



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Fritz-Reichle-Ring 4 | 78315 Radolfzell

Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 54.1
76247 Karlsruhe

Vorab per E-Mail an
Postfach-Ref.54.1@rpk.bwl.de

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
RADOLFZELL

Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell

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

02. Januar 2023

Stellungnahme zur geplanten Änderung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Karlsruhe mit dem Ziel der Aufhebung der Umweltzonen in Karlsruhe, Heidelberg und Pfinztal

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin,

mit absolutem Unverständnis haben wir von der geplanten Aufhebung der Umweltzonen in Karlsruhe, Heidelberg und Pfinztal sowie der Aufhebung des Lkw-Durchfahrtsverbots in Karlsruhe erfahren. Angesichts der im September 2021 veröffentlichten neuen gesundheitlichen Empfehlungswerte für Luftqualität durch die Weltgesundheitsorganisation WHO und die vorgeschlagenen neuen Grenzwerte für PM₁₀, PM_{2,5} und NO₂ durch die EU-Kommission für das Jahr 2030 wird das Land ohne zusätzliche, sofort zu ergreifende Maßnahmen zur Luftreinhaltung diese Grenzwerte nicht unterschreiten können. Anstatt die entsprechenden Maßnahmen zur Luftreinhaltung aufzuheben, müssen diese vielmehr weiterentwickelt und perspektivisch verschärft werden. Die von der EU vorgesehene Novelle der EU Luftreinhalt Richtlinie sieht erstmals vor, dass Länder, die ihrer Verpflichtung zur Einhaltung der ambitionierten Grenzwerte nicht nachkommen, unmittelbar gegenüber geschädigten Bürgern schadenersatzpflichtig werden.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) engagiert sich seit den 1990er Jahren für die Verbesserung der Luftqualität. Seit dem Jahr 2005 mussten wir hierzu in unzähligen Rechtsverfahren planunabhängige Luftreinhaltemaßnahmen sowie Verschärfungen von Luftreinhalteplänen zur Etablierung von Umweltzonen (zur Reduktion von Feinstaubbelastungen der Luft) und seit zehn Jahren zur Einhaltung der NO₂-Werte in vielen baden-württembergischen Groß- und Mittelstädten durchsetzen. Einer der Schwerpunkte einer erfolgreichen Luftreinhaltspolitik ist die wirksame Abgasreinigung im Straßenverkehr.

Auch wenn die aktuelle Umweltzonenregelung sowie die ‚Grüne Plakette‘ mittlerweile in die Jahre gekommen und reformbedürftig wirken mögen, so handelt es sich dennoch um eine wirksame Maßnahme, um die schmutzigsten aller Fahrzeuge aus den dicht besiedelten Städten herauszuhalten. Dies bestätigen die Immissionsberechnungen der aktuellen Luftreinhalteplanfortschreibung eindrucksvoll. Die Rechnungen des LUBW zeigen bei Aufhebung

der Umweltzonen einen Anstieg der NO₂-Immissionen um +13 Prozent. Insgesamt dürften etwa 4 Prozent aller Dieselfahrzeuge in den Städten Heidelberg, Karlsruhe und Pfinztal zukünftig wieder Altfahrzeuge sein, die keine ‚Grüne Plakette‘ haben. Bei der Lkw-Flotte ist der Anteil mit 21,4 Prozent noch deutlich höher. Demzufolge kann zwar davon ausgegangen werden, dass es nach Aufhebung der Umweltzonen nicht wieder zu Überschreitungen der aktuell geltenden Grenzwerte kommen wird, jedoch führt dies zu einem deutlichen Anstieg der nachweislich gesundheitsschädlichen Luftschadstoffkonzentrationen. Zusätzlich dazu soll das Lkw-Durchfahrtsverbot in der Karlsruher Rheinhold-Frank-Straße, welches ab einer Gewichtsklasse von 3,5 t und unabhängig von der Emissionsklasse der Fahrzeuge gilt, wieder aufgehoben werden, wodurch ein weiterer Anstieg der NO₂-Konzentration um bis zu 4 µg/m³ prognostiziert wird.

Dieser Wiederanstieg der NO₂-Belastung ist zwingend zu unterbinden, um die Anwohnerinnen und Anwohnern nicht mutwillig einem erhöhten Gesundheitsrisiko auszusetzen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Auswirkungen auf die Immissionskonzentration für den besonders gesundheitsschädlichen Feinstaub PM_{2,5} überhaupt nicht betrachtet werden. Weder in der LRP Fortschreibung noch in der beim LUBW beauftragten Abschätzung zur Wirkung von Umweltzonen findet eine solche Betrachtung statt. Auch mit Bezug auf PM₁₀ findet in der Planfortschreibung keinerlei Wirkungsbetrachtung statt. Da die geltenden Umweltzonen vorrangig mit dem Ziel der Reduktion der Feinstaubbelastung eingeführt wurden, erscheint eine Betrachtung die ausschließlich die Auswirkung auf Stickstoffdioxid vornimmt, nicht ansatzweise zielführend.

Die Verschmutzung der Atemluft mit Feinstaub (PM_{2,5}) führt jährlich in Deutschland nach Angaben der Europäischen Umweltagentur EEA zum vorzeitigen Tod von 63.000 Menschen. Auch die vor rund einem Jahr veröffentlichten aktualisierten Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation WHO unterstreichen, dass die derzeit geltenden Grenzwerte für Feinstaub nicht ausreichen, um Menschen vor Erkrankungen und vorzeitigem Tod durch Luftschadstoffbelastung zu schützen. Entsprechend aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse hat die WHO ihre Grenzwertempfehlungen deutlich verschärft. Im Vergleich zur heute geltenden EU Richtlinie für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³, empfiehlt die WHO lediglich 10 µg/m³, für Feinstaub PM₁₀ anstatt der rechtlich geltenden 40 µg/m³, einen Grenzwert von 15 µg/m³ und für Feinstaub PM_{2,5} empfiehlt die WHO anstatt 25 µg/m³, einen Grenzwert von 5 µg/m³ im Jahresmittel. Eine Einhaltung der WHO-Empfehlung für PM_{2,5} könnte laut EEA jedes Jahr 28.900 vorzeitige Todesfälle in Deutschland verhindern.

Hierauf hat die EU Kommission nun einen Vorschlag zur Revision der Luftreinhalterichtlinie vorgelegt. Dieser sieht für die besonders relevanten Luftschadstoffe NO₂ und PM_{2,5} jeweils eine Halbierung bzw. eine Reduzierung um 60 Prozent der heutigen Grenzwerte ab 2030 vor. Angesichts des großen Potentials zum Schutz der menschlichen Gesundheit durch die Einhaltung der neuen WHO Empfehlungen fordert die Deutsche Umwelthilfe die Anpassung der europäischen Gesetzgebung an diese Werte. Die aktuelle Belastung im Regierungspräsidium Karlsruhe liegt nicht nur flächendeckend oberhalb der WHO-Empfehlungen und ist damit nachweislich gesundheitsschädlich, sondern liegt auch oberhalb der Pläne für neue europäische Grenzwerte.

In jedem Fall wird offenkundig, dass zur Minderung der bestehenden Belastung mit der genannten Folge der vorzeitigen Todesfälle weiterhin hoher Handlungsbedarf besteht, um die Emissionen von Luftschadstoffen umfassend und flächendeckend zu verringern, insbesondere, da mit einer Verschärfung der Grenzwerte in den nächsten Jahren zu rechnen ist. Die Abschaffung einer Maßnahme, die zur jetzigen besseren Luftqualität in Baden-Württemberg beigetragen hat,

konterkariert die absehbare rechtlich bindende Notwendigkeit der kontinuierlichen Luftqualitätsverbesserung.

Schon jetzt sind die zuständigen Behörden laut Artikel 1 der Europäischen Luftreinerichtlinie zur „Erhaltung der Luftqualität, wo sie gut ist“ angehalten und laut Artikel 12 auch bei Einhaltung der Grenzwerte dazu verpflichtet, die „beste Luftqualität aufrechtzuerhalten“: „In Gebieten und Ballungsräumen, in denen die Werte von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, PM₁₀, PM_{2,5}, Blei, Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft unter den jeweiligen in den Anhängen XI und XIV festgelegten Grenzwerten liegen, halten die Mitgliedstaaten die Werte dieser Schadstoffe unterhalb der Grenzwerte und sie bemühen sich darum, die beste Luftqualität aufrechtzuerhalten, die mit einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen ist.“

Da die Umweltzonen in ihrer jetzigen Ausgestaltung bereits seit Anfang des Jahres 2013 gelten, kann eine technische oder auch finanzielle Herausforderung durch die bestehende Verordnung nicht erkannt werden. Eine Anpassung der Verhaltens- und Mobilitätsmuster hat längst stattgefunden und die alltägliche Beeinträchtigung ist nicht erkennbar. Eine Beibehaltung der aktuellen Umweltzonenregelungen und des Lkw-Durchfahrtsverbots steht damit einer nachhaltigen Entwicklung keineswegs entgegen. Vor allem wurde eine entsprechende Beeinträchtigung, die eine Aufhebung gebieten würde, im Planentwurf nicht dargelegt.

Erschwerend kommt hinzu, dass es sich bei der Abschaffung der Umweltzonen nicht um die einzige Luftreinerregelung handelt, die nun abgewickelt werden soll. So hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg erst vor wenigen Wochen eine Aufhebung der Verordnung der Landesregierung zur Verbesserung der Luftqualität in Gebieten mit hoher Luftschadstoffbelastung (Luftqualitätsverordnung-Baumaschinen) angeregt, die sich negativ auf die Feinstaubbelastung in Baden-Württemberg auswirken wird. Welche Auswirkung beide Vorhaben in Summe auf die Luftqualität haben werden, ist nicht im Ansatz dargelegt, vor allem da gar keine Betrachtung der Auswirkung auf die Feinstaub-Belastung im Zusammenhang mit der Aufhebung der Umweltzonen vorgenommen wurde.

Es sollte vor dem Hintergrund der gesundheitlichen Risiken durch die Belastung mit PM_{2,5} und mit NO₂ vorrangiges Ziel sein, sich für eine weitere Verbesserung der Luftqualität zu engagieren und sich auf Bundesebene für eine Verschärfung der bestehenden 35. BImSchV einzusetzen, um weitere, schrittweise Verbesserungen der Luftqualität in den Städten zu ermöglichen und auch perspektivisch die Einführung von Nullemissionszonen zu ermöglichen. Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, von der geplanten Aufhebung der Umweltzonen in Karlsruhe, Heidelberg und Pfinztal sowie der Abschaffung des Lkw-Durchfahrtsverbots Abstand zu nehmen.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer