

## **Stellungnahme der BUND-Kreisgruppe Kiel zur Fortschreibung Luftreinhalteplan Kiel**

Vorbemerkung:

Wir benutzen im Folgenden die gängige Abkürzung THR für den Theodor-Heuss-Ring.

### **Unter 1.3 Fortschreibung des Luftreinhalteplans heißt es:**

*Der Luftreinhalteplan ist kein abgeschlossener Prozess. (...) aber auch an einzelnen Straßenzügen mit hohen Straßenverkehrsaufkommen können*

*-fortlaufende Untersuchungen der Luftqualität neue Erkenntnisse über Belastungssituationen ergeben*

*-Straßen- und Verkehrsplanung und wirtschaftliche Entwicklung zu Verlagerungen und Veränderungen der Verkehrsströme führen*

Im weiteren Fortgang des Entwurfs des Luftreinhalteplans wird gar nicht zu diesen Punkten Stellung genommen mit Ausnahme von möglichen Verlagerungen des THR auf Alte Lübecker bzw. Hamburger Chaussee (diese werden aufgrund der zuletzt niedrigen Passivsammlermessungen dort als unproblematisch gesehen).

Es fehlt die gezielte Suche nach Orten von Mehrbelastung und eine Auseinandersetzung mit neuen potentiellen Standorten für Passivsammler. Dies ist insbesondere unter dem Aspekt zu kritisieren, dass laut

### **2.5 Passivsammler**

*Die Auswahl der Probenahmestandorte (...) war das Ergebnis eines sogenannten Luftschadstoffscreenings (...) aus dem Jahre 2005*

Der gesamte Luftreinhalteplan Kiel setzt sich ausschließlich präventiv mit den erhöhten Stickoxidwerten am THR auseinander, obwohl sich

- an der Bahnhofsstraße noch keine klare Entwarnung ergibt (2015: 41, 2016: 42, 2017: 41 2018: 39  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

- der Passivsammler am Ziegelteich erhöhte Werte zeigt und zu erwarten ist, dass aufgrund der verkehrlichen Umleitung für den Schwerlastverkehr von den Fähren (zur Entlastung des THR) hier die Werte wieder ansteigen werden und somit ein neuer Luftreinhalteplan fällig werden wird

- es fehlt komplett die Auswahl neuer Standorte für Passivsammler, hier schlagen wir vor:

- weitere Passivsammler

- im Ziegelteich (besser Messtation)

- Brunswiker Straße /Preußerstraße

- Ostring / Ziegelstraße

Um die Passivsammlerwerte abseits der festen Messstationen interpretieren zu können, fehlen die Angabe des genauen Standortes auf S.17. Aufgrund der teilweise extremen Abweichungen zwischen benachbarten bzw. gegenüberliegenden Passivsammlern in THR und Bahnhofstraße müssen insbesondere in den durch aktuelle Verkehrsverlagerungen vermehrt belasteten Straßen mehrere Passivsammler aufgestellt werden.

Wenn man betrachtet, dass die Reaktion auf die seit 2011 deutlich erhöhten Werte am THR acht Jahre später noch nicht erfolgt ist, müssen jetzt schon Maßnahmen aufgeführt werden, die zeitnah zu ergreifen sind bei Überschreiten der Werte in den o.g. Passivsammlern.

### **Zu 5.2.2 Verkehrsbelastung**

Die Verkehrsuntersuchung zum Bau der A21 der „AG Südspange“ von 3/16 gibt folgende Zahlen für 2013 im besagten Abschnitt des THR: Abbildung 5.1 (S.17): 48.037 ost-westlich, 46.801 west-östlich, in weiteren Berechnungen kommen die Autoren für den Analysefall 2013 zu folgenden Zahlen (Abb. 5.3, S.12): 54.400 ost-westlich, 51.800 west-östlich. Diese differieren erheblich zu denen, die im Entwurf genannt werden (S.27: 44.600 west-östlich, 44.400 ost-westlich).

### **Zu 5.4. Prognose ohne Durchführung von Maßnahmen**

Für den Prognose-Fall 2025 der o.g. Verkehrsuntersuchung, also ohne Veränderung der Straßenzuführungen, lediglich durch Verkehrsentwicklungen im bestehenden Netz werden folgende Zahlen veranschlagt (Abb. 6.1, S.17) 59.450 ost-westlich, 57.350 west-östlich: Diese Verkehrsentwicklungen spielen in den Berechnungen des vorliegenden Entwurfes keinerlei Rolle, z.B. in der Abbildung 18, S.33 Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Konzentration bis 2025

### **5.5 Prognose für die Wirkung zeitlich befristeter Änderungen im Verkehrsablauf**

Hier wird für das Sommerhalbjahr 2020 eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsstärke Richtung Westen von 44.430 auf 20.390 Kfz angenommen (S.35).

