

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Version 1.0

Seite 1 von 54

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg

Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Vom 27.06.2011; i.d.F. vom 16.06.2011

53.01.12.16 – LRP Ruhr West

Schwerpunkt: Duisburg

Dokumenten Version 1.0

Stand: 09.08.11

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 2 von 54

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

BUND KG Duisburg, Lösörter Str. 119, 47137 Duisburg

Absender dieses Schreibens
BUND Kreisgruppe Duisburg
Kerstin Ciesla
Landwehrstraße 28
47119 Duisburg

Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2

E-Mail: Kerstin.Ciesla@bund-duisburg.de
Tel.: 0178 81 40 600

40474 Düsseldorf

Duisburg, 09.08.2011

53.01.12.16 – LRP Ruhr West
Stellungnahme der BUND Kreisgruppe Duisburg zum:
Entwurf Luftreinhalteplan Ruhrgebiet - Teilplan West v.27.06.2011
i.d.F. vom 16.06.2011 (Internetfassung Bezirksregierung Düsseldorf)
öffentliche Auslegung 27.06.2011 bis 26.07.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem in der Zeit vom 27.06.2011 bis 26.07.2011 öffentlich ausgelegten Entwurf des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet – Teilplan West erhalten Sie die Stellungnahme der BUND Kreisgruppe Duisburg mit dem Schwerpunkt: Duisburg.

Das Fazit unserer Stellungnahme kann man wie folgt zusammen fassen:

Die BUND Kreisgruppe Duisburg begrüßt die weiter reichende Ausweisung der Umweltzone in Duisburg und die geplanten Verschärfungen im Bezug auf die zulässigen Fahrzeuge in der Umweltzone sowie die Verschärfungen bei der Neuzulassung von Industrieanlagen und genehmigungspflichtigen Anlagen im Sinne des Bundes Immissionsschutzes.

Jedoch ist aufgrund der signifikanten Belastung in Duisburg, und der Tatsache, dass Duisburg in 2010 den Verpflichtungen der EU Grenzwerteinhaltung nicht nachgekommen ist, sowie und mit Blick auf die vom Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) veröffentlichten Messergebnisse¹ vom Zeitraum 01.01.2011 – 30.06.2011 mit erneuten signifikanten Überschreitungen, der LRP Entwurf im Sinne der Gesundheitsfürsorge nicht ausreichend.

¹ Siehe: <http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/aktluftqual/pm10ueberschreitungen.htm>,
Messergebnisse des Referenzverfahrens

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 3 von 54

Das LANUV hat bereits 39 Überschreitungen an der Messstelle Duisburg-Kiebitzmühlenstraße (DUM2) und 51 (!) Überschreitungstage an der Messstelle Duisburg-Bruckhausen (DUBR) für die ersten sechs Monate des Jahres 2011 dokumentiert.

Der Maßnahmenkatalog, welcher für Duisburg aufgestellt wurde, ist daher nicht ausreichend. Mit den geplanten Maßnahmen sind aus Sicht des BUND Duisburg weder für 2011 noch in den nachfolgenden Jahren die von der EU festgeschriebenen Grenzwerte in Duisburg erreichbar.

Der BUND Duisburg wird in der folgenden Stellungnahme unter anderem die folgenden Kernaspekte vortragen:

- **Der vorgelegte Entwurf ist aus Sicht des BUND Duisburg völlig unzureichend für die Duisburger Situation und kann keine signifikanten Verbesserungen bringen. Es müssen alle Verursacher einbezogen werden.**
- Eine Veränderung der Verfahrensweisen bei Genehmigungen von zusätzlichen Industrieanlagen wird grundsätzlich begrüßt. Dennoch ist aufgrund der bestehenden Vorbelastung aus Sicht des BUND Duisburg selbst die Anwendung der Reduktion der so genannten Irrelevanz von Zusatzbelastungen gemäß TA Luft bei der Genehmigung von Neuanlagen oder Erweiterung von bestehenden Industrieanlagen von 3% auf 1% nicht ausreichend.
- Mindestens für den Zeitraum bis zur Erreichung der Grenzwerte auch in Duisburg, dürfen keine weiteren Genehmigungen für weitere Emittenten ausgesprochen werden, die nicht nachweislich die Gesamtbelastung reduzieren.
- Es besteht dringender Handlungsbedarf für gesetzliche Regelungen, dass die „Verhältnismäßigkeit“ in einem Bundes-Immissionsschutz-Verfahren nicht zu Lasten der Gesundheitlichen Beeinträchtigung der Bevölkerung gehen darf. Der LRP stellt die neuesten Erkenntnisse des Zusammenhangs von Feinstaubbelastungen, der Sterbehäufigkeit und Erkrankungsrisiken vor allem von Lungenerkrankungen, Asthma, Allergien und Herz-Kreislaufkrankungen dar. Gerade diese Erkrankten sind bei den in Deutschland am häufigsten auftretenden Erkrankungen zu finden. Daher wäre es nur verhältnismäßig, die Erkrankungen und ihre Folgekosten mit der Verhältnismäßigkeit bei der Genehmigung von Erweiterungen oder Neubau von Industrieanlagen gegenüber zu stellen.
- Der LRP Entwurf weist für Duisburg einerseits eine hohe Hintergrundbelastung und andererseits vor allem eine hohe Belastung durch die lokalen Industrieanlagen auf. Das Ziel der Einhaltung der Grenzwerte und somit die Einbeziehung aller Verursacher, muss für die BürgerInnen erkenntlich sein, um Akzeptanz für erforderliche und notwendige Maßnahmen zu gewinnen. Bei einem Luftreinhalteplan, der sich vornehmlich auf Maßnahmen im Straßenverkehr bezieht, ist eine Gewinnung von Akzeptanz nur schwer umsetzbar.
- Der Maßnahmenkatalog ist mit klaren, zeitnahen und quantitativen Vorgaben, Zielen und prognostizierten Emissionsreduktionen zu versehen. Der Maßnahmenkatalog muss von den Auswirkungen her nachvollziehbar sein.
- Die Prognostizierte Verringerung der Hintergrundbelastung muss allgemeinverständlich und wissenschaftlich nachvollziehbar dargestellt werden. Derzeitig sind die Eingangsdaten für die Prognose nicht nachvollziehbar und aufgrund der unterschiedlichen Maßeinheiten bei den

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 4 von 54

Emissionen und Immissionen ist eine Einschätzung zur Wirksamkeit der Maßnahmen durch die Bevölkerung nicht verständlich. Der Maßnahmenkatalog muss nachvollziehbar sein und somit muss erkennbar sein, welche Maßnahme welche Reduktion der Belastung nach sich zieht.

- Um in einer Stadt wie Duisburg das Bewusstsein zu erzeugen, dass zur Gesundheitsvorsorge auch persönliche Umstellungen im Mobilitätsverhalten notwendig sind, ist es dringend notwendig, das Thema Hintergrundbelastung, Belastung durch industrielle Anlagen und diffuse Quellen im Luftreinhalteplan zu präzisieren. Ein Umdenken der Bevölkerung wird nur dann zu Erreichen sein, wenn die BürgerInnen auch sehen, dass alle an einem Strang ziehen und nicht nur das persönliche Mobilitätsverhalten eine Rolle spielt.

Ihrer Stellungnahme, Erweiterung des LRP und dem weiteren Verfahren sehen wir mit Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen aus Duisburg

Kerstin Ciesla

Vorsitzende BUND Kreisgruppe Duisburg

Inhalt

1	Grundsätzliche Anmerkungen	7
1.1	Verursacheranalyse	9
1.2	Betrachtung der voraussichtlichen Entwicklung der Belastungssituation	10
1.2.1	Prognostizierte Reduktion versus Gesamtbelastung	11
1.3	Betrachtung ausschließlich auf PM10 und NOx	14
1.3.1	PM 2,5	15
1.4	Quantifizierung	16
1.5	Aufbau der Stellungnahme	17
2	Schadstoffbekämpfung - Verursacherprinzip	18
2.1	Industrieanlagen	19
2.1.1	Forderungen von generellen Maßnahmen bei Industrieanlagen	22
2.1.2	Forderungen von Maßnahmen bei Genehmigungsbedürftigen Anlagen gemäß 4. BImSchV	23
2.1.2.1	Wärmeerzeugung, Bergbau, Energie	23
2.1.2.2	Bau, Steine, Erden	24
2.1.2.3	Stahl, Eisen, Nicht-Eisenmetalle	24
2.1.2.4	Chemie:	25
2.1.2.5	Oberflächenbehandlung:	25
2.1.2.6	Holz, Zellstoff	25
2.1.3	Generelle Forderungen im Bereich der Industrie und genehmigungspflichtiger Anlagen	26
2.2	Regionaler Hintergrund	28
2.3	Lokale Anlagen / diffuse Quellen	30
2.4	Messstellen Situation	31
3	Festlegung der Umweltzone	33
3.1	Ausnahmen Autobahnen	33
3.2	Ausnahme Rhein & Schifffahrt	34
3.2.1	Motoren und Filter	35
3.2.2	Treibstoffe	35
3.3	Ausnahme Hafenfläche	36
3.3.1	Stromtankstellen	36
3.4	Festlegung der Umweltzone in Duisburg	37
4	Stellungnahmen Maßnahmenkatalog	39
4.1	Regional wirkende Maßnahmen Ruhrgebiet	39
4.1.1	R.1 Mobilitätsmanagement	39

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 6 von 54

4.1.2	R.5 Optimierung des individuellen Parkraummanagements	40
4.1.3	R.6 Anreize zur ÖPNV Nutzung.....	40
4.1.4	R.12 Förderung umweltfreundlicher Dienstfahrten und -gänge.....	41
4.1.5	R.14 Landes und Regionalplanung	42
4.1.6	R.15 Bauleitplanung.....	43
4.1.7	R.18 Energieversorgung.....	43
4.1.8	R.18 Betrieb von Einzelraumfeuerungsanlagen	43
4.2	Lokale Maßnahmen – nur auf Duisburg bezogen	44
4.2.1	DU.6 Überwachungsschwerpunkte der Immissionsschutzbehörden.....	44
4.2.2	DU.9 Verkehrsverstetigung.....	44
4.2.3	DU.11 Ausbau des lokalen Radwegenetzes	44
4.2.4	DU.12 ÖPNV in Duisburg	45
4.2.5	DU.15 ÖPNV Unterstützung von Großveranstaltungen	45
4.2.6	DU.17 Verkehrsleitsystem für LKW.....	45
4.2.7	DU.18 LKW Führung Logport I	45
4.2.8	DU.22 Hauptverkehrsnetz.....	46
4.2.9	DU.25 Klimatisch Duisburg.....	46
4.3	Maßnahmen aus E, OB, MH, welche auch in DU berücksichtigt werden sollten	47
5	Pflicht der Behörden zur Überwachung.....	49
5.1	Erfolgskontrolle / Umsetzungskontrolle	49
5.2	Wirkungskontrolle.....	50
6	Sonstige Stellungnahmen.....	51
6.1	Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Luftqualität.....	51
6.2	Dieselfahrzeuge	51
6.3	Finanzierbarkeit der Umsetzung des LRP	52
7	Schlussbemerkung: Dauerhafte Verminderung von Luftverunreinigungen.....	53
7.1	Fazit	53

1 Grundsätzliche Anmerkungen

Seit dem 01.01.2005 gelten die verschärften Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie und ihrer Tochtrichtlinien zur Belastung mit Feinstaubpartikeln und zu anderen Schadstoffen. Mit der 22. BImSchV vom 22.09.2002 wurden diese in deutsches Recht umgesetzt. Die 22. BImSchV und 33. BImSchV wurden inzwischen aufgehoben und sind in die 39. BImSchV vom 02.08.2010 zusammen gefasst worden.

Unter anderem bei Feinstäuben (Particulate Matter: PM₁₀, PM_{2,5}) ist rasches und konsequentes Handeln geboten, weil diese Partikel die Gesundheit extrem beeinträchtigen und mit anderen Stoffen kombiniert krebserregend sind. Der ehemalige EU Umweltkommissar Dimas stellte in seiner Presserklärung am 23. Oktober 2006 bereits fest²: „Durch die Luftverschmutzung wird das Leben der europäischen Bürger nach wie vor um durchschnittlich acht Monate verkürzt“. In der Pressemitteilung wird festgehalten, Feinstaub trägt: „EU-weit jährlich zu 350 000 frühzeitigen Todesfällen bei“. Nach der jüngsten Untersuchung der EU sind sie für 65.000 Todesfälle pro Jahr in Deutschland verantwortlich. EU-weit vorgeschrieben ist ein PM₁₀-Tagesmittelwert von 50 µg/m³, der an 35 Tagen pro Jahr überschritten werden darf und ein Jahresmittelwert von 40 µg/m³. Die ursprüngliche Planung, diese Werte ab 2010 drastisch abzusenken, ist aufgrund der andauernden Nichteinhaltung der Grenzwertfestlegung von 2005 bisher nicht erfolgt. Aber auch Konzentrationen unterhalb dieser Grenzwerte sind gesundheitsgefährdend. Es gibt keine Schwelle unter der Feinstäube ungefährlich sind! Wie der vorliegende LRP West bereits darstellt:

„Ein Schwellenwert, unterhalb dessen nicht mehr mit gesundheitsschädlichen Wirkungen zu rechnen ist, kann für PM10 nach aktuellem Kenntnisstand nicht angegeben werden.“ [LRP West Entwurf, Kapitel 1.3.1].

Die PM₁₀-Belastung muss daher generell nachhaltig minimiert werden. Eine Betrachtung zur Einhaltung der derzeit festgelegten Grenzwerte reicht daher nicht aus.

Auch zu anderen Schadstoffen – wie Stickstoffdioxid oder Benzol - gelten ab 2010 entsprechende Regelungen zur Reduzierung. Auch hier stellt der [LRP Entwurf, Kapitel 1.3.2] korrekterweise dar:

„Auch für Stickstoffdioxid konnten bisher keine Schwellenwerte für eine Konzentration ermittelt werden, unterhalb deren eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann.“

Die BUND Kreisgruppe Duisburg begrüßt prinzipiell die Vorlage einer Verschärfung der Luftreinhaltepläne Ruhrgebiet als einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Luftschadstoffen. Allerdings kann der BUND anhand des LRP Entwurfs Teilplan West weder eine vollumfängliche „Verursacheranalyse“, noch eine alle Quellen betrachtende „Betrachtung der voraussichtlichen Entwicklung der Belastungssituation“ der vom Regierungspräsidium vorgesehenen Maßnahmen, bezogen auf die Duisburger Situation, erkennen.³

² IP-06-1447_DE.doc:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1447&format=HTML&aged=1&language=DE&guiLanguage=en>

³ Siehe [LRP Entwurf Kapitel 1.2]

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 8 von 54

Der LRP beschreibt als Auftrag zu den Maßnahmen gemäß § 45. 2 BImSchG im ersten Punkt:

Die Maßnahmen „*müssen einen integrierten Ansatz zum Schutz von Luft, Wasser und Boden verfolgen*“.

Der vorliegende LRP Entwurf wird diesem Auftrag nicht gerecht. Dies alleine schon aufgrund der Ausnahme des Rheins als einer der größten Schifffahrtslinien und die Einbeziehung des Duisburger Binnenhafens in die Umweltzone erst ab 2014.

Der LRP beschreibt als gesetzlichen Auftrag in Kapitel 1.2 weiter:

*„Muss aufgrund der Belastung ein LRP erstellt werden, sind die Maßnahmen **entsprechend dem Verursacheranteil** und unter Beachtung des Grundsatzes der **Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten** zu richten, die zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen (§ 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG).“*

In den folgenden Kapiteln werden wir auf die Punkte „Verursacheranalyse“, „Betrachtung der voraussichtlichen Entwicklung der Belastungssituation“ sowie die nicht erfolgte Erstellung von Maßnahmen gegen alle Emittenten entsprechend des Verursacheranteils eingehen.

1.1 Verursacheranalyse

Bei der Verursacheranalyse geht der LRP West in Kapitel 3.2 bei den Emissionen lokaler Quellen auf die Emittentengruppen Verkehr, Industrie / genehmigungsbedürftige Anlagen, Feuerungsanlagen ein. Bei der Landwirtschaft und natürlicher Quellen kommt der LRP Entwurf zu dem Schluss, dass keine Relevanz vorliegt.

Aus unserer Sicht handelt es sich hier lediglich um eine Grobübersicht der Hauptemittenten, bei dem lediglich im Bereich Verkehr eine detaillierte Analyse vorgelegt wurde.

Bei der Verursacheranalyse der Emittentengruppe Industrie / genehmigungsbedürftige Anlagen in Kapitel 3.2.2 kommt der LRP West zu der Aussage:

Die Anzahl der Anlagen lässt keine Aussage zur Emissionsrelevanz der Anlagen bzw. Sektoren zu. In den nachfolgenden Abb. 3.2.3/3 und Abb. 3.2.3/4 werden deshalb die Emissionsmassenströme der Anlagen, untergliedert in die Obergruppen der 4. BImSchV, dargestellt.

In den Darstellungen Abbildung 3.2.3/1: NO_x-Emissionen der Industrie 2008, und Abb. 3.2.3/2: PM₁₀-Emissionen der Industrie 2008 sind jedoch bereits einige Industrieanlagen als Hauptemittenten des Bereiches Industrie dargestellt.

Im Bereich NO_x stellt der LRP die folgenden Hauptemittenten dar:

Lfd.-Nr.	Betreiber mit NO _x ≥ 800.000 kg/a	NO _x [kg/a]
1	ThyssenKrupp Steel AG Werk Schwelgern	6.633.452
2	Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH	2.187.222
3	Evonik Steag GmbH	1.440.974
4	PRUNA (KBS GmbH)	1.330.641
5	ThyssenKrupp Steel AG Werk Beeckerwerth	1.104.507
6	Saint-Gobain Oberland AG	909.737
7	ThyssenKrupp Steel AG - Werk Ruhrort	857.133

Im Bereich PM₁₀ stellt der LRP die folgenden Hauptemittenten dar:

Lfd.-Nr.	Betreiber mit PM ₁₀ ≥ 100.000 kg/a	PM ₁₀ [kg/a]
1	ThyssenKrupp Steel AG Werk Schwelgern	1.499.730
2	Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH	1.224.784
3	ThyssenKrupp Steel AG Werk Beeckerwerth	286.679
4	ThyssenKrupp Steel AG Werk Bruckhausen	260.547

Dennoch ergeben sich aus diesen Übersichten keine entsprechenden Konsequenzen und selbst für die bereits dargestellten Hauptemittenten sind nur zum Teil Maßnahmen im Maßnahmenkatalog in Kapitel 5.3.3.1 dargestellt.

1.2 Betrachtung der voraussichtlichen Entwicklung der Belastungssituation

Auch die Betrachtung der voraussichtlichen Entwicklung der Belastungssituation der von der Bezirksregierung vorgesehenen Maßnahmen, ist aus Sicht der BUND Kreisgruppe Duisburg unzureichend. In Kapitel 1.2 wird der Anspruch der Anlage 13 zur 39 BImSchV dargelegt, bei der Prognose in Kapitel 6 wird jedoch gerade auf die Hauptemittenten nicht näher eingegangen.

Die Prognose stellt dar, dass sich bis 2015 die regionale Hintergrundbelastung wie folgt reduzieren wird:

NO ₂	-2,5 µg/m ³
NO _x	- 5 µg/m ³
PM 10	- 1,2 µg/m ³ (entspricht -4 Überschreitungstage)

Die Prognose stellt dar, dass sich bis 2015 durch die Fahreinschränkungen die Verkehrsemissionen wie folgt reduzieren werden:

NO ₂	-13 µg/m ³ an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen 0,5 an weniger stark befahrenen Straßen
PM 10	1,3 µg/m ³ an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen 0,2 an weniger stark befahrenen Straßen

Auf den Belastungsrückgang bis 2015 durch weitere Maßnahmen wird nicht näher eingegangen. Hier werden lediglich zwei Beispiele im Bereich des Mobil Individualverkehrs mit einer Möglichen Reduktion von -1 µg/m³ und - 7 µg/m³ im Bereich NO₂ genannt.

Nicht betrachtet für die Prognose wird allerdings eine mögliche Erhöhung der Belastung.

Bei der regionalen Hintergrundbelastung wird eine Reduktion prognostiziert ohne näher darauf einzugehen, worauf sich die Erkenntnisse einer Reduktion stützen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, wie die Erkenntnisse gewonnen wurden, zumal für Duisburg die Stadt Krefeld als Hintergrundverursacher heranzuziehen ist, die ebenfalls massive Grenzwertüberschreitungen aufweist. Auch im Luftreinhalteplan für den Industriestandort Krefeld sind keine aussagekräftigen Industriellen Maßnahmen definiert, so dass eine Reduktion der Hintergrundbelastung anzuzweifeln ist.

Sowohl bei der Hintergrundbelastung als auch bei der lokalen Industrie ist gibt der LRP keine Aussagen darüber inwieweit die Prognosen zu bereits genehmigten zusätzlichen Industrieanlagen betrachtet wurden:

Beispiel:

Antrag Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH aus dem Jahre 2005, genehmigt in 2006 für die wesentliche Änderung der Kokerei Huckingen durch:

- Errichtung und Betrieb einer zweiten Koksofenbatterie und
- Erhöhung der Koks-Jahreskapazität von 1,08 Mio. Jahrestonnen auf 2,32 Mio. Jahrestonnen

Mit der Umsetzung wird in 2011 begonnen.

Außerdem gibt die Prognose keine Aussage darüber, ob zu derzeit in der Planung befindlichen Neuanlagen (Bsp. Steinkohlekraftwerk Krefeld Uerdingen) berücksichtigt wurden und wenn ja in welchem Maße.

An dieser Stelle seien nur 2 konkrete Beispiel genannt. Die BUND Kreisgruppe Duisburg sieht für eine wirkliche Prognose den dringenden Handlungsbedarf der Erklärung der Erkenntnisse, eine Übersicht der bereits genehmigten zusätzlichen Emissionsquellen und die Einbeziehung der zu erwartenden Belastungen, sowie eine Prognose der zu erwartenden Zusatzanlagen oder Erweiterungsplanungen, welche unter Umständen zusätzliche Emissionen zur Folge hätten.

1.2.1 Prognostizierte Reduktion versus Gesamtbelastung

Für Duisburg stellt der LRP in Tab. 3.2.8/2 die folgende Belastungssituation der PM 10 Emissionen im LRP dar:

Industrie	3.831 Tonnen pro Jahr
Kleinf Feuerungsanlagen	84 Tonnen pro Jahr
Verkehr	353 Tonnen pro Jahr

Daraus ergibt sich für Duisburg eine Gesamtbelastung an PM10 von 4268 Tonnen pro Jahr.

Für Duisburg stellt der LRP in Tab. 3.2.8/1 die folgende Belastungssituation der NO_x Emissionen im LRP dar:

Industrie	18.295 Tonnen pro Jahr
Kleinf Feuerungsanlagen	434 Tonnen pro Jahr
Verkehr	5.489 Tonnen pro Jahr

Daraus ergibt sich für Duisburg eine Gesamtbelastung an NO_x von 24218 Tonnen pro Jahr.

Es wird daher sehr genau die Emissionsbelastung in Tonnen pro Jahr dargestellt, jedoch die sich daraus ergebenden Immissionen in µg/m³ sind nicht im LRP enthalten.

Bei der Prognose jedoch sind lediglich die Werte der Immissionsreduktion angegeben, so dass hier mit 2 unterschiedlichen Maßeinheiten pro Zeit und pro Volumen gearbeitet wird, was zur Folge hat, dass für einen Außenstehenden die prognostizierte Reduktion nicht nachvollziehbar ist.

Lediglich bei der prognostizierten PM 10 Reduktion bis 2015 des regionalen Hintergrunds wird eine Aussage zur Verringerung von ca. 4 Überschreitungstagen ausgegangen.

Der LRP beschreibt im letzten Absatz von Kapitel 2.3:

„Im Jahr 2010 wird der zulässige Wert von 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ PM10 an den Industriestandorten in Duisburg (DUM2 Kiebitzmühlenstraße, DUBR Kaiser-Wilhelm Straße) überschritten.“

Sieht man sich die aktuellen Messergebnisse zu PM10⁴ des Referenzverfahrens für das erste Halbjahr 2011 (01.01.2011 – 30.06.2011) beim Landesamt für Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) an, sieht man für Duisburg die folgende Situation:

Kurzbezeichnung	Messstelle	Überschreitungstage
DUUM	Duisburg Bergstraße 48	24
VDUI	Duisburg Kardinal-Galen-Straße	25
DUM2	Duisburg-Kiebitzmühlenstraße	39
DUBR	Duisburg-Bruckhausen	51
BUCH	Duisburg-Buchholz	19
DUH3	Duisburg-Hüttenheim Klettenweg	23
WALS	Duisburg-Walsum	28

Selbst bei Abzug der 4 prognostizierten Reduktion der Überschreitungstage bis 2015, sind die Grenzwert von maximal 35 Überschreitungstagen in Duisburg nicht einzuhalten. Auch für die derzeit noch nicht rot markierten Standorte besteht die Gefahr der Überschreitung.

Es gilt zu betonen, dass die oben genannten Werte die Ergebnisse für die ersten 6 Monate des Jahres 2011 sind!

Der BUND Duisburg kommt daher zu der Aussagen, dass für die spezielle Duisburger Situation nicht ausreichend geklärt wird, wie die rechtlich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und PM10 Werte eingehalten werden können.

Mit dem vorgelegten Entwurf des LRP West kommt die Bezirksregierung Düsseldorf aus Sicht des BUND Duisburg ihrer Verpflichtung zur Durchsetzung der Verbesserung der Luftqualität nicht nach.

⁴ Siehe: <http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/aktluftqual/pm10ueberschreitungen.htm>,
Messergebnisse des Referenzverfahrens

In Kapitel 4.3 Fazit kommt die Bezirksregierung zu der Aussage:

„Der Grenzwert für PM10 bezüglich der Tagesmittelwerte wurde im Jahr 2010 an den industriell belasteten Standorten Duisburg-Bruckhausen und Duisburg-Marxloh nicht eingehalten. Dies erfordert die weitere Umsetzung bestehender sowie die kurzfristige Entwicklung ergänzender Maßnahmen. Die bei der Europäischen Kommission eingereichte und akzeptierte Fristverlängerung zur Einhaltung der Feinstaub-PM10- Grenzwerte gilt bis Juli 2011 weitere Grenzwertüberschreitungen werden ein europäisches Vertragsverletzungsverfahren nach sich ziehen.“

Aufgrund der Gesamtwirtschaftlichen Situation in den Jahren 2009 / 2010 wurde in vielen Betrieben Kurzarbeit angeordnet und verschiedenste Anlagen über mehrer Monate gedrosselt oder gar abgeschaltet. Die referenzierten aktuellen Daten des LANUV zeigen, dass sich die Luftsituation in Duisburg ganz und gar nicht verbessert hat und auch im aktuellen LRP Entwurf sind keine kurzfristigen, Ergänzenden Maßnahmen aufgeführt.

Die Bezirksregierung hält damit den aktuellen gesetzwidrigen Zustand aufrecht und nimmt weitere Grenzwertüberschreitungen in Kauf, zu denen es zwangsläufig aufgrund der aktuellen Datenlage nicht nur 2011 sondern auch in den kommenden Jahren kommen wird.

Die Bezirksregierung wird somit ihrem Auftrag nicht gerecht.

Der BUND Duisburg hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, wesentliche Maßnahmen zu verschärfen und um zusätzliche vor allem im Industriellen Bereich Maßnahmen zu ergänzen. Ziel muss es sein, in den kommenden Jahren alle Anstrengungen zu unternehmen, die gesetzlichen Anforderungen an die Luftqualität auch tatsächlich einzuhalten. In der Gesamtabwägung ist, entsprechend der gesetzlichen Grundlagen des Immissionsschutzrechtes, dem Schutz der menschlichen Gesundheit Vorrang einzuräumen.

Der vorliegende LRP Entwurf stellt umfangreiche Tätigkeiten bei der Ermittlung des Ist-Zustandes dar, jedoch entbehrt der LRP Entwurf eine Darstellung wie in Duisburg die Reduktion der Werte und somit die Verbesserung der Luftqualität für die Duisburger Bevölkerung erreicht werden kann.

1.3 Betrachtung ausschließlich auf PM10 und NOx

Der LRP Entwurf beschreibt auf S. 10 den Gesetzlichen Rahmen des Luftreinhalteplan Entwurfs:
„Mit der neuen „Luftqualitätsrichtlinie“ aus dem Jahr 2008 hat die Europäische Union (EU4) die für ihre Mitgliedsstaaten verbindlichen Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zusammengefasst und ergänzt.“

Die in der Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG schreibt unter anderem in Paragraph (2):
„Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt insgesamt ist es von besonderer Bedeutung, den Ausstoß von Schadstoffen an der Quelle zu bekämpfen und die effizientesten Maßnahmen zur Emissionsminderung zu ermitteln und auf lokaler, nationaler und gemeinschaftlicher Ebene anzuwenden. Deshalb sind Emissionen von Luftschadstoffen zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern und angemessene Luftqualitätsziele festzulegen, wobei die einschlägigen Normen, Leitlinien und Programme der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu berücksichtigen sind.“

Die Luftqualitätsrichtlinie schreibt des weiteren in Paragraph (3):

„Die Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität

(5), die Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (6), die Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft (7), die Richtlinie 2002/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2002 über den Ozongehalt der Luft (8) und die Entscheidung 97/101/EG des Rates vom 27. Januar 1997 zur Schaffung eines Austausches von Informationen und Daten aus den Netzen und Einzelstationen zur Messung der Luftverschmutzung in den Mitgliedstaaten (9) müssen grundlegend geändert werden, damit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und Entwicklungen im Bereich der Gesundheit und den Erfahrungen der Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden. ..“

Es gibt daher noch die folgenden Tocherrichtlinien:

- RICHTLINIE 1999/30/EG DES RATES vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft
[1. Tocherrichtlinie](#)
- RICHTLINIE 2000/69/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft
[2. Tocherrichtlinie](#)
- RICHTLINIE 2002/3/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 12. Februar 2002 über den Ozongehalt der Luft
[3. Tocherrichtlinie](#)
- RICHTLINIE 2004/107/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft
[4. Tocherrichtlinie](#)

Tatsächlich aber geht der LRP Entwurf lediglich auf PM10 und NOx ein. Alle weiteren Stoffe, die in den Tocherrichtlinien festgehalten sind wie z.B.: PM_{2,5}, Blei, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol oder bodennahes Ozon, werden nicht weiter betrachtet.

1.3.1 PM 2,5

In Kapitel 1.2 des LRP Entwurfs wird als Gesetzlicher Auftrag beschrieben, dass ebenfalls Grenzwerte für die feinere Feinstaubfraktion PM 2,5 eingeführt wurden. In Kapitel 7.5 wird dargelegt, dass

„Die EU-Kommission will im Jahr 2013 eine Fortschreibung der NEC-Richtlinie bis zum Jahr 2020 vorschlagen. Neben neuen nationalen Emissionsobergrenzen für die bisher geregelten Stoffe wird erwogen, auch für Feinstaub (PM_{2,5}) nationale Emissionsobergrenzen festzulegen.“

Der LRP gibt jedoch keinerlei Auskunft darüber inwieweit PM 2,5 bereits betrachtet wurde. Es ist nicht nachvollziehbar ob die vorhandenen Messstellen auch auf die Messung von PM 2,5 ausgelegt sind, oder ob lediglich Modellrechnungen durchgeführt wurden oder der Fokus nur auf PM 10 gelegt wurde.

1.4 Quantifizierung

Dem Entwurf des Luftreinhalteplans fehlt 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 des LRP „*Prognose der Belastung unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen*“ sind lediglich für die geplanten Maßnahmen im Bereich der einzurichtenden Umweltzonen und die Reduktion durch den Straßenverkehr aufgeführt.

Maßnahmen im Bereich „Industrie“ sind nur in geringen Maße 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.

Einige Maßnahmen im Bereich des Verkehrs und die Ausweitung der bisherigen Umweltzone werden ausdrücklich vom BUND begrüßt, doch dies ist, wie der Luftreinhalteplan selbst darstellt, lediglich ein Teilaspekt zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes.

Wie der Entwurf des LRP auch dieses Mal immer wieder hervorhebt, ist bei der Luftbelastung der Anteil der Hintergrundbelastung sehr hoch. Deshalb muss der Luftreinhalteplan auch Maßnahmen zur Nachhaltigen Senkung der die Hintergrundbelastung beinhalten. Es wird im Entwurf des LRP mehrfach darauf hingewiesen, dass ein lokaler Ansatz zur Reduzierung der Schadstoffe nicht ausreicht. Die hohe Hintergrundbelastung, zu welcher im Ruhrgebiet ortsansässige Industrieanlagen wesentlich beitragen, wird jedoch auch im vorliegenden Entwurf nicht detailliert betrachtet. Eine Analyse der Verursacher der Hintergrundbelastung bzw. von so genannten diffusen Quellen ist im LRP Entwurf nicht vorgenommen worden. Dadurch, dass das Plangebiet des Gesamt-Reinhalteplanes für das Ruhrgebiet auch die meisten so genannten diffusen und hohen Quellen selbst enthält, kommt ein Reinhalteplan auf dieser Ebene definitiv nicht mehr ohne Betrachtung, Detailanalyse und Bekämpfung diese Quellen aus.

