



Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister
Geschäftsbereich 1.2
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Ansprechpartner
Frank Meyer

Telefon
+49 (202) 563 4397

Fax
+49 (202) 563 4823

E-Mail
frank.meyer
@stadt.wuppertal.de

Zimmer
A-182

Bankverbindung
Sparkasse Wuppertal
BLZ 330 500 00
Konto 100 719
BIC WUPSDE33
IBAN DE89 3305 0000
0000 1007 19

Internet
www.wuppertal.de

ServiceCenter
+49 (202) 563-0

Seite
1 von 13

Stadt Wuppertal - GB 1.2 - 42269 Wuppertal

Bezirksregierung Düsseldorf
ORR Herrn Kießling
Dezernat 53 - Immissionsschutz
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

Betreff
**Gesamtstellungnahme der Stadt Wuppertal und der
Wuppertaler Stadtwerke (WSW mobil) zum
Luftreinhalteplan 2013**

Datum
18.12.2012

Sehr geehrter Herr Kießling,
sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend übersende ich Ihnen die Gesamtstellungnahme der Stadt Wuppertal einschließlich der Anmerkungen bzw. der Änderungswünsche der WSW mobil zum fortgeschriebenen Luftreinhalteplan 2013 (LRP 2013).

Die redaktionellen Anmerkungen zum LRP 2013 finden Sie im Anhang 1.

Darüber hinaus ergeben sich für die Stadt Wuppertal folgende Fragestellungen bzw. Anmerkungen:

Aus Sicht der Stadt Wuppertal stellt die Abbildung 2.3/1 nicht den Trend der NO₂-Jahresmittelwerte im Untersuchungsgebiet dar, sondern gibt den Trend der NO₂-Jahresmittelwerte an der Landesmessstation Gathe wieder. Um Aussagen zu dem doch recht heterogenen Untersuchungsgebiet zu treffen, sollten die Messergebnisse der 23 kommunalen Messstandorte zusammen mit den zwei Landesmessstationen in der Gesamtschau betrachtet werden. Wir bitten um eine entsprechende Anpassung des Abbildungstitels.

Im Kapitel 3 werden zur Berechnung des regionalen Hintergrundniveaus 3 Landesmessstationen herangezogen. Hierbei handelt es sich um die Stationen Borken, Münster-Geist und Soest. Im bisherigen Luftreinhalteplan 2008 (LRP 2008) wurden zur Bestimmung des regionalen Hintergrundniveaus noch 6 Landesmessstellen herangezogen, wo-

von nur 2 Messstationen auch im fortgeschriebenen LRP 2013 genannt werden. Nicht mehr betrachtet werden die vier Stationen Aachen-Burtscheid, Köln-Rodenkirchen, Schwerte und Hattingen-Blankenstein. Wieso diese Stationen nicht mehr berücksichtigt werden, wird leider im LRP 2013 nicht dargelegt. Ebenso wenig wird erklärt, warum die regionale Hintergrundbelastung für NO₂ von 20 µg/m³ (Jahresmittel) im alten LRP auf 21 µg/m³ im neuen LRP steigt. Des Weiteren wurde im alten LRP noch ein NO₂-Mittelwert für das Gesamt-Hintergrundniveau angegeben (siehe S. 42, LRP 2008). Warum wird im vorliegenden LRP an dieser Stelle darauf verzichtet?

Hinsichtlich der Emissionen des Offroad-Verkehrs (siehe LRP 2013, S. 33) ist der starke Rückgang der Emissionen zum LRP 2008 überraschend. Danach wären die Emissionen aus diesem Bereich von 436 t/a NO_x auf 74 t/a NO_x zurückgegangen. Wie erklären Sie sich diese Entwicklung? Gehen Sie davon aus, dass diese Reduzierung um fast den Faktor 6 eine wirkliche Emissionsreduktion des Offroad-Verkehrs ist? Oder handelt es sich hier um verschiedene Erhebungsmethoden?

