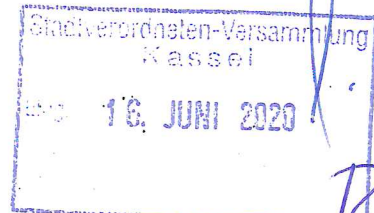
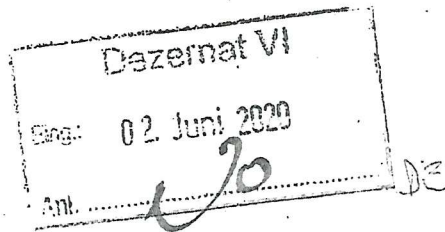


Kassel, 06.05.2020
Frau Stoll, Tel. 3049

An

- VI -



Anfrage zur direkten Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr 25.03.2020
- Messstationen und Fahrverbote -
Vorlage-Nr. 101.18.1648

Nachdem die Stadt München Anfang letzten Jahres unabhängig von der bayerischen Landesregierung zwanzig eigene Messstationen zur Messung des Stickstoffdioxidgehalts in der Luft aufgestellt hat, sind Fahrverbote dort nun wohl überflüssig geworden, da die neuen Messwerte fast überall unter der Grenze von 40 Mikrogramm je Kubikmeter liegen. Wir fragen den Magistrat:

1. Wie bewertet der Magistrat dieses Vorgehen der Stadt München?
2. Warum kam die Stadt München auf geringere Messwerte als die bayerische Landesregierung?
3. Wäre ein solches Vorgehen zumindest theoretisch auch in Kassel möglich?
4. Wie wird der Magistrat prüfen, ob durch eigene Messstationen ein ggf. in der Zukunft liegendes Fahrverbot für Kassel verhindert werden kann?
5. Wie schöpft der Magistrat sämtliche Möglichkeiten aus, damit ein Fahrverbot im Stadtgebiet verhindert werden kann?

Um schriftliche Beantwortung wird gebeten.

Beantwortung der Fragen:

Allgemein:

Die Stadt München mit einer Einwohnerzahl von 1,5 Millionen Einwohner ist um ein vielfaches größer als Kassel mit ca. 200.000 Einwohner und deswegen eigentlich nicht vergleichbar.

Zur Beurteilung der Luftqualität ist Hessen in zwei Ballungsräume (Rhein-Main und Kassel) und drei Gebiete eingeteilt. Der Ballungsraum Kassel erfüllt mit einer Einwohnerzahl von 306.321 Einwohnern (Stand 30.06.2019, Hessisches statistisches Landesamt), einer Fläche von ca. 275 km² und einer Einwohnerdichte von 1.114 Einwohnern pro km² die Voraussetzungen

für einen Ballungsraum nach § 1 Nr. 4 der 39. BImSchV. Der Ballungsraum besteht aus 8 Städten und Gemeinden (Baunatal, Fuldabrück, Fuldatal, Kassel, Kaufungen, Lohfelden, Niestetal, Vellmar) Mit Ausnahme der Gemeinden Ahnatal, Calden und Schauenburg entspricht der Ballungsraum Kassel in seinen Abgrenzungen dem Zweckverband Raum Kassel.

Ein Luftreinhalteplan muss dann erstellt werden, wenn ein Jahresmittelwert der 39. BImSchV (früher 22. BImSchV) überschritten wird. Dies war bis 2016 für den Parameter Stickstoffdioxid NO₂ der Fall.

Der Luftreinhalteplan wurde für den Ballungsraum Kassel in 2019 zum 2. Mal fortgeschrieben und ist in Kraft seit 04.11.2019.

Konkret:

1. Wie bewertet der Magistrat dieses Vorgehen der Stadt München?

Die Stadt München ist eine der größten Städte Deutschlands und die Stickstoffdioxidbelastung (NO₂-Belastung) an den verkehrsbezogenen Messstationen überschreiten deutlich den möglichen Jahresmittelwert. An den Hintergrundstationen werden die Grenzwerte eingehalten. Insgesamt sind in München 5 Luftmessstationen errichtet. Zwei dieser Messstationen sind städtisch verkehrsnah, 2 Messstationen stellen den vorstädtischen Hintergrund dar und eine den städtischen Hintergrund. In Kassel sind 2 Messstationen errichtet (eine Messstelle verkehrsnah und eine Messstelle städtischer Hintergrund).

Gemäß § 13 Abs. 2 Satz 2 der 39. BImSchV können auch orientierende Messungen durchgeführt werden, um eine angemessene Information über die räumliche Verteilung der Luftqualität zu erhalten. Dies wird in München durch das bayrische Landesamt für Umwelt (LfU) an 20 Standorten (3 davon seit 2018 und 17 zusätzliche seit Juli 2019) und durch die Stadt München an insgesamt 41 Standorten (21 davon seit Anfang 2018 und 20 weitere seit Anfang 2019) umgesetzt. Mit den an diesen Standorten aufgestellten Passivsammler können orientierende NO₂-Messungen durchgeführt werden. Diese Messpunkte sind nicht identisch mit den verkehrsnahen Luftmessstationen, sondern entsprechen den Standortkriterien der Anlage 3 der 39. BImSchV und stellen zusätzliche Messpunkte dar. Die Messungen mit Passivsammlern sind zwar ungenauer als die Messungen an den Luftmessstationen, ermöglichen aber trotzdem eine Abgrenzung der unterschiedlichen Belastungsbereiche.

Ebenso erfolgte in München ergänzend eine detaillierte Immissionsprognose im Auftrag des LfU. Grundlage zur Durchführung dieser Modellrechnungen ist auch § 13 Abs. 2 Satz 2 der 39. BImSchV. Hier wurden 29 homogene Straßenabschnitte modelliert. Diese Ergebnisse wurden verglichen mit den Messergebnissen der Messstationen wie auch der Passivsammler bei den gleichen Straßenabschnitten um die Methoden zu validieren. Die Abweichungen lagen innerhalb der Qualitätsziele der 39. BImSchV.

2. Warum kam die Stadt München auf geringere Messwerte als die bayerische Landesregierung?

Die Messungen mit Passivsammlern dienen nur der Orientierung und sind mit den Messungen der Luftmessstationen qualitativ nicht direkt vergleichbar. Aus diesem Grund sind Abweichungen durchaus möglich. Außerdem erfolgten die orientierenden Messungen nicht an den Standorten der Messstationen, sondern an weiteren Standorten um angemessene Informationen

über die räumliche Verteilung der Luftqualität zu erhalten. Auch bei den orientierenden Messungen wurde der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid an einigen besonders belasteten Straßenabschnitte deutlich überschritten und lag teilweise sogar höher als an den Messstationen, d.h. die Stadt München hat durchaus vergleichbare Ergebnisse wie das LfU ermittelt. Insgesamt ist jedoch auch für München festzustellen, dass sich die Stickstoffdioxidbelastung wie auch in anderen Städten verringert.

3. Wäre ein solches Vorgehen zumindest theoretisch auch in Kassel möglich?

Zunächst ist an dieser Stelle festzuhalten, dass in Kassel die Jahresmittelwerte hinsichtlich NO₂ seit 2017 nicht mehr überschritten werden.

Wie in München wurden auch in Kassel bereits 2018 orientierenden NO₂-Messungen mit Passivsammlern durchgeführt.

Dabei wurden 2 Straßenabschnitte an der Schönfelder Str. und der Ysenburgstr. überprüft. Hier hatten die Modellrechnungen des Landes (HLNUG) erhöhte Werte ergeben. Sozusagen zur „Eichung“ der Passivsammler an diesen beiden Standorten wurde auch an der Luftmessstation in der Fünffensterstraße ein Passivsammler aufgestellt. Die Jahresmittelwerte hinsichtlich NO₂ an den beiden zusätzlich untersuchten Straßen wurden nicht überschritten.

Aktuell wird gerade im Rahmen des Förderprogrammes Umweltsensitive kooperative Verkehrssteuerung Kassel (UKVKS) ein Modell entwickelt, um NO₂-Belastungen an besonders verkehrsbelasteten Straßenabschnitten zu ermitteln. Damit wird es zukünftig auch für Kassel ein Modell zur rechnerischen Ermittlung von Stickstoffdioxidbelastungen geben.

Die Stadt Kassel nutzt ebenfalls alle rechtlichen Möglichkeiten der 39. BImSchV aus.

4. Wie wird der Magistrat prüfen, ob durch eigene Messstationen ein ggf. in der Zukunft liegendes Fahrverbot für Kassel verhindert werden kann?

Da in Kassel die NO₂-Jahresmittelwerte seit mehr als 3 Jahren eingehalten werden ist diese Frage irrelevant. Nichtsdestotrotz werden verschiedenste Maßnahmen des Masterplanes (integrierter Aktionsplan Luft der Stadt Kassel), der am 24.06.2019 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde (Vorlage 101.18.1325) umgesetzt, um die Belastungen, insbesondere aufgrund des Straßenverkehrs, weiter zu reduzieren. So sieht sich die Stadt ausreichend gewappnet, um den aktuellen Stand zu halten und im Sinne des Gesundheitsschutzes für die Kasseler Bevölkerung weiter zu verbessern.

5. Wie schöpft der Magistrat sämtliche Möglichkeiten aus, damit ein Fahrverbot im Stadtgebiet verhindert werden kann?

Da in Kassel die NO₂-Jahresmittelwerte seit mehr als 3 Jahren eingehalten werden ist auch diese Frage irrelevant. Fahrverbote sind nur erforderlich bei entsprechenden Überschreitungen und wenn nicht durch andere Maßnahmen erreicht werden kann, dass der Grenzwert eingehalten wird. Mit der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung wie sie

von der Stadt Kassel für den Luftreinhalteplan gemeldet wurden, schöpfen wir die Möglichkeiten aus, die positive Entwicklung der vergangenen Jahre zu manifestieren und weiter zu optimieren.

In Vertretung

A. Peters