

# Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans Göttingen vom 26. September 2008

## Reduktionsbedarf

Der Entwurf des Luftreinhalteplans prognostiziert für das Jahr 2011 ohne zusätzliche Maßnahmen die größten Grenzwertüberschreitungen in der Gotmarstraße.

Bei Stickstoffdioxid wird ein Jahresmittelwert von  $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$  prognostiziert, der Grenzwert liegt bei  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , also ist eine Reduktion um mindestens  $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  – das sind 13 % – nötig.

Bei Feinstaub wird ein Jahresmittelwert von  $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$  prognostiziert, der de-facto-Grenzwert liegt bei  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , also ist eine Reduktion um mindestens  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  – das sind 7 % – nötig. Der de-facto-Grenzwert ergibt sich aus der Statistik: Zu den 35 erlaubten Überschreitungen pro Jahr beim Tagesmittelwert kommt es bei einem Jahresmittelwert von knapp  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Die prognostizierten Jahresmittelwerte gelten für ein Jahr mit durchschnittlichem Wetter. Damit auch in Jahren mit ungünstigen Wetterlagen die Grenzwerte eingehalten werden, sind noch weitere Reduktionen erforderlich.<sup>1</sup>

## Umweltzone

Eine Umweltzone ist einzurichten, das ergibt sich zwingend aus dem Gesetz: "Die Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten" (§ 47 Absatz 4 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz). Da der Kraftfahrzeugverkehr an den Überschreitungsstellen der Hauptverursacher ist, ist es verhältnismäßig, die besonders stark emittierenden Kraftfahrzeuge auszuschließen. Mit einer Reduktion der Stickstoffdioxide von  $1,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in der Gotmarstraße (in anderen Straßen von  $1,2$  bis  $2,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) gehört die Umweltzone zu den wirksamsten Maßnahmen.

Umweltzonen müssen nicht stufenweise eingeführt werden. Beispielsweise war in der Brackeler Straße in Dortmund von Anfang an im Aktionsplan vom Juni 2005 vorgesehen, dass Dieselfahrzeuge sie nur mit Partikelfilter benutzen dürfen, was einer Umweltzone mit Freigabe nur für die Schadstoffklassen 3 und 4 entspricht. Dies sollte auch in Göttingen von Anfang an umgesetzt werden. Ab 2010 ist dann auch die Schadstoffklasse 3 zu verbieten, da dann der Stickstoffdioxid-Grenzwert in Kraft tritt, aber voraussichtlich überschritten wird, sodass alle Maßnahmen zur Stickstoffdioxidsenkung umzusetzen sind.

Die in Hannover verwendeten Ausnahmeregeln sind auch für Göttingen angemessen und sollten übernommen werden.

Gegen eine Umweltzone wird eingewandt, dass sie nicht verhältnismäßig sei. Tatsächlich ist sie aber verhältnismäßig, da sie wie beschrieben verursachergerecht ist, und auch den

<sup>1</sup>Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, 8 B 2253/06, Beschluss vom 16. Januar 2007

einzelnen Kraftfahrzeugnutzer nicht unverhältnismäßig trifft. Denn die Rechte des Kraftfahrzeugnutzers müssen gegen die Rechte der Bürger auf saubere Luft abgewogen werden. Feinstaub und Stickstoffdioxid machen krank und verkürzen das Leben. Das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit ist das höchste Grundrecht, dem die Grundrechte der Kraftfahrzeugnutzer unterzuordnen sind. Den Kraftfahrzeugnutzern ist zudem entgegenzuhalten: Eigentum verpflichtet. Wer ein Kraftfahrzeug nutzen will, darf damit nicht gegen die bestehenden Luftgrenzwerte verstoßen. Zudem wird die Verhältnismäßigkeit in jedem Einzelfall sichergestellt, indem jeder Antrag auf eine Ausnahmegenehmigung individuell geprüft wird.

Es gab auch eine Schonfrist von mehr als 12 Jahren, da die europäische Richtlinie 96/62/EG bereits 1996 eine "Aussetzung" "des Kraftfahrzeugverkehrs" angedroht hat (Artikel 7 Absatz 3 Satz 2). Seit 1996 muss jeder mit einem Umweltzonen-Fahrverbot rechnen, wenn er beim Kraftfahrzeugkauf nicht auf geringe Emissionen achtet.

Gegen eine Umweltzone wird eingewandt, dass sie nicht wirksam sei, weil in der Umweltzone in Hannover nur eine Reduktion um weniger als 1 % und weniger als  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  beim Feinstaub gemessen werden konnte. Tatsächlich wird aber in der Untersuchung unter Verweis auf Messungenauigkeiten und Wetterschwankungen ausdrücklich mitgeteilt: "Prinzipiell lassen sich derartig geringfügige Effekte messtechnisch nicht nachweisen"<sup>2</sup> (Hervorhebung im Original). Es ist deshalb durchaus möglich, dass die Umweltzone in Hannover eine Reduktion von mehr als 1 % und mehr als  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bewirkt hat, die nur wegen der Messunsicherheiten noch nicht nachgewiesen werden konnte. Zudem ist in der Umweltzone in Hannover bisher nur die Schadstoffgruppe 1 (ohne Plakette) ausgeschlossen. Werden weitere Gruppen ausgeschlossen, sind weitere Reduktionen zu erwarten, wie im Entwurf des Göttinger Luftreinhalteplans auch prognostiziert.

Gegen eine Umweltzone wird eingewandt, dass die Liste möglicher Ausnahmen lang sei. Zwar ist die Liste lang, bei genauerer Betrachtung zeigt sich aber, dass die Ausnahmen entweder aufgrund der wenigen Fahrten in der Umweltzone nur vernachlässigbare Emissionen leisten, oder es sich um besondere Härtefälle handelt, die nur in seltenen Ausnahmefällen vorkommen. Die Ausnahmen sind die Ausnahme und nicht die Regel; sie machen die Umweltzone zu einer verhältnismäßigen Maßnahme, die den Einzelnen nicht unverhältnismäßig trifft.

Gegen eine Umweltzone wird mit Verweis auf Hannover eingewandt, dass sie einen hohen Verwaltungsaufwand verursache. Der Aufwand ist jedoch geringer als in Hannover, da die Umweltzone in Hannover eine der ersten in Deutschland war, Göttingen jedoch die dortigen Konzepte übernehmen kann. Zudem haben bereits viele in Göttingen fahrenden Fahrzeuge eine Umweltzonenplakette.

Gegen eine Umweltzone wird eingewandt, dass in Hannover eine Klage dagegen anhängig sei. Tatsächlich gibt es aber deutschlandweit ebenso Klagen, die Luftreinhaltemaßnahmen fordern, sodass Göttingen damit rechnen muss, auf Einrichtung einer Umweltzone verklagt zu werden.

---

<sup>2</sup>Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim: "Feinstaubminderung durch die Umweltzone Hannover" 08/2008, Seite 7.

## Busse

Die Busse sind nicht das Problem, sondern die Lösung der Verkehrs- und Luftprobleme in der Innenstadt. Der Vorschlag, Buslinien aus der Innenstadt ganz herauszunehmen, würde den Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus, Bahn) schwächen und durch zusätzlichen Autoverkehr die Verkehrs- und Luftprobleme noch vergrößern. Wesentliche Merkmale des derzeitigen Busliniennetzes sind die gute Erreichbarkeit der Innenstadt von allen Stadtteilen aus und die umfassenden Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtbushaltestellen in der Innenstadt. Diese müssen erhalten bleiben.

Da im Jahr 2010 der Stickstoffdioxid-Grenzwert eingehalten werden muss, sollten neue schadstoffarme Busse nicht erst – wie im Entwurf beschrieben – bis 2011, sondern möglichst bis Anfang 2010 angeschafft werden. Neue Busse führen zu einer relevanten Minderung von  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei den Stickstoffdioxiden.

## Steuerermäßigung Bahn

Um die Hintergrundbelastung in Göttingen bei Feinstaub und Stickstoffdioxid zu senken, ist bei der Bahn auch im Fernverkehr – wie bereits in sämtlichen anderen europäischen Ländern – der ermäßigte Umsatzsteuersatz zu gewähren. Diese Förderung der emissionsärmeren Bahn gegenüber dem Auto stärkt den Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus, Bahn). § 47 Absatz 6 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz sieht vor, dass die Stadt Göttingen eine Maßnahme wie die Steuerermäßigung im Luftreinhalte-/Aktionsplan beschließt und die Bundesregierung sie dann umzusetzen hat.

## Tempo 120 auf A 7

Zur Senkung der regionalen Hintergrundbelastung von Feinstaub und Stickstoffdioxid ist auf der Bundesautobahn 7 auf dem Gebiet der Stadt Göttingen in beiden Fahrtrichtungen ein rund um die Uhr geltendes Tempolimit von höchstens 120 km/h anzuordnen.

Ist eine Autobahnstrecke bisher ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, ergibt sich bei angeordneten 120 km/h für die Pkws eine Reduktion um 1,5 % bei Feinstaub und 0,3 % bei Stickoxiden;<sup>3</sup> außerdem werden mehr Unfallkosten eingespart als die längeren Fahrzeiten kosten.<sup>4</sup>

Deutschland ist europaweit das einzige Land ohne generelles Tempolimit auf Autobahnen. Es sind keine Nachteile bekannt, die die anderen Länder durch ihr Tempolimit haben.

---

<sup>3</sup>Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr. Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen. Bundestagsdrucksache 15/5900 vom 28.06.2005. [www.umweltrat.de](http://www.umweltrat.de). ISBN 3-8329-1447-1. Seite 272.

K. Kämpf, J. Schulz, C. Walter, T. Benz, H. Steven, W. Hüsler: Umweltwirkungen von Verkehrsinformations- und -leitsystemen im Straßenverkehr. UBA-Texte 12/2000. Umweltbundesamt, Berlin 2000. Seite 9.

<sup>4</sup>Th. Scholz, A. Schmallowsky, T. Wauer: Auswirkungen eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen im Land Brandenburg. Land Brandenburg, Landesbetrieb Straßenwesen, Schlothauer & Wauer, 2007. Seite 3.

## Tempo 120 bundesweit

Um die Hintergrundbelastung im Gebiet der Stadt Göttingen zu mindern, hat die Stadt Göttingen die zuständigen Behörden bundesweit dazu aufzufordern, einen Luftreinhalte-/Aktionsplan mit einem generellen Tempolimit von 120 km/h (und sonstigen Feinstaubminderungsmaßnahmen) aufzustellen. Dazu sind diese nach § 47 Absatz 4 Satz 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz verpflichtet.

## Aufstellungspflicht seit Überschreitung 2002

Die Pflicht, für Göttingen einen Luftreinhalte-/Aktionsplan aufzustellen, besteht nicht erst seit der Überschreitung in Göttingen im Jahr 2006.

Verursachen Emissionen auf dem Gebiet der Stadt Göttingen Grenzwertüberschreitungen außerhalb ihres Gebietes, ist für das Göttinger Gebiet ein Luftreinhalte-/Aktionsplan aufzustellen (§ 47 Absatz 4 Satz 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Im Jahr 2002 wurden im Land Berlin die Feinstaubgrenzwerte überschritten, wobei ein Anteil von 50 bis 70 % von außerhalb Berlins stammt (Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin vom August 2005, Seite 2), also wegen der häufigen westlichen Winde auch aus Göttingen.<sup>5</sup>

Im Jahr 2002 wurden in Erfurt in der Bergstraße die Feinstaubgrenzwerte überschritten, wobei ein Anteil von 48 bis 50 % von außerhalb Erfurts stammt (Luftreinhalteplan Erfurt vom Juli 2005, Seite 41), also wegen der häufigen westlichen Winde auch aus Göttingen. Im Erfurter Luftreinhalteplan heißt es auf Seite 46 wörtlich: "Dieser Anteil an der Immissionsbelastung in Erfurt wird sich in dem Maße verringern, wie auch in anderen Regionen Maßnahmen zur Emissionsminderung durchgesetzt werden".

## Lärmplan, Verkehrsentwicklungsplan

Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung müsste der Luftreinhalteplan zusammen mit einem Lärmplan und der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans aufgestellt werden. Denn sowohl bei der Luftreinhaltung als auch bei der Lärmreduzierung ist der Straßenverkehr der Hauptverursacher.

---

<sup>5</sup>Andreas Hainsch: Ursachenanalyse der PM10-Immission in urbanen Gebieten am Beispiel der Stadt Berlin. Technische Universität Berlin, Berlin 2004. Seite 107