

Niederschrift

Gremium	Sitzung - StBV/Z002(V)/10			
	Wochentag, Datum	Ort	Beginn	Ende
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr gemeinsam mit dem Ausschuss für Umwelt und Energie	Mittwoch, 17.02.2010	Altes Rathaus, Ratssaal	17:00Uhr	19:15Uhr

Tagesordnung:

- 1 Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 2 Bestätigung der Tagesordnung
- 3 Grundsatzdiskussion
- 3.1 Erstellung eines Luftreinhalteplanes für die Landeshauptstadt
Magdeburg; Umweltzone
Amt 31, Landesamt für Umweltschutz

Anwesend:

Vorsitzende/r

Stadtrat Olaf Czogalla

Mitglieder des Gremiums

Stadtrat Martin Rohrßen

Stadtrat Mirko Stage

Stadtrat Frank Schuster

Stadtrat Reinhard Stern

Stadtrat Mario Grünewald

Stadtrat Bernd Krause

Stadtrat Jürgen Canehl

Stadtrat Hans-Jörg Schuster

Geschäftsführung

Frau Corinna Nürnberg

Frau Anja Schulze

1. Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Die Ausschussvorsitzenden **Stadtrat Czogalla** und **Stadtrat Wendenkamp** eröffnen die gemeinsame Sitzung der Ausschüsse Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr und Umwelt und Energie und stellen die Beschlussfähigkeit der beiden Ausschüsse fest. Sie begrüßen die anwesenden Ausschussmitglieder, die Vertreter der Verwaltung sowie die Gäste.

2. Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung bleibt unverändert.

3. Grundsatzdiskussion

3.1. Erstellung eines Luftreinhalteplanes für die Landeshauptstadt Magdeburg; Umweltzone

Herr Platz (BG I) begrüßt die Teilnehmer und bedankt sich für das Interesse. Ziel der Veranstaltung ist es, frühzeitig Informationen zur aktuellen Luftreinhalteplanung, insbesondere zur Thematik Umweltzone an die Stadträte zu übergeben. Gemäß der in nationales Recht umgesetzten EU-Richtlinie sind für den Schutz der menschlichen Gesundheit Grenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt. In Magdeburg ist die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte für PM10 und NO₂ problematisch. Dezernat I hat bereits in der I0231/06 und weiterführend in der I0232/09 die Situation umfassend dargestellt.

Herr Platz stellt die Vertreter vom Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (LAU) vor.

Herr Dr. Zimmermann (LAU) und **Herr Albrecht** (LAU) erläutern anhand einer Power-Point-Präsentation (s. Anlagen) die Belastungen der Umwelt durch Stickoxyde und Feinstaub mit den Schwerpunkt „Ballungsraum Magdeburg“.

Zunächst stellt **Herr Dr. Zimmermann** (LAU) einen aktuellen Sachstand zur Luftqualität in Magdeburg vor.

Im Anschluss kommt es zu einer regen Diskussion mit den Stadträten und den Vertretern der Verwaltung.

Fragen an Herrn Dr. Zimmermann

Stadtrat Czogalla hinterfragt die Wahl der Standorte für die Messstationen.

Herr Dr. Zimmermann erläutert ausführlich die EU-Richtlinien zur Aufstellung von Messstationen und begründet die Standortwahl.

Stadtrat Salzborn fragt, wie hoch bei Kfz-bedingten Emissionen die PM10-Anteile durch Bremsen, Reifenabrieb und Auspuff sind.

Herr Dr. Zimmermann erläutert, dass man von auspuffbedingten und nicht auspuffbedingten Emissionen ausgeht, die von verschiedenen Parametern (z. B. Verschmutzungsgrad der Straße, Feuchte) abhängig sind. Dazu liegen im LAU umfangreiche Modellierungen vor.

Stadtrat Frank Schuster fragt nach möglichen Belastungen durch Straßenbahn und Eisenbahn.

Herr Dr. Zimmermann teilt daraufhin mit, dass keine erheblichen Belastungen verursacht durch Straßenbahn / Eisenbahn erfasst worden sind.

Stadtrat Stern schildert die Luftbelastungen durch die Kaminfeuerungen in Wohngebieten z.B. in Stadtfeld und möchte eventuelle Möglichkeiten zur Einflussnahme erläutert haben.

