

**Betreff:****Information zur Luftschadstoffsituation in Braunschweig,  
insbesondere Stickstoffdioxidbelastung**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 18.04.2016
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	20.04.2016	Ö

**Sachverhalt:**

Viele Großstädte in Deutschland und in Europa haben weiterhin Probleme bei der Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub ( $PM_{10}$ ) und für Stickstoffdioxid ( $NO_2$ ). Hauptverursacher für Feinstäube und insbesondere für Stickstoffoxide ( $NO_x$ ) sind Fahrzeuge mit Dieselmotoren. Die permanente Zunahme des Diesel-Pkw-Bestandes führt zwangsläufig zur Anreicherung in den Ballungszentren und dort insbesondere entlang stark befahrener Straßen.

Durch die vielfältigen Bemühungen der Stadtverwaltung Braunschweig (u. a. Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan, Umgestaltung des Bohlwegs, Ausbau des Stadtbahnsystems, Einrichtung der Fußgängerzone Langer Hof) ist es trotzdem in den vergangenen Jahren gelungen, die Jahresmittelwerte für Feinstaub und für  $NO_2$  in Braunschweig (z. B.  $NO_2$ : Bohlweg 2003-2015 um  $-20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , Altewiekring 2008-2015 um  $-14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) deutlich zu senken. Zu Beginn der Messungen am Bohlweg im Jahre 1994 wurde ein Jahresmittelwert von  $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$  festgestellt, im Jahre 2004, vor dem Umbau des Bohlwegs, wurden noch  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gemessen, aktuell liegen die Jahressgrenzwerte der letzten 3 Jahre bei  $41-44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die Grenzwerte für Feinstaub, wie auch für viele andere Luftschadstoffe (Blei, Benzol, Kohlenstoffmonoxid, Ozon etc.), werden an allen Messstellen eingehalten bzw. sogar deutlich unterschritten. Leider sind die Luftschadstoffkonzentrationen an  $NO_2$  noch nicht überall dauerhaft sicher unterschritten. Grenzwertüberschreitungen im Stadtgebiet können damit derzeit noch nicht ganz ausgeschlossen werden – insbesondere dort, wo ein hohes Verkehrsaufkommen und eine schlecht durchlüftete Straßensituation (Altewiekring, Hildesheimer Straße und Bohlweg) aufeinander treffen. Auch die Meteorologie, insbesondere der Luftaustausch, spielt eine große Rolle.

Der Jahressgrenzwert für  $NO_2$  liegt bei  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Das Land Niedersachsen hat am 6. April 2016 im Rahmen eines Gespräches im Umweltministerium für die in Braunschweig hochbelasteten Abschnitte folgende Jahresmittelwerte für 2015 bekannt gegeben:

**Altewiekring** (Verkehrsmessstation)  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ,

**Hildesheimer Straße** (kurz vor dem Rudolfsplatz, Passivsampler)  $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ,

**Bohlweg** (Höhe Rathaus Neubau, Passivsampler)  $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Im Vergleich mit anderen Städten sieht die Lage wie folgt aus (JMW 2015):

Hannover	bis 57 µg/m <sup>3</sup>
Oldenburg	52 µg/m <sup>3</sup>
Osnabrück	bis 50 µg/m <sup>3</sup>
Göttingen	42 µg/m <sup>3</sup>
Hameln	43 µg/m <sup>3</sup>

Jahresmittelwerte aus 2014 (JMW 2015 sind noch nicht verfügbar)

Ulm	49-50 µg/m <sup>3</sup>
Nürnberg	35-49 µg/m <sup>3</sup>
Würzburg	41 µg/m <sup>3</sup>
Stuttgart	49-89 µg/m <sup>3</sup>
Berlin	42-62 µg/m <sup>3</sup>

Die grundsätzlich positive Entwicklung am Beispiel des Altewiekings in Braunschweig war auch Gegenstand des Gesprächs im Umweltministerium. Hier haben die Vertreter der Stadtverwaltung Braunschweig deutlich gemacht, dass in den letzten Jahren bereits sehr viele, an einer derart wichtigen Verkehrsachse umsetzbaren Maßnahmen verwirklicht worden sind, um die Luftschatzstoffkonzentration zu senken. Dass der Wert dennoch bei 40 µg/m<sup>3</sup> liegt, zeigt, dass die Kommunen mit ihren Instrumenten an Grenzen stoßen und nun auf die Unterstützung von Bund und Land zur signifikanten Senkung der NO<sub>2</sub>-Werte angewiesen sind.

Die Stadtverwaltung ist dabei, verbleibende Maßnahmen zu eruieren und deren verkehrliche und schadstoffreduzierende Wirkung zu bewerten. Darüber hinaus wird aktuell mit dem niedersächsischen Umweltministerium und deren Fachbehörde ZUSLLG (Zentrale Unterstützungsstelle für Luftreinhaltung) an Lösungsmöglichkeiten gearbeitet. Minderungspotentiale werden z. Z. auch auf der Umweltministerkonferenz und bei der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) diskutiert.

Möglichen Auswirkungen der Baustellen Stobenstraße und Altewiekling (Baustelle Bushaltestelle Jasperallee) auf den Verkehrsfluss, wie auch auf die Luftschatzstoffbelastung am Bohlweg, wurde bereits durch erste Maßnahmen Rechnung getragen und entsprechende Maßnahmen vorgenommen.

## Fazit

Nach den gesetzlichen Vorgaben ist eine Reduzierung der Luftschatzstoffbelastung weiterhin am Bohlweg und am Altewiekling notwendig. Am Beispiel Bohlweg und Altewiekling wird allerdings auch deutlich, dass es angesichts der schon ergriffenen Maßnahmen sehr schwer ist, der hauptverursachenden Quelle, dem Straßenverkehr und hier insbesondere dem Schadstoffausstoß durch Dieselfahrzeuge, noch etwas durch kommunale Maßnahmen entgegenzusetzen. Hier ist insbesondere der Bund gefragt, um neue Handlungsmöglichkeiten für die Kommunen zu schaffen und auf eine deutliche Emissionsminderung im Realfahrbetrieb der Dieselfahrzeuge, z. B. über Förderprogramme zur Nachrüstung und gesetzliche Regelungen hinzuwirken.

Die Kommunen haben derzeit keine Möglichkeiten den Hauptverursacher – Dieselfahrzeuge – direkt zu beeinflussen.

Leuer

## Anlage/n:

keine

