

29.10.2018

Stellungnahme der BUND Kreisgruppe Essen¹ zum

Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Teilplan West, Planergänzung Essen 2018

Unsere Anmerkungen sind weitgehend entlang der Punkte des LRP aufgeführt und beziehen sich ausschließlich auf NO₂ und Verkehr. Im Bewusstsein und auf der Agenda sollte aber auch die Leistung der Bäume zur Luftreinhaltung und damit zur Hintergrundbelastung stehen (zusätzlich zur NO₂-Bindung auch Feinstaub- und CO₂-Bindung). Die durch ELA verlorenen Stadtbäume sind nur zum kleinen Teil nachgepflanzt, die durch die Sommerdürre 2018 noch nicht bilanziert. Wir fordern daher eine vollständige Nachpflanzung.

Zu 2.2 S. 10 Abs. 2:

Unsere Argumentation ist umgekehrt: Da es für NO₂ keinen Schwellenwert gibt, muss die **größtmögliche Reduktion** des Schadstoffs erreicht werden statt wie hier (s. S. 10 unten) Überschreitungstage von vornherein einzukalkulieren. Durch die bisherige und im neuen LRP fortgesetzte Praxis werden unserer Einschätzung nach Erkrankungen und Todesfälle billigend in Kauf genommen.

Bezüglich der Entschädigung von Menschen, die an durch NO₂ verursachten Erkrankungen leiden, fordern wir eine Beweislastumkehr: Bei einer Person, der an einer NO₂-belasteten Straße wohnt und z.B. an schwerer chronischer Bronchitis leidet, sollte juristisch von der naheliegenden Kausalität ausgegangen werden bzw. die Unternehmen müssten beweisen, dass das NO₂ aus ihren Fahrzeugen **nicht** für die Erkrankung verantwortlich ist (z.B. in den nächsten Jahren an der Alfred- und Hausackerstraße, wo die Einhaltung der Grenzwerte schon nach den Prognosen wahrscheinlich nicht gelingen wird).

Zu 2.4.1 S. 13 unten u. S. 14. Abs. 1:

Zur Hintergrundstation haben wir die kritische Frage: Wieso ist die Wahl auf Vogelheim (mit einer zukünftig wieder emittierenden Sondermüllverbrennungsanlage) gefallen und nicht z.B. auf ein reines Wohngebiet? Nach einer zu erwartenden Genehmigung der Erweiterung der Anlage fordern wir, künftig einen anderen Referenzort für die Hintergrundbelastung zu wählen.

Zu S. 18 Abs.2:

Die Problematik an der Hausackerstraße ist u.E. nicht ausreichend diskutiert und bewertet. Die Quelle des NO₂ kann hier ausschließlich durch geeignete Diesel-Nachrüstung vermindert werden.

¹ Teilnehmer am Runden Umwelttisch Essen, RUTE



Zu 3.1:

Der Beitrag der zu erweiternden Sondermüllverbrennungsanlage (Harmuth) zur Hintergrundbelastung scheint uns nicht hinreichend berücksichtigt.

Zu 4.1 S. 37 ff Flottenerneuerung

Die dem LRP zugrunde liegende Bewertung der Dieseklassen und damit die Berechnung der voraussichtlichen Belastung 2020 ist falsch: Die Euro-B- und C-Diesel sind auf der Straße genauso dreckig wie Euro-4 und Euro-5, d.h. eine Verbesserung gibt es erst mit der Flottenerneuerung durch D E6d1. Unter-Euro-6-d1-Dieselfahrzeuge stoßen im Realbetrieb durchschnittlich (über alle Marken) viel zu viel NO₂ aus, dürfen aber noch bis September 2019 als Neuwagen verkauft werden (s. S. 5).

Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, wie die prognostizierte Reduktion der Fahrleistung von PKW begründet wird (S. 37 Abs. 4 und S. 38 Tab. 4.1/2)

Zu 4.2

Aufgrund des oben Gesagten stimmen **weder** die Berechnung der prognostizierten Hintergrundbelastung noch die erwartete Belastung in den Hotspot-Arealen, d.h. die Überschreitungen werden deutlicher als prognostiziert ausfallen.

Um die Hintergrundbelastung zu vermindern, ist ein Tempolimit von 30 km auch auf Hauptstraßen sinnvoll, wenn gleichzeitig die Ampelschaltungen optimiert werden und damit der Verkehrsfluss stetiger wird. Unter diesen Voraussetzungen ist ein Rückgang der NO₂-Belastung zu erwarten².

Die erste Option muss also die Hardware-Nachrüstung sein, erst an zweiter Stelle die Reduktion der Zahl schmutziger Fahrzeuge; bei einem Paradigmenwechsel würde die Gesamtzahlen an MIV deutlich verringert, was auf längere Sicht der Königsweg wäre. Es müssen jetzt sehr schnell sehr viele Maßnahmen **rechtssicher** auf den Weg gebracht werden im Unterschied zu den unverbindlichen „sollte / könnte“ – Maßnahmen der vorliegenden Planung. Ein Aussitzen bis zu Gerichtsurteilen dürfte häufig zu Fahrverboten führen, wovon die Behörden behaupten, dass sie sie vermeiden möchten.

