

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland



BUND Stellungnahme zum Entwurf eines Luftreinhalteplanes für die Stadt Hameln (Hameln, 14.03.2010)

Priorität muss eine Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV haben!

1. Ausgangslage

Der Entwurf des Luftreinhalteplanes der Stadt Hameln wurde am 21.01.2010 im Rahmen der Bauausschusssitzung den Ausschussmitgliedern vorgestellt. Es erfolgte eine Einstellung der Unterlagen ins Internet und eine Veröffentlichung in den amtlichen Bekanntmachungen. Gesonderte Anschreiben mit einer Aufforderung zur Stellungnahme an die Verbände erfolgte nicht. Eine Bewertung und Darstellung der Berichterstattung und der Ausschusssitzung ist auf der BUND-Homepage unter: http://hameln-pyrmont.bund.net/themen_und_projekte/verkehrter_verkehr/luftreinhalteplan/ nachzulesen.

2. Bewertung/Leitthese BUND:

Priorität muss eine Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV haben!

Aus unserer Sicht ist der Entwurf viel zu unbestimmt, die Maßnahmenvorschläge sind falsch priorisiert und viel zu zaghaft. Schon Überlegungen zu Restriktionen im motorisierten Verkehr werden konsequent vermieden. Der BUND bedauert, dass der Planentwurf zu spät vorgelegt wurde und eine ernsthafte Diskussion augenscheinlich unerwünscht ist. Die städtische Berichterstattung zum LRP mit den Schwerpunkten Süddurchfahrung und Parkleitsystem sehen wir zudem als inhaltlich falsch an.

3. Konkrete Kritikpunkte:

a) Der Entwurf wird den gesundheitlichen Risiken der Schadstoffbelastung nicht gerecht.

Die Aussage auf Seite 19, es seien lediglich 820 Einwohner von der NO₂ Belastung und 138 Einwohner von der PM 10 Belastung betroffen, marginalisiert. Wir halten diese rein mathematisch/statistische Herangehensweise für nicht angemessen. Sie ist für uns symptomatisch für den bisherigen unbefriedigenden Umgang mit dem Problem der Luftschadstoffbelastung in der Stadt Hameln.

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. „Das Bundesumweltministerium geht davon aus, dass jährlich mindestens 14.000 Menschen in Deutschland an den Folgen von Feinstaubemissionen sterben. Für ganz Europa werden um die 100.000 Tote vermutet.“ (*Luftreinhalteplan der Stadt Hannover vom 12.07.2007*)

Im Entwurf des Hamelner Luftreinhalteplans ist dieses leider wesentlich 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.

Beachte hier: „Bei den Stickstoffoxiden haben die Auspuffemissionen der Kfz einen wesentlich höheren Einfluss auf die Gesamt-Luftqualität – nach Aussage des Niedersächsischen Umweltministeriums betragen sie mehr als 60 %“ (*Luftreinhalteplan der Stadt Hannover vom 12.07.2007*)

Das Thema Luftschadstoffbelastungen führt in anderen Städten zu deutlich konsequenterem Handeln im Bereich des Kfz-Verkehrs. Beispiel ist hier die Stadt Hannover mit der Einführung der Umweltzone. Allerdings sind Maßnahmen, die in den Kfz-Verkehr eingreifen, in einigen Bevölkerungsschichten höchst unpopulär, welches gleichfalls das Beispiel Hannover zeigt.

Beim Lesen des Gutachtens, wie auch durch die Art und Weise der Kommunikation des Themas, wird für den BUND deutlich, dass die Stadt Hameln dieses „heiße Eisen“ nicht anpacken will. Dementsprechend versucht man die gesetzliche Verpflichtung zum Handeln mit möglichst unkonkreten Maßnahmen und anscheinend ohne intensive Diskussion durch die Tagesordnung zu bringen.

b) Für den Nahverkehr / die Förderung der ÖPNV-Nutzung (Szenario 4) werden u.E. willkürliche Zahlenwerte (5%) angesetzt, die keine sachliche Begründung finden. Warum wurde hier kein Wert von 10% als Zielmarke der Verlagerung festgesetzt?

c) Stattdessen wird der „Verbesserung des Verkehrsflusses“ eine tragende Rolle zugewiesen.

Restriktionsüberlegungen im Kfz-Verkehr werden nur im Ansatz angesprochen und gleich wieder verworfen. Besonders kritikwürdig ist, dass der ÖPNV und der Radverkehr in den

Maßnahmeempfehlungen bei den vorrangig umzusetzenden Maßnahmen überhaupt nicht mit konkreten Empfehlungen benannt werden. Auch symptomatisch: unter Punkt 9 tauchen ÖPNV und Radverkehr erneut lediglich in einem Nebensatz auf.

d) Die Aussagen unter Punkt 6.5.2 Begründung sind viel zu unbestimmt und münden nicht in konkrete Maßnahmenvorschläge.

Straßenbäume haben in der Stadt eine besondere Bedeutung hinsichtlich der klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse. Bäume „erneuern“ die Luft, indem sie große Mengen an Kohlendioxid aufnehmen und Sauerstoff produzieren. Über Verdunstungsprozesse wird die Umgebungsluft feuchter und kühler. Außerdem können Bäume über ihr Blattwerk Staubpartikel ausfiltern. So hat die Stadt Hannover z.B. im Zeitraum von 1994 bis 2005 achttausend neue Bäume gepflanzt. Die Maßnahmen der Stadt Hameln kennzeichnen sich derzeit durch ein vermehrtes Fällen von großen/alten Stadtbäumen, wobei Ersatzpflanzungen in den letzten Jahren höchst zögerlich erfolgten. Die aktuelle Berichterstattung der DEWEZET zu den von Anwohnern verhinderten Baumfällungen am 164er Ring begründen erneut Zweifel am Problembewusstsein der Stadt zum positiven Stellenwert der Bäume in unserer Stadt.

Auch Fassadenbegrünung trägt zur Bindung von Feinstäuben bei. Die Landeshauptstadt Hannover fördert die Fassadenbegrünung seit 2006 besonders im Rahmen des „Innenhof- und Wohnumfeldprogramms“. Die Förderung beinhaltet eine Beratung, Zuschüsse bis 500,- € sowie Geldprämien für die schönste Umgestaltung beim Innenhof- und Wohnumfeldwettbewerb.

Solche Vorschläge sind im Luftverkehrsplan der Stadt Hameln nicht enthalten.

e) Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob zusätzliche Belastungen (erhebliche Kapazitätssteigerungen durch Verdoppelung der Verbrennungskapazität in der Zukunft) durch die Erweiterung der MVA Afferde mit in die Berechnungen eingeflossen sind.

4. Abschlussbewertung:

Aus Sicht des BUND stellen die auf der Deisterstraße überschrittenen Luftbelastungswerte nur die Warnpunkte für eine generell gesundheitsschädliche Belastung der Luft in Hameln dar.

Es muss Ziel einer zukunftsorientierten Stadtentwicklungsplanung sein, die Luftqualität unserer Stadt durch flächendeckende Maßnahmen u.a. auch durch eine konsequent umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durch einen Umweltverbund (Bus, Bahn, Rad und Fußgänger) langfristig zu verbessern. Konzeptionellen Überlegungen dazu wie „Stadt der kurzen Wege“, Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Achsen und Haltepunkte des ÖPNV, konsequente Förderung des Radfahrens, Fußgängerprivilegierung an Querungspunkten, Initiierung von CarSharing, exklusive Bereitstellung von Taxenhalteplätzen oder ein stadtweites, planmäßiges Begrünungskonzept tauchen in dem Entwurf des LRP Hameln, wenn überhaupt, nur in Ansätzen auf.

Die Hauptleitlinie der Beschleunigung des Kfz-Verkehrs ist gegenüber den obigen Maßnahmen sogar kontraproduktiv, da hier gegenläufige Interessen bestehen. Im Entwurf ist z.B. die Option der Verflüssigung des Kfz-Verkehrs in Kombination mit der Verringerung der Fahrgeschwindigkeit nicht einmal genannt. Auch die Option der Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 40 km/h für ausgewählte Straßen sollte geprüft werden. Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur Aufklärung über das Problem der Luftschadstoffbelastung durch Kfz werden nicht vorgeschlagen oder unterstützt.

Ein Veranstaltungsmanagement, welches aktiv zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel aufruft und dazu auch die Logistik bereitstellt/bewirbt, gibt es kaum noch in Hameln (Beispiel Park and Ride bei Großveranstaltungen). Im Gegenteil, derzeit wird sogar offensiv mit kostenlosem Parkraum, wie jüngst zum Mystica Hamelon, geworben ohne zumindest parallel auch „Belohnungen“ für Radfahrer oder ÖPNV-Nutzer anzubieten. Warum wurde z.B. keine kostenlose Fahrscheinerstattung für Besucher des Mittelalterfestes angeboten?

Die Einrichtung einer Umweltzone mit dem Ziel der beschleunigten Umstellung der gesamten Fahrzeugflotte durch den Ersatz alter durch neue (schadstoffarme) Fahrzeuge bzw. eine Partikelfilternachrüstung wird nicht einmal im Ansatz geprüft.

Kurzum, wir bewerten sowohl die Qualität des vorgelegten LRP-Entwurfes, wie auch dem bisherigen Umgang damit in der Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit bisher als unbefriedigend. Wir bitten darum, dem im LRP unter Punkt 6.4 gemachten Ausführungen zur Verkehrsplanung und –management zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens im Agieren der Stadt eine höherer Priorität einzuräumen.



V.i.S.d.P. Ralf Hermes, Kreisgruppenvorsitzender, Berliner Platz 4, 31785 Hameln