1.5 Aufbau der Stellungnahme

Das vorliegende Dokument wird die folgenden Aspekte des Entwurfs des Luftreinhalteplans näher betrachten und kommentieren:

- Ursache: Hintergrundbelastung (siehe Kapitel: „Regionaler Hintergrund“) & Diffuse Quellen (siehe Kapitel: „Lokale Anlagen / diffuse Quellen“)
- Stellungnahme zur Festlegung der Umweltzone in Duisburg (siehe Kapitel: „Festlegung der Umweltzone“)
- Stellungnahme zu einzelnen Maßnahmen des LRP Teilplan „Ruhrgebiet West“ (siehe Kapitel: „Stellungnahmen Maßnahmenkatalog“)
- Stellungnahme zur Erfolgskontrolle / Wirksamkeitsanalyse der Maßnahmen (siehe Kapitel: „Pflicht der Behörden zur Überwachung“)

Originalzitate des Entwurfs des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet, Teilplan „Ruhrgebiet West“ sind kursiv dargestellt und mit LRP gekennzeichnet.

Die vorliegende Stellungnahme hat den Schwerpunkt auf der Betrachtung der Erfassung und Beurteilung der Maßnahmen für das Duisburger Stadtgebiet.

2 Schadstoffbekämpfung - Verursacherprinzip

Als lokale Quellen der Verursacher führt der LRP die Emittenten: Verkehr, Industrie, Landwirtschaft, Gewerbe und Kleinfeuerungsanlagen sowie anthropogene und natürliche Quellen auf. Bei den Verursachern Verkehr wurde eine Einzelfallbetrachtung vorgenommen, jedoch auch bei der Industrie würde es einer Einzelfallbetrachtung und der präzisen Ermittlung der Herkunftsbereiche bedürfen. Das muss jeweils der LRP leisten und die Maßnahmen müssen geeignet sein, die Belastungen dauerhaft unter die Grenzwerte abzusenken. Für eine Verminderung der Feinstaubbelastung sind flächenhaft und langfristig wirksame Maßnahmen erforderlich. Punktuelle und kleinräumige Lösungen, die nur die Belastungen direkt an den Messstellen reduzieren wollen und vorrangig der Beschwichtigung der Bevölkerung dienen, lehnt der BUND Duisburg ab. Ziel muss es sein die Feinstaub- und Stickoxidbelastung insgesamt zu minimieren.

Bei der Frage wo Schadstoffe am besten bekämpft werden, gibt es nur eine logische Antwort: An der Quelle.

Beim Straßenverkehr gilt: nicht nur der fehlende Partikelfilter ist das Problem, sondern auch das Ausmaß des Autoverkehrs.

Der Maßnahmenkatalog geht mit entsprechenden Vorschlägen (nicht verbindlichen Maßnahmen) auf das Thema ein, in dem der ÖPNV und Individualverkehr betrachtet wird.

Der BUND Duisburg begrüßt ausdrücklich die prinzipielle Erweiterung der Umweltzonen als einen wichtigen Teilaspekt eines Luftreinhalteplans. Stellungnahmen zu den konkreten Maßnahmenkatalogen sind im Kapitel: „Stellungnahmen Maßnahmenkatalog“ festgehalten.

Für Industrieanlagen gilt die Frage nach der Schadstoffbekämpfung jedoch genauso. Hier sieht der LRP jedoch kaum konkrete Maßnahmen vor. Lokale Industrieanlagen, diffuse Quellen und der regionale Hintergrund werden nicht näher analysiert. Der Maßnahmenkatalog Maßnahmenkataloge wurden hierzu nicht festgelegt.

Anhand des vorliegenden LRP Entwurfs wird deutlich, dass auf Duisburg bezogen die Hauptemittenten lokale Industrieanlagen gefolgt vom Verkehr (hier auch ein großer Anteil beim Schiffsverkehr) sind. Nicht beachtet wird der Zusammenhang von Verkehr / Industrieanlagen und dem regionalen Hintergrund sowie den diffusen Quellen.

In den folgenden Kapiteln werden die Themen bezogen auf die Duisburger Situation näher betrachtet:

- Industrieanlagen
- Regionaler Hintergrund
- Diffuse Quellen

2.1 Industrieanlagen

Die Situation für Duisburg stellt sich so dar, dass mehr als 50 % aller genehmigungsbedürftigen Anlagen in den vier Ruhrgebietsstädten des LRP Teilplan West sich auf dem Duisburger Stadtgebiet befinden.

Tab.3.2.3/1 des LRP Entwurf stellt dar, dass Duisburg außer bei der Obergruppe 02 (Steine und Erden, Glas, Keramik, Baustoffe), Obergruppe 08 (Verwertung und Beseitigung von Abfällen und sonstigen Stoffen) und Obergruppe 09 (Lagerung, Be- und Entladen von Stoffen und Zubereitung) den größten Anteil an NO_x-Emissionen durch Anlagen gemäß 4. BImSchV beherbergt.

Betrachtet man die Darstellung der Tab. 3.2.3/2 ist erkennbar, dass Duisburg außer bei der Obergruppe 05 (Oberflächenbehandlung mit organischen Stoffen) den größten Anteil an PM₁₀-Emissionen durch Anlagen gemäß 4. BImSchV beherbergt.

Somit ist Duisburg im LRP West die Stadt, welche im Bereich des LRP Ruhrgebiet West die Spitzenposition der Großemittenten inne hat.

Die Darlegungen in Kapitel 3.2.3 machen deutlich, dass sich die Hauptemittenten auf Duisburger Gebiet befinden und dass vor allem die Sinteranlagen (Obergruppe 3) den überwiegenden NO_x und PM₁₀-Anteil emittieren gefolgt von:

„Weitere bedeutende Emittenten in der Obergruppe 3 sind beim Schadstoff PM₁₀ die integrierten Hüttenwerke und die Stahl- und Roheisen-Schmelzen sowie die Anlagen zur Lagerung, Be- und Entladen von Stoffen (Obergruppe 9). Bei den NO_x Emittenten spielen außerdem Kraftwerke, Kokereien (beides Obergruppe 1) sowie die Warmbandwerke (Obergruppe 3) noch eine große Rolle.“

Der LRP kommt auch dieses Mal für Duisburg zusammenfassend zu dem Schluss:

„Die Stadt Duisburg nimmt im Vergleich zu anderen Ruhrgebietsstädten eine Sonderposition ein. Ein sehr hoher Anteil der Emissionen ist auf die große Anzahl industrieller Quellen zurückzuführen.“

In Kapitel 3.3.5 des LRP Entwurfs ist nachzulesen:

„In den Rechengebieten der Stadtgebiete von Duisburg, Essen, Mülheim und Oberhausen liegt der Anteil des regionalen Hintergrundes an der PM₁₀-Gesamtbelastung bei über 50 %. Die Industrie trägt in Duisburg bis auf den Standort in Meiderich als zweitgrößter Verursacher zur Feinstaubbelastung bei.“

Der LRP Entwurf stellt korrekt dar, dass die vorhanden Industrieanlagen für die regionale Hintergrundbelastung eine Mitverantwortung tragen.

Dennoch enthält der Entwurf des LRP keine weiter reichenden Maßnahmen bei genehmigungspflichtigen Anlagen – oder auch nur Vorschläge von Maßnahmen, um die Situation in Duisburg zu verbessern.

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 20 von 54

Bei den Lokalen Maßnahmen der Stadt Duisburg in Kapitel 5.3.3.1 sind gerade mal 5 Maßnahmen im Bereich der Industrie aufgeführt.

Von diesen 5 aufgeführten konkreten Maßnahmen sind:

- 2 Maßnahmen bereits umgesetzt (DU.1 / DU.2)

Die noch verbleibenden 3 Maßnahmen beziehen sich auf Detailmaßnahmen der folgenden Firmen:

- DU.3 DK Recycling und Roheisen GmbH (Einhausung)
- DU.4 Thyssen Krupp Steel Europe AG (Immissionsminderung Sinteranlage Werk Schwelgern)
- DU.5 Sachtleben Chemie GmbH (Staubreduzierung während Verladevorgänge)

Sieht man sich jedoch die Emissionserklärungen im Emissionskatasters des LANUV mit den Angaben der Anlagenbetreiber von 2008 für die Emittenten von PM 10 > 1 kg/a an, ist es sehr verwunderlich warum keine Maßnahmen für diese Großemittenten definiert wurden, oder mindestens die Ermittlung der Potentiale definiert wurde:

Gemeinde / kreisfreie Stadt: **Duisburg**
Emissionen aus den Emissionserklärungen 2008 der Anlagenbetreiber
Auswurf in

Betreiber/Werk/Betrieb	Anlage	Auswurf
ThyssenKrupp Steel AG Werk Schwelgern	Rösten, Schmelzen od. Sintern v. Erzen 0176	1.371.332
Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH	Rösten, Schmelzen od. Sintern v. Erzen 0000	750.229
ThyssenKrupp Steel AG Werk Boeckerwerth	Herstellung od. Einschmelzen v. Roheisen od. Stahl >= 2,5 t/h 0280	273.764
ThyssenKrupp Steel AG Werk Bruckhausen	Herstellung od. Einschmelzen v. Roheisen od. Stahl >= 2,5 t/h 0270	252.893
Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH	Integriertes Hüttenwerk 0050	250.540
Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH	Brechen, Mahlen, Klassieren v. Gestein 0040	160.016
Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH	Trockendestillation v. Kohle, Holz, Torf, Peck 0010	63.988
ThyssenKrupp Steel AG Werk Schwelgern	Umschlag staubender Schüttgüter 0171	58.902
ArcelorMittal Ruhrort GmbH - Werk Ruhrort	Herstellung od. Einschmelzen v. Roheisen od. Stahl >= 2,5 t/h 1060	51.254
Eisenbahn und Hafen GmbH	Umschlag staubender Schüttgüter 0550	47.106
DK Recycling und Roheisen GmbH	Umschlag staubender Schüttgüter 0110	42.675
FRUNA (KBS GmbH) - Werk Schwelgern	Trockendestillation v. Kohle, Holz, Torf, Peck 0001	39.056
ThyssenKrupp Steel AG Werk Schwelgern	Integriertes Hüttenwerk 0212	37.902
ThyssenKrupp Steel AG Werk Schwelgern	Integriertes Hüttenwerk 0211	31.357
ThyssenKrupp Steel AG Werk Harbom	Integriertes Hüttenwerk 0204	30.375
Städtwerke Duisburg AG Heizkraftwerk II	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0020	25.282
GHP Günz AG Werk Duisburg	Herstellung v. Holzspanplatten 0010	24.719
Sachtleben Chemie GmbH	Herstellung v. Farbstoffen u. Pigmenten 0200	23.200
Städtwerke Duisburg AG Heizkraftwerk I	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0010	21.366
ThyssenKrupp Steel AG Werk Harbom	Integriertes Hüttenwerk 0209	19.367
Georg Plange KG (ehem. Plangemühle)	Möhlen für Nahrungs- od. Futtermittel 0010	18.198
Eisenbahn und Hafen GmbH	Umschlag staubender Schüttgüter 0560	15.634

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 60 Bundesnaturschutzgesetz
GmbH, Köln

Deutsche Sektion von Friends
of the Earth International

Landesgeschäftsstelle:
Merowingerstraße 88

40225 Düsseldorf

http://www.bund.net/nrw

Bankverbindung:
Bank für Sozialwirtschaft

BLZ: 370 205 00

Geschäftskonto: 8 204 600

Spendenkonto: 8 204 700

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



FREUNDE DER ERDE

Version 1.0

Seite 21 von 54

Auch wenn beim NO_x überwiegend der Verkehr verantwortlich ist, sieht man in Duisburg auch im Bereich der Industrie im Vergleich zu anderen Städten einen beachtlichen Anteil.

Der LRP beschreibt die folgende NO_x Situation in Duisburg:

NO _x -Emissionen im Luftreinhalteplangebiet [t/a]			
Stadt	Industrie	Kleinf Feuerungsanlagen	Verkehr
Duisburg	18.295	434	5.489

und trifft für die Industrie die Aussage:

„Im Bereich der Stickstoffdioxid-Emissionen stellen die Anlagen der Obergruppe 3 „Stahl, Eisen und sonstige Metalle einschließlich Verarbeitung“ die größte Quellgruppe dar. Daneben zeichnet sich noch die Obergruppe 1 „Wärmeerzeugung, Bergbau, Energie“ durch hohe Stickstoffdioxidfrachten aus.“

Daher ist es ebenfalls verwunderlich, warum keine Betrachtungen zu Minderungsmaßnahmen im Bereich der Industrie aufgestellt wurden, zumal das Emissionskataster des LANUV zu den Emittenten klare Angaben enthält:

Liste der Emittenten von Distickstoffmonoxid (N₂O)
mit Jahresauswurf > 1.0 kg/Jahr
Gemeinde / kreisfreie Stadt: Duisburg
Emissionen aus den Emissionserklärungen 2008 der Anlagenbetreiber
Auswurf in

Betreiber/Werk/Betrieb	Anlage	Auswurf
Stadtwerke Duisburg AG Heizkraftwerk I	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0010	21.336
Stadtwerke Duisburg AG Heizkraftwerk II	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0020	21.365
ThyssenKrupp Steel AG - Werk Ruhrort	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0130	12.963
ThyssenKrupp Steel AG Werk Harbom	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0120	10.687
Ewonik Steag GmbH Heizkraftwerk Walsum	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0106	10.656
Stadtwerke Duisburg AG Heizkraftwerk III	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0010	4.399
GHP Glanz AG Werk Duisburg	Herstellung v. Holzspanplatten 0010	752
Emischer Aufbereitung GmbH	Mahlen od. Trocknen v. Kohle 0010	479
ThyssenKrupp Steel AG Werk Beeckerwerth	Aufbringen metal. Schutzschichten mittels Bäder >= 2 t/a Rohgut 0435	384
ThyssenKrupp Steel AG Werk Bruckhausen	Aufbringen metal. Schutzschichten mittels Bäder >= 2 t/a Rohgut 0428	184
ThyssenKrupp Steel AG Werk Hüttenheim	Feuerungsanlage HCL, Pflanzöle, Methanol, Ethanol, Erdgas 20 -< 50 MW 0135	105
RHI Refractories Didier-Werke AG Duisburg	Bitumen-Schmelzanlage/ Mischanlage 0070	56
Grillo-Werke AG	Gießereien für NE-Metalle 0,5 -< 4 t/d Pb, Cd od. 2 -< 20 t/d sonst. 0321	46
Stadtwerke Duisburg AG Heizwerk Duisburg Nord	Feuerungsanlage feste, flüssige u. gasförmige Brennstoffe >= 50 MW 0010	32
Elastofom-Polstermöbel GmbH&Co	Feuerungsanlage feste u. flüssige Brennstoffe (außer HCL) 1 -< 50 MW 0010	20
DEUTAG GmbH & Co KG	Bitumen-Schmelzanlage/ Mischanlage 0604	14
Druckhaus Weirich GmbH & Co. KG	Rotationsdruckmaschine 0002	7
Druckhaus Weirich GmbH & Co. KG	Rotationsdruckmaschine 0001	6
Mineralmahlwerk Rhein Ruhr GmbH	Brechen, Mahlen, Klassieren v. Gestein 0001	4
Fromberger GmbH	Umschlag staubender Schüttgüter 0020	4

Die ernste Situation in Duisburg zeigt, dass ein auf den Verkehr fokussierter Ansatz im Luftreinhalteplan alleine keine signifikante Verbesserung bringen kann. Aus diesem Grund fordert die BUND Kreisgruppe Duisburg die Bezirksregierung Düsseldorf dringend auf, die geplanten Maßnahmen für den Bereich der Industrie und genehmigungsfähiger Anlagen zu erweitern.

In Kapitel 5.1 wird bei den Industriellen Maßnahmen im LRP festgehalten:

„Damit die Behörden Maßnahmen gegen einen Betreiber anordnen können, müssen sie den Nachweis erbringen, dass die konkrete Anlage einen relevanten Beitrag zu den belastenden Schadstoffemissionen leistet.“

Es ist daher aus Sicht des BUND Duisburg dringend geboten, unverzüglich mit der Ermittlung der tatsächlichen Verursacher zu beginnen. Aufgrund der weiteren emittierten Schadstoffe der unterschiedlichsten Industrieanlagen war LANUV in der Lage die Verursacher genauer einzugrenzen. Eine solche Analyse sollte umgehend erneuert werden, um konkrete Anlagenbetreiber zu ermitteln und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Es sind außerdem bei Neugenehmigungen, Erweiterungen bestehender Anlagen und auch als nachträgliche Anordnung Maßnahmen zur Senkung des allgemeinen Staubaufkommens durch den gesamten Betrieb ausgesprochen werden:

Hierzu gehören unseres Erachtens die folgenden Punkte:

- 1.) Generelle Maßnahmen bei Industrieanlagen
- 2.) Gesonderte Maßnahmen bei genehmigungsbedürftigen Anlagen gemäß 4.BImSchV

2.1.1 Forderungen von generellen Maßnahmen bei Industrieanlagen

Auflagen zu Anlieferung und Abtransport:

- Nutzung des Schienenverkehrs und der Schifffahrt, vorhandene Infrastrukturen wie vorhandene Schienen sind zu nutzen,
- Nutzung von Rohrleitungen / Pipelines,
- konsequente Abplanung staubender Güter und Abfälle,
- Reifenspülung vor Verlassen staubigen Geländes,
- Vorgabe bestimmter An- und Abfahrtswege;

Auflagen zum Umladen, Abfüllen und Umgang mit staubenden Gütern und Abfällen:

- geschlossene Behältnisse bevorzugen,
- Einhausung von Lager- und Zerkleinerungs-/Zerlege-Anlagen,
- Befeuchten (ähnlich geringer Wirkungsgrad wie Straßenspülung),
- eingehauste Transportbänder, Schneckenförderung statt offene Umladung;

Auflagen zur Lagerung staubender Güter und Abfälle:

- Abdeckung bzw. Einhausung mit Absaugung und Filterung,
- Begrenzung der Höhen und Flächen,
- Betriebsgelände durch Wall oder Zaun (Hecke) vor Abwehung schützen;

2.1.2 Forderungen von Maßnahmen bei Genehmigungsbedürftigen Anlagen gemäß 4. BImSchV

Grundsätzlich gilt es bei Anlagen der 4. BImSchV den Stand der Technik einzuhalten. Aus Sicht des BUND sind jedoch Zusatzanforderungen für genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Verbesserung der Luftqualität auch an einem Industriestandort wie Duisburg einzufordern.