Des Weiteren werden im LRP 2013 (Kapitel 3.2.3 *Emittentengruppe Industrie, genehmigungsbedürftige Anlagen*, Seite 35) insgesamt 69 genehmigungsbedürftige Anlagen nach BImSchG genannt, die auf Wuppertaler Stadtgebiet betrieben werden. Diese Angabe ist aus Sicht der Stadt Wuppertal unzutreffend, da allein 56 genehmigungsbedürftige Anlagen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wuppertal liegen. Nach hiesigem Kenntnisstand werden darüber hinaus 93 G-Anlagen, die auf Wuppertaler Stadtgebiet liegen, von der Bezirksregierung überwacht. Zu Ihrer Information habe ich die entsprechenden Listen der G-Anlagen als Anlage 3 A (Stand: ca. 2010, siehe auch ISA) und Anlage 3 B (Stand: Nov. 2012) beigefügt. Inwieweit wirken sich diese Abweichungen auf die jeweiligen Analysen- und Prognoseergebnisse aus?

Aber auch die Angaben zur *Emittentengruppe kleine und mittlere Feuerungsanlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen* sind aus Sicht der Stadt Wuppertal nicht nachzuvollziehen. Im LRP 2008 betragen die Emissionen dieser Gruppe noch 608 t/a NO_x, im LRP 2013 verminderten sich die Emissionen auf 382,9 t/a NO_x. Diese Emissionsreduktion steht

im Widerspruch zu der tatsächlichen Entwicklung in diesem Bereich. Insbesondere bei den Kleinf Feuerungsanlagen ist ein seit Jahren anhaltender Boom sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich zu verzeichnen. Aufgrund der steigenden Energiekosten ist zu befürchten, dass dieser Boom auch in den nächsten Jahren anhalten wird und damit steigende Emissionen aus diesem Bereich zu erwarten sind.

Sowohl die Angaben zum *Offroad-Verkehr* als auch die der *Industrie /genehmigungsbedürftige Anlagen* und die der *Emittentengruppe kleine und mittlere Feuerungsanlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen* sind in die Ursachenanalyse eingeflossen. Inwieweit verändern sich durch eine mögliche Korrektur nun die jeweiligen Anteile der lokalen Quellen an der Überschreitungssituation?

Die NO₂-Messungen der Stadt Wuppertal ermöglichen parallel und in Ergänzung zu den vom LANUV NRW in Wuppertal durchgeführten Immissionsmessungen eine flächenhafte Bewertung der Luftschadstoffbelastung in Wuppertal sowie deren zeitliche Entwicklung. Als Messstandorte wurden bislang insbesondere emissionsseitige Belastungsschwerpunkte mit ungünstigen lokalen Austauschbedingungen ausgewählt. In der Regel wird an diesen kommunalen Messstandorten der NO₂-Grenzwert überschritten, da 22 von 23 Standorten Belastungsschwerpunkte darstellen. Sobald eine Messstelle sicher unterhalb des Grenzwertes liegt, wird die Messstelle im Rahmen des fortlaufenden Luftmessprogramms aufgegeben. Vor diesem Hintergrund trifft die Aussage im LRP 2013 (siehe S. 40) nicht zu, dass die Stadt Wuppertal an den Messpunkten MP 09 und MP38 Grenzwertüberschreitungen vermutet. Eine Grenzwertüberschreitung wird an diesen beiden Messpunkten seit Jahren messtechnisch erfasst.

Im Kapitel 4 *Voraussichtliche Entwicklung der Belastung* des LRP 2013 wird als Quellengruppe nur noch der Straßenverkehr detailliert betrachtet (siehe S. 46). Zu den Quellengruppen Schienenverkehr und sonstiger Verkehr werden – zum Teil wortwörtlich - die gleichen Aussagen getroffen wie bereits im LRP 2008. Im aktuell vorliegenden LRP wird hierzu angeführt:

“Schienenverkehr

Eine Hochrechnung der Emissionen auf das Jahr 2015 ist nicht durchführbar, da hierfür keine Daten vorhanden sind. Jedoch werden die Emis-

sionen des dieselbetriebenen Schienenverkehrs mit Umsetzung der Abgasgesetzgebung für Triebfahrzeuge zurückgehen.

