

## Vorlage für Frau Ministerin

Referat: PG LRP  
Referatsleitung: Friedrich  
Bearbeitung: Ehlers  
Durchwahl: 786  
AZ: V-3.8814.3-D

12.11.2020

**Kurztitel: Terminvorbereitung – Vieraugen-Gespräch mit OB Keller zum Luftreinhalteplan Düsseldorf**

### **A. Hintergrund Dr. Stephan Keller**

- Geboren 1970 in Aachen, aktuell wohnhaft in Düsseldorf Wersten
- Mitgliedschaft in der Jungen Union in der Oberstufe
- Jurastudium in Bayreuth und Birmingham, Referendariat in Düsseldorf
- Richter am Verwaltungsgericht Köln
- Referent beim Deutschen Städtetag
- Beigeordneter für Bauen, Umwelt und Kommunalwirtschaft beim Städte- und Gemeindebund
- Promotion 2010 neben dem Beruf
- Beigeordneter für Recht, Ordnung und Verkehr bei der Stadt **Düsseldorf**,
  - o 2010 - 2016
  - o Projekte: Bau der Wehrhahn-Linie und das Kö-Bogen-Projekt
- Stadtdirektor in Köln
  - o 2017 – 2020
- Oberbürgermeister von Düsseldorf

### **Positionierung von OB Keller zu den Düsseldorfer Umweltpuren:**

OB Keller hat sich im Wahlkampf klar gegen die Umweltpuren positioniert. Auch nach der Wahl wird die Abschaffung der „umweltfeindlichen Umweltpuren“ weiterhin als wichtiges Ziel angegeben ([www.stephan-keller.de](http://www.stephan-keller.de): „Umweltpuren abschaffen!“, Anlage 1). OB Keller sieht die Umweltpuren als Verkehrsversuch gescheitert.

### **Positionierung von OB Keller zur Luftreinhalteplanung:**

Nach Ankündigungen von OB Keller in seinem Internetauftritt ([www.stephan-keller.de](http://www.stephan-keller.de)) soll ein klimafreundliches Düsseldorf mit starkem ÖPNV, gut ausgebauten Radwegen, mehr P&R-Parkplätzen, intelligenter Verkehrssteuerung und der Förderung von

klimafreundlichen Antriebstechnologien und visionären Ideen erreicht werden. Es wird ein Masterplan für nachhaltige Mobilität angekündigt, um die nötige Mobilitätswende zu schaffen.

Das Thema Radverkehr soll zur Chefsache erklärt werden. Das bestehende Amt für Verkehrsmanagement soll in ein Amt für Brücken-, Tunnel und Stadtbahnbau und ein Amt für Mobilitätsmanagement aufgeteilt werden. Das künftige Amt für Mobilitätsmanagement soll sich vorrangig um die Umsetzung des Radhauptnetzes und Verbesserungen für den Fußgängerverkehr kümmern. Mit 20 zusätzlichen Verkehrsplanern und beschleunigtem Radwegebau soll das Radhauptnetz bis 2025 fertig werden. Ziel ist ein Radverkehrsanteil von 25% oder mehr.

## **B. Sachstand LRP Düsseldorf**

### **Klageverfahren LRP Düsseldorf**

Die erste Klage der DUH zum LRP Düsseldorf wurde durch das BVerwG im Februar 2018 dahingehend entschieden, dass der LRP Dieselfahrverbote prüfen und gegebenenfalls vorsehen muss. Anschließend hat die DUH einen Vollstreckungsantrag auf Festsetzung von Fahrverboten gestellt. Der Antrag liegt dem OVG vor, siehe hierzu Anlage 2.

Nach dem Urteil des BVerwG wurde der LRP überarbeitet und im Februar 2019 in Kraft gesetzt. Der Plan prüft angesichts der Überschreitung der Werte Fahrverbote, verwirft sie aber als unverhältnismäßig.

Die zweite Klage der DUH zum LRP Düsseldorf vom September 2018 ist aktuell in erster Instanz beim OVG Münster anhängig. Ein Termin für die Verhandlung steht noch nicht fest.



### **LRP Düsseldorf und NO<sub>2</sub>-Messwerte 2020**

Im gültigen LRP Düsseldorf vom 01.02.2019 ist ausgewiesen, dass die vorgesehenen Maßnahmen nicht zur Grenzwerteinhaltung 2020 im gesamten Stadtgebiet ausreichen würden. Die tatsächliche Situation hat sich nicht zuletzt aufgrund der Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie günstiger entwickelt: Aktuell liegen die Durchschnitts-NO<sub>2</sub>-Werte von Jan. bis Sep. 2020 mit Ausnahme der Landesmessstelle Merowingerstraße unterhalb von 40 µg/m<sup>3</sup>. An der Merowingerstraße beträgt der Mittelwert 42 µg/m<sup>3</sup>, eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2020 wird hier nicht erwartet. Eine Übersicht der Messwerte ist als Anlage 3 beigefügt.

## **Umweltspuren**

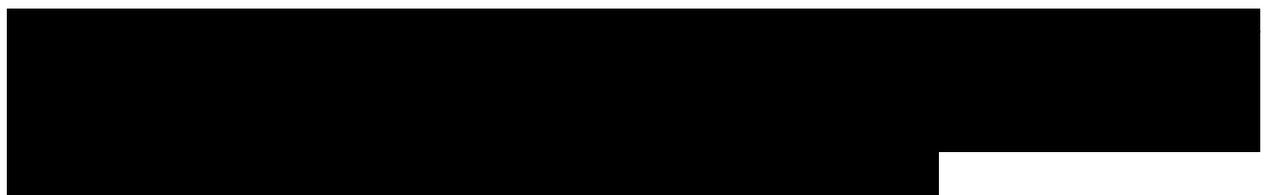
Die Umweltspuren an der Merowingerstraße und der Prinz-Georg-Straße wurden als einjähriger Verkehrsversuch in den LRP aufgenommen, für die Corneliusstraße wurde ein Prüfauftrag aufgenommen.

An der Landesmessstelle Corneliusstraße hat die Einführung der sogen. großen Umweltspur zu einer Verringerung der Luftbelastung geführt. Auch die sogen. kleine Umweltspur an der Merowingerstraße hat zu einer NO<sub>2</sub>-Reduktion geführt, hier reicht die Wirkung aber noch nicht zur Grenzwerteinhaltung aus. Die Effekte können allerdings wegen der Überlagerung mit Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie nicht quantifiziert werden.

Die Stadt Düsseldorf wird Anfang des Jahres 2021 im Ordnungs- und Verkehrsausschuss über die Zukunft der Umweltspuren beraten.

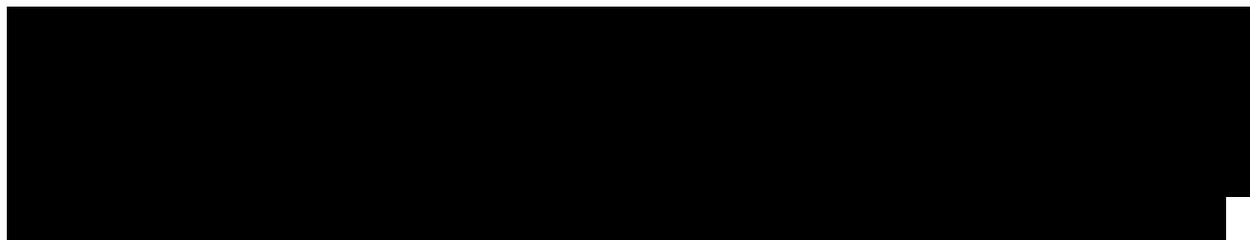
Die DUH hat in der Presse verlautbart, die Düsseldorfer Debatte um eine Abschaffung der Umweltspuren mit Interesse zu verfolgen und nicht prinzipiell gegen ein Ende des diesbezüglichen Verkehrsversuchs zu sein. Klageziel sei saubere Luft in Düsseldorf und nicht einzelne Maßnahmen. Die Stadt Düsseldorf müsse darlegen, wie es gelingen soll, die Stickoxid-Belastung kurzfristig unter den Grenzwert zu bringen, ob mit Umweltspuren oder ohne (Anlage 4).

## **Ansatz zum weiteren Vorgehen**





### Ziel des Gesprächs mit OB Keller



- Anlage(n):
- 1) Positionierung OB Keller zur Abschaffung der Umweltspuren
  - 2) Vermerk zum Vollstreckungsantrag der DUH
  - 3) Übersicht der Messwerte
  - 4) Presseartikel zur Position der DUH bzgl. der Umweltspuren

Unterschrift  
Gez. Dr. Christian Ehlers

Organisations- einheit	PG LRP	StS	Ministerin
Name Zeichnende/r			
Paraphe			
Datum der Zeichnung			

Anmerkung			
-----------	--	--	--

## Umweltspuren abschaffen!

Die Abschaffung der umweltfeindlichen Umweltspuren war meine erste Forderung im Wahlkampf. Denn Klima und Nachhaltigkeit sind mir eine Herzensangelegenheit. Die Umweltspuren hatten ihren Namen noch nie verdient. Sie verursachen Staus und damit starke Emissionen und sind schlecht für die Umwelt, schlecht für die Wirtschaft und äußerst nervenaufreibend für uns alle.

Als Oberbürgermeister ist es mir nun ein ganz besonderes Bedürfnis, die Umweltspuren schnell abzuschaffen. Man muss doch ehrlich sagen, dass sie als Verkehrsversuch gescheitert sind. Und da die Spuren nicht im Luftreinhalteplan der Bezirksregierung verbindlich vorgeschrieben sind, fällt die Entscheidung über ihre Abschaffung bei uns in den Düsseldorf-Gremien.

Hier gilt es nun, aktiv Überzeugungsarbeit zu leisten, und das werde ich tun. Ein klimafreundliches Düsseldorf werden wir mit anderen Mitteln und Wegen erreichen: durch einen starken ÖPNV, gut ausgebaute Radwege, mehr Park & Ride-Plätze, eine intelligente Verkehrssteuerung und die Förderung von klimafreundlichen Antriebstechnologien und visionären Ideen!

Anstatt mit drei Stauspuren werden wir mit einem Masterplan für nachhaltige Mobilität die nötige Mobilitätswende schaffen!

Düsseldorf, den 9.11.20

**Information zum Vollstreckungsantrag der DUH zum Urteil des BVerwG vom 27.2.18, LRP  
Düsseldorf**

Mit dem Urteil des BVerwG vom 27.2.18 wurde die BR Düsseldorf verpflichtet, bei der Überarbeitung des Luftreinhalteplans Düsseldorf auch Dieselfahrverbote zu überprüfen.

Dieser Verpflichtung ist die BR Düsseldorf bei der Überarbeitung nachgekommen. Ergebnis der Prüfung war, dass Fahrverbote aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht angeordnet werden. Der entsprechend überarbeitete LRP Düsseldorf trat am 1.2.19 in Kraft.

Mit Vollstreckungsantrag beim VG Düsseldorf vom 22.6.18 vertritt die DUH die Auffassung, dass nach dem Urteil des BVerwG in dem LRP Dieselfahrverbote nicht nur zu prüfen, sondern festzusetzen seien. Diesen Antrag wies das VG Düsseldorf am 6.9.18 durch Beschluss zurück. Hiergegen legte die DUH Beschwerde beim OVG Münster ein.

Das OVG hat angekündigt, über diese Beschwerde zeitgleich mit dem erneuten Klageverfahren auf Fortschreibung des LRP Düsseldorf entscheiden zu wollen.

Gez. Friedrich

### Übersicht der NO<sub>2</sub>-Messwerte in Düsseldorf ( Angaben in µg/ m<sup>3</sup> ) , Stand 03 .1 1 .2020

		Mittelwert	Monatsmittelwerte 2020												
			2020	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
<b>LANUV</b>	Corneliusstraße	DDCS	38	45	37	35	38	33	34	35	38	47			
	Merowingerstraße	DBIL	42	50	39	38	35	43	41	34	44	49			
	Bernburgerstraße	DDBB	35	47	40	34	29	32	30	29	36	39			
	Ludenbergerstraße	DDLB	38	42	36	35	38	41	40	31	42	40			
	Kaiserstraße	DDKS2	34	47	44	34	27	31	29	27	33	38			
	Burgunderstraße	DDBG	32	42	27	31	35	29	31	22	34	42			
	Südring	VDSR	28	30	26	23	31	31	30	23	29	32			
	Lörick	LOER	18	26	16	17	21	15	13	12	16	26			
<b>Stadt Düsseldorf</b>	Dorotheenstraße		30	38	28	28	33	27	26	23	29	40			
	Oberbilkler Allee 176		37	43	36	35	36	37	35	34	39				
	Kölner Landstraße 76		35	40	33	34	37	37	35	28	39				
	Brinckmannstraße 10		18	29	19	19	18	13	12	13	15	25			

Es handelt sich um vorläufige nicht endvalidierte Messergebnisse. Datenstand ist der 03.11.2020. Die Jahresmittelwerte der Passivsammler sind gewichtete Jahresmittelwerte (01.01.-31.12.). Der Mittelwert 2020 ist das arithmetische Mittel der für das Jahr 2020 vorliegenden vorläufigen Messwerte.

NRW / Düsseldorf

## DISKUSSION UM LUFTBELASTUNG IN DÜSSELDORF

### Deutsche Umwelthilfe: Umweltpuren sind gescheitert

2. Oktober 2020 um 11:35 Uhr | Lesedauer: Eine Minute



Jürgen Resch, Geschäftsführer der Umwelthilfe Foto: dpa/Michael Kappeler

**Die Organisation zeigt sich offen für andere Ideen – wenn sie die Luftverschmutzung in Düsseldorf ausreichend senken.**

Von Arne Lieb

Die Deutsche Umwelthilfe verfolgt mit Interesse die Debatte um eine Abschaffung der Umweltpuren – und hat prinzipiell nichts gegen ein Ende des Verkehrsversuchs. „Wir klagen nicht auf einzelne Maßnahmen, sondern wollen saubere Luft“, sagte Geschäftsführer Jürgen Resch. Düsseldorf müsse darlegen, wie es gelingen soll, die Stickoxid-Belastung kurzfristig unter den Grenzwert zu bringen – ob mit Umweltpuren oder ohne. „Wir sind gespannt, was dem neuen Oberbürgermeister dazu einfällt.“

#### Klage wegen Überschreitung der Messwerte in Städten

Die Umweltorganisation hat 40 Kommunen in NRW wegen zu hoher Werte verklagt. Die meisten Fälle wurden inzwischen durch einen außergerichtlichen Vergleich beigelegt. Eine Einigung für die Landeshauptstadt steht noch aus. Falls sie nicht gelingt, könnte das Oberverwaltungsgericht Münster etwa ein Diesel-Fahrverbot verhängen.

Die Kommunen greifen zu ganz unterschiedliche Maßnahmen. Dazu zählen etwa Pflörtnerampeln, mehr Tempo 30 oder ein Ausbau von Radwegen. Auch eine Citymaut wird diskutiert. Resch verweist darauf, dass im Juni ein Vergleich zu Köln geschlossen wurde. Dort war der neue Düsseldorfer Oberbürgermeister Stephan Keller (CDU) Stadtdirektor. Köln verpflichtete sich etwa zu einer Erhöhung der Parkgebühren und einer Umwandlung von Kfz-Fahrspuren in Radspuren.



Anlage 4

**Mit Blick auf die immer noch zu hohe Stickstoffbelastung in Düsseldorf sagt Resch: „Das Konzept von Oberbürgermeister Giesel mit den Umweltspuren ist auch aus unserer Sicht gescheitert.“ Die Umwelthilfe wolle saubere Luft und einen Rückgang des Autoverkehrs. Resch hofft auf Maßnahmen, die Anklang in der Bevölkerung finden. „Wir wünschen uns eine positive Debatte über eine Verkehrswende.“ Diese helfe der Gesundheit und erhöhe die Lebensqualität.**

---