Im Folgenden sind Beispiel für Maßnahmen für die verschiedenen Obergruppen der 4. BImSchV aufgeführt. Diese Beispiele erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und dienen lediglich als einen ersten Ansatzpunkt.

2.1.2.1 Wärmeerzeugung , Bergbau, Energie

Kohlekraftwerke

Hiervon befinden sich auf Duisburger Stadtgebiet mit einer Bruttoleistung > 100 MW gemäß Umweltbundesamt April 2011:

Kraftwerksname / Standort	Betreiber	Elektrische Bruttoleistung (MW)	Fernwärmeleistung (MW)	Inbetriebnahme (ggf. Ertüchtigung)	Anlagenart	Primärenergieträger
Duisburg-Hochfeld HKW I	StW Duisburg	102,0	139,0	1986	HKW	Steinkohle
Duisburg-Hochfeld HKW II B	StW Duisburg	144,0	163,0	1967	HKW	Steinkohle
Duisburg-Walsum 7	Evonik Steag GmbH	150,0		1960	DKW	Steinkohle
Duisburg-Walsum 9	Evonik Steag GmbH	410,0	295,0	1988	HKW	Steinkohle

- Gewebefilter statt Elektrofilter (zur Senkung von Staub- und Schwermetallgehalten wie Chrom und Nickel),
- Umstellung von halbkatalytischer auf katalytische Entstickung (senkt gegebenen Falls. auch den Aerosolgehalt),
- Kritische Durchsicht der Einsatzstoffe, die bei Handhabung oder Einsatz zusätzlichen Fein-Staub erzeugen können (wie Klärschlamm etc.),
- Aktivkohlefilter zur Senkung von Quecksilberfrachten,
- Schlackenablösung einhausein, absaugen und Abgas der Wärmerückgewinnung und Verbrennung zuführen;

2.1.2.2 Bau, Steine, Erden

Beispiel Glashütten :

- Entstickung
- Gewebefilter zur Senkung von Feinstaub und Schwermetallen (As, Pb, Cr)

Beispiel Zementwerke:

- Entstickung mit geregelter Katalysator
- Gewebefilterung
- ggfls. Wäsche für saure Gase, falls noch nicht vorhanden,
- Kritische Durchsicht der Einsatzstoffe;

2.1.2.3 Stahl, Eisen, Nicht-Eisenmetalle

Beispiel Sinteranlagen:

- An- und Abfahrbetriebe emissionsseitig begrenzen,
- Zeitvorgaben für Abstiche (nicht zu kurz, weil sonst Absaugung nicht funktioniert),
- Absaugung und Kapazitäten aneinander anpassen;

Beispiel Hochöfen:

- Gichtgasreinigung verbessern,
 - Verbrennung zuführen, Schlackenablösung einhausein, absaugen und Abgas der Wärmerückgewinnung und Verbrennung zuführen,
 - Überprüfung der Chlor-Anlagen bzw. Schwefelsäureanlagen;

Beispiel Schmelzanlagen :

- Gewebefilterung

Beispiel Oberflächenbehandlung:

- wirksame Entstaubung, ggfls. Nasswäsche

2.1.2.4 Chemie:

Beispiel thermische Nachverbrennung:

- Gewebefilter,
- ggfls. Wäsche für saure Gase;

Beispiel Raffinerien:

- Entschwefelung,
- Erfassung der diffusen Quellen;

2.1.2.5 Oberflächenbehandlung:

Beispiel Trocknungsanlagen :

- geschlossenes Kammersystem verwenden,
- Ersatzstoffe einsetzen,
- Erfassung der Abgase und Recycling oder Nachverbrennung zuführen,
- Gewebefilter;

Beispiel Entfettungsanlagen:

- ebenfalls Kammern mit Rückgewinnung verwenden,
- Ersatzstoffe,
- Filterstufen;

2.1.2.6 Holz, Zellstoff

Beispiel Spanplattenherstellung:

- Erfassung der Stäube sämtlicher Aggregate,
- ggfls. Nachverbrennung,
- Gewebefilter;

2.1.3 Generelle Forderungen im Bereich der Industrie und genehmigungspflichtiger Anlagen

Bei Industrieanlagen und genehmigungspflichtiger Anlagen verweist der Entwurf des LRP auf die Auflagen der TA-Luft und beschreibt die Möglichkeiten zur Reduktion der so genannten Irrelevanzgrenze bei Neuanlagen und Erweiterungsanträgen von den definierten 3% Zusatzbelastung auf 1% Zusatzbelastung. (Kapitel 5.4).

Der LRP beschreibt:

„In den Fällen, in denen die Anwendung der Vorschrift daher nicht dem höherrangigen materiellen Recht entspricht oder wenn ein atypischer Sachverhalt zu beurteilen ist, kann eine einschränkende Auslegung der untergesetzlichen Regelungen durch die Verwaltungsbehörde erforderlich sein.“

Diese Aussage kann dahingehend gedeutet werden, dass materielle Rechte höherrangiger sind als die Gesundheitlichen Rechte der Bevölkerung. Aus Sicht der BUND Kreisgruppe Duisburg ist die Gesundheit der Ruhrgebiets-Bevölkerung ein wesentlich höherrangiges Gut. Würde man die Gesundheits- und Folgekosten berechnen, würde sich hieraus sogar ein weitaus größerer Materielle Wert ergeben würde im Hinblick auf Kostenreduktion im Gesundheits- und Sozialwesens.

Der Luftreinhalteplan Entwurf zeigt unserer Ansicht nach einmal mehr deutlich auf, dass auch mit einer 1% Irrelevanz-Regelung die extreme Vorbelastung auf Duisburger Stadtgebiet weiter erhöht und jede definierte Maßnahme zur Reduktion der Belastung konterkariert wird. Jede Zusatzbelastung ist zu viel. Der LRP stellt deutlich die Gesundheitlichen Risiken dar und dass es keinen Schwellenwert gibt, der keine Gesundheitlichen Beeinträchtigungen nach sich zieht.

Daher ist es aus Sicht der Kreisgruppe Duisburg des BUND notwendig die folgenden Forderungen aufzustellen:

- mindestens bis zur nachweislichen Einhaltung der Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinien sind auf Duisburger Stadtgebiet keine weiteren Emittenten zuzulassen,
- Erweiterungen / Änderungen von bestehenden Anlagen sind nur dann zu genehmigen, wenn sich hierdurch nachweislich eine Verbesserung der Gesamtsituation ergibt (Verbesserungsgebot / Verschlechterungsverbot)

Hierzu sind unter Umständen gesetzliche Änderungen notwendig, die anzustreben sind.

Der LRP beschreibt als gesetzlichen Auftrag in Kapitel 1.2:

*„Muss aufgrund der Belastung ein LRP erstellt werden, sind die Maßnahmen **entsprechend dem Verursacheranteil** und unter Beachtung des Grundsatzes der **Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten** zu richten, die zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen (§ 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG).“*

Diesem Anspruch wird der LRP nicht gerecht.

Ebenfalls in Kapitel 1.2 beschreibt der LRP:

„Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen werden nicht getroffen.“

Wie jedoch auch langfristig eine Verbesserung der Luftqualität erreicht werden soll, ohne konkrete Auflagen für zukünftige Genehmigungen vorzunehmen, ist aus Sicht des BUND Duisburg nicht nachvollziehbar.

Keine weiteren Zusatzgenehmigungen:

- Aus Sicht der BUND Kreisgruppe sollte daher keine Genehmigung von zusätzlichen Feinstaub-Emittenten, speziell Großfeuerungsanlagen zulässig sein. Feinstaubemittenten, selbst bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gehören zu den größten Einzelemittenten für Feinstaub.

Stringente Umsetzung der BREF₁₄-Dokumente für Großfeuerungsanlagen:

- Die von der EU-Kommission in Verbindung mit der Richtlinie zur „Integrierten Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“ (IVU) verabschiedeten BREFs fordern nicht den „Stand der Technik“, sondern die „best verfügbare Technik“. Trotzdem lassen die Genehmigungsbehörden in der Regel Anlagen zu, bei denen aus Kostengründen auf den Einbau hocheffizienter Gewebefilter oder BICORONA-Elektrofilter verzichtet wird. Deren Einbau könnte zu einer drastischen Verringerung insbesondere auch der PM_{2,5}-Emissionen von Kohlekraftwerken führen.

Die Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde von Neuanlagen und Änderungen von bestehenden Anlagen ist hier gleichzeitig auch die Verfasserin des LRP. Um neutrale und rechtssichere Aussagen zu Maßnahmen der Luftqualitätsverbesserung auch an Industriestandorten über den Stand der Technik hinaus zu erlangen, um im Anschluss entsprechende Maßnahmen definieren zu können, ist aus Sicht des BUND Duisburg die Erstellung von Neutralen Gutachten notwendig. Hierbei können nicht nur von der die Industrie in Auftrag gegebene Gutachten berücksichtigt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass es innerhalb von NRW bereits eine intensive Zusammenarbeit der verschiedenen Bezirksregierungen gibt. Eine solche Zusammenarbeit um Synergien zu ermitteln und Erkenntnisse aus anderen Bundesländern heranzuziehen, welche Maßnahmen über den Stand der Technik von Industrieanlagen bereits im Einsatz sind, ist auch mit anderen Bundesländern anzustreben.

Kurzfristige Maßnahmen

Aufgrund der aktuellen, kritischen Situation der bereits im ersten Halbjahr 2011 erreichten massiven Überschreitungen, sind kurzfristige Maßnahmen und Kontrollen umgehend vorzunehmen.

2.2 Regionaler Hintergrund

Der LRP stellt in Kapitel 3.3 dar, wie die regionale Hintergrundbelastung berechnet wurde und gibt Angaben zu den Durchschnittswerte des Gesamthintergrundniveaus. Die Ursache und die Verursacher der Hintergrundbelastung wird jedoch im LRP nicht näher betrachtet.

Im Kapitel „Zusammenfassende Darstellung der relevanten Quellen“ kommt der Entwurf des LRP zu der Zusammenfassung, dass sowohl bei NO_x Emissionen als auch bei den PM₁₀ Emissionen Duisburg der Standort der Hauptemittenten ist. Bei der Beurteilung kommt der Entwurf des LRP auf in Kapitel 3.2.8 zu der Aussage:

„...dass die meisten industriellen Emissionen über hohe Quellen (Schornsteine) emittiert werden. Diese Emissionen wirken sich, da sie weit getragen werden, auf den regionalen Hintergrund aus.“

Duisburg wird im LRP im gleichen Abschnitt eine Sonderstellung eingeräumt:

„Ein sehr hoher Anteil der Emissionen ist auf die große Anzahl industrieller Quellen zurückzuführen. Zu unterscheiden ist hier einerseits zwischen gefassten, im Regelfall hohen Quellen und andererseits diffusen, im Regelfall bodennahen Quellen, die zu einer hohen Immissionsbelastung in der näheren Umgebung führen.“

Der Entwurf des LRP stellt also somit bereits fest, dass die Industrieanlagen auf Duisburger Stadtgebiet mitverantwortlich für die Hintergrundbelastung sind, geht aber weder in den folgenden Kapiteln des LRP auf die lokalen Gegebenheiten und Maßnahmen für die lokalen Anlagen ein, noch werden Minderungsmaßnahmen für die Hintergrundbelastung dargelegt.

Sieht man sich die Situation in Duisburg an, wurden bereits Anlagen mit höheren Schornsteinen ausgestattet als in der TA-Luft empfohlen. Die Folge eines höheren Schornsteins ist klar erkennbar – die Immissionen sind formalrechtlich nicht mehr lokal zuzuordnen, sondern gehen in die Bilanz der regionalen Hintergrundbelastung ein.

In Duisburg vorhandene Anlagen mit hohen Schornsteinen, die aus Sicht des BUND Duisburg in die Betrachtungen einzubeziehen sind:

Beispiele:

- Kraftwerk Duisburg Walsum (altes Kraftwerk, Neubau: Einleitung der Abgase in den 180 Meter Kühlturm, womit die Wasserdampfschwaden des Kühlturms auch die Abgase enthalten)
- Thyssen: Sinterei
- Kokerei – Thyssen
- Kokerei – Schwelgern
- DK Recycling
- Stadtwerke Kraftwerk Duisburg Hochfeld

Der Entwurf des LRP stellt für Duisburg in Kapitel 3.3 die Situation wie folgt dar:

„Die Jahresmittelwerte weisen an einigen Stationen auf eine deutliche Überschreitung der erlaubten Häufigkeit von Tagesmittelwerten über 50 µg/m³ hin. Der Anteil des regionalen Hintergrundes als Quelle für PM₁₀ liegt zwischen 54 und 82 %. An allen untersuchten Standorten in Duisburg mit Ausnahme von Meiderich ist die Industrie nach dem regionalen Hintergrund der Hauptverursacher der PM₁₀-Belastung.“

Obwohl die Bezirksregierung Düsseldorf bereits bei der Erstellung des LRP für Duisburg eindeutig festgestellt hat, dass die Industrie sowohl lokal als auch als Verursacher für die Hintergrundbelastung verantwortlich ist, wurden keine konkreten Analysen der Verursacher durchgeführt und keinerlei Maßnahmenkatalog erstellt.

Die Erfahrung aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass Betreiber solcher Anlagen generell nur das formelle Minimum der von der TA-Luft geforderten Maßnahmen durchführen wollen. Ein Luftreinhalteplan ohne jegliche Verpflichtung für die Industrie außer der Einhaltung der TA-Luft, die wie hier dargestellt auch gerne zum eigenen Nutzen ausgelegt wird (Schornsteinhöhe), ist für eine wirkliche Luftreinhaltung des Ruhrgebietes nicht zielführend. Oftmals ist es allein der Aktivität von lokalen Bürgerinitiativen und Umweltverbänden zu verdanken, dass innerhalb eines Genehmigungsverfahrens die tatsächlichen Emissionswerte angegeben werden.

Während der LRP Entwurf darstellt, dass die Duisburger Industrieanlagen Einfluss auf die Hintergrundbelastung haben, wird in Kapitel 5.5 „Abwägungen der Maßnahmen“ von nicht eindeutig bestimmbarer Messbarkeit geredet:

„Die Ermittlung der LANUV zeigen in nahezu allen Fällen ganz deutlich, dass den größten Teil am „Immissionskuchen“ (...) der sogenannte „regionale Hintergrund“ einnimmt. Dabei handelt es sich um eine nicht eindeutig bestimmbare Mischung von unterschiedlichen Verursachern...“

Aber auch die bekannten Schadstoffquellen Industrie und Verkehr geben einen nicht messbaren Teil ihrer Emissionen in den regionalen Hintergrund ab, so dass hierdurch das nicht mehr bestimmten Verursachern zuzuordnende Gemisch entsteht.“

Industrieanlagen haben einen eindeutigen Einfluss auf die Hintergrundbelastung. Dennoch wird die Hintergrundbelastung als gegebene Tatsache akzeptiert, anstelle geeignete Mittel vorzugeben, wie bei Industrieanlagen eine Ermittlung der Verursachung der Hintergrundbelastung aufgrund gefasster und diffuser Quellen zu ermitteln wäre.

Die in Duisburg durch Industrie und MIV/Schwerlastverkehr erzeugten Emissionen, gleich ob bodennah oder aus hohen Quellen, die nicht vor Ort die Immissionen hinterlassen, bilden in den Nachbarkommunen ebenfalls eine erhöhte Hintergrundbelastung. Gerade bei den meist vorherrschenden Westwind –Wetterlagen ist dies bei Anlagen in Duisburg für das gesamte Ruhrgebiet von Bedeutung.

