



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

Ausschließlich per E-Mail

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Tel. +49 7732 9995-10
Fax +49 7732 9995-77
resch@duh.de
www.duh.de

1. September 2023

Stellungnahme zur Fortschreibung 2023 des Luftreinhalteplans für die Stadt Essen

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Schürmann,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Fortschreibung 2023 des Luftreinhalteplans für die Stadt Essen Stellung zu nehmen.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert für das Dieselabgasgift Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ wird seit Einrichtung der Messpunkte beidseitig der Kruppstraße auf Höhe der A40 permanent überschritten. Der nun vorgelegte Planentwurf sieht nur die Maßnahmen vor, die im Jahr 2024 soeben eine Einhaltung des entsprechenden Grenzwertes an einem der beiden Messpunkte (EKRU2) ermöglichen können. Eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2023 wird nicht angestrebt. Der zweite Messpunkt, der eine Grenzwertüberschreitung aufweist (EKRU1) wird schlicht ignoriert. Angesichts der seit mittlerweile 13 Jahren andauernden Grenzwertüberschreitung in Essen ist dieses Vorgehen absolut unverständlich. Die im Jahr 2021 veröffentlichten Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation zeigen eindrücklich, dass gesundheitliche Effekte schon weit unterhalb der zurzeit geltenden Grenzwerte auftreten und betonen die Notwendigkeit einer deutlich weitergehenden Verbesserung der Luftqualität¹. Der vorliegende Entwurf der Fortschreibung 2023 des Luftreinhalteplans für die Stadt Essen wird dieser Tatsache nicht gerecht.

Ziel und Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO₂-Immissionen ‚schnellstmöglich‘ so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO₂-Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Dies bedeutet die notwendige Ergreifung von Maßnahmen, die insgesamt geeignet sind, die Belastungswerte binnen weniger Monate, noch im Jahr 2023 an jeder Messstelle unter den Jahresmittelgrenzwert für NO₂ sicher abzusenken. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat hierzu im Entwurf der Fortschreibung 2023 des Luftreinhalteplanes für die Stadt Essen einen Maßnahmenplan aufgestellt, der nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) unzureichend ist. Dies erläutern wir im Folgenden.

¹ [https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Grundsätzliche Anmerkungen

Das vollständige Ausblenden der zweiten Messstation in Essen, die eine Grenzwertüberschreitung aufweist (EKRU1) ist skandalös. Dies ist besonders relevant, da sich anhand aller für das Jahr 2023 vorliegenden Messwerte abzeichnet, dass die Messstation EKRU1 noch höher belastet ist als die alleinig betrachtete Messstation EKRU2. Die Differenz liegt im Mittel Januar bis Juni bei immerhin $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dazu ist im Planentwurf lediglich ausgeführt, dass es sich bei der Messstelle EKRU1 um eine „nicht EU-konforme Messung“ handle, die lediglich „zu Orientierungszwecken dient. Dementsprechend hat sie keinen Einfluss auf die Aufstellung des Luftreinhalteplans und wird zur vollständigen Information aufgeführt.“ Es findet sich jedoch keine Begründung, warum die Messstation nicht EU-konform sein soll.

Das Argument, es seien nur Wohnhäuser relevant, hat keine Grundlage. Dies ist in der Rechtsprechung bereits seit langem geklärt. So verweist bereits die Janecek-Entscheidung (EuGH, Urt. v. 25.7.2008 - C-237/07) auf unmittelbare Betroffenheiten, ohne diese auf die Wohnung zu beschränken. Es werden sogar juristische Personen genannt, die unmittelbar betroffen sein können, was in der Regel Unternehmen und damit Arbeitgeber sind. Dies wurde explizit auch für Arbeitsplätze anerkannt, wie beispielsweise in der Bergstraßen-Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urt. v. 26.05.2004, - 9 A 6/03).

Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, dass für Arbeitsplätze bestimmte Sonderregelungen zur Ermittlung der Luftschadstoffbelastung gelten, denn diese gelten nur für bestimmte industrielle Anlagen, nicht für Bürogebäude. Darauf hat die Generalanwältin des EuGH ausdrücklich hingewiesen: „Insbesondere wird die Luftqualität nach Anhang III Abschnitt A Nr. 1 der Richtlinie 2008/50 an allen Orten beurteilt, mit Ausnahme bestimmter Orte, wo sie nach Nr. 2 nicht zu beurteilen ist. Die ausgenommenen Orte sind dabei durchaus kleinräumig, etwa Orte, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt, Industriegebiete oder industrielle Anlagen, für die alle relevanten Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten, sowie Fahrbahnen der Straßen und – sofern Fußgänger für gewöhnlich dorthin keinen Zugang haben – die Mittelstreifen der Straßen. Danach soll also keine Gesamtbetrachtung vorgenommen werden, sondern eine lokale Beurteilung.“ (EuGH, Schlussanträge der Generalanwältin vom 28.2.2019 zur Rs. C-723/17).

Der Luftreinhalteplan muss demnach für alle relevanten Orte Lösungen vorlegen, bei denen Grenzwertüberschreitungen ersichtlich sind. Er kann sich nicht auf Wohnhäuser beschränken.

Maßnahmen zur spezifischen Minderung der Feinstaubbelastung sind im Entwurf der Fortschreibung 2023 des Luftreinhalteplans überhaupt nicht beinhaltet. An der Messstation Essen-Ost Steeler Straße betrug der Jahresmittelwert für $\text{PM}_{2,5}$ im Jahr 2022 $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Damit wird zwar der aktuell geltenden EU-Grenzwert eingehalten, allerdings werden die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für strikere Feinstaub-Grenzwerte deutlich überschritten.

Die bisherigen WHO Air Quality Guidelines aus dem Jahr 2005 wurden im vorletzten Jahr auf Grundlage der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse angepasst. Die WHO hat dazu eine Vielzahl wissenschaftlicher Studien systematisch ausgewertet und Richtwerte abgeleitet, die für politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger als Grundlage dienen sollen. Seit 2005 hat sich die wissenschaftliche Evidenz durch zahlreiche Studien zur gesundheitlichen Gefährdung durch Luftschadstoffe deutlich erhöht. Erkenntnisse sowohl zu Kurzzeitwirkungen als auch Langzeitwirkungen von Luftschadstoffen haben sich mit der Zeit verdichtet. Auch die Erkenntnis, dass nicht nur hohe Belastungen zu gesundheitsschädlichen Wirkungen führen, sondern bereits niedrige Konzentrationen deutlich unterhalb der existierenden Grenzwerte nachweisbare Schäden verursachen, ist nicht mehr zu leugnen.

Entsprechend aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse wurden die bisherigen Grenzwertempfehlungen für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 auf 10 µg/m³, Feinstaub PM₁₀ von 20 auf 15 µg/m³ und Feinstaub PM_{2,5} von 10 auf 5 µg/m³ im Jahresmittel deutlich verschärft.

Folgerichtig laufen die Verhandlungen über eine Anpassung der Europäischen Luftreinhalt Richtlinie auf Europäischer Ebene auf Hochtouren. Eine Absenkung der Grenzwerte für Luftschadstoffe wird noch in dieser Legislatur erwartet. Wir erwarten, dass sich die Nordrhein-Westfälische Landesregierung auf diese kommende Verschärfung der Grenzwerte vorbereitet und mit wirksamen Sofortmaßnahmen eine Reduktion der nachweislich flächendeckend gesundheitsschädlichen Luftbelastung herbeiführt.

Neben den notwendigen verkehrlichen Maßnahmen, die zur Minderung von Partikeln aus dem Brems- und Reifenabrieb beitragen können, müssen zudem lokale Maßnahmen im Bereich der Kleinf Feuerungsanlagen umgesetzt werden. Diese sind eine zentrale Quelle von Feinstaub und belasten insbesondere die Luft in Wohngebieten. Bei der Verbrennung von Holz entstehen vor allem ultrafeine Partikel, welchen in der Forschung besonders große Wirkung auf die Gesundheit zugeschrieben wird. Hinzu kommen klimaschädliche Rußemissionen sowie krebserregende polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK).

Zudem muss die hohe Belastung an Silvester durch private Feuerwerke und Böllerei maßgeblich beschränkt werden, um diese zusätzliche und unnötige Belastung zu vermeiden. Alternativ sollten die Kommunen stattdessen professionell organisierte Feuerwerke außerhalb hoch belasteter Ballungsgebiete organisieren, um einer übermäßigen Belastung vorzubeugen. Ein Gutachten, dass entsprechende gesetzliche Möglichkeiten für Länder und Kommunen aufzeigt, wurde von der DUH bereits zur Verfügung gestellt.

Die DUH erachtet es vor diesem Hintergrund als dringend notwendig, zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung im Luftreinhalteplan zu integrieren und die Maßnahmen zur Reduktion der NO₂-Belastung schnellstmöglich umzusetzen und ambitionierter auszugestalten. Ziel muss es sein, dass die Konzentration verschiedener Luftschadstoffe nachweislich gesundheits-schädliche Werte nicht überschreitet.

Einzelne Maßnahmen des vorliegenden Entwurfes kommentieren wir wie folgt:

E.77 Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 40

Die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A40 ist die einzige Maßnahme, der ein rechnerischer Effekt auf die Luftqualität zugeordnet werden kann. Die DUH begrüßt die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als sinnvolle Maßnahme mit niedriger Eingriffsintensität.

E.78 Optimierung des Verkehrsflusses

Auch wenn nachvollziehbar ist, dass aus Sicherheitsgründen vor allem an Ausfahrten der Autobahn ein Rückstau auf die Fahrbahn der Autobahn hin vermieden werden sollte, so muss bei der Verbesserung des Verkehrsflusses immer auch beachtet werden, dass ein besserer und schnellerer Verkehrsfluss zusätzlichen Verkehr induziert, wodurch die absolute Verkehrsmenge weiter zunehmen kann. Da es sich bei der Optimierung der Lichtzeichenanlagen jedoch sowieso nur um einen Prüfauftrag handelt, lässt sich daraus kein Effekt auf die Luftqualität ableiten. Die Prüfung einer Maßnahme ist keine Maßnahme im Sinne eines Luftreinhalteplans.

E.79 Analyse der Verkehrsmenge

Eine Analyse der aktuellen Situation ist keine Maßnahme im Sinne der Luftreinhalteplanung, sondern die notwendige Grundlage für eine effektive Maßnahmenplanung. Einzig und allein maßgeblich werden die Schlussfolgerungen sein, die sich aus dieser Analyse ergeben.

E.80 Beschichtung der Stützwände mit Titandioxid

Bereits in den Vergleichsgesprächen zwischen Land NRW, Stadt Essen und Deutscher Umwelthilfe haben wir uns dafür eingesetzt, dass die Pläne zur Beschichtung der Stützwände mit Titandioxid nicht weiterverfolgt werden – damals ging es jedoch um den Abschnitt der Autobahn auf Höhe der Messstation Essen Frohnhausen. Im aktuellen Kontext ist fraglich, wo sich im betroffenen Abschnitt an der Messstation Kruppstraße überhaupt Stützwände befinden sollen. Unseren Ortskenntnissen nach ist der betroffene Abschnitt der BAB 40 beidseitig von Lärmschutzwänden umgeben, nicht jedoch von Stützwänden.

Unsere Ablehnung von Titendioxid-Beschichtungen liegt an den hohen Kosten, die besser und nachhaltiger investiert werden können, der fragwürdigen und maximal sehr kleinräumigen Wirkung sowie den zu befürchtenden negativen gesundheitlichen Nebenwirkungen. Dabei verweisen wir gerne auf den Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen „Photokatalytische Oberflächen zur Minderung von Stickoxidbelastungen an Straßen – TiO₂-Pilotstudie Lärmschutzwand“. In dieser Studie wird festgestellt, dass verkehrsbedingte Verunreinigungen die Oberfläche so stark zusetzen können, dass eine photokatalytische Reaktion nicht mehr stattfinden kann. Selbst die großflächige Anwendung von photokatalytischen Oberflächen gebe „keine Garantie für Minderungsraten“. Darüber hinaus werden in dem BaSt-Bericht Anhaltspunkte für negative gesundheitliche Auswirkungen des Titandioxids aufgelistet, die es dringend zu vermeiden gilt. Darüber hinaus wird festgestellt, dass ein mit Titendioxid beschichtetes Prüfkörper eine geringere Schallabsorption aufweist als der unbeschichtete Vergleichkörper, wodurch die Wirkung der Lärmschutzwände negativ beeinträchtigt werden könnte.

Alles in allem ist eine teure und in Ihrer Wirkung fragwürdige Beschichtung der „Stützwände“ mit Titendioxid abzulehnen.

E.81 Abstimmungsgespräche

In Luftreinhalteplänen werden Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung festgelegt. Dies gilt auch für den hiesigen Planentwurf, in dem diese Auflistung an Maßnahmen wie folgt eingeleitet wird: „Zur Einhaltung des Jahresgrenzwerts für Stickstoffdioxid [...] sollen die folgenden kurzfristig durchführbaren und wirksamen Maßnahmen in den Luftreinhalteplan übernommen werden“. Abstimmungsgespräche sind keine Maßnahme zur Minderung der Luftschadstoffbelastung. Die wiederholte Auflistung von Analysen und Abstimmungen im Maßnahmenpaket scheint einzig und allein das Ziel zu verfolgen den Umfang des Maßnahmenpakets aufzuplustern.

E.82 Citybahn

Grundsätzlich ist jede Maßnahme zur Verbesserung des Angebots bei Bus und Bahn zu begrüßen. Auch der Ausbau von drei neuen Abschnitten einer Straßenbahnstrecke wird von der Deutschen Umwelthilfe ausdrücklich gelobt. Eine Maßnahme, deren Fertigstellung jedoch erst für das Jahr 2026 geplant ist, stellt keine Maßnahme im Sinne einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung dar.

E.83 Verlängerung der U-Bahnlinien U 11 und U 17

Grundsätzlich ist jede Maßnahme zur Verbesserung des Angebots bei Bus und Bahn zu begrüßen. Eine Maßnahme, bei der noch nicht mal die Bewertung der verkehrlichen Machbarkeit vorgenommen wurde, stellt jedoch keine Maßnahme im Sinne einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung dar.

E.84 P & R-Anlagen

Die Einrichtung von P&R-Anlagen ist eine schnelle Möglichkeit um den Pendelverkehr zu reduzieren, wenn an der P&R-Anlage ein komfortabler Umstieg in den öffentlichen Personenverkehr möglich ist. Warum die Einrichtung einer einzelnen P&R-Anlage jedoch eine so lange Zeit in Anspruch nehmen soll ist nicht ersichtlich. Eine Maßnahme, deren Fertigstellung erst für Ende 2025 geplant ist, stellt keine Maßnahme im Sinne einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung dar.

E.85 Ausweitung des ÖPNV-Angebots

Kernelemente einer nachhaltigen Luftqualitätsverbesserung sind ausreichende und kurzfristig wirksam werdende Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV-Angebots. Dafür ist vor allem auch eine Taktverdichtung auf der Linie U18 zwischen Essen und Mülheim an der Ruhr dringend notwendig und könnte tatsächlich zu einem reduzierten Verkehrsaufkommen auf der BAB 40 beitragen. Da diese Maßnahme jedoch lediglich als Prüfauftrag formuliert ist, stellt sie keine Maßnahme im Sinne eines Luftreinhalteplans dar. Wir fordern Sie auf, die Prüfung schnellstmöglich abzuschließen und eine Taktverdichtung auf der Linie U18 dann als sicher umzusetzende Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Die Fortführung eines bestehenden On-Demand-Services hingegen wird keine weitere Verbesserung der Luftqualität zur Folge haben. Ganz im Gegenteil: sofern davon ausgegangen wird, dass der On-Demand-Service zu einer signifikanten Reduktion des MIV-Aufkommens und damit einer messbaren Verbesserung der Luftqualität beiträgt, so sollte berechnet werden, welche Auswirkung eine Einstellung des Service ab dem Jahr 2024 haben würde.

E.87 Busse im ÖPNV

Die Ruhrbahn beabsichtigt bis zum Jahr 2033 (!) die gesamte Dieselbusflotte auf Wasserstoffantrieb umzustellen. Gerne verweisen wir auf die schlechten Erfahrungen, die die Stadt Wiesbaden mit Wasserstoff-Bussen gesammelt hat und appellieren an Land NRW und Stadt Essen keine Unsummen an Steuergeld in Wasserstoff-Busse sowie die notwendige Infrastruktur zu versenken. Das kommunale Mobilitätsunternehmen ESWE Verkehr in Wiesbaden hat seine Flotte von zehn Wasserstoffbussen Ende 2022 ausgemustert und die im Frühjahr 2020 eröffnete, rund 2,3 Millionen Euro teure Wasserstoff-Tankstelle geschlossen. Diese Fehlinvestition ist nicht verwunderlich und sollte von der Stadt Essen nicht nachgeahmt werden.

Nach Einschätzung der Deutschen Umwelthilfe gibt es keine plausiblen Gründe, die für eine Wasserstoff-Busflotte sprechen würden. Die Wasserstoff-Technik für Busse ist nach wie vor nicht etabliert. Die vorhandenen Busse sind teure Einzelfertigungen und fehleranfällig. Auch in der Zukunft wird sich das nicht ändern, da Wasserstoff vor allem in den Sektoren einer hohen Nachfrage unterliegt, für die eine direkte Elektrifizierung keine Option ist, wie beispielsweise in der Industrie. Aufgrund der hohen Nachfrage wird Wasserstoff – und vor allem grüner Wasserstoff – auf Jahrzehnte hinweg knapp und teuer sein.

Warum die Stadt Essen auf Wasserstoff-Busse anstatt auf die mittlerweile etablierte Technik der batterieelektrischen Busse setzen möchte, ist vollkommen unverständlich.

E.89 Förderung des Radverkehrs, Modal Split

Eine konsequente Förderung des Radverkehrs führt nachweislich zu deutlichen Verlagerungen von MIV-Fahrten auf Strecken bis acht Kilometern. Das ist der überwiegende Großteil der innerstädtischen Wege. Um diese Potenziale auszuschöpfen, bedarf es einer sicheren, komfortablen und ausreichend dimensionierten Infrastruktur für den Radverkehr. Um eine Steuerungswirkung bzgl. der Verkehrsmittelwahl zu entfalten, ist eine wesentliche Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs

durch verbesserte Angebotsplanung erforderlich. Hierzu müssen Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs umverteilt werden. Ebenso wichtig sind sicheres Kreuzungsdesign und ausreichend sichere Abstellplätze.

Die Pläne zur Förderung des Radverkehrs in Essen werden diesen Anforderungen weder in Quantität noch in Qualität gerecht. Bereits mehrfach hat die Deutsche Umwelthilfe angemahnt, dass essentielle Qualitätsstandards bei Fahrradstraßen in Essen konsequent missachtet werden. Prominentestes Beispiel dafür ist die misslungene Fahrradstraße Rüttenscheider Straße, zu der die Deutsche Umwelthilfe und zahlreiche andere Akteure die Essener Stadtverwaltung in den vergangenen Jahren wiederholt kontaktiert haben. Die alleinige Ausweisung einer Straße mit erheblichem Kfz-Verkehr als Fahrradstraße ohne jegliche begleitende Maßnahme um den Kfz-Verkehr zu reduzieren hat keinerlei positiven Effekt für den Radverkehr. Dass die Stadt Essen immer noch nicht nachgesteuert hat und den Kfz-Durchgangsverkehr durch modale Filter oder gegenläufige Einbahnstraßen reduziert, ist vollkommen unverständlich. Wenn die anderen Maßnahmen zur „Förderung des Radverkehrs“ ebenfalls entgegen besseren Wissens so gestaltet werden, dass sich bloß keine Einschränkungen für den Kfz-Verkehr ergeben, anstatt den Radverkehr möglichst attraktiv zu machen, wird sich daraus keine positive Änderung des Modal Splits und damit auch kein positiver Effekt für die Luftqualität ergeben.

E.90 Förderprogramm für Lastenräder

Die Deutsche Umwelthilfe begrüßt ein Förderprogramm für Lastenräder, beton jedoch, dass diese keine signifikanten Fahranteile gewinnen werden, solange die Stadt Essen Ihre Anstrengungen zur Schaffung sicherer Radverkehrsinfrastruktur nicht deutlich erhöht.

E.91 Car-Sharing

Das Angebot von Car-Sharing Stellplätzen ohne strikt definierte Anforderungen hinsichtlich des Antriebs oder des Emissionsstandards der Car-Sharing-Fahrzeuge wird keinen Einfluss auf die Luftschadstoffbelastung in Essen haben. Hierbei genügt es nicht, den Austausch der Flotten auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrechtlich unterlegt sein. Beispiele für wirksame Maßnahmen kann das Land Nordrhein-Westfalen in Berlin oder London finden.

E.94 Förderung der Solarenergie

Die Deutsche Umwelthilfe begrüßt jedes Engagement zur Förderung der Solarenergie, vor allem auf Dächern, als Balkonsolaranlage und auf bereits versiegelten Flächen. Inwiefern eine Förderung von Photovoltaik-Anlagen zu einer Reduktion der NO₂-Belastung führen soll, ist nicht ersichtlich. Es ist zudem zu vermuten, dass der Zubau weit hinter den von der Bundesregierung gesteckten Zielen und erst recht hinter dem notwendigen Pfad zur Erreichung der Pariser Klimaschutzziele zurückbleiben. Daher fordert die DUH eine deutliche Erhöhung der Anstrengungen zur Förderung der Solarenergie, vor allem durch ordnungsrechtliche Vorgaben.

E.95 Photovoltaikanlagen auf stadteigenen Gebäuden

Diese Maßnahme erschöpft sich in einer Bestandsanalyse über bestehende Photovoltaikanlagen auf städtischen Dächern ohne auch nur einen Ausbaupfad zu skizzieren. Inwiefern sich hier eine Zunahme an Photovoltaikanlagen erwarten lässt ist nicht ersichtlich. Anstatt folgenlos festzustellen, dass weitere Dächer zur Verfügung stehen, wären verpflichtende Maßnahmen notwendig. Die Stadt Essen sollte Ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und eine Solardachpflicht für alle geeigneten kommunalen Gebäude einführen. Dass dies aktuell nicht mal für den Neubau und für die Dachsanierung vorgesehen ist, ist fatal. Auch für stadteigene Bestandsgebäude sollte diese Pflicht schnellstmöglich eingeführt werden.

Die folgenden Maßnahmen werden in dem vorliegenden Entwurf nicht festgeschrieben und müssen nach Ansicht der DUH einbezogen werden:

Dem Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Essen fehlen sämtliche Maßnahmen zur **Stärkung des Fußverkehrs**, beispielsweise durch Ausbau von Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Straßen und Spielstraßen genauso wie durch die systematische Verbesserung der Infrastruktur durch neue Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen und die Beleuchtung von Fußwegen.

Auch die Möglichkeiten eines ambitionierten **Parkraummanagements**, das die Teilgebiete Parkraumkontrolle, Parkraumverknappung und Parkraumbewirtschaftung enthält, fehlen in diesem Luftreinhalteplan vollständig. Die Verringerung der Anzahl der Parkplätze und gleichzeitige deutliche Verteuerung des Parkraumes sind zentrale Stellgrößen für die Verkehrsmittelwahl und stellen zudem eine potentielle Finanzierungsquelle für den schnelleren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Eine spürbare Reduzierung der innerstädtischen Parkmöglichkeiten führt anerkanntermaßen zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und den Radverkehr. Die gleichzeitige deutliche Anhebung der Parkgebühren über die Kosten für eine Einzelfahrkarte des ÖPNV in Essen hinaus, sowie eine Anhebung der Gebühren für Bewohnerparkausweise auf mindestens 1 € pro Tag, können kurzfristig beschlossen und unmittelbar umgesetzt werden, um so den Umstieg auf den Umweltverbund weiter zu fördern.

Eine weitere Möglichkeit zur innerstädtischen Reduktion der NO₂-Belastung, die im Planentwurf komplett fehlt ist ein umfangreiches **Tempo 30** Konzept. Gerade auch um die Attraktivität für den innerstädtischen Durchgangsverkehr zu verringern, ist eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wesentlich. Die DUH fordert daher innerorts die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, insbesondere auch aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit. Diese Regelung sollte dauerhaft gelten. Dass Tempo 30 großflächig eingeführt werden kann, beweisen mit Mainz und Aachen bereits zwei Städte, die sich zur Umsetzung dieser Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität entschieden haben.

Neben den verkehrlichen Maßnahmen mit dem Ziel einer Reduktion der NO₂-Belastung sollten nach Ansicht der DUH auch folgende **verschärfte Anforderungen für Kleinf Feuerungsanlagen** einbezogen werden, um die Feinstaub-Belastung in Essen zu reduzieren:

Das Verbrennen von Holz ist eine entscheidende Quelle von Feinstaub. Darüber hinaus ist der Betrieb von Holzöfen ohne Abgasreinigung nicht vereinbar mit den nationalen und lokalen Klimaschutzziele. Denn die Abgase von typischen Holzöfen enthalten nicht nur klimaschädliches Methan, sondern auch beträchtliche Mengen an Rußpartikeln als Bestandteil des Feinstaubes. Ruß wirkt bis zu 3.200-mal stärker auf das Klima als CO₂ – Holzöfen sind somit keineswegs eine klimaschonende Heizalternative.

Alte Anlagen durch neue marktübliche Öfen auszutauschen, ist hierbei keine ausreichende Lösung. Ein einfacher Tausch sorgt vielmehr dafür, dass die Luft auch in den nächsten Jahrzehnten verschmutzt wird. Denn selbst neue Öfen, welche die Anforderungen der 1. BImSchV bzw. die seit 2022 europaweit geltenden Ökodesign-Vorgaben erfüllen, dürfen beim Zulassungstest im Labor deutlich mehr Feinstaub ausstoßen als ein über 20 Jahre altes Dieselauto ohne Filter². Hinzu kommt: In der Praxis erzeugt ein Ofen oftmals ein Vielfaches der Schadstoffmenge, die im Labor gemessen wurde.

² Air Quality Expert Group (2017):

https://uk-air.defra.gov.uk/assets/documents/reports/cat11/1708081027_170807_AQEG_Biomass_report.pdf

Eine gesteigerte Sanierungsrate und eine umweltfreundliche Wärmeerzeugung mittels Wärmepumpe oder Solarthermie sind essentiell, um die Klimaziele im Gebäudesektor zu erreichen. Dies muss vom Bund, den Ländern und auf kommunaler Ebene beworben und gefördert werden. Lässt sich ein Wechsel zu diesen erneuerbaren Alternativen nicht bewerkstelligen, ist die Holzfeuerung nur akzeptabel, wenn Filter oder Staubabscheider zum Einsatz kommen.

Seit 2022 sind die Abgasgrenzwerte von Holzöfen EU-weit über eine Ökodesign-Verordnung harmonisiert. Dadurch und aufgrund der laxen EU-Luftqualitätsanforderungen sind derzeit die rechtlichen Möglichkeiten zur flächendeckenden Einführung strengerer lokaler Grenzwerte für Holzfeuerungsanlagen – die für die Einführung einer Filterpflicht notwendig wären – limitiert.

Das Land NRW sollte dringend die Einführung einer landesrechtlichen Verordnung für „schutzbedürftige Gebiete“ auf Grundlage von § 49 Abs. 1 BImSchG mit strengen Immissionsgrenzwerten (Grenzwertempfehlungen der WHO) angehen.

Trotz der rechtlichen Limitationen kann auch die Stadt Essen bereits jetzt auf vielfältige Weise tätig werden, um den Einsatz von Filtern voranzutreiben und Partikelemissionen aus der Holzfeuerung vor Ort drastisch zu senken. Dazu gehören folgende Maßnahmen³:

- ➔ **Strenge (Emissions-)Anforderungen für neue Holzöfen und Holzheizkessel** auf lokaler Ebene festschreiben⁴, die Filter bzw. Staubabscheider zur Pflicht machen (vgl. Anforderungen des Blauen Engel für Kaminöfen/DE-UZ 212). Dies kann über folgende Wege geschehen:
 - Als privatrechtliche Vorgabe für den Betrieb von Holzfeuerungsanlagen bei der Veräußerung von kommunalen Grundstücken.
 - Bei vorhandener landesrechtlicher Ermächtigung nach § 49 BImSchG für schutzbedürftige Gebiete⁵ mit Immissionsgrenzwerten, die über die EU-Luftqualitätsstandards hinausgehen, kann lokal festgelegt werden, dass Holzfeuerungsanlagen bei Überschreitung dieser strengerer Immissionsgrenzwerte „erhöhten betriebstechnischen Anforderungen“ genügen müssen.
- ➔ **Nachrüstung von bis 12/2021 installierten Öfen mit einem Filter bzw. Staubabscheider** vorschreiben, welcher die Anforderungen des Blauen Engel für Staubabscheider (DE-UZ 222) erfüllt – dies kann über folgende Wege geschehen:
 - Anlagenspezifische Anforderungen auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB.
 - Bei vorhandener landesrechtlicher Ermächtigung nach § 49 BImSchG für schutzbedürftige Gebiete oder Landesimmissionsschutzgesetzgebung (Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Bayern, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein): mittels kommunaler (Brennstoff)Verordnungen.

Hierbei ist zu beachten, dass Bestandsschutz nicht unbegrenzt gilt und eine Filternachrüstung veranlasst werden kann, wenn sie wirtschaftlich zumutbar ist.

- ➔ **Verbot der Kohleverbrennung** in Kleinf Feuerungsanlagen auf Grundlage etwaiger Landesimmissionsschutzgesetzgebung oder auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 23 lit. a BauGB.

³ Vgl. DUH-Maßnahmenpapier für Städte und Kommunen: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Clean_Air/DUH-Ma%C3%9Fnahmenpapier_Partikelemissionen_aus_Holzfeuerung_vor_Ort_senken_final.pdf

⁴ Anlagen im Geltungsbereich der Verordnungen (EU) 2015/1185 sowie (EU) 2015/1189

⁵ Zu solchen „Schongebieten“ werden etwa Kurorte, Erholungsgebiete, oder sonstige vornehmlich der Erholung dienende Ortsteile sowie die Umgebung von Krankenhäusern gezählt. Eines besonderen Schutzes vor Luftverunreinigungen bedürfen aber auch reine Wohngebiete.

- ➔ Lokales **Förderprogramm** für die Nachrüstung mit Staubabscheidern (DE-UZ 222) sowie für Kaminöfen mit Blauem Engel (DE-UZ 212) einführen. Die Fördersätze sollten so angelegt sein, dass sie die Kosten der zusätzlichen Emissionsminderungstechnik bzw. Staubabscheidung zu einem Teil kompensieren, aber keine zusätzlichen Anreize zur Nutzung von Holzöfen schaffen.
- ➔ **Modellprojekte** zur Filternachrüstung bei Holzöfen und anderen Holzfeuerungsanlagen initiieren.
- ➔ **Kommunale Wärmeerzeugung** (z.B. Heizanlagen für Pellet- oder Hackschnitzel von kommunalen Betreibern) nur mit wirksamer Staubabscheidung! Vorrang für Alternativen zur Holzfeuerung, basierend auf Umgebungswärme bzw. Geothermie sowie Solarthermie.
- ➔ Städtische **Informationskampagnen**, die offensiv die Umweltzeichen der Bundesregierung – den Blauen Engel für Kaminöfen und den Blauen Engel für Staubabscheider – als Standard bewerben, wenn Personen unbedingt mit Holz heizen möchten.
- ➔ **Klare Zuständigkeiten schaffen und einfach zugängliche Informationen** bereitstellen, an wen sich Bürgerinnen und Bürger im Falle von Problemen mit Holzfeuerungsanlagen in der Nachbarschaft wenden können.
- ➔ Wirksame und schnelle Unterstützung von Bürgerinnen und Bürgern, die von Rauch und Geruch durch Holzfeuerung in der Nachbarschaft betroffen sind: Geltendes Recht mit **effektiven Kontrollmaßnahmen und Sanktionen** durchsetzen. **Aschetests** bei Verdacht auf Brennstoffmissbrauch veranlassen und prüfen, ob die **Ableitbedingungen** dem Stand der Technik entsprechen.

Darüber hinaus müssen sich die Stadt Essen und das Land NRW gegenüber dem Bund und der EU für bessere Rahmenbedingungen einsetzen:

- ➔ Zeitnahe und umfassende Überarbeitung der 1. BImSchV mit erheblich strengeren Emissionsgrenzwerten für Bestandsanlagen einfordern, um Nachrüstung mit Filter bzw. Staubabscheider verpflichtend zu machen (insbesondere auch für Anlagen, welche ab 2010 installiert wurden und die 1. bzw. 2. Stufe der 1. BImSchV erfüllen).
- ➔ Für eine Verschärfung der nationalen Luftqualitätsgrenzwerte in der Bundesimmissionschutzgesetzgebung eintreten.
- ➔ Bei Revision der Ökodesign-Verordnungen für Raumheizer (Öfen) und Festbrennstoffkessel auf EU-Ebene: Positionierung für erheblich strengere Emissionsgrenzwerte, welche den Anforderungen des Blauen Engel für Kaminöfen entsprechen.

Fazit:

Der Entwurf der Fortschreibung 2023 des Luftreinhalteplans für die Stadt Essen enthält mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A40 eine geeignete Maßnahme um eine leichte Verbesserung der lokalen NO₂-Belastung zu erwirken.

Angesichts des insgesamt überschaubaren Ambitionsniveaus steht eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2023 endgültig außer Reichweite. Dadurch, dass die Messstation EKRU1 nicht als Grundlage für die Maßnahmenplanung angesehen wird, im bisherigen Jahresmittel 2023 jedoch eine um 5 µg/m³ höhere NO₂-Belastung aufweist als die Messstation EKRU2, ist auch im Jahr 2024 nicht sichergestellt, dass der geltende Grenzwert flächendeckend in der gesamten Stadt eingehalten wird.

Im Sinne einer weiteren Verbesserung der Luftqualität werden die Möglichkeiten der großflächigen Anordnung von Tempo 30 sowie einer umfassenden Parkraumbewirtschaftung ausgeblendet.

Auch die Pläne zum Ausbau und zur Förderung von ÖPNV und Radverkehr bleiben weit hinter denen vergleichbarer Städte zurück. Darüber hinaus lässt der Planentwurf sämtliche Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung vor allem in Form von verschärften Anforderungen für Kleinfeuerungsanlagen vermissen. Mit Blick auf die WHO-Empfehlungen und die aktuellen Pläne zur Verschärfung der europäischen Grenzwerte ist dieses geringe Ambitionsniveau vollkommen unverständlich.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine sichere Einhaltung des NO₂-Grenzwertes an allen Orten in Essen so schnell wie möglich sichergestellt ist.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch

Bundesgeschäftsführer