

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 17/0110</b>
<b>15 - Nachhaltiges Norderstedt</b>			<b>Datum: 09.03.2017</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Ganter, Anne</b>	<b>Tel.: -368</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>15-Frau Ganter/Ja</b>		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>16.03.2017</b>	<b>Anhörung</b>

**Betr.: Anfrage der Fraktion DIE LINKE zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs zur Reduzierung der Stickoxid-Belastung im Bereich Ohechaussee in der Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 2.02.2017**

In der Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 2.02.2017 stellt die Fraktion DIE LINKE zum Thema „Einschränkung des Kfz-Verkehrs zur Reduzierung der Stickoxid-Belastung im Bereich Ohechaussee“ unter Punkt 9.6 folgende Anfrage an die Verwaltung und bittet, diese zur nächsten Sitzung des Ausschusses schriftlich zu beantworten:

1. Welche Maßnahmen wurden im Luftreinhalteplan Norderstedt des LLUR (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume) ergriffen, um die Stickstoffbelastung in Norderstedt, besonders aber im Bereich der Ohechaussee zu senken?
2. Wie schätzt die Verwaltung die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen zum Luftreinhalteplan im Hinblick auf die wirksame Reduzierung der Stickstoffbelastung in diesem Gebiet ein?
3. Welche weiteren Maßnahmen sind vorgesehen, um den Grenzwert für Stickstoffdioxid zukünftig einzuhalten?
4. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung zu einer umfassenden Überarbeitung des Luftreinhalteplans mit dem Ziel der Umsetzung wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität wie die Einrichtung von Umweltzonen, Reduzierung des Tempolimits auf betroffenen Streckenabschnitten oder das Verhängen von Lkw-Durchfahrtsverboten?

**Begründung:**

Das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) meldet im Jahr 2013 für die Messstation Ohechaussee 43 µg/m<sup>3</sup> Stickstoffdioxid als Jahresdurchschnittswert. Für das Jahr 2014 wurde eine Belastung von 45 µg/m<sup>3</sup> festgestellt. Im Folgejahr 2015 wurde eine Belastung von 43 µg/m<sup>3</sup> Stickstoffdioxid als Jahresdurchschnittswert gemessen.

Unter optimalen Bedingungen ist sogar eine Reduktion beider Luftschadstoffe von etwa 40 % möglich. Diese Annahmen beruhen auf empirische Daten, die auf langfristigen Messungen der Luftqualität in der Schildhornstraße in Berlin-Steglitz ermittelt worden sind. Folglich ist die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen geeignet, für die Anwohner die Kfz-bedingten Schadstoffemissionen auf ein gesundheitsverträgliches Maß zu verringern.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Nach Auffassung der Fraktion „DIE LINKE“ liegt eine solche Belastungssituation mit dem geschilderten Handlungsbedarf für den Bereich Ohechaussee zwischen Ochsenzoll-Kreisel und der Einmündung Ochsenzoller Straße vor.

Beantwortung:

Durch den erforderlichen Abstimmungsbedarf mit dem zuständigen Ministerium für Energie- wende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein (MELUR) und den betroffenen Fachbereichen kann die Beantwortung der Anfrage erst jetzt erfolgen.

Zu 1.

Die Zuständigkeit für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen gemäß der Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa, die durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt wurde, liegt in Schleswig-Holstein beim MELUR - nicht beim Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR).

Für Norderstedt wurde 2013 ein entsprechender Luftreinhalteplan aufgestellt und in ein förmliches Beteiligungsverfahren gegeben. Er setzt im Wesentlichen darauf, dass die Bau- maßnahmen am Knoten Ochsenzoll zu einer Verbesserung der Luftqualität in der Ohe- chaussee führen sollen. Da die Messungen der Jahre 2014-2016 jedoch zeigen, dass die prognostizierten Verbesserungen nicht eingetreten sind, wurde der Luftreinhalteplan nicht in Kraft gesetzt. Stattdessen wird er seit 2015 überarbeitet.

