

Landeshauptstadt Kiel Postfach 1152 24099 Kiel

Amt:

Büro des Oberbürgermeisters

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umwelt- und Agrarausschuss
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Datum: 06.12.2017
Ihr Zeichen und Datum: L 212/ Petra Tschanter
Unser Zeichen: Te
Ihre Ansprechpartnerin: Kathrin Teichert
Telefon (0431) 0431 901 3011
Telefax (0431) 0431 901 743011
E-Mail: kathrin.teichert@kiel.de
Dienstgebäude: Rathaus
Zimmer: 291
Erreichbar mit Bus:

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/362

Stellungnahme zu: Luftreinhalteplan Kiel und Verhinderung von Verkehrssperrungen am Theodor-Heuss-Ring

Ausgangssituation

Ballungsräume sind aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens und der größeren Zahl an gewerblichen wie industriellen Emittenten im Vergleich zu Umlandgemeinden meist von stärkeren Luftschadstoffbelastungen betroffen. Gleichwohl ist die Luftqualität in Kiel im Vergleich zu anderen Ballungsräumen als gut zu bezeichnen, Belastungen sind auf wenige, kleinräumige Abschnitte beschränkt.

Die höchsten Belastungen in Bezug auf die typischen verkehrsbedingten Schadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide werden in der Nähe von stark befahrenen Straßen gemessen. Mit zunehmender Entfernung von der Fahrbahn verringert sich die Schadstoffkonzentration bereits deutlich. Auch aufgrund anderer Schadstoffquellen muss im gesamten Stadtgebiet mit einer nicht verkehrsbeeinflussten Grundbelastung gerechnet werden. Diese wird als städtische Hintergrundbelastung bezeichnet und ist typisch für städtische Wohngebiete.

An der Luftmessstation des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) am Theodor-Heuss-Ring zwischen Krusenrotter Weg und Dithmarscher Straße werden seit Jahren Stickstoffdioxidkonzentrationen gemessen, die die Immissionsgrenzwerte weit überschreiten.

Die wesentliche Ursache für die hohe NO₂-Belastung an vielbefahrenen Straßen liegt in der enormen Zunahme von Diesel-Pkw in den letzten 15 Jahren. Gegenüber dieser Entwicklung haben kommunale Instrumente und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Radverkehrs kurzfristig keine ausreichende Wirksamkeit.

Außerdem wird die Lage noch dadurch verschlechtert, „dass die tatsächlichen NO₂-Emissionen von Diesel-Fahrzeugen nicht in dem Maße abnahmen und abnehmen, wie es durch die verschärften Abgasgrenzwerte auf der Ebene der Europäischen Union zu erwarten gewesen wäre. Maßnahmen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene allein können daher bisher nicht sicherstellen, dass die NO₂-Grenzwerte flächendeckend eingehalten werden.“ (lt. Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Europäische Kommission vom 21.11.2014, S. 8).

Seit dem 01.09.2015 müssen alle Pkw, die in Deutschland neu zugelassen werden, die Anforderungen der Abgasstufe EURO 6 erfüllen. Allerdings haben verschiedene Studien, die von der EU-

Kommission im Jahr 2014 durchgeführt worden sind, ergeben, dass die für EURO 6-Diesel PKW erwartete deutliche Emissionsminderung gegenüber der Abgasstufe EURO 5 äußerst fraglich ist. Deshalb wird eine flächendeckende Einhaltung der NO₂-Grenzwerte nicht nur kurz, sondern – unter Berücksichtigung der jüngsten Erkenntnisse – auch mittelfristig in Gebieten mit besonders hoher NO₂-Belastung ohne zusätzliche Maßnahmen nicht möglich sein.

Gesetzliche Grundlagen

Die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) hat das Ziel, schädliche Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern. Die Bevölkerung ist umfassend über die Luftqualität zu informieren.

Immissionsgrenzwerte:

- Der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) beträgt 40 µg/m³.
- Der über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) beträgt 200 µg/m³ bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr.

Werden Immissionsgrenzwerte für Schadstoffe überschritten, so sind entsprechend § 27 der 39. BImSchV Luftreinhaltepläne durch die zuständigen Behörden zu erstellen.

Zuständige Behörden

Luftreinhaltepläne werden in Schleswig-Holstein durch das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) aufgestellt. Zuständig für die Überwachungs-messungen ist das LLUR. Die aktuellen Messdaten können über die Internetseite des LLUR tages- bzw. stundenaktuell eingesehen werden

(<https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/luftqualitaet/aktuelleluftschadstoffdaten.html>).

