

IHK Mittlerer Niederrhein | Postfach 10 10 62 | 47710 Krefeld

Ihre Nachricht vom

Bezirksregierung Düsseldorf
Herrn Gerhard Kaltwasser
Aktenzeichen: 53.01.12-LRP Krefeld
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

Ihr Ansprechpartner
Bernd Neffgen
Ne / schü
E-Mail
neffgen@krefeld.ihk.de
Telefon
02151 635-340
Telefax
02151 63544-340
Datum
9. August 2010

Kurzstellungnahme zum Entwurf des LRP Krefeld

Sehr geehrter Herr Kaltwasser,

mit Email vom 02.07.2010, 16:40 Uhr, haben Sie uns den Entwurf für den LRP Krefeld mit der Bitte um Stellungnahme zugesandt. Wir kommen hiermit Ihrer Bitte gerne nach. Eine detaillierte Befassung mit dem LRP Krefeld ist uns erst nach Rücksprache mit verschiedenen Gruppen betroffener Unternehmen (Einzelhändler, Transportgewerbe, Industrieunternehmen) möglich und wird daher im Rahmen der öffentlichen Auslegung erfolgen.

Bezüglich der installierten Arbeitsgruppe stellen wir klar: Die IHK hat einmal als Mitglied der Arbeitsgruppe bei deren ersten Zusammentreffen mitgewirkt. Die Industrie- und Handelskammer hat keinen Beitrag zu dem Luftreinhalteplan Krefeld in der vorliegenden Form geleistet. Wir sind keinesfalls Unterstützer dieses Entwurfs, sondern lehnen ihn entschieden ab.

Im Rahmen unserer Stellungnahme weisen wir auf folgende Sachverhalte im Entwurf zum Luftreinhalteplan Krefeld hin, die aus unserer Sicht nicht logisch sind bzw. einen Mangel im Luftreinhalteplan für die Stadt Krefeld darstellen:

Seite 2 zum Schreiben vom 9. August 2010

1. Zulässigkeit eines LRPs für das gesamte Stadtgebiet Krefelds:

Der Luftreinhalteplan für das **gesamte** Stadtgebiet Krefelds wird damit begründet, dass es an verschiedenen Stellen in Krefeld zu einer Überschreitung der Grenzwerte kommt. Hier werden allerdings Vorfälle miteinander in Beziehung gebracht werden, die inhaltlich nichts miteinander zu tun haben. Die Situation im Hafen Krefeld ist inhaltlich nicht mit der Situation an der Vulkanstrasse in Krefeld-Stahldorf vergleichbar. Entsprechendes gilt für den Bereich der Innenstadt.

In Anbetracht der eben geschilderten Situation gibt es nach unserer Auffassung keine ausreichende Rechtsgrundlage für einen Luftreinhalteplan für das **gesamte** Stadtgebiet Krefelds.

Für den Bereich des Hafens Krefeld existiert ein Aktions- und Maßnahmenplan, der nach eigener Aussage der Bezirksregierung schon Erfolge bei der Reduzierung der Belastung mit PM 10 gebracht hat. Allerdings sind der Aktions- und der Maßnahmenplan noch nicht hinreichend abgearbeitet worden. Es fehlt immer noch die entscheidende Maßnahme, die Begradigung der Hentrichstraße im Hafen Krefeld.

Mit der Begradigung der Hentrichstraße würde nach unserer Überzeugung das Feinstaubproblem im Hafen Krefeld gelöst sein. Damit fällt dann auch eine wesentliche Grundlage für die Erstellung des Luftreinhalteplans für das gesamte Stadtgebiet Krefelds weg. Alle zusätzlichen Maßnahmen, die im neuen Luftreinhalteplan für die Stadt Krefeld bei den Unternehmen im Hafen Krefeld vorgesehen sind, wären dann überflüssig. Wir plädieren dafür, den Bereich des Hafens aus dem Luftreinhalteplan für das gesamte Stadtgebiet Krefelds herauszulösen und zuerst die Ergebnisse der PM 10 Entwicklung im Zuge der Begradigung der Hentrichstrasse abzuwarten.

Entsprechendes gilt für den Bereich der Vulkanstraße (Krefeld-Stahldorf). Es existierte hier ein räumlich lokal eingeschränkter Problembereich mit Belastungen von Chrom und Nickel.

Seite 3 zum Schreiben vom 9. August 2010

Es wurde in diesem Zusammenhang von dem Unternehmen zusammen mit der Bezirksregierung und unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen ein entsprechender Maßnahmenplan erarbeitet. Dieser wurde inzwischen nach unserer Kenntnis zu großen Teilen umgesetzt und hat auch entsprechende Ergebnisse gezeigt.

Was die PM 10-Entwicklung sowie die NO₂-Belastung in Krefeld-Stahldorf betrifft, werden laut Entwurf des Luftreinhalteplans Krefeld keine Überschreitungen der Grenzwerte verzeichnet. Insofern kann auch die Situation in Krefeld-Stahldorf nicht als Begründung für einen Luftreinhalteplan für das gesamte Stadtgebiet Krefelds herangezogen werden. Auch dieser Bereich sollte aus dem Luftreinhalteplan für das gesamte Stadtgebiet Krefelds herausgelöst werden.

2. Luftbelastung durch unterschiedliche Fahrzeugarten:

Die Belastungswerte in der Studie müssen sehr differenziert betrachtet werden. Unterschieden wird unter anderem nach der Belastung durch schwere LKW und Busse. Nach dieser Erhebung machen schwere LKW rund 90 Prozent und Busse 10 Prozent der Belastung an den Messpunkten auf den Ringen aus. Die Ergebnisse aus diesen Messpunkten können nach unserer Überzeugung allerdings keinen Referenzwert für die Verursacher in der Innenstadt Krefelds darstellen. Entgegen der Situation auf den Ringen liegt hier der Anteil der Busse bei 80 bis 90 Prozent und der der LKW entsprechend bei 10 bis 20 Prozent.

