

An die  
lokalen Medien

02.02.06

Feinstaubbelastung in der Nordstadt:

## **Presseerklärung Umweltzone**

Wie zu erwarten, haben die Wirtschaftsvertreter eine Umweltzone, die auf eine weiträumige Entlastung der Nordstadt abzielt, abgelehnt. Sie favorisieren eine Lösung, die im Bereich Immermann-, Eisen- und Ebertstraße die Freigabe für Ost-West-Lkw-Verkehre sowie eine Aufhebung von Beschränkungen auf großen Teilen der Mallinckrodtstraße vorsieht. Falls diese Variante nicht durchsetzbar sei, solle das gesamte Hafengebiet in die Lkw-Entlastungszone einbezogen werden.

Dazu Ingrid Reuter, planungspolitische Sprecherin der GRÜNEN im Rat: „Damit ist von der ursprünglich positiven Idee, statt punktueller Aktionspläne eine zusammenhängende Umweltzone einzurichten, im Gezerre der verschiedenen Interessensgruppen kaum noch etwas übrig geblieben.“

Das Ziel der im Zuge der Verminderung von Gesundheitsschäden aufgestellten Aktionspläne ist es, eine Reduzierung der Feinstäube an den Messstellen Brackeler Straße und Steinstraße zu erreichen. Hier gibt es klare gesetzliche Vorgaben, die ein Einschreiten der Bezirksregierung erforderlich machen. Die Bezirksregierung hat der Verwaltung signalisiert, dass sie die Einrichtung einer Umweltzone als adäquate Ersatzmaßnahme zur Luftreinhaltung an den Messpunkten und in der Nordstadt akzeptieren würde. Dies ist auch im Hinblick auf die verschärften Stickoxid-Grenzwerte und die Lärmproblematik ein echter Fortschritt gegenüber der Variante einer reinen Umverteilung von Verkehren und Emissionen.

Die „Aufweichung“ der Umweltzone durch die Öffnung einer Ost-West-Verbindung würde zwangsläufig zu einer Konzentration von Lkw-Verkehren auf dieser Trasse und zu einer kaum vermittelbaren Belastung der AnwohnerInnen und der Menschen in angrenzenden Stadtbezirken führen. Das Ziel einer großräumigen Umfahrung der Wohngebiete würde zudem konterkariert.

Ingrid Reuter: „Aus unserer Sicht ist die Variante einer großräumigen Einbeziehung des Hafengebietes in eine Lkw-Entlastungszone ebenfalls eine schlechte Variante. Da das gesamte Gebiet aus rechtlichen und praktischen Gründen als eine einzige Zone ausgewiesen wird, können Lkws, die den Hafen ansteuern, die Nordstadt ungehindert kreuz und quer durchfahren. Eine Kontrolle ist quasi unmöglich und es ist mehr als unwahrscheinlich, dass nennenswerte Entlastungseffekte entstehen. Deshalb ist es fraglich, ob die Aktionspläne der Bezirksregierung nicht noch zusätzlich in Kraft gesetzt werden müssten.“

Wird der Focus der Bewertung auf die Nachteile für die Wirtschaftsverkehre gelegt, ergibt sich naturgemäß eine andere Sichtweise. Nach Ansicht der Wirtschaft wirke sich der Zwang zu Umwegen negativ auf die Kosten aus und benachteilige den Dortmunder Hafen gegenüber anderen Standorten.

Die Argumentation ist nachvollziehbar, greift aber zu kurz. Langfristig wird der Lkw-Verkehr und der Autoverkehr angesichts der Schadstoffemissionen insgesamt verschärften Restriktionen unterliegen, die dann alle betreffen. Im Übrigen sind wir der Meinung, dass unter Einbeziehung aller möglichen Alternativen der Standort Dortmunder Hafen auch unter Berücksichtigung längerer Wegstrecken ausreichend attraktiv ist, um die Firmen zu halten, die in diesem Umfeld tätig sind.

Ingrid Reuter: „In Abwägung von Gesundheits- und Umweltschutzaspekten einerseits und Wirtschaftsförderung andererseits liegt die Priorität für die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN bei der ursprünglich geplanten Umweltzone ohne Öffnung von Immermann-, Ebert- und Eisenstraße. Und ehe es zu halbherzigen Verschlimmbesserungen kommt, wären die Aktionspläne für Brackeler und Steinstraße plus der Sperrung der Mallinckrodtstraße für Lkw-Durchgangsverkehre immer noch eher zu akzeptieren.“

In jedem Fall muss plausibel errechnet werden, welche Entlastung in Bezug auf Verkehre und Emissionen tatsächlich erreicht werden kann. Das beinhaltet eine Datenerhebung der bestehenden LKW-Verkehre in der Nordstadt einschließlich der Quell- und Zielorte, eine Ermittlung des gegenwärtigen LKW-Verkehrs der Hafenanlieger einschließlich der gebräuchlichen Routen sowie die Berechnung des zu erwartenden LKW-Verkehrs im Rahmen des neuen Hauptbahnhofs.

Wir sind gespannt, welche Zahlen sich ergeben und ob die Bezirksregierung einer verwässerten Umweltzone überhaupt ihrer Zustimmung erteilen würde.“