Messorte in Kiel

Bahnhofstraße (Höhe Haus Nr. 7, stadtauswärts)
 Theodor-Heuss-Ring (Höhe Haus Nr. 65, Fahrtrichtung Westen)
 Max-Planck-Straße (Höhe Max-Planck-Schule, Hintergrundbelastung)

Orientierende Messungen werden in der Gutenbergstraße, der Ringstraße, der Hamburger Chaussee, der Alten Lübecker Chaussee und im Ziegelteich mit Hilfe von sogenannten Passivsammlern durchgeführt.

Messwerte für Stickstoffdioxid und Vergleich mit Immissionsgrenzwerten

Stickstoffdioxid: Jahresmittelwerte

Station	Grenzwert µg/m ³	2013 µg/m ³	2014 µg/m ³	2015 µg/m ³	2016 µg/m ³
Theodor-Heuss-Ring	40	67	64	65	65
Bahnhofstraße	40	37	37	41	42
Max-Planck-Straße	40	19	17	16	18

Stickstoffdioxid: Anzahl der Überschreitungen der Stundenwerte > 200 µg/m³

Station	Grenzwert	2013	2014	2015	2016
Theodor-Heuss-Ring	18	9	11	20	8
Bahnhofstraße	18	2	0	0	0
Max-Planck-Straße	18	0	0	0	0

Beurteilung der Messergebnisse

Die Umgebung an den verschiedenen Messstationen in Kiel lässt sich folgendermaßen beurteilen.

Theodor-Heuss-Ring zwischen Krusenrotter Weg und Dithmarscher Straße:

Die Messwerte für Stickstoffdioxid liegen in diesem Straßenabschnitt sehr deutlich über den zulässigen Grenzwerten und bilden für das Erhebungsjahr 2016 den fünfthöchsten Wert in Deutschland.

Neben der hohen Verkehrsdichte ist die Überschreitung insbesondere auf die spezielle Standortsituation zurückzuführen, in der die Häuserfront bei Westwindlage über den Theodor-Heuss-Ring angeströmt wird. Durch verbesserte Motorentechnik (EURO-5- und EURO-6-Motoren) wurde in Prognoserechnungen tendenziell von rückläufigen Stickstoffdioxid-Messwerten ausgegangen. Dieser Trend konnte hier jedoch leider nicht bestätigt werden. Die hohen Erwartungen an moderne Motoren konnten speziell für Diesel-PKW für den innerstädtischen Verkehr nicht erfüllt werden.

Der bestehende Luftreinhalteplan für Kiel ist unter Einbeziehung des Theodor-Heuss-Rings zwingend fortzuschreiben.

Bahnhofstraße:

Die Messwerte für Stickstoffdioxid liegen seit 2 Jahren wieder leicht oberhalb des zulässigen Grenzwertes. In der Bahnhofstraße liegt eine typische Straßenschluchtsituation vor, in der die verkehrsbedingt schadstoffbelastete Luft nicht abziehen kann.

Der Luftreinhalteplan für Kiel muss für die Bahnhofstraße fortgeschrieben werden.

Max-Planck-Straße:

Am Messstandort für die nicht verkehrsbeeinflusste Hintergrundbelastung liegen die Messwerte aller Messparameter deutlich unterhalb der zulässigen Grenzwerte.

Orientierende Messstandorte:

Seitens des LLUR wurde gemeldet, dass an den weiteren Standorten mit Passivsammlern keine Grenzwertüberschreitungen aller relevanten Messparameter festgestellt werden konnten.

Die Analyse der Messergebnisse zeigt, dass der Luftreinhalteplan, der bislang nur einen Abschnitt der Bahnhofstraße berücksichtigt, zwingend um den Theodor-Heuss-Ring zwischen Krusenrotter Weg und Dithmarscher Straße erweitert werden muss.

Gleichwohl kann festgestellt werden, dass außerhalb dieser problematischen Straßenzüge die Luftschadstoff-Grenzwerte nicht nur eingehalten, sondern meist auch deutlich unterschritten werden.

