



Industrie- und Handelskammer  
Mittlerer Niederrhein



Handwerkskammer Düsseldorf



KREISHANDWERKERSCHAFT MÖNCHENGLADBACH  
Körperschaft des öffentlichen Rechts

IHK Mittlerer Niederrhein | Handwerkskammer Düsseldorf | Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach

Bezirksregierung Düsseldorf  
Frau Dr. Ulrike Nienhaus  
Cecilienallee 2  
40474 Düsseldorf

Ihre Nachricht vom  
24.05.2012

Ihr Ansprechpartner  
Jürgen Zander  
Andrea Raddatz  
Claudia Berg

E-Mail

zander@neuss.ihk.de  
raddatz@hwk-duesseldorf.de  
berg@kh-mg.de

Telefon

02131 9268-570  
0211 8795-340  
02161 4915-26

Datum

5. Juli 2012

## **Gemeinsame Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, der Handwerkskammer Düsseldorf und der Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach zum Entwurf des Luftreinhalteplanes Mönchengladbach**

Sehr geehrte Frau Dr. Nienhaus,

mit der E-Mail vom 24.05.2012 hat Ihr Haus den Projektpartnern den Entwurf des Luftreinhalteplanes für die Stadt Mönchengladbach zugesandt. Die Projektgruppe wurde zuvor weder über die Offenlegung ab diesem Termin noch über die mit der Offenlage verbundenen Fristen informiert.

Bezüglich der Projektgruppe stellen wir klar: Die IHK und die Kreishandwerkerschaft haben an beiden Sitzungen als Mitglied der Projektgruppe mitgewirkt, allerdings haben beide in der vorliegenden Form keinen Beitrag zu dem Luftreinhalteplan Mönchengladbach geleistet. Die Protokolle dieser Sitzungen sind den Projektpartnern nicht ordnungsgemäß übermittelt worden. Zur ersten Projektgruppensitzung ist den Beteiligten lediglich ein Arbeitsentwurf des Protokolls zugegangen, zur zweiten Projektgruppensitzung ist kein Protokoll übermittelt worden.

Die Wirtschaft spricht sich ausdrücklich für Strategien zur Luftreinhaltung aus. Industrie und Handwerk leisten hierzu wichtige Beiträge – zum Beispiel mit Maßnahmen zur Energieeinsparung durch energetische Gebäudesanierung, die Entwicklung und den Ausbau umweltgerechter Energiesysteme, der Aufrüstung und umweltgerechten Umrüstung von Fahrzeugsystemen und der Immissionsmessung von Feue-

rungsanlagen etc.. Den vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplanes können wir jedoch nicht unterstützen.

Zu dem vorliegenden Entwurf machen wir die nachfolgend dargestellten Anmerkungen:

### **1. Oberzentrale Funktionen der Stadt Mönchengladbach:**

Bei den Gesprächen mit Unternehmen wurde deutlich die Position artikuliert, dass die Stadt Mönchengladbach als eines der beiden Oberzentren für ein Umland von 750.000 Einwohnern weiterhin optimal erreichbar bleiben muss. Dies ist für Mönchengladbach ein sehr entscheidender Standortfaktor. Es wird daher kritisch gesehen, dass durch verkehrslenkende Maßnahmen die Erreichbarkeit für Menschen und Güter erschwert wird. In diesem Sinne sind die einzelnen Maßnahmen auch auf ihre negativen Auswirkungen in Bezug auf die Erreichbarkeit hin zu überprüfen und zu bewerten.

### **2. Analyse der Ursache für Überschreitung der Grenzwerte**

Anlass für die Aufstellung des Luftreinhalteplanes Mönchengladbach ist die Überschreitung des zulässigen Feinstaub-Tagesmittelwerts an mehr als 35 Tagen sowie die Überschreitung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid im Jahr 2009. Als Hauptverursacher benennt der Luftreinhalteplan neben dem regionalen Hintergrund den Verkehr. Industrielle Emissionen tragen sowohl bei den Stickoxiden als auch beim Feinstaub nur zu einem geringen Anteil zur Luftbelastung in Mönchengladbach bei. Auf Kleinf Feuerungsanlagen entfallen rund 20 % der Gesamt-NO<sub>x</sub>-Emissionen. Bei der Festlegung der Maßnahmen wurde jedoch kein Nachweis erbracht, wie sich die Beeinflussung der Emissionen aus den Kleinf Feuerungsanlagen auf die Belastungssituation in der Stadt Mönchengladbach auswirkt. Die Wirtschaft geht davon aus, dass die Einrichtung einer Umweltzone bei entsprechender Berücksichtigung der Emissionen durch die Kleinf Feuerungsanlagen entbehrlich sein könnte. Beispiele aus anderen Städten haben dies eindrucksvoll bewiesen.

