



POSITIONSPAPIER FEINSTAUB

1. Einleitung

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben gelten seit dem 1. Januar 2005 strenge Grenzwerte für die Feinstaubanteile in der Luft. Sie bestimmen einen Grenzwert von höchstens 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft im Tagesmittel an maximal 35 Tagen pro Jahr. Bei Überschreitung dieser Marke sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein sind bis heute drei Maßnahmenggebiete durch Überschreitungen der Grenzwerte bekannt. Für alle drei Gebiete sind auch bereits durch die Bezirksregierung Düsseldorf Aktionspläne und in einem Fall ein Luftreinhalteplan erlassen worden. Die Pläne sehen Maßnahmen zur Verringerung des Feinstaubanteils vor.

Grevenbroich

Für Grevenbroich trat am 15. Oktober 2006 ein Aktionsplan im Ortsteil Gindorf in Kraft, der in enger Zusammenarbeit mit dem Betreiber des Tagebaus Garzweiler Staubminderungsmaßnahmen im Tagebau vorsieht. Hauptverursacher sind nach dem Aktionsplan der Kohlebunker sowie die Kohleverladung des Tagebaus Garzweiler. Die Maßnahmen des Aktionsplans richten sich daher in erster Linie auf diese Quellen.

Krefeld-Hafen

Der Aktionsplan für den Krefelder Hafen trat am 1. September 2005 in Kraft. Der Aktionsplan benennt den Zu- und Ablieferverkehr der ortsansässigen Firmen als Hauptverursacher und sieht in diesem Bereich Maßnahmen vor. Diese beziehen sich auf Ladeflächenabplanung bei Lastkraftwagen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich der Wohnhäuser sowie auf die Reparatur der größten Fahrbahnschäden. Der seit dem 7. Oktober 2005 geltende Luftreinhalteplan beinhaltet eine Änderung der Verkehrsführung der Hentrichstraße, Partikelfilter für Dieselfahrzeuge, generelle Verbesserungen der motorischen Verbrennung und eine Altanlagenanierung nach TA Luft 2002 für die im Hafen vorhandenen Industriebetriebe.

Neuss-Friedrichstraße

Der Aktionsplan Neuss-Friedrichstraße trat am 1. Oktober 2006 in Kraft. Er sieht in einem stufenförmig gegliederten Maßnahmenkatalog Beschränkungen für den Schwerlastdurchgangsverkehr sowie Festlegungen zum Einsatz von schadstoffärmeren Fahrzeugen der Busflotte, der Reinigungs- und Entsorgungsdienste und beim städtischen Fuhrpark vor. Mittelfristig soll generell auf moderne schadstoffarme Fahrzeugtechnik umgestellt werden. Sollten alle vorhergehenden Maßnahmen nicht ausreichen, um die gesetzlichen Grenzwerte einhalten zu können, sieht der Plan in seiner letzten



Stufe auch die Einrichtung einer Umweltzone vor, in der dann besonders schadstoffemittierende Kraftfahrzeuge nicht mehr fahren dürfen.

Mit Ausnahme des Tagebaus Garzweiler richten sich die geforderten Maßnahmen in den beiden anderen Gebieten in erster Linie gegen die lokalen Verkehrsträger. Mit Nachdruck fordert daher die Wirtschaft im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein, die Feinstaubdebatte nicht allein auf dem Rücken des Verkehrs auszutragen. Notwendig ist ein ganzheitlicher Ansatz zur Lösung der Feinstaubproblematik. Alle Beteiligten sollten gemeinsam und mit Augenmaß nach wirksamen und dauerhaften Lösungen suchen.

Wenn es politischer Wille ist, die Belastung der Bevölkerung durch Feinstäube zu reduzieren, muss an unterschiedlichen Quellen angesetzt werden. Bei allen Restriktionen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der angewandten Mittel zu beachten. Nach deutschem Rechtsverständnis müssen sich Maßnahmen gegen die Verursacher richten, proportional zu ihrem Verursachungsbeitrag.