Aktuelle Situation

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) aufgefordert, den für Kiel geltenden Luftreinhalteplan (LRP) unverzüglich so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung (1. Januar 2018) der in der 39. BImSchV geregelten Grenzwerte für NO₂ im gesamten Stadtgebiet enthält. Die DUH hat das MELUND zunächst aufgefordert, mitzuteilen, welche konkreten Maßnahmen eingeleitet werden bzw. eingeleitet worden sind, um kurzfristig eine Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte sicherzustellen.

Zwischenzeitlich hat die DUH eine gerichtliche Durchsetzung ihrer Forderungen angekündigt.

Folgende Aktivitäten wurden in den letzten Wochen durch die Verwaltung zur Prüfung und Finanzierung von Maßnahmen veranlasst:

- Die Arbeitsgruppe „Fortschreibung des Luftreinhalteplans Kiel“ aus Umweltministerium, Verkehrsministerium, Landesumweltamt und Stadt definiert verschiedene Maßnahmenoptionen, die geprüft werden müssen.
- Aktionsprogramm Luftreinhaltung und mögliche Förderung aus dem Mobilitätsfond des Bundeskanzleramtes.
- Beantragung von Fördermitteln aus dem Sonderprogramm zur Förderung der Erstellung von Masterplänen („green-city-Plan“), eine Förderzusage liegt zwischenzeitlich vor.

Maßnahmenoptionen am Theodor-Heuss-Ring

Bereits der sogenannte „1. Dieselpfahl“ im Rahmen des „Nationalen Forum Diesel“ der Bundesregierung mit Vertretern der Automobilindustrie am 2. August 2017 hat gezeigt, dass auch die Bundesregierung in vorderster Linie die Autoindustrie in der Verantwortung sieht, zur Senkung der Stickoxidbelastungen beizutragen, da insbesondere Dieselfahrzeuge als NOx-Hauptemittenten gelten. Es wird ausgeführt, dass das Image und das Vertrauen in die Automobilindustrie als Schlüsselindustrie unseres Landes in erheblichem Umfang beschädigt wurden. Die Bundesregierung hat deshalb anlässlich des Dieselpfahls die deutliche Erwartung an die Automobilunternehmen gestellt, 5,3 Millionen der aktuell in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw in den Schadstoffklassen Euro 5 und 6 zu optimieren. Damit soll eine Reduktion der NOx-Emissionen dieser Fahrzeuge um 30 % bis zum Jahresende 2018 erreicht werden. Aus Sicht der Landeshauptstadt Kiel müssen diese Vorgaben und alle weiteren Aktivitäten der Bundesebene mit in den Konzepten auf lokaler Ebene berücksichtigt werden.

Zielsetzung des Umweltministeriums des Landes SH ist es, die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes möglichst schnell vorzunehmen und darin alle geeigneten Maßnahmen, einschließlich Fahrverbote, zu benennen, zu prüfen und die jeweiligen Argumente dafür und dagegen nachvollziehbar darzustellen.

Wegen der Höhe der Grenzwertüberschreitungen müssen auch auf lokaler Ebene alle denkbaren Maßnahmen im Hinblick auf

- Wirksamkeit (kurzfristig, ausreichend, dauerhaft),
- technische / bauliche Realisierbarkeit,
- verkehrliche und stadträumliche Verträglichkeit,
- Auswirkungen auf Eigentum und Rechte Dritter,
- Finanzierbarkeit,
- Angemessenheit

geprüft und abgewogen werden. Dabei wird zur Überprüfung der Wirksamkeit durch das LLUR ein Schadstoffprognosemodell zur Verfügung gestellt.

Als wesentliche Maßnahme wird zz. ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in verschiedenen Varianten geprüft. Zur Vorbereitung sind folgende Szenarien zu vorgesehen:

- Fahrverbot Richtung Westen für Diesel-PKW mit Schadstoffklasse EURO V oder weniger.
- Fahrverbot Richtung Westen für Diesel-Kfz mit Schadstoffklasse EURO V oder weniger.
- Fahrverbot Richtung West und Ost für Diesel-PKW mit Schadstoffklasse EURO V oder weniger.
- Fahrverbot Richtung West und Ost für Diesel-Kfz mit Schadstoffklasse EURO V oder weniger.
- Sperrung der rechten Fahrspur in Fahrtrichtung Westen.