Der vorliegende Entwurf eines LRP Ruhrgebiet hat den Anspruch aufgestellt, dass eine ganzheitliche Betrachtung angesetzt werden muss, da lokale Ansätze zur Luftreinhaltung nicht ausreichend sind. Hintergrundbelastung kennt keine Grenzen, somit müssen Anlagen in Duisburg auch unter dem Aspekt der Gesamtemissionen betrachtet werden.

2.3 Lokale Anlagen / diffuse Quellen

Der LRP Entwurf geht nur durch die knappe Auflistung der Hauptemittenten im Bereich der Industrie in Tab.3.2.3/1 und Tab. Tab.3.2.3/2 auf lokale Anlagen ein. In Kapitel 11.6.2 werden die durchgeführten industrielle Maßnahmen des Aktionsplans Duisburg-Nord und des Luftreinhalteplans Duisburg-Nord II dargestellt. Hier wurden zur Sicherstellung der Maßnahmen aus der TA-Luft für verschiedenen Industrieanlagen in Duisburg konkrete Maßnahmenpläne erstellt.

In Kapitel 5.1, unter Industrielle Maßnahmen des LRP Entwurfs ist nachzulesen:

„Damit Behörden Maßnahmen gegen einen Betreiber treffen können, müssen sie den Nachweis erbringen, dass die konkrete Anlage einen relevanten Beitrag zu den belasteten Schadstoffemissionen leistet.“

Die Ermittlung von diffusen Quellen ist nicht einfach. Dies entbindet Behörden jedoch keineswegs von der Ermittlung der Nachweise. Ein konzeptioneller Ansatz der Bezirksregierung, wie solche Nachweise erbracht werden können, ist im Entwurf des LRP nicht aufgeführt.

In der Maßnahme DU.6 ist unter anderem vermerkt:

„Im Gebiet Duisburger Hafen/ Ruhrort/ Meiderich sowie im Gebiet Duisburg Hochfeld soll eine Verstärkte Überwachung der Firmen mit dem Ziel durchgeführt werden, insbesondere diffuse Staubquellen zu identifizieren und weitgehend zu reduzieren. Mit verstärkter Überwachung soll auch die Umsetzung der TA Luft Altanlagenanierung - insbesondere bez. Diffuser Staubquellen - in ihrer Wirkung gefestigt werden. Hier wird möglichst ein mindestens 4-wöchiges Überprüfungsintervall vorgesehen.“

An keiner Stelle des LRP Entwurfs, ist jedoch dargestellt:

1. wie die Ermittlung der diffusen Quellen durchgeführt werden sollen,
2. wer für die Ermittlung der diffusen Quellen Personell verantwortlich ist, es wird lediglich mitgeteilt, dass hierfür die Bezirksregierung selber sowie die Stadt Duisburg verantwortlich sei
3. welche Handhabung gegeben ist, wenn diffuse Quellen ermittelt wurden,
4. welche Kontrollinstanzen vorgesehen sind, um die Ermittlung vorzunehmen, die Festlegung der daraus resultierenden Aktionspläne durchzuführen, eine Kontrolle der durchgeführten Maßnahmen vorzunehmen.

Der BUND sieht hier die Bezirksregierung in der Verantwortung die Fragen der Verantwortung und der Vorgehensweise, zur Überprüfung von diffusen Quellen klarer zu regeln. Keine Behörde wird aufgrund solch ungenauer Aussagen eine Verpflichtung sehen, Ressourcen für die Ermittlung von diffusen Quellen bereitzustellen.

2.4 Messstellen Situation

In Duisburg befinden sich im Vergleich zu Oberhausen und Mülheim mehr Messstellen (8) jedoch wird durch den LRP klar, dass Duisburg sowohl bei den Gesamtemissionen PM 10 als auch NO_x die traurige Spitzenposition inne hat. Im Vergleich hierzu sind in Essen mit einer geringeren Belastung der Bevölkerung mit 13 Messstationen eine genauere Datenbasis vorhanden.

NO _x -Emissionen im Luftreinhalteplangebiet [t/a]			
Stadt	Industrie	Kleinf Feuerungsanlagen	Verkehr
Duisburg	18.295	434	5.489
Essen	1.557	580	1.855
Mülheim/Ruhr	146	213	817
Oberhausen	1.019	230	1.128
Gesamt	21.018	1.458	9.289

Tab. 3.2.8/1: Vergleich der NO_x-Emissionen aus den Quellbereichen Industrie, Kleinf Feuerungsanlagen und Verkehr für das Luftreinhalteplangebiet, Teilplan West

Bei einer Gesamtbelastung von 31765 Tonnen NO_x pro Jahr, werden in Duisburg: 24218 Tonnen pro Jahr emittiert, also 76 % der Gesamtbelastung im LRP Einzugsgebiet.

Bei PM 10 stellt sich die Situation wie folgt dar:

PM10-Emissionen im Luftreinhalteplangebiet [t/a]			
Stadt	Industrie	Kleinf Feuerungsanlagen	Verkehr
Duisburg	3.831	84	353
Essen	122	95	247
Mülheim/Ruhr	6	14	92
Oberhausen	15	35	117
Gesamt	3.974	228	809

Tab.3.2.8/2: Vergleich der PM10-Emissionen aus den Quellbereichen Industrie, Kleinf Feuerungsanlagen und Verkehr für das Luftreinhalteplangebiet, Teilplan West

Das bedeutet, dass bei einer Gesamtemission im LRP von 5011 Tonnen PM 10 pro Jahr, in Duisburg 4268 Tonnen emittiert. Dies entspricht 85 % der Gesamtbelastung wird in Duisburg emittiert.

Die Maßnahmen fokussieren für die Situation in Duisburg unzureichend, hauptsächlich auf Maßnahmen im Verkehrsbereich. Sieht man sich die Standorte der Messstationen an, so ist verwunderlich, dass wenn bereits die Maßnahmen auf den Verkehr fokussieren z.B. keine Messstellen im Duisburger Westen oder Duisburger Süden mit hohem LKW aufkommen aufgrund von Logport I und Logport II vorhanden sind. Der BUND Duisburg ist der Ansicht, dass die Verursacheranalyse für die Duisburger Situation nicht vollumfänglich durchgeführt ist und weitere Messstationen zur genaueren Analyse der Verursacher notwendig werden.

Abbildung 3.3/1 stellt eine eklatante Abweichung bei den NO_x Werten zwischen Messung und Berechnung dar:

Friedrich-Ebert-Straße (VDUR2)	46	41	-	28
Kardinal-Galen-Straße (VDUI)	44	36	28	31

Da für den Duisburger Binnenhafen bereits ein hoher NO_x Anteil berechnet wurde, ist nicht nachvollziehbar, warum sich im Duisburger Hafengebiet keine Messstation befindet.

3 Festlegung der Umweltzone

Bei der Festlegung der Umweltzone des Entwurfs des Luftreinhalteplans, Teilplan „Ruhrgebiet West“, wurden die Hafенflächen, Autobahnen sowie der Rhein aus den Umweltzonen ausgeschlossen. Hierzu sind aus Sicht des BUND einige prinzipielle Anmerkungen notwendig.

3.1 Ausnahmen Autobahnen

Autobahnen sind aus den Umweltzonen ausgeschlossen. Bei einem Blick auf die Umweltzone Westliches Ruhrgebiet stellt man sehr schnell fest, dass das Ruhrgebiet mit vielen Autobahn bestückt ist. 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 Geschwindigkeitsreduktion auf allen Autobahnen im Einzugsbereich des Luftreinhalteplans „Ruhrgebiet West“ die Hintergrundbelastung welche durch den Autobahnverkehr verursacht ist, reduziert werden.

Diese generelle Erkenntnis wird sichtbar bei den lokalen Maßnahmen Katalog E.2 „Untersuchung Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A40“ und die empfohlene Maßnahme zur Reduktion des Tempos.“ Dennoch wird diese Erkenntnis nicht konsequent auf das Luftreinhaltegebiet angewendet.

In Kapitel 2.1.3 wird unter Abschnitt „b. Schadstoffbelastung durch den Straßenverkehr“ dargelegt, dass:

„Das Modell kann die Konzentrationen von Luftschadstoffen für Straßen mit Randbebauung berechnen, es ist jedoch aus physikalischen Gründen nicht für die Berechnungen für Straßen ohne Randbebauung, wie zum Beispiel die meisten Autobahnen, geeignet.“

Es ist daher davon auszugehen, dass auch an anderen Autobahnabschnitten massive Überschreitungen vorhanden sind, die jedoch aufgrund der Standorte der Messstellen nicht erfassbar wurden. Die generelle Ausnahme von Autobahnen ohne weitere Maßnahmen zur Ermittlung der tatsächlichen Situation ist daher nicht nachvollziehbar.

3.2 Ausnahme Rhein & Schifffahrt

Der Rhein ist in der Umweltzone des Teilplans „Ruhrgebiet West“ ausgenommen und wird derzeit wie eine EU-Autobahn behandelt.

Das Ziel der Erreichung der Grenzwerte, die juristisch unmittelbar gelten, finden keine Anwendung für die Rheinschifffahrt.

Dem vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans „Ruhrgebiet West“ stellt in Kapitel 3.2.2 unter dem Stichwort Schifffahrt fest:

„Durch die Schifffahrt wurden im Teilplangebiet West ca. 2.764 t NOx und 63 t PM10 emittiert.“

Unter dem Stichwort: Gegenüberstellungen der Emissionen aus dem Verkehrssektor ist in Kapitel 3.2.2 nachzulesen:

„Der Straßenverkehr verursacht im Teilplangebiet West den Hauptanteil der verkehrsbedingten NOx- und PM10-Emissionen, gefolgt vom Schiffsverkehr, der mit ca. 30 % zu den NOx-Emissionen aus dem Verkehrsbereich beiträgt. Auch der Anteil der PM10-Emissionen aus dem Schiffsverkehr am Gesamtverkehr ist mit 8 % nicht zu vernachlässigen. Insbesondere in Duisburg beträgt der Anteil der NOx-Emissionen rd. 49 % und der Anteil der PM10-Emissionen ca. 18 % an den jeweiligen Gesamtverkehrsemissionen.“

Angesichts der Prozentual nicht zu vernachlässigenden NOx-Belastung durch die Binnenschifffahrt, sieht der BUND die Bezirksregierung Düsseldorf in der Pflicht weitere Maßnahmen zu definieren und nicht ausschließlich auf die EU-Ebene zu verweisen.

Der LRP kommt in Kapitel 5.5 zu der Aussage:

„In Duisburg als Rheinanlieger fällt darüber hinaus insbesondere der hohe Anteil der sonstigen Verkehre - im Wesentlichen Schiffsverkehr - ins Auge. Dieser ist durch lokale Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung jedoch nicht beeinflussbar,“

Die BUND Kreisgruppe Duisburg muss dieser Aussage vehement widersprechen, da verschiedenste Lösungsansätze zwischen dem BUND mit Vertretern der Binnenschifffahrt bereits erarbeitet wurden.

In einem Expertengespräch zu Emissionsminderungsmaßnahmen in der Binnenschifffahrt, welches im März 2010 in Duisburg beim Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) auf Einladung des BUND und anderer Umweltverbände stattgefunden hat, wurden bereits umfangreiche Aspekte besprochen und festgehalten, einige dieser Aspekte werden im Folgenden wiedergegeben. Teilnehmer der Expertengruppe waren Vertreter und Vertreterinnen aus den folgenden Bereichen:

- BUND e.V., Bundesgeschäftsstelle, Berlin
- Deutsche Umwelthilfe e.V., Bundesgeschäftsstelle, Berlin
- NABU e.V., Bundesgeschäftsstelle, Berlin
- Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH
- Internationale Verkehrsberater
- Günter Emmer GmbH, Saarbrücken
- Fischer Industriemotorenzubehör GmbH & Co.KG
- Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz
- Rheintank GmbH, Duisburg
- BMVBS, Berlin

- Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., Duisburg
- Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt u. Verbraucherschutz, Berlin

Generell ist zu sagen, dass aus Sicht des BUND dieses erste Expertengespräch sehr positiv und konstruktiv verlaufen ist. Solche Expertenrunden sollten unter Leitung der Bezirksregierung unter Einbeziehung von Duisport und der Stadt Duisburg, die bei dem ersten Termin verhindert waren, intensiviert und fortgeführt werden.

3.2.1 Motoren und Filter

Gesprächsergebnisse:

Es liegen derzeit Erfahrungen mit Filtern auf Binnenfahrgastschiffen mit Antriebsleistungen von 190 bzw. 272 KW im Umfang von ca. 2500-3000 Betriebsstunden vor (Stern & Kreis, Berlin und Saarbrücker Personenschifffahrt, Günter Emmer GmbH).

- Des Weiteren läuft ein F&E Vorhaben des BMVBS, bei dem der Einsatz von Dieselpartikelfiltern auch auf drei Güterschiffen getestet wird.
- Nachrüstungskosten von Filtern: ca. 30 – 60 Euro/kWh
- Preisspanne der Filterkosten im Rahmen des BMVBS Vorhabens beträgt 60-130€/kWh.

technische Lösungsansätze:

- Eine gute technische Lösung ist der Kartuschenfilter, sowie die Optimierung der Filter, insbesondere hinsichtlich des negativen Effekts eines erhöhten Treibstoffverbrauches.
- Es werden weitere Initiativen von der Privatwirtschaft für alternative Lösungen - gerade im Bereich der Motore – erwartet.
- Der Verbrauch der Motoren muss gesenkt werden (weniger Treibstoff = weniger Kosten und Rußpartikel).

3.2.2 Treibstoffe

In der Praxis fahren beinahe alle Binnenschiffe mit Heizöl. Die Zahl der mit Diesel betriebenen Schiffe ist hingegen verschwindend gering. Dies liegt im Wesentlichen am Kostenvorteil (ca. 3,- € je 100 Liter) von Heizöl gegenüber dem Schiffsdiesel aber auch daran, dass Diesel mit biogenen Anteilen versetzt ist.

Die Beigabe biogener Anteile in den Treibstoff (hier bei Diesel) wurde speziell von Schiffsbetreibern als auch von Versorgerseite her als skeptisch betrachtet, insbesondere wegen der Auswirkung auf die Motoren. Die Beigabe von biogenen Anteilen bis 5% wurde als relativ unkritisch gesehen, wobei ein Anteil von 7% nicht wünschenswert erschien. Es bleibt, die Frage zu klären, welche Höhe biogene Anteile bei Schiffsdiesel haben können? Bezüglich der Verfügbarkeit von Diesel müssen die Produzenten und Lieferanten ein entsprechendes Treibstoffangebot (eingefärbter, schwefelarmer Diesel) zur Verfügung stellen.

Die Frage der Bunkerung sowie Verteilung dieses Kraftstoffs muss geregelt werden.

weitere Gesprächsnotizen:

- Ab 2011 gilt ein Schwefelanteil von 10 ppm (0,001%) für Schiffsdiesel. Die Binnenschifffahrt wünscht eine möglichst umfassende Verfügbarkeit dieses Treibstoffs.
- Im EU-Projekt CREATING (F&E – Vorhaben) wird u.a. schwefelarmer Kraftstoff (10 ppm) auf dem optimierten Schmieröltanker „MV Victoria“ verwendet.

Lösungsansätze:

- Der Kraftstoffverbrauch der Motore muss durch deren technische Optimierung gesenkt werden
- Der Kraftstoffverbrauch muss durch technische Optimierung der Motor-Filter-Konstellation gesenkt werden.
- Der Betrieb von Schiffsdieselmotoren mit biogenem Anteil muss ermöglicht bzw. verbessert werden. Ggf. sind aufbauend auf der Untersuchung des BMVBS zum Einsatz von schwefelarmen Kraftstoffen mit biogenen Anteilen weiterführende Untersuchungen durchzuführen.

Es sollte aus Sicht des BUND Duisburg nach Möglichkeiten zur Regelung des Verbots der Betankung von Heizöl geprüft werden.

3.3 Ausnahme Hafenumfläche

In der Umweltzone auf dem Duisburger Stadtgebiet wurde die Hafenumfläche ohne zeitliche Beschränkung und ohne Begründung ausgenommen.

Diese generelle Regelung ohne weitere Begründung ist nicht nachvollziehbar.

Gerade aber der Hafen wäre in der Lage die generelle Emission massiv zu verändern aufgrund von Anlage von Stromtankstellen.

3.3.1 Stromtankstellen

Stromtankstellen führen bisher im Bereich der Hafenumbetreiber ein Nischendasein. Nach Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gab es Anfang 2010 bundesweit ca. 250 Stromtankstellen an öffentlichen Gewässern.

Sieht man sich z.B. den Hafen in Norddeich oder anderen Schiffsanlegestellen in Norddeutschland an, so ist offensichtlich eine Umsetzung zur flächendeckenden Anlage von Stromtankstellen lokal umsetzbar.

Die Stromstärke der Anschlüsse und besonders die Bezahlung müsste sondiert und geregelt werden. Ein großer Vorteil im Binnenhafen wäre neben der Emissionsreduzierung auch die Lärminderung.

