



IHK fordert Aus für Umweltzonen Ende 2010
**Neue Erkenntnisse zu Emissionen belegen:
Experiment mit Fahrverboten ist fehlgeschlagen**
Kritik auch an überzogenen Lärmaktionsplänen

(Duisburg) **Die Umweltzonen in Nordrhein-Westfalen kommen in diesem Jahr auf den Prüfstand. „Das Experiment mit seinen rigiden Fahrverboten ist fehlgeschlagen. Das bestätigen auch neue Erkenntnisse über Emissionen im Straßenverkehr“, betonte Dr. Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, auf der Jahres-Pressekonferenz am Mittwoch, 14. April, in Duisburg.**

Die Niederrheinische IHK, federführende IHK in NRW sowohl für Verkehrs- als auch für Umweltschutzfragen, hatte sich von Anfang an gegen die Umweltzonen ausgesprochen. Sie seien zur wirksamen Verringerung der Feinstaubbelastung kein geeignetes Instrument. Die IHK-Argumente am Beispiel der zum 1. Oktober 2008 eingerichteten Umweltzone in Duisburg als Bestandteil des umfassenden Luftreinhalteplans Ruhrgebiet: 50 % der Feinstaubbelastung sind Hintergrundbelastung, 47 % sind der Industrie zuzuordnen, aber nur 1,5 % dem Straßenverkehr, wovon wiederum nur ein Drittel aus dem Auspuff kommt. Die Umweltzone kann deshalb bei voller Wirkung lediglich 0,5 % des in Duisburg ausgestoßenen Feinstaubes reduzieren. Zur Erinnerung: Als die Silvesterraketen und Knaller unvergleichlich hoch Rauch und Staub produzierten, schlugen von allen 69 Messstationen in NRW nur 2 keinen Alarm.

Untermauert wird die Ablehnung seitens der IHK durch neue Erkenntnisse über Emissionsfaktoren im Straßenverkehr. Daraus ergebe sich eine belastbare, aussagekräftige Grundlage zur Berechnung der Feinstaub-

und NOx-Belastung im Straßenraum, nämlich abhängig von der jeweiligen Verkehrsmenge und der Flottenzusammensetzung. Das Ergebnis: Die Umweltzone wirkt beim Zugrundelegen realistischer Schadstoffausstöße deutlich geringer als bisher prognostiziert.

Im Übrigen zeigten die Grenzwert-Entwicklungen insbesondere bei den Feinstaubpartikeln PM10 in Duisburg eindeutig, dass sich die Luftqualität kontinuierlich verbessert hat. Dies führt die IHK im Wesentlichen auf länger existierende Luftreinhaltepläne zurück. Dietzfelbinger: „Insbesondere die Duisburger Industrie hat durch vielfältige Maßnahmen ihren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität geleistet. Das hat die Umweltzone mit ihren Fahrverboten nicht bewirkt, aber sie hat viel Geld gekostet und bürokratischen Aufwand erzeugt.“

Das fehlgeschlagene Experiment sollte daher umgehend beendet werden, da noch immer kleine und mittlere Unternehmen in ihrer Existenz von befristeten Ausnahmegenehmigungen abhängen. Finanzmittel für Neufahrzeuge seien kaum vorhanden. „Es ist unzumutbar, dass Betriebe weiter in Ungewissheit leben, ob sie überleben können“, so der Hauptgeschäftsführer. Es bestehe im Übrigen seitens der EU kein Zwang zu Fahrverboten, wie ein Rechtsgutachten im Auftrag der IHK eindeutig belege. Es gebe wirkungsvollere Maßnahmen.

Erste Lärmaktionspläne: Kritik und Lob

Mit Kritik, aber auch mit Lob spart die IHK nicht angesichts der inzwischen zum Teil von den Kommunen aufgestellten Lärmaktionspläne. Zum Hintergrund: Die Umgebungslärmrichtlinie der EU verpflichtet einen Großteil der Kommunen dazu, die Lärmsituation flächendeckend zu kartieren und Aktionspläne mit Maßnahmen zur Lärminderung aufzustellen.

Für Duisburg liegen die Lärmkarte sowie die ersten Entwürfe von Lärmaktionsplänen vor. Die Kritik der IHK: Die Stadtverwaltung legt zur Lärminderung einen Schwerpunkt auf die Temporeduzierung für wesentliche Teile des Hauptverkehrsstraßennetzes – mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Darüber hinaus werden Lkw-Fahrverbote von 22 bis 6 Uhr vorgeschlagen. „Das würde den Wirtschaftsverkehr massiv belasten“, so IHK-Hauptgeschäftsführer Dietzfelbinger. Durch die Temporeduzierung würden die Unternehmen gezwungen sein, für die gleiche Gütermenge mehr Fahrzeuge einzusetzen, da die Einsatzzeit der Lkws

verlängert würde. Ergebnis: mehr Verkehr in der Stadt. Das sei sowohl ökonomisch als auch ökologisch widersinnig. Darüber hinaus ergäben sich Probleme für den öffentlichen Personenverkehr, der ohnehin schon eher schleiche und weiter an Attraktivität verlieren würde.

Wie man es dagegen sinnvoll und wirtschaftsfreundlich macht, zeige derzeit die Stadt Dinslaken. Die Kommune ist involviert, da hoch belastete Bundesstraßen sowie eine Haupteisenbahnstrecke durch ihr Gebiet verlaufen. Der Lärmaktionsplan sieht im Entwurf vor, auf Maßnahmen gegen den Verkehr komplett zu verzichten. Stattdessen setzt Dinslaken auf lärmoptimierten Asphalt. „Das ist vorbildlich. Wir wünschen uns in allen Kommunen dieses Augenmaß bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen“, so Dietzfelbinger.