



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Oberbürgermeister der  
Stadt Wuppertal  
Geschäftsbereich 1.2  
Herrn Frank Meyer  
Johannes-Rau-Platz 1  
42275 Wuppertal

Durchschrift:  
LANUV NRW  
Fachbereich 77  
Frau Dr. Annette Kreidt  
Leibnizstraße 10  
45659 Recklinghausen

Vorab per E-Mail

Datum: 22.01.2013

Seite 1 von 12

Aktenzeichen:  
53.01.12-15  
bei Antwort bitte angeben

Herr Kießling  
Zimmer: 255  
Telefon:  
0211 475-9338  
Telefax:  
0211 475-2790  
carsten.kiessling@  
brd.nrw.de

## **Fortschreibung des Luftreinhalteplans Wuppertal** Gesamtstellungnahme der Stadt Wuppertal vom 18.12.2012

Sehr geehrter Herr Meyer,

für die umfangreiche Gesamtstellungnahme der Stadt Wuppertal zum Entwurf des LRP Wuppertal 2013 vom 18.12.2012, hier eingegangen am 21.12.2012, bedanke ich mich. Die redaktionellen Hinweise zum Planentwurf werde ich für die endgültige Fassung gerne berücksichtigen.

Auf Grundlage der beim Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) eingeholten fachlichen Stellungnahme vom 18.01.2013 beantworte ich die inhaltlichen Fragestellungen und Anmerkungen der Stadt Wuppertal wie folgt:

### **1. Trend der Immissionsbelastung (Kapitel 2.3)**

Auf Wunsch der Stadt Wuppertal wird die Unterschrift der Abbildung 2.3/1 für die endgültige Fassung des LRP Wuppertal 2013 wie folgt angepasst: „Trend des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes an der LUQS-Station VWEL“.

### **2. Berechnung des regionalen Hintergrundniveaus (Kapitel 3.1.1)**

**2.1.** Seitens der Stadt Wuppertal wird hinterfragt, weshalb für die Berechnung des regionalen Hintergrunds die drei Landesmessstationen Borken, Münster-Geist und Soest berücksichtigt wurden und nicht mehr

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Cecilienallee 2,  
40474 Düsseldorf  
Telefon: 0211 475-0  
Telefax: 0211 475-2671  
poststelle@brd.nrw.de  
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
DB bis Düsseldorf Hbf  
U-Bahn Linien U78, U79  
Haltestelle:  
Victoriaplatz/Klever Straße

Zahlungen an:  
Landeskasse Düsseldorf  
Konto-Nr.: 4 100 012  
BLZ: 300 500 00 Helaba  
IBAN:  
DE4130050000004100012  
BIC:  
WELADED33



– wie noch im LRP Wuppertal 2008 – die vier Stationen Aachen-Burtscheid, Köln-Rodenkirchen, Schwerte und Hattingen-Blankenstein.

Nach Auskunft des LANUV wurde beim LRP Wuppertal 2008 noch davon ausgegangen, dass der regionale Hintergrund im gesamten NRW-Gebiet gleich ist. Mittlerweile wird zwischen den Gebieten „Großraum Aachen“, „Münsterland/Westfalen“ und der „Region Rhein-Ruhr“ differenziert. Die Hintergrundbelastung Rhein-Ruhr würde den Wert für Wuppertal überschätzen. Deshalb nimmt das LANUV für den LRP Wuppertal 2013, wie auch für den LRP Remscheid 2012, die regionale Hintergrundbelastung aus der Region Münsterland/Westfalen an. Im Mittelwert der drei dortigen Hintergrundstationen ergibt sich ein regionales Hintergrundniveau von  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dieses Vorgehen ist nach Überzeugung der Bezirksregierung plausibel und nachvollziehbar.

**2.2.** Der Gesamthintergrund wird in aktuellen Plänen nicht mehr explizit angegeben. Hierfür stehen nach Mitteilung des LANUV nicht mehr in ausreichender Anzahl städtische Hintergrundstationen zur Verfügung.

### **3. Emissionen des Offroad-Verkehrs (Kapitel 3.2.2)**

Die Stadt Wuppertal bittet um Erläuterung, wie sich der Rückgang der  $\text{NO}_x$ -Emissionen des Offroad-Verkehrs von 436 t/a (LRP Wuppertal 2008) auf 74 t/a (LRP Wuppertal 2013) erklärt.