Geprüft wird dabei sowohl die Wirkung hinsichtlich Einhaltung der Grenzwerte als auch die Auswirkung möglicher Ausweichverkehre hinsichtlich Schadstoff- und Lärmbelastung auf das übrige Stadtgebiet.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen unter den o.g. Kriterien zu erörtern, die bislang schon zur Diskussion standen:

- Großräumige Verkehrsverlagerung.
Erste Einschätzung: Nicht kurzfristig realisierbar. Hohe Kosten. Wirksamkeit/Verträglichkeit unsicher (Verdrängung).
- Untertunnelung / Höherlegen der B 76.
Erste Einschätzung: Nicht kurzfristig realisierbar. Sehr hoher finanzieller Aufwand.
- Tempolimit.
Erste Einschätzung: Wirksamkeit nicht ausreichend, Maßnahme verkehrlich nicht verträglich.
- Errichtung von Schadstoffbarrieren.
Erste Einschätzung: Wirksamkeit im Einzelfall zu untersuchen. Stadträumliche Verträglichkeit muss geprüft werden.

- Schaffung günstiger Durchlüftungssituation durch Lücken in der Bebauung.
Erste Einschätzung: Wohl nicht kurzfristig realisierbar (vorbereitende Untersuchungen, Einvernehmen mit Eigentümern).
- Künstliche Durchlüftung (durch entsprechend dimensionierte technische Anlagen).
Erste Einschätzung: Technische Realisierbarkeit und kurzfristige Umsetzung muss geprüft werden.
- Ausschluss von Immissionsorten durch Aufgabe von Wohnnutzung.
Erste Einschätzung: Kurzfristige Lösung setzt Einvernehmen der Eigentümer, Abstimmung mit Mietern voraus.
- Ausschluss von Immissionsorten durch Belüftungstechnik.
Erste Einschätzung: Kurzfristige Lösung setzt Einvernehmen der Eigentümer voraus.

Zu diesen Maßnahmen werden zz. noch Informationen zusammen getragen. Die LH Kiel erwägt, im Rahmen eines Feldversuches eine Immissionsschutzwand aufzustellen, um deren Wirksamkeit gemeinsam mit dem MELUND festzustellen. Zusätzlich werden die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen die Stickoxid-Werte im Stadtgebiet senken.

Aktionsprogramm Luftreinhaltung und mögliche Förderung aus dem Mobilitätsfonds des Bundeskanzleramtes

Alle städtischen Ämter und Beteiligungsgesellschaften wurden am 18. September 2017 durch den Eigenbetrieb Beteiligungen und das Umweltschutzamt über das Aktionsprogramm Luftreinhaltung informiert. Bezugnehmend auf das Aktionsprogramm sollen Förderanträge für konkrete kommunale Projekte gestellt werden, die geeignet sind, kurzfristig die Luftqualität in Kiel deutlich zu verbessern.

Für folgende Themenblöcke wurden konkrete Maßnahmen formuliert:

1. Minderung des Beitrags des Individualverkehrs zur Schadstoffbelastung durch
 - verbesserte Angebote im Bereich Förderschiffahrt,
 - verbesserte Angebote im ÖPNV, z.B. Mobilitätsstationen und Ausbau SPNV,
 - Förderung Radverkehr,
 - Ausbau Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.
2. Modernisierung des kommunalen Fuhrparks und des ÖPNV durch Übergang auf emissionsarme Fahrzeuge (Busse, Fahrgastschiffe).
3. Senkung des Schadstoffausstoßes der Skandinavien-Fähren durch Bereitstellung von Landstromanschlüssen.

Parallel wurden durch das Referat für Wirtschaft Akteure aus der Kieler Wirtschaft befragt, inwieweit Aktivitäten zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation aus deren Sicht möglich und umsetzbar sind.

Auf dem 2. Dieseltreffen im Bundeskanzleramt am 28.11.2017 wurde ein „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ im Entwurf vorgelegt. Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Luftschadstoffbelastung am Theodor-Heuss-Ring lassen sich daraus jedoch nicht ableiten.

Beantragung von Fördermitteln aus dem Sonderprogramm zur Förderung der Erstellung von Masterplänen („green-city-Plan“)

Zur Unterstützung bei der längerfristigen Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in den Kommunen, besteht die Möglichkeit, einen abgestimmten Masterplan („green-city-Plan“) zu entwickeln und umzusetzen.

Eine Förderzusage für die Erarbeitung eines solchen Masterplans für die Stadt Kiel durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur liegt vor. Die Antragsunterlagen wurden fristgerecht zum 24.11.2017 eingereicht.

Gez. von der Heydt