

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

**Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt,
Natur und Digitalisierung**

Referat Immissionsschutz, Anlagensicherheit,
Anlagenbezogene Energieeffizienz, Marktüberwachung
z.Hd. Dr. Dirk Jürgens
Mercatorstraße 3
24106 Kiel

Vorab per Fax an 0431 988-7239 und per E-Mail -

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Tel. +49 (0) 30 2400867-0
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

12. Juli 2019

Stellungnahme zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Kiel

Sehr geehrter Herr Dr. Jürgens,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für Kiel Stellung zu nehmen.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 µg NO₂/m³ wird an der verkehrsnahen Messstation Theodor-Heuss-Ring in Kiel seit Beginn der Datenerhebung permanent überschritten. Im Jahr 2018 wurde der Grenzwert mit 60 µg NO₂/m³ erneut erheblich überschritten und ist sogar im Vergleich zum Jahresmittelwert 2017 von 56 µg NO₂/m³ wieder deutlich angestiegen. Ergänzende Passivsammler-Messungen zeigen, dass die Belastung im Umfeld der Messstation sogar noch höhere Werte von bis zu 62 µg NO₂/m³ erreicht.

Angesichts der hohen Grenzwertüberschreitung hält die DUH für Kiel ein alle möglichen Ausweichstrecken umfassendes, zonales Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge, Busse) unterhalb von Euro 6/IV ab dem 1. September 2019 für zwingend erforderlich.

Selbst nach Umsetzung aller in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgesehenen Maßnahmen (deren Wirksamkeit wir im Folgenden ganz überwiegend bestreiten), wird der Grenzwert von 40 µg NO₂/m³ frühestens im Jahresmittel 2022 eingehalten werden sollen. Erst im Herbst des Jahres 2020 soll zudem entschieden werden, ob Verkehrsbeschränkungen für besonders schmutzige Diesel-Fahrzeuge umgesetzt werden sollen. Dabei sind Fahrverbote selbst laut Prognose des Planentwurfs die einzige nachgewiesene effektive Maßnahme, mit der eine Grenzwerteinhaltung am Theodor-Heuss-Ring bereits 2020 erreicht werden kann und die bereits eine deutliche Grenzwertannäherung im Jahr 2019 ermöglicht (40,3 µg NO₂/m³). Trotz dieser Erkenntnis länger als ein Jahr auf den Nachweis der Wirkung anderer, fragwürdiger Maßnahmen, wie Absauganlagen zu

warten, anstatt die naheliegende Lösung schnellstmöglich umzusetzen, ist nicht hinnehmbar und verstößt gegen den Entscheid des BVerwG Leipzig vom 27.2.2019.

Aktuelle Studien, u.a. des Umweltbundesamtes, weisen darauf hin, dass gesundheitliche Effekte auch schon weit unterhalb der zurzeit geltenden Grenzwerte auftreten ([Link zur Studie](#)). Der vorliegende Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Kiel wird dieser Tatsache nicht gerecht.

Ziel und Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO₂-Immissionen ‚schnellstmöglich‘ (entsprechend der höchstrichterlichen Rechtsprechung des BVerwG bis Ende 2019) 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, spätestens bis Ende 2019 unter den Jahresmittelgrenzwert für NO₂ sicher abzusenken. Das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung Schleswig-Holstein hat hierzu im Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) als nicht ausreichend ansieht. Dies erläutern wir im Folgenden.

Grundsätzliche Anmerkungen

Selbst laut optimistischer Prognose des Luftreinhalteplans wird es mit den zurzeit geplanten Maßnahmen nicht möglich sein, die Einhaltung der seit 2010 geltenden Grenzwerte am Belastungsschwerpunkt Theodor-Heuss-Ring sicherzustellen. Eine Einhaltung im Jahresmittel 2020 wird aufgrund einer Großbaustelle und umfassenden Straßensperrungen erhofft, im Jahr 2021 zeichnen sich jedoch wieder deutliche Grenzwertüberschreitungen ab.

Die Planung des Luftreinhalteplans beschränkt sich ausschließlich auf den Straßenabschnitt Theodor-Heuss-Ring, an dem die offizielle Messstation steht, ohne die Belastung im restlichen Hauptstraßennetz zu ermitteln. Gerade wenn eine Grenzwerteinhaltung an der Messstelle durch die Einrichtung einer Großbaustelle gelingen soll, so ist das Land Schleswig-Holstein dazu verpflichtet neue Grenzwertüberschreitungen an anderen Stellen zu verhindern. Die Umleitung von mehreren Zehntausenden Kfz wird jedoch auf großen Teilen des sowieso stark belasteten Straßennetzes zu weiteren Belastungen oberhalb des Grenzwertes führen. Dass die genaue Belastung nicht ermittelt wird, zeigt eindrücklich, dass die Stadt Kiel und das Land Schleswig-Holstein gar kein Interesse daran haben das genaue Ausmaß der Katastrophe zu kennen. Auch die zusätzliche Luftbelastung durch die Baustelle selbst, sowie durch ebenfalls mit Diesel betriebenen Baustellenfahrzeuge wird schlichtweg ausgeblendet.

Der von der Bundesregierung über die Änderung des BImSchG vorgenommene Versuch der Aufweichung der NO₂-Grenzwerte bei Jahresmittelwerten zwischen 40 und 50 µg/m³ ist durch alle seitdem ergangenen Gerichtsbeschlüsse von VGs und OVGs und implizit auch durch Entscheidung des EuGHs vom 26.6.2019 als rechtswidrig bewertet worden. Der relevante Grenzwert ist nach wie vor 40 µg/m³, der nach Entscheidung des BVerwG Leipzig vom 27.2.2018 bis spätestens Ende 2019 zwingend einzuhalten ist.

Die Messstation Bahnhofstraße, an der im Jahr 2018 das erste Mal den Grenzwert für NO₂ eingehalten wurde, findet keine Berücksichtigung, obwohl die sehr knappe Einhaltung keinerlei Garantie für eine dauerhafte Unterschreitung bietet – vor allem nicht bei der für das Jahr 2020 zu erwar-



tenden geänderten Verkehrsführung. Auch weitere Passivsammlermessungen weisen Grenzwertüberschreitungen auf, wie beispielweise am Ziegelteich. Wir fordern Sie auf, alle Ergebnisse orientierender Messungen zu veröffentlichen und in der Erstellung des Luftreinhalteplans zu berücksichtigen.

Der Europäische Gerichtshof hat mit seinem Urteil vom 26. Juni 2019 (AZ: C-723/17) das Recht aller europäischen Bürger auf ‚Saubere Luft‘ gestärkt. Er hebt hervor, dass die Richtlinie **zwingenden Charakter hat**, also strikt umzusetzen ist (Rn. 31-32). Dabei betont der Gerichtshof stärker als zuvor die besondere Bedeutung der Richtlinie für den Gesundheits- und Umweltschutz (Rn. 33). Er stellt fest, dass die **„Regelungen über die Qualität der Umgebungsluft die Schutzpflichten der Union im Bereich des Schutzes der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit (...) konkretisieren“**. Die Verpflichtungen haben also sogar eine primärrechtliche Grundlage (EuGH zitiert hier „u.a. Art. 3 Abs. 3 EUV und Art. 191 Abs. 1 und 2 AEUV). Dies ist eine Absage an die von interessierter Seite geltend gemachten Zweifel an der Gesundheitsrelevanz der NO₂-Grenzwerte. Auch mit der **Feststellung, dass die NO₂-Belastung nicht gemittelt werden darf, sondern es auf den Verschmutzungsgrad an jeder Probenahmemessstelle ankommt (Rn. 66)**, zeigt der EuGH, dass der Grenzwert ernst zu nehmen ist.

Demnach haben die Bürger einen Rechtsanspruch darauf, dass an den Orten mit der höchsten NO₂-Belastung gemessen wird. Außerdem müssen die Grenzwerte auch an diesen Orten mit den höchsten Belastungen zwingend eingehalten werden. Auch Berechnungen, dass die Belastung der Umgebungsluft unmittelbar an der Häuserfront der umliegenden Wohnbebauung ggf. niedriger ausfällt sind rechtlich irrelevant – der Grenzwert von NO₂ in Höhe von 40 µg/m³ ist am Ort der höchsten Belastung, also auch auf dem Gehweg einzuhalten.

Die Fokussierung der planaufstellenden Behörde auf die nördliche Seite des Theodor-Heuss-Rings entbehrt damit jeder Grundlage. Auf Höhe der Liebfrauenkirche reicht die hohe Belastung auch auf der südlichen Straßenseite bis direkt an die Gebäudefront ran – die Belastung auf dem Gehweg ist noch deutlich höher. Hier ist die Caritas angesiedelt und somit ebenfalls Arbeitnehmer*innen von der Belastung dauerhaft betroffen. Die Annahme, dass ausschließlich Wohnbebauung relevant wäre, ist juristisch nicht haltbar.

Weiter bestätigt der EuGH, dass die Auswahlkriterien für Probenahmestellen nicht nur vollständig dokumentiert werden müssen, sondern auch regelmäßig zu aktualisieren sind. Wenn also punktuelle Maßnahmen ausschließlich auf Höhe der Messstation ergriffen werden, müssen neue Messstationen Informationen über die Verschmutzung der neuerdings durch Umleitungen am stärksten belasteten Straßenzüge liefern. Jeder Einzelne, der durch Umleitungen erhöhten Belastungen ausgesetzt ist, hat das Recht zur Durchsetzung der Bestimmungen der Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG die nationalen Gerichte anzurufen und die Grenzwerteinhalten durch die Gerichte überprüfen zu lassen.

Um überprüfen zu können, ob die Messstation in Kiel am höchst belasteten Ort aufgestellt ist und damit zahlreichen kommenden Rechtsverfahren vorzubeugen, müssen dringend die zuletzt 2005 vorgenommene Screening Berechnung erneuert werden und eine aktuelle Modellierung der NO₂-Belastung im gesamten Hauptstraßennetz Kiels, auf aktueller Datenbasis zu Verkehrsmengen und Pendlerzahlen, vorgelegt werden. Dies gilt sowohl unter Annahme der jetzigen Verkehrsströme, als auch unter Beachtung der kommenden Umleitungen zehntausender Fahrzeuge.



Veröffentlichte Belastungskarten (S.31) geben lediglich Auskunft über die Belastungssituation im unmittelbaren Umfeld der Messstation Theodor-Heuss-Ring. Wie die Darstellung der räumlichen Verteilung der NO₂-Belastung allerdings zeigt, geht die Belastung über den eingefügten Bildausschnitt hinaus. Eine Einschätzung, wie weit diese Belastung tatsächlich geht, ist nicht möglich.

Obwohl der Luftreinhalteplan zur richtigen Schlussfolgerung kommt, dass einzig eine Einführung von Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge (Pkw, Busse, Nutzfahrzeuge) einschließlich Euro 5/V eine maßgebliche Entlastung des Theodor-Heuss-Rings bewirken kann, wird diese Maßnahme nicht umgehend umgesetzt, sondern stattdessen eine weitere Verschiebung der Lösung bis 2021 vorgesehen. Dieses Vorgehen steht entgegen der höchstrichterlichen Rechtsprechung, alle Maßnahmen zu ergreifen, um den Grenzwert schnellstmöglich einzuhalten. Eine Handlungsverweigerung für weitere zwei Jahre ist bei einer derartigen Belastung fahrlässig, rechtlich unzulässig und eine vorsätzliche Inkaufnahme höherer gesundheitlicher Risiken der Bevölkerung.

Mit dem Grundsatzurteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, dass strecken- oder gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge geboten und zulässig sind, wenn andere Maßnahmen eine schnellstmögliche Einhaltung des NO₂-Grenzwertes nicht sicherstellen. Auch in Kiel scheint eine schnelle und an allen Belastungsorten gleichsam wirksame und sichere Unterschreitung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes ohne noch im Jahr 2019 ausgesprochene Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge einschließlich Abgasnorm Euro 5/V nicht realisierbar.

Maßnahmen zur spezifischen Minderung der Feinstaubbelastung sind im Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans überhaupt nicht beinhaltet. Zudem findet an der verkehrlich besonders belasteten Messstelle „Theodor Heuss Ring“ überhaupt keine Feinstaubmessung (weder PM₁₀ noch PM_{2,5}) statt. An der Messstation „Kiel Bahnhofstraße“ wurde der EU-Tagesgrenzwert für PM₁₀ im Jahr 2018 an 13 Tagen überschritten; der PM_{2,5}-Jahresmittelwert betrug 13 µg/m³. Damit werden zwar die aktuell geltenden EU-Grenzwerte eingehalten – allerdings liegt die Feinstaubbelastung deutlich über den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die WHO hält maximal drei Überschreitungen des PM₁₀-Tagesgrenzwertes pro Jahr für tolerabel und betont, dass der Jahresmittelwert für PM_{2,5} maximal 10 µg/m³ betragen sollte.

Einige Länder, wie z.B. die Schweiz, haben mittlerweile die WHO-Empfehlungen in ihre Gesetzgebung übernommen. Auch in Deutschland wächst die Erkenntnis, dass die EU-Vorgaben keinesfalls ausreichen: Das Umweltbundesamt und die Experten der Internationalen Gesellschaft für Umweltepidemiologie (ISEE) halten eine Debatte über schärfere Grenzwerte für erforderlich. Der amtierende EU-Umweltkommissar Vella hat in einem Schreiben an die Bundesregierung in diesem Frühjahr angekündigt, dass die EU derzeit die Absenkung der Grenzwerte für Luftschadstoffe erwäge. Wir erwarten, dass sich die Landesregierung auf diese möglicherweise kurzfristig kommende Luftreinhaltemaßnahme entsprechend vorbereitet.

Neben den notwendigen verkehrlichen Maßnahmen, die zur Minderung von größeren Partikeln aus dem Brems- und Reifenabrieb beitragen können, müssen zudem die Vorgaben für Kleinfeuerungsanlagen verschärft werden. Denn 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).



Die DUH erachtet es vor diesem Hintergrund als dringend notwendig, zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung im Luftreinhalteplan zu integrieren. Ziel muss es sein, dass die Konzentration verschiedener Luftschadstoffe nachweislich gesundheitsschädliche Werte nicht überschreitet.

Bereits die Grundannahmen der im Luftreinhalteplan enthaltenen Prognosen sind unrealistisch, da das Nullszenario auf einem Ausgangswert von 51,9 µg NO₂/m³ im Jahr 2019 basiert. In Anbetracht der tatsächlich gemessenen Belastung von 60 µg NO₂/m³ am Theodor-Heuss-Ring im Jahr 2018, ist dieser Ausgangswert eine inakzeptabel beschönigende Annahme. Auch die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen wird systematisch überschätzt.

Einzelne Maßnahmen des vorliegenden Entwurfes kommentieren wir wie folgt:

Maßnahmen Green City Plan

Die Deutsche Umwelthilfe kritisiert die vollkommen unverbindliche und unter Finanzierungsvorbehalt stehende Maßnahmenplanung des Green City Plans. Diese Maßnahmen sind allesamt nicht als anrechenbare Maßnahme im Luftreinhalteplan anzusehen. Es ist nicht verständlich, wie eine kumulative Reduzierungsannahme von 0,5 µg NO₂/m³ für die Hintergrundbelastung in die Planaufstellung mit einbezogen werden konnte.

Auch das Ziel einer emissionsfreien Mobilität im Jahr 2050 ist vollkommen irrelevant für die schnellstmögliche Einhaltung der seit 2010 geltenden Schadstoffgrenzwerte. Es fehlen effektive Maßnahmen, um bereits in den kommenden Jahren einen erheblichen Beitrag zur Erreichung des Ziels einer emissionsfreien Mobilität zu leisten. Anstatt langfristig vollkommen unverbindliche Zielsetzungen anzukündigen, sollten verbindliche, kurzfristig wirksame und mit nachvollziehbaren Minderungsannahmen hinterlegte Maßnahmen umgesetzt werden.

Verflüssigung des Verkehrs

Die bereits umgesetzte Geschwindigkeitsreduzierung und Sperrungen der Zu- und Abfahrten führen laut LRP zu keinen wesentlichen Änderungen der Verkehrszahlen. Demnach ist es auch ausgeschlossen, dass diese Sperrungen einen Beitrag zur Reduktion der NO₂-Belastung leisten sollen.

Die angekündigte Zuflussregelung als Maßnahme zur Verhinderung von Stop-and-Go Verkehr und Stau ist eine unverbindliche Ankündigung, ohne jegliche Konkretisierung des Umsetzungshorizonts. Dennoch werden die Maßnahmen mit einem Reduktionspotenzial von bis zu 0,5 µg NO₂/m³ angesetzt. Worauf dieses Minderungspotential beruht, ist nicht ersichtlich und im Sinne einer konservativen und nachvollziehbaren Prognose kann dies selbstverständlich nicht angesetzt werden.

Sperrung der rechten Fahrspur auf Höhe der Messstelle für Diesel-Kfz

Mit der Sperrung der rechten Fahrspur in Richtung Westen für Diesel Kfz erreicht diese Fortschreibung des Luftreinhalteplans eine neue Ebene der Absurdität. Dieser Vorschlag zielt einzig darauf, die Messwerte unmittelbar an der Messstation zu beeinflussen, hat aber keinerlei minimierende Wirkung auf die Belastung selbst, da auch keine Minderung der Emissionen erfolgt. Zudem besteht die Gefahr, dass eine solch außergewöhnliche Verkehrsführung zu Verwirrung um die Einordnungsabläufe führt, die im Reißverschlussverfahren häufig zur Verkehrsverdichtung und Stockungen und damit eher zu Belastungszunahmen führen. Insbesondere ist fraglich, wie diese Maßnah-



me zusätzlich zu der Maßnahme Verkehrsverflüssig bewertet werden kann, wenn sie doch voraussichtlich das Gegenteil bewirken und damit deren Wirkung bestenfalls aufheben wird.

Erschwerend hinzu kommt, dass keinerlei Kontrolle dieser Maßnahme geplant ist. Selbst wenn man dieser Maßnahme also eine gewisse Wirksamkeit zusprechen würde, so wird es spätestens daran scheitern, dass die Fahrerinnen und Fahrer eine solche Schnapsidee mit Nichtbeachtung strafen werden. Nichtsdestotrotz wurde der „Sperrung“ der rechten Fahrspur für Diesel-Kfz eine Reduktion der Schadstoffbelastung um $1,8 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ zugeschrieben, die wir wegen der vorgeannten Umsetzungsprobleme und faktischer Unwirksamkeit dieser an Schilda erinnernden Pseudomaßnahme nicht sehen.

Neue Streckenführung für Lastkraftwagen

Die DUH kritisiert die nur kleinräumige, streckenbezogene Sperrung für Lkw. Es fehlt jegliche Einschätzung und Prognose der Verlagerungseffekte auf die umliegenden Straßen und die Auswirkungen auf die Luftqualität für die dort lebenden Menschen. Wie bereits zuvor erwähnt, ist die Belastungsprognose, die sich nur auf den Theodor-Heuss-Ring bezieht, zu kurz gegriffen und lässt keine umfassende Einschätzung der stadtweiten Schadstoffbelastung zu. Eine Maßnahmenplanung, die auf weiteren Strecken möglicherweise zu Grenzwertüberschreitungen führt, ist juristisch nicht zulässig. Es wird erwähnt, dass die Lkw-Verkehre statt über die Bahnhofstraße über den Ziegelteich geführt werden sollen. Auf dem Ziegelteich sind jedoch durch Passivsammlermessungen der planaufstellenden Behörde ebenfalls Belastungen oberhalb des Grenzwertes bekannt.

Ganz offensichtlich hat das Umweltministerium von Schleswig-Holstein nicht erkannt, dass das Hin- und Herschieben von Verkehrsströmen nicht zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens führt. Nur durch eine durch umfassende Fahrverbote ausgelöste Hardware-Nachrüstung bzw. erhebliche Reduktionen der motorisierten Verkehre lassen sich flächendeckende Grenzwerteinhalten erreichen.

Die erhoffte Grenzwerteinhaltung im Jahr 2020, ist auch auf die Instandsetzungsarbeiten auf dem Theodor-Heuss-Ring zurückzuführen, die allerdings nur für das Sommerhalbjahr anberaumt sind und daher nur in Kombination mit den Zufahrtssperrungen für LKW zu einer Grenzwerteinhaltung im Jahresmittel führen würde. Die Umleitung nicht nachgerüsteten Lkw mit hohen NOx-Emissionen wird jedoch ohne entsprechende Kontrollen des Fahrverbots wirkungslos sein. Erfahrungen z.B. aus Reutlingen zeigen, dass sich ohne strikte Kontrolle der Lkw-Fahrverbote keine Reduktion des Lkw-Verkehrsaufkommens erzielen lässt. Daher wird auch die dem Plan zugrunde gelegte Belastungsreduktion nicht eintreten.

Weitere Maßnahmen ohne Abschätzung der Wirksamkeit

Der Entwurf des Luftreinhalteplans verwendet mehrere Seiten auf Ausführung zu Maßnahmen, deren Wirksamkeit und Realisierungszeiträume nicht abschätzbar sind. Dennoch wird davon ausgegangen, dass diese nach dem Jahr 2020 wesentlich zur Grenzwerteinhaltung beitragen werden. Diese Annahmen, die auf reiner Spekulation beruhen, bleiben weit hinter den Anforderungen an Luftreinhalteplanmaßnahmen zurück. Konkrete Minderungseffekte sind auch hier nicht ableitbar, weshalb auch diese Maßnahmen rechtlich irrelevant sind.

Einen „Apell“ an die Bürgerinnen und Bürger Kiels, die betroffene Straße zu meiden, in den Luftreinhalteplan aufzunehmen ist ein Zeichen beispielloser Hilfslosigkeit. Eine Kampagne für die Nut-



zung des ÖPNV oder des Fahrrades ist zwar zu begrüßen, deren Nutzen stellt sich aber nur durch erhebliche Attraktivitätssteigerungen, Kapazitäts- und Infrastrukturausbau ein, damit ein Umstieg auf den Umweltverbund tatsächlich stattfindet. Solange der PKW weiterhin die günstigere und besser geförderte Alternative bleibt, ist eine reine Kampagnengeleitete Verhaltensänderung ausgeschlossen.

Die geplante Aufstellung von Filtersäulen im Bereich der Messstation ist der zweite Schildbürgerstreich und zudem ärgerlich, weil mit diesen Stickoxid-Straßenstaubsaugern Steuermittel vergeudet werden, ohne dass sich die Luftqualität verbessert. Bis heute liegen für diese Anlagen keine unabhängigen Untersuchungen über die Wirksamkeit vor. Die Wirkung des sogenannten „Stadtluftreiniger“ des Herstellers Purevento GmbH ist nicht nur nicht abschätzbar. Im Gegenteil: Laut Entwurf des LRP zeigen erste Laboruntersuchungen, dass „einige Filter die NO-Konzentrationen nicht reduzieren“. Durch luftchemische Prozesse wird aus der hohen NO-Konzentration also erneut NO₂ gebildet. Zudem wurden Modellrechnungen durch den Anbieter selbst in Auftrag gegeben, ein unabhängiges Gutachten ist somit nicht zu erwarten. Eine Testphase in Kiel im Februar mit dem Prototyp diente lediglich der „Überprüfung der Handhabbarkeit“. Dabei wurde der Container auf dem Radweg platziert, womit die emissionsfreie Mobilitätsalternative Fahrrad zusätzlich behindert wurde. Eine Aufstellung einer solchen weitestgehend wirkungslosen Luftfilteranlage darf nicht dazu führen, dass andere Verkehrsteilnehmer*innen, die durch ihre Wahl des Fortbewegungsmittels keinen Beitrag an der NO₂-Belastung haben, behindert werden. Auch der Vorschlag, weitere Filteranlagen auf dem Bürgersteig aufzustellen, ist eine Maßnahme, die ausschließlich dem Hauptverursacher dienlich ist und dabei die ohnehin unverhältnismäßig verteilten Anteile des öffentlichen Raums weiter zugunsten des MIV umverteilt. Im Sinne einer dringend notwendigen Verkehrswende, in der auch über die Nutzung und Verteilung des öffentlichen Raums neu nachgedacht werden muss, sind solche Maßnahmen rückschrittlich und kontraproduktiv.

Die DUH fordert das Land Schleswig-Holstein auf, von dieser Verschwendung von Steuermitteln Abstand zu nehmen und die Gelder in die dringend notwendige Verkehrswende zu investieren.

Der LRP Entwurf sieht vor, bis September 2020 eine Aussage über die Wirksamkeit der Filteranlage vorliegen zu haben. So lange soll mit weiteren Maßnahmen gewartet werden. Es ist nicht hinnehmbar, dass nach vielen Jahren der Grenzwertüberschreitung immer noch auf nicht ausgereifte Technologien gewartet wird, anstatt sofort wirksame Maßnahmen umzusetzen und die schnellstmögliche Einhaltung der geltenden Grenzwerte zu erreichen.

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

1. Umwelttaxis

Die Umstellung der Taxiflotte von derzeit fast ausschließlich Dieselantrieb auf 100% spritsparende und gleichzeitig lokal saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb (Umwelttaxis) stellt eine wichtige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Hierbei genügt es nicht, den Austausch auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrechtlich unterlegt sein. Beispiele für wirksame Maßnahmen kann das Land Schleswig-Holstein in Berlin oder London finden.



2. Verkehrsbeschränkungen für schmutzige Diesel Pkw und Nfz unterhalb Euro 6/VI

Zur schnellen Reduktion der Emissionen aus dem Straßenverkehr sind sowohl Verkehrsmengenbeschränkungen wie auch das gezielte Aussperren besonders schmutziger Fahrzeuge denkbar. Pfortnerampeln oder umweltsensitive Verkehrssteuerung verringern im Idealfall insgesamt die Verkehrsmenge in der Stadt, wirken aber wenig selektiv und sperren somit auch vergleichsweise saubere Kfz wie sparsame Benzinler, Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge aus. Um dieselbe Wirkung wie durch Dieselfahrverbote zu erzielen, müssen ungefähr doppelt bis dreifach so viele Fahrzeuge ausgesperrt werden. Die Deutsche Umwelthilfe hält Verkehrsbeschränkungen für besonders schmutzige Diesel-Fahrzeuge unterhalb der Abgasstufe Euro 6/VI für das geeignetere Instrument.

Das BVerwG hat in seinen Urteilen vom 27. Februar 2018 eindeutig klargestellt, dass der Erlass von Diesel-Fahrverboten zulässig und auch zwingend geboten ist, sofern der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 µg NO₂/m³ anderweitig nicht bis Ende 2019 eingehalten werden kann.

Auch aus dem vorliegenden Fortschreibungsentwurf ergibt sich, dass der NO₂ Grenzwert mithilfe der im Planentwurf vorgesehenen Maßnahmen nicht schnellstmöglich eingehalten werden kann. Die vom Bundesverwaltungsgericht als Ultima Ratio benannten Verkehrsbeschränkungen sind daher in den Luftreinhalteplan für die Stadt Kiel aufzunehmen.

Im Herbst 2018 stellte die Bundesregierung ihr Konzept zur Nachrüstung der betroffenen Diesel-Pkw vor und unterrichtete die Öffentlichkeit, dass die Hersteller Daimler und Volkswagen sich bereit erklärt haben, die vollen Kosten für die Hardware-Nachrüstung von bis zu 3.000 € zu übernehmen. In der Zwischenzeit haben sich Volvo und Fiat Chrysler ebenfalls dazu verpflichtet und Nachrüstsysteme entwickelt, um den von ihnen betrogenen Kunden zu helfen, ihre Mobilität in den Städten zu erhalten. Sobald die entsprechenden Nachrüstsysteme zugelassen sind, sollten Ausnahmeregelungen für nachgerüstete Fahrzeuge in die Regulierung der Verkehrsbeschränkung mit aufgenommen werden, um den Anreiz für eine Nachrüstung zu erhöhen.

Die Ausführung im Planentwurf, dass mit der Festsetzung von Verkehrsbeschränkungen auch noch bis Ende 2020 gewartet werden könnte, ist rechtlich falsch und widerspricht höchstrichterlicher Rechtsprechung. Die DUH hält entsprechend des Urteils des BVerwG Leipzig ein Fahrverbot für alle Diesel-Pkw und Nfz unterhalb von Euro 6/VI im gesamten Kieler Stadtgebiet zum 1. September 2019 für erforderlich.

3. Alternative City-Maut

Eine theoretisch mögliche Alternative oder Ergänzung zu Dieselfahrzeug-Verkehrsbeschränkungen ist eine emissionsabhängig gestaltete City-Maut. Wir weisen daher auf diese unseres Erachtens einzige wirksame Alternative der Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge hin. Die Einführung einer City-Maut ist schon jetzt rechtlich möglich, wenn sie nicht auf Bundesstraßen ausgeweitet wird. Hierzu hat die DUH bereits vor Jahren ein Rechtsgutachten vorgelegt. Auch der Deutsche Städtetag spricht sich für eine Erprobung von City-Maut Modellen aus.

Je nach Höhe der Mautgebühr für die einmalige Einfahrt ins Stadtgebiet kann eine Reduktion der NO₂-Belastung erreicht werden. Weltweit gibt es bereits gute Erfahrungen mit diesem Instrument.



Das älteste City-Maut-System wurde 1975 in Singapur eingeführt. Auch für deutsche Städte wurde das Wirkungspotential der Maßnahme bereits nachgewiesen. Ein für die Stadt Darmstadt vom Hessischen Umweltministerium in Auftrag gegebenes Gutachten „Wirkungsanalyse verkehrsbezogener Maßnahmen in Darmstadt durch Modellierung“ vom März 2014 bestätigt, dass eine City-Maut zu überproportionalen Abnahmen der Gesamtemissionen für NO₂ führen würde. Diese Einschätzung wird auch durch das Wirkungsgutachten zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart bestätigt.

Die City-Maut könnte im Luftreinhalteplan gem. § 47 Abs. 1 BImSchG als zwingende Maßnahme zur Verminderung von Luftverunreinigungen vorgesehen werden, mit der Folge, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen von § 40 Abs. 1 BImSchG zur Einführung der City-Maut verpflichtet wäre. In Betracht käme insbesondere die Ausgestaltung der Geldleistungspflicht als Luftreinhaltegebühr oder als Lenkungs Sonderabgabe. Hierbei könnte auf das emissionsmindernde Potenzial eines Mautsystems abgestellt werden. So könnten beispielsweise nur diejenigen Kraftfahrzeuge belastet werden, die in besonderer Weise zu der Grenzwertüberschreitung beitragen. Gleichzeitig könnte vorgesehen werden, dass die Einnahmen aus der City-Maut der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs zu Gute kommen, so dass kein reiner Belastungseffekt für die Verkehrsteilnehmenden eintritt.

Mit dem Verkehrszeichen 391 besteht ein Instrument, auf das die Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung einer im Luftreinhalteplan vorgesehenen City-Maut kurzfristig, d.h. noch im Laufe des Jahres 2019 beginnend zurückgreifen können. Verkehrsverlagerungen ließe sich etwa durch die Kombination der City-Maut mit lokalen verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa Parkraummanagement vorbeugen.

4. Parkraummanagement

Im vorliegen Planentwurf wird vollkommen ausgeblendet, welche Möglichkeiten mit einem ambitionierten Parkraummanagement, dass die Teilgebiete Parkraumkontrolle, Parkraumverknappung und Parkraumbewirtschaftung enthält, einhergehen. Die Verringerung der Anzahl der Parkplätze und gleichzeitige deutliche Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt 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 der KVG hinaus kann kurzfristig beschlossen und unmittelbar umgesetzt werden, um so den Umstieg auf den Umweltverbund weiter zu fördern. Die DUH verweist auf die in Wien oder Zürich gesammelten Erfahrungen. Neben der Reduzierung von Parkraum im öffentlichen Raum ist auch die Begrenzung privater Stellplätze notwendig. Von diesen Maßnahmen ist im Entwurf des Luftreinhalteplans leider nichts zu finden.

5. Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

Eine konsequente Förderung des Radverkehrs führt nachweislich zu deutlichen Verlagerungen von MIV-Fahrten im innerstädtischen Bereich und 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. Diese konkreten Aussagen fehlen in der Planung bislang weitestgehend.

Um weitere Personengruppen auf das Fahrrad zu bringen, ist Infrastruktur notwendig, die ein entsprechendes Sicherheitsempfinden zulässt. Hauptursache für niedrige objektive Sicherheit und schlechtes subjektives Sicherheitsempfinden sind zu geringe Überholabstände und Behinderungen durch parkende oder haltende Fahrzeuge. Räumlich vom motorisierten Verkehr getrennte Fahrrad-Infrastruktur ist die beste Option, für einen kurzfristigen Infrastrukturausbau sind jedoch auch Fahrbahnmarkierungen akzeptabel, die gewisse Mindestanforderungen erfüllen.

Eine Untersuchung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft zum Thema „Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführung“¹ definiert Herausforderungen und Mindestanforderungen an markierte Radverkehrsführung und hilft bei der Planung sicherer Radverkehrsinfrastruktur. Die untersuchten Schutzstreifen wiesen sowohl im Knotenpunktbereich als auch auf homogenen Streckenabschnitten eine höhere Unfalldichte auf als Radfahrstreifen. Das Abstandsverhalten beim Überholen von Radfahrern auf ausschließlich markierter Radverkehrsführung ist grundsätzlich sehr ähnlich: 15 Prozent der Kraftfahrzeuge halten beim Überholen weniger als 100cm Seitenabstand ein. Die überholenden Kraftfahrzeuge orientieren sich vor allem an den Markierungen auf der Fahrbahn und nicht an der Position des Radfahrers, weshalb ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrbahn unumgänglich ist. 40 Prozent der Radfahrenden auf Schutzstreifen werden durch parkende oder haltende Fahrzeuge behindert, auf Radfahrstreifen lediglich etwa zehn Prozent. 60 Prozent der Unfälle finden an Knotenpunkten statt. Je schmaler die Radverkehrsanlagen, desto höher ist die Unfallrate.

Eine Planung von Radverkehrsinfrastruktur, die auch Menschen überzeugt, die bisher nicht mit dem Fahrrad unterwegs sind, muss zwingend folgende Mindestkriterien berücksichtigen: Ein baulich abgesetzter, nicht rein auf Farbmarkierungen beruhender Sicherheitstrennstreifen von 0.75m zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrbahn. Entlang von Parkstreifen sind zusätzliche Sicherheitstrennstreifen von 0.5 bis 0.75m Breite notwendig. Die Mindestbreite für Schutz- und Radfahrstreifen sollte in begründeten Ausnahmefällen 1.50m nicht unterschreiten, im Regelfall eine Mindestbreite von 1.85m aufweisen und um das sichere Überholen zu gewährleisten, mindestens 2.25m breit sein. Die konsequente Überwachung und Ahndung bei Verstößen gegen das Park- und Halteverbot ist unumgänglich. Fahrbahnmarkierungen, die Kreuzungspunkte auslassen und ins Leere führen, sind nicht zielführend.

6. Nachrüstung aller im ÖPNV verkehrenden Busse auf Euro VI Standard

Um die Stickoxidemissionen der Busflotte deutlich zu reduzieren, sind keine kurzfristig nicht umsetzbaren Neuananschaffungen von E-Bussen ausreichend. Es gilt vielmehr, alle im ÖPNV und in den Regionalverkehren operierenden Busse (Verkehrsverbund, DB-Regio, beauftragte Busse von Privatunternehmen, die z.B. für den Schülertransport genutzt werden) noch im Jahr 2019 mit einer Hardware-Nachrüstung auf den Abgasstand von Euro VI zu bringen. Der überwiegende Teil der in

¹ Verfügbar unter: <https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/radverkehr/radfahrstreifen-und-schutzstreifen>



Kiel im ÖPNV eingesetzten Busse betrifft Euro III bis Euro V/EEV Fahrzeuge mit teilweise extremen NOx-Emissionen im realen Busfahrbetrieb (bis zu 16.000 mg NOx/km).

Eine Komplett-Nachrüstung der Bestands-ÖPNV-Busse mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NOx-Filterssystemen (SCRT) würde bereits eine messbare Reduktion der NO₂ Werte an Straßenabschnitten mit erhöhtem Busverkehr sicherstellen. Seit März 2018 fördert der Bund im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ die Nachrüstungen von Diesel-Bussen im ÖPNV mit 80 Prozent der Kosten. Darüber hinaus kann das Land weitere 15% Förderung gewähren, so dass 95 % der Kosten über Zuschüsse abgedeckt sind. Damit ist die Nachrüstung aller Diesel-Busse des ÖPNV ohne Finanzierungsvorbehalt umgehend möglich. Dennoch fehlt diese Maßnahme unverständlicherweise im vorliegenden Luftreinhalteplan.

Die DUH fordert, dass Reise- und Fernbusse ebenso mit einbezogen werden wie alle im ÖV der Stadt Kiel verkehrenden Busse (DB-Regio Busse, Busse von Subunternehmern im Auftrag der Stadt). Eine Nachrüstung aller Bestandsbusse auf den Euro VI Abgasstandard ist dank der Fördermittel des Bundes ohne Finanzierungsvorbehalt im Jahr 2019 möglich. Sämtliche Fern-, Reise- und ÖV-Busse, die im realen Betrieb nicht den Euro VI Abgas-Standard erreichen, sollten mit Einführung der notwendigen Dieselfahrverbote konsequenterweise von der Einfahrt in den Dieselfahrverbotsbereich ausgeschlossen werden.

7. Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge

Die praktisch zu 100% von besonders abgasintensiven Dieselmotoren angetriebenen schweren Kommunalfahrzeuge wie Müll- oder Straßenreinigungsfahrzeuge (< Euro VI) sind überwiegend in Städten unterwegs. Hardware-Nachrüstungen bei solchen Kommunalfahrzeugen sind effektiv, weil die Abgasemissionen aufgrund der höheren Leistung und des spezifischen Nutzungsprofils um ein Mehrfaches höher liegen als bei schmutzigen Diesel-Pkw. Mit einer Hardware-Nachrüstung lassen sich bis zu 85 Prozent der NOx-Emissionen dieser Fahrzeuge einsparen.

Seit dem 1. Januar 2019 fördert das BMVI die Hardware-Nachrüstungen von schweren Kommunalfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen mit 80 Prozent der Kosten. Ausdrücklich zulässig ist die zusätzliche Förderung durch das Land mit weiteren 15 Prozent der Gesamtkosten. Dennoch finden sich im LRP keinerlei Aussagen zu einer geplanten Ertüchtigung. Eine Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge auf den Euro VI Abgasstandard ist dank der Fördermittel des Bundes ohne Finanzierungsvorbehalt im Jahr 2019 möglich.

8. Fehlende Vorgaben für Handwerkerfahrzeuge und Lieferverkehre

Obwohl das BMVI die Nachrüstung leichter Nutzfahrzeuge mit über 3.000 € pro Fahrzeug finanziell fördert, wenn diese durch Diesel-Fahrverbote betroffen sind und zudem im April 2019 die Förder voraussetzung und das Antragsverfahren spürbar vereinfacht hat, finden sich im LRP keine Massnahmen zur Aussperrung schmutziger Handwerker- und Lieferfahrzeuge. Die DUH fordert deren Einbeziehung unterhalb der Abgasstufe Euro 6/VI in die Diese-Fahrverbotsregelung, um eine schnelle Hardware-Nachrüstung sicherzustellen. Sie erinnert an die vor ca 10 Jahren in ca 70 deutschen Städten ähnliche Regelung für dieselben Fahrzeuggruppen, als es um die Einhaltung der



PM10 Grenzwerte eingehalten und Dieselpartikelfilter nachgerüstet werden mussten, um eine grüne Plakette zu erhalten.

9. Verschärfte Anforderungen für Kleinfeuerungsanlagen

Bundesländer und Städte haben die Möglichkeit, strengere Vorgaben zur Holzfeuerung auch für Gebiete zu erlassen, in denen die laxen EU-Vorgaben zur Feinstaubbelastung eingehalten werden.² So kann beispielsweise auf Grundlage des BauGB festgelegt werden, dass bestimmte Brennstoffe nicht genutzt werden dürfen oder nur Anlagen mit einer technischen Mindestausstattung erlaubt sind. In Schleswig-Holstein existiert zudem eine landesimmissionsschutzrechtliche Ermächtigung zum Erlass ortsrechtlicher Vorschriften. Auf dieser Grundlage können Städte „zum Schutz vor schädlichen Einwirkungen durch Luftverunreinigungen“ vorschreiben, dass bestimmende Tätigkeiten wie der Betrieb einer Holzfeuerungsanlage „nicht oder nur eingeschränkt ausgeübt werden dürfen“.³ Dies ist notwendig: Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere Kaminöfen weiterhin großer Beliebtheit erfreuen und viele Altanlagen durch neue Feuerstätten ersetzt werden. Zahlreiche Tests zeigen jedoch, dass neue, marktübliche Scheitholzföfen in der Praxis erheblich höhere Emissionen aufweisen als vom Hersteller angegeben – selbst bei optimalem Brennstoff und ordnungsgemäßer Bedienung.