Herr Dr. Zimmermann sagt, dass man Kamine teilweise aus Klimaschutzgründen propagiert, diesen jedoch hinsichtlich der Feinstaubemissionen eine bedeutende Rolle zukommt. Gegenüber den konzentrierten verkehrlichen Emissionen treten die häuslichen Emissionen verteilt im Stadtgebiet auf. Einzelfeuerstätten verfügen meist über relativ niedrige Schornsteine, so dass es bei austauscharmer Wetterlage (wie in den vergangenen Wochen) zu einer Zunahme der Schadstoffe kommt. Kraftwerke sind mit guten Reinigungstechniken ausgestattet und mit hohen Ableithöhen versehen.

Stadtrat Czogalla erläutert, dass möglicherweise das Verkehrsleitkonzept ein Grund dafür ist, dass es in den letzten Jahren keine Grenzwertüberschreitung beim Stickoxid gegeben hat. Das kann **Herr Dr. Zimmermann** nicht so bestätigen. Er sagt, dass für ganz Deutschland gute Austauschmöglichkeiten durch günstige Wetterlagen in den letzten Jahren vorhanden gewesen sind.

Stadtrat Bock fragt nach zusätzlichen Messstationen für Magdeburg.

Diese hält **Herr Dr. Zimmermann** für nicht notwendig, die Auswertungen der vorhandenen Messstation sind aussagekräftig. Die Standorte sind entsprechend den Belastungsschwerpunkten zu setzen.

Stadtrat Kraatz hinterfragt technische Merkmale der Messstationen.

Stadtrat Wendenkampf möchte vertiefend die Richtlinien, Anforderungen sowie den Werdegang zu Forderungen der EU bei Überschreitung der Grenzwerte erläutert haben. Insbesondere interessiert die Fragestellung, was passiert, wenn die Vorgaben der EU nicht eingehalten werden.

Herr Dr. Zimmermann antwortet:

- Die Messstationen sind nach EU-Vorgaben standardisiert.
- Alle Daten sind bei der EU meldepflichtig.
- Bei Grenzwertüberschreitung müssten Luftreinhaltepläne erarbeitet werden. Innerhalb bestimmter Fristen sind hieraus abgeleitete Maßnahmen umzusetzen.
- Verweis zum Vortrag von Herrn Albrecht.

Im Anschluss erläutert **Herr Albrecht** den Luftqualitätsplan für den Ballungsraum Magdeburg, insbesondere die Punkte: rechtlicher Rahmen, Handlungsverpflichtungen, Zuständigkeiten, untersuchte Maßnahmen und weiteres Vorgehen.

Herr Platz ergänzt die von **Herrn Albrecht** benannten Punkte aus Sicht der Verwaltung:

1. Im Vordergrund steht der Schutz der menschlichen Gesundheit. Zur Einführung der Umweltzone gibt es keine Alternative. Es muss allen bewusst sein, was mit dieser Thematik auf die Stadt zukommt.
2. Die Auswirkung auf die Wirtschaft muss abgemildert werden. Die Einführung der Umweltzone ist als gestuftes Verfahren vorgesehen.
3. Die Umweltzone soll eine möglichst hohe Akzeptanz in der Bevölkerung finden.
4. Des Weiteren ist damit ein Personalaufwand erforderlich; insbesondere für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen. Grundsätzlich besteht das Ziel, die Entwicklung der Ausnahmeregelungen von vornherein möglichst einfach zu strukturieren.

Herr Platz (Bg I) informiert über die Arbeitsgruppe Umweltzone, in der Eckpunkte zur Einführung erarbeitet werden, sowie über Termine mit Wirtschaftsvertretern (u.a. der IHK). Er unterbereitet das Angebot, die Arbeitsergebnisse in die Ausschüsse des Stadtrates zurückzukoppeln.

Fragen an Herrn Albrecht

Stadtrat Stern möchte die Untersuchungskriterien genauer erläutert haben. Er fragt, ob der Einpendelverkehr und der hohe Zentralitätsfaktor der Landeshauptstadt Magdeburg bei der Erfassung berücksichtigt sind?

Herr Albrecht macht Ausführungen zu den Untersuchungskriterien.