Dafür wurden im Sommer 2015 die Verkehrsmengen und der Verkehrsfluss im betroffenen Straßenabschnitt nach dem Umbau mit Videoaufzeichnungen genauer untersucht. Ab 30.09.2015 wurde eine Anpassung der Steuerung an der Lichtsignalanlage Ohechaussee / Segeberger Chaussee / Ulzburger Straße wirksam. Sie soll den Verkehrsfluss auf der Ohechaussee weiter verbessern. Die Änderung betrifft die Steuerung von Montag bis Don- nerstag von 15.00 bis 21.00 Uhr und Freitag von 12.00 bis 21.00 Uhr. In den genannten Zeiten erhält der Verkehrsstrom auf der Ohechaussee in Fahrtrichtung Segeberg vier Se- kunden mehr Grün.

Zur Erfassung der Hintergrundbelastung für Stickstoffdioxid wird von der LÜSH seit Dezem- ber 2015 eine zusätzliche Station an der Kreuzung Bekwisch / Glojenberg betrieben.

Zu 2.

Da es zurzeit noch keinen rechtsgültigen Luftreinhalteplan für Norderstedt gibt, kann auch keine Aussage über die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen getroffen werden.

Die bisherige Annahme, dass eine Reduzierung von Stauzeiten die Problematik lösen kann, wird durch die Messwerte der letzten Jahre widerlegt.

Zu 3.

Die Überarbeitung des Entwurfs für den Luftreinhalteplan läuft derzeit (siehe Antwort zu 1). Über weitere Maßnahmen ist noch nicht entschieden worden.

Für die Lärminderungsplanung liegt die Zuständigkeit bei der Stadt. In den bisherigen Lärmaktionsplänen sind Maßnahmen enthalten, die auch zu einer Minderung der Belastun- gen durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) aus dem Kfz-Verkehr führen sollen:

- Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Personennahverkehr), die mit einer Parkraumbewirtschaftung deutlich effektiver wird, um einen spürbaren Teil der Kfz-Fahrten zu vermeiden,

- Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsstraßen mit dem Ziel, den Kfz-Verkehr zu verstetigen,
- Information über nachhaltige Mobilitätsformen und -angebote / Dialogmarketing.

Zusätzlich kommen als zielführende Maßnahmen

- die Umstellung der Linienbusflotte auf strengste Emissionsstandards (Euro VI) oder emissionsfreie Antriebe (z.B. Elektromotoren) bei anstehenden Ausschreibungen,
- der Ersatz der AKN-Fahrzeuge durch moderne Züge,
- die beschleunigte Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge oder emissionsfreie Antriebe (wo das möglich ist)

in Frage.

Zu 4.

Die weiterhin gegebene Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> löst die rechtliche Verpflichtung zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans für Norderstedt aus. Das MELUR arbeitet daran seit 2015.

Die Einrichtung einer Umweltzone, die ein emissionsabhängiges Verkehrsverbot auf der Ohechaussee darstellt (so dass nur noch Fahrzeuge mit einer grünen Plakette passieren dürften), wird voraussichtlich nur wenige Fahrzeuge betreffen. Laut den Kfz-Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes sind in Norderstedt nur wenige Fahrzeuge gemeldet, die nicht der Schadstoffklasse für eine grüne Plakette entsprechen (s. Tabelle unten):

Fahrzeugbestand in Norderstedt nach Schadstoffgruppen (Quelle: Kraftfahrt-Bundessamt, Stand 1.01.2016)			
Pkw	davon ohne grüne Plakette	Nutzfahrzeuge	davon ohne grüne Plakette
44.361 Kfz	3.396 Kfz	3.539 Kfz	1.063 Kfz
	7,7 %		30 %

Die grüne Plakette erhalten Diesel-Fahrzeuge, welche die Euro-Norm III oder IV erfüllen und einen Partikelfilter aufweisen. Benzin-Fahrzeuge mit einem geregelten Katalysator nach Anl. XXIII StVZO bzw. solche, die die Euro-Norm I oder besser erfüllen, erhalten ebenfalls eine grüne Plakette.

Das Hauptaugenmerk der vier Schadstoffgruppen bezieht sich auf die Feinstaubemission eines Fahrzeuges: Je geringer die Feinstaubemission, desto höher ist die Einstufung in der Euro-Norm. Die Einrichtung einer Umweltzone löst daher in der Regel entweder eine Nachrüstung der vorhandenen Dieselfahrzeuge mit Dieselfiltern aus oder eine Erneuerung der Fahrzeugflotte.