Sonstiger Verkehr

Eine Hochrechnung auf das Jahr 2015 ist nicht durchführbar, da hierfür keine Daten vorhanden sind. Die Einführung und Verschärfung von Abgasgrenzwerten für mobile Maschinen und Geräte wird zur weiteren Reduktion der Luftschadstoffe führen.“

In diesem Zusammenhang wäre es wünschenswert, wenn an dieser Stelle nicht nur pauschale Aussagen – wie bereits im LRP 2008 (siehe S. 76) – wiederholt würden, sondern auch der aktuelle Sachstand (Zeitschiene, zu erwartendes Reduktionspotential usw.) der Abgasgesetzgebung für Triebfahrzeuge oder aber auch zu der Einführung und Verschärfung von Abgasgrenzwerten für mobile Maschinen und Geräte dargelegt würde. Bedauerlicherweise scheint es auch für die Quellengruppen *Industrie* und *Kleine und mittlere Feuerungsanlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen* nicht möglich zu sein, die Entwicklung der Emissionen – auch nicht als genereller Trend – für den Zeitraum 2010 bis 2015 zu prognostizieren. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Hinweise verdichten, dass die Quellengruppe der kleinen und mittleren Feuerungsanlagen und der nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen nicht nur im Hinblick auf die Feinstaubbelastung, sondern auch auf die NO₂-Belastung an Bedeutung gewinnt. Ergänzend hierzu wurden selbst im LRP 2013 (siehe S. 55) im Fazit zum Kapitel 4 *Voraussichtliche Entwicklung der Belastung* die hohen Beiträge der Verursachergruppe “Hausbrand und Kleinf Feuerungsanlagen“ als auffällig hervorgehoben. Andererseits wird an einer anderen Stelle des LRP 2013 für das Prognosejahr 2015 davon ausgegangen, dass sich nur der Kfz-Verkehr und der regionale Hintergrund verändert, nicht aber die Anteile der übrigen Verursachergruppen. Diese Aussage steht im Widerspruch zu den vorangehenden Ausführungen.

Zu den **Immissionswerten** im Zieljahr 2010 und im Prognosejahr 2015 ist Folgendes anzumerken:

Die Landesmessstation Gathe weist zwar seit 2007 eine rückläufige NO₂-Belastung auf, doch liegt sie mit einer Konzentration von 57 µg/m³ für 2010 bzw. mit 55 µg/m³ für 2011 nach wie vor sehr deutlich über dem seit 2010 geltenden NO₂- Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³.

Noch deutlicher ist ein Rückgang des NO₂-Belastungsniveaus an allen städtischen Messstellen zu verzeichnen, denn an diesen 23 Belastungsschwerpunkten ist seit 2007 ein nahezu stetig rückläufiger Trend der NO₂-Konzentrationen zu beobachten. Die Reduktion der NO₂-Belastung reicht dabei von wenigen µg/m³ bis hin zu 15 µg/m³. Im Mittel über alle kommunalen Messstationen in Wuppertal wurde für den Zeitraum von 2007 bis 2011 ein Rückgang der NO₂-Immissionen von 9 µg/m³ registriert. Eine Zunahme der NO₂-Immissionen wird derzeit an keiner der innerstädtischen Messstellen beobachtet.

Setzt sich dieser Trend der rückläufigen NO₂-Konzentration auch im laufenden Messjahr 2012 fort, so ist davon auszugehen, dass bereits dieses Jahr die NO₂-Belastung an 4 städtischen Messstellen unterhalb des Grenzwertes liegen werden. Für 2013/2014 wird an 5 weiteren Messstellen ebenfalls mit einer Unterschreitung des Grenzwertes gerechnet. Vor diesem Hintergrund wird von den kommunalen Messstandorten¹ knapp die Hälfte der Verkehrsmessstandorte bis 2015 unterhalb des NO₂-Grenzwertes liegen. Gegebenenfalls werden es noch mehr Messstellen sein, die den Grenzwert bis zum Prognosejahr 2015 einhalten.

Vor dem Hintergrund dieser Datengrundlage fällt auf, dass bei der Analyse der Ist-Situation die Messungen der Stadt Wuppertal zwar im Luftreinhalteplan 2013 (LRP 2013) detailliert aufgeführt wurden, jedoch keine konkreten Messwerte² oder Entwicklungstrends genannt werden (siehe Kapitel 2). Diese Vorgehensweise ist nicht stringent und wurde beim "alten" LRP 2008 anders gehandhabt. Insbesondere zum Aspekt „Trend der Immissionsbelastung“ liefern die kommunalen Messergebnisse wichtige Informationen, vor allem im Hinblick darauf, dass Trends einzelner Messstationen nicht undifferenziert auf ein größeres Gebiet übertragen werden können. Dass die Entwicklungen sehr heterogen ausfallen können, belegen eindeutig die Ergebnisse des städtischen Messprogramms (siehe städtischer Luftmessbericht 2011, Seite 30, Abb. 13). Daher ist es aus städtischer Sicht nicht nachvollziehbar, warum

¹ Hierbei handelt es sich um eine städtische Hintergrund- und um 22 Verkehrsmessstandorte.

² Lediglich zu 2 kom. Messstellen an der B7 wurden für 2010 und 2011 die NO₂-JMW genannt.

die zur Verfügung stehenden relevanten Daten und Informationen keine Berücksichtigung in den Bewertungsgrundlagen des LRP 2013 finden.

Lediglich die kommunalen Messpunkte (MP) 09 (Friedrich-Engels-Allee 184) und MP 38 (Friedrich-Engels-Allee 308) werden eingeschränkt als zusätzliche "Beurteilungspunkte" herangezogen, wobei ihre alleinige Auswahl im LRP 2013 nicht begründet und damit auch nicht nachvollziehbar dargestellt wurde.

Der LRP 2013 (siehe S. 50) stellt die Prognoseergebnisse für die im Jahre 2015 zu erwartenden NO₂-Belastungen für die Gathe und für die Messpunkte (MP) 09 und 38 wie folgt dar (siehe hierzu Tab. 1).

Straßenabschnitt	NO ₂ -Jahresmittel 2015 [µg/m ³]	NO ₂ -Veränderung zwischen den Jahren 2010 und 2015 [µg/m ³]
	Prognose	Prognose
Wuppertal		
Gathe / Wilhelmstraße (VWEL)	52	- 5
Friedrich-Engels-Allee 184 (MP 09)	56	- 4
Friedrich-Engels-Allee 308 (MP 38)	45	- 4

Tab.1: Für das Prognosejahr 2015 berechnete NO₂-Immissionskonzentrationen für die untersuchten Straßenabschnitte und die für das Jahr 2015 prognostizierte Veränderung im Vergleich zum Jahr 2010

Die aktuellen und zurückliegenden Messergebnisse deuten jedoch auf einen stärkeren Trend zu niedrigeren Belastungen hin. Betrachtet man nämlich die messtechnisch erfassten NO₂-Immissionskonzentrationen für die Jahre 2010 und 2011 und vergleicht diese mit den Prognosewerten für 2015 (siehe nachfolgende Tabelle 2), so ergibt sich eine erhebliche Diskrepanz zwischen den Werten.

Straßenabschnitt	NO₂- Jahresmittel 2010 (µg/m³)	NO₂- Jahresmittel 2011 (µg/m³)	NO₂- Jahresmittel 2015 (µg/m³)
	Messwert	Messwert	Prognose !
Gathe /Wilhelmstraße (VWEL)	57	55	52
Friedrich-Engels- Allee 184 (MP 09)	60	50	56
Die Messwerte am MP 09 weisen 2010 und 2011 jeweils rückläufige Trends – auch zu den Vorjahren - auf. Wieso sollte in den nächsten drei Jahren die NO ₂ -Belastung an diesem Messstandort wieder ansteigen und dann auch noch so deutlich mit 6 µg/m ³ ?			
Friedrich-Engels- Allee 308 (MP 38)	49	45	45
Auch an diesem Standort (MP 38) weisen die Messwerte 2010 und 2011 jeweils einen rückläufigen Trend zum Vorjahr auf. Wieso sollte in den nächsten drei Jahren die NO ₂ -Belastung an diesem Messstandort stagnieren?			

Tab.2: Gegenüberstellung der NO₂-Messergebnisse 2010 und 2011 zu den berechneten NO₂-Konzentrationen für das Jahr 2015

Diese Diskrepanz hätte im Vorfeld auffallen müssen. In diesem Fall wäre eine Plausibilitätsprüfung der Prognoseergebnisse - validiert an den vorliegenden Messdaten – erforderlich gewesen (u.a. auch Überprüfung der Eingangsdaten, Annahmen usw.). Neben der Nicht-Berücksichtigung der städtischen Messergebnisse stellt sich auch die Frage, inwieweit das hier eingesetzte Prognoseverfahren in der Lage ist, die in den letzten Jahren messtechnisch ermittelten NO₂-Belastungen im Modell abzubilden. Die umfangreichen Messergebnisse über die Jahre erlauben eine detaillierte Qualitätssicherung der Modellrechnungen.



Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister
Geschäftsbereich 1.2
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Ansprechpartner
Frank Meyer

Telefon
+49 (202) 563 4397

Fax
+49 (202) 563 4823

E-Mail
frank.meyer
@stadt.wuppertal.de

Zimmer
A-182

Datum
18.12.2012

Seite
8 von 13

Des Weiteren wurde im Rahmen der Ursachenanalyse die Windfeldstatistik von Düsseldorf herangezogen, obwohl diese Daten nicht ohne Weiteres auf die völlig anders geprägte Topographie in Wuppertal mit ihrer Talsituation und den sehr heterogenen Teilräumen übertragbar ist. Es wäre ohne großen zusätzlichen Aufwand möglich gewesen, die ortsspezifischen Windgeschwindigkeitsdaten mit zu berücksichtigen, um damit möglichst realitätsnahe Ergebnisse zu erhalten. Dies könnte einen Einfluss auf die Ergebnisse bzw. deren Abweichung von bis zu 20 % haben. In dem LRP 2008 wurde auch eine Windfeldstatistik von Wuppertal-Barmen verwendet.

Nach einer entsprechenden Korrektur ist davon auszugehen, dass die für 2015 prognostizierten NO₂-Konzentrationen deutlich niedriger ausfallen werden. Von den drei im LRP 2013 betrachteten Messstellen wird voraussichtlich der MP 38 "Friedrich-Engels-Allee 308" bis 2015 unterhalb des NO₂-Grenzwertes liegen.

Des Weiteren wurde die in der Wirkungsprognose und in der Betroffenheitsanalyse einfließende Gruppe der Fahrzeuge mit gelben Plaketten zahlenmäßig zu hoch angesetzt. Hierzu wurden die Kfz-Bestandsdaten beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) abgefragt (siehe LRP 2013, Seite 135). Danach umfasst die Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) insgesamt 12.113 Fahrzeuge, wovon 9.722 Pkw sind (Stand: 01.01.2012). Ein Abgleich mit den Daten des städtischen Straßenverkehrsamtes ergab, dass die in den letzten Jahren mit einem Partikelfilter nachgerüsteten Fahrzeuge (von gelb auf grün) unberücksichtigt blieben, denn dann wären es im Januar 2012 nur noch insgesamt 10.390 Fahrzeuge mit einer gelben Plakette gewesen. Vor dem Hintergrund, dass die hiervon gewerblich genutzten Fahrzeuge in der Regel eine Ausnahmegenehmigung erhalten, vermindert sich die bei einer Verschärfung der Umweltzonen (Ausschluss gelbe Plakette) Betroffenen nochmals um ca. ein Viertel. Außerdem schrumpft diese Gruppe mit einer gelben Plakette stetig. Aktuell umfasst sie nur noch 8.892 Fahrzeuge, wovon 2.182 gewerblich und 6.710 privat genutzt werden. Damit ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt die von einem zukünftigen Fahrverbot betroffene Gruppe (ca. 6.710 Pkw) nur noch gut halb so groß, wie die Angabe des KBA von Januar 2012 in Höhe von 12.113 Fahrzeugen. Nach dem jetzigen Kenntnisstand