Es ist (leider) nicht anzunehmen, dass die hier fehlenden Verkehrsteilnehmer alle auf ÖPNV und Nichtmotorisierten Individualverkehr umsteigen. Folglich ist in diesem Luftreinhalteplan auch zu betrachten, zu welchen Verkehrsverlagerungen und damit Stickoxidbelastungen diese Baustelle in den angrenzenden Straßen führen dürfte und ein Plan zu entwickeln, wie den vermutlich grenzwertüberschreitenden Belastungen zu begegnen ist

### **6.3.1 Verflüssigung des Verkehrs am Theodor-Heuss-Ring:**

Der vorliegende Entwurf hat den Stand vom 27.5.2019. Seit dem 17.4.2019 sind Straßenzufahrten zum THR durch die Stadt Kiel gesperrt. Es stellt sich die Frage, wieso erste Ergebnisse dieses Realversuches nicht Eingang in den Entwurf gefunden haben. In die endgültige Fassung müssen die ersten Ergebnisse der Zufahrtssperrungen am THR mit einfließen

### **6.4. Maßnahmen, der Wirksamkeit und Realisierungszeiträume noch nicht abgeschätzt werden können (S. 41)**

Wir weisen darauf hin, dass auch laut der Verkehrsprognose der AG-Südspange durch die Südspange, die Verkehr nach Osten ableiten soll vorbei am Barkauer Kreuz keinerlei Entlastung des THR zu erwarten ist!

### **6.5 Selektive Sperrung des THR**

#### **6.5.4 Rechtliche Bewertung/Verhältnismäßigkeit der Maßnahme**

Es wird korrekt dargestellt, dass nur Fahrverbote von Diesel-Pkw Euro 1 – 5 in westlicher Fahrtrichtung in Kombination der bereits durchgeführten Maßnahmen rechtzeitig, nämlich 2019, zur Einhaltung der Grenzwerte führen werden. Die vorher diskutierten Maßnahmen werden, wenn überhaupt erst 2021 zur Einhaltung der Grenzwerte führen. Das ist definitiv zu spät. Die Grenzwerte sind seit 2010 einzuhalten. Es ist nicht vorstellbar, dass das Oberverwaltungsgericht Schleswig die Einhaltung des Grenzwertes erst 2021 noch für rechtzeitig einstufen wird. Dieses Fahrverbot wird zu Recht als angemessen bewertet. Von daher fordert der BUND die Anordnung dieser Diesel-Fahrverbote (Diesel Pkw Euro 1 – 5). Gangbare Alternativen sind bisher nicht bekannt.

## **7. Zusammenfassung**

Eine Grundvoraussetzung für die hier erfolgten Berechnungen für Maßnahmen zur Stickoxidreduzierung ist ein ständiger Verkehrsfluss. Dieses soll über Zufahrt-/Abfahrtsperre sowie Temporeduktion erfolgen. Erheblichen Einfluss hat aber auch die vor- bzw. nachgelagerte Verkehrssituation für Zufluss- und Abfluss von Fahrzeugmengen. Hierzu erfolgt keine Betrachtung, insbesondere auch zu der Tatsache, ob hier durch vor- oder nachgelagerte Staubbildung eine erhöhte Stickoxidbelastung in benachbarten Bereichen stattfindet.

## **8. Anlagen**

Es ist aufgrund der angegebenen Daten nicht ersichtlich, warum eine Neuordnung des Parkraums über digitale Systemausweitung nur zu einer Verlagerung von 1% der regionalen Pkw-Fahrten auf andere VM führen soll. Es werden in der Anlage 1 PTV-Group, S. 24 nur Parkzonen dargestellt, aber keinerlei Angaben über die durchgerechneten Parkgebühren. Nur in Wien hat die Einführung von hohen Parkgebühren in einigen Stadtbezirken sehr wohl zu einer drastischen Reduktion der Pendlerfahrten geführt. Da in Kiel auf dem THR nur 13 % Durchgangsverkehr sind und der „Rest“ von 87 % also Binnenverkehr und Pendler-Verkehre sind, ist auch in Kiel mit einer deutlichen Reduktion dieser hausgemachten Pkw-Fahrten zu rechnen. Dazu müssen aber im gesamten Stadtgebiet und vor allem deutlich höhere Parkgebühren angesetzt werden.