In Norderstedt müsste die Einrichtung einer Umweltzone jedoch auf die Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Konzentration hinwirken. Die Wirksamkeit einer Umweltzone ist allerdings stark davon abhängig, wie eine grüne Plakette erlangt wird. Eine Nachrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte mit Partikelfiltern wirkt sich nicht auf das NO<sub>2</sub>-Verhalten eines Fahrzeuges aus. Eine Erneuerung der Fahrzeugflotte durch Fahrzeuge mit einer höheren Abgasnorm kann eine gewünschte Wirkung entfalten (sofern die Abgaswerte der Norm tatsächlich eingehalten werden). Daher würde die Ausweisung einer Umweltzone alleine nicht ausreichen, um die Einhaltung des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> zu erreichen.

Die nicht für eine Durchfahrt freigegebenen Fahrzeuge würden vorerst auf andere Strecken ausweichen. Das würde auch im Fall von grundsätzlich denkbaren Lkw-Durchfahrtsverboten auf der Ohechaussee gelten. Davon würden dann Straßen betroffen, die schon heute erheblich durch Lärm vorbelastet sind. Doch auch für die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr besteht ein rechtliches Minderungsgebot. Hierfür ist die Stadt die zuständige Behörde.

Für die Ohechaussee stehen keine adäquaten anbaufreien Umleitungsstrecken als Alternative zur Verfügung. Alle Durchfahrverbote würden daher Umwegfahrten auslösen und andere Bevölkerungsgruppen noch mehr zu belasten – auch durch Lärm. In Frage kommende Umleitungs- bzw. Alternativstrecken sind daher nur großräumig zu denken und in Zusammenarbeit mit dem Land zu identifizieren.

Auch eine Reduzierung des Tempo-Limits auf dem betroffenen Streckenabschnitt der Ohechaussee von 50 km/h auf 30 km/h wird für sich genommen die NO<sub>2</sub>-Emissionen nicht genug verringern. Grund dafür ist die dichte Abfolge von Lichtsignalanlagen – insbesondere an den Kreuzungsbereichen mit der Ochsenzoller Straße und der Ulzburger Straße – in Verbindung mit der hohen Verkehrsmenge. Faktisch liegen die Fahrgeschwindigkeiten tagsüber häufig unterhalb von 40 km/h. Die Verkehrsuntersuchung von Schnüll, Haller und Partner vom Juli 2015 zeigt auf, dass insbesondere werktags in der Zeit von ca. 5.00 Uhr bis 22.00 Uhr ein dichter bis gesättigter Verkehrszustand vorherrscht, der Fahrgeschwindigkeiten von 15 bis max. 45 km/h zulässt.

Prüfungswert erscheint eine Begrenzung und Verstetigung des Verkehrsflusses im betroffenen Abschnitt durch eine frühzeitige Temporeduzierung auf der Ohechaussee. Diese verspricht sowohl für die hohe Lärmbelastung als auch für die NO<sub>2</sub>-Belastung eine positive Wirkung. Dieses Konzept wird im Lärmaktionsplan 2013-2018 vorgeschlagen und müsste im Hinblick auf die Höhe der Lösungsbeiträge geprüft werden.

Im Lärmaktionsplan 2013-2018 ist die Aufstellung eines Konzeptes zur Homogenisierung und Verstetigung des Verkehrsflusses mittels einfacher Maßnahmen als Maßnahme benannt, die im Wesentlichen verkehrsbehördlich durch Markierungen, Beschilderungen und andere, nicht bauliche Maßnahmen umgesetzt werden soll. Dieses Konzept soll die Grundlage für eine Abstimmung mit dem zuständigen Landesbetrieb Schleswig-Holstein in Itzehoe sein. Schwerpunktmäßig sollen folgende Ansätze untersucht werden:

- Verringerung des Fahrbahnquerschnitts durch die Anlage von versetzten Längsparkplätzen,
- Überprüfung der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Rugenbarg mit dem Ziel einer Verstetigung des Verkehrsflusses,
- Verkürzung von Querungswegen,
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- detaillierte Einzelfallprüfung mit dem Ziel einer Tempo-30-Regelung in Abschnitten.

Dabei muss die Funktion der Segeberger Chaussee / Ohechaussee als Hauptverkehrsstraße aufrechterhalten werden. Zugleich soll der Verkehrsfluss auf einem stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveau verstetigt werden. Für die Umsetzung von einigen Maßnahmen ist die Zustimmung des Landesbetrieb Straßenbau (LBV-SH) erforderlich, der Straßenbaulastträger dieser Bundesstraße ist.