Wo motorenerzeugte Energie durch Landstromanschlüsse ersetzt wird, ist es wichtig, den Ursprung des dort zur Verfügung gestellten Stroms unter die Lupe zu nehmen. Nur nachhaltige und erneuerbare Stromquellen können in dieser Kombination den gewünschten Effekt erzielen. Weitere Kostensenkungen könnten durch Verwendung von Solarstrom aus lokalen Solarpanels an den einzelnen Stromtankstellen erreicht werden.

Die Einrichtung von Stromtankstellen aus Sicht des BUND Duisburg von Duisport langfristig als Maßnahme einzufordern. Die Nutzung der Stromtankstellen sollte dort wo eine Stromtankstelle errichtet wurde, verbindlich von der Binnenschifffahrt gefordert werden.

3.4 Festlegung der Umweltzone in Duisburg

Die BUND Kreisgruppe begrüßt die Erweiterung der Umweltzone unter Einbeziehung der im letzten Plan ausgenommen Industriestandorte sehr, jedoch liegt der Standort der Steinkohlekraftwerke in Walsum weiterhin außerhalb der Umweltzone.

Außerdem ist nicht verständlich, warum sich die Umweltzone nicht generell auf alle Duisburger Stadtteile im Luftreinhaltegebiet bezieht.

So sind die folgenden Stadtteile in Duisburger Norden von der Umweltzone ausgeschlossen:

- Overbruch
- Altwalsum
- Aldenrade
- Walsum
- Fahrn

Im Duisburger Westen ist Baerl ausgeschlossen.

Im Duisburger Süden sind die folgenden Stadtteile ganz oder teilweise ausgeschlossen:

- Wanheimerort (teilweise)
- Huckingen (teilweise)
- Wedau
- Großenbaum
- Ungelsheim

Das LANUV stellt dar, dass die Auswertung der PM10-Messungen der letzten Jahre an über 1 000 Messstellen im gesamten Bundesgebiet gezeigt hat, dass ab einem Jahresmittelwert von 30 µg/m³ in über 90 % der Fälle davon ausgegangen werden kann, dass mehr als 35 Überschreitungstage erreicht werden und damit der Grenzwert überschritten ist.

Gemäß Darstellung des LANUV, reichen bei Belastung mit PM10 zwischen 29 und 30 µg/m³, bereits geringe Veränderungen der meteorologischen Verhältnisse und/oder geringfügige Veränderungen der Verkehrsbelastung (z. B. durch Verdrängungen aufgrund von Maßnahmen an benachbarten Straßen) aus, den Grenzwert für das PM10-Tagesmittel zu überschreiten.

Die so belasteten Stadtteile sollten in jedem Fall bei der Luftreinhalteplanung und bei der Gebietsfestlegung von Umweltzonen komplett berücksichtigt werden.

Quelle: Ampelkarte Feinstaub und Umweltzonen Ruhrgebiet des LANUV Stand 31.03.08

Feinstaub Belastung > 29 - < 30 µg/m³

Als betroffene Stadtteile kann man die folgenden Stadtteile ausmachen, welche jedoch außerhalb der derzeit festgelegten Umweltzone liegen:

- Aldenrade
- Fahrn
- Huckingen

Sieht man sich exemplarisch Ungelsheim an, so wird sich sicherlich durch den bald fertig gestellten Ausbau der B8n weitere Verkehrliche Emissionen ergeben.

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 38 von 54

Betrachtet man Walsum so haben die Messungen in 2009 26 Überschreitungstage ergeben, jedoch zeigen die aktuellen Messungen aus 2011 bereits für das erste Halbjahr 28 Überschreitungstage an und die Gefahr zur Überschreitung ist auch in diesem Stadtteil gegeben, zumal absehbar ist, dass das neue Steinkohlekraftwerk Duisburg Walsum in absehbarer Zeit in Betrieb genommen werden wird und sich auch hier eine Erhöhung der Belastung ergeben wird.

Als Begründung für die Festlegung der Umweltzone auf dem Duisburger Stadtgebiet gibt der LRP an:

„Da in Duisburg die PM10-Immissionen im Wesentlichen industriellen Ursprungs sind, lag der Abgrenzung der Umweltzone Duisburg im Wesentlichen die Stickstoffdioxidbelastung zugrunde.“

Sieht man sich die Gesamtsituation und die aktuellen Messergebnisse auch bei PM10 an, ist es aus der Sicht der Bevölkerung unerheblich ob die Belastung durch den Verkehr oder die Industrie verursacht wird. Wenn auch nur 1 Überschreitungstag dadurch minimiert werden kann, ist dies aus Sicht der Gesundheit der Bevölkerung mit einer signifikanten Reduktion verbunden. Aus Sicht des BUND Duisburg sind mit den Ausnahmen der Bundesautobahnen, des Rheins und des Hafens bereits umfangreiche Ausnahmen definiert worden, so dass auch zur Vereinfachung der Beschilderung und somit des allgemeinen Verständnisses und der Akzeptanz alle Bereiche des Luftreinhaltegebietes in die Umweltzone aufgenommen werden sollten.

4 Stellungnahmen Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog ist hinsichtlich der industriellen Emittenten von Schadstoffen eine Farce. Es wird nicht einmal aufgeführt, welche Maßnahmenarten geeignet wären, bzw. welche Maßnahmen geprüft werden müssten.

Damit werden in Duisburg die nachweislich größten Emittenten von Luftschadstoffen aus dem Luftreinhalteplan ausgenommen.

Es werden weitgehende, umfangreiche generelle Maßnahmen (wie beispielsweise Taktzeiten beim ÖPNV, Förderung von Fahrgemeinschaften, etc.) aufgelistet, bei denen jedoch nicht im Ansatz dargestellt wird, wie diese Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Auch diese Maßnahmen werden nicht bewertet, nicht in Prioritätsgruppen eingestuft, geschweige denn mit prognostizierten Minderungen bewertet.

Es sind viele positive Anregungen und Prüfaufträge im Maßnahmenkatalog enthalten, jedoch fehlt an vielen Punkten die Verbindlichkeit. Bei der aktuellen Situation dass die Stadt Duisburg unter dem Haushaltssicherungskonzept steht und somit sich auf Pflichtaufgaben konzentriert und keine Freiwilligen Leistungen durchführt, bleibt zu bezweifeln, dass viele konstruktive Maßnahmen tatsächlich umsetzbar sind. Der LRP betont zwar die Verbindlichkeit der Maßnahmen, jedoch ohne finanzielle Mittel wird dies wohl recht schwer umsetzbar sein.

In den folgenden Kapiteln nehmen Stellung zu den einzelnen Maßnahmen des Luftreinhalteplans. Originaltexte der Bezirksregierung sind jeweils kursiv vorangestellt.

4.1 Regional wirkende Maßnahmen Ruhrgebiet

Im Folgenden sind lediglich diejenigen Aktionspunkte des Maßnahmenkataloges aufgeführt, welche aus Sicht des BUND einer weiteren Stellungnahme oder eines Hinweises bedürfen.

4.1.1 R.1 Mobilitätsmanagement

Die Idee der verstärkten Öffentlichkeitsarbeit für Carsharing und Pendlernetze NRW, Förderung von Fahrradnutzung, ÖPNV etc. wird sehr begrüßt. Ein eindeutiger Aktionskatalog fehlt genauso wie die Festlegung von Rahmenbedingungen die hierfür entsprechend geschaffen werden müssten, wie z.B. die Ausweisung weiterer Stellplätze für Carsharing-Gemeinschaften, Ausweisungen von P&R Parkplätzen. Gemäß Angabe des LRP sind diese Maßnahmen bereits umgesetzt, und weiterhin fortzuführen. Die Problematik die der BUND Duisburg hier zumindest für Duisburg sieht ist, dass für die Fortführung von weiterer Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsverhalten keine Ressourcen (Personelle und Materiell) bei der Stadt Duisburg vorhanden sind. Anhand der Darstellung des Duisburger Haushalts für 2011 sind keinerlei Rückstellungen für solche Punkte eingeplant.

4.1.2 R.5 Optimierung des individuellen Parkraummanagements

Die Verteuerung der Parkgebühren in den Innenstädten wird begrüßt. Denn bei Anpassung der Parkgebühren an die ÖPNV Preise wird dies unweigerlich zur Erhöhung der Parkgebühren führen. Auch einheitliche Parkgebühren für alle Innenstadtbereiche im Gebiet des LRP wird begrüßt. Dies müsste auch zur Folge haben, dass dort Parkgebühren eingeführt werden, wo das Parken zur Zeit noch kostenlos ist.

4.1.3 R.6 Anreize zur ÖPNV Nutzung

Dieser Aspekt wird ausdrücklich begrüßt.

Aus Kostengründen wurden verschiedene Strecken des ÖPNV in den letzten Jahren mit niedrigen Frequenzen versehen oder komplett eingestellt. Zur Umsetzung der Förderung des ÖPNV bedarf es klarer Vorgaben welche Ziele gesteckt sind.

Z.B.:

- Abbau von Kapazitäts- und Verbindungsdefiziten im öffentlichen Verkehr, zum Beispiel:
 - Verbindungen vom Duisburger Norden in Richtung Innenstadt
 - Verbindungen vom Duisburger Westen in Richtung Innenstadt

Hier sind noch intensivere regionale Analysen notwendig, um klare Defizite in Verbindungen und Zubringerverkehren zu entdecken und optimal zu beseitigen.

- Es sind ÖPNV „Verkehrsknotenpunkte“ in verschiedenen Stadtteilen zu definieren, welche wiederum Direktverbindungen zum Innenstadtbereich zur Verfügung stellen. Die Taktfrequenz ist an diesen Verkehrsknotenpunkten festzulegen. Des Weiteren werden von diesen „Verkehrsknotenpunkten“ schnelle Verbindungen zur Innenstadt benötigt. Ohne klare Strukturen wird die Akzeptanz zur Nutzung des ÖPNV in Duisburg nicht zunehmen. Von einigen Stadtteilen (z.b. aus dem Westen oder dem Norden) benötigt man derzeit mit Mitteln des vorhandenen Netzes und Taktfrequenz 1 – 1,5 Stunden um zur Innenstadt zu gelangen, da die Taktraten nicht aufeinander abgestimmt sind.
- Um vor allem im Innenstadtbereich Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, ist ein Fahrplanangebot durch Linienüberlagerungen so zu gestalten, dass mit zunehmender Nähe zur Innenstadt die Taktichte zunimmt.
- Es ist eine Taktverdichtung mindestens zur Hauptverkehrszeit durchzuführen, die einem Ballungsraum gerecht wird. Heute ist selbst zu Spitzenzeiten das Angebot in Duisburg eher mit dem in ländlicheren Gebieten vergleichbar.
- Es ist sicher zustellen, dass auch in den Schwachlastzeiten in den Abendstunden und an Wochenenden alle Gebiete der Stadt mit dem ÖPNV mindestens im 30-Minuten-Takt erschlossen werden.
- Der Ausbau des Nachtexpress-Netzes auf alle Tage und an Wochenenden durch die gesamte Nacht ist erforderlich.

- Öffentlichkeitsarbeit: Nach einem Wohnungswechsel suchen alle Bürgerinnen und Bürger aufgrund des Meldegesetzes das Einwohnermeldeamt auf. Gerade mit dem Bezug eines neuen Zuhauses ändern sich viele Wege für die Haushaltsmitglieder. In dieser Phase sind sie empfänglicher für Verhaltensänderungen im Bezug auf ihre Verkehrsmittelwahl und ihre Verkehrsverhalten. Aus diesem Grund erhalten alle unmittelbar nach der Ummeldung eine Willkommensmappe zugesendet. Diese Willkommensmappe sollte die folgenden Bestandteile beinhalten:
- Wochenmärkten samt Öffnungszeiten in der Umgebung
 - Haltestellenplan für Bus und Straßenbahn samt Haltestellenfahrplänen
 - Liniennetzübersicht des VRR
 - Eine übertragbare Wochenkarte zum Ausprobieren von Bus und Bahn
 - Eine Radwegenetzkarte samt Informationen, welche „Schleichwege“ fern ab der Hauptverkehrsstraßen in die Innenstadt führen

Das Ziel sollte sein, die Haushalte dahingehend zu beeinflussen, viele Dinge vor Ort zu erledigen (Einkaufen, Freizeit) und Wege innerhalb der Stadt per Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. So kann verkehrsvermeidend wie auch verkehrsverlagernd auf menschliches Verhalten eingewirkt werden. Drei Monate nach dem Einzug könnte man z.B. den Haushalten einen Fragebogen zukommen lassen, der abfragt, ob sich das Einkaufs- und Mobilitätsverhalten verändert hat.

Um die jungen Generationen möglichst an den öffentlichen Nahverkehr zu binden, ist eine besondere Berücksichtigung ihrer Belange wichtig. Jugendliche sind im besonderen Maße vom Angebot des öffentlichen Nahverkehrs abhängig, wenn sie unabhängig von ihren Eltern werden, aber noch nicht Auto fahren dürfen. Einem attraktiven Bus- und Bahnangebot, dass sich auch an ihr Freizeitverhalten (traditionelles Ausgehen in Diskotheken und Kneipen in den Nächten Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen) anpasst, muss mehr Beachtung geschenkt werden. Vorhanden Nachtbusverbindungen müssen auf weitere Stadtteile ausgeweitet werden.

Der BUND Duisburg hat bei diesem Aspekt noch 2 weitere konkrete Maßnahmen um die Verbesserung der Akzeptanz der ÖPNV-Nutzung zu erreichen:

- 1.) Einrichtung von Gepäckaufbewahrungstationen in den Innenstädten
- 2.) Verbesserung der Internetdarstellung der DVG – eine Suche von Möglichen ÖPNV-Verbindungen ist hier leider nur möglich, wenn die entsprechende Haltestelle bereits bekannt ist. Im Gegensatz zu anderen Portalen zur Suche von ÖPNV-Verbindungen ist die Darstellung der DVG sehr benutzerunfreundlich und schreckt „Neunutzer“ des ÖPNV ab.

4.1.4 R.12 Förderung umweltfreundlicher Dienstfahrten und -gänge

Dieser Aspekt wird ausdrücklich begrüßt. Die BUND Kreisgruppe regt an diesen Aspekt auch auf Ratsmitglieder auszuweiten.

Bei der Finanzierung eines Ticket 2000 für Ratsmitglieder gäbe es den Vorteil, dass der Rat einerseits die Defiziente des ÖPNV Angebotes hautnah erleben würde und andererseits wäre die Vorbildfunktion für die Bevölkerung gegeben.

4.1.5 R.14 Landes und Regionalplanung

Die Änderung der 49. Änderung des GEP99 steht in einem diametralen Gegensatz zum Anspruch dieser Maßnahme des Luftreinhalteplans. Die Forderung ist ein lobenswertes Ziel. Ohne eine Darstellung wie eine solche Prüfung und bis wann erfolgen soll, ist dieser Aktionspunkt nicht ernsthaft zu bewerten. Die Tatsache dass keinerlei Zwischenergebnis bei der Prüfung definiert wurde, lässt erahnen, dass weder kurz, noch mittelfristig ernsthaft an diesem Thema gearbeitet werden wird.

Die 49. Änderung des Gebietsentwicklungsplans mit der Möglichkeit weitere Kraftwerke in Gewerbe- und Industriegebieten zu errichten, widerspricht dieser Maßnahme des LRP und widerspricht außerdem den Klimaschutzbeschlüssen der EU vom März 2007 als auch dem deutschen 40%-Minderungsziel für CO₂ Ausstöße bis 2020 und dem hier vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans.

Die Möglichkeit weitere Kraftwerke auf zusätzlichen Gebieten zu errichten, ohne dass parallel eine Verpflichtung zur Stilllegung bereits bestehender älterer Kraftwerke besteht, ist unverantwortlich wenn man die offiziell gesetzten Klima- und Umweltschutzziele betrachtet. Energieunternehmen wie Trianel beschäftigen sich mit konkreten Planungsoptionen (auf dem Chemiepark Bayer in Krefeld Uerdingen), die nur aufgrund der 49. Änderung des GEP ermöglicht werden, Kraftwerke zu bauen, deren Ausstoß doppelt so hoch ist wie der von Gas- und Dampfkraftwerken.

Auch der in Bau befindliche Block des Kraftwerkes Walsum sowie vom Betreiber angedachte weitere Blöcke, werden bzw. würden der Schadstoffbelastung immense weitere Kontingente hinzufügen.

Die Hintergrundbelastung würde durch solche geplante Neuanlagen weiter erhöht. Das Beispiel Krefeld Uerdingen zeigt, dass der Aufpunkt im Duisburger Stadtgebiet sein würde und sich somit unweigerlich die Hintergrundbelastung weiter erhöhen würde. Der Entwurf des Luftreinhalteplanes stellt konkret dar, dass solche potentiellen, zusätzlichen neuen Emittenten nicht berücksichtigt wurden. Gerade auch im Bereich des geplanten Kohlekraftwerkes in Krefeld Uerdingen wäre der Transport der Importkohle zu betrachten, da Überlegungen angestellt werden, die Importkohle in Duisburg anzuliefern und diese dann nach Krefeld Uerdingen weiter zu transportieren.