2. Feinstaub hat viele Verursacher

Die Feinstaubdiskussion wird häufig auf das Auto und den LKW reduziert, weil es ordnungspolitisch leichter fällt, Verkehrsbeschränkungen zu fordern, als beim Bürger das Heizen, Staubsaugen oder Rauchen mit Auflagen zu versehen. Wie das Umweltbundesamt festgestellt hat, liegt der Feinstaub-Anteil von Kaminen und Holzöfen bei 24.000 Tonnen im Jahr. Alle Motoren von Pkw, Lkw und Motorrädern bringen es zusammen auf „nur“ 22.700 Tonnen im Jahr.¹

Hinzu kommt, dass lediglich ein Viertel der Emissionen aus dem direkten Umfeld der Messstationen stammt und dass diese sich gleichermaßen auf Verkehr (speziell Dieselfahrzeuge ohne Filter), Hausbrand, Industrie und aufgewirbelten Staub verteilen.

Dagegen stammt mehr als die Hälfte der Emissionen aus großräumiger Hintergrundbelastung, die durch lokale Maßnahmen überhaupt nicht beeinflusst werden kann. Im Tagebau Garzweiler liegt dieser Anteil bei 67 %², in Neuss-Friedrichstraße bei 68 %³, im Krefelder Hafen bei 55 %⁴. Auch natürliche Ursachen tragen dazu bei, dass die Schadstoffwerte in die Höhe klettern: Topografie, das Wetter und spezielle Klimabedingungen haben wesentlichen Einfluss auf die Belastung durch Feinstaub.

Es zeigt sich, dass die Emissionsminderung dort an Grenzen stößt, wo lokale Maßnahmen nicht die Quelle erreichen können. Bei der Ermittlung der Feinstaubkonzentration müssen deshalb externe Effekte analysiert und abgezogen werden. Dazu gehören alle natürlichen Quellen der gemessenen

¹ Quelle: Hintergrundpapier: Die Nebenwirkungen der Behaglichkeit: Feinstaub aus Kamin und Holzofen, Umweltbundesamt, Dessau, 9. März 2006

² Quelle: Aktionsplan Grevenbroich der Bezirksregierung Düsseldorf vom 15. Oktober 2006

³ Quelle: Aktionsplan Neuss-Friedrichstraße der Bezirksregierung Düsseldorf vom 1. Oktober 2006

⁴ Quelle: Luftreinhalteplan Krefeld-Hafen der Bezirksregierung Düsseldorf vom 1. Oktober 2005

Stoffe und der Fremdeintrag aus anderen Regionen über die Luft. Diese Hintergrundbelastung kann im IHK-Bezirk nicht verursachergerecht zugeordnet und über lokale oder regionale Maßnahmen reduziert werden. Sie sollte deshalb auch nicht mit berücksichtigt werden.

Die Wirtschaft fordert daher:

- Keine vermeintlichen „Patentrezepte“, sondern großräumig wirkende Minderungsmaßnahmen, die sich an den jeweiligen Gegebenheiten orientieren.
- Externe Faktoren müssen bei der Bewertung der Immissionssituation über Korrekturfaktoren in Abzug gebracht werden.
- Maßnahmen zur Feinstaub-Reduzierung müssen verursachergerecht verteilt werden.

3. Feinstaub-Belastung in Innenräumen meist deutlich höher als an stark befahrenden Straßen

Die Schadstoffbelastung in Innenräumen ist tatsächlich mitunter höher als an stark befahrenen Straßen. So kann Zigarettenrauch im geschlossenen Raum einen Feinstaubanteil von sechzig bis achtzig Mikrogramm bewirken – ein Wert, der deutlich über dem EU-Grenzwert von fünfzig Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft an Hauptverkehrsstraßen liegt. Beim Braten, Kochen und Staubsaugen entsteht Feinstaub. Ebenso entsteht Feinstaub in Büros bei der Benutzung von Kopierern, Faxgeräten und Druckern. Seit Jahrtausenden leben die Menschen mit biologischem Blütenstaub weit über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, ohne dass Grund zur Besorgnis besteht.

Die Wirtschaft im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein fordert daher eine sachliche Diskussion zum Thema Feinstaub.