Eine differenzierte Analyse des Ferneintrags und seines Beitrags zur Hintergrundbelastung fehlt ebenso wie eine Betrachtung wetterbedingter Einflussfaktoren. So bleibt offen, wie viele PM<sub>10</sub>-Überschreitungstage in den Jahren 2009 bis 2011 auf ungünstige Wetterlagen zurückzuführen und mithin nicht beeinflussbar sind. Im Jahresbericht 2011 des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) wird die landesweite Zunahme von PM<sub>10</sub>-Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2011 auf austauscharme Wetterlagen zurückgeführt (S. 58). Wir gehen davon aus, dass dies auch in Mönchengladbach der Fall war.

### 3. Anmerkungen zu den geplanten Maßnahmen

Zu den geplanten Maßnahmen geben wir folgende Anmerkungen:

#### **M 1/03. Genehmigung von Anlagen im Luftreinhalteplangebiet**

Anlagen sind nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz und dem zugehörigen untergesetzlichen Regelwerk zu genehmigen. Die Genehmigung darf nur erfolgen, wenn die Anlage dem Stand der Technik entspricht. Anforderungen an Anlagen, die über den Stand der Technik hinausgehen, lehnt die Wirtschaft entschieden ab.

Derzeit befindet sich die EU-Richtlinie über Industrieemissionen in der Umsetzung in nationales Recht. In der nahen Zukunft werden die sog. BVT-Merkblätter, die die beste verfügbare Technik definieren, wesentlicher Bestandteil der Genehmigungsverfahren werden. Damit wird aber zugleich der Stand der Technik für Anlagen aus vielen Bereichen neu definiert. Anforderungen an die Anlagentechnik, die darüber hinausgehen, sind entschieden abzulehnen.

#### **M 2/10. Einrichtung einer Umweltzone**

Die Einrichtung einer Umweltzone stellt den Kern der Maßnahmen des vorliegenden Planentwurfs dar. Allerdings haben wir *grundsätzliche* Einwände gegen das Instrument der Umweltzone. In den vergangenen Jahren ist die Feinstaubbelastung so stark zurückgegangen, dass „allgemein angenommen wurde, das Problem hoher Feinstaubkonzentrationen sei weitgehend gelöst“ (LANUV: Jahresbericht 2011, S.57). Auch der Anteil abgasbedingter Feinstaubemissionen ist aufgrund verbesserter Motor- und Abgastechnik deutlich gesunken und wird in Zukunft noch weiter abnehmen. Die zahlreichen Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2011 zeigen hingegen, dass bei der Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte Klima- und Wetterfaktoren eine dominante Rolle spielen und Verkehrsfaktoren deutlich überlagern. So wurden 2011 selbst in städtischen Wohngebieten mit geringem Verkehrsaufkommen hohe PM<sub>10</sub>-Feinstaubkonzentrationen bis hin zu Grenzwertüberschreitungen gemessen (LANUV Jahresbericht 2011, S.59).

Mit Blick auf die NO<sub>2</sub>- bzw. NO<sub>x</sub>-Belastung wird eine wesentliche Reduktion der Belastung mit Stickstoffoxiden – technisch bedingt – jedoch erst mit flächendeckendem Einsatz von Fahrzeugen der EURO-6-Norm möglich sein. Davon geht auch das LANUV in seinem Jahresbericht 2011 aus und nennt als Gründe die gestiegenen NO<sub>2</sub>-

Emissions-Anteile im Abgas von Dieselfahrzeugen, die auf den Einbau von Oxidationskatalysatoren zurückzuführen sind sowie wesentlich höhere NO<sub>x</sub>-Emissionen der Dieselfahrzeuge im realen Fahrbetrieb mit häufigem „stop and go“ als sie aufgrund der europäischen Abgasgesetzgebung zu erwarten waren (S.62). Im Entwurf des Luftreinhalteplans haben wir diese wichtigen Hinweise allerdings nicht gefunden.

Insgesamt haben wir starke Zweifel, ob die Umweltzone einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der Belastung mit Luftschadstoffen in Mönchengladbach leisten kann und lehnen die Einrichtung einer Umweltzone ab.

#### **M 2/11. Ausdehnung der Umweltzone auf die Schadstoffgruppe 3**

Die Ausdehnung des Fahrverbots auf Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) ist auf den 01.07.2014 datiert. Damit folgt sie den Festlegungen zur Umweltzone Ruhrgebiet. Die Mönchengladbacher Umweltzone soll zum 01.01.2013 in Kraft treten. Der zeitliche Rahmen, der den Betrieben für die Erneuerung ihres Fuhrparks zu Verfügung steht, ist damit erheblich kürzer als bspw. im Ruhrgebiet oder in anderen bereits bestehenden Umweltzonen im Regierungsbezirk Düsseldorf.

Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass LKW und Transporter mit grüner Plakette erst seit 2005 käuflich erworben werden können. Legt man die Daten für die Stadt Mönchengladbach zugrunde, müsste bei Einführung einer Umweltzone mit grüner Plakette bis zum 01.07.2014 ein erheblicher Anteil der leichten Nutzfahrzeuge und der Nutzfahrzeuge über 3,5t erneuert werden. Wir halten diesen Zeitraum daher für zu eng bemessen.

#### **Evaluation**

Bevor das Verbot der Einfahrt in die Umweltzone auf die Fahrzeuge mit der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) ausgedehnt wird, ist die Wirksamkeit der Umweltzone zu überprüfen. Nur so kann gewährleistet werden, dass weitere Verschärfungen auch wirklich umweltpolitisch zielführend sind. Ein Automatismus im Rahmen eines Überganges von Stufe zu Stufe wird von der Wirtschaft grundsätzlich abgelehnt.

Um auswertbare Evaluationsergebnisse zu jeder Veränderung zu erhalten, muss die neugestaltete Maßnahme über einen ausreichenden Zeitraum durchgeführt werden. Auf der Basis der so gewonnenen Ergebnisse sind dann Entscheidungen über neue oder weitere Regelungen zu treffen. Auch die Rücknahme der Maßnahme muss gegebenenfalls eine Option darstellen. Der Entwurf zum Luftreinhalteplan Remscheid enthält diese Option.

Im Falle der Einhaltung des Grenzwerts vor dem 01.07.2014 ist daher unseres Erachtens nicht zu prüfen, ob an der Ausdehnung des Fahrverbots für Fahrzeuge der Schadstoffklasse 3 in die Umweltzone festgehalten werden muss. Vielmehr ist bei der Prüfung der Frage nachzugehen, ob die Umweltzone aufgehoben werden kann.

Der letzte Satz der Ausführungen zu M 2/11 „Ausdehnung des Fahrverbots in der Umweltzone Mönchengladbach auf die Schadstoffgruppe 3“ (S. 93) sollte daher wie folgt gefasst werden:

*„Sollte der Grenzwert für Stickstoffdioxid vor dem 01.07.2014 bereits eingehalten werden, wird dies im Amtsblatt festgestellt, geprüft und entschieden, ob das bestehende Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 und 2 aufgehoben werden kann.“*

Auch nach Einrichtung einer „grünen Umweltzone“ halten wir in regelmäßigen jährlichen Abständen eine Überprüfung der Wirksamkeit der Umweltzone und ihres Fortbestands für zwingend notwendig. Ein entsprechender Passus sollte daher im Luftreinhalteplan verankert werden.

#### **M 2/12. Einzelraumfeuerung für feste Brennstoffe**

Bislang ist nicht spezifiziert, wie die geforderte ordnungsbehördliche Verordnung gestaltet werden soll. Die Wirtschaft ist kategorisch gegen eine Verschärfung der gerade erst (22.03.2010) in Kraft getretenen 1. Bundesimmissionsschutzverordnung (1. BImSchV); dies würde nach dem nun abgeschlossenen zähen und langwierigen politischen Verfahren um einen verlässlichen Ordnungsrahmen erneut zu unterschiedlichsten Bedingungen in den unterschiedlichen Kommunen und Gebietskörperschaften führen.