ist davon auszugehen, dass die "unbereinigte" Zahl des KBA in die Wirkungsprognose und in die Betroffenheitsanalyse eingeflossen ist und somit auch die Gruppe der nachgerüsteten Fahrzeuge "mitgerechnet" wurde, obwohl sie von einem zukünftigen Fahrverbot (Ausschluss: gelbe Plakette) überhaupt nicht betroffen ist, da sie nun über eine grüne Plakette verfügen.

Im Kapitel 5.5.2 *Wirkungskontrolle* heißt es: „Als erfolgreich gilt eine Maßnahme, wenn eine Reduzierung der Schadstoffbelastung in der Luft festgestellt wird.“ Aus Sicht der Stadt Wuppertal wäre eine weitergehende Differenzierung hinsichtlich des aus der geplanten Maßnahme resultierenden, konkreten Reduktionsanteils erforderlich. Denn wie bereits im Kapitel 4 *Voraussichtliche Entwicklung der Belastung* findet in den nächsten Jahren – trotz einer Zunahme der Fahrleistung – eine Abnahme der NO_x-Emissionen des Straßenverkehrs statt. Danach werden die NO_x-Emissionen von 2010 bis 2015 um ca. 23 % reduziert. Dieser prognostizierte Rückgang ist die Folge der immer weiter fortschreitenden Verbesserung der Motor- und Abgastechnologie. Vor diesem Hintergrund ist eine Maßnahme des LRP 2013 nicht automatisch erfolgreich, sobald eine Reduzierung der Schadstoffbelastung festgestellt wird. Dass eine Schadstoffreduktion in den nächsten Jahren stattfinden wird – auch ohne Maßnahmen des LRP 2013 –, ist im selbigen mit NO₂-Reduktionen von 4 bis 5 µg/m³ dargelegt.

Vor diesem Hintergrund ist nicht nur das spezifische Wirkungs- bzw. Reduktionspotential einer konkreten Maßnahme (z.B. die der Umweltzone) relevant, sondern auch die u.a. hierauf aufbauende Abwägung, worauf nachfolgend eingegangen wird.

Betrachtung der Abwägungskriterien:

Die Maßnahmen, die im Rahmen eines Luftreinhalteplans in die Rechte Dritter eingreifen, wie beispielsweise die Verschärfung der Umweltzonen, müssen insgesamt verhältnismäßig, also geeignet, erforderlich und angemessen sein.

Eignung

Die Maßnahme Umweltzone ist primär ein Instrument zur Reduzierung

der Feinstaubbelastung. Denn nach wie vor basiert die Klassifizierung der ihr zugrundegelegten Kennzeichnungsverordnung ausschließlich auf dem Feinstaubausstoß der Fahrzeuge und lässt somit den NO₂-Ausstoß der Fahrzeuge völlig unberücksichtigt.

Darüber hinaus kann es auf Grund der gewünschten und geförderten Nachrüstungen mit Feinstaubfiltern auch teilweise zu kontraproduktiven Effekten kommen, da durch den Einbau des Feinstaubfilters der NO₂-Ausstoß bei einigen Fahrzeugtypen deutlich erhöht wurde.

Des Weiteren haben Untersuchungen ergeben, dass Dieselfahrzeuge mit gelber oder grüner Plakette einen bis zum Faktor 3 höheren NO₂-Direktausstoß haben als Dieselfahrzeuge mit einer roten Plakette (ifeu-Studie, 2010).

Die Bezirksregierung Düsseldorf hält die Eignung der Maßnahme allein anhand der „plausiblen und nachvollziehbaren Berechnungen des LANUV“ für belegt. Diese Berechnungen sind - wie bereits oben dargelegt - nicht plausibel. Das Instrument der Umweltzone ist damit nicht geeignet, die NO₂-Belastung in Wuppertal effektiv zu senken und den Gesundheitsschutz der Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen.

Erforderlichkeit

Im LRP 2013 wird ausgeführt, die ermittelte Belastungssituation sei weiterhin so gravierend, dass die Ausschöpfung der Gesamtheit aller festgelegten Maßnahmen (also auch die Verschärfung der Umweltzone) zwingend erforderlich sei. Eine Auseinandersetzung mit den Werten, die erreicht werden können, wenn die Wuppertaler Umweltzone in der bisherigen Form weiter bestehen bleiben würde, fehlt jedoch. Die Daten der städtischen Messstellen, die eine spürbare Verringerung der Schadstoffbelastung auch im Rahmen der Beibehaltung der Umweltzone in der bisherigen Form belegen, wurden nicht heran gezogen. Eine in diese Richtung gehende Argumentation wurde hingegen bei der Frage, ob die Umweltzone bis nach Wuppertal-Ronsdorf erweitert werden sollte, berücksichtigt. So wurde an dieser Stelle ausgeführt, dass die dortige Belastung im Trend der vergangenen Jahre kontinuierlich zurückgeht und zuletzt im Jahresmittel nur noch eine sehr knappe Überschreitung zu



Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister
Geschäftsbereich 1.2
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Ansprechpartner
Frank Meyer

Telefon
+49 (202) 563 4397

Fax
+49 (202) 563 4823

E-Mail
frank.meyer
@stadt.wuppertal.de

Zimmer
A-182

Datum
18.12.2012

Seite
11 von 13

verzeichnen war. Aufgrund des fehlenden Abgleichs mit den Werten, die erreicht werden können, wenn die Wuppertaler Umweltzonen in der bisherigen Form weiter fortgeführt würden, bestehen erhebliche Zweifel an der Erforderlichkeit der Verschärfung der Umweltzone.

Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn

Soweit die Verschärfung der Umweltzone nicht zu einer nennenswerten NO₂-Reduzierung führen wird, stehen die Investitionen, die bei den betroffenen Fahrzeugen erforderlich sind, in einem krassen Missverhältnis zum Erfolg der Maßnahme. Im Rahmen der diesbezüglichen Güter- und Interessenabwägung werden im LRP 2013 den Einschränkungen, die bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugführern betreffen, die Vorteile für die Gesundheit der Wohnbevölkerung gegenüber gestellt. Dem Schutzgut der menschlichen Gesundheit wird dabei der Vorrang eingeräumt. Es wird jedoch nicht diskutiert, ob der überragenden Bedeutung des Schutzgutes Gesundheit durch das Bestehen der Umweltzone Wuppertal in der jetzigen Form bereits hinreichend Rechnung getragen wird. So wird nicht bewertet, dass die „deutlichen Grenzwertüberschreitungen“ in Wuppertal sukzessive reduziert werden. Ebenfalls nicht berücksichtigt wird, dass an einigen städtischen Messstellen die NO₂-Grenzwerte inzwischen bzw. noch vor dem Prognosejahr 2015 eingehalten werden. Nur die Gegenüberstellung der Schadstoffbelastung mit und ohne Verschärfung der Umweltzone auf der Grundlage einer korrekten Prognose kann aber die Basis einer rechtlich vertretbaren Interessenabwägung sein. Es ist daher sehr zweifelhaft, ob die Verschärfung der Umweltzone zumutbar und angemessen ist.

Vor diesem Hintergrund der dargelegten Einwände und Anmerkungen wäre es wünschenswert gewesen, dass der Luftreinhalteplanentwurf im Vorfeld mit der Stadt Wuppertal abgestimmt worden wäre.

