sich die Situation umgekehrt: Essen kann sich andere Städte und Ballungsräume wie Paris oder Wien zum Vorbild nehmen.

- a) Als Maßnahme „E 57“ wird angeführt: „Absenkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs zugunsten alternativer Verkehrsmittel“.
- b) Hierzu hält der „Masterplan Verkehr Essen 2018“ (S. 197) es für „... erforderlich ..., ... das Parkangebot in zentralen Bereichen der Stadt zu reduzieren, um hohe Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV und SPNV zu erzielen. Innerhalb der Stadt können zusätzlich viele Wege vor allem durch eine Radverkehrsoffensive auf den Umweltverbund gelenkt werden, ohne dass dabei die Erreichbarkeit der Innenstadt gefährdet ist.“
- c) Im LRP werden dagegen als Konkretionen der MIV-Absenkung ausschließlich Maßnahmen genannt, die – was natürlich nicht schlecht ist – rein mental wirken sollen wie „Bürger mobilisieren, Aufbruchstimmung erzeugen und ein Bewusstsein für nachhaltige Bewegungsformen und die *notwendige Umorientierung schaffen*“. Das ist natürlich wie die anderen Mental-Maßnahmen nur zu befürworten.
- d) Allerdings ist bei der Aufzählung von Maßnahmen die folgende Formulierung bemerkenswert: „Die Erfolge und den Wandel in Essen (oder den Bedarf) transparent machen“. „Bedarf“ ist mindestens ebenso wichtige wie „Erfolge“. Diesen Aspekt in Klammern mitzuteilen, deutet (ähnlich den Kautelen à la „soweit technisch möglich“, s.o.) auf Mängel beim Nachhaltigkeitsverständnis: Das Wesentliche sei schon geschehen oder beschlossen: „Erfolge“. Mehr sei eigentlich kaum nötig.
- e) Dass da noch Bedarf sein könnte, dass für die Verbesserung der *Gesundheit* weitere Reduzierung angebracht ist [s. o. III. a)], dass Maßnahmen, die unter der Bezeichnung ‚Verkehrswende‘ für den *Klimaschutz* überfällig sind, dass für die Erhöhung der *Lebensqualität* in unseren Städten die Zurückdrängung des MIV ein wesentlicher Beitrag sein muss, wie es viele Kommunen vormachen, und andere *Zukunftserfordernisse*: All das scheint trotz der Formulierung „notwendige Umorientierung“ kaum eine Rolle zu spielen, zum Trotz auch der Bekräftigung des „4 x 25%“-Ziels, das mit solchen Maßnahmen nicht erreichbar ist (Vergleiche oben IV. b).
- f) Dieses Beispiel zeigt als eins von vielen (wie etwa der Umgang mit Grünflächen) Mängel beim Nachhaltigkeitsverständnis auf, die die derzeitige Stadtpolitik durchziehen und auch den LRP prägen.³

³ Sind diese Mängel bei Parteien, die erst noch *die notwendige Umorientierung schaffen* müssen, oder z.B. die beabsichtigte Gesetzesänderung zur Erschwerung von Fahrverboten Gründe für die steigenden Zustimmungswerte zu Bündnis90/Grüne?