

Bezirksregierung Detmold
Leopoldstraße 15
32756 Detmold

VCD Kreisverband
Ostwestfalen-Lippe e.V.
owl-buero@vcd.org
kerstin.haarmann@vcd.org

Nur per Email:

post53@bezreg-detmold.nrw.de

pro grün e.V. Paderborn
Dieter.Dubisch@gmx.de

BUND e.V. Paderborn
mmueller.pdb@arcor.de

ADFC e.V. Paderborn
elmar.spellerberg@t-online.de

Paderborn, den 01. 08. 2019

Luftreinhalteplanung Paderborn - Offenlegung des Planentwurfs

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Paderborn nehmen wir wie folgt Stellung:

TEIL 1: Zusammenfassung der Bewertung

Der Entwurf des Luftreinhalteplanes PB (Veröffentlicht zum 1.7.2019) erfüllt nach Ansicht der beteiligten Umweltschutzgruppen, des VCD und des ADFC in entscheidenden Teilen nicht die Anforderungen.

Die bisher vorgeschlagenen Maßnahmen werden nicht ausreichen, bis zum Jahr 2020 den Grenzwert für Stickoxide von 40µg zu unterschreiten. Deshalb müssen kurzfristig weitere ambitionierte Maßnahmen (s.u.) zum Schutz der Gesundheit der Paderborner Bevölkerung vor giftigen NO₂ Emissionen ergriffen werden.

Keine statistisch abgesicherte abnehmende Luftbelastung

Angeblich ist ein abnehmender Trend der Luftbelastung zu beobachten.

Die Prognoseberechnungen gehen von einer Reduzierung der NO_x-Emissionen von 30 % aus obwohl die Jahresfahrleistung aller KFZ nur um 0,1 % abnimmt (Tabelle 4.2).

Diese sehr optimistische Einschätzung ist bemerkenswert. Ob sie tatsächlich eintritt, sollte durch die Ergebnisse der Messungen für 2019 zeitnah überprüft werden. Die bisherigen Messwerte des LANUV (2016 - 2019) zeigen jedoch keine statistisch abgesicherte Tendenz auf unter 40 Mikrogramm (mg) Stickstoffdioxid je cbm Luft an den drei amtlichen Messstationen in Paderborn auf (s.u.)

Entwarnung für die Residenzstraße kann nicht gegeben werden, nur weil der zulässige Grenzwert punktgenau erreicht wurde, eine minimale Abweichung kann hier schon wieder zu einer Überschreitung führen.

Zu wenig kurzfristig wirksame Maßnahmen und zu langsames Eingreifen der Behörden

Bis das propagierte smart city Konzept mit intelligenter Ampelsteuerung realisiert ist, werden noch viele Jahre vergehen. Es wurden bisher zu wenige Vorschläge für kurzfristig wirksame Maßnahmen (s.u.) berücksichtigt.

Es ist aber besonders wichtig, dass schnell reagiert wird bei Grenzwertüberschreitungen, weil die Überschreitungen der Grenzwerte seit 9 Jahren bekannt und die **gesundheitlichen Schäden** für die Bevölkerung erheblich sind. Seit Bekanntwerden der ersten Grenzwertüberschreitungen für 2015 sind zudem bislang mehr als 3! Jahre vergangen und es gibt immer noch keinen verabschiedeten Luftreinhalteplan für Paderborn. Dies ist ein unverantwortliches langsames Handeln der Luftreinhaltebehörden (Bezirksregierung und LANUV).

Widersprüchliche Angaben zur Prognose

Der vorliegende Entwurf enthält außerdem Widersprüche. Während auf Seite 74 Unsicherheiten bei der Prognose eingeräumt werden, wird auf Seite 77 die gewagte These aufgestellt, die Grenzwerte würden sicher eingehalten.

Mangelnde Wirksamkeitskontrolle – automatische Messstelle erforderlich

Unter Erfolgskontrolle (ab S.86) soll die Wirksamkeit einer Maßnahme evaluierbar sein. Das kann lediglich rein rechnerisch, also hypothetisch geschehen. Dies erfüllt nicht die – künftig auch für den Luftreinhalteplan Paderborn anwendbaren - Mindestvoraussetzungen der Entscheidung des OVG Münster vom 31.07.2019 im Hinblick auf den Luftreinhalteplan Aachen. Erforderlich ist laut OVG Münster eine zeitnahe Wirkungskontrolle und parallel dazu ein Stufenplan zu ergreifender Maßnahmen bei Grenzwertüberschreitung. Dieses fehlt im Entwurf des Luftreinhalteplans Paderborn.

Um Transparenz für eine zeitnahe Wirkungskontrolle zu schaffen, fordern die Unterzeichner, dass auch für Paderborn eine automatische Messstelle eingerichtet wird, die die Werte online liefert (für Bielefeld gibt es drei). Siehe Link des LANUV für die entsprechenden Monatsberichte hier:

<https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/luft/immissionen/berichte-und-trends/monatswerte/>

Maßnahmen nicht verursachergerecht

Maßnahmen zur Schadstoffminderung müssen gem. § 47 Abs. 4 Satz 1 BImSchG nicht nur verhältnismäßig, sondern auch verursachergerecht sein. Die avisierten Maßnahmen sind in keinem Fall verursachergerecht. Sie betreffen nicht den Hauptverursacher, den Motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern lediglich den öffentlichen Verkehr und die allgemeinen verkehrlichen Rahmenbedingungen der Stadt Paderborn wie bessere Rad- und Fußverkehrsplanung.

Sachfremde Beeinflussung der Luftreinhaltebehörden

Die planaufstellende Behörde wurde durch den Ministerpräsidenten öffentlich unter Druck gesetzt. Armin Laschet bezeichnete Fahrverbote zur Luftreinhaltung im Landtag als unverhältnismäßig und damit rechtswidrig. Falls die Bezirksregierung Düsseldorf Fahrverbote verhängen sollte, „gäbe es die rechtliche Möglichkeit, das zu untersagen“, so Laschet im März 2018. Die Bezirksregierung Detmold unterliegt damit einer Beeinflussung und Vorfestlegung gegen die Anordnung von Fahrverboten als wirksamstem Mittel. Dies ist eine sachfremde Einflussnahme auf die Bezirksregierung und das LANUV, die eine korrekte Bearbeitung verhindert.

TEIL 2: Messungen und rechtlicher Hintergrund

Die Messwerte des LANUV (2016-2017-2018-2019) zeigen keine statistisch abgesicherte Tendenz auf unter 40 Mikrogramm (mg) Stickstoffdioxid je cbm Luft an den drei amtlichen Messstationen in Paderborn. Eine Ausnahme ist an der Station PBSN für 2018 und 2019 festzustellen. Dabei bleibt zu berücksichtigen das für 2019 bisher 3 Messungen vom LANUV bereitgestellt sind. Im KJ 2018 ist dagegen ein steigender Wert von 42,6 2017 auf 42,8 bekannt. Die Werte von 2019 (bekannt sind 3) stehen ausnahmslos über 45 mg an allen 3 Messorten.

Idf Nr.	Nur über 40 mg	2016	Mesgn Anzahl	2017	Mesgn Anzahl	2018	Mesgn Anzahl	2019	Mesgn Anzahl
1	PBBA	50,1	24	45,3	24	45,9	21	45,9	3
2	PBFR	48,1	24	46,2	24	44	22	49,7	3
3	PBSN	43,4	16	42,6	14	42,8	15	45,7	3

Idf Nr.	alle Messungen	2016	Mesgn Anzahl	2017	Mesgn Anzahl	2018	Mesgn Anzahl	2019	Mesgn Anzahl
1	PBBA	50,1	24	44,1	24	44,4	26	42,7	3
2	PBFR	48,1	24	46,2	24	42,9	26	42,5	3
3	PBSN	41,5	24	40,1	24	39,4	26	39,1	3

Entscheidungen der Gerichte / Urteile

Klarstellungen der Europäischen Kommission in Deutschland:

EuGH Entscheid zur Messung und Standort

Rechtssache C-723/17 vom 28. Februar 2019

„Vorabentscheidungsersuchen – Richtlinie 2008/50/EG – Qualität der Umgebungsluft – Grenzwerte– Standorte von Probenahmestellen – Ermessen – Gerichtliche Kontrolle – Kriterien für die Feststellung einer Überschreitung von Grenzwerten“:

Die zuständige Generalanwältin Juliane Kokott hatte in einem Gutachten im Februar dafür plädiert, ein Klagerecht einzelner betroffener Bürger zu bestätigen. Zudem soll aus ihrer Sicht tatsächlich der Wert einer einzelnen Messstation maßgeblich für Grenzwertverletzungen sein, nicht der Mittelwert mehrerer Punkte. Kokott argumentierte,

dass überall, wo Grenzwerte überschritten werden, Gesundheitsfolgen zu befürchten seien. Dem schlossen sich die Luxemburger Richter nun im Ergebnis an. Sie befanden, dass schon ein überhöhter Wert von Feinstaub, Stickstoffdioxid oder anderen in der EU-Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa genannten Schadstoffe an einzelnen Messstationen als Verstoß gelte. Denn dort drohten Gesundheitsschäden. Durchschnittswerte für ein größeres Gebiet oder einen Ballungsraum hätten wenig Aussagekraft.

Die Ergebnisse stellten Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD) und TÜV-Experte Peter Wilbring am Mittwoch, 10.07.2019, in Berlin vor.

Die Messstellen für gesundheitsschädliches Stickstoffdioxid (NO₂) in Städten sind nach einer TÜV-Untersuchung insgesamt vorschriftsmäßig aufgestellt.

Die Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) Leipzig fand am 22.02.2018 statt. Urteil des 7. Senats vom 27. Februar 2018 - BVerwG 7 C 26.16:

- Nach einem weiteren Urteil des baden-württembergischen Verwaltungsgerichtes zum Luftreinhalteplan Stuttgart wurde zeitgleich über die Zulässigkeit des Verkehrszeichens „Umweltzone“ mit einem Zusatzschild „Nicht für Diesel“ verhandelt.
- Am 27.02.2018 wurde in Leipzig das Urteil verkündet, die schriftliche Urteilsbegründung wurde am 22.05.2018 veröffentlicht.
- Nach dem Urteil sind Verkehrsverbote für bestimmte Fahrzeugtypen bzw. Antriebsarten zulässig, wenn allein hierüber eine unionsrechtskonforme Umsetzung der vorliegenden Richtlinien möglich ist.
- Hierbei sind die vom Bundesverwaltungsgericht benannten Maßgaben zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu beachten.
- Diese sind durch das schriftliche Urteil konkretisiert worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich insbesondere zu den unterschiedlichen Anforderungen bei strecken- und zonenbezogenen Fahrverboten geäußert.
- Auch die Randbedingungen, unter denen unter Umständen von einer Einführung von Einfahrtverboten abgesehen oder deren Einführung verschoben werden kann, wurden durch das BVerwG konkretisiert.
- Dies ist möglich, **wenn aktuelle Erhebungen einen deutlich stärkeren Rückgang der Grenzwertüberschreitungen aufzeigen, als dies bisher prognostiziert wurde.**
- Zudem werden durch das BVerwG die Möglichkeiten zur Einräumung von Übergangsfristen bei dem Erlassen von Einfahrtbeschränkungen skizziert, die bei der Nachrüstung mit geeigneter Abgasreinigungstechnik genutzt werden können.

EU-Kommission billigt deutsche Toleranz bei Stickoxid-Grenzwerten 13.2.2019

Das Bundesumweltministerium erklärte, mit der geplanten Novelle habe die Bundesregierung keine Erhöhung des Grenzwerts vorgeschlagen. Es gehe vielmehr um eine Orientierungshilfe, wann ein Fahrverbot in der Regel verhältnismäßig ist und wann es andere Möglichkeiten gibt, den geltenden Grenzwert von 40 Mikrogramm einzuhalten. Dies lasse sich bei einer Grenzwertüberschreitung bis 50 Mikrogramm in der Regel mit einer Kombination anderer Maßnahmen erreichen.

Klarstellung: EU-Kommission rüttelt nicht an Stickoxid-Grenzwerten 13.02.2019

Die Europäische Kommission weist Medienberichte zurück, laut denen die Kommission Deutschland genehmige, den Grenzwert für Stickoxid in Deutschland auf 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft zu erhöhen. Das ist falsch. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm im Jahresmittel ist EU-weit verbindlich und von den Mitgliedstaaten und dem EU-Parlament beschlossen worden. Daran wird nicht gerüttelt.

Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland
Reinhard Hönighaus +49 30 2280 2300
Claudia Guske +49 30 2280 2190

TEIL 3:

Stellungnahme zur Schadstoffreduktionswirkung einzelner Maßnahmen im Luftreinhalteplan und erforderliche weitere Maßnahmen

Das Fazit auf Seite 76, eine ausreichende Reduktion der NO₂-Belastung für die Bahnhofstraße und die Friedrichstraße allein über die prognostische Wirkung der Kraftfahrzeugflottenmodernisierung (incl. Maßnahmen d. Dieselpipfels wie Schadstoffreduktion durch Einspielung neuer Software), der vorgezogenen Linienbusflottenmodernisierung und der Absenkung des Hintergrundniveaus ohne zusätzliche weitere Maßnahmen im Verlauf des Jahres 2019 zu erwarten, ist nicht nachvollziehbar.

1. Die Kraftfahrzeugflottenmodernisierung wird nicht zu den prognostizierten pauschalen NO₂-Reduzierungen führen. Experten gehen davon aus und haben nachgewiesen, dass die von der Autoindustrie angenommene 25% ige Reduzierung der Schadstoffemission durch Software Updates bei vielen Diesel Pkw Modellen nicht zutrifft. Die Reduzierung ist in vielen Fällen nur minimal bzw. überhaupt nicht wirksam.
2. Die Nachrüstung der Linienbusflotte des Padersprinters mit SCR Katalysatoren ist ausdrücklich zu begrüßen. Da die Busse aber nur einen Anteil von 3,4% an den NO_x-Emissionen im Paderborner Stadtgebiet haben (Tabelle 4.1 Seite 36) und zudem die ebenfalls den Paderborner Innenstadtring befahrenden „Überlandbusse“ des nph incl. seiner Subunternehmer nicht berücksichtigt wurden, werden die Auswirkungen dieser Maßnahme überschaubar bleiben.
3. Die angenommene Abnahme des PKW Verkehrs im gesamten Stadtgebiet von 2016 bis 2020 um 0,4% mit einer sich daraus ergebenden NO_x-Reduktion um 18,2 % (Seite 37) ist vollkommen unrealistisch angesichts des Bevölkerungszuwachses in Paderborn und der Ausweisung weiterer Baugebiete in der Paderborner Innenstadt und an der Peripherie. Es ist dagegen zu erwarten, dass der Hauptverursacher der NO₂-Belastung in der Paderborner Innenstadt, der Motorisierte Individualverkehr mit 79.4% (Tabelle 4.1 Seite 36), noch zunimmt.

Zusätzlich zu den im neuen Luftreinhalteplan berücksichtigten Maßnahmen des Green City Masterplans der Stadt Paderborn, die sich überwiegend mit der Verbesserung des ÖPNV, der Fuß- und Radverkehrsplanung und mit der Optimierung der Lichtsignalanlagen Schaltung befassen, fordern die Unterzeichner die Aufnahme der nachfolgend aufgeführten ambitionierten Maßnahmen in den Luftreinhalteplan.