Der Betrieb einer Scheitholzeinzelraumfeuerung sollte daher nur gestattet sein, wenn die Anlage über ein wirksames Abgasreinigungssystem verfügt, zudem mit einer Verbrennungsluftregelung ausgestattet ist und unter praxisnahen Bedingungen nachgewiesen werden kann, dass das Gesamtsystem einen vergleichbar niedrigen Schadstoffausstoß wie emissionsarme Kesselanlagen erreicht. Auf Initiative der DUH und des Deutschen Biomasseforschungszentrums (DBFZ) werden derzeit im Rahmen eines Forschungsvorhabens (UFOPLAN FKZ: 3717 37 314 0) Kriterien für die Vergabegrundlage eines neuen Blauen Engels für Kaminöfen ausgearbeitet. Diese Kriterien könnten perspektivisch als Minimalstandard für kommunale Vorgaben dienen. Das Land Berlin sieht in seinem aktuellen Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans den geplanten Blauen Engel für Kaminöfen bereits als perspektivisches Mindestkriterium auf lokaler Ebene vor.

Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % geboten. Anlagen mit integriertem Abscheider oder Holzvergasertechnik müssen unter Praxisbedingungen Staubemissionen von weniger als 4 mg/m³ aufweisen⁴ – Anlagen mit Holzvergasertechnik könnten dann ggf. vom verpflichtenden Einsatz eines zusätzlichen Staubabscheiders ausgenommen werden.

² Siehe auch: Rechtsgutachten zu rechtlichen Grundlagen für die Einführung spezifischer Beschränkungen für Holzfeuerungsanlagen auf lokaler Ebene (verfügbar unter: <https://www.clean-heat.eu/de/aktivitaeten/infomaterial/download/rechtsgutachten-lokale-beschaenkungen-fuer-holzfeuerungsanlagen-19.html>)

³ Landesimmissionsschutzgesetz von Schleswig-Holstein vom 6. Januar 2009, § 3 Abs. 1.

⁴ Vgl. Empfehlung zur Förderung von emissionsarmen Biomasseanlagen in: BMWi (2018), Evaluation des Marktanzreizprogramms zur Förderung von Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt im Förderzeitraum 2015 bis 2017, S. 50.



10. Partikelfilter für Baumaschinen

Mobile Geräte und Baumaschinen spielen als Quelle von Luftschadstoffen eine besondere Rolle, denn die aktuell gültigen Emissionsgrenzwerte sind zu schwach, um eine wirksame Abgasreinigung zu bewirken. Zudem findet keine Kontrolle der Emissionen im Realbetrieb für mobile Geräte und Baumaschinen statt. Nur durch eine durchgängige Ausstattung von Baumaschinen mit geschlossenen Partikelfiltern werden die gesundheitsschädlichen Partikel deutlich reduziert und damit eine tatsächliche Minderung der Gefährdung erreicht.

Regionen und Städte sind verpflichtet konkrete Konzepte zu entwickeln und umzusetzen, um schnellstmöglich die Gesundheit der Arbeitnehmer*innen und Anwohner*innen vor Baustellenemissionen sowie das Klima zu schützen. Hierzu gehört der Einsatz von Rußfiltern bei allen Baumaschinen. Dies kann am besten durch eine entsprechende Ausgestaltung der Ausschreibungen für öffentliche Bauvorhaben oder einer Verankerung entsprechender Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss erfolgen. Eine weitere Möglichkeit der Städte, die Emissionen aus Baumaschinen zu reduzieren, ist die Einbeziehung in die Umweltzonenregelung. Dies ist möglich, da die im Bundesimmissionsschutzgesetz normierte, generelle Ausnahme für Baumaschinen, von der gesetzlichen Regelung keineswegs durch das europäische Recht vorgegeben ist.

Vor allem in Kiel ist dieses Thema von großer Relevanz, da die Einhaltung des Jahresmittel-Grenzwertes auch über die Einrichtung einer Großbaustelle gelingen soll. Wenn die Emissionen aus der Baustelle selbst, aber auch aus dem Einsatz von Baumaschinen nicht minimiert werden, führt dies zu einer zusätzlichen Belastung durch Feinstaub und Dieselruß.

Fazit:

Dieser Entwurf des Luftreinhalteplans beschränkt sich ausschließlich auf den Straßenabschnitt Theodor-Heuss-Ring, in dem die offizielle Messstation mit Grenzwertüberschreitung positioniert ist. Eine notwendige Modellierung der Belastungssituation auf anderen Straßenabschnitten unterbleibt.

Die vorgestellten Maßnahmen entsprechen überwiegend nicht den rechtlichen Anforderungen an wirksame Maßnahmen im Sinne der Luftreinhalteplanung. Teilweise haben die Maßnahmen sogar das Ziel, den bestehenden MIV weiter zu verflüssigen und somit den Autoverkehr noch attraktiver zu machen. Maßnahmen für umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie das Fahrrad und den ÖPNV sind zu zaghaft und kleinteilig gestaltet, um Wirkung erzielen zu können. Erschwerend lassen sich die Prognosen nicht nachvollziehen oder halten einer detaillierteren Betrachtung, sowie einem Abgleich mit der Wirklichkeit nicht Stand.

Insgesamt läßt der LRP die notwendigen Maßnahmen vermissen, die eine ‚schnellstmögliche‘, flächendeckende Einhaltung der Luftschadstoff-Grenzwerte und zudem Gesamtreduktion der Luftbelastung sicherstellen. Dadurch ignoriert dieser Planentwurf die Vorgabe des Grundsatzbeschlusses des BVerwG Leipzig vom 27.02.2018, das spätestens für das Jahr 2020 zwingend eine flächendeckende Grenzwerteinhaltung vorschreibt. Für eine ‚schnellstmögliche‘ und sichere Unterschreitung des NO₂-Jahresgrenzwertes sind nach Ansicht der DUH emissionsabhängige Verkehrsbeschränkungen für alle Diesel-Pkw und NfZ unterhalb von Euro 6/VI zum 1. September 2019 unverzichtbar. Anstatt die rechtlich zulässige und zwingend notwendige Schlussfolgerung zu ziehen, Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge auf Basis der bestehenden StVZO festzusetzen,



will die Landesregierung rechtswidrig weitere Jahre verstreichen lassen, ohne sich der Problemlösung tatsächlich zu stellen.

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 Kiel noch im Jahr 2019 sichergestellt ist.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