Mit der neuen Bundes-Immissionsschutzverordnung ist ein verlässlicher Ordnungsrahmen geschaffen worden, der nicht nur Handel,

Handwerk und Industrie sondern auch den Verbrauchern Planungssicherheit gibt. Durch weitere Einschränkungen und Verbote würde dies wieder zunichte gemacht. Mögliche Beschränkungen in der Nutzung nachwachsender Rohstoffe (z.B. Holz) dürfen die Bestrebungen des Klimaschutzes nicht konterkarieren. Der Ausschluss nachwachsender Rohstoffe wäre in Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Minderungs-Ziele der Bundesregierung kontraproduktiv.

Kommunale Einzelregelungen würden neue Hürden und einen unübersichtlichen „Flickenteppich“ darstellen.

Die in dieser Verordnung festzulegenden Maßnahmen sind vor Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes auf ihre Wirksamkeit zu berechnen. Die Ergebnisse müssen in die Luftreinhalteplanung einfließen.

**M 2/13. Betrieb von Einzelfeuerungsanlagen**

Die Durchführung dieser Maßnahme darf nicht dazu führen, dass an die Anlagentechnik über die 1. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes hinaus gefordert wird. Auch hier gilt, dass die Anforderungen nicht die Bestrebungen des Klimaschutzes konterkarieren dürfen.

**M 2/14. Erarbeitung und Umsetzung eines LKW-Routenkonzeptes**

Ein großer Teil der Maßnahmen dieses Planentwurfs wird nach Auffassung der Unternehmen nur zu einer anderen Verteilung bzw. zu einer Verdrängung der Verkehre führen. Die Luftbelastung wird sich somit an anderen Stellen in der Stadt Mönchengladbach verstärken. Zu beachten ist dabei auch, dass das nachgeordnete Straßennetz nicht geeignet ist, die Zusatzbelastungen aufzunehmen.

Das LKW-Routenkonzept muss in Einklang mit dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Mönchengladbach stehen. Sofern für eine Verkehrslenkung straßenbauliche Maßnahmen erforderlich sind, müssen die hierfür notwendigen finanziellen Mittel zügig zur Verfügung stehen.

**B 2/13. Staubmindernde Maßnahmen**

Die Einhausung von Förderbändern und ganzen Gebäuden gestaltet sich äußerst kostenintensiv und sollte nur beim Umgang mit sehr umwelt- und gesundheitsgefährdenden Stoffen sowie in kontaminierten Bereichen und bei besonderen Fällen in der Altlastensanierung in

Betracht gezogen werden. Statt einer pauschalen Forderung sollte die ausschreibende Stelle stets den Einzelfall und die Kosten-Nutzen-Relation abwägen.

Eine Nachrüstung von Gesteinsfräsmaschinen mit Absaugvorrichtungen ist technisch sehr aufwändig und damit kostenintensiv und unwirtschaftlich. Neuanschaffungen mit entsprechenden Staubrückhaltesystemen (gekapselte Systeme) bewegen sich im sechsstelligen Bereich.

Eine vollständige Vermeidung von Staubbelastung beim Kaltfräsen im Straßenbau ist derzeit technisch nicht möglich.

#### **B 2/15. Energieversorgung**

Die Maßnahme beinhaltet bezüglich des geplanten Ausbaus der Fern- und Nahwärmeversorgung möglicherweise einen Anschlusszwang. Aus technischer Sicht werden erhebliche Zweifel angemeldet, ob unter Hinweis auf die bestehenden energetischen Anforderungen an den Neubau (EnEV 2009 und folgende) die Wärmedichte bzw. der Wärmebedarf noch ausreichend ist, um Nah- oder Fernwärmenetze wirtschaftlich betreiben zu können. Die verpflichtende Nutzung leitungsgebundener Energieträger ist darüber hinaus durch § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB nicht gedeckt.