Wenn diese zusätzlichen Maßnahmen nicht zeitnah eingeführt werden, führt aus der Sicht der Unterzeichner kein Weg an Durchfahrtsverboten für besonders schadstoffintensive PKW (Dieselfahrverbote, Blaue Umweltplakette, Grüne Umweltzone) vorbei, um die Gesundheit der Paderborner Einwohner und Einwohnerinnen vor giftigem NO₂ zu schützen. Gegebenenfalls wird das laufende Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe (DUH) dies bereits herbeiführen, wenn das Gericht den Entwurf des Luftreinhalteplanes – ebenso wie die unterzeichnenden Organisationen – nicht für ausreichend hält. Es wird darauf hingewiesen, dass in den bundesdeutschen Städten, wo die Luftreinhaltepläne unter dem Eindruck der laufenden Klageverfahren von DUH und VCD mit ambitionierten Maßnahmen nachgebessert wurden (Darmstadt, Wiesbaden), das Klageverfahren mit einem Vergleich beendet bzw. die Klage durch die Kläger für erledigt erklärt wurde.

1. **Weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV**, insbesondere Takt und Vernetzung. Der geplante neue 15 Minuten Takt auf Hauptachsen ist ein Anfang, sollte aber auf 10 Minuten verkürzt werden.
2. Einführung **einfacher deutlich reduzierter Tarife im ÖPNV**, z.B. sog. „Wiener Modell“ 365 Euro Ticket für 1 Jahr für Einwohner und Betriebe
3. **Ausweitung P+ R Angebote**: Es sollten mehr Park and Ride Parkplätze an den Haupteinfallsstraßen in die Paderborner Innenstadt mit 10 Min Takt Bus Pendelverkehr eingerichtet werden. Menschen werden nur dann P + R Angebote annehmen, wenn sie nur wenige Minuten auf den nächsten Bus warten müssen.
4. Ausweitung des Parkraummanagements, z.B. Staffelung der Parkgebühren nach Zentralität, und Anpassung Parkgebühren an den Wert des beanspruchten öffentlichen Raumes
5. Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (modal split) deutlicher als bisher zu reduzieren, muss auch die **Flächenverteilung zwingend zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes geändert werden**. Hierzu gehören die Reduzierung der Pkw Spuren auf der Bahnhofstraße und auf der Friedrichstraße von je zwei auf je eine pro Fahrtrichtung. Die frei werdenden Flächen sind für den ÖPNV sowie den Radverkehr zu nutzen.
6. Als Mittel zur Neuverteilung der Verkehrsflächen wird als **Sofortmaßnahme die Umwandlung von jedem 10. Pkw-Abstellplatz in einen Fahrradabstellplatz mit sicherem Edelstahlbügel gefordert**. Weiterhin wird sukzessive ein weiterer Parkplatz (je 10 Parkplätze) in einen Parkplatz mit Ladestation für Elektrofahrzeuge umgebaut.
7. Zur Förderung des multimodalen Verkehrs sind **ausreichend dimensionierte Mobilstationen** vorzusehen, z.B. Fahrradausleihstationen und sichere Fahrrad Abstellplätze an ÖPNV Haltestellen

8. Eine **verbesserte verkehrsträgerübergreifende und regional vernetzte Fahrmit-App** muss kurzfristig eingeführt werden
9. Das Dienstwagenmodell der Stadt Paderborn wird auf Betriebe ausgeweitet, sodass ein **flächendeckendes carsharing-Netz** entsteht.
10. Das **Radwegenetz für Pendler (Radschnellwege od. Fahrradstraßen) muss sehr zügig ausgebaut werden**. Dabei sind auch umliegende Gemeinden im Kreisgebiet einzubeziehen. Als Sofortmaßnahme muss mindestens eine Schnell-Route von einem Ortsteil in die Innenstadt realisiert werden. Es bietet sich an mit der Route Schloss-Neuhaus zu beginnen. Da die Verwaltung völlig unterbesetzt ist, sollte ein externes Büro beauftragt werden.

Gezeichnet:

Kerstin Haarmann
VCD OWL e.V.

Dieter Dubisch
pro grün e.V.

Markus Müller
BUND e.V. PB

Elmar Spellerberg
ADFC e.V. PB