Die Abweichungen sind nach Angaben des LANUV auf eine Umstellung der Systematik der Emissionserhebung zurückzuführen: Die Ermittlung der Emissionen basiert nunmehr im Wesentlichen auf der Schweizer Offroad-Datenbank, die durch Untersuchungen des Umweltbundesamtes ergänzt wird. Verwendet werden:

- Mengengerüste (Bestände und Betriebsstunden, differenziert nach Maschinenkategorie, Motorentyp, Leistungsklasse und Baujahr),
- Emissionsfaktoren je Motorentyp und Baujahr (g/kWh); dem Baujahr werden die Emissionsstufen der Abgasgesetzgebung für mobile Maschinen und Geräte zugeordnet.

Um die Berechnungen auf NRW zu übertragen, werden je nach vorhandener Datenbasis unterschiedlich aggregierte Emissionsfaktoren der Schweizer Offroad-Datenbank für die einzelnen Kategorien genutzt. Es wird dabei unterstellt, dass die relativen Strukturen der Mengengerüste der Schweiz weitestgehend auch für NRW Gültigkeit haben. Dies betrifft sowohl die Fahrzeug-/Geräte- und



Maschinenflottenzusammensetzungen als auch die Einsatzbedingungen.

In den älteren Luftreinhalteplänen wurden im Emissionsmodell für den Offroadbereich Statistiken als Eingangswerte benutzt, die nicht mehr zur Verfügung stehen. Dafür stehen mit der Schweizer Offroad-Datenbank erstmals auch belastbare und systematisierte Emissionsfaktoren zur Verfügung, wohingegen im alten Emissionsmodell Emissionsfaktoren aus allen möglichen Quellen verwendet wurden. Diese fachlich begründete Umstellung ist aus Sicht der Bezirksregierung nicht zu beanstanden.

#### **4. Emittentengruppe Industrie, genehmigungsbedürftige Anlagen (Kapitel 3.2.3)**

Seitens der Stadt Wuppertal wird die in Kapitel 3.2.3 enthaltene Beschreibung der Anlagenstruktur im Plangebiet bemängelt. Die Angabe von insgesamt 69 genehmigungsbedürftigen Anlagen im Plangebiet sei unzutreffend, da allein 56 genehmigungsbedürftige Anlagen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wuppertal lägen (Stand: Nov. 2012). Nach Kenntnis der Stadt würden darüber hinaus 93 genehmigungsbedürftige Anlagen auf Wuppertaler Stadtgebiet von der Bezirksregierung überwacht (Stand: ca. 2010). Aufgeworfen wird die Frage, wie sich diese Abweichungen auf die jeweiligen Analyse- und Prognoseergebnisse auswirken.

Insoweit hat das LANUV mitgeteilt, dass sich die Beschreibung der Anlagenstruktur auf die im System „BUBE“ (= Betriebliche Umweltdaten-Berichterstattung) erfassten Anlagen bezieht. In diesem System werden nur Arbeitsstätten erfasst, die mindestens eine Anlage beinhalten, die neben der 4. BImSchV (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen) auch der 11. BImSchV (Verordnung über Emissionserklärungen) unterliegt. Hinzugezogen wurden dabei die zum Zeitpunkt der Erstellung der Verursacheranalyse neuesten verfügbaren Daten. Für die Anlagen, die der 11. BImSchV unterliegen, sind dies die Daten aus den Emissionserklärungen für den Erklärungszeitraum 2008.

Mit den Anlagen, die der Erklärungspflicht nach der 11. BImSchV unterliegen, sind alle wesentlichen industriellen Emissionen in Wuppertal erfasst. Die Anlagen, die keiner Berichtspflicht unterliegen, sind in der Regel für die Emissionssituation von geringer Bedeutung.



Die Bezirksregierung teilt die Bewertung des LANUV. Für den Verursacheranteil der lokalen Industrie ist nicht die allgemeine Beschreibung der Anlagenstruktur im Wuppertaler Stadtgebiet maßgeblich, sondern die in Kapitel 3.2.3 enthaltene Betrachtung derjenigen Anlagen, die relevante Mengen an NO<sub>x</sub> emittieren.

### **5. Emittentengruppe kleine und mittlere Feuerungsanlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (Kapitel 3.2.4)**

Nach Auffassung der Stadt Wuppertal steht die sich aus dem Planentwurf ergebende NO<sub>x</sub>-Emissionsreduktion von 608 t/a (LRP Wuppertal 2008) auf 382,9 t/a (LRP Wuppertal 2013) im Widerspruch zu der tatsächlichen Entwicklung in diesem Bereich. Insbesondere bei den Kleinf Feuerungsanlagen sei ein Boom sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich zu verzeichnen. Aufgrund der steigenden Energiekosten sei eine weitere Zunahme der Emissionen aus diesem Bereich zu erwarten.

Nach Auskunft des LANUV basiert der Wert von 608 t/a NO<sub>x</sub> für das Bezugsjahr 2004 (2004 war insoweit das Bezugsjahr für den LRP Wuppertal 2008) auf Erhebungen eines beauftragten Ingenieurbüros aus dem Jahr 1995. Mit diesen Zahlen wurde bis einschließlich 2004 fortgeschrieben, wobei das Berechnungsprogramm auch erwartete Entwicklungen der Brennstoffstruktur berücksichtigte. Ab dem Bezugsjahr 2006 wurden wieder Zahlen aus den Energiebilanzen NRW des Landesbetriebs Information und Technik NRW (IT.NRW – ehemals Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW) verwendet. Aus dem Fortschritt der Verbrennungstechnik folgt jedoch nicht nur eine Energieeinsparung (Einsatz effizienzverbesserter Brennwertkessel), sondern auch eine deutliche Reduktion der spezifischen Emissionen. So sank in den letzten 10 Jahren der NO<sub>x</sub>-Emissionsfaktor für Erdgas von 42 kg/TJ (2003) über 36 kg/TJ (2004) auf inzwischen 24 kg/TJ (2010) (jeweils für das Anlagenkollektiv). Dies ist der Hauptgrund für den deutlichen NO<sub>x</sub>-Rückgang in dieser Emittentengruppe.

### **6. Ursachenanalyse (Kapitel 3.3)**

Unter Verweis auf die vorstehenden Ausführungen besteht kein Anlass, Korrekturen an den Aussagen zur Ursachenanalyse vorzunehmen. Hervorzuheben ist der klare Befund, dass der Straßenverkehr Hauptverursacher der NO<sub>x</sub>-Belastung ist. Der Straßenverkehr an der Messstelle Gathe trägt mit insgesamt 62 % zu der dortigen Gesamtbelastung bei



(Summe der Anteile der lokale und urbanen Zusatzbelastung). Auch an der Friedrich-Engels-Allee bewegt sich der Verursacheranteil des Straßenverkehrs insgesamt im Bereich von 50 %.

Was die beiden vom LANUV zusätzlich (mit-)betrachteten Belastungspunkte im städtischen Messnetz anbelangt (Friedrich-Engels-Allee 184 – MP 09 – und Friedrich-Engels-Allee 308 – MP 38), wird die Bezirksregierung für die endgültige Fassung des LRP den städtischen Hinweis aufgreifen, dass dort Grenzwertüberschreitungen nicht nur vermutet, sondern von der Stadt Wuppertal seit Jahren messtechnisch erfasst werden.

## **7. Voraussichtliche Entwicklung der Belastung (Kapitel 4)**

**7.1.** Die Stadt Wuppertal weist darauf hin, dass zur Entwicklung der Emissionen der Quellgruppen „Schienenverkehr“ und „Sonstiger Verkehr“ im Planentwurf die gleichen Aussagen getroffen werden wie bereits im LRP Wuppertal 2008. Bedauert wird weiterhin, dass die Entwicklung der beiden Quellgruppen „Industrie“ sowie „Kleine und mittlere Feuerungsanlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen“ bis 2015 nicht prognostiziert wird. Es würden sich die Hinweise verdichten, dass die letztgenannte Quellgruppe nicht nur im Hinblick auf die Feinstaubbelastung, sondern auch auf die NO<sub>2</sub>-Belastung an Bedeutung gewinnt. Weiterhin meint die Stadt Wuppertal einen Widerspruch darin zu erkennen, dass einerseits im Fazit der Prognose für 2015 der hohe Beitrag des Hausbrands und der Kleinf Feuerungsanlagen hervorgehoben, andererseits aber davon ausgegangen werde, dass sich nur der Anteil des Kfz-Verkehrs und des regionalen Hintergrunds verändere, nicht aber die Anteile der übrigen Verursachergruppen.