Vielfach wird im Zusammenhang mit der Erfordernis schneller und breit angelegter Lösungsstrategien einseitig auf den Ausbau von Fernwärmenetzen abgestellt, in denen mittelgroße Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen Strom erzeugen und die entstehende Wärme in das Fernwärmenetz einspeisen. Dabei wird verkannt, dass die durch das Handwerk vertriebenen und installierten Anlagen ein gewichtiger Baustein unserer Energieversorgungsstruktur sind. Gerade diese Anlagen sind idealtypische Bausteine einer unmittelbaren, dezentralen Versorgungsstruktur, da sie direkt beim Verbraucher oder in dessen unmittelbarer Nähe betrieben werden und somit Leitungsverluste vermeiden. Insbesondere Mini- und Mikro-Blockheizkraftwerke (Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen) sowie weitere Anlagen zur Nutzung regenerativer Energieträger könnten bei entsprechender Marktdurchdringung zu ebenso hoher und besserer Energieeffizienz führen. Damit würden auch die Treibhausgas-Emissionen in vergleichbarem Maße reduziert.

Problematisch ist, dass sich der Ausbau von Fernwärmenetzen und die Marktdurchdringung mit hocheffizienten Mini- und Mikro-Blockheizkraftwerken in den jeweiligen Zielgebieten wechselseitig behindern. Erfahrungen aus jüngerer Zeit lassen uns befürchten, dass die Argumente des Klimaschutzes und der Dezentralität einseitig dazu herangezogen werden, den Ausbau von Fernkälte- und Fernwärmenetzen zu propagieren. Im Gegensatz dazu fordern wir, dass kein politisches Diktat über die bessere Technologie oder eine einseitige Festlegung befindet, sondern ein diskriminierungsfreier Wettbewerb der Technologien zugelassen wird.

Dazu zählt nach Auffassung des Handwerks auch, dass den Betreibern solcher Anlagen, die direkt in den Gebäuden und damit perfekt dezentral installiert sind, ein diskriminierungsfreier und möglichst einfacher Netzzugang eingeräumt wird. Diese Forderung gilt gleichermaßen für die rechtlichen Anforderungen an den Verkauf eigenproduzierten KWK-Stroms an Mieter im eigenen Gebäude.

In dem Umfang, in dem sich Mini- und Mikro-Blockheizkraftwerke und weitere Anlagen zur Nutzung regenerativer Energieträger in den Einzelgebäuden durchsetzen, gelingt es zugleich, die einzelnen Bürger zu Energieerzeugern zu machen und damit zur aktiven Mitwirkung am Klimaschutz zu bewegen. Durch diese direkte Bürgerbeteiligung ergibt sich ein zusätzlicher Nachhaltigkeitseffekt, weil „Strom nicht mehr einfach aus der Steckdose kommt“.

#### **4. Bestandsschutz**

Da erst durch Einführung der Euro-6- bzw. Euro-VI-Fahrzeuge eine signifikante Verbesserung der Belastungssituation erfolgen kann, müssen alle Ausnahmeregelungen den Zeitraum bis zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen nach Euro-6- bzw. Euro-VI-Norm und dem anschließenden Flottenumstellungsprozess abdecken. Die Übergangsfristen müssen sich flexibel an der Ertragskraft und der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens orientieren. Einzelfallregelungen, insbesondere wirtschaftliche Härtefallregelungen, müssen zusätzlich über die Grundsatzregelungen hinaus möglich sein. Die Beibehaltung hinreichender Ausnahmeregelungen ist zwingend notwendig.

Eine doppelte Umstellung des Fahrzeugparks zunächst nach den Kriterien der Feinstaubbelastung und danach gemäß den Kriterien der NO<sub>2</sub>-Werte ist für die Unternehmen ökonomisch nicht vertretbar.



Grundsätzlich muss ein Vertrauensschutz für die nach heutigem Standard ausgestatteten bzw. nachgerüsteten Fahrzeuge gelten. Gerade für kleine und mittelständische Unternehmen und insbesondere für das Handwerk ist ein Flottenaustausch innerhalb kurzer Zeiträume finanziell nicht möglich. Darüber hinaus sollten bezüglich der NO<sub>x</sub>- bzw. NO<sub>2</sub>-Belastung die Hintergrundbelastung und mögliche andere Emittenten eine besondere Beachtung finden.

