

Luftreinhalteplan Stadt Hameln

Bauausschusssitzung 21.01.2010 Unterschiedliche Sichtweisen – Interpretationen – Aussagen

Zunächst zur Berichterstattung nach der Sitzung:

1. Radio Aktiv sendet am 22.01. um 06.40 Uhr:

Eckhard Koss, Hamelns 1. Stadtrat: „Ja, es gilt vor allem Dingen den Verkehr flüssig zu halten, d.h. wenig Stauerscheinungen. Wir sind ja mit den Stadtwerken Hameln dabei, ein **digitales Parkleitsystem** hier entsprechend zu installieren, das heißt, ... eine gute oder bessere Erreichbarkeit auch der Parkplätze in der Stadt ...“
(höre: <http://www.radio-aktiv.de/beitraghoeren.php?id=2115>)

Ich bin verwundert! Das **digitale Parkleitsystem** wird im Gutachten erwähnt, aber zur Sinnhaftigkeit gibt es keine Aussage. In den Maßnahmeempfehlungen taucht das neue System als Vorschlag nicht auf.

2. DEWEZET Bericht vom 22.01. (Internet) und 23.01. (Zeitungsausgabe)

Saubere Luft hängt von der Südümgehung ab

Entwurf eines Luftreinhalteplans zur Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte jetzt vorgelegt

Gleich der erste Satz lautet:

Hameln (HW). Um der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung in der Innenstadt Herr zu werden, **braucht Hameln zwingend die Südümgehung**. Das ist das Fazit von Antje Janßen von der LK Argus Kassel GmbH, die im Auftrag der Stadt den Entwurf eines Luftreinhalteplans erarbeitet hat.

(lese: http://www.dewezet.de/portal/lokales/aktuell-vor-ort/hameln_Saubere-Luft-haengt-an-der-Suedumgehung-arid,210773.html)

Ich war in der o.g. Bauausschusssitzung und habe mir mittlerweile auch den 90seitigen Entwurf des Luftreinhalteplans durchgelesen:

Zur **Süddurchfahrung** habe ich mir in der Sitzung folgenden Satz der Frau Janssen notiert:

„Die Entlastung der Südümgehung ist nicht so hoch, dass sich die Szenarien wirklich unterscheiden.“

Schaut man ins Gutachten, so findet man folgende Berechnung:



Entwurf
Luftreinhalteplan Stadt Hameln



Januar 2010

LK Argus Kassel GmbH

www.LKargus.de

Für das Szenario „2020 Südümgehung“ wurden die Emissionen des Hauptstraßennetzes unter Berücksichtigung des geänderten Straßenverlaufs und stadtweit angepasster Verkehrsdaten (DTV und Anteil schwerer LKW) ermittelt.

● **Tabelle 12:** Verkehrsemissionsmengen und in kg/a im Bezugsjahr 2007 und in den Prognosen 2011, 2015 und 2020⁵⁷
Die Süddurchfahrung verbessert die Schadstoffbilanz NICHT

Quellgruppe	Analyse		Prognose						Szenario	
	2007		2011		2015		2020		2020 Süd *	
	PM ₁₀	NO _x								
Hauptstraßen	20.779	183.163	19.038	151.293	17.979	135.397	17.392	126.723	18.171	135.732
Nebenstraßen	2.743	18.674	2.558	15.692	2.445	15.029	2.373	14.693	2.373	14.693

* erhöhte Emissionsmengen im Vergleich zur Prognose 2020 ohne Südümgehung durch gestiegene Fahrleistungen.

Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln

Berliner Platz 4, 31785 Hameln, Tel.: 05151/13671

- Spendenkonto (BUND) bei der Volksbank Hameln-Stadthagen, Nr. 704491700, BLZ 254 62160 –

www.bund-hamelin.net

Es sieht so aus, als wenn der Luftreinhalteplan benutzt werden soll, um sowohl die Süddurchfahrung, wie auch das in diesem Zusammenhang unpassende elektronische Parkleitsystem zu bewerben.

Sachlich ist das anhand des Luftreinhalteplanes **nicht** zu begründen. Insgesamt aber tauchen zu dem Papier eine Reihe Fragen auf. Rechtlich hätte die Stadt Hameln schon früher handeln müssen. So hat man im Jahr 2007 eine Überschreitung des zulässigen Grenzwertes für NO₂ an der Messstation Deisterstraße festgestellt. Auch die Feinstaubwerte (PM₁₀) waren zu hoch. Aufgrund dieser Schadstoffsituation war die Stadt Hameln nach der 22. BImSchV verpflichtet, innerhalb von 22 Monaten nach Ende des Kalenderjahres (2007) die Erstellung eines Luftreinhalteplans durchzuführen.

Solche Pläne gibt es bereits in vielen anderen Städten. Burgdorf (2006), Göttingen (2008), Berlin (2005), München (2004). Hannover steht derzeit mit der Diskussion um die Umweltzone wieder in den Schlagzeilen.

Damit wird auch das Problem deutlich – „am Pranger“ steht nämlich der Kraftfahrzeugverkehr mit seinen gesundheitsschädlichen Auswirkungen für die Anwohner der Hauptverkehrsstraßen.

Der Hintergrund: Feinstäube (u.a. PM₁₀) gelten als das Hauptproblem der innerstädtischen Luftverschmutzung. Atemwegserkrankungen, Husten, Zunahme von asthmatischen Anfällen, Zunahme von Lungenkrebs und negative Auswirkungen auf das Herz-Kreislaufsystem wurden als Folgen nachgewiesen. Wissenschaftler gehen davon aus, dass in Westeuropa die durchschnittliche Lebenserwartung der Menschen durch Feinstäube um ca. 11 Monate verkürzt wird.

Im Entwurf des Hamelner Luftreinhalteplans ist dieses etwas harmloser formuliert:

PM₁₀ leistet nach derzeitigem wissenschaftlichen Kenntnisstand einen Beitrag zu schädlichen Gesundheitseffekten beim Menschen. Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen sind dabei die am wichtigsten zu nennenden.

Deutlicher dann zu Stickstoffdioxid:

Als Reizgas mit stechend-stickigem Geruch wird NO₂ bereits in geringen Konzentrationen wahrgenommen. ... Die geringe Wasserlöslichkeit des NO₂ hat zur Folge, dass der Stoff bis in die tiefen Bereiche der Bronchiolen / Alveolen vordringt. NO₂ ist ein Reizgas, das Lungenödeme erzeugen kann. Weitere mögliche Wirkungen sind Entzündungen, Asthma und Erhöhung der Infektanfälligkeit. Zudem gehören Stickoxide zu den Vorläufersubstanzen zur Bildung von Ozon.

Als Problemzone für Hameln werden vorwiegend die innenstadtnahen Einfallstraßen und die nördliche Hälfte des Innenstadtrings definiert. Insbesondere im Bereich Deisterstraße ist von einer problematischen Luftschadstoffsituation auszugehen.

Wer sich jetzt aber als Fahrradfahrer oder ÖPNV-Benutzer auf gutachterlichen Rückenwind durch das mit der Erstellung des Luftreinhalteplans beauftragte Planungsbüro freut, wird schmerzlich enttäuscht.

In den „Prioritär umzusetzenden Maßnahmen“ (Ziffer 7.1) taucht der Umweltverbund gar nicht auf. Erst unter Punkt 7.3 (Weitere Maßnahmen) und auch hier erst nach der Südumgehung findet man die Förderung des Radverkehrs und der ÖPNV-Nutzung erwähnt.

Diese Prioritätenfestsetzung ist inakzeptabel. An anderer Stelle (Punkt 5.2.2) heißt es nämlich:

Als Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung ist es das Ziel des Projektes, den Anteil des ortsbezogenen Radverkehrs von ca. 5% (Zählung aus 1994 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans) auf mindestens 10% zu steigern und den Autoverkehr entsprechend zu reduzieren. Die Ausgangssituation ist aufgrund der Siedlungsstruktur mit insgesamt 70% der Bevölkerung innerhalb eines für den Radverkehr attraktiven Umkreises vom Zentrum günstig. „Von der gesamten Kernstadt ist die Altstadt mit dem Fahrrad in 10 bis maximal 15 Minuten erreichbar.“

Zur Erinnerung: Der Durchgangsverkehr in unserer Stadt, für den die Süddurchfahrung gebaut werden soll, wird laut Gutachten im Schnitt mit 10-12 % beschrieben.

Wenn es also gelänge „nur“ 5 % mehr Leute zur Nutzung des Fahrrades zu bewegen, und noch einmal so viele dem ÖPNV zuzuführen, dann hätten wir einen guten Teil der Entlastung schon anderweitig erfüllt. Dabei ist 10 % Radverkehrsanteil keine Utopie. Die Stadt Dresden z.B. strebt einen Anteil von 20 % an.

Viele andere Städte wie z.B. Celle haben mit einer wesentlich progressiveren Radfahrpolitik die Radverkehrsanteile kontinuierlich steigern können.

