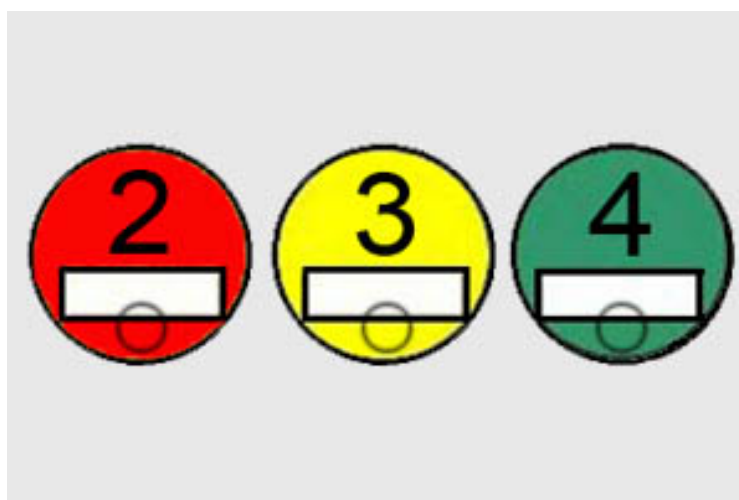


Gemeinsam mit den Kommunen gegen den Feinstaub



Der Entwurf für den
Luftreinhalteplan
Östliches
Ruhrgebiet steht:
Regierungspräsident
Helmut Diegel hat
am Montag, 21.

Januar, dem NRW-

Umweltministerium seinen Entwurf zur Abstimmung vorgelegt. Eine
zusammenhängende Fahrverbotszone in den drei zum Regierungsbezirk Arnsberg
gehörenden Ruhrgebietsstädten Herne, Bochum und Dortmund soll es nach den
Vorstellungen der Bezirksregierung nicht geben.

Der Vorschlag sieht für das Stadtgebiet Dortmund Durchfahrtsverbote in einem Gebiet
zwischen B 236n im Osten, Ellinghauser Straße im Norden sowie Westrich im Westen
vor. Im Süden markiert die B 1 die Grenze – allerdings gehört Hörde zur Verbotszone.
Damit ist sicher gestellt, dass BVB-Fans den Signal-Iduna-Park erreichen können. In
Bochum markiert die nördliche Stadtgrenze die Verbotszone, sie geht im Süden bis
Weitmar, im Westen bis Wattenscheid, im Osten bildet Kornharpen den Endpunkt. In
Herne deckt die Fahrverbotszone das gesamte Stadtgebiet ab. Diese Vorschläge
würdigen als Grundmaxime die tatsächlichen Belastungsszenarien in den drei Städten
und sind damit juristisch belastbar – eine Zielvorgabe, die Diegel von Beginn der
Entwurfsplanung an verfolgt hat und der sich die drei Kommunen heute ausdrücklich
anschlössen.

Die Oberbürgermeister von Bochum und Dortmund haben am Montag beim Treffen auf Vorschlag der Bezirksregierung auf ihre ursprüngliche Forderung, eine städteübergreifende Fahrverbotszone einzurichten, verzichtet, da diese hier rechtlich nicht durchsetzbar ist. Hinter dieser Forderung stand ursprünglich der Wunsch beider Städte, auch die Einkaufszentren Indupark und Ruhrpark – in denen allerdings keine Belastung jenseits der Toleranzgrenzen ermittelt worden war – in die Fahrverbotszone aufzunehmen, um damit den Einzelhandel in den Innenstädten nicht zu benachteiligen.

Auch wenn Diegel nicht in allen Punkten den Vorstellungen der heimischen Wirtschaft folgen konnte: Dass sowohl der Indupark in Dortmund-Oespel als auch das Ruhrparkzentrum in Bochum eben nicht mit Fahrverboten belegt werden sollen, entspricht der Forderung der Industrie- und Handelskammern Dortmund und Bochum sowie der Handwerkskammer Dortmund.

Diegel: „Ein Luftreinhalteplan ist kein Wunschkonzert. Es gilt, sowohl politische Vorgaben der EU zu erfüllen, den Gesundheitsschutz der Bürger zu verbessern, als auch unverhältnismäßige Verbote zu vermeiden – und zwar für Privathaushalte wie auch für Betriebe. Überall dort, wo es Feinstaub-Belastungen jenseits der Toleranzgrenzen gibt, sieht der Entwurf Fahrverbote als schärfstes Instrument der Luftreinhalteplanung vor. Aber ich lehne es entschieden ab, Fahrverbotszonen nur deshalb einzurichten, um Kundenströme zu lenken. Und ich bin strikt dagegen, die Mobilität von Menschen einzuschränken, wenn vor ihrer Haustür keine über den Grenzwerten liegende Schadstoffbelastung nachzuweisen ist.“

In diesem Zusammenhang appelliert der Regierungspräsident vehement an die Automobilindustrie, endlich ihren Beitrag durch die Produktion schadstoffärmerer Autos zur Luftverbesserung zu leisten. Gleichzeitig hält es Helmut Diegel aus sozialen Erwägungen für unverzichtbar, die Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge in den nächsten Jahren großzügig zu bemessen. Denn: „Es wäre eine unzumutbare Belastung, wenn Autofahrer heute ihren Wagen wegen der Feinstaub-Emission nachrüsten ließen, um in zwei Jahren, wenn scharfe Stickoxid-Grenzwerte in Kraft treten, ein zweites Mal tief ins Portemonnaie greifen zu müssen. Wer nämlich nur an Feinstaub denkt, denkt zu kurz.“

Es ist geplant, den Luftreinhalteplan Östliches Ruhrgebiet ab 15. Februar auszulegen,

am 15. Mai soll er in Kraft treten. Im Herbst – frühestens zum 1. Oktober 2008 – würden dann die Fahrverbotszonen eingerichtet. Von einem Fahrverbot wären dann ausschließlich Fahrzeuge betroffen, die keine Schadstoffplakette bekommen. Mit grünen, gelben und roten Plaketten haben Bürger freie Fahrt.

Die Städte haben gestern darüber hinaus zugesagt, mit der Polizei die Regularien einer effizienten Kontrolle der Fahrverbotszonen vor deren Inkrafttreten festzulegen.

(Bild: Muster der Feinstaubplaketten der Schadstoffgruppen 2, 3 und 4)

Jörg A. Linden, 21.01.2008