## **5. Zufahrt zu Reparaturwerkstätten**

Besitzer von Fahrzeugen ohne und mit einer roten Plakette (später mit gelber Plakette) müssen von der Schwierigkeit befreit werden, Kfz-Betriebe, Lackierbetriebe, Vulkaniseurbetriebe usw., die sich in der Umweltzone befinden, aufsuchen zu können. Dazu wäre es sinnvoll, Terminbestätigungen oder Angebotschreiben der Werkstatt als Legitimation anzuerkennen, die entsprechende Umweltzone befahren zu dürfen, um die Reparaturen ausführen zu lassen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass derartige Betriebe einen wesentlichen Teil ihrer Kunden verlieren.

## **6. Fehlerhafte Vorstellung von Quell- und Zielverkehren:**

Einzelne Maßnahmen sehen die Zulässigkeit von Lieferverkehren trotz Straßensperrung vor. Hier wird allerdings nicht beachtet, dass die Lieferanschriften nicht Straßen- und Hausnummern genau sind und daher die Zufahrtsregelungen straßenverkehrsrechtlich nicht dargestellt werden können. Insofern bedarf es bei allen Regelungen in Bezug auf Anlieferverkehre einer Zusatzbeschilderung, dass die Zufahrt zu den neben den Straßen liegenden Quartieren davon umfasst wird. In diesem Zusammenhang ist somit ebenfalls eine ergänzende Quartiersbeschreibung erforderlich.

## **7. Kap 7.4: Vorziehen der verbindlichen Einführung der Euro-6-Norm**

Die Euro-6-Norm sieht vor, dass Neufahrzeuge ab dem 01.01.2015 dieser Norm entsprechen müssen. Der Luftreinhalteplan fordert, dass die Einführung dieser Norm vor dem genannten Termin verbindlich erfolgen sollte. Dieser Forderung wird von der Wirtschaft entschieden abgelehnt. Fahrzeuge, die dieser Norm entsprechen, sind derzeit auf dem Markt nur bei einzelnen Herstellern zu bekommen. Die Umrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte auf die geforderten Abgaswerte ist sowohl für PKW als auch für Nutzfahrzeuge/Busse technisch ungeklärt. Diese Anforderung entbehrt der Rechtsgrundlage und ist aus dem Luftreinhalteplan zu streichen.

## **8. Fehler im vorliegenden Entwurf**

- Im Inhaltsverzeichnis sind die Anlagen in Kap. 11 mehrfach aufgelistet. Dies ist zu korrigieren.

- Die Handwerkskammer konnte an den beiden Projektgruppensitzungen nicht teilnehmen. Die Handwerkskammer Düsseldorf bittet daher um Herausnahme aus der Liste der Projektgruppenmitglieder auf Seite 21.
- Zum Thema „Schienenverkehr“ (S. 43) wird ausgeführt, dass die Abgas- und Abriebemissionen u.a. auch des Straßenbahnverkehrs in die Betrachtungen eingeflossen sind. Der Betrieb der letzten Straßenbahnlinie zwischen Holt und Lürrip wurde am 15. März 1969 eingestellt.
- Die Abbildung 4.2.2/3 fehlt.
- Beteiligungsverfahren gemäß § 47 Abs. 5 und 5a BlmschG:  
Die dort genannten Daten sind fehlerhaft, denn die Auslegefrist endete am 25.06.2012 und die Frist zur Einreichung von Stellungnahmen endet am 09.07.2012. Dies ist amtlich von der Bezirksregierung veröffentlicht. Die Daten sind zu korrigieren.
- In der ergänzenden Maßnahmenfestlegung zur Umweltzone wird auf Seite 139 deutlich, dass die Umweltzone der Stadt Mönchengladbach wohl in Langenfeld eingerichtet werden soll. Darüber hinaus ist der dort angegebene Satz unvollständig.

Wir hoffen, dass unsere Anregungen im Luftreinhalteplan Mönchengladbach Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Kfm. Roland Meißner  
Geschäftsführer  
Industrie- und Handelskammer  
Mittlerer Niederhein



Dipl.-Volksw. Josef Zipfel  
stv. Hauptgeschäftsführer  
Handwerkskammer Düsseldorf



StAss. Wolfgang R. Sander  
stv. Geschäftsführer  
Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach