

Betreff:

Luftschadstoffe in Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

22.08.2017

Beratungsfolge

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

22.08.2017

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90 – DIE GRÜNEN im Rat der Stadt vom 09.08.2017 (17-05088) wird wie folgt Stellung genommen:

Bekanntermaßen haben viele Großstädte in Deutschland und in Europa weiterhin massive Probleme bei der Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und für Stickstoffdioxid.

In Braunschweig ist die lufthygienische Situation jedoch erfreulicher: Die Grenzwerte für Feinstaub wie auch für viele andere Luftschadstoffe (Blei, Benzol, Kohlenstoffmonoxid) werden an den Messstellen in Braunschweig eingehalten bzw. sogar deutlich unterschritten.

Auch der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde 2016 eingehalten, wenn auch an zwei Hotspots (Bohlweg und Altewiekring) nur leicht unterschritten. Aktuell liegt der diesjährige Mittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) am Altewiekring bei $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und am Bohlweg bei $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Trotz der großen Zunahme von Dieselfahrzeugen in den letzten Jahren und deren extremen Stickoxidemissionen im Realfahrbetrieb ist es gelungen, die Jahresmittelwerte für Feinstäube und für Stickstoffdioxid in Braunschweig deutlich zu senken.

Die Werte von NO_2 sanken z. B. am Bohlweg von 2003 bis 2016 um $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$, am Altewiekring zwischen 2008 und 2016 um $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zu Beginn der Messungen am Bohlweg im Jahre 1994 war noch ein Jahresmittelwert von $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgestellt worden.

Die Minderungsmaßnahmen im Luftreinhalteplan fokussieren sich nicht ausschließlich auf verkehrsregelnde Maßnahmen, sondern auch auf die Optimierung und Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, des ÖPNV, die Beschaffung städtischer Fahrzeuge, Maßnahmen im Energiesektor, wie z. B. Ausbau der Fernwärmeversorgung u. v. m. (vgl. hierzu die in der Anfrage zitierte Mitteilung DS 17-04773). Diese Maßnahmen haben auch positive Auswirkungen an den Hotspots erbracht. Zusätzlich war es jedoch erforderlich, verursacherspezifische Maßnahmen im unmittelbaren Bereich der Hotspots zu ergreifen.

Selbstverständlich kann es – wie in den Vorbemerkungen der Anfrage ausgeführt - durch Verlagerung des Verkehrs aus hochbelasteten Bereichen zu einer Emissionssteigerung in den umliegenden Bereichen kommen. Hierbei darf es aber nicht zu Steigerungen über die Grenzwerte in diesen Bereichen kommen.

Beim jüngsten verkehrsregelnden Beispiel, der Einrichtung einer nur einspurigen Geradeausspur am Bohlweg/nördlich Steinweg, zeigen die Messungen in diesem nördlichen Bereich einen Mittelwert von $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 bei zugleich leicht abgenommenen Belastungen am Hotspot des Bohlwegs in Höhe der Arkaden.

Aus Sicht der Stadtverwaltung ist es mehr als deutlich, dass die städtischen Maßnahmen effektiv und zielgerichtet waren. Nunmehr sind die Gesetzgebung und die Automobilindustrie gefordert, die Emissionen der Fahrzeuge im Realfahrbetrieb deutlich zu senken.

Dies vorangestellt, beantworte ich die Anfragen wie folgt:

Zu Frage 1:

Das umweltorientierte Verkehrsmanagement Braunschweig (UVM) verknüpft Luftbelastungswerte und Wetterdaten mit dem städtischen Verkehrsmanagement, über das die Lichtsignalanlagen gesteuert werden. Dadurch ist es möglich, auf konkrete Belastungsspitzen bei der Luftbelastung zu reagieren und den Verkehr nur dann zu beeinflussen, wenn dies tatsächlich erforderlich ist. Die Verkehrsbeeinflussung kann damit bedarfsgerecht auf wenige konkrete Belastungssituationen begrenzt bleiben. In allen anderen Zeiten bleibt der Verkehr unbeeinflusst.

Konkret eingesetzt wird das UVM seit 2015 am Altewiekring. Es handelt sich um eine punktuelle Maßnahme an einem der vom Land ermittelten und festgelegten Hotspots. Angaben zur Verteilung von Luftschadstoffen in Stadtgebiet können aus dem UVM nicht abgeleitet werden.

Zu Frage 2:

Die Aufgabe der Überwachung der Luftschadstoffbelastungen liegt bei der insoweit zuständigen Landesbehörde, dem staatlichen Gewerbeaufsichtsamt. Die Entscheidung, an welchen hochbelasteten Stellen gemessen wird, wird dort getroffen. Basis dieser Entscheidung ist ein flächendeckendes Screening (Schadstoffberechnung) über das gesamte Stadtgebiet mit der Identifizierung der höchstbelasteten Stellen, an denen dann gemessen wird. In Braunschweig werden aktuell jeweils eine umfangreiche Messstation am Altewiekring (Verkehrsmessstation) und am Fernmeldeturm auf dem Steinberg bei Broitzem (Hintergrundmessstation) sowie zwei NO_2 -Passivsammler am Bohlweg betrieben. Weitere NO_2 -Passivsammlerstandorte, wie z. B. der an der Hildesheimer Straße, wurden aufgrund dauerhafter Unterschreitung der Grenzwerte mittlerweile abgebaut.

Zu Frage 3:

Die Schadstoffbelastungen im Stadtgebiet haben sich im Zeitraum seit der Einführung des UVM deutlich verringert. Dies ist wie einleitend dargestellt auf eine Vielzahl von städtischen Maßnahmen, zu denen auch das UVM am Altewiekring gehört, zurückzuführen. Eine Zuordnung dieser sehr guten Entwicklung zu einer einzelnen Maßnahme ist nicht möglich. Die insgesamt guten Luftverhältnisse in Braunschweig hängen auch maßgeblich von äußeren Faktoren wie der allgemeinen Hintergrundbelastung oder der Durchlüftung des Straßenraums ab, die nicht in allen Jahren gleich sind und die die Stadt kaum beeinflussen kann. Umso wichtiger ist es, die bisher ergriffenen Maßnahmen auch in weiteren Jahren fortzusetzen und die Qualität der Luftverhältnisse auch in Zukunft sensibel im Blick zu behalten.

Leuer

Anlage/n: keine

