

***Bewertung der Maßnahmen
zur Feinstaub-Bekämpfung in
deutschen Kommunen.***

***Ein Ranking des Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland (BUND)***

von Werner Reh

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Mitarbeit:

Kai Steffen
Felicitas Chen
Holle Linneas Wlokas
Viviane Raddatz

ViSdP: Dr. Norbert Franck

September 2006

Vorwort

Mit dem Inkrafttreten der entsprechenden EU-Grenzwerte am 1.1.2005 wurde die Gesundheitsbelastung durch Feinstaub endlich auch zum öffentlichen Thema. Bereits 1999 waren diese Grenzwerte verabschiedet worden. Dennoch nutzte die Politik weder die Zeit vor noch seit dem 1.1.2005 zu wirksamen Maßnahmen.

Von dieser Kritik können eine Reihe von Kommunen ausgenommen werden. Sie haben, teilweise aus eigenem Antrieb, auch auf Druck der Umweltverbände und der Medien und unabhängig von ihrer jeweiligen politischen Couleur z.T. strikte Maßnahmenkonzepte entwickelt und damit auch bereits Reduzierungserfolge erzielt. Wegen der Versäumnisse der Bundesregierung sind die Kommunen in ihren Handlungsspielräumen jedoch bisher beschränkt. Die Blockadepolitik des Bundesrates verzögerte die Plakettenverordnung und die Förderung der Partikelfilter um weitere anderthalb bis zwei Jahre. Auch Umweltzonen für die Reduzierung der Abgasbelastungen durch Dieselmotorkraftfahrzeuge können deshalb erst Anfang 2007 eingerichtet werden, wenn die PKW und LKW nach Emissionsklassen gekennzeichnet werden können. Mit solchen Umweltzonen lassen sich die Tagesmittelwerte für Feinstaub um ein Fünftel senken. Erst dann verfügen die Kommunen über ihr wirkungsvollstes Instrument.

Von den hier untersuchten 26 Städten, die die Tagesmittelwerte bis Ende August 2006 häufiger als 40 mal überschritten hatten sowie weitere Großstädten bewertet der BUND die kommunale Politik kein einziges Mal mit „sehr gut“, aber acht Mal mit „gut“. Das zeigt, dass dort eine erfolgreiche Arbeit zur Minderung des Feinstaubes geleistet wird. Zugleich verbessern diese Maßnahmen die Lebensqualität in diesen Städten und Gemeinden. Umso verständlicher ist die seit Monaten zu beobachtende Politik der deutschen EU-Parlamentarier, die Richtlinie so zu verwässern, dass die Kommunen künftig keine zeitnahen und wirksamen

Maßnahmen mehr einleiten müssen. Gerade die Tagesmittelwerte werden gebraucht, um genügend Handlungsdruck aufzubauen. Ein Heraufsetzen auf 55 erlaubte Überschreitungen statt 35 ohne gleichzeitig die Jahreshrenzwerte auf $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ abzusenken würde zudem den Gesundheitsschutz der Bürger in den Städten verschlechtern.

Die EU-Kommission reagierte sachgerecht: In ihrem Regelungsvorschlag ließ sie unter restriktiven Bedingungen drei Ausnahmetatbestände für Kommunen mit besonderen geografischen, meteorologischen oder durch grenzüberschreitende Schadstoffeinträge bedingten Verhältnissen zu. Der BUND unterstützt diese pragmatische Vorgehensweise, wenn diese Ausnahmen restriktiv gehandhabt werden. Für Verwässerungsabsichten besteht also kein Grund. Damit würden lediglich jene Städte belohnt, die keine Maßnahmen zur Minderung des Feinstaubes ergreifen und deren Kreativität sich lediglich im Herunterspielen der Probleme zeigt. Zu diesen gehören Kommunen, die entweder ganz untaugliche Aktions- oder Luftreinhaltepläne vorlegten wie Erfurt, Krefeld, Leipzig oder Regensburg oder noch überhaupt keine wie Göttingen, Bernau, Brandenburg, Potsdam, Jena, Bayreuth, Augsburg, Hildesheim, Osnabrück.

Das BUND-Ranking der Städte belegt auch: Der Versuch einer Einflussnahme lohnt sich. Die Umweltverbände haben gute Arbeit geleistet. In den Städten mit den besten Noten, nämlich in Berlin, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg oder München war der BUND vor Ort besonders aktiv und konnte die Kommunalpolitiker dazu bewegen, eine Reihe von wirkungsvollen Maßnahmen zur Bekämpfung des Feinstaubes zu ergreifen.

Dr. Angelika Zahrt, BUND-Vorsitzende

Einleitung

Glaubt man der Politik, dann geht es vor allem darum, wem für das Versagen bei der Bekämpfung des Feinstaubes der „Schwarze Peter“ gebührt:

Der Europäischen Union dafür, dass sie „plötzlich und unerwartet“ zum 1.1.2005 scharfe Grenzwerte einführt. Den Umweltverbänden, weil sie auf Maßnahmen zur Eindämmung des Autoverkehrs dringen und das Thema öffentlich machen. Den Medien, weil sie intensiv und dauerhaft darüber berichten oder den Kommunen, weil sie nicht genügend zur Minderung der Belastungen tun. Oder ist die Bundesregierung schuld, weil sie es nach Ansicht vieler Kommunen versäumt hat, die Voraussetzungen für kommunales Handeln zu schaffen? Oder gar die Länder, weil sie sich um die verwaltungsmäßige Umsetzung der Luftreinhaltungsnormen und die Minderung der regionalen Hintergrundbelastung kümmern müssten?

Verwässern die EU-Parlamentarier die Grenzwerte?

Aus diesem föderalistischen Verantwortungslosigkeits-Roulette ziehen nicht wenige die Schlussfolgerung, es sei unmöglich, die heutigen Grenzwerte – insbesondere den Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (der an maximal 35 Kalendertagen überschritten werden darf) – einzuhalten. Deshalb müsse er abgeschafft, zumindest aber ausgedehnt werden. Ferner müssten den betroffenen Kommunen generell längere Fristen zur Einhaltung der Grenzwerte eingeräumt werden.

Dies ist der Tenor der Debatte, die derzeit zur Feinstaubrichtlinie bzw. EU-Luftqualitätsrichtlinie (sie enthält die erstere) im EU-Parlament stattfindet. Am 26.9.2006 soll das Plenum darüber entscheiden, ob die Grenzwerte verwässert werden, indem statt 35

künftig 55 Überschreitungen des Tagesmittelwertes erlaubt sein sollen. Außerdem soll statt den von der Kommission gewollten begrenzten Ausnahmeregelungen, die bei besonderen Einflüssen und unter Auflagen einen bedingten Fristaufschub bis zur Einhaltung der Grenzwerte zu gewähren jetzt ein nur genereller Fristaufschub von bis zu sechs Jahren mit sehr unspezifischen Begründungszwängen und laxen Auflagen werden.

Zu befürchten ist, dass eine Regelungslücke entsteht zwischen dem Hochsetzen der erlaubten Überschreitungstage der Tagesmittelwerte von 35 auf 55 und der – ungenügenden – Herabsetzung der Jahresgrenzwerte. Vermutlich sollen ab 2010 nur noch $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erlaubt sein. 35 Überschreitungen der Tagesmittelwerte würde ein Jahresmittelwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ entsprechen. Die Jahresmittelwerte in den USA sind demgegenüber halb so hoch. Nötig wäre gemäß WHO eine Absenkung der erlaubten Überschreitungen bei den Tagesmittelwerten auf 14 Überschreitungstage. Das zeigt, wie weit sich das EU-Parlament derzeit von den Erfordernissen des Gesundheitsschutzes entfernt.

Was können die Kommunen konkret tun?

An innerstädtischen Messpunkten ist der Verkehr durchschnittlich für rund die Hälfte der Feinstaubbelastung verantwortlich. Nur an zwei Messpunkten, nämlich in Duisburg-Bruckhausen und am Krefelder Hafen dominierten andere Immissionsquellen, nämlich die Industrie vor Ort bzw. Schüttgutverladungen.

Richtig ist, dass den Kommunen derzeit oft nicht das optimale Instrumentarium zur Feinstaubbekämpfung zur Verfügung steht. Vor allem Maßnahmen gegen den Transit von LKW durch die Städte wären in der Lage, die Fein-

staubbelastung entscheidend zu mindern. Eine der wirksamsten Maßnahmen – die Einführung von Umweltzonen – wird jedoch erst Anfang 2007, nach dem Inkrafttreten der Kennzeichnungsverordnung (Feinstaubplakette) möglich. Mit diesen Umweltzonen kann die Feinstaubbelastung um bis zu 20%, d.h. im Jahresmittel um bis zu $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemindert werden. Das hat eine Modellanalyse des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen am Beispiel der Stadt Essen ergeben. Von den vom BUND 26 überprüften Städten mit mehr als 40 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes erhielt keine Kommune die Note eins, zwei lagen zwischen eins und zwei. Derzeit bereiten diese Städte großflächige Umweltzonen vor. Fünf Mal wurden die Noten zwei und sieben Mal die Note drei, drei mal die Note vier und acht Mal die Note fünf vergeben. Städte mit einer fünf haben derzeit keine Aktionspläne bzw. im Fall von Regensburg einen Aktionsplan, der nur eine allgemeine Abhandlung darstellt, unlesbar ist und keine Maßnahmen Schritte konkret festlegt.

Die Rolle der Bundesländer

Eine Reihe dieser Städte wartet noch darauf, dass ihre entsprechenden Landesbehörden aktiv werden. Insbesondere in Niedersachsen wirkt anscheinend als Bremser gegenüber den Kommunen, die deutlich schneller handeln wollen. Das Ranking beleuchtet hier auch die Einstellung der einzelnen Bundesländer zum Feinstaubproblem. So sind unter den Städten, die noch keinen Aktionsplan haben je 3 niedersächsische und brandenburgische Kommunen.

Die Landesbehörden in Baden-Württemberg machen ihren Kommunen Vorgaben für die Aktions- oder Luftreinhaltepläne. Sie schreiben Umweltzonen vor, die allerdings ab 2008 erst mit der Stufe Euro-1 beginnen und dann viel zu spät im Jahre 2012 die Stufe Euro-2 verlan-

gen sollen. Damit lässt sich jedoch keine wirk-same Absenkung erreichen.

Die Auswahl der Pläne und Städte

Untersucht und bewertet wurden Pläne (Luftreinhaltepläne und Aktionspläne) und die durchgeführten Maßnahmen in den Städten oder Stadtteilen, die zum Stichtag am 31. August 2006 die Tagesmittelwerte von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an mehr als fünf Tagen über die erlaubten 35 Tage (also an mindestens 40 Tagen) überschritten hatten.

In der Praxis überschneiden sich Luftreinhaltepläne (LRP) und die Aktionspläne (AP) stärker als erwartet. Die besonders in Deutschland angestrebte Trennung zwischen LRP (mit langfristigen) und AP (mit kurzfristigen Maßnahmen) wird in der kommunalen Wirklichkeit so nicht durchgehalten. Deshalb haben wir beide Planformen ausgewertet. Zugleich wurde versucht, auch planungebundene Maßnahmen zu erfassen. Schließlich kommt es darauf an, dass bei Überschreitung der Grenzwerte oder – um die Feinstaubrichtlinie und ihre deutsche Umsetzung in der 22. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) zu zitieren – bereits „bei Gefahr der Grenzwertüberschreitung“ gehandelt wird. Um solche Maßnahmen zu erfassen, wurden die Umweltämter und die Aktivisten in den Kommunen und Länder befragt.

Wenn jedoch, wie z.B. im Falle Potsdams, auch nach der 41. Überschreitung des Tagesmittelwertes noch keine Maßnahmen ergriffen wurden, konnte ein durchaus ambitionierter Aktionsplan nicht positiv in die Wertung einbezogen werden. Im Mittelpunkt von Analyse und Bewertung stehen die tatsächlichen Maßnahmen. Dort, wo derzeit noch keine Umsetzungsmöglichkeit besteht (wie bei der Einrichtung von Umweltzonen), wurde die Glaubwürdigkeit der Vorbereitung solcher Maßnahmen berücksichtigt.

Was wurde bewertet?

Die vorliegende BUND-Analyse fußt auf den 10 nachfolgenden Kategorien, mit denen die Palette insbesondere der verkehrspolitischen Maßnahmen abgebildet wird. Die Bewertung entspricht den Schulnoten ohne eine "Sechs" bzw. dem von „Stiftung Warentest“ angewandten System. Sie reichen von sehr gut (++)), gut (+), befriedigend (0), ausreichend (-) bis mangelhaft (--). Die jeweilige Gesamtnote wurde dann durch Addition der Schulnoten eins bis fünf und deren Division durch 10 (Kategorien) gebildet.

1. Die „Erfolge“ bisheriger Maßnahmen wurde per Abschätzung einbezogen. Dazu gehört auch, ob 2006 eine Reduzierung der Belastung gegenüber den Vorjahren zu beobachten ist obwohl die Wetterlage durch den langen und kalten Winter sowie die Häufigkeit von Inversionswetterlagen in 2006 eher ungünstig war. Hierzu wurden auch Selbsteinschätzungen der Umweltämter erfragt und bewertet.

2. In Bezug auf die 36. Grenzwertüberschreitung wurde die Kategorie „Rechtzeitiges Handeln“ beurteilt. Wurde bereits vorher gehandelt, gab es ein sehr gut (++)), bei dreimonatiger Verspätung noch ein gut (+).

3. Bei Kategorie „Verursachergerechtes Handeln“ wurde bewertet, ob die in allen AP und LRP vorhandenen Analysen der Herkunftsquellen des Feinstaubes auch zu Maßnahmen in den betreffenden Bereichen führten. Außer in den bereits erwähnten zwei Fällen dominierte der Verkehr als Verursacher. Wenn Schüttgut, Industrie oder Einzelheizungen als relevante Quellen in Erscheinung treten müssten aber auch hier Maßnahmen ergriffen werden.

4. Mit Hilfe der „Technischen Maßnahmen“ lassen sich die größten Minderungserfolge im Verkehrsbereich erzielen. Die Abgase von Diesel-PKW und -LKW machen etwa 11 % der Immissionen an den lokalen Messstellen aus, aber dort wirken noch die Dieselabgase aus dem städtischen Hintergrund ein (9 %) womit sich insgesamt ein Minderungspotenzial von bis zu 20% ergibt. Eine Modellberechnung des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen am Beispiel von Essen konnte dies belegen. Demnach können durch Umweltzonen die Tagesmittelwerte um $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und die Jahresmittelwerte um $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vermindert werden. Hier wurde die Einrichtung von möglichst großflächigen Umweltzonen, die z.B. wie in Berlin das Gebiet innerhalb des gesamten S-Bahnringes oder wie in Düsseldorf die gesamte Innenstadt umfassen soll, positiv bewertet. Im Nordrhein-Westfalen gibt es darüber hinaus eine Diskussion über eine Umweltzone, die das gesamte Ruhrgebiet umfassen soll.

Zweitens wurden bei den technischen Maßnahmen besonders Veränderungen bei der Fahrzeugbeschaffung betrachtet. Der eigene Fahrzeugpark oder die Busse werden in vielen Städten mit Russfiltern nachgerüstet oder auf Erdgas umgestellt.

5. Maßnahmen bei „LKW“ sind insbesondere solche gegen LKW-Transitverkehre. Durch flächendeckende Fahrverbote können die LKW auf innerstädtische oder besser noch auf weiträumige Entlastungsstraßen gelenkt werden. Mit Umweltzonen würden auch LKW nach Emissionsklassen von Fahrverboten erfasst. Dadurch würde eine planerische Maßnahme zu einer technischen Lösung. Allerdings hat ein generelles Transitverbot den Vorteil, dass dann gleichzeitig der Lärm gemindert wird, weil weniger LKW in den Städten fahren.

6. „Maßnahmen gegen Aufwirbelung“ sind die Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsflusses. Feinstaub, Reifen- und

Bremsemissionen werden vermindert. Mindestens eine Reduzierung von 2% der Feinstaubbelastung ist nachgewiesen. Grüne Wellen allein genügen nicht, weil sie häufig die Fahrgeschwindigkeit anheben. Auch bloße Klappschilder – die bei Bedarf etwa Tempo 40 oder Tempo 30 anzeigen – reichen wegen der geringen Befolgsrate nicht aus..

7. Unter „Langfristige Maßnahmen“ werden verkehrspolitische Entscheidungen für den Umweltverbund einbezogen. Etwa: Werden Entscheidungen getroffen, die mehr Individualverkehr in die Stadt ziehen und damit auch die Belastung mit Lärm und Emissionen erhöhen oder wird auf Verkehrsverlagerung und –vermeidung gesetzt?

8. Unter „Placebo-Maßnahmen“ wurde bewertet, ob nach der anfänglich durchaus verständlichen Suche nach Lösungen wie z.B. Nassreinigung oder Spülung von Straßen dann die Wirkungslosigkeit solcher Maßnahmen erkannt wurde oder nicht. Von Düsseldorf machte die Idee der Straßenspülungen oder Nassreinigung die Runde durch die deutschen Städte, obwohl das Umweltamt dies schon nach wenigen Wochen als wirkungslos erkannte und einstellen wollte. Seither wird es jedoch vom Straßenreinigungsamt weitergeführt. Das Ingenieurbüro Lohmeyer hatte in Auswertung von Messungen in der Frankfurter Allee im Dezember 2004 eher positive Ergebnisse gemeldet, Straßenspülungen aber dann im Mai 2005 als wirkungslos bezeichnet (Lohmeyer aktuelle Nr. 13 S. 2). Auch deshalb wird diese Maßnahme negativ als Placebo gewertet

Negativ gewertet werden auch Maßnahmen, die das Problem in andere Straßen oder Stadtteile verlagern

9. „Transparenz und Beteiligung“ beurteilt die Zugänglichkeit der Aktionspläne im Internet, möglichst mit persönlichem Ansprechpartner. Ein „Sehr gut“ wurde hier bei

besonderen Qualitäten wie aktuellen Maßnahmedarstellungen oder der Übernahme guter Vorschläge aus den Verbänden vergeben.

10. Die Kategorie „Lebenswerte Städte“ wertet positiv, wenn sich die Argumentation nicht nur auf Feinstaub bezieht sondern öffentlich auch thematisiert wurde, dass die Maßnahmen Verbesserungen der Lebensqualität durch Lärmreduzierung, die Steigerung der Wohnqualität oder Begrünungen initiierten.

Der Aspekt „Maut“ wurde nicht in die Bewertung einbezogen, obwohl – wie das Beispiel Stockholm zeigt – dieses Instrument, wenn es großflächig genug und auf die gesamte Stadt angewandt wird, positive Auswirkungen hat, ohne Ausweichverkehre zu stimulieren.

Ergebnisse

Die beiden Toprunner Berlin und Düsseldorf

Die zwei Städte mit den deutlich besten Testergebnissen haben frühzeitig mit ihren Vorbereitungen begonnen, ein verursachergerechtes Maßnahmenpaket für den Hauptverursacher Straßenverkehr entwickelt. Der KFZ-Verkehr ist mit bis zu 50% als Verursacher an der städtischen Immission von Feinstaub beteiligt. Die wesentlichen Verursacher werden angegangen.

Die beiden Städte mit der eins vor dem Komma der BUND-Bewertung setzen mit ihren Minderungsmaßnahmen beim KFZ-Verkehr an allen vier relevanten Ansatzpunkten an:

1. an einem Verbot von Transitverkehren für LKW;
2. an einer technischen Lösung durch die Einführung verbesserter Abgasreinigung mit Hilfe von Umweltzonen. Allerdings könnten diese in beiden Fällen noch früher umgesetzt werden als geplant;
3. an einer Änderung der kommunalen Beschaffungspolitik beim eigenen Fahrzeugpark oder dort wo der städtische Einfluss hinreicht (z.B. bei den kommunalen Stadtwerken). Das ist auch eine klare Botschaft für die Glaubwürdigkeit des eigenen Handelns und der öffentlichen Unternehmen. Wenn die Busse nicht sauber sind, dürfen auch diese in der Umweltzone nicht fahren. Die Autofahrer würden eine Ungleichbehandlung der PKW und der Busse nicht akzeptieren;
4. an einer Minderung der Aufwirbelung von Feinstaub und der Emission von Brems- und Reifenabrieb in der Verkehr gleichzeitig verlangsamt und vergleichmäßigt wird.
5. an langfristigen Maßnahmen, die eine Verbesserung des Umweltverbundes und eine Veränderung der Verkehrsaufteilung (Modal Split) bewirken können. Im Falle

von Düsseldorf gibt es hier noch eine Gefährdung dieses Ziels durch eine innerstädtische Entlastungsstraße.

Die Maßnahme eines LKW-Transitverbotes überschneidet sich mit Punkt 2 der Einführung einer Umweltzone. Bei einer relativ strengen Umweltzone wäre sie aus Gründen der Reduzierung der Feinstaubbelastung überflüssig, weil eine Umweltzone hohe Emittenten ohnehin abhalten würden. Die planerische Lösung des LKW-Transitverbotes, die zudem einen hohen Kontrollaufwand erfordert, könnte durch eine technische Lösung ersetzt werden. Allerdings hat die Reduzierung von LKW zusätzliche positive Effekte bei der Minderung von Lärm, der Verbesserung des Wohnumfeldes u.a.m.

Minderungsmaßnahmen müssen, wenn sie wirksam sein sollen, großflächig angelegt sein. Dadurch können gleichzeitig die lokalen Abgasintragungen in der Straßenschlucht aber auch die städtische Hintergrundbelastung aus den Auspuffen, also rund 20% der Feinstaub-Emissionen insgesamt erfasst werden

Die Eintragungen aus dem regionalen Hintergrund können dagegen durch städtische Maßnahmen kaum beeinflusst werden. Aber beide Städte haben auch Vorstöße unternommen, den regionalen Hintergrund durch Maßnahmen auf Landesebene zu reduzieren.

Im Aktionsplan von Düsseldorf war die Einführung einer Umweltzone bereits zum Sommer 2005 für das festgelegte Luftreinhaltegebiet (südliche Innenstadt) vorgesehen (einfahrberechtigt sollen demnach nur Fahrzeuge sein, die die Euro-4-Stufe erreichen). Da die Umsetzung der bundesweiten Kennzeichnungsverordnung durch den CDU/CSU-geführten Bundesrat mindestens bis Anfang 2007 verzögert wurde, konnte diese Maßnahme bisher nicht umgesetzt werden. Ihre Einführung wird jetzt mit ihrem Inkrafttreten geplant.

Zugleich soll die Umweltzone flächenmäßig über die südliche Innenstadt hinaus auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet werden. Dadurch können gleichzeitig Grenzwertüberschreitungen an anderen Messstellen wie der Johannstraße und der Ludenberger Straße (kommunale Messstellen am Rande der Innenstadt). Mit deren Einführung könnten auch neue Schritte z.B. beginnend ab Fahrzeugen mit Euro-2 festgelegt werden um nicht bereits bei Beginn der Maßnahme den größten Teil der Dieselfahrzeuge auszuschließen.

Düsseldorf selbst schätzt, dass seine bisherigen Maßnahmen die Feinstaubbelastung um $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vermindert haben.

Positiv an Berlin ist insbesondere die flächenmäßig größte Umweltzone in Deutschland – das gesamte Gebiet innerhalb des gesamten S-Bahn-Ringes. Darin liegt eindeutig die Zukunft. Anders ist der Belastung in Städten wie Berlin, Stuttgart und München mit Grenzwertüberschreitungen an vielen Stellen nicht beizukommen. Das gilt aber auch genauso für die Belastungssituation in Düsseldorf, Dortmund und Essen.

Lebenswerte Städte: In beiden Städten wird die Verbesserung der urbanen Lebensqualität durch Maßnahmen der Feinstaubbekämpfung angestrebt. Allerdings könnten die externen Nutzen von Maßnahmen der Reduzierung der LKW, die Minderung von Lärm, Verbesserung des Umweltverbundes, des Grüns in der Stadt und die Chancen für mehr Aufenthaltsqualität auch in den beiden besten Städten des Tests noch wesentlich stärker hervorgehoben werden.

Die mittleren Platzierungen

Auch bei der Gruppe der Städte, die mit „gut“ und „befriedigend“, abschnitten, hat das The-

ma Feinstaub erhebliche Bewegung in die verkehrspolitische Diskussion gebracht. Allerdings wird bisher in diesen Städten noch nicht mit einem stringenten Konzept vorgegangen. In den meisten Fällen werden Maßnahmen gegen Transit-LKW ergriffen, Immer mehr Städte nähern sich dem Konzept der Umweltzone an und auch für die Umstellung der eigenen Fahrzeugflotte gibt es gute Beispiele.

Meist wurde aber zu spät gehandelt und häufig werden auch noch Placebo-Maßnahmen eingesetzt. Die Möglichkeit des Dialogs mit den Umweltverbänden zur Verbesserung der bisherigen Pläne wird nicht genügend genutzt.

Die Laxen, Späten und Faulen: Die Schlusslichter der Bewertung

In dieser schlechtesten Gruppe kommt zu spätes Handeln mit ungenügenden Plänen zusammen.

Obwohl die EU-Feinstaubgrenzwerte bereits seit 1999 bekannt sind und klar ist, dass sie ab dem 1.1.2005 in den deutschen Städten eingehalten werden müssen, gab es trotz Überschreitung der EU-Jahres- und Tagesmittelwerte bis Ende August 2006 in **Göttingen, Bernau, Brandenburg, Potsdam, Jena, Bayreuth, Hildesheim und Osnabrück** weder einen Aktions- noch einen Luftreinhalteplan zur Verminderung der Feinstaubbelastung.

In Bernau, Potsdam, Bayreuth und Jena werden die Pläne zur Zeit von den Landesbehörden erarbeitet oder liegen zur Bürgerbeteiligung aus. In diesen Städten wird erwartet dass die Pläne Ende 2006/Anfang 2007 in Kraft treten.

Die niedersächsischen 5er Kandidaten Hildesheim, Osnabrück und Göttingen warten ihrerseits darauf, dass das Land aktiv wird. Insofern stellt ein Fünfer nicht nur der betroffenen

Kommune sondern auch der entsprechenden Landesbehörde ein schlechtes Zeugnis aus.

In den meisten Fällen sind bei den wenigen Maßnahmen auch noch Placebos enthalten, die wie Straßenspülungen, nichts bringen, sondern auch noch Steuergelder in die Gullies spülen oder die Probleme von der Messstelle in andere Straßen oder Quartiere verlagern.

Den säumigen Städten und Landesbehörden würde die insbesondere von konservativen deutschen Abgeordneten im EU-Parlament angestrebte Verwässerung der Feinstaubrichtlinie in die Hand spielen: Die geplante generelle Verlängerung der Fristen zur Einhaltung der Grenzwerte um bis zu sechs Jahre nach Inkrafttreten der neuen Vorschriften, und die Heraufsetzung der erlaubten Überschreitungen der Tagesmittelwerte von 35 auf 55 Kalendertage pro Jahr würde weiter zum Nichtstun motivieren.

Tabellen: 1. Gesamtübersicht

Stadt mit > 40 Überschreitungen TMW	Erfolge	Rechtzeitiges Handeln	Verursacher-gerechtes Handeln	Technische Maßnahmen (Umweltzone)	LKW	Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Langfristige Maßnahmen	Placebo-maßnahmen	Beteiligung und Transparenz	„Lebenswerte Städte“	Gesamt-note
Düsseldorf	+	++	++	++	++	+	+	--	+	++	1,8
Berlin	0	0	+	++	++	+	+	++	++	+	1,8
Frankfurt/Main	0	+	+	++	+	+	++	++	++	--	2,0
Hamburg	0	++	0	++	++	+	+	-	++	--	2,3
Duisburg	0	+	+	0	+	+	0	+	+	0	2,4
Essen	+	++	-	0	+	-	0	-	++	++	2,5
München	--	-	0	++	+	0	+	++	0	+	2,6
Stuttgart	--	-	-	0	+	+	++	+	0	+	2,8
Dortmund	-	+	++	0	0	-	+	-	+	--	3,0
Bremen	--	+	-	+	0	-	0	--	++	+	3,1
Cottbus	-	-	-	-	-	++	-	++	+	0	3,1
Augsburg	--	0	+	0	--	-	++	+	0	--	3,3
Hannover	--	--	0	++	+	0	+	--	0	--	3,4
Erfurt	--	0	0	-	--	-	+	--	+	+	3,5
Leipzig	0	--	--	-	-	-	-	-	0	--	4,1
Krefeld	-	-	--	--	--	0	-	--	+	--	4,2
Regensburg	--	--	--	--	--	--	+	--	--	--	4,6
<u>Kein Plan:</u>	Göttingen, Bernau, Brandenburg, Potsdam, Jena, Bayreuth, Hildesheim, Osnabrück *)										5,0

***) Hinweise zu den Städten ohne Plan:**

Göttingen hat Maßnahmen vorgeschlagen. Das Land Niedersachsen macht z.Zt. eine Modellrechnung und erstellt dann kombinierten LRP/AP für PM₁₀ und Stickoxide. Das Umweltministerium legt den Zeitplan fest und lässt sich nicht von den Städten drängen. Nach Aussage der Stadt kommt der Aktionsplan „evtl. Anfang/Mitte 2007“.

Bernau stellt gerade einen Luftreinhalteplan auf (z.Zt. Offenlage). Er wird voraussichtlich Ende 2006 beschlossen. Maßnahmen: Ortsentlastungsstraße; Oberflächenerneuerungen, Parkplatzbefestigung, Umweltzone wird überlegt, Erneuerung Busflotte bei Neuanschaffungen.

Brandenburg: Das Umweltamt wusste nichts von einer Aktionsplanung, verwies auf das Landesumweltamt.

Potsdam: Der Aktionsplan soll im Oktober vorgelegt werden.

Jena: AP ist im Entwurf durch Landesverwaltungsamt, Beschluss voraussichtlich Ende 2006/Anf. 2007; Maßnahmen ohne Plan: Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h an Messstellen; an anderen hoch belasteten Straßen Fernverkehr umgeleitet; Fernwärmesatzung um hohe Fernwärmeheizungsrate im Innenstadtbereich beizubehalten; Pflanzenabfallverbrennung verboten.

Bayreuth: LRP/AP liegt derzeit aus zur Bürgerbeteiligung.

Hildesheim: Das Land Niedersachsen macht z.Zt. eine Modellrechnung und erstellt dann kombinierten LRP/AP für PM₁₀ und Stickoxide. Stadt Hildesheim hat Unterlagen bereitgestellt. Maßnahmen ohne Plan: Straßenspülungen, Radwegförderprogramm, LKW-Wegweisung.

Osnabrück: Land Niedersachsen macht z.Zt. Modellrechnung, erstellt dann kombinierten LRP/AP für PM₁₀ und Stickoxide. Maßnahmen ohne Plan: zusätzliche Messstationen, Hintergrundmessstation; Beschaffungsrichtlinie; städt. Betriebe müssen ihre Flotten auf Nachrüstung prüfen; Kaminverbot/Feststoffverbrennungsverbot in Neubaugebieten.

Tabelle 2: Einzelbewertungen der Städte

Düsseldorf - Corneliusstraße			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 38/42/34 Überschreitungen 2006/2005 41/88	Gegenüber 2005 erfolgte die TMW-Überschreitung 2006 wesentlich später (Juli statt 1.4.2005). PM ₁₀ -Absenkungseffekte durch das LKW-Durchfahrverbot erkennbar (auf 3 µg/m ³ geschätzt). Außerdem: Lärminderung.	+
2. Rechtzeitiges Handeln	AP seit 1.6.05. (Maßnahmen seit 16.3.2005)	Mit Sofortmaßnahmen wurde am 16.3.2006 begonnen, vor der 36. Überschreitung. Der Aktionsplan stand ebenfalls inhaltlich vor der 36. Überschreitung fest.	++
3. Ursachengerechtes Handeln	regionales Hintergrundniveau 59%, Kfz 30%, urbane Zusatzbelastung 9%, Rest unter der Relevanzgrenze von 3%.	Als Hauptverursacher wird der Straßenverkehr angesehen. Flächendeckendes Emissionskataster aller Emittenten bis Ende 2007 geplant.	++
4. Technische Maßnahmen	Umrüstung 177 Euro-3-Busse mit Partikelfilter (minus 90%) bis Ende 2007. Umrüstung städt. Fuhrpark bis Ende 2008: 107 EEV-Fahrzeuge; Neufahrzeuge: Erdgas. Umweltzone für gesamte Innenstadt besser Euro-2 ab 1.10.07.	Nachrüstung von Bussen und Fuhrpark ist sehr positiv. Ebenso: Ausweitung Umweltzone gegenüber AP. Manko: Innenstadtring selbst nicht von Umweltzone erfasst.	++
5. LKW	Durchfahrverbot für Schwerlastverkehr ab 3,5 t mit Polizeikontrollen und Bußgeldandrohung (Ausnahmen möglich), drei Lkw-Ladezonen.	Positiv wegen frühem Handeln und positiven Auswirkungen des LKW-Durchfahrverbots. Allerdings großer Aufwand. Anspruchsvolle Umweltzone kann Aufwand künftig reduzieren.	++
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Optimierung Pfortnerampel, Schaltung der Signalanlagen (Grüne Welle), Unterbindung des Parkens in zweiter Reihe, Haltebuchten für Liefer-LKW.	Die Maßnahmen sind in Ordnung, es fehlen jedoch Ansätze, den Verkehr auch zu verlangsamen. Verstetigung und Verlangsamung müssen Hand in Hand gehen.	+
7. Langfristige Maßnahmen	Verbesserung der Baustellenlogistik, Verflüssigung des Verkehrs.	Gefahr durch Forderung nach innenstadtnaher Entlastungsstraße, die zusätzlichen Verkehr in die Stadt ziehen würde.	+
8. Placebos	Änderung der Zeiten der Abfalleinsammlung, tägliche Straßenspülungen.	Ersteres bewirkt lediglich eine zeitliche Verlagerung der Belastung. Umweltamt hält Nassreinigung für wirkungslos.	--
9. Beteiligung und Transparenz	Standardmäßig, ein konkreter Ansprechpartner wird im AP allerdings genannt.	Die Daten sind im Netz schlecht zugänglich. Unhandliche Homepage der Bezirksregierung.	+
10. Lebenswerte Städte	Straßenbegrünung durch Neupflanzung von Baum- und Straucharten mit optimaler Filterwirkung.	Das Konzept trägt nicht nur zur Begrünung bei, sondern dient allein der Schadstoffregulierung.	++
Note			1,8

Berlin (gesamte Stadt)			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 38/36/47 Überschreitungen Tagesmittel 2006/2005 49/72	Es gab zunächst Verbesserungen in Bezug auf frühere Jahre. Derzeit stagnieren aber die Werte auf zu hohem Niveau. Die heutigen Maßnahmen reichen nicht aus.	0
2. Rechtzeitiges Handeln	Planaufstellung August 2005.	Der Tagesmittelgrenzwert wurde in der Berliner Silbersteinstraße am 7.4.05 zum 36. Mal überschritten.	0
3. Ursachengerechtes Handeln	Busverkehr, Industrie, Off-Road-Verkehr, Heizkraftwerke, Einzelfeuerungen, Schüttgut.	Ursachen und Maßnahmen stimmen überein, der Verkehr ist Haupthandlungsfeld (Anteil hier: 26 %).	+
4. Technische Maßnahmen	Umweltzone ab 2008 mit Euro II, ab 2010 mit Euro III. Umrüstung eigene Flotte: 50 % bis 2008, 100 % bis 2012, Auftragsvergabe wird diskutiert, Förderung von Erdgasfahrzeugen bei Taxen und Fahrschulen bis Ende 2005.	Die flächendeckende und weiträumige Einführung der Umweltzone ist begrüßenswert ebenso wie die rasche Umrüstung der Eigenflotte.	++
5. LKW	LKW-Routenkonzept, lokales LKW-Fahrverbot, Verbesserung der City-Logistik (wird in Umweltzone einbezogen).	Lokales LKW-Fahrverbot erlassen. Das Problem wurde erkannt und mit Umweltzone umfassend behandelt. Lieferverkehr wird durch das Lkw-Routensystem erfasst. Gutes Citylogistikkonzept mit Nutzung der Wasserwege.	++
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Geschwindigkeitsbegrenzungen, elektronische Verkehrslenkung. Baustellenmanagement.	Das Problem ist erkannt und ihm wird mit entsprechenden Maßnahmen begegnet. Maßnahmen der Verkehrslenkung wären evtl. schneller wirksam.	+
7. Langfristige Maßnahmen	Sehr ambitionierte Radverkehrsstrategie, Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet werden.	Anteil des Radverkehrs am Modal Split hat sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt, jedoch kaum Geld für ÖPNV-Ausbau vorhanden, trotzdem Festhalten am Ausbau der U5, Umweltkarte bisher ohne Fahrrad.	+
8. Placebos	Straßenspülungen und Umfahrungen als Placebos erkannt.	Sensibilität für die Wirksamkeit von Maßnahmen vorhanden, Fehler werden erkannt	++
9. Beteiligung und Transparenz	Gute Zugänglichkeit des Plans im Internet sowie der aktuellen Entwicklungen. Qualifiz. Beteiligung der Umweltverbände.		++
10. Lebenswerte Städte	„Call-a Bike“-System, Weiterentwicklung der Parks, starke Nutzung öffentlicher Räume durch die Bevölkerung.	Negativ ist der weitere Ausbau der Stadtautobahn. Jedoch viele gute Ansätze für lebenswerte Städte.	+
Note			1,8

Frankfurt–Friedberger Landstr.			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 33/32/36 Tagesmittelüberschreitungen 2006/2005 40/48	Es gibt kaum eine Veränderung der Werte. In 2006 nahmen die Überschreitungen der TMW gegenüber 2005 deutlich zu.	0
2. Rechtzeitiges Handeln	AP stammt von Oktober 2005.	Die 36. TMW-Überschreitung erfolgt 2005 im Oktober. Der Aktionsplan war in Vorbereitung, er kam jedoch etwas zu spät.	+
3. Ursachengerechtes Handeln	Kfz-Verkehr 48%, Feineintrag 42%, Industrie 7%, Gebäudeheizung 3%.	Der Straßenverkehr ist Hauptverursacher. Nur durch Einwirkung auf ihn können relevante Minderungen erreicht werden.	+
4. Technische Maßnahmen	Umrüstung der eigenen Flotte auf Erdgas, Einsatz abgasarmer Busse (Euro 3 bzw. CRT-Filter). Werben für das Anschaffen sauberer Fahrzeuge durch die Bürger.	Es wird nicht nur die eigene Fahrzeugflotte umgerüstet, sondern auch die Bevölkerung einbezogen. Lösungskonzept „Umweltzone für PKW“ fehlt unter den kurzfristigen Maßnahmen.	++
5. LKW	Fahrverbot für Schwerlastverkehr ab 3,5t in Teilen der Innenstadt.		+
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Pförtnerampel, Geschwindigkeitsbegrenzung auf umliegenden Autobahnen geprüft, jedoch verworfen, da aufgrund zäheren Verkehrsflusses keine Reduzierung der Emissionen verzeichnet werden konnte.	Die Ablehnung der Geschwindigkeitsbegrenzung wurde umfassend erklärt und erscheint plausibel. Das Argument des „zäheren Verkehrsflusses“ ist jedoch nicht nachvollziehbar.	+
7. Langfristige Maßnahmen	Umweltzone, Kontrolle der Einhaltung des Parkverbots in zweiter Reihe und am Fahrbahnrand.	Die Planung einer Umweltzone ist zu honorieren.	++
8. Placebos	Keine		++
9. Beteiligung und Transparenz	Neben der vorgeschriebenen Einbeziehung der Bürger auch gezielte Information der Öffentlichkeit über Presse, Rundfunk, Internet, Verkehrsinfotafeln. AP gut zugänglich, enthält aber keinen konkreten Ansprechpartner.	Trotz des Fehlens eines konkreten Ansprechpartners im Aktionsplan ist die intensive Bürgeraufklärung zu honorieren.	++
10. Lebenswerte Städte	Keine Angaben		--
Gesamt-note			2,0

Duisburg-Bruckhausen			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005 / 2004 / 2003 37/44/43 Tagesmittelüberschreitungen 2006/2005 43/58	Verbesserungstrend nicht erkennbar. Grund sind ungenügende Maßnahmen gegen diffuse industrielle Emissionsquellen. Diese haben vermutlich mehr als 50% Anteil. Sonst hätte die neue Kokerei deutlichere Minderungseffekte nicht nur beim Benzol sondern auch bei PM10 gehabt.	0
2. Rechtzeitiges Handeln	Der LRP trat im Herbst 2004 in Kraft, der AP am 1.8.05.	Überschreitungen der Grenzwerte gab es schon seit 2002 (36. Überschreitung in 2005 im April). Die Umsetzung der Maßnahmen im Industriesektor begannen mit der Vereinbarung vom ... und dauern bis 2007/2008.	+
3. Ursachengerechtes Handeln	Regionaler Hintergrund 59%, Industrie 21%, Kfz-Verkehr 6%, andere Ursachen unter Relevanzkriterium von 3%.	Nur geringer Verkehrsanteil. Da die Industrie hinter der regionalen Belastung als Hauptverursacher identifiziert wurde, werden mit den drei industriellen Hauptemittenten öffentlich-rechtliche Verträge incl. Maßnahmenkataloge abgeschlossen (insbes. Thyssen-Krupp). Umsetzung z.T. umstritten (Ordnungsverfügungen werden beklagt).	+
4. Technische Maßnahmen	Rückhaltemaßnahmen nur bei den geführten industriellen Quellen (Filter, Einhausung etc.). Erdgasbetriebene Linienbusse/städtische Nutzfahrzeuge und solche mit Partikelfilter.	Maßnahmen gegen diffuse industrielle Quellen fehlen.	0
5. LKW	Durchfahrverbote für Schwerlastverkehr ab 3,5 t in Kaiser-Wilhelm- und Wiesenstraße, Verkehr wird umgelenkt. Kontrolle durch Polizei, Bußgeldandrohung.	Die Durchfahrverbote in lediglich zwei Straßen können ohne weiträumigere Maßnahmen Verdrängungseffekte auslösen.	+
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Anwendung der BUWAL-Richtlinie auf einer Baustelle in der Kaiser-Wilhelm-Straße. Verringerung von Staubabwehungen durch Lagerung und Umschlag von Gütern nur in geschlossenen Lagerhallen, Sicherstellung staubdichten Transports.	Neben den Maßnahmen, zu denen die Industrie vertraglich verpflichtet wird, kann so anscheinend ein erheblicher Anteil an den Feinstaubemissionen vermieden werden.	+
7. Langfristige Maßnahmen	Prüfung von LKW-Routen-Konzepten i. V. m. einer Nutzung der Eisenbahn.	Umsetzung steht noch nicht fest.	0
8. Placebos		Der Plan beinhaltet keine Placebo-Maßnahmen.	+
9. Beteiligung/Transparenz	Standardmäßige Veröffentlichung und Beteiligung.	Die Öffentlichkeit ist im notwendigen Ausmaß informiert und beteiligt worden, die Ansprechpartner werden im AP genannt.	+
10. Lebenswerte Städte	Keine besonderen Maßnahmen.	Es ist der Stadt lediglich zugute zu halten, dass sich die Messstellen im Industriegebiet befinden.	0
Note			2.4

Essen-Gladbecker Straße			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 29/29/34 Überschreitungen 2006/2005 39/57	Leichte Minderungserfolge, aber ein Zusammenhang mit den Minderungsmaßnahmen ist nicht erkennbar.	+
2. Rechtzeitiges Handeln	AP vom 16.6.05.	36. TMW-Überschreitung in 2005 : 30.8. 2005; AP in Arbeit und beendet vor 36. TMÜ	++
3. Ursachengerechtes Handeln	Regionaler Hintergrund 57%, Kfz 30%, urbane Zusatzbelastung 13%.	Sonstige potentielle Emittenten werden als marginal eingeschätzt und daher nicht gemessen. Straßenverkehr ist zwar Hauptverursacher, Maßnahmen bei anderen Verursachern fehlen.	-
4. Technische Maßnahmen	Keine technischen Maßnahmen berücksichtigt. Lediglich neue Busbestellungen auf Filter umgestellt.	Umweltzone bisher nicht vorgesehen. Diskussion um Ruhrgebietsumweltzone im Gang. LRP ab 2/07. Eigene Beschaffung zu wenig beachtet.	0
5. LKW	Umleitung und Durchfahrverbote für LKW ab 3,5 t in Richtung Süden von 6-13 Uhr seit 23. 6.2005 Sperrung der Autobahnzufahrt zur A 40 für alle Fahrzeuge von 7.30 -9.30 Uhr werktags.	Angemessene Maßnahme, doch leider nicht alle Möglichkeiten im Bereich der Schwertransporte genutzt. Gefahr von Verdrängungseffekten.	+
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Nur verstärkte Überwachung der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.	Eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde die Feinstaubbelastung um 2 % absenken.	-
7. Langfristige Maßnahmen	Kommunikationsmaßnahmen und Verbesserungen im ÖPNV.	Nur allgemeine Aussagen ohne konkrete Benennung einzelner Maßnahmen, keine Termine.	0
8. Placebos	Straßenspülungen	Straßenspülungen wurden ohne nachweisbare Wirkung gemacht. Stadt Essen würde gern geplanten Feldversuch des Landes NRW mit neuer Spülungstechnologie durchführen.	-
9. Beteiligung und Transparenz	Information der Bürger durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit.	Gute Veröffentlichung und Beteiligung einschl. öffentlicher Diskussion.	++
10. Lebenswerte Städte	Vermehrte Begrünung vorgesehen.	Trotz des knappen Maßnahmenkataloges eine der wenigen Städte mit dem Gedanken an Pflanzen als natürliche Staubfilter.	++
Gesamtnote			2,5

Hamburg Habichtstraße			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 36/31/34 Überschreitungen 2006/2005 29/46	Nach anfänglicher Verbesserung wieder ein Anstieg 2005. Noch keine 36. Grenzwertüberschreitung 2006. Keine Rückkoppelung zu den Maßnahmen möglich.	0
2. Rechtzeitiges Handeln	Veröffentlichung vom 3.- 25. 11. 2005; 31.Okt 2005: 36. Überschreitung 2005, erste Maßnahmen bereits Ende 2004.	AP wurde vor der 36 TMÜ erarbeitet. 2006 erst 29 Überschreitungen (Ende August).	++
3. Ursachengerechtes Handeln	Regionaler Hintergrund: 56%, lokaler Verkehr: 22%, städt. Hintergrund: 22%.	Verkehr ist die dominierende lokale Emissionsquelle.	0
4. Technische Maßnahmen	Umweltzone als Option vorgesehen, intelligentes Ampelsystem zur Beschleunigung und Verstetigung des Verkehrs, vornehmlich baldiger Einsatz von Russpartikelfilterbussen, Nachrüstung von 488 Bussen mit Dieselpartikelfilter noch 2005, Neuanschaffungen der Dienstfahrzeuge nur noch nach Euro 5.	Wirksamkeit des Ampelsystems nicht gewährleistet, da der Verkehr zwar verstetigt, doch gleichzeitig auch beschleunigt anstatt verlangsamt wird. Positiv ist die Umrüstung der Busse. Hinzukommen soll – wenn weiter die Grenzwerte überschritten werden – eine Umweltzone für PKW.	++
5. LKW	Verkehrsbeschränkungen für schadstoffreichere LKW, LKW umleiten, Maut auch für Bundesstrassen, Mautgrenzen zu Gunsten abgasarmer LKW, fordert schnelle Festlegung auf Euro-6-Norm.	Gutes Problembewusstsein. Lokale Verkehrsbeschränkungen können verordnet werden, ebenso Fahrverbote oder eine Maut auf der Bundesstraße. Forderungen zur Veränderung der LKW-Maut fallen aber in andere Zuständigkeiten.	++
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	39-Punkte-Programm bis 2007. Andere Fahrbahnmarkierungen, Ampelschaltungen, Abbiegestreifen etc. an 28 Stellen.	Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrsflusses angestrebt, allerdings ohne Verlangsamung.	+
7. Langfristige Maßnahmen	Ausbau der Güterumgebungsbahn, Ausbau diverser Schienenverbindungen, Straßenneubauten, Fahrtraining der Busfahrer.	Der Ausbau des Schienennetzes und insbesondere der Güterumgebungsbahn ermöglicht eine teilweise Verlagerung der Transporte auf die Schiene. Es fehlt ÖPNV und Radverkehr.	+
8. Placebos	Probeweise Straßenspülungen ab dem 26.9.05. Straßenneubauten mit fraglicher Wirkung evtl. Problemverlagerung.		-
9. Beteiligung und Transparenz	Pläne sind gut zugänglich im Internet, Telefonansage mit den aktuellen Werten, Videotext und Internetangebot bieten vielfältige Infomöglichkeiten.	Pläne sehr gut im Internet zu finden. Eine beinahe einzigartige Vielfalt an Informationsmöglichkeiten von Videotext über Internet bis zum täglich aktualisierten Luftschadstoffdienst per Telefonansage.	++
10. Lebenswerte Städte	Keine Aussagen	Kein Konzept „Lebenswertes Hamburg“.	--
Note			2,3