Zu S. 41

Die Planung zum Hotspot Brückstraße bedeutet nur eine Verlagerung der Belastung bei starken Eingriffen in den Stadtteil. Außer einer weiträumigen Umfahrung, die unter klimatischen Aspekten keineswegs befriedigend ist, haben wir leider keine Lösungsansätze. Hier wäre wiederum die Hardware-Nachrüstung der Königsweg.

Zu 5.1.1 S. 43ff

Die Übernahme der Vorgaben in nationales Recht ist zu begrüßen, allerdings fehlt der Zeithorizont, ohne den die positiven Effekte höchstwahrscheinlich auf eine Zeit deutlich nach 2020 verschoben werden.

Zu 5.1.2

Die Absicht der Kanzlerin, die Gesetze dahingehend zu ändern (Meldung am 22.10.18), dass keine Fahrverbote mehr ausgesprochen werden müssen (durch Definition der „Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten“ auf einem höheren Überschreitungslevel), belegt die

² siehe Luftreinhalteplan 2011-2017 für Berlin, S. 137



Missachtung der Demokratie, die auf Gewaltenteilung beruht; von dem menschenverachtenden Aspekt, wie die Gesundheit der BürgerInnen ignoriert wird, ganz zu schweigen. Dass durch den Dieseltippel die Autoindustrie ein Geschenk in Form von „Tausch“-Aktionen erhalten soll, fördert zwangsläufig die Demokratieverdrossenheit im Lande (siehe unten Zu S. 91)

Zu 5.1.3

Zur Elektromobilität siehe unten

Auf S. 46 Abs. 2 wird eine bessere Prognose für den ÖPNV „in der Breite“ beschworen, aber ohne jede Konkretisierung. Die Absicht ist gut, wird so schwammig aber nicht zielführend sein.

Zu 5.1.4

Jede Energieeinsparung und alle Maßnahmen dazu sind zu begrüßen.

Die Maßnahme Regionale Energie Effizienz Genossenschaft, REEG ist nicht umgesetzt worden und daher in der Fortschreibung des Plans zu streichen.

Kommt sie unter E 56 und 66 auf anderer Basis wieder ins Gespräch? Und warum sollte es in Zukunft besser funktionieren als in der Vergangenheit? Und falls es funktioniert, könnte es die Einrichtung von Telefonkonferenzen am Arbeitsplatz bzw. im Homeoffice fördern.

Zu 5.2

Um eine Verbesserung des 4 x 25%-Modal Split (siehe 5.1.) zu erreichen, sind auch planerische einschneidende Maßnahmen wie Spurumwidmungen notwendig, sonst bleiben die formulierten Ziele höchstwahrscheinlich leere Worte.

Zu 5.2.2

Zu den routinemäßigen Anlagenüberprüfungen durch die Bezirksregierung haben wir die Frage, wie oft und unter welchen Bedingungen eine solche Prüfung durchschnittlich in jeder Anlage stattfindet, was für die Wirksamkeit der Kontrolle von entscheidender Bedeutung sein dürfte.

Zu 7.2.2.3 Dieselfahrverbote:

Vorausschicken möchten wir, dass wir Fahrverbote keineswegs für eine gute Lösung des Problems halten, denn kleine Handwerksbetriebe, die aufs Auto nicht verzichten können, wären u.U. in einem Maße davon betroffen, dass sie in ihrer Existenz bedroht wären.

Wir kommen hier nicht daran vorbei, die grundlegende Frage des Verursacherprinzips oder besser des Verschuldensprinzips aufzugreifen: Unternehmen täuschen ihre Kunden, verstoßen gegen Gesetze – aber da es eine Gesetzeslücke gibt und keine Absichten zu erkennen sind, diesen Zustand rasch abzustellen, kommen die Unternehmen aller Wahrscheinlichkeit nicht nur juristisch ungeschoren davon, sondern möglicherweise sogar an einer adäquaten Hardware-Nachrüstung der betroffenen Fahrzeuge vorbei. Im Sinne des Gesundheits- und Naturschutzes (der Eintrag von NO₂ schädigt auch Ökosysteme) wären Entschädigungen logisch, aber wohl kaum durchsetzbar. Dass die Politik keinen Druck auf die Hersteller ausübt, verstehen die BürgerInnen nicht; insofern hat die Diesellaffäre über die Umweltfolgen hinaus negative Effekte auf das Vertrauen in die Demokratie in Deutschland.

Zu Abs 1: Im Umkehrschluss heißt dies, dass bei der Abwägung des Rechtsgutes Gesundheit einem fiktiven Rechtsgut „Autoverkehr für alle und überall“ (wo steht dies im Grundgesetz?) praktisch Vorrang gegeben wird. Denn das Rechtsgut, an seinem Besitz keinen Schaden zu nehmen, könnte durch die Nachrüstung der Dieselfahrzeuge ganz einfach geschützt werden. Unser derzeitiges Gesellschafts- und Wirtschaftssystem sollte nicht nur an dieser Stelle seine

Werte hinterfragen.