Für den Bereich der ÖPNV-Nutzung sieht der Luftreinhalteplan ein Steigerungsziel der Nutzerzahlen erst gar nicht vor. Lapidar heißt es auf Seite 46: *Nachfragegewinne für den ÖPNV in Hameln werden aufgrund der Entwicklungen nicht explizit erwartet. ... Basis für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Hameln bildet der im Jahre 1995 vom Rat der Stadt Hameln verabschiedete*

Verkehrsentwicklungsplan (VEP). In einer 1. Stufe sieht der VEP eine moderate Ausweitung der heutigen ÖPNV-Angebote vor. Dies wurde mit der Einführung des cityTaktes im November 2003 umgesetzt. „Priorität sollte daher aufgrund der begrenzten wirtschaftlichen Möglichkeiten des Aufgabenträgers die Stabilisierung des heute vorhandenen ÖPNV-Angebotes haben, um es auf Dauer abzusichern.

Womit wir jetzt wieder beim geplanten neuen elektronischen Parkleitsystem wären. Kostenträger wären hier die Stadtwerke Hameln, die neben der Parkraumbewirtschaftung auch für die Organisation und Defizitfinanzierung des ÖPNV zuständig sind. Als 100%ige Tochter der Stadt Hameln agieren die Stadtwerke in der Regie der Stadtverwaltung/-politik. So wurden vor einiger Zeit auf Drängen derselben die Parkgebühren in den Parkhäusern aufgrund der ECE-Parkpreispolitik gesenkt. Fast zeitgleich wurden die Preise für die Busnutzung erhöht. Dieses stand zwar in keinen unmittelbaren Zusammenhang, zeigt aber dennoch deutlich die Prioritäten.

Die Sorge für die Zukunft: Die Stadtwerke Hameln werden hohe finanzielle Mittel in ein neues Parkleitsystem stecken (müssen), während die Stadt Hameln aufgrund der Haushaltslage für ein innovatives Radverkehrsprogramm kein Geld haben wird. Die Unterlagen zum Streit um das Parkleitsystem im Jahre 1987/1988/2004 finden Sie auf unserer BUND-Homepage unter http://hameln-pyrmont.bund.net/themen_und_projekte/verkehrter_verkehr/parkleitsystem/

Etwas Argumentationshilfe bietet der Entwurf des Luftreinhalteplanes dann doch dazu auf Seite 56:

6.4 Verkehrsplanung und -management zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens

Die hohen Kfz-Verkehrsmengen in den Bereichen mit Überschreitungen der Grenzwerte für NO₂ resultieren insbesondere aus Überlagerungen von Binnenverkehren und Quell- und Zielverkehren, sowie zu einem geringeren Anteil aus Durchgangsverkehren.

Neben möglichen Verkehrsverlagerungen und emissionsarmer Abwicklung von Kfz-Verkehren ist für eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen in der Stadt Hameln auch die Reduzierung der Gesamtverkehrsmengen von Bedeutung.

Dies hat auch einen positiven Einfluss auf die nicht-Auspuff-bedingten PM₁₀-Emissionen, die durch verbesserte Antriebstechnik nicht reduziert werden können.

Hierzu sind Maßnahmen der Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements erforderlich, die auf eine Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zielen:

- Förderung der Umweltverbundverkehrsmittel (zu Fuß gehen, Radverkehr, ÖPNV)
- Abbau von Erreichbarkeitsvorteilen für den Kfz-Verkehr
- Projekt Fahrradfreundliche Stadt:
- Fortschreibung des Parkraumkonzeptes:

Das Parkraumkonzept sowie die Parkraumbewirtschaftung sollten darauf hin zielen, dass Verkehre, die nicht notwendigerweise mit dem eigenen Auto zurückgelegt werden müssen, gegenüber den Umweltverbundverkehrsmitteln keine deutlichen Erreichbarkeitsvorteile haben.

Über Standorte, Kapazitäten sowie Preise des Parkraums für die unterschiedlichen Nutzergruppen sollte auch unter dem Aspekt einer Verkehrs- und Umweltentlastung entschieden werden.

Sowohl im Radverkehr als auch im ÖPNV sind Steigerungen des Anteils am Modal-Split möglich. Der Radverkehr hat hierbei seine Stärken im Binnenverkehr, während für den ÖPNV auch im Quell- und Zielverkehr, insbesondere auf den Hauptachsen, Fahrgastzuwächse möglich sind.



Ralf Hermes

Ralf Hermes, BUND Kreisgruppe Hameln-Pyrmont

Die städtischen Unterlagen zum Luftreinhalteplan könnten abgerufen werden unter:
<http://www.hameln.de/wirtschaft/umwelt/immissionsschutz/luftreinhaltung.htm>