München – Landshuter Allee			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 46/37/46 Überschreitungen 2006/2005 64/107	Kontinuierlich auf Platz 1 in der bundesweiten UBA- Liste (faktisch Platz 2 hinter Stuttgart). 2006 werden mehr Überschreitungen und ein höherer Jahresmittelwert erwartet.	--
2. Rechtzeitiges Handeln	LRP wurde im Sept. 2004 fertig gestellt, AP dann später integriert.	Der zulässige TM-Wert wurde im März 2005 zum 36. Mal überschritten. Die Fertigstellung des LRP erfolgte daher zwar formal rechtzeitig, da er jedoch nur mittel- und langfristig greifende Maßnahmen enthält, war das eigentlich zu spät. Aktionsmaßnahmen wurden erst nach Klageeinreichung durch Bürger und Umweltverbände in den LRP eingefügt.	-
3. Ursachengerechtes Handeln	Verkehr: 60%, Hausbrand: 26%, genehmigungsbedürftige Anlagen: 5,3%.	Die Betrachtung der Verursacher ist umfassend, jedoch sind die Daten veraltet (von vor 2002).	0
4. Technische Maßnahmen	Umweltzone in 2 Stufen vom Stadtrat beschlossen (1.10. 2007: Fahrzeuge ohne Plakette und 1.10. 2009: Euro 2), jedoch ohne festen Zeitplan, Nachrüstung der eigenen Nutz- und Dienstfahrzeugflotte.	Integration der Umweltzone in den LRP bei der Bezirksregierung Oberbayern beantragt	++
5. LKW	LKW-Transitverbot beschlossen. Vorschlag einer Cargo-Tram erwogen.	LKW Transitverbot inkl. Schilderstandorten an oberbayerische Regierung gemeldet, die Umsetzung wird Ende 2006 erwartet. Zu Letzterem ist kein Beschluss in Sicht.	+
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Geeignete Zuschlagstoffe beim Straßenbau.	Das ist in Ordnung, jedoch lassen sich Abrieb und Verschleiß nicht vermeiden. Entscheidend ist, dass der Verkehr reduziert wird.	0
7. Langfristige Maßnahmen	City-Logistik in Planung, Parkraumbewirtschaftung, Ausbau Park & Ride, Förderung des ÖPNV, Schließung des Münchener Autobahnringes erwogen.	Letzteres würde den Verkehr lediglich verlagern und den wichtigen Schadstoffausgleich durch die betroffenen Naturgebiete verhindern.	+
8. Placebos	Straßenspülung.	Wurde 10 Tage lang versucht, die Feinstaubmesswerte nahmen sogar zu. Die Maßnahme wurde daher verworfen.	++
9. Beteiligung und Transparenz	Wie vorgeschrieben, jedoch eher Information anstatt Beteiligung und dies zu einem späten Zeitpunkt.		0
10. Lebenswerte Städte	Verkehrsberuhigung, NMT, Öffentlichkeitsarbeit.	Erwähnenswert ist der Gedanke, Gelder im Rahmen des Projektes: „Nachhaltige Mobilität“ für den Luftreinhalteplan begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu vergeben.	+
Note		Verzögerungen bei Umsetzung beschlossener (insbes. langfristiger) Maßnahmen.	2,6

Stuttgart - Neckartor			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 55/34/39 Überschreitungen 2006/2005 108/187	Verschlechterungstrend seit 2005.	--
2. Rechtzeitiges Handeln	Der Plan ist erst seit 1.1.06 in Kraft getreten und auch die Maßnahmen begonnen verspätet.	Problematik teilweise erkannt, doch auf Grund von Angst vor Widerständen in der Wirtschaft sehr zögerliches Handeln.	-
3. Ursachengerechtes Handeln	Verkehr: 65%, Industrie und Gewerbe: <1%, Kleinf Feuerungen: 2%, Off- Road- Verkehr, sonstige: 4%, großräumiger Hintergrund: 29%.	Verkehr ist bei weitem die dominierende Quelle, die auch lokal zu beeinflussen ist. Verkehrsmaßnahmen werden der Dominanz dieses Emittenten aber nicht gerecht.	-
4. Technische Maßnahmen	Fahrverbot im Stadtgebiet für Fahrzeuge der Klasse Euro-1 in 2007, 2012 auch Euro-2. Umstellung der Busflotte. Entstaubung der Tunnel-luft.	Umweltzone müsste bereits 2007 mit Euro-2 einsetzen (wenn ein Minderungseffekt erzielt werden soll) und dann schrittweise verschärft werden.	0
5. LKW	Durchfahrtsverbot im Stadtgebiet außer Lieferverkehr und eine Straße.	Außer vom Lieferverkehr ist die Innenstadt LKW-frei.	+
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Immissionsabhängige Verkehrsleitung, diverse Verbrennungsverbote, Baustellenmanagement.	Gute Ansätze.	+
7. Langfristige Maßnahmen	Differenzierung der Mautsätze nach Emissionswerten, Ausweitung der Maut auf bestimmte Bundesstraßenabschnitte, Umweltfahrkarte, Ausweitung des Streckennetzes, Mobilitätskonzepte für Betriebe, Anhebung der Parkgebühr in der Innenstadt.	Sehr gute Ansätze wenn sie konsequent umgesetzt werden.	++
8. Placebos	Nicht im Plan vorhanden.		+
9. Beteiligung und Transparenz	Informationen sind gut einsehbar. Messwerte werden nicht aktuell im Internet veröffentlicht, fehlen auch in Umweltbundesamtsliste.	Interessierte Bürger haben viele Informationsmöglichkeiten, es wird jedoch von keiner aktiven Beteiligung der Bürger im Planungsprozess des Luftreinhalteplans gesprochen.	0
10. Lebenswerte Städte	Intensive Stadtbegrünung als Staubfilter.	Als eine der wenigen Städte wird dies ausdrücklich im Plan benannt.	+
Note			2,8

Oberbürgermeister: Dr. Wolfgang Schuster, CDU

Dortmund-Brackeler Str.

Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 32/42/32; Überschreitungen 2006/2005 55/76	Keine Effekte bisheriger Maßnahmen erkennbar. Bundesweit liegt Dortmund 2005/2006 auf den Plätzen 7 und 5.	-
2. Rechtzeitiges Handeln	AP seit Juni 2005 in Kraft.	Erstmaßnahmen nach Klageandrohung seitens BUND und DUH v. 14.4.2005 schnell umgesetzt.	+
3. Ursachengerechtes Handeln	Regionaler Hintergrund 50%, Kfz-Verkehr 41%, urbane Zusatzbelastung 9%.	Der Straßenverkehr ist nach dem regionalen Hintergrund Hauptverursacher. Maßnahmen zielen v.a. auf Verkehr.	++
4. Technische Maßnahmen	Umrüstung der eigenen Nutz-, Rettungs- und Dienstfahrzeugflotte geplant, Umweltzonen und die Forcierung der Umrüstung von Taxen nur erwogen, Einzelheiten noch offen.	Die Maßnahmen sind adäquat und die Erwägung von Umweltzonen löblich. Bisher fehlt aber die Umsetzung.	0
5. LKW	Durchfahrverbot für Schwerlastverkehr ab 7,5t in eine Richtung, ab 3,5t und 2,8t erwogen. Umleitung des Schwerverkehrs. LKW-Entlastungszonen eingerichtet.	Die Maßnahmen entlasten die Brackeler Straße, verdrängen den Verkehr aber auf die B 1 und andere Straßen.	0
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Baustellenmanagement.	In Ordnung, es fehlen aber Maßnahmen auf der Straße.	-
7. Langfristige Maßnahmen	Pförtnerampel, Durchfahrverbote für Fahrzeuge ohne Partikelfilter (Ausnahme Linienbusse, Nutz- und Rettungsfahrzeuge sowie Anlieger) mit Kontrolle durch Polizei. Park/Bike and Ride erwogen.	Gute Maßnahmen, die Anreize zur Umrüstung geben. Park/Bike and Ride noch nicht umgesetzt.	+
8. Placebos	Straßenspülung sechsmal pro Woche.	Teuere Maßnahme, die nichts bringt.	-
9. Beteiligung und Transparenz	Plan im Internet. Beteiligung wurde durchgeführt.	Es fehlen konkrete Kontaktdaten.	+
10. Lebenswerte Städte	Keine besonderen Maßnahmen.		--
Note			3.0

Bremen

(Dobbenweg/Bismarckstr.)

Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 40/39/38 Überschreitungen 2006/2005 41/48	Zunahme der JMW und TMW. Kein Einfluss von Maßnahmen bzw. des AP.	--
2. Rechtzeitiges Handeln	LRP seit 14.8.06; AP v. 13.10.05	36. TMÜ im Oktober 05. 2006 war	+
3. Ursachengerechtes Handeln	Verkehr: 37%, regionale und städtische Hintergrundbelastung: 63%.	Maßnahmenprioritäten folgen den Hauptverursachern (Verkehr hier: 37%). Schwerpunkt Baustellen/Schüttgut. Jedoch geht selbst das UBA von 50%igem Verkehrsanteil an den Hot Spots aus.	-
4. Technische Maßnahmen	Umrüstung der eigenen Flotte (Busse, Verwaltungsfahrzeuge) auf emissionsarme Dieselmotoren, außerdem Bedingungen bei Auftragsvergabe. Über Umweltzonen wird nachgedacht, Gutachten wird eingeholt.		+
5. LKW	Durchfahrtsverbot >3,5 Tonnen; Euro 4 ab 2008, soll später dynamisch geregelt werden (temporär an Überschreitungstagen). Umweltzone für LKW-Durchgangsverkehr.	Das Durchfahrtsverbot gilt, wird aber nicht kontrolliert. Das Zentrum soll von hoch emittierendem Durchgangsverkehr befreit werden, allerdings erst 2008.	0
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Keine Maßnahmen.	Es fehlen Maßnahmen für gleichmäßigen und langsameren Verkehrsfluss. Maßnahme wurde geprüft durch Verkehrssimulation.	-
7. Langfristige Maßnahmen	Verbesserung ÖPNV, Ausbau Tramnetz, Fahrradwege, Mobilcard in Erwägung. Im Anschluss an den Dobbenweg soll die Schwachhauser Heerstr. ausgebaut werden.	Letzteres führt voraussichtlich zu noch mehr Durchgangsverkehr und steigender Feinstaubbelastung. ÖPNV-Angebot wird verbessert. Mit der Mobilcard ist ein weiterer wichtiger Schritt zu einem kundenfreundlichen ÖPNV geplant.	0
8. Placebos	Umfahrungen von Hot-Spots, Beschränkungen von Spitzen an den Messstellen.	Mit nutzlosen Maßnahmen zur Verdrängung von Verkehr und mit Tests der intensiven Straßenspülungen – bisher ohne Lerneffekt – werden viele Placebomaßnahmen durchgeführt.	--
9. Beteiligung und Transparenz	Werte gut zugänglich, öffentliche Auslegung mit Bitte um Stellungnahme, Veröffentlichung im Internet und TÖB-Beteiligung.	Sehr transparente Vorgehensweise.	++
10. Lebenswerte Städte	Verkehrsberuhigung, Verbesserung für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer.	Insgesamt gibt es zwar gute Ansätze, zum Bild der lebenswerten Stadt gehört jedoch das Ziel der Pkw-Verkehrsvermeidung und nicht nur seiner Umleitung.	+
Note			3,1

Cottbus			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 41/34/44 Überschreitungen 2006/2005 57/59	Kein Verbesserungstrend aufgrund von Maßnahmen erkennbar.	-
2. Rechtzeitiges Handeln	Frühjahr 05 mit Planung von AP begonnen, Plan im Mai 06 veröffentlicht.		-
3. Ursachengerechtes Handeln	Verkehr: 76%, Industrie: 2%, Haushalte: 22%.	Sehr hoher Immissionsanteil des Verkehrs Maßnahmen in Haushalten sind nicht vorgesehen.	-
4. Technische Maßnahmen	Keine Umweltzone, zentrale Steuerung der Lichtanlagen/ Verkehrsmanagementsystem geplant bis 2010.	Verkehrsmanagement alleine bringt keine Verminderungs- sondern eher Verlagerungseffekte.	-
5. LKW	Durchfahrtsverbot in einer Strasse.	Kleinräumliche Sperrung führt zu Verdrängungseffekten. Weiträumige Lösung wird benötigt.	-
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Niedrigere Progressionsgeschwindigkeit wird bis Ende 06 geprüft, Einrichten von Koordinierungsstrecken (zeitlicher Stufenplan Mitte 06, Ende 06 und Mitte 07), um den Verkehr durch Umleitung zu verstetigen. Grüne Welle inklusive elektr. Hinweise auf Optimalgeschwindigkeit. Durch bereits abgeschlossene Straßenneubauten verspricht man sich eine günstigere Verteilung des Verkehrs. Parkleitsystem, einige Straßensanierungen (bis 04), Abschluss der Arbeiten am Stadtring.	Aufwändige Maßnahmeplanung. Sie ist dann sehr positiv zu sehen, wenn die optimale Geschwindigkeit nicht am schnellen Verkehrsfluss sondern an der Verminderung der Aufwirbelung ausgerichtet ist, also wenn es um Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses geht.	++
7. Langfristige Maßnahmen	ÖPNV und Radwege bewahren (ohne gesicherte Realisierung). Bereits angelegter Zweirichtungsweg und diverse andere Radwegeausbesserungen bzw. -erweiterungen.		-
8. Placebos	Werden keine im Plan deutlich.		++
9. Beteiligung und Transparenz	Wie gesetzlich vorgeschrieben.		+
10. Lebenswerte Städte	Keine Diskussion, obwohl gute Voraussetzungen für ÖPNV (flächendeckendes Straßenbahnnetz).		0
Note			3,1

Oberbürgermeister: Waldemar Kleinschmidt, CDU

Augsburg (Königsplatz)			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittelwerte 2005/ 2004/ 2003: 60/ 56/ 47 ÜberschreitungenTMW: 2006 (August) / 2005: 42/ 60	Der Trend ist deutlich negativ.	--
2. Rechtzeitiges Handeln	LRP in 2004	Allerdings werden dort Maßnahmen nur erwogen. Zur Umsetzung ist dem LRP nichts zu entnehmen. Der LRP ist mittlerweile stark veraltet. Er bezieht sich auf die ganze Stadt.	0
3. Ursachengerechtes Handeln	Der Verkehrsanteil wird in der Summe mit: 41µg/m ³ angegeben, die Abgasimmissionen davon mit 5 µg extrem niedrig. genehmigungsbedürftige Anlagen: 7 µg/ m ³ , Hintergrundbelastung mit 7 µg/ m ³ .	Zuordnung der Quellen erscheint fraglich. Die inhaltlichen Schwerpunkt des LRP entsprechen den festgestellten Schwerpunkten.	+
4. Technische Maßnahmen	Umweltzone wird diskutiert. Schadstoffarme Beschaffung der Stadtwerkefahrzeuge seit 1995 (Erdgas)	Umweltzone wird nur langfristig als möglich angesehen.	0
5. Lkw	LKW-Transitverkehrsverbote oder Fahrbeschränkungen werden nur als langfristige Maßnahmen diskutiert.	Keine Umsetzung geplant.	--
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Tempo wird nur auf Sammelstraßen vorgesehen, nicht am Königsplatz oder in der Karlstraße. Tempo 50 soll an allen bebauten Straßen vorgesehen werden.	Keine spezifischen Maßnahmen gegen die Aufwirbelung.	-
7. Langfristige Maßnahmen	Ausbau der Straßenbahn, des Radverkehrs, der Nutzung des Güterverkehrszentrums, der City-Logistik .Ausbau Ring- und Ausfallstraßen bei Rückbau der entlasteten Stadtteilachsen.	Umfängliche Pläne allerdings ohne konkrete zeitliche Umsetzungsvorschläge und Einbau in einen Stufenplan.	++
8. Placebos	keine		+
9. Beteiligung und Transparenz	Wie gesetzlich vorgeschrieben	Aber noch kein verbindlicher Aktionsplan.	0
10. Lebenswerte Städte	keine Diskussion.		--
Note			3,3

Hannover-Göttinger Str.			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005 / 2004 / 2003 37/38/49 Überschreitungen 2006 / 2005 44/64	Anfängliche Erfolge, dann Stagnation und Erhöhung in 2006. Für das gesamte Jahr 2006 ist ein JMW von 35-40 zu erwarten, der TMW wurde bis zum 22.8.06 bereits 44 Mal überschritten.	--
2. Rechtzeitiges Handeln	LR- & AP vom 30.6.06.	36. TMÜ in 2005 war im Sommer, die Maßnahmen sind aber erst ein Jahr danach und daher zu spät gekommen.	--
3. Ursachengerechtes Handeln	Verkehr verantwortlich für 30- 40% der Belastung. Andere dominante und beeinflussbare Quellen konnten nicht ausgemacht werden.	Die Betrachtung der Verursacher im Bereich Verkehr ist sehr genau, andere Verursacher fallen jedoch unter den Tisch.	0
4. Technische Maßnahmen	Umweltzone ab 08 Euro II, ab 2010 Euro III, Umstellung der eigenen Fahrzeugflotte (z.B. Busse).	Lobenswert ist die Umweltzone, die Umstellung der eigenen Flotte muss beschleunigt werden.	++
5. LKW	LKW-Durchfahrtsbeschränkungen, LKW-Weisungskonzept, Ausweitung der Maut auf Landstraßen.	Anhebung und Ausdehnung der Maut-Gebühren auf alle Straßen könnten LKW-Transporte zurückdrängen und gleichzeitig regionale Produkte begünstigen. Kerosinsteuer erforderlich.	+
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Verlangsamung und Verflüssigung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verbesserung Straßenbelag.	Den nicht-verkehrsbedingten Staubquellen wird zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt (z. B. Flugverkehr <i>Aufwirbelungen bei Starts und Landungen</i> , „ <i>Wirbelschleppen</i> “).	0
7. Langfristige Maßnahmen	ÖPNV, insbesondere Ausbau des Straßenbahnnetzes; Straßenquerschnitte, Anreize für Fahrräder werden geschaffen, Mobilcard.	Das Problem Parkplatzsuche ist durch Verknappung und Verteuerung von Parkraum größer worden.	+
8. Placebos	Umleitung von Verkehr.	Erhöhen insgesamt das Verkehrsaufkommen und den Schadstoffausstoß. Das ist noch negativer als ein Placebo.	--
9. Beteiligung und Transparenz	Leicht zugängliche Daten. Beteiligung der Umweltverbände mit Stellungnahmefrist 6 ½ Wochen, allerdings in die Sommerferien gelegt.	Stärkere Einbeziehung von Bevölkerung und Umweltverbänden wünschenswert.	0
10. Lebenswerte Städte			--
Note		Die Stadt bemüht sich ernsthaft, wenn auch teilweise viel zu spät. Vielfach „end of pipe“-Ansätze. Bisher sind eigentlich keine durchgreifenden Maßnahmen implementiert worden. Die Messstellen in Hannover wurden möglicherweise nicht an den Hauptspots eingerichtet.	3,4

Oberbürgermeister: Herbert Schmalstieg, SPD; ab Sept. 06 Weil, SPD

Erfurt			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittelwerte 2005/ 2004/ 2003: 34/ 28/ 40 Überschreitungen 2006/ 2005: 41/ 49		--
2. Rechtzeitiges Handeln	November 2005		0
3. Ursachengerechtes Handeln	Straßenverkehr: 62% Off- Road- Verkehre: 16% Hausbrand: 13% Industrie: 9% Kleingewerbe: 1%	Unzureichende Maßnahmen für Offroad-Verkehr (Fahrzeuge und Maschinen während Arbeitspausen ausschalten soll lediglich von Bauherren kontrolliert werden), Hausbrand (best. Brennstoffe einschränken) sowie keine Maßnahmen für die Industrie.	0
4. Technische Maßnahmen	Schadstoffarme ÖPNV- Fahrzeuge (teilweise realisiert), Umrüstung der eigenen Flotte gewollt und z.T. bereits bei Neuanschaffungen beachtet,	Keine Umweltzone; zögerliche Umrüstung; Maßnahmenkatalog siehe ab Seite 57: http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tlvwa2/420/lrp_erfurt.pdf	-
5. Lkw	Mehrsprachiges LKW- Führungssystem publizieren(5-10Jahre)	Keine Wirksamkeit (Placebo).	--
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Tempo 40 bei Überschreitung der Werte in der Bergmanstr., Pfortnerampel- Grüne Welle mit Tempo 30 in der Bergstr., Baustellenkontrolle(sofar), abgeschlossen Parkraumkonzept, abwechselnde Fahrverbote (Kennzeichenbedingt) diskutiert. , Baustellenrichtlinien erstellen	Tempo 40 nur durch Umklappschilder markiert und keine weiteren Maßnahmen wie Kontrollen zur Einhaltung des Tempolimits.	-
7. Langfristige Maßnahmen	Öffentlichkeitsarbeit(sofar), Baustellenempfehlungsschreiben (sofar), Einschränkung von emissionsrelevanten Brennstoffen (3-4 Jahre), Wohnungsbelüftungssystem(5-10 Jahre), ÖVPN und Bussystemerweiterung bereits geschehen, Innenstadt soweit möglich verkehrsberuhigt- nach Fertigstellung des Stadtrings erhofft, Ausweitung der Versorgung durch Fernwärme,		+
8. Placebos	Nasshalten der Straßen		--
9. Beteiligung und Transparenz	Wie gesetzlich vorgeschrieben		+
10. Lebenswerte Städte	Begrünungsmaßnahmen(3-4 Jahre) im Stadtsanierungsgebiet, Vorgartenprogramm, Energieeinsparung, Umweltbildung		+
Note			3,5

Oberbürgermeister: Dr. Albrecht Schröter, SPD

Leipzig			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2005/2004/2003 38/34/41 Überschreitungen 2006/2005 61/107	Keine Erfolge aufgrund von Maßnahmen. Für das gesamte Jahr 2006 werden ähnliche Ergebnisse wie im Vorjahr erwartet.	0
2. Rechtzeitiges Handeln	14.2.06 in Kraft getreten.	36. TMÜ im April 2005.	--
3. Ursachengerechtes Handeln	Industrie und Gewerbe: 36%, Verkehr: 55%, Sonstige: 9%.	Der Aktionsplan konzentriert sich ausschließlich auf den Baustellenbetrieb, der als Hauptursache definiert wird. Eine Auseinandersetzung mit Maßnahmen im Verkehrsbereich oder der Industrie findet nicht statt.	--
4. Technische Maßnahmen	Umweltzone wird nicht diskutiert, Umstellung der Fahrzeugflotte ja.		-
5. LKW	Beschränkungen nur in Emissions- schwerpunkten (Baustellenbe- reich), allg. LKW-Fahrverbot am Wochenende.	Die Beschränkung auf den Baustellenbetrieb ist ungenügend, es fehlt die Auseinandersetzung mit Logistikkonzepten bzw. Verkehrsbeschränkungen für den Durchgangsverkehr.	-
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Nur im Baustellenbereich durch Abschalten nicht genutzter Ma- schinen, den Einsatz von Fallroh- ren und die Befeuchtung von Abbrüchen und Fahrbahn. An Großbaustellen Tempo 30.	Eine Vielzahl von Maßnahmen, die alle nur unwesentlich zur Feinstaubminderung beitragen. Wünschenswert wären zusätzliche und wirksame Ideen.	-
7. Langfristige Maßnahmen	Verbesserung ÖPNV, Straßenbau.	Keine verbindlichen Projekte. Keine wirkliche Verkehrsvermeidung oder -verminderung.	-
8. Placebos	Nassstraßenreinigung nur im Baustellenbereich.		-
9. Beteiligung und Transparenz	Veröffentlichung im Netz.	Der BUND hat eine Stellungnahme abgegeben, die allerdings nicht berücksichtigt wurde. Keine formale Beteiligung der Umweltverbände.	0
10. Lebenswerte Städte	Keine Verkehrsvermeidungsstrategie, viel Straßenneubau.	Verbesserungen der Lebens- und Wohnqualität und der Urbanität werden nicht angestrebt.	--
Note		Insgesamt keine vernünftige Auseinandersetzung mit dem Thema Feinstaub. Konzentration auf Baustellen verwischt Verursacherprinzip. Verkehrsvermeidungsansätze fehlen.	4,1

Oberbürgermeister: Burkhardt Jung, SP

Krefeld – Hafen			
Kriterien	durchgeführte/geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	Jahresmittel 2004/2003 40/43 Überschreitungen 2006 45	Für 2005 gibt es keine gesicherten Angaben, weil Messstelle nach Forderungen von Umweltschützern nach Gellep-Stratum zurückversetzt wurde, wo wesentlich bessere Werte erzielt wurden (Platz 213 im Bundesvergleich 2005). Eine von den Umweltverbänden geforderte Einbahnstraßenführung hätte zu höherer Entlastung geführt.	-
2. Rechtzeitiges Handeln	Der AP trat in 1. Stufe am 1.9.05, in 2. Stufe am 1.1.06 in Kraft.	Aufgrund der Messstellen-Verlegung kann auch zur Rechtzeitigkeit der Maßnahmen keine Angabe gemacht werden. Zumindest hätten die Maßnahmen aber für potentielle Überschreitungen in 2006 frühzeitig greifen können.	-
3. Ursachengerechtes Handeln	Regionales Hintergrundniveau 49%, Kfz und weitere unbekannte Quellen 34%, urbane Zusatzbelastung 10%, Industrie 7%, Rest unter Relevanzgrenze von 3%.	Als Hauptverursacher werden Staubabwehungen und Staubaufwirbelungen angesehen, die durch den LKW-Verkehr bedingt sind. Jedoch werden Schutt-, Asche-, Schlacke- und Sandberge als Ursache verkannt. Zudem ist zweifelhaft, ob der relativ geringe Verursacheranteil der Industrie korrekt ist. Diese ist u.U. eine Hauptquelle für Feinstäube und deren Inhaltsstoffe.	--
4. Technische Maßnahmen	Keine.	Trotz der Ursachenanalyse werden keine Umrüstungen von LKW zum Transport von Abfällen geplant.	--
5. LKW	Verstärkte immissionsschutzrechtliche und –technische Beratung der ansässigen Firmen; Kontrolle, dass keine Schüttgüter austreten.	Die Maßnahmen sind unzureichend. Einhausungen wurden nicht verordnet, sondern sogar weitere Anschüttungen von Sand genehmigt, die Arbeitszeit in 2006 auf 24 h verlängert und in Nähe der Messstelle eine neue Baustelle aufgemacht. Keine Verlagerung auf den Schiffs- oder Bahnverkehr.	--
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	In 1. Stufe Straßenreparaturen und in 2. Stufe –erneuerungen.	Gezielte, aber teure Maßnahmen.	0
7. Langfristige Maßnahmen	Begradigung einer Kurve zur Reduzierung von Abbrems- und Beschleunigungsemissionen, Geschwindigkeitsbegrenzung in bestimmtem Bereich auf 30 km/h, Umsiedelung von Einwohnern.	Die Begradigung ist von der Haushalts- und Hafentplanung abhängig, die Umsetzung kann 7 Jahre dauern. Eine Umsiedelung befreit nicht von der europarechtlichen Vorgabe, die Grenzwerte zu reduzieren, das Gebiet trägt großräumig zudem zur Hintergrundbelastung bei. Die EU-RL wird falsch umgesetzt bzw. interpretiert.	-
8. Placebos	Beregnung von Schuttbergen und Reifenwäsche.	Die Maßnahmen wirken nur punktuell, verbrauchen und verschmutzen unnötig Grundwasser und erhöhen die Abwasserfracht.	--
9. Beteiligung/Transparenz	Beteiligung: NGO-Vertreter durften Anwohner mitbringen. Ansprechpartner im AP genannt.		+
10. Lebenswerte Städte	Keine besonderen Maßnahmen.		--
Note		Keine Maßnahmen (außer Placebos) gehen auf Schüttgüterlagerung und -umschlag ein. Maßnahmen nur partiell und selten durchgeführt.	4,2

Oberbürgermeister: [Gregor Kathstede](#), CDU

Regensburg - Rathaus			
Kriterien	Durchgeführte/ Geplante Maßnahmen	Kommentar	Bewertung
1. Erfolge	JMW 2002: 38;; JMW 2003: 41; JMW 2004: 43; JMW2005: 41 JMW 2006: 41 (Ende August)	Starke Zunahme in 2006	--
2. Rechtzeitiges Handeln	Kein AP vorhanden. Der LRP enthält keine verbindlichen Aussagen über Maßnahmen sondern nur allgemeine Abhandlungen..	Maßnahmen werden nur beispielhaft diskutiert und ohne die Reduktionspotenziale aufzuzeigen. Es werden verkehrspolitischen Maßnahmen der Vergangenheit aufgelistet.	--
3. Ursachengerechtes Handeln	Regionaler Hintergrund (gesamte Stadt): 40-60%, lokaler Verkehr: 3-35%, genehmigungsbedürftige Anlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, Hintergrund Verkehr, sonstige Einflüsse: 20-30%. Emittierende Anlagen und Verkehr werden als Hauptverursacher identifiziert.	Handeln ist nicht erkennbar.	--
4. Technische Maßnahmen	Keine spezifischen Maßnahmen zur Feinstaubbekämpfung.		--
5. Lkw	Keine spezifischen Maßnahmen zur Feinstaubbekämpfung.		--
6. Maßnahmen gegen Aufwirbelung	Verkehrsverflüssigung: Neuaufbau wegweisende Verkehrsbeschilderung, dynamisches Parkleitsystem zur Minimierung des Parkplatzsuchverkehrs. Aber keine spezifischen Maßnahmen zur Feinstaubbekämpfung.	Kein Handeln zur Reduzierung von Feinstaub	--
7. Langfristige Maßnahmen	Einzelne Fahrbeschränkungen und -verbote (Sperrung Steinerne Brücke, Tempo-30-Zone, Umwandlungen in Wohnverkehrsstraßen), Verkehrsentwicklungsplan, City Logistik, City-Logistik-System Reg-Log zur Bündelung des Lieferverkehrs.		+
8. Placebos	Ausbau von Ring-, Ausfall- und Umgehungsstraßen, Grüne Welle.	Gefahr der Problemverschärfung und -verlagerung.	-
9. Beteiligung und Transparenz	Der Luftreinhalteplan ist äußerst unverständlich und in fachchinesisch geschrieben.		--
10. Lebenswerte Städte	Keine Diskussion		--
Fazit			4,6