7.2.3.1. Streckenbezogenes Dieselfahrverbot

Wir stimmen uneingeschränkt zu, dass ein Sankt-Florians-Prinzip keinen Sinn macht. Fahrverbote auszusprechen, ohne akzeptable Alternativen zu bieten, macht ebenfalls wenig Sinn, soweit stimmen wir S. 89 Abs. 3 zu; Fahrverbote wären aber die ultima ratio, wenn die physische Nachrüstung der Dieselfahrzeuge nicht oder nicht ausreichend durchgesetzt wird. Aber bei konsequenter Durchsetzung der von uns und anderer Seite vorgeschlagenen Maßnahmen wie z.B. Citylogistik, Ausbau des ÖPNV incl. eigener Busspuren, - dass dieser als Ganzes betrachtet attraktiver wird für die Privat-PKW-Nutzer -, würde die Summe der Maßnahmen die Belastung z.B. der Alfredstraße so deutlich verringern, dass die Grenzwerte höchstwahrscheinlich eingehalten würden und Fahrverbote vermieden werden könnten. Es wird im LRP zwar von Maßnahmenbündeln gesprochen, die u.E. einem mehrfaktoriellen Ansatz aber nicht gerecht werden. Der Luftreinhalteplan scheint allerdings eher aus unzusammenhängenden Puzzlesteinen zu bestehen.

Zu S. 88 3. Abschnitt und ff:

Wir stimmen zu, dass **unter den derzeitigen verkehrlichen Voraussetzungen** überwiegend Umwegfahrten gemacht würden. Dazu muss jeder sich vor Augen führen, dass der derzeitige ÖPNV für sehr viele NutzerInnen unter dem Gesichtspunkt des Zeitaufwandes nicht konkurrieren kann mit dem Privat-PKW. Das zu ändern, braucht es einen Perspektivenwechsel von der autogerechten Stadt zur menschengerechten: Der MIV muss dazu erschwert bzw. beschnitten werden, sonst erreichen die anderen Mobilitätsformen nicht den Grad an Schnelligkeit und Bequemlichkeit, der für einen quantitativen Durchbruch umweltfreundlicher Mobilität nötig ist. Und zwar flächendeckend und nicht auf einzelne Strecken begrenzt, denn **alle** Wege der individuellen Nutzer sollten deutlich schneller, einfacher, bequemer und zuverlässiger im ÖPNV oder mit dem Rad zurückzulegen sein als bisher. Es wäre sehr einfach, aussagekräftige Statistiken über die Anforderungen der NutzerInnen zu gewinnen, wenn man **in der Alltagssituation** Befragungen durchführte. Dann würden sich beim ÖPNV sehr deutlich zwei Hauptprobleme herausstellen: Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Alle anderen Faktoren, auch die Kosten, rangieren auf hinteren Rängen. Wir halten es dennoch für sinnvoll, über kostenfreie Nutzung nachzudenken und Pilotprojekte ins Leben zu rufen. Diese müssten aber unbedingt von einer Verbesserung der Gesamtsituation begleitet sein.

Autofreie Stadtteile: Innenstadt und Rüttenscheid würden sich hervorragend anbieten: Die Areale würden mehr zum Aufenthalt im Freien einladen, wegfallende Parkstreifen (s.o.) könnten zu stärkerer Begrünung beitragen, der Lärm würde vermindert, Abgase sowieso. Entgegen allen Unkenrufen des Handels wird das Bummeln und Flanieren wahrscheinlich genauso viele Leute neu dorthin ziehen wie durch den wegfallende MIV verloren gingen. Pendelbusse können die Fahrgäste in die übrigen Stadtgebiete bringen; Service- und Lieferverkehre würden - abgasarm – belassen.

In der Altstadt von Aachen sind positive Effekte schon seit Jahrzehnten zu beobachten.

Parkraum und Fahrbahnen zugunsten des Umweltverbundes dem MIV wegnehmen

Wir sind derselben Auffassung, die der „Masterplan Verkehr Essen 2018“ Seite 198 so formuliert: „Die Stärkung des Umweltverbunds gelingt nur mit der Reduzierung von Fahrspuren und Parkangeboten ..., die mit einer Angebotsausweitung und Qualitätssteigerung im Umweltverbund einhergehen.“ Fahrspuren als separate Busspuren auszuweisen, wäre sehr

hilfreich, z.B. auf der Gladbecker Straße: Dann könnte der Bus nach Bottrop in engem Takt am Stau vorbei fahren und – zusammen mit Verbesserungen im Bottroper ÖPNV – eine gute Alternative zum Autofahren bieten.

Ein Problem des ÖPNV sind auch die unzureichenden **Informationen im Netz** sowie in analogen Quellen: Die DB-App ist zuverlässig bezüglich der S-Bahn- und Fernverbindungen; sie zeigt die Weiterfahrt zwar an, aber ohne die Einschränkungen und Störungen bei der Ruhrbahn. Die VRR-Seite warnt nicht zuverlässig vor Störungen, die Seiten der Ruhrbahn sind eher noch schlechter, auch durch die Zusammenlegung hat sich nichts verbessert. Die Anzeigen an den Haltestellen sind fast zufällig zu nennen, oft widersprechen sich elektronische und analoge Bekanntmachungen. Die Zusammenführung mit schnellster Einarbeitung von Störungen und Verspätungen wäre eine einfache und notwendige Maßnahme hin zu gutem Service.

SEV für S-Bahnen wie Straßenbahnen sind meist katastrophal.

Baustellen sind unvermeidbar. Schienenersatzverkehre gut durchzuführen, wäre aber durchaus machbar: Die Information im Netz ist in der Regel unzureichend, fast immer fehlt die Beschilderung an den Haltestellen und auch im Netz. Am Telefon erhält man entweder keine Auskunft oder nur für Fahrten von Bahnhöfen aus. Welche Haltestellen dazwischen angefahren werden, wissen die Leute am Servicetelefon nicht. Eine etwas besser funktionierende Ausnahme war der SEV für die 107 Richtung Gelsenkirchen, da der SEV die meisten Haltestellen genau neben den üblichen Haltestellen anfuhr. Eine einfache Maßnahme zur Verbesserung vor Ort wäre eine große und deutliche Beschilderung der Baustellen. Eine Verbesserung des Service würde das Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV erleichtern.

Es war noch die EVAG, die die **Pünktlichkeitsgarantie** eingeführt hat: Als ob dem Fahrgast, der wegen Verspätung seinen Termin verpasst, mit 2,70 € Erstattung gedient wäre! Die Verkehrsplaner haben damit wieder einmal eine Pseudo-Aktivität entwickelt, die an den Bedürfnissen der Nutzer meilenweit vorbeigeht.

Wahrscheinlich liegt die Fehleinschätzung der Betreiber erstens darin begründet, dass die Führungsebenen selbst immer Auto fahren und zweitens daran, dass Termine zur Kundenbefragung terminlich so liegen, dass sie nicht oder zu selten von Berufstätigen wahrgenommen werden können. Auf diese Weise findet mit der wichtigsten Nutzergruppe kein Dialog statt. Das ließe sich in Zukunft leicht ändern.

Zu 7.2.3.2. Umweltzone im Bereich um die Alfredstr.

Hier ist vorzuschicken, dass für eine Umweltzone unabdingbar eine Blaue Plakette eingeführt werden muss, da sonst eine Kontrolle viel zu aufwändig und die erhofften Effekte viel zu unsicher wären. (siehe S. 67).

Mit einer solchen Plakette würde eine Umweltzone durchaus Sinn machen, wie die Tabellen im Anhang S. 134ff deutlich machen, wenn die Hardware-Nachrüstung und eine einschneidende, grundlegende Verbesserung des ÖPNV ausbleibt. Zum Problem sozialer bzw. ökonomischer Härten siehe unsere Anmerkungen Zu 7.2.2.3. erster Abschnitt.

Alle anderen geeigneten Maßnahmen brauchen längere Zeit, um wirksam zu werden, und es sind bis heute erst wenige sehr kleine Schritte in diese Richtung umgesetzt. Daher ist – unter den derzeitigen Voraussetzungen – die Einführung von Umweltzonen für die genannten

Fahrzeugklassen unter Kennzeichnung mit Blauer Plakette der schnellste und sicherste Weg zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte.

Zu 7.2.3.2. S. 90 Abs. 2:

Neben dem Umstieg auf den ÖPNV **sind** mit Hardware nachgerüstete Diesel tatsächlich die bessere Alternative zu Benzinern. Dies wird in der Planung erwähnt, aber nicht hinreichend diskutiert und gewertet, denn der CO₂-Ausstoß ist bekanntermaßen wegen des Klimawandels zu minimieren. Umsichtige Verkehrsplanung erfordert mehr als NO₂-Reduzierung. Sie ist mit ein paar Puzzlesteinen nicht zu machen.

Zu S. 90 vorletzter Abs.:

Nach den Erfahrungen in Hamburg und anderen Städten ist nachhaltige **Citylogistik** eine wirksame Möglichkeit, Schwerlastverkehr (mit einem Beitrag von 18% NO₂ eine wichtige Quelle, s. S. 24 unten) aus den Innenstädten herauszuhalten. Der Cityhopper der Post ist ein guter, aber nicht ausreichender Ansatz. **Alle** Anlieferverkehre sind einzubeziehen, indem z.B. die Ladung großer Kühl-LKW auf bestimmten dafür ausgewiesenen Park- oder Betriebsflächen entsprechend der Vorbestellungen der Läden auf Kleinlaster oder Lastenfahrräder umgepackt und damit angeliefert wird. Größe und Abgrenzung des Citybereichs in diesem Sinne wäre eine Frage geschickter Planung, schnell realisierbar bei gleichzeitigem Vorteil für andere Verkehrsteilnehmer im Citybereich.

Firmen können eigene Paketannahmestellen einrichten.