Fazit

Die Stadt Wuppertal hat gegenüber der Bezirksregierung Düsseldorf immer deutlich gemacht, dass einer weiteren Verschärfung der Umweltzonen nur zugestimmt werden kann, wenn die für diese Entscheidung zugrundeliegende Wirkungsprognose ein entsprechendes Reduktions-

potential belegt. Die absolute Höhe der zu erwartenden NO₂-Reduktion ist für die Abwägung der Maßnahme, ob diese erforderlich, geeignet und verhältnismäßig ist, entscheidend.

Erst seit dem 06.11.2012 liegen der Stadt der LRP 2013 - und damit auch die Prognosen sowie die Wirkungsanalysen von zwei Maßnahmen – zur Prüfung vor. Danach würde eine Verschärfung der Umweltzone eine NO₂-Reduktion von nur 1 bis 2 µg/m³ an der Landesmessstation Gathe und von max. 1 µg/m³ an zwei städtischen Messstellen an der B7 bewirken. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Maßnahme nicht zielführend, da sie zum Einen nicht verhältnismäßig ist, also nicht geeignet, erforderlich und angemessen. Zum Anderen weisen die für die Wirkungsanalyse zugrunde liegenden Prognosen eine erhebliche Diskrepanz zwischen den prognostizierten Werten und den bereits an städtischen Messstellen erfassten NO₂-Konzentrationen auf. Des Weiteren wurde die in der Wirkungsprognose einfließende Gruppe der Fahrzeuge mit gelber Plakette zahlenmäßig zu hoch angesetzt.

Die dargelegten Bedenken und Einwände haben einen direkten oder indirekten Einfluss auf die Ergebnisse des Prognosejahres 2015, der Wirkungsprognose, der Ursachenanalyse und der Betroffenheitsanalyse. Vor dem Hintergrund, dass diese Prognosen und Analysen auch Bestandteile der Entscheidungsgrundlage sind, ob die jeweilige Maßnahme, beispielsweise die Verschärfung der Umweltzonen, insgesamt verhältnismäßig ist, sollte aus Sicht der Stadt Wuppertal die Rechtssicherheit des LRP 2013 durch die Berücksichtigung der oben angeführten Bedenken und Einwände gewährleistet werden.

Der Stadt Wuppertal liegt das Ziel – schnellstmögliche Einhaltung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte zum Gesundheitsschutz der Wuppertaler Bevölkerung – sehr am Herzen. Das diesbezügliche Engagement der Stadt Wuppertal lässt sich durch eine Vielzahl von verschiedenen Maßnahmen in den letzten Jahrzehnten, auch vor der Erstellung des ersten LRP, belegen. Im Hinblick auf die erforderliche NO₂-Reduktion ist es der Stadt Wuppertal daher ein besonderes Anliegen, entsprechend zielführende Maßnahmen im Rahmen des kommunalen Handlungsfeldes vorzusehen. Darüber hinaus zeigt sich in den letzten Jahren immer mehr,



Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister
Geschäftsbereich 1.2
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Ansprechpartner
Frank Meyer

Telefon
+49 (202) 563 4397

Fax
+49 (202) 563 4823

E-Mail
frank.meyer
@stadt.wuppertal.de

Zimmer
A-182

Datum
18.12.2012

Seite
13 von 13

dass die kommunalen Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Luftreinhaltung ausgeschöpft sind, da die hohe regionale Hintergrundbelastung, die mit Maßnahmen vor Ort nur geringfügig beeinflusst werden kann, die Zielerreichung erheblich erschwert.

Aus Sicht der Stadt Wuppertal muss daher vielmehr eine direkte, emissionsseitige NO_x-Reduktion an der Quelle (Industrie, Verkehrsbereich usw.) erfolgen, so dass hier insbesondere die EU und der Bund gefordert sind, entsprechende Gesetze bzw. Regelungen zu erlassen.

Mit freundlichen Grüßen
i.V.

Frank Meyer