Damit ist ein erkennbarer Beitrag, insbesondere der geplanten Umweltzone, für die Innenstadt Krefelds nicht darstellbar. Auch hier fällt wiederum der extrem hohe Anteil der Hintergrundbelastung sowohl bei NO₂ als auch insbesondere bei PM 10 mit mehr als 80 Prozent auf.

Bezogen auf diese Situation sollte nach unserer Auffassung der Schwerpunkt auf diejenigen Maßnahmen gelegt werden, die zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses und zur Vermeidung von Rückstaus beitragen.

Seite 4 zum Schreiben vom 9. August 2010

In diesem Zusammenhang werden im Luftreinhalteplan Krefeld bereits eine ganze Reihe von Maßnahmen genannt (B 1/03, B 1/04, B 1/9). Diese sollten prioritär umgesetzt bzw. stetig weiter optimiert werden.

3 Hintergrundbelastung durch andere Emittenten:

Der Hausbrand wird mit seinem Beitrag von 7 Prozent im Luftreinhalteplan Krefeld als signifikant bezeichnet. Der in diesem Zusammenhang genannte Wert entspricht dem Eingangswert durch die dargestellte Verkehrsbelastung (7 bis 18 Prozent). Die Beeinflussung des Emissionsträgers kann laut Gutachten bei der Hintergrundbelastung zu einer Reduzierung führen.

Der deutlich höchste Anteil der Luftverunreinigung ist der Hintergrundbelastung zuzuordnen (bis zu 85 Prozent). Demnach würde eine Reduzierung des Hausbrandes zu einer Verbesserung der Luftqualität in Krefeld beitragen. Allerdings werden für diesen Verursacherbereich keinerlei Maßnahmen im Luftreinhalteplan Krefeld vorgeschlagen. Nach der Verordnung müssen jedoch alle Verursacher ihren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten. Die Nichtbeachtung des Verursachers Hausbrand stellt nach unserer Auffassung einen schwerwiegenden Mangel im Entwurf des Luftreinhalteplans Krefeld dar. Vor allem wird durch diese Nichtbeachtung der Maßnahmendruck auf die anderen Verursacher über Gebühr verstärkt.

4. Wirksamkeit der Maßnahmen:

Nach unserer Auffassung haben sich alle Maßnahmen, die in einem Luftreinhalteplan vorgeschlagen und dann auch umgesetzt werden, an ihrer tatsächlichen Wirksamkeit in Bezug auf die Verbesserung der Luftqualität, in diesem Fall in Krefeld, messen zu lassen.

Sollte es nicht möglich sein, die Wirksamkeit einer Maßnahme und deren Quantifizierung darstellen zu können, lehnen wir die Aufnahme dieser Maßnahme in den Maßnahmenkatalog und vor allem deren Umsetzung entschieden ab.

Seite 5 zum Schreiben vom 9. August 2010

So haben wir im gesamten Luftreinhalteplan Krefeld keinerlei Hinweise oder Darstellungen, wie und in welchem Ausmaß eine Umweltzone in Krefeld einen quantifizierbaren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten kann und wird, finden können. Entsprechende Darstellungen werden vom LANUV in Bezug auf andere Maßnahmen, zum Beispiel im Hafen Krefeld, detailliert vorgenommen. Wir fordern dies ebenfalls für die Umweltzone in Krefeld.

5. Königsstrasse:

Entsprechend verhält es sich mit der Schließung der Königsstraße. Auch hier werden keine Aussagen darüber getroffen, in wie weit die Sperrung der Königsstraße einen quantifizierbaren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten kann und wird. Diese Maßnahme ist nach unserer Auffassung derartig kleinräumig, dass der Erfolg dieser Maßnahme von uns erheblich angezweifelt wird. Demgegenüber sind die Auswirkungen der Schließung der Königsstrasse, insbesondere in Bezug auf den Einzelhandel in der Königstraße, besonders massiv. Es stellt sich somit die Frage der Verhältnismäßigkeit der Schließung der Königsstrasse.

Zudem weisen wir darauf hin, dass die im Luftreinhalteplan verwendeten Berechnungswerte bei der Verkehrsbelastung nicht der Realität entsprechen. Die Berechnungsgrundlage basiert offensichtlich auf einer Zählung aus dem Jahr 2004 mit einer Belastung von 7.000 PKW pro Tag. Konkrete Zählungen am 15., 16. und 22. Juli 2010 haben als Verkehrsbelastung 2.895, 3.678 und 1.755 Fahrzeugbewegungen ergeben.

Basierend auf den genannten Zahlen aus dem Jahr 2010 zweifeln wir das Ergebnis des Feinscreenings für die Königsstrasse mit Nachdruck an. Die ermittelten Werte dürften wesentlich überzogen sein. Hier sind entsprechende Neuberechnungen notwendig, ggf. auch konkrete Messungen. Der Verbleib der Maßnahme M 2/13 im Luftreinhalteplan Krefeld kann derzeit nach unserer Auffassung nicht sinnvoll begründet werden. Wir empfehlen dringend, von dieser Maßnahme abzusehen.

Seite 6 zum Schreiben vom 9. August 2010

Wie bereits dargestellt, werden wir in den nächsten Wochen noch intensive Gespräche zum Entwurf des LRP's für die Stadt Krefeld mit verschiedenen Gruppen von Unternehmen in der Stadt Krefeld durchführen. Erst danach werden wir eine detaillierte Stellungnahme im Rahmen des normalen Beteiligungsverfahrens abgeben.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Neffgen
Geschäftsführer