Um daher der Maßnahme R.14 gerecht zu werden sollte vor allem die 49. Änderung des GEP99 rückgängig gemacht werden.

Außerdem wäre zu Prüfen inwieweit der Außenbereich vor weiteren Emittenten geschützt werden kann. Der Flächendruck ist einerseits bereist sehr hoch in einem Ballungsgebiet wie dem Ruhrgebiet, andererseits zeigt der LRP dass die Region vor weiteren Emittenten zu schützen ist.

Bedauerlicherweise sind jedoch nach wie vor immer wieder aktuelle Planungen aufgrund einer Investoranfrage genau im Außenbereich geplant. Als konkretes Beispiel sei hier die aktuelle Planung zur Schaffung eines Autohofes an der Anschlussstelle Kaiserberg in Duisburg genannt.

4.1.6 R.15 Bauleitplanung

Die beschriebenen Ziele bei der Beachtung von Bauleitplanungen werden vom BUND begrüßt, jedoch ist keinerlei Darstellung vorhanden, wie diese Maßnahmen konkret umgesetzt werden und welche Handhabungen den Städten zur Umsetzung an die Hand gegeben werden.

Der BUND Duisburg regt an, im Flächennutzungsplan für bebaubare Gebiete Vorranggebiete Luftreinhaltung gem. § 5, Abs. 2, Nr. 6 Baugesetzbuch einzutragen und bei der Konkretisierung in Bebauungsplänen und bei Genehmigungen nach § 34 Baugesetzbuch der Luftreinhaltung bei den Abwägungsprozessen einen besonderen Stellenwert einzuräumen.

Wir regen des weiteren an, ein Checklisten-System für Bebauungspläne aufzustellen, welche die zuständigen Behörden genauso wie beim Gendermainstream automatisch zu kommentieren haben.

4.1.7 R.18 Energieversorgung

Die Maßnahme ist generell positiv zu bewerten, jedoch wird aufgrund des Anteilsankaufes der STEAG durch die am LRP beteiligten Städte anzuzweifeln, dass entsprechende finanzielle Mittel bei den entsprechenden Energieversorgern vorhanden sein wird.

Weder die Mechanismen zur Prüfung der Durchführung der Maßnahme als auch terminliche Vorgaben bis zu welchem Termin die Potentiale geprüft werden sollen, ist näher geregelt.

4.1.8 R.18 Betrieb von Einzelraumfeuerungsanlagen

Die Voraussetzung zur Weitergabe der Broschüre an Verbraucher und Nutzer von Einzelraumfeuerungsanlagen ist, dass ein entsprechendes Kataster in den Städten vorhanden ist.

In der Vergangenheit wurde dem BUND Duisburg von der Stadt Duisburg mitgeteilt, dass ein solches Kataster in Bearbeitung sei, aber nicht alle Daten zur Verfügung stehen würden. Es stellt sich daher die Frage wie die Kommunen die entsprechenden Personen kontaktieren können und ob dies überhaupt möglich ist.

4.2 Lokale Maßnahmen – nur auf Duisburg bezogen

4.2.1 DU.6 Überwachungsschwerpunkte der Immissionsschutzbehörden

Vor allem die Prüfung von potentiellen diffusen Quellen wird sehr begrüßt. Die Problematik die wir jedoch sehen ist, dass kein Verweis auf irgendwelche Regelungen zur Art der Prüfung und der Personellen Decke festgelegt wurden. Angesichts der Forderung nach einem sehr begrüßenswerten 4-wöchigen Überprüfungsintervall für diesen doch recht umfangreichen Überwachungsschwerpunkte in Duisburg ist der Umfang und die Art und Weise näher festzulegen, da eine Begehung der Orte mit recht hohem zeitlichen Aufwand verbunden ist und ansonsten zu befürchten ist, dass diese Maßnahme nur aufgrund von Personalmangel nur unzureichend durchgeführt wird.

4.2.2 DU.9 Verkehrsverstetigung

Der BUND begrüßt ausdrücklich den beschriebenen Prüfkatalog in DU.9 zur Verstetigung des Verkehrs und eine entsprechende Umsetzung bis zum Ende 2011.

Allerdings wird bezweifelt, dass zusätzliche Analysen und eine Umsetzung bis zum Ende 2011 umsetzbar ist.

Zur Einrichtung zusätzlicher Tempo 30 Zonen ist zu sagen, dass nachweislich durch langsames Fahren weniger Feinstaub durch Abgase, Reifen-, Brems- und Asphaltabrieb, weniger Aufwirbelungen sowie weniger Lärm (durch geringere Rollgeräusche) auftreten. Somit verringert sich die Hintergrundbelastung welche durch Straßenverkehr verursacht ist. Von Tempo 30 ausgenommen werden sollten daher aus Sicht des BUND nur diejenigen Stadtstraßen, die nicht durch Wohngebiete führen bzw. angrenzen. Es entsteht auch so ein größerer Anreiz, Beine, Fahrrad und ÖPNV zu benutzen.

Zur Erreichung der Akzeptanz solcher Maßnahmen, sollten Duisburger BürgerInnen in allen Stadtteilen beteiligt werden. Einschränkungen, die Bürgerinnen und Bürger direkt betreffen, wie etwa Tempo 30 Zonen, können mehr Akzeptanz finden, wenn sie von Beginn an in die Planerstellung einbezogen werden.

4.2.3 DU.11 Ausbau des lokalen Radwegenetzes

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Aufstellung des neuen FNP wurde im Rahmen von „Duisburg 2027“ vielfältige Vorschläge von Bürgern und Bürgerinnen für zusätzliche Radwege unterbreitet.

Neben der Erstellung von konkreten Vorschlägen zu klassischen Radwege, wurden Vorschläge aus der Bevölkerung eingebracht der Einrichtung von reinen Fahrradstraßen. Diese konzeptionellen Überlegungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen sollten hierbei Beachtung finden.

4.2.4 DU.12 ÖPNV in Duisburg

Aus Sicht des BUND Duisburg ist dringend eine Verbesserung der Internetdarstellung der DVG gefordert.

Eine Suche von möglichen ÖPNV-Verbindungen ist mit dem System der DVG leider nur möglich, wenn die entsprechende Haltestelle bereits bekannt ist. Im Gegensatz zu anderen Portalen zur Suche von ÖPNV-Verbindungen ist die Darstellung der DVG sehr benutzerunfreundlich und schreckt „Neunutzer“ des ÖPNV ab.

Beim VRR System beispielsweise kann der Stadteile alleine eingegeben werden und Vorschläge der entsprechenden Haltestellenbezeichnungen werden vorgegeben. Bei anderen Systemen kann man Straßenbezeichnungen und Hausnummern angeben und erhält eine Übersicht von möglichen ÖPNV-Haltestellen in der Nähe. Das DVG System lehnt jedoch jede Anfrage die nicht exakt mit Haltestellebezeichnung angegeben wurde ab.

4.2.5 DU.15 ÖPNV Unterstützung von Großveranstaltungen

In der Tat haben sich die Unterstützungen des ÖPNV bei Großveranstaltungen bewährt. Ein Manko bleibt jedoch, dass die Ausstellung von temporären Kombi-Tickets nicht umfangreich beworben wird. Hier könnte unter Umständen die Veröffentlichung in der Lokalpresse bei Veranstaltungsmitteilung sowie die Darstellung auf Duisburg.nonstop.de und den Internetseiten der Stadt Duisburg günstige Werbemechanismen darstellen um die Akzeptanz zu erhöhen.

4.2.6 DU.17 Verkehrsleitsystem für LKW

Neben dem LKW Leitsystem ist es notwendig mit Herstellern von Navigationssoftware Kontakt aufzunehmen, damit diese Wegstrecken auch aktuell gehalten werden.

Mit lokalen Logistikunternehmen sollte geklärt werden, dass diese für die eigenen Fahrflotte die LKW Navigationsgeräte und keine PKW Navigationsgeräte zum Einsatz kommen.

Auch die IHK sollte zum Thema Navigationsgeräte angesprochen werden, um entsprechende Werbung für die korrekten Geräte und die Konsequenzen der Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung bei Nutzung falscher Wegstrecken zu klären.

Die Duisburger Bevölkerung beobachtet immer wieder, dass LKW sich weiterhin in Wohngebieten verirren, da einfache PKW Navigationsgeräte zum Einsatz kommen.

4.2.7 DU.18 LKW Führung Logport I

In der Tat wurde im Bereich der Logport I LKW Führung in Duisburg in den letzten Jahren einiges verbessert, dennoch sollte nochmals eine Ortsbegehung vorgenommen werden, um zu Prüfen dass vor allem vom Logport I Gelände aus die Wegführung eindeutig und unmissverständlich ausgeschildert ist. Es gibt nach wie vor Strecken, an denen die LKW Fahrer nicht zu den geplanten Strecken ausreichend geführt werden und dann doch wieder der schnellstmögliche Weg über die Asterlager Straße zur A40 gewählt wird. Die Asterlager Straße ist jedoch nach wie vor einer der Hotspots in Duisburg.

4.2.8 DU.22 Hauptverkehrsnetz

In den Maßnahmen des DU.22 haben sich einige Fehlinformationen eingeschlichen:

1. Umgehung Meiderich-Ruhrort – Hier wird auf die Südumgehung Walsum eingegangen, doch dies hat keinerlei Auswirkungen auf den Verkehr von Meiderich, dem Hafengebiet und Ruhrort. Es scheint sich um einen Tippfehler zu handeln.
2. Gerade die Umgehung Meiderich-Ruhrort ist eine Langfristplanung die aufgrund der Kommunalen Mittel der Stadt in absehbarer Zeit nicht umsetzbar ist. Im Rahmen von „Duisburg 2027“ wurden vom Bürgerforum Ruhrort Alternative Lösungen erarbeitet, die auch kurz und mittelfristig umsetzbar wären und den Durchgangsverkehr auf die Haupttrasse in Ruhrort beschränken würde. Diese Ausarbeitungen sollten von der Stadt Duisburg weiter verfolgt und mit dem Bürgerforum diskutiert werden.
3. Querspange L 473n / Hohenbudberg – aufgrund der hohen Kosten dieser Querspange ist diese Maßnahme nicht realisierbar und sollte daher auch nicht als potentielle Maßnahme aufgeführt werden. Im Rahmen der Ansiedlung des Kombiterminals in Hohenbudberg wurde gerade die Anbindung an Krefeld und Logport I intensiv diskutiert. Hierbei ist derzeit eine Alternative Lösung zur Querspange in der Diskussion und Planung. Der LRP sollte daher die aktuelle Situation in Duisburg darstellen.

4.2.9 DU.25 Klimatisch Duisburg

Der BUND Duisburg begrüßt ausdrücklich die Aufnahme des Duisburger Klimatisch als dauerhaft fortführende Maßnahme im LRP. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage war gerade diese Einrichtung von der Schließung bedroht.

4.3 Maßnahmen aus E, OB, MH, welche auch in DU berücksichtigt werden sollten

Bei der Durchsicht der Maßnahmen für die Städte Essen, Oberhausen und Mülheim wurde festgestellt, dass sehr interessanten Ansätze für diese Städte festgelegt wurden, die so für die Stadt Duisburg nicht festgelegt wurden und aus Sicht des BUND Duisburg auch für Duisburg geprüft werden sollten:

Kürzel	Kurzbezeichnung	Stellungnahme
E.2	Untersuchung Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A40	Aufgrund der Messstellensituation in Essen wurde deutlich, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig wurde. Es sollte daher für Duisburg eine Maßnahme definiert werden, welche die Analyse von potentiell notwendigen weit reichenden Geschwindigkeitsbeschränkungen von Autobahnen auf Duisburger Stadtgebiet notwendig machen könnte.
E.5 / OB.1	Durchfahrverbot / Lkw-Durchfahrverbot	Es sollte für Duisburg eine Maßnahme definiert werden, welche die Analyse von potentiell notwendigen Durchfahrtsverboten notwendig machen könnte.
E.8 / MH.5 / OB.4	ÖPNV-Bevorrechtigung	Sicherlich ist eine ÖPNV-Bevorrechtigung in Duisburg nicht an allen Stellen machbar, jedoch sollte dies dennoch geprüft werden. Gerade in Duisburg gibt es nur sehr wenige Strecken mit separaten Spuren und eine Vorrangberechtigung. Es sollte für Duisburg eine Maßnahme definiert werden, welche die Analyse der Potentiale festlegt.
E.15	Energieeffizienz im Konzern Stadt Essen	Diese Maßnahme sollte 1:1 auch für Duisburg festgelegt werden.
E.16	Energetische Gebäudesanierung	Diese Maßnahme sollte 1:1 auch für Duisburg festgelegt werden. Die Einrichtung Klimatisch setzt die Punkte diese Maßnahme für die Stadt Duisburg nicht komplett ab.
E.20	Efeubepflanzungen	Es sollte für Duisburg eine Maßnahme definiert werden, welche die Analyse von potentiellen Standorten auch in Duisburg zur Wandbegrünung und somit Filterleistung möglich macht.
OB.5	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr	In Duisburg sind in den letzten Jahren an vielen Stellen die Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr geöffnet worden. Generell ist dies jedes Mal mit hohem Aufwand verbunden. Es ist daher zu prüfen, ob eine generelle Lösung zur Öffnung der Einbahnstraßen für alle Spielstraßen und 30er Zonen eingeführt werden können.

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 48 von 54

Kürzel	Kurzbezeichnung	Stellungnahme
		<p>Aus Sicht des BUND Duisburg würde eine solche Regelung viel Aufwand reduzieren und die Akzeptanz zum Umstieg auf das Fahrrad vereinfachen.</p> <p>Außerdem wäre auch für den PKW Verkehr dann generell klar – es kann immer ein Fahrrad entgegen kommen.</p>
OB.9	Ausschreibungen von Schul- und Bäderfahrten	Diese Maßnahme sollte 1:1 auch für Duisburg festgelegt werden.
OB.13	Erstellung eines Wegweisers für energiesparendes Verhalten und finanzielle Fördermöglichkeiten	<p>Diese Maßnahme sollte 1:1 auch für Duisburg festgelegt werden.</p> <p>Sicherlich kann hier die Stadt Duisburg mit der Stadt Oberhausen entsprechende Vereinbarungen treffen den Wegweiser kostengünstig auch auf den Internetseiten der Stadt Duisburg zur Verfügung zu stellen.</p>
OB.14	Gebäudesanierung	Diese Maßnahme sollte 1:1 auch für Duisburg festgelegt werden.
OB.17	Minderung von Luftverunreinigungen durch Anpflanzungen an Belastungsschwerpunkten	<p>Diese Maßnahme sollte 1:1 auch für Duisburg festgelegt werden.</p> <p>Hierzu sollte dann allerdings die Maßnahme auch gleich die Analyse der entsprechenden Standorte vorzunehmen, so dass suggestive an den wichtigen Hotspots eine Begrünung vorgenommen wird.</p> <p>Der BUND Duisburg verweist bei der Auswahl der Straßenbegrünung ausdrücklich auf die Verwendung von heimischen Arten. Zur Vermeidung der Auswahl „falscher“ Baum- und Strauch- und Fassadenbegrünungs- und Dachbegrünungsarten sollte nicht nur der Verweis auf „optimale Filterwirkung“ vorhanden sein, sondern eine konkrete Liste der empfohlenen Baum- und Straucharten sowie Hausbegrünungs- und Dachbegrünungsarten in der Anlage beigefügt werden.</p> <p>Anderenfalls werden, wie häufig im Stadtgebiet Duisburg vorgefunden, einjährige Pflanzen ohne hohe Filterwirkung bepflanzt.</p>
OB.18.	Im Rahmen der Bauleitplanung wird der „Oberhausener Leitfaden Klimaschutz in der Bauleitplanung“ angewendet.	<p>Diese Maßnahme sollte 1:1 auch für Duisburg festgelegt werden.</p> <p>Der BUND Duisburg regt an eine Art Checkliste einzuführen, welche alle potentiellen Maßnahmen enthält, so dass im Zuge der Bauleitplanungen die entsprechenden Punkte geprüft wurden.</p>

5 Pflicht der Behörden zur Überwachung

Es wird im Entwurf des LRP mehrfach ausgeführt, dass die Separation der aus den verschiedenen Quellen stammenden Massenströmen schwierig sei⁵, es wird jedoch nicht ausgeführt wie diesen Schwierigkeiten begegnet werden soll. Es wird auch nicht ausgeführt, berechnet oder abgeschätzt, wie groß die Unsicherheit hinsichtlich der Quellen der Schadstoffe denn wirklich sei.

Es wird ausgeführt, dass die Voraussetzung für behördliches Handeln gegen unrechtmäßige Emissionen der Nachweis sei. Auch dazu wird jedoch nicht aufgeführt, wie in Zukunft zumindest in Extremfällen oder bei regelmäßigen Verstößen der Nachweis erbracht werden soll. Die Überwachungspflicht der Behörden wird insofern ignoriert.

5.1 Erfolgskontrolle / Umsetzungskontrolle

Der LRP Entwurf beschreibt in Kapitel „Erfolgskontrolle“ lediglich, dass eine periodische Vollzugskontrolle / Umsetzungskontrolle stattfinden soll.

Da „periodisch“ und „regelmäßig“ nicht näher definiert sind, fordert der BUND die Sicherstellung einer mindestens jährlichen Erfolgskontrolle und Wirksamkeitsanalyse. Hierzu sollten kontinuierlich die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub gemessen werden. In einem mindestens jährlichen Sachstandsbericht sollten diese Messungen dokumentiert und der Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplanes beschrieben werden. Auch unter Beteiligung der Umweltverbände sollten diese Erfolge (oder Misserfolge) kritisch diskutiert werden, um somit ggf. rechtzeitig Maßnahmen zum Gegensteuern ergreifen zu können.

Der LRP beschreibt bei der Wirksamkeitskontrolle:

„Wesentlich ist dabei, dass die Erkenntnisse der wirkungsorientierten Erfolgskontrolle möglichst rasch und vollständig für eine Neu beurteilung des Handlungsbedarfs in den verschiedenen Aktionsfeldern zur Verfügung stehen.“

Eine gewisse Flexibilität ist sicherlich von Nöten, jedoch ist mindestens für Duisburg bereits jetzt absehbar, dass die definierten Maßnahmen nicht den gewünschten Effekt zur Einhaltung der Grenzwerte erreichen werden. Daher sollte nun umgehend, Flexibel das LANUV beauftragt werden die tatsächlichen Emittenten im industriellen Sektor auszuweiten sowie die Stadt Duisburg Personell bei der Analyse und Suche nach diffusen Quellen gemäß Maßnahme DU.6 zu unterstützen.

⁵ Siehe hierzu [LRP Entwurf, Kapitel 3.3] „... Der Grund hierfür ist die große Anzahl von Quellen, von denen viele diffus emittieren, so dass ihr Emissionsmassenstrom sehr schwierig festzustellen ist.“

und [LRP Entwurf, Kapitel 5.5] „... Aber auch die bekannten Schadstoffquellen Industrie und Verkehr geben einen nicht messbaren Teil ihrer Emissionen in den regionalen Hintergrund ab, so dass hierdurch das nicht mehr bestimmten Verursachern zuzuordnende Gemisch entsteht.“

5.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle wird in Kapitel 5.8.2 unter anderem wie Folgt dargestellt:

„Zunächst werden die fortlaufenden Messungen des LANUV zur Wirkungsbetrachtung herangezogen. Dabei müssen die Messstationen berücksichtigt werden, die zur Ermittlung der Hintergrundbelastung dienen, um so meteorologische Einflüsse erkennen zu können. Modellrechnungen liefern ebenso geeignete Beurteilungskriterien um die Messungen zu ergänzen oder Gebiete zu beurteilen, über die keine Messwerte vorliegen.“

Die Prüfungen der Ergebnisse der Messstationen alleine kann allerdings die Industriellen Verursacher nicht ermitteln. Solange keine weiteren Messstellen eingerichtet werden, wird sich auch bei der Wirkungskontrolle wenig Veränderung ergeben.

Der LRP beschreibt weiter:

„Das LANUV wird deshalb die Immissionssituation zur Erfolgskontrolle in regelmäßigen Abständen beurteilen und die Ergebnisse an die EU-Kommission berichten.“

An dieser Stelle fehlt eine Definition zu „regelmäßigen Abständen“. Auch wäre es gerade für lokal engagierte Umweltverbände wie den BUND eine Arbeitserleichterung wenn diese Berichte nicht nur an die EU weitergegeben würden, sondern auf Seiten des LANUV allgemeinsehbar wären. Gerade lokale Organisationen sind durchaus in der Lage zu der ein oder anderen Abweichung von bestimmten Daten aufgrund der lokalen Kenntnisse – z.B. von zu dem Zeitpunkt temporär bestehenden diffusen Quellen Hinweise zu geben. Beispielsweise wurden beim Abriss der Häuser in Bruckhausen viele generelle Staubminderungsmaßnahmen nicht durchgeführt und nicht kontrolliert.

6 Sonstige Stellungnahmen

6.1 Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Luftqualität

In Kapitel 7 „Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Luftqualität“ werden viele Punkte dargestellt, welche auch von den Umweltverbänden seit Jahren gefordert werden.

Die Bezirksregierung beschreibt, dass hierfür Bundesweite und EU-weite Regulierungen notwendig werden. Es ist jedoch nicht dargelegt, welche Instanz diese Maßnahmen nun an die entsprechenden Stellen adressiert. Lediglich die Dokumentation weiterer positiver Möglichkeiten wird dem Ziel der Erreichung von Luftqualitätsverbesserungen nicht helfen. Es sollte daher genau definiert werden, wessen Aufgabe es ist diese Punkte im Bund und auf EU Ebene einzureichen.

6.2 Dieselfahrzeuge

Aufgrund der vermehrten Dieselfahrzeuge auf Deutschen Straßen hat sich die Situation der NOx Emissionen erheblich verschlechtert. In verschiedenen Kapiteln stellt der LRP dar, dass konsequenter Weise der Wegfall der staatlichen Förderung von Dieselmotoren gefordert werden muss, die verbindliche Einführung der Euro-6 Norm vorgezogen werden muss und eine Verlängerung des Förderprogramms zur Nachrüstung von Fahrzeugen mit Dieselpartikelfilter notwendig wird.

Vor allem während der Phase zur wirtschaftlichen Unterstützung der Automobilbranche wurde bei der umgangssprachlichen „Abwrackprämie“ keine Unterschiede bei der Prämie bezogen auf die Emissionen der Fahrzeuge gemacht. In diesem Zuge hat sich in Deutschland vor allem die Anzahl Dieselfahrzeuge weiter erhöht, obwohl die NOx Problematik in Fachkreisen und in der Umweltbewegung bereits lange bekannt waren.

Bedauerlicher Weise ist auch zum jetzigen Zeitpunkt das Wissen um die Problematik von Dieselfahrzeugen und NOx Emissionen nicht allgemein bekannt. Der BUND Duisburg regt daher an, dass die Bezirksregierung in Zusammenarbeit mit Landesämtern, Umweltministerium eine einfach verständliche Broschüre für Verbraucher erstellt, welche in den Städten sowohl ausgelegt werden können als auch auf den Internetseiten zum allgemeinen Zugriff den Städten zur Verfügung gestellt werden können. Die BUND Kreisgruppe Duisburg sieht dringenden Bedarf an Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit Dieselfahrzeugen.

6.3 Finanzierbarkeit der Umsetzung des LRP

Der LRP beschreibt in Kapitel 1.2

„Anschließend werden die Maßnahmen durch die Fachbehörden (Stadt, Kreis, Bezirksregierung, Landesbetrieb Straßenbau NRW etc.) durchgesetzt (§ 47 Abs. 6 BImSchG). Sie müssen auch die Umsetzung einschließlich der Einhaltung des hierfür festgelegten Zeitrahmens überwachen und deren Finanzierung sicherstellen.“

Im Zuge der Darstellung der Grundlagen der Maßnahmen des LRP werden in Kapitel 5.1 die folgenden Aussagen getroffen:

„Die von nachgewiesener Luftschadstoffbelastung betroffenen Kommunen sind damit allerdings nicht frei in ihrer Entscheidung, ob sie Schadstoff mindernde Maßnahmen ergreifen oder nicht. Vielmehr sind sie im Rahmen ihrer kommunalen Möglichkeiten verpflichtet, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer Reduzierung der Luftschadstoffbelastung führen, und zwar unabhängig von der Existenz eines Luftreinhalte- oder Aktionsplans.“

In Kapitel 5.2 wird bei der Darlegung bei den Maßnahmenverbindlichkeit nochmals auf die Umsetzungspflicht der Kommunen eingegangen. Kapitel 7.4 stellt dann korrekter Weise dar, dass der finanzielle Spielraum der Kommunen vor allem bei denen, die wie Duisburg unter dem Haushaltssicherungskonzepts stehen, sehr eng begrenzt sind und daher Regelung auf Landesebene getroffen werden müssen.

Der BUND Kreisgruppe ist dieses Dilemma durchaus gut bekannt. Bei der Anfrage des BUND Duisburg bei den letzten Haushaltstagen zur Klärung des Duisburger Haushalts wurde von der Kämmerei ausgeführt, dass für die Luftreinhaltung keine gesonderten Rückstellungen im Haushalt eingestellt wurden.

Aufgrund der aktuellen Situation, dass vor allem Duisburg ohne weiterreichende Maßnahmen die EU Vorgaben zur Luftreinhaltung nicht einhalten kann und gleichzeitig keine finanziellen und personellen Mittel für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verfügung stehen, ist die Situation für Duisburg mehr als nur unzureichend.

Es wird daher von der Bezirksregierung, welche einerseits Genehmigungsbehörde für weitere Emittenten ist, andererseits den LRP verfügt und gleichzeitig die Genehmigungsbehörde des Haushaltes ist, eine klarere Aussage erwartet, wie sich die Luftqualität für die Duisburger Bevölkerung verbessert werden soll. Ohne klare Regelungen wird die Stadt Duisburg festhalten, dass keine Mittel zur Verfügung stehen und die Gesundheitsgefährdung der Duisburger Bevölkerung geht unvermittelt weiter.

Es sind daher klare Aussagen zu treffen welche Instanz Regelungen auf Landes- oder unter Umständen sogar Bundesebene einleiten wird, damit die Finanzierbarkeit der Umsetzung von Maßnahmen geschaffen werden können. Duisburg ist ein Industrie- und Logistikstandort und auch wenn die BUND Kreisgruppe Duisburg kontinuierliche Verbesserungen im Bereich der Industrie fordert, ist Duisburg von dieser Infrastruktur, von der viele Deutsche Bundesländer profitieren, angewiesen. Es sollte daher genau definiert werden, wessen Aufgabe es ist diesen wichtigen Aspekt auf Landes-Ebene zu adressieren und eine Lösung zu finden.

7 Schlussbemerkung: Dauerhafte Verminderung von Luftverunreinigungen

Der LRP Entwurf beschreibt den Anspruch zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigung. Der Entwurf des LRP ist jedoch für eine nachhaltige, signifikante, breitbandige, gesicherte Luftreinhaltung nicht ausreichend.

Da der LRP von der Bezirksregierung Düsseldorf aufgestellt wurde, ist es unsere Ansicht angemessen nach der Ernsthaftigkeit des Anspruches der Bezirksregierung zu fragen.

Wenn die Bezirksregierung Düsseldorf ein ernsthaftes Interesse an der Luftreinhaltung im Ruhrgebiet hat, sollte der Anspruch des Luftreinhalteplans ein tatsächlich ganzheitlicher Ansatz sein und sollte der regionalen Hintergrundbelastung, die Belastung durch die Industrie und den diffusen Quellen die gleiche Bedeutung wie dem Straßenverkehr beigemessen werden.

Aussagen wie

„Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen werden nicht getroffen. Damit besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung bei der Aufstellung dieses Luftreinhalteplans“

stellen den rechtlichen Rahmen dar. Die rechtliche Verpflichtung der Bezirksregierung gegenüber der Bevölkerung des Ruhrgebietes, dass Gesundheitsinteressen eine höhere Bedeutung zukommen sollte, als weitere Erhöhungen der Hintergrundbelastung, ist durch solche Aussagen nicht negiert.

7.1 Fazit

In Duisburg stellt sich die Situation anders dar als in vielen anderen Städten, bei denen der Hauptverursacher der Verkehr ist. Die BUND Kreisgruppe Duisburg begrüßt die Erweiterung der Umweltzone in Duisburg und fordert die Ausweitung der Zone auf das komplette Stadtgebiete. Aufgrund der einseitigen Fokussierung auf Maßnahmen im Bereich des Verkehrs ist der LRP nur bedingt für Duisburg anwendbar. Der besonderen Situation ist Sorge zu tragen.

Der vorgelegte Entwurf ist aus Sicht des BUND Duisburg völlig unzureichend für die Duisburger Situation und kann keine signifikanten Verbesserungen bringen. Es müssen alle Verursacher einbezogen werden.

Eine Veränderung der Verfahrensweisen bei Genehmigungen von zusätzlichen Industrieanlagen wird grundsätzlich begrüßt. Dennoch ist aufgrund der bestehenden Vorbelastung aus Sicht des BUND Duisburg selbst die Anwendung der Reduktion der so genannten Irrelevanz von Zusatzbelastungen gemäß TA Luft bei der Genehmigung von Neuanlagen oder Erweiterung von bestehenden Industrieanlagen von 3% auf 1% nicht ausreichend.

Mindestens für den Zeitraum bis zur Erreichung der Grenzwerte auch in Duisburg, dürfen keine weiteren Genehmigungen für weitere Emittenten ausgesprochen werden, die nicht nachweislich die Gesamtbelastung reduzieren.

Stellungnahme BUND Kreisgruppe Duisburg
Zum Entwurf
Luftreinhalteplan Ruhrgebiet
Teilplan „Ruhrgebiet West“
Schwerpunkt Duisburg
53.01.12.16 – LRP Ruhr West



Version 1.0

Seite 54 von 54

Es besteht dringender Handlungsbedarf für gesetzliche Regelungen, dass die „Verhältnismäßigkeit“ in einem Bundes-Immissionsschutz-Verfahren nicht zu Lasten der Gesundheitlichen Beeinträchtigung der Bevölkerung gehen darf. Der LRP stellt die neuesten Erkenntnisse des Zusammenhangs von Feinstaubbelastungen, der Sterbehäufigkeit und Erkrankungsrisiken vor allem von Lungenerkrankungen, Asthma, Allergien und Herz-Kreislaufferkrankungen dar. Gerade diese Erkrankten sind bei den in Deutschland am häufigsten auftretenden Erkrankungen zu finden. Daher wäre es nur verhältnismäßig, die Erkrankungen und ihre Folgekosten mit der Verhältnismäßigkeit bei der Genehmigung von Erweiterungen oder Neubau von Industrieanlagen gegenüber zu stellen.

Der LRP Entwurf weist für Duisburg einerseits eine hohe Hintergrundbelastung und andererseits vor allem eine hohe Belastung durch die lokalen Industrieanlagen auf. Das Ziel der Einhaltung der Grenzwerte und somit die Einbeziehung aller Verursacher, muss für die BürgerInnen erkenntlich sein, um Akzeptanz für erforderliche und notwendige Maßnahmen zu gewinnen. Bei einem Luftreinhalteplan, der sich vornehmlich auf Maßnahmen im Straßenverkehr bezieht, ist eine Gewinnung von Akzeptanz nur schwer umsetzbar.

Der Maßnahmenkatalog ist mit klaren, zeitnahen und quantitativen Vorgaben, Zielen und prognostizierten Emissionsreduktionen zu versehen. Der Maßnahmenkatalog muss von den Auswirkungen her nachvollziehbar sein.

Die Prognostizierte Verringerung der Hintergrundbelastung muss allgemeinverständlich und wissenschaftlich nachvollziehbar dargestellt werden. Derzeitig sind die Eingangsdaten für die Prognose nicht nachvollziehbar und aufgrund der unterschiedlichen Maßeinheiten bei den Emissionen und Immissionen ist eine Einschätzung zur Wirksamkeit der Maßnahmen durch die Bevölkerung nicht verständlich. Der Maßnahmenkatalog muss nachvollziehbar sein und somit muss erkennbar sein, welche Maßnahme welche Reduktion der Belastung nach sich zieht.

Um in einer Stadt wie Duisburg das Bewusstsein zu erzeugen, dass zur Gesundheitsvorsorge auch persönliche Umstellungen im Mobilitätsverhalten notwendig sind, ist es dringend notwendig, das Thema Hintergrundbelastung, Belastung durch industrielle Anlagen und diffuse Quellen im Luftreinhalteplan zu präzisieren. Ein Umdenken der Bevölkerung wird nur dann zu Erreichen sein, wenn die BürgerInnen auch sehen, dass alle an einem Strang ziehen und nicht nur das persönliche Mobilitätsverhalten eine Rolle spielt.

Eine Änderung des Verhaltens bei Genehmigungen von zusätzlichen Kraftwerken wie z.B. in Duisburg Walsum oder Krefeld-Uerdingen, welche Duisburger BürgerInnen direkt betreffen ist dringend notwendig. Der 49. Änderung des GEP 99 sollte aus Sicht des BUND Duisburg umgehend wieder rückgängig gemacht werden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung, die durch die EU Richtlinie festgeschrieben wird muss konkretisiert werden. Die Öffentlichkeit darf nicht länger ausgeschlossen werden. Die Auslegung des Entwurfs des Luftreinhalteplans alleine ist noch keine Öffentlichkeitsarbeit.

Die Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung zum Luftreinhalteplan, in dem auch die Öffentlichkeit zu Wort kommen kann, sollte in allen betroffenen Städten umgesetzt werden.