



Fraktion im Rat der Stadt Hildesheim

Am Ratsbauhof 1c 31134 Hildesheim

Telefon: 05121/134303 | Fax: 05121/39322

Fraktionsantrag		Vorlage-Nr: 17/156
Federführend: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		Status: öffentlich Datum: 18.05.2017 Verfasser/in: Henning, Silke
Auf Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen: Sachstandsbericht zur Stickoxidbelastung/zum Luftreinhalteplan im Stadtgebiet Hildesheim		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
31.05.2017	Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr	Information

Sachverhalt:

Situation in Hildesheim seit 2005

Stickoxide entstehen als Produkte unerwünschter Nebenreaktionen bei Verbrennungsprozessen. Die Hauptquellen von Stickstoffoxiden sind Verbrennungsmotoren und hier insbesondere Dieselmotoren (64 %) und Feuerungsanlagen (7%) (Quelle Nds. Umweltministerium). Stickstoffdioxid ist ein ätzendes Reizgas, es schädigt das Schleimhautgewebe im gesamten Atemtrakt und reizt die Augen. Durch die dabei auftretenden Entzündungsreaktionen verstärkt es die Reizwirkung anderer Luftschadstoffe zusätzlich. In der Folge können Atemnot, Husten, Bronchitis, Lungenödem, steigende Anfälligkeit für Atemwegsinfekte sowie Lungenfunktionsminderung auftreten.

Laut Europäischer Umweltagentur war Stickstoffdioxid (NO₂ oder NO_x) in der Luft im Jahr 2013 für 10.610 vorzeitige Todesfälle in Deutschland verantwortlich. Betroffen sind vor allem Vorerkrankte, aber auch Kinder, Alte und damit die schwächsten Verkehrsteilnehmer.

Die Überschreitung des Grenzwertes für Feinstaub und des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid löste in 2005 in der Folge die Verpflichtung der zuständigen Behörden (in Niedersachsen seit dem 01.04.07 die zuständigen Kommunen) aus, einen sog. „Luftreinhalte- und Aktionsplan“ vorzulegen.

Die Messung von Luftschadstoffen an der Verkehrsmessstation Schuhstraße hatte für den Messzeitraum 2005 eine deutliche Überschreitung des Grenzwertes für Feinstaub (PM 10) mit 39 registrierten Tagen, an denen der zulässige Tagesgrenzwert von 50µg/m³ überschritten wurde, ergeben. Auch der ab 1. Januar 2010 geltende Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ wurde mit 47 µg/m³ in Hildesheim deutlich überschritten.

Somit zählte seit 2005 Hildesheim in Niedersachsen zu den 5 Städten, in denen die NO₂-Grenzwerte von 40 µg /m³ mit 46 µg /m³ im Jahresmittel „deutlich überschritten“ werden (Zitat Verwaltungsvorlage 08/265 vom 3.9.2008).

Dieser Grenzwert basiert auf EU-Recht und muss seit 2010 verbindlich eingehalten werden. Die EU hat gegen die Bundesrepublik ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Dies betrifft Niedersachsen noch nicht, da die EU Niedersachsen eine Verlängerung bis 1.1.2015 erlaubt hat. Es ist aber davon auszugehen, dass das Verfahren auf Niedersachsen erweitert wird.

Aktuelle, realistische Luftreinhaltepläne

Die oben zitierte Verwaltungsvorlage sowie der daraus resultierende, vom Rat verabschiedete Luftreinhalteplan hatten folgenden Zweck: „Mit dem Luftreinhalte- und Aktionsplan soll die möglichst kurzfristige Einhaltung des Grenzwertes für Feinstaub und des ab dem 1. Januar 2010 geltenden Grenzwertes für Stickstoffdioxid gewährleistet werden.“

Der Erfolg war, gelinde gesagt, negativ: Die NO₂-Werte in der Schuhstraße stiegen seit Verabschiedung des Luftreinhalteplanes um weitere 5 µg/m³.

Dazu die Verwaltungsvorlage 12 /135 vom 27.4.2012:

„Die im Jahr 2010 durchgeführten orientierenden NO₂-Messungen mittels Passivsammler ergaben in der Schuhstraße für den fünfmonatigen Untersuchungszeitraum mittlere NO₂-Konzentrationen von 52 µg/m³. (...) Der im Jahr 2010 hingegen für NO₂ anzusetzende Jahresgrenzwert in Höhe von 40 µg/m³ wird in zehn Straßenabschnitten in Hildesheim deutlich überschritten.“

In der Antwort auf eine Anfrage der Unabhängigen vom 28.04.2017 wird die Nox-Belastung in den Jahren von 2010 – 2016 zwischen 52 und 44 µg/m³ genannt, kommt aber niemals unter den vorgeschriebenen Grenzwert.

In Hildesheim wurde in der Vergangenheit von einer Modernisierung der KFZ-Flotte und damit automatisch sinkender NO_x-Belastung durch moderne Motorentechnik ausgegangen. Diesbezügliche Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Wegen der „Betrugs-Dieselfahrzeuge“ halten Dieselfahrzeuge die EU-Abgasnormen im Realbetrieb nicht ein. Nach Messungen der DUH überschreiten sogar Neufahrzeuge mit aktueller EURO 6-Norm den Grenzwert um das bis zu 17-fache.

Hildesheim wird deshalb nun nach 6 Jahren gescheiterter Luftreinhaltepläne wie andere betroffene Kommunen Luftreinhaltepläne mit real wirksamen Maßnahmen aufstellen müssen, mit denen die Grenzwerte eingehalten werden wie z.B. alternative Verkehrsführungen oder im Extremfall Umweltzonen. Bürgerinnen und Bürger einer Stadt sowie die Umweltverbände können auf Einhaltung der Grenzwerte klagen. Dann drohen Fahrverbote per Gericht.

Die Schuhstraße ist im IVEP, im Lärmaktionsplan und in den Luftreinhalteplänen als neuralgisch belasteter verkehrlicher Knotenpunkt erkannt worden. Geändert hat sich an der verkehrlichen Situation dort in den letzten 9 Jahren nichts. Der bisherige Baudezernent Dr. Brummer sagte in einem Interview mit dem Kehr wieder am Sonntag vom 30.04.17 zur Frage über die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Schuhstraße: „Ich kann mir das gut vorstellen.“ und fährt fort: „Von mir aus könnte man die Schuhstraße auch für den Individualverkehr komplett sperren.“ Oberbürgermeister Dr. Ingo Meyer hält dies im gleichen Artikel für kein probates Mittel.

Die Verwaltung wird gebeten, in einem Sachstandsbericht, der den Ratsmitgliedern auch schriftlich zugehen soll, folgende Fragen und Zusammenhänge darzustellen:

Woran sind in der Vergangenheit die Maßnahmen in den vorgelegten Luftreinhalteplänen der Verwaltung gescheitert?

Welche wirksamen und realistischen Maßnahmen plant die Verwaltung aktuell, um einem Vertragsverletzungsverfahren zu entgehen?

Welche Alternativen zur jetzigen verkehrlichen Situation hat die Verwaltung geprüft und durchgerechnet?

Welches Zeitfenster plant die Verwaltung für die Umsetzung der Maßnahmen?

Wann wird dem Rat ein aktualisierter Luftreinhalte- und Aktionsplan vorgelegt?

Welche Gutachten liegen der Einschätzung des OB zur Umlenkung des Verkehr aus der Schuhstraße zu Grunde und wann und bei wem wurden diese beauftragt?

Welche Erkenntnisse aus diesen Gutachten bezüglich der Schuhstraße lagen oder liegen dem OB vor, die sein Stadtbaurat nicht kannte?

Neben dem Busverkehr belasten durch die Schuhstraße fahrende Lastwagen bis hin zu Schwertransportern zunehmend die gesundheitliche Situation. Die in der Anlage beigefügte Bilderserie zeigt einen fünfachsigen LKW auf dem Weg von der Goslarschen Straße zur Schuhstraße. Das auf dem zweiten Bild zu sehende Verkehrsschild (gelber Pfeil mit Lkw) soll ihm vermutlich die Empfehlung geben, die Schuhstraße nicht zu benutzen. Es gibt kein Schild, das die Einfahrt für LKWs ab 3,5 Tonnen in die Schuhstraße verbietet.

Wie steht die Verwaltung zu dieser verkehrlichen Situation?

Warum toleriert die Verwaltung die Nutzung der Schuhstraße als Durchgangsstraße für LKWs auf dem Weg durch die Stadt?

Welche Maßnahmen sind geplant, um die dadurch bedingte verkehrliche und umweltbelastende Situation einzudämmen?

Wie steht die Verwaltung zu einem Fahrverbot für LKWs ab 3,5 Tonnen in der Schuhstraße?

Anlage:

Bilderserie LKW