Nach Überzeugung der Bezirksregierung führen die von der Stadt Wuppertal angeführten Gesichtspunkte nicht zu Zweifeln an der sachgemäßen Aufstellung der Prognose. In Anbetracht der fehlenden Daten für eine Hochrechnung der Emissionen auf das Jahr 2015 betreffend den Schienenverkehr und den Sonstigen Verkehr, der fehlenden Möglichkeit, eine zuverlässige Prognose für die Entwicklung der Industrieemissionen vorzunehmen bzw. des Nichtvorliegens von Erkenntnissen über wesentliche Änderungen im Plangebiet (Kleine und mittlere Feuerungsanlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen), ist es fachlich-methodisch gut nachvollziehbar, dass ein konservativer Ansatz gewählt wurde und die Beiträge dieser Verursachergruppen für das Prognosejahr 2015 konstant gehalten wurden.



Dies steht auch nicht im Widerspruch dazu, dass im Jahr 2015 für die Verursacherguppe „Hausbrand und Kleinf Feuerungsanlagen“ ein relevanter Beitrag an der Gesamtbelastung in Höhe von 5 – 9 % (je nach Messpunkt) prognostiziert wird. Insoweit weist das LANUV zutreffend darauf hin, dass auch dann, wenn die absoluten Emissionsbeiträge für einzelne Quellen konstant gehalten werden, sich die relativen Anteile an der lokalen Belastungssituation (Betrachtung der Immissionen) durchaus ändern können.

**7.2.** Nach Auffassung der Stadt Wuppertal ergibt sich eine Diskrepanz im Vergleich zwischen den prognostizierten Werten im Jahr 2015 an den beiden Messpunkten auf der Friedrich-Engels-Allee und den dort von der Stadt im Jahr 2011 tatsächlich gemessenen Werten, die die Frage aufwerfe, inwieweit das hier eingesetzte Prognoseverfahren in der Lage sei, die NO<sub>2</sub>-Belastungen im Modell abzubilden.

Die Bezirksregierung teilt diese Bedenken aus folgenden Gründen nicht:

In der Auftaktsitzung der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe zur Fortschreibung des LRP Wuppertal 2008 am 20.10.2011 wurde das Jahr 2010 einvernehmlich als Bezugsjahr für die Planfortschreibung festgelegt. Dementsprechend hat das LANUV auf Basis der erfassten NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung im Bezugsjahr 2010 die Entwicklung der Belastung im Jahr 2015 berechnet.

Wie das OVG NRW anlässlich der Überprüfung des LRP Köln deutlich gemacht hat (*vgl. Beschl. v. 25.01.2011 – 8 A 2751/09*), ist für die Bewertung der Prognose grundsätzlich unerheblich, ob sie durch die spätere Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt wird. Anderes könne nur dann gelten, wenn das Auseinanderfallen von Prognose und nachträglicher Entwicklung als Indiz für die unsachgemäße Aufstellung der Prognose erscheint.

Dies ist hier schon deswegen nicht der Fall, weil sich an der Landesmessstelle VWEL der NO<sub>2</sub>-Messwert für 2011 (55 µg/m<sup>3</sup>) im Rahmen der vom LANUV prognostizierten Entwicklung bis 2015 (52 µg/m<sup>3</sup>) bewegt. Ein Auseinanderklaffen ist an dieser Station nicht zu verzeichnen. Der Rückgang der Belastung an der Station VWEL entspricht darüber hinaus dem Trend des Belastungsrückgangs an den hoch belasteten Punkten im gesamten Landesmessnetz für das Jahr 2011. In diesem Zusammenhang ist auch zu betonen, dass das LANUV die Daten im Landesmessnetz einer aufwändigen Validierung unterzieht, um ihre EU-Konformität zu gewährleisten. Das LANUV hat gegenüber der Bezirks-



regierung betont, dass es keine Gewähr für die Qualität externer Messergebnisse übernimmt. Dementsprechend vermag der gemessene – außerordentlich hohe Rückgang der Belastung an der Friedrich-Engels-Allee – die sachgemäße Aufstellung der Prognose nicht in Zweifel zu ziehen.

**7.3.** Die stadtseitige Kritik an der Betrachtung der beiden städtischen Messpunkte an der Friedrich-Engels-Allee ist für die Bezirksregierung nicht nachvollziehbar, da die beiden Messpunkte auf Wunsch der Stadt Wuppertal betrachtet wurden, um die Wirkung der Maßnahme „Verkehrsverflüssigung“ abschätzen zu können.

**7.4.** Nicht übersehen werden darf, dass trotz der (nach den Messungen der Stadt Wuppertal) erfreulichen Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung an der Friedrich-Engels-Allee der gesetzliche Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel dort nach wie vor deutlich überschritten wird. Für das städtische Messnetz insgesamt gilt, dass dieser Grenzwert ausweislich der Jahreskennzahlen 2011 an 19 der 23 Messpunkte weiterhin überschritten wurde (vgl. Abb. 11.6.1 des Planentwurfes). Diese Zahlen bestätigen die Verpflichtung der zuständigen Behörden, alle umsetzbaren Maßnahmen zu ergreifen, um eine Grenzwerteinhaltung zu erreichen.

Die Ausrichtung der Fortschreibung auf das Zieljahr 2015 darf auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der NO<sub>2</sub>-Grenzwert bereits seit dem 01.01.2010 einzuhalten ist. Insofern müssen alle Anstrengungen darauf gerichtet sein, den Zeitraum weiterer Überschreitungen so kurz wie möglich zu halten. Das Unterlassen weiterer Minderungsmaßnahmen unter Verweis auf einen rückläufigen Trend, der früher oder später in den kommenden Jahren zu einer Grenzwertunterschreitung führen werde, ist mit dem Ziel der Gesundheitsschutzes für die in Wuppertal lebende und arbeitende Bevölkerung unvereinbar.

Die Luftreinhalteplanung ist dabei nicht zuletzt ein Gebot der Umweltgerechtigkeit, denn an städtischen Belastungsschwerpunkten sind besonders häufig Familien mit geringem Einkommen von Luftverschmutzungen betroffen.

**7.5.** Was die von der Stadt Wuppertal beanstandete Heranziehung der Windfeldstatistik von Düsseldorf anbelangt, so hat das LANUV klargestellt, dass im vorliegenden Planentwurf die gleichen meteorologischen Daten wie im LRP Wuppertal 2008 verwendet wurden. Für das eingesetzte LASAT-Rechenmodell handelt es sich dabei um die Meteorologie für Wuppertal-Barmen. Im Straßenraum werden die



Strömungsverhältnisse hauptsächlich durch die Straßengeometrie geprägt. Der im Planentwurf enthaltene Hinweis auf die zehnjährige Windfeldstatistik in Düsseldorf ist demnach nicht korrekt und wird für die endgültige Fassung des LRP gestrichen.

## **8. Prognose der Belastung unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen (Kapitel 6)**

**8.1.** Die Stadt Wuppertal beanstandet, dass für die Wirkungsprognose der grünen Umweltzone die Anzahl von Fahrzeugen mit gelber Plakette (Schadstoffgruppe 3) zu hoch angesetzt worden sei, da die zugrunde gelegten Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) die Fahrzeuge mit nachgerüstetem Partikelfilter nicht berücksichtigen würden. Die Daten des städtischen Verkehrsamtes würden zeigen, dass zum 01.01.2012 – statt der beim KBA verzeichneten 12.113 Fahrzeuge – nur noch insgesamt 10.390 Fahrzeuge im Stadtgebiet gemeldet gewesen seien.

Nach Überzeugung der Bezirksregierung ergeben sich hieraus keine durchgreifenden Bedenken gegen die Tragfähigkeit der Belastungsprognose. Es ist zwar zutreffend, dass sich aus den KBA-Daten keine nachgerüsteten Fahrzeuge ermitteln lassen, da die Emissionskennziffer der Erstzulassung bei einer Partikelfilternachrüstung nicht verändert wird und die veränderte Einstufung eines nachgerüsteten Fahrzeugs somit einer maschinellen Auswertung nicht zugänglich ist. Die hier vorgetragene Abweichung von rund 1.700 Kfz entwertet aber die Prognose des LANUV nicht. Das Abstellen auf die KBA-Daten stellt zudem keine Besonderheit des LRP Wuppertal dar. Vielmehr werden die KBA-Daten regelmäßig den Prognosen für die Plangebiete in NRW zugrunde gelegt. Im Übrigen wurde das Abweichen zwischen KBA-Daten und Straßenverkehrsamtsdaten in der Vergangenheit bereits im Rahmen der Klage eines Bürgers gegen die Wuppertaler Umweltzonen angegriffen. Das Gericht hat diesen Umstand jedoch nicht für entscheidungserheblich erachtet (*vgl. VG Düsseldorf, Urt. v. 11.05.2012 – 3 K 5778/10*).

**8.2.** Die Stadt Wuppertal wendet weiterhin ein, die gewerblich genutzten Fahrzeuge mit gelber Plakette würden in der Regel eine Ausnahmegegenehmigung erhalten, weswegen sich bei Verschärfung der Umweltzone die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge nochmals um ca. ein Viertel verringere. Außerdem schrumpfe die Gruppe der Fahrzeuge mit gelber Plakette stetig.

Diesbezüglich ist zunächst festzuhalten, dass der Planentwurf bereits den ausdrücklichen Hinweis enthält, dass für die Prognose keine Aus-





nahmegenehmigungen berücksichtigt werden. Die ermittelte Emissions-/Immissionsminderung stellt immer eine maximal mögliche Wirkung dar, was aus Sicht der Bezirksregierung methodisch nicht zu beanstanden ist. Darüber hinaus ist die stadtseitige Annahme, dass die gewerblich genutzten Fahrzeuge mit einer gelben Plakette bei einer Verschärfung der Umweltzone in der Regel eine Ausnahmegenehmigung erhalten würden, nicht nachvollziehbar. Bei dem landeseinheitlichen Ausnahmekatalog handelt es sich um eng begrenzte Tatbestände, die keine Umkehrung des Regel-/Ausnahmeverhältnisses bezwecken. Die stadtseitige Einschätzung widerspricht zudem der hier bekannten Genehmigungspraxis der Straßenverkehrsbehörden im Regierungsbezirk Düsseldorf. Die Stadt Wuppertal ist bei einer Verschärfung der Umweltzone als zuständige Straßenverkehrsbehörde gefordert, bei der Beantragung von Ausnahmegenehmigungen sorgfältig zu prüfen, ob alle notwendigen Voraussetzungen für eine Erteilung tatsächlich erfüllt sind.

Soweit die Stadt Wuppertal auf die vom LANUV – ohne Umweltzonenverschärfung – prognostizierte Abnahme der  $\text{NO}_x$ -Emissionen bis zum Jahr 2015 infolge der immer weiter voranschreitenden Verbesserung der Motor- und Abgastechnologie um ca. 23 % verweist, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass diese angenommene Entwicklung bereits in die Prognose für die Wirkung der grünen Umweltzone eingeflossen ist. Es handelt sich daher bei der Abschätzung der immissionsseitigen Wirkung dieser Maßnahme in Kapitel 6.2 des Planentwurfs um die Darstellung ihrer zusätzlichen Wirkung.

## **9. Abwägung der Maßnahmen (Kapitel 5.2)**

**9.1.** Die Behauptung der Stadt Wuppertal, das Instrument der Umweltzone sei nicht geeignet, die  $\text{NO}_2$ -Belastung in Wuppertal effektiv zu senken, weist die Bezirksregierung zurück.

Der stadtseitige Verweis auf vermeintlich kontraproduktive Effekte der Nachrüstung von Feinstaubfiltern auf den  $\text{NO}_2$ -Ausstoß steht im Gegensatz zum dem von der Bezirksregierung zugrunde gelegten Erkenntnisstand. Nach Auskunft des LANUV verschiebt sich durch den Einsatz von Oxidationskatalysatoren und Partikelfiltersystemen das  $\text{NO}/\text{NO}_2$ -Verhältnis im primären Abgas von Dieselfahrzeugen der Pkw-Flotte, d.h. die primären  $\text{NO}_2$ -Emissionen ( $\text{NO}_2$ -Anteil am  $\text{NO}_x$ ) können – in Abhängigkeit von der jeweils zum Einsatz kommenden Partikelminderungstechnik – sinken oder auch ansteigen. Die  $\text{NO}_x$ -Emissionen der nachgerüsteten Fahrzeuge verändern sich aber nicht, d.h. die Gesamt-



masse an  $\text{NO}_x$  bleibt unverändert. Bei einem Anstieg des  $\text{NO}_2$ -Anteils im primären Abgas hat dies zur Folge, dass für die Bildung von sekundärem  $\text{NO}_2$  über luftchemische Prozesse weniger  $\text{NO}$  zur Oxidation mit dem Luftsauerstoff in der Atmosphäre bereitsteht. Zusammenfassend bedeutet dies, dass der  $\text{NO}_2$ -Anstieg durch die genannten Diesel-Abgastechnologien vernachlässigbar ist.

Im Rahmen der Projektgruppe zur Planfortschreibung hat das LANUV ausführlich erläutert, dass die Wirksamkeit des Instruments Umweltzone – auch für die  $\text{NO}_2$ -Reduzierung – durch Modellstudien im Ruhrgebiet und in Köln nachgewiesen werden konnte. Ebenso hat das Umweltbundesamt in seiner Presseinformation Nr. 6/2012 öffentlich mitgeteilt, dass Umweltzonen ein geeignetes Mittel zur Verbesserung sowohl der Feinstaub- als auch der Stickstoffdioxidbelastung sind.

**9.2.** Die von der Stadt Wuppertal bekundeten erheblichen Zweifel an der Erforderlichkeit der beabsichtigten Verschärfung der Umweltzone zum 01.07.2014 sind für die Bezirksregierung in keinerlei Hinsicht nachvollziehbar.

So ist bereits die Behauptung unrichtig, dass keine Auseinandersetzung mit der Alternative erfolgt sei, die gelb/grüne Umweltzone beizubehalten. Zutreffend ist vielmehr, dass in Kapitel 6.2 für die drei ausgewählten Belastungsschwerpunkte die beiden Alternativen „gelb/grüne Umweltzone“ und „grüne Umweltzone“ anschaulich gegenübergestellt werden. Auf Basis dieser Darstellung, die eine Verringerung der lokalen  $\text{NO}_2$ -Zusatzbelastung im Bereich von  $1 - 2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für die Verschärfung der Umweltzone prognostiziert, gelangt die Bezirksregierung im Rahmen ihrer Abwägungsentscheidung in Kapitel 5.2 zu dem Ergebnis, dass die Ausdehnung des Fahrverbots eine geeignete Minderungsmaßnahme ist. Warum an dieser Stelle ein Abgleich mit den Werten fehlen soll, die erreicht werden können, wenn die beiden Wuppertaler Umweltzonen in ihrer bisherigen Form beibehalten werden, erschließt sich nicht.

Auch der Vorwurf, die Daten der städtischen Messstellen seien von der Bezirksregierung nicht herangezogen worden, erschließt sich nicht. Die städtischen Messstellen haben wertvolle Hinweise für die Festlegung der Grenzen der Umweltzone geliefert. So konnte nach Sichtung der Datenlage davon ausgegangen werden, was in Kapitel 5.2 auch ausgeführt wird, dass kein hinreichender Anlass für eine weitere räumliche Ausdehnung der Wuppertaler Umweltzonen besteht. Aus den Daten der städtischen Messpunkte lässt sich hingegen nicht ableiten, dass eine



weitere Verschärfung der Umweltzone nicht erforderlich sei. Wie bereits angemerkt, liegen ausweislich der Jahreskennzahlen 2011 an 19 von 23 Messorten weiterhin – zum Teil deutliche – Grenzwertüberschreitungen vor. Diese Belastungssituation stützt gerade den Befund der Bezirksregierung, dass weitere Minderungsmaßnahmen zur hauptsächlich verkehrsbedingten Schadstoffbelastung in Wuppertal notwendig sind.

**9.3.** Mit Nachdruck muss die Auffassung der Stadt Wuppertal zurückgewiesen werden, dass die Investitionen, die bei einer Verschärfung der Umweltzonen erforderlich würden, in einem krassen Missverhältnis zum Erfolg der Maßnahme stünden.

Die prognostizierte Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung an den berechneten Belastungsschwerpunkten im Bereich von 1 – 2 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel verspricht in Wuppertal einen konkreten Gewinn für die Gesundheit und die Lebensdauer der Bevölkerung. Mögliche finanzielle Belastungen der Bevölkerung und der Wirtschaft müssen im Ergebnis gegenüber dem überragenden Schutzgut der Gesundheit zurücktreten. Es wäre zu Lasten der Bevölkerung gerade ermessensfehlerhaft, wenn bei dem vorhandenen Minderungspotential von einem Einfahrtverbot für Fahrzeuge mit gelber Plakette in die Umweltzone abgesehen würde. In dieser Position sieht sich die Bezirksregierung durch die mittlerweile zahlreichen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte eindeutig bestätigt, die bislang noch keiner Klage gegen eine Umweltzone stattgegeben haben.

Die Einrichtung und Verschärfung der Umweltzonen, auch zur NO<sub>2</sub>-Belastung, wird im Übrigen von den Kommunen im Regierungsbezirk Düsseldorf mit großer Mehrheit mitgetragen. Dies gilt für alle Ruhrgebietskommunen und – mit Blick auf die in den letzten Monaten in Kraft getretenen Luftreinhaltepläne – für die Landeshauptstadt Düsseldorf sowie die Städte Mönchengladbach und Langenfeld.

## **10. Verfahren zur Fortschreibung des LRP Wuppertal**

Die Bezirksregierung hat im Rahmen des Fortschreibungsprozesses größten Wert auf die Zusammenarbeit mit der Stadt Wuppertal und ein transparentes Verfahren gelegt. Die Einberufung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe im Jahr 2011 sowie die daran anschließende Einberufung einer großen Projektgruppe unter Hinzuziehung der Wirtschafts- und Umweltverbände belegen dies. Zur Aufstellung des Maßnahmenkataloges fand ein zeitintensiver Abstimmungsprozess mit der Stadt Wuppertal statt. Der Entwurf von Kapitel 5.1 des LRP Wuppertal 2013 (Maßnahmenkatalog) wurde der Stadt Wuppertal bereits am



27.07.2012 mit der Bitte um Durchsicht und Ergänzung zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis bildet der vorliegende Maßnahmenkatalog in weiten Teilen die stadtseitigen Vorschläge ab. Der guten Ordnung halber ist zudem festzuhalten, dass das LANUV die Verursacheranalyse und die Wirkungsprognose für die drei berechneten Belastungsschwerpunkte bereits in der Sitzung der Projektgruppe am 25.10.2012 ausführlich vorgestellt hat. Die Präsentation wurde unmittelbar im Anschluss allen Projektgruppenteilnehmern, also auch der Stadt Wuppertal, elektronisch zur Verfügung gestellt. Die erste Gesamtfassung des Planentwurfes liegt der Stadt Wuppertal seit dem 29.10.2012 vor.

Da das gesetzliche Beteiligungsverfahren seit dem 27.12.2012 (Ablauf der Nachfrist für schriftliche Stellungnahmen zum Planentwurf) abgeschlossen ist und die bisherige Durchsicht der wenigen Stellungnahmen zum Planentwurf keinen wesentlichen Änderungsbedarf ergeben hat, soll der LRP Wuppertal 2013 nunmehr schnellstmöglich in Kraft treten.

Die EU-Kommission hat bislang noch nicht abschließend über die Gewährung einer Fristverlängerung zur Grenzwerteinhaltung bzw. die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens wegen der anhaltenden NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitung in Wuppertal entschieden. Das zeitnahe Inkrafttreten des LRP Wuppertal 2013 ist insoweit unverzichtbar, um gegenüber der EU-Kommission dokumentieren zu können, dass alle vor Ort umsetzbaren Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ergriffen werden.

Wie mit Schreiben vom 11.12.2012 mitgeteilt, erwartet die Bezirksregierung die stadtseitige Entscheidung über die Erteilung des gemäß § 47 Abs. 4 S. 2 BImSchG erforderlichen verkehrlichen Einvernehmens zu der Maßnahme M 5/54 (Grüne Umweltzone) bis spätestens zum **05.03.2013**. Bei einer Verweigerung hätte die Bezirksregierung gemäß § 44 Abs. 1 S. 2 Alt. 2 StVO die Möglichkeit, das Einvernehmen zu ersetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

(Dr. Wolter)