In belasteten Stadtteilen, wo es (noch) keine Citylogistik gibt, kann eine zeitliche Begrenzung von LKW-Lieferverkehren außerhalb der Stoßzeiten NO₂-Gefahren reduzieren.

Zu S. 90/91 Seitenwechsel:

Mit nur 3 kurzen Sätzen geht die Planung auf einen Umstieg der MIV-Nutzer auf ÖPNV ein, wieder nur bezogen auf die mögliche Umweltzone. Diese Vorgehensweise zeigt den Mangel an Bereitschaft, sich angemessen, ergebnisoffen und kreativ mit den Verkehrsproblemen im Raum Essen auseinander zu setzen.

Dass eine wirksame Umlagerung von MIV in den ÖPNV diesen (im derzeitigen Zustand) in Kapazitätsprobleme bringen würde, ist unstrittig. Deshalb diese Möglichkeit von vornherein auszuschließen, zeugt von mangelndem Verständnis und von fehlender Kreativität: Für die Stoßzeiten wurden bereits Möglichkeiten entwickelt, wie etwa die Taktverdichtung auf mehreren Linien. Zusätzliche Alternativen zu den bestehenden Verhältnissen sind leicht realisierbar, z.B. durch Nutzung von privaten Busflotten, deren Busse als Schnellbusse von mehreren Punkten zum Hauptbahnhof pendeln könnten. White Sharing Busse wie in Berlin (eine kleine Gruppe von Leuten teilt sich eine Fahrt in kleinen halbstaatlichen Bussen) könnten hier bzw. in schlecht versorgten Stadtteilen oder in ausgedünnten Taktzeiten eingesetzt werden. Dafür muss die Stadt regulierend eingreifen, denn unregulierte Privatbusse können zu unerwünschten Konkurrenzstrukturen führen.

Ein schwierigeres Problem stellt die veraltete Leitstelle dar, aufgrund derer die Taktzeiten der Straßen- bzw. U-Bahnen, die über den Hauptbahnhof führen, wahrscheinlich kaum weiter verdichtet werden können. Die Stadt Essen hat beim Teil-Neubau der Messe die Chance vertan, sparsamer zu bauen / zu renovieren, was Gelder für die Leitstelle freigesetzt hätte, die unseres Wissens derzeit schon Schwierigkeiten hat, Ersatzteile zu beschaffen. Politik müsste Prioritäten zugunsten einer menschengerechten Stadt setzen, was derzeit leider (noch) nicht in Sicht ist. (siehe auch unten Zu E 28)

Ebenfalls überaltert bzw. störungsanfällig sind etliche Züge der Straßenbahnen, z.T. wegen Türstörungen, die wegen der daraus resultierenden Verspätungen den gesamten Betrieb durcheinanderbringen können.

Zu S. 90 Abs. 2:

Dass es zur „nachträglichen rechtlichen Gleichstellung der nachgerüsteten PKW“ einiger Klimmzüge bedarf, ist unstrittig. Dass dies aber unabdingbar notwendig ist und Untätigkeit keinem Bürger einleuchten wird, der bisher nur sieht, dass man folgenlos schwere Fehler machen kann, wenn man nur eine ausreichende Wirtschaftsmacht hinter sich hat. Da die beste Option nicht ohne weiteres realisiert werden wird, bleibt in der Kürze nur der kreative Umgang mit der Mangelsituation, wofür wir richtige Ansätze im Masterplan Verkehr sehen (siehe unten Zu Maßnahmenpaket 1 ÖPNV).

Zu S. 91 Abs. 4, S. 92 Abs. 2 – S. 93 Abs.1 und 94 Grafik:

Aufgrund der schlechten Emissionsseite der Dieselfahrzeuge unter D E6d1 können wir der Argumentation und Prognose an dieser Stelle nicht folgen.

Zu S. 95 Abs. 1:

Auf Elektromobilität umzustellen, ohne den MIV zugunsten des ÖPNV deutlich einzuschränken, ist **keineswegs** als Lösung der Probleme anzusehen. Die Begründung in Stichworten: E-Autobatterien verbrauchen große Mengen seltener Metalle, der allgemeine Ressourcenverbrauch ist genauso groß wie der jedes anderen Autos, es verbraucht genauso viel Straßenraum und Parkflächen wie ein konventionelles und ändert nichts an der Lebensfeindlichkeit unserer autozentrierten Städte. Deshalb stellt der BUND ausdrücklich klar, dass elektrischer Individualverkehr keine Option ist! Deshalb fordern wir, den öffentlichen Verkehr, die Taxen, die Liefer- und sonstigen Serviceautos wie Carsharing auf E-Antrieb umzustellen. Für diese Parkraum belassen, die nicht mehr nötige Verkehrsfläche umwidmen in Bus- und Radstreifen sowie neue Grünflächen (auch im Zuge des Klimawandels ein wichtiger Punkt zur Kühlung der Städte.) In Hasselt (Belgien) ist genau dies im Zuge der autofreien Innenstadt schon vor Jahren sehr schön realisiert worden.