### **Zusammenfassend erheben wir folgende Forderungen an die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Kiel:**

- (1) Betrachtung aller bekannten Bereiche, die momentan schon grenzwertig belastet sind (Bahnhofstraße/ Ziegelteich) und Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des Luftreinhalteplans
- (2) Identifizierung weiterer, besonders durch die Maßnahmen am THR zur Luftreinhaltung bzw. im Rahmen der Sanierung vermutlich mehr belasteten Straßen und Aufstellung von Passivsammlern ebenda (Brunswiker Straße / Preußnerstraße und Ostring / Ziegelstraße)
- (3) Bekanntgabe der Messwerte der Passivsammler seit 1.1.2019 am Ostring (s. GM vom 27.2.2019, Drucksache 0234/2019), falls nur Jahreswerte erhoben werden, Ausweitung auf monatliche Auswertung
- (4) Ausweitung der Passivsammler-Standorte im Bereich Hamburger und alte Lübecker Chaussee mit monatlicher Auswertung
- (5) Nennung des Standortes der neuen Messstation in der Hamburger Chaussee zwischen Rondeel und Waldwiesenkreisel (s. GM vom 27.2.2019, Drucksache 0234/2019)
- (6) Neue Messstation im Ziegelteich, da dort steigende Werte zu erwarten sind oder die Rücknahme der Verkehrsumlenkung in den Ziegelteich
- (7) Vorausschauender Maßnahmenkatalog auch für die Bereiche, die z. Z. noch nicht belastet erscheinen (Alte Lübecker/Hamburger Chaussee), da durch Verkehrsverlagerungen hier von Überschreitungen in Zukunft auszugehen ist. Auch hierfür müssen jetzt schon Maßnahmen definiert werden, damit es nicht wieder viele Jahre gesundheitsgefährdender Wertüberschreitungen ohne Gegenmaßnahme gibt!
- (8) In die prognostizierten zukünftigen Stickoxidwerte müssen die in der Verkehrsuntersuchung zum Bau der A21 erstellten Prognosen der Fahrzeugzunahme einfließen

- (9) Für einen stetigen Verkehrsfluss am THR, der Grundannahme für die Reduktionen ist, muss auch eine Betrachtung der vor- und nachgelagerten Straßen erfolgen und mögliche Stockungen ebenda, die ebenfalls zu vermehrten Belastungen führen können.
- (10) Die Südspange darf nicht als mögliche Entlastung erwähnt werden
- (11) Berücksichtigung der zu erwartenden strengeren Grenzwerte der WHO zum Jahresende 2019. Es ist zu erwarten, dass die WHO dann auch der EU-Kommission strengere Grenzwerte vorschlagen wird, z.B. 30 oder gar 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- (12) Die bereits umgesetzten Maßnahmen in 2019, wie z.B. Tempo 50 und das Abhängen der Straßen, scheinen schon ein wenig zu wirken, reichen aber nicht aus. Will man Diesel-Pkw-Fahrverbote vermeiden, sollte die Geschwindigkeit noch weiter auf 30 km/h reduziert werden.
- (13) Zusätzlich durchgehende Sperrung des rechten Fahrstreifens, um die Kapazitäten des THR insgesamt zu reduzieren
- (14) Sicherstellung, dass der Radverkehr nicht beeinträchtigt wird, durch z.B. Absauganlagen auf Rad- und Fußwegen, diese dann ggf. auf den rechten Fahrstreifen

Sowohl LRP, als auch der Masterplan Mobilität und die Ausrufung des Klimanotstandes zeigen auf, dass es einer drastischen Reduktion der Kfz insgesamt und auf dem THR bedarf. Die hier im LRP vorgeschlagenen Maßnahmen haben aber genau das nicht zum Ziel, sondern nur, ihn umzulenken (in andere eh schon hoch belastete Straßen). So werden weder die NO<sub>x</sub>-Werte sicher eingehalten, noch die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert oder gar eine Mobilitätswende umgesetzt. Daher:

- (15) Tempo 50 auf allen Innerortsstraßen, auch auf den Schnellstraßen, um die NO<sub>x</sub>-Reduktion der Hintergrundbelastung zu reduzieren und die anderen Verkehrsmittel relativ schneller und damit attraktiver zu machen. Nur 13 Prozent des Verkehrs auf dem THR sind wirklich Durchgangsverkehr, der Rest ist Binnen- und Regionalverkehr, der z.T. auf den Umweltverbund verlagert werden könnte.

11.7.19 Ulrike Hunold für die BUND-Kreisgruppe Kiel