4. Fahrverbote nicht zielführend

Fahrverbote zur Reduzierung der Feinstaubbelastung sind nach Auffassung der Wirtschaft nicht verursachergerecht, da der im IHK-Bezirk importierte Anteil des Feinstaubes mehr als 50 Prozent beträgt. Fahrverbote führen bei den Transporten zu untragbaren Kosten: Logistikketten werden abgeschnitten, Produktionsprozesse unterbrochen.

Sie sind in ihren Auswirkungen auch nicht verhältnismäßig, da neben dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung insbesondere auch der notwendigen Ver- und Entsorgung Rechnung getragen werden muss.

Die Gewerbetreibenden in der Innenstadt sind auf eine funktionierende und jederzeit nutzbare Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dies gilt für die Belieferung des innerstädtischen Handels, für die Entsorgung, als auch für den Kunden- und Gästeverkehr bei Betrieben des Handels, der Dienstleistung, der Gastronomie und der Hotellerie.

Die Einrichtung von Umweltzonen in Hauptverkehrsstraßen - etwa in der Friedrichstraße in Neuss - die letztlich ein Fahrverbot für LKW- und Pkw-Dieselfahrzeuge ohne Russpartikelfilter bedeuten,



würde einen wichtigen Teil der Gäste und Einkaufskunden der innerstädtischen Gastronomie-, Hotellerie- und Dienstleistungsbetriebe sowie des Einzelhandels vom Besuch der Innenstadt abhalten.

Verkehrsbeschränkungen in der Neusser Innenstadt führen unweigerlich dazu, dass Kunden dahin ausweichen, wo Handel und Dienstleistung ohne Beschränkungen erreicht werden kann. Für eine relativ kleine Schadstoffverringerung bewirkt man damit einen weit reichenden Strukturwandel zulasten einer lebendigen Innenstadt.

5. Straßensperrungen verlagern nur Verkehr

Auch wenn im IHK-Bezirk noch keine Sperrungen einzelner Straßen geplant sind, soll dazu Stellung bezogen werden. Sperrungen von Straßen führen lediglich zu einer Verlagerung des Verkehrs in benachbarte Straßen und damit zu keiner dauerhaften Problemlösung.

Die Städte müssen erreichbar bleiben. Straßensperrungen bleiben ohne relevante Effekte, weil die Hintergrundbelastung mit Feinstäuben durch kurzfristige lokale Maßnahmen nicht wesentlich beeinflussbar ist. Die versuchsweise Lkw-Straßensperrung einer Hauptverkehrsstraße in Hannover hat gezeigt, dass Umleitungen sogar zu einer deutlichen Erhöhung des Schadstoffausstoßes führen können.

6. Ausbau und Erhalt einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur

Das Bundesumweltministerium bewertet Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur ausdrücklich als geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung. Die Wirtschaft erwartet deshalb von den Städten, dass sie die in ihrem Verkehrsentwicklungs- und Luftreinhalteplan festgelegten Ausbaumaßnahmen möglichst rasch in Angriff nehmen. Zur Verflüssigung des Verkehrs sind zusätzlich Verkehrsmanagementmaßnahmen für eine optimierte Routenführung auf den Hauptverkehrsstraßen mit entsprechenden Informationen zur aktuellen Verkehrslage, zu Baustellen, zu Parkmöglichkeiten (Parkleitsysteme) sowie zu Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV erforderlich.

Verbesserungsmöglichkeiten bei Ampelsteuerungen (Grüne Welle) müssen konsequent genutzt werden, um unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu verringern. Pfortnerampeln, die zu unnötigen Stauungen führen, wird eine klare Absage erteilt. Ferner lassen sich durch eine verbesserte Instandhaltung des Straßennetzes auch die Staub- und Lärmemissionen deutlich reduzieren.

Besonders wichtige Maßnahmen im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein zur Verbesserung des Verkehrsflusses sind:

- Autobahnähnlicher Ausbau der B 288 zwischen den zukünftigen Anschlussstellen der A 3 und der aktuellen Anschlussstelle A 57
- Ersatz der aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommenen Maßnahme „Lückenschluss A 44 Mönchengladbach“ durch eine Landesinitiative L 19



- Verknüpfungen der Autobahnen A 52 und A 61 mit dem niederländischen Autobahnnetz im Raum Niederkrüchten/Roermond und bei Nettetal/Venlo

Verbesserungen im Straßennetz lassen sich zudem erreichen, wenn das Schienen- und Wasserstraßennetz so leistungsfähig ausgebaut wird, dass Güter vermehrt über diese Verkehrswege transportiert werden. Zu notwendigen Maßnahmen im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein gehören in diesem Zusammenhang:

- Eiserner Rhein als Schienenverbindung zwischen Duisburg und Antwerpen
- Schienenverkehrsverbindung von Rotterdam nach Stuttgart zur Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung
- Rheinvertiefung von der niederländischen Grenze bis Neuss

7. City-Maut untauglich

Auch der Vorschlag „City-Maut“ soll hier thematisiert werden, wenn auch in keiner Stadt des IHK-Bezirktes bisher eine Einführung erwogen wurde. Die City-Maut ist ein denkbar ungeeignetes Instrument für eine dauerhafte Reduzierung des Feinstaubanteils in der Luft. Die schlechte wirtschaftliche Situation der Innenstädte würde den Wettbewerb zur grünen Wiese deutlich verschärfen. Selbst das Beispiel London zeigt, wie untauglich der Vorschlag einer City-Maut ist: Einnahmen fließen, aber sozial Schwache werden benachteiligt. Der Verkehr wird flüssiger, aber die Geschäfte in der City werden weniger.

8. Generelle Tempo-30-Regelung ungeeignet

In großen Bereichen der Innenstädte im IHK-Bezirk gilt bereits heute Tempo 30. Eine weitere Ausdehnung auf andere Bereiche wird keine dauerhafte Reduzierung der Schadstoffemissionen in der Luft bewirken. Zum einen ist eine günstige Wirkung von Tempo-30-Zonen auf die Umweltbelastung nicht erwiesen, so entscheidet im innerstädtischen Verkehr die Wahl des Ganges wesentlich über die Emissionen und nicht die Geschwindigkeit. Zum anderen würden erzwungene Fahrzeitverlängerungen zu erhöhten Kosten bei Transport und Anfahrt bei Gewerbe, Handel und Handwerk führen.

9. Ausrüstung von Dieselfahrzeugen mit Russfiltern

Die deutsche Automobilindustrie hat trotz ihrer bedeutsamen Forschungen zur Reduzierung der Schadstoffwerte in den letzten Jahren offensichtlich den Einsatz von Filtertechnologien nicht ausreichend forciert. Erfreulicherweise wird mittlerweile mit Hochdruck an der Versorgung aller Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter gearbeitet, so dass in absehbarer Zeit alle Modelle serienmäßig mit Filter angeboten werden.



Die niederrheinische Wirtschaft unterstützt alle darüber hinausgehenden Fördermaßnahmen und Initiativen, die dazu geeignet sind, die Ausrüstung von Diesel-Fahrzeugen mit Filter noch weiter zu beschleunigen. Die Kfz-Betriebe des Handwerks sind jederzeit in der Lage, Diesel-Fahrzeuge mit Nachrüstfilter auszustatten, soweit diese von der Industrie angeboten werden.

Bedeutend ist in diesem Zusammenhang die Förderpolitik des Staates. Statt zusätzliche Feinstaubbelastungen durch Holzpellet-Heizanlagen zu fördern, sollten diese Fördermittel zielgerichtet und sinnvoll umgelenkt werden, um die Forschung und den Einsatz neuer Filtertechnologien zu unterstützen.

Allerdings muss den Unternehmen hierfür genügend Zeit gegeben werden, erforderliche Umrüstungen oder Neubeschaffungen im Fuhrpark einzuplanen, ohne die Wettbewerbsfähigkeit über Gebühr zu beeinträchtigen. Es liegt am Gesetzgeber, entsprechende Rahmenbedingungen und Terminsetzungen zu verabschieden.

Zusätzlich sollten die Bürger durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit gezielt über den Einsatz von Erdgasfahrzeugen und die Möglichkeiten zur Umrüstung bzw. Ertüchtigung von Diesel-Fahrzeugen sowie alternativer Energien informiert werden.

Krefeld, den 18. April 2007