Zu 7.2.3.3 S. 96-98 Mitte:

Die für die möglichen Umweltzonen bzw. bei Fahrverboten geplanten Ausnahmeregelungen sind plausibel und angemessen.

Zu 3.2.2.

S. 25 die letzten 2 Abs.:

Eine deutliche Erhöhung der Besteuerung von Flugtreibstoff ist eine von uns immer wieder gestellte Forderung.

Zu S. 30

Die Grenzwerte von Kleinf Feuerungsanlagen sind sowohl bezüglich ihrer Feinstaub- wie NO₂-Emissionen zu senken.

Zu den bereits umgesetzten Maßnahmen 1-22:

Zu E 19 und 21:

Es fehlen die Daten zur Quantifizierung, ohne die jede Art von Evaluierung sinnlos ist.

Zu E 19:

Nicht nur an Hotspots, sondern auch Zäune an Schulen und Sportplätzen sollten begrünt werden. Für alle Parkplätze sollte die 4:1- Regel gelten: 1 Baum auf 4 Parkplätze.

Zu Maßnahmen-Paket 1: ÖPNV S. 52ff

Die Maßnahmen von E 23 bis E 35 unterstützen wir. Um zu E 23 das Datum „12000 zusätzliche tägliche Personenfahrten“ quantitativ einordnen zu können, haben wir die Frage, ob es sich auf das Ruhrgebiet bezieht und wenn ja, wie viel davon auf Verkehr im Bereich Essen entfiel. Die Maßnahmen E 26 und 27 wären dann wirklich effektiv, wenn **gleichzeitig** die Situation des Umweltverbundes grundlegend verbessert würde (siehe unten Zu S. 101).

Zu E 28 Die geplante Verdichtung um 1,4 Nutzwagenkilometer würde einer Erhöhung um 11% Nutzwagenkilometern (auf der Basis der auf Essener Gebiet zurückgelegten Strecken) entsprechen, schon gut spürbar, aber noch „mit Luft nach oben“. Bei den in der Ratsvorlage³ aufgelisteten Beispielen fehlt allerdings mindestens eine wichtige Linie, der Bus 140 sowie mindestens eine weitere Taktverdichtung, die nach Erbach. Wir begrüßen die beschlossene Taktverdichtung und fordern eine zügige Umsetzung des Beschlusses, wenn die Finanzierung gesichert ist. Parallel dazu fordern wir die Planung weiterer Taktverdichtungen tangentialer Linien, die Stadtteile verbinden, damit der ÖPNV überall in Essen besser wird.

Taktverdichtung

Eine Taktverdichtung bei S- und Regionalverkehr ist zu begrüßen, aber das hilft in den schlecht angebundenen Stadtteilen nicht weiter, z.B. Haarzopf, Vogelheim, Stoppenberg... Auch die Gewerbe- und Handelszentren an der Gladbecker Straße sind sehr schlecht mit dem ÖPNV erreichbar.

Die neu angeschafften Busse sind für Behinderte und Kinderwagen sehr gut geeignet, wobei aber zahlreiche Plätze wegfallen. Nur eine Taktverdichtung kann hier Abhilfe schaffen.

Zu E 46 S. 132

Für die Nachrüstung der Dieselbusse können Bundes-Fördermittel beantragt werden. Nachzurüsten ist natürlich positiv zu werten, aber die Busse sind ein nur sehr kleiner Teil des Problems und dies sollte auch so kommuniziert werden (siehe auch Elektrifizierung der Busse).

Zu Maßnahmen-Paket 2: Radverkehr S. 55f

Die Maßnahmen unter E 36 wirken erst dann deutlich, wenn die Fahrrad-Zuwegungen zu den RSW gut und sicher zu befahren sind. Mit insgesamt 12,8 km Länge sind die neuen Fahrradstraßen sehr zu begrüßen, aber durchaus nicht als ambitioniert zu bezeichnen. Wir halten die Absicht, das Radroutennetz im Rahmen von Lead City weiterzuentwickeln, für fundamental und fordern, sobald die Finanzierung steht, eine zügige Umsetzung. In der Stadt Essen im Alltag Rad zu fahren, erfordert allerdings immer noch viel Mut und gute Nerven; verstärkte Polizeikontrollen in Kombination mit geeigneter Öffentlichkeitsarbeit könnte hier zu Verbesserungen führen.

Zu den Maßnahmen E 37 – E 56

Die Maßnahmen E 37 – E 42 unterstützen wir.

Die Maßnahme E 44 begrüßen wir.

³ Ratsvorlage 1231 2018, Bundesförderprogramm „Saubere Luft“

Bei der Maßnahme E 45 möchten wir den Quotienten von Nutzen und finanziellem Aufwand hinterfragen.

Die Maßnahmen E 46 – E 51 unterstützen wir. Zu 47 regen wir an, nach englischem Modell auch Straßenlaternen durch Umbau zusätzlich zu Ladestationen zu machen.

Die Maßnahmen E 52 – E 56 begrüßen wir bzw. wünschen uns schnellere Umsetzung.

Zu Maßnahmenpaket E 57 S. 62

Wir begrüßen, dass das Ziel des Modal Split von 4 x 25% von der Bezirksregierung bestätigt wird.

Wir halten die genannten Maßnahmen auf dem Weg dahin aber teils für leere Worte, denn sie sind im LRP nicht mit einer Zeitschiene versehen und erscheinen wie auf die lange Bank geschoben. Außerdem fehlen wichtige konkrete Maßnahmen, die den MIV einschränken, ohne die auch die – allerdings sehr wichtige – Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit nichts Nennenswertes bringen wird. Dieses sieht auch der „Masterplan Verkehr Essen 2018“ in seinem „Fazit“ so.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist zu intensivieren. Das „Stadtradeln“ kann durch die Präsenz nicht nur der Umweltdezernentin, sondern auch des Oberbürgermeisters öffentlich noch wichtiger gemacht werden. Verteilen kleiner „Überraschungen“ zwischen 7 und 9 Uhr morgens als Dank fürs Radfahren an PendlerInnen im Berufsverkehr ist gut und auch schön, aber nicht öffentlich genug. Es geschah so während der europäischen Mobilitätswoche, diese kann in den folgenden Jahren noch viel intensiver für die Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden (Hervorragende Anregungen dazu in der ADFC-„Arbeitshilfe Mehr Radverkehr statt Fahrverbote! Sofortmaßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs“).

Eine kleine einfache Maßnahme zur Förderung von Mitfahrgelegenheiten könnte das Aufstellen von „Mitfahrbänken“ an zentralen Punkten sein.

Insgesamt fehlt ein echter Plan zur Realisierung des 4x25%-Ziels. Dafür, genauer: für die künftige Gestaltung der Mobilität in Essen ist ein umfassender **Masterplan Mobilität** zu erarbeiten, der über die Zielsetzung NOx-Reduzierung des „Masterplans Verkehr Essen 2018“ weit hinausgeht.

Zu den Maßnahmen E 58 – E 67

Wir begrüßen die Maßnahmen.

Zu 5.3.2 Umweltzone

Entsprechend dem oben Gesagten über die Realemissionen müsste sich die Beschränkung auf alle Diesel unterhalb D E6d1 beziehen.

Zu 5.3.3.

Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit zu Beiträgen des / der Einzelnen sind natürlich nicht schlecht, können aber niemals eine nennenswerte Alternative zur Umweltzone darstellen.

Zu 5.3.3.1

Sicher gehört die staatliche Förderung des Diesel auf den Prüfstand. Da aber Diesel sehr viel sparsamer als Benziner sind und somit klimafreundlicher, sollte diese Maßnahme auf keinen Fall die Umweltzone ersetzen. Parallel sollten natürlich für Vielfahrer, die z.B. beruflich bedingt nicht auf den – selbst nach Verbesserung immer noch langsameren – ÖPNV umsteigen können, andere praktikable Alternativen gesucht werden, z.B. durch Zuschüsse zu E-PKW.

Hierzu müssten sinnvolle Bedingungen formuliert werden, um einen einfachen Umstieg von Diesel- zu E-Antrieb innerhalb des MIV zu verhindern.

Zu 5.3.3.2

Das Dienstwagenprivileg einzuschränken, halten wir für einen sinnvollen Ansatz vor allem für diejenigen NutzerInnen, die dienstlich eher einzelne längere als viele kurze oder mittlere Wege zurücklegen, denn längere seltenere Dienstreisen könnten nach dem ICE auf den letzten Kilometern auch das Taxi beinhalten. Etliche Wege von 10-15 km an einem Arbeitstag sind dagegen schwieriger mit ÖPNV und Fahrrad zu bewältigen.

Zu 5.3.3.3. und 5.3.3.4

Diesen Maßnahmen stimmen wir zu.

Zu 5.3.3.5

Diese Maßnahme fordern wir (siehe oben).

Zu 5.3.3.6

Die Hardware-Nachrüstung würden wir sehr begrüßen, sehen aber kein Licht am Horizont zur Realisierung.

Zu 5.3.3.7

Diese Maßnahme würde die Handhabe zur Flottenänderung von Taxen und Privatbussen sicher erleichtern.

Zu 6.

Zu den fehlerhaft dargestellten Werten der verschiedenen Dieseklassen und den daraus resultierenden unwahrscheinlichen Prognosen siehe oben.

Zu S. 76:

Die Prognosen sind auch deshalb falsch, weil die Wahrscheinlichkeit, dass die NutzerInnen die Umtauschprämie wahrnehmen, sicherlich sehr gering ist: Aus einfachen ökonomischen Gründen wird nur jemand, der ohnehin vorhatte, sich ein neues Auto anzuschaffen, die Prämie dabei „mitnehmen“.

Zu 7.

Wie oben bereits an mehreren Stellen ausgeführt, können wir der Definition der Verhältnismäßigkeit und der daraus resultierenden Abwägung nicht folgen. Wir erwarten, dass die DUH sich nicht scheuen wird, den Rechtsweg weiter zu bestreiten.

Zu 7.2.2.1 und 2.2 Gesundheit

Belastungs-Peaks wurden nicht berücksichtigt, obwohl sie für unsere Atemwege eine besondere Gefährdung darstellen.

Zu S. 85 Abs. 1

Aus den Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes für Essen lässt sich die Zahl Dieselfahrzeuge unterhalb D E6d1 ermitteln, um den Verursacheranteil zu errechnen. Insofern sehen wir keinen nennenswerten Beurteilungsspielraum bezüglich des Verursacheranteils.

Zu 7.2.2.2.

Das Ziel „den Zeitraum einer Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten“ (Verwaltungsgerichtsurteil) wird in der vorliegenden Planung nicht nur nicht erreicht, sondern wohl gar nicht ernsthaft verfolgt.

Zu 7.2.2.3

Die Verhältnismäßigkeit von Dieselfahrverboten abzulehnen, weil die negativen Einwirkungen auf die Belange der von Verboten Betroffenen größer seien als die Auswirkungen von NO₂ auf die Gesundheit der AnwohnerInnen, ist besonders unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es nicht einmal einen „harmlosen“ Schwellenwert gibt, unverständlich (siehe oben).

Zu der Problematik der Verkehrsverlagerung möchten wir auf unsere Bemerkungen oben verweisen: Es braucht Alternativen und auch bewusste Eingriffe in den MIV, um die umgebenden Straßen zu entlasten, z.B. gleichzeitig mit der Umweltzone einzurichtende Pendelbusse. Das würde die Argumentation auf S. 93 entkräften und würde ein sinnvolles Maßnahmenbündel darstellen.

Der Argumentation auf S. 91f können wir nicht folgen, da erstens die Bewertungsgrundlagen nicht stimmen (siehe auch Zu 4.1.S 37ff) und da zweitens im LRP auf Voraussetzungen gebaut wird, die noch keineswegs gesichert sind (siehe S. 91 Abs. 4).

Aus der Grafik auf S. 94 lässt sich darüber hinaus ablesen, dass auch Euro 6d bei Geschwindigkeiten > 120 km/h bis 0,4 g/km NO₂ ausstößt, bei den schlechteren Klassen geht der NO₂-Ausstoß bei dieser Geschwindigkeit sogar bis 1,6 hoch. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf BAB auf 80 – 90 km/h, falls dort noch ≥ 100 gilt, würde die Hintergrundbelastung etwas senken und möglicherweise punktuell an der Hausackerstraße die Immissionswerte senken.

S. 94 unten

Laut verschiedenen Pressemitteilungen hat es auf Seiten etlicher Autobauer Absprachen über die Täuschung der Kunden bezüglich der Schadstoffemissionen im Realbetrieb gegeben. Es wäre nur logisch und gerecht, diese Unternehmen zu zwingen, Hardwarenachrüstungen zu übernehmen. Es ist festzustellen, dass die diesbezüglichen Versäumnisse der Politik überhaupt erst Fahrverbote nötig machen. Nicht die Fahrverbote sind unangemessen, sondern das Wegsehen und Beschönigen der schweren Fehler seitens der Autoindustrie durch Politik und Administration: Hier vertauscht der LRP Ursache und Wirkung.

Dass die Bezirksregierung sich auf S. 96ff über Ausnahmeregelungen in Verbotszonen auslässt, erweckt den Anschein, dass sie selbst nicht erwartet, mit ihrer Strategie vor den Gerichten Bestand zu haben. Das entspricht unserer Einschätzung, dass die vorgelegten Berechnungen zur Grenzwerteinhaltung geschönt sind.

Zu S. 101 Wegwägen der finanziellen Unterstützung im Bereich Ticketing

Wir können dem Abwägungsprozess folgen, **wenn** konkrete Verbesserungsmaßnahmen des ÖPNV konsequent und sehr zügig umgesetzt werden.

Bemerkenswert der letzte Abs. auf S. 105 mit den Möglichkeiten, falls die Prognosen nicht eintreffen sollten: Ist der vorliegende LRP vielleicht als Versuchsballon zu verstehen, um mal zu probieren, wie weit man jegliche die Belastungen verringernde Aktionen minimieren kann, ohne dass – oder bevor – Gerichte dem ein Ende setzen?



Nichtberücksichtigung unserer konkreten Anregungen:

Unter den genannten LRP-Maßnahmen und in der „Tabelle weiterer geprüfter und verworfener Maßnahmen“ kommen nicht alle von Projektteilnehmern bei den Sitzungen und danach vorgeschlagenen Maßnahmen vor. Einige, z.B. separate Busspur auf der Gladbecker Straße, nicht zu bedenken, ist vielleicht kein Verfahrensfehler, aber fahrlässig, da nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um Fahrverbote zu vermeiden.

Abschließend möchten wir noch einmal darauf verweisen, dass ein ausführliches und in sich schlüssiges Gesamtkonzept für den Umweltverbund notwendig ist, wofür im vorliegenden LRP erst einige Ansätze vorliegen.



Marie-Rose Joos, BUND Kreisgruppe Essen