Stadtrat Frank Schuster bemerkt, dass durch die Schaffung von Umweltzonen nur ein Zeitgewinn entsteht und fragt, welche Maßnahmen bei weiteren Überschreitungen der Grenzwerte folgen werden. Des Weiteren fragt er, ob es nicht sinnvoller ist, auch über andere Emissionsquellen, z. B. Heizungsanlagen, nachzudenken.

Herr Albrecht sagt, in Magdeburg gibt es bislang eine relativ geringe Anzahl von Überschreitungen. Bei Städten mit häufigen Überschreitungen ist bislang noch nicht abzusehen, wie die Verfahren fortgeführt werden. Er verweist auf die Aktualisierung der 1. BImSchV. Hier sind u.a. Regelungen für Heizungsanlagen verschärft.

Stadtrat Stage verweist auf den Aktionsplan 2006 und dessen Wirkung. Das Thema Umweltzone ist nicht neu. Positive Wirkungen durch die Einführung der Umweltzone sind lediglich beim Befahren der Umweltzone mit grüner Plakette zu erwarten. Die Anzahl der Ausnahmeregelungen sollte sehr begrenzt sein.

Stadtrat Canehl äußert sich dahingehend, dass der Magdeburger Ring in die Umweltzone einbezogen werden sollte. Er zerschneidet Stadtfeld und Neustadt und wird noch mehr Verkehr „anziehen“. Er weist auf die Thematik Umweltzone / Personalkosten hin.

Stadtrat Hans-Jörg Schuster gibt zu bedenken, dass Handel, Handwerk und Gewerbe auch weiterhin die Möglichkeit erhalten müssten, in die Innenstadt zu gelangen, obwohl die gewerbliche Fahrzeugflotte wenig umweltfreundlich ist.

Stadtrat Czogalla warnt eindringlich vor Geschwindigkeitsreduzierungen. Die Folge ist eine höhere Dichte von Fahrzeugen und dadurch eine höhere Emissionsbelastung. Weiterhin führt er aus, dass die Möglichkeit der Umfahrung der Umweltzone gegeben sein muss.

Stadtrat Grünwald fragt nach eventuellen positiven Auswirkungen durch das viele Stadtgrün.

Herr Albrecht sagt, alle geeigneten Maßnahmen und Vorschläge sind in einem Maßnahmenkatalog zur Luftreinhaltung aufzunehmen. Dazu zählt neben der Berücksichtigung des Stadtgrüns auch der Bereich des öffentlichen Nahverkehrs.

Stadtrat Salzborn spricht sich gegen die beabsichtigten Maßnahmen aus, da sie Einkommensschwache sowie klein- und mittelständische Unternehmen besonders betreffen. Er spricht sich für eine Behandlung des Themas im Wirtschaftsausschuss aus.

Stadtrat Bock erkundigt sich nach den Ausnahmeregelungen.

Herr Albrecht teilt dazu mit, dass ein Entwurf des LAU mit der Stadtverwaltung am 22.02.2010 erstmals diskutiert wird.

Stadtrat Kraatz fragt, was passiert, wenn die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Kommt eine Vollsperrung in Frage? Stellen Geschwindigkeitsreduzierungen Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung dar?

Weiterhin fragt er, ob eine Verlängerung des neu zu bauenden Tunnels bis hinter die Kreuzung Otto-von-Guericke-Straße eine Entlastung der Schadstoffbelastung der Kreuzung mit sich bringen könnte.

Zur Frage der Vollsperrung antwortet **Herr Albrecht**, dass laut der EU-Vorschriften die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen und Sanktionen gewahrt bleiben muss. Gleichermaßen besteht erfahrungsgemäß das Problem, dass sich die Kraftfahrer nicht an die Vorgaben zur Geschwindigkeitsreduzierung halten.

Herr Dr. Zimmermann ergänzt, dass es hinsichtlich der Schadstoffreduzierung vorrangig um eine Verstetigung des Verkehrs und weniger um Geschwindigkeitsreduzierung gehen soll.

Stadtrat Wendenkamp fragt:

- Bezieht das verwendete Berechnungsmodell den neuen Tunnel (insbesondere im Bereich des Tunnelein- und -ausgangs) ein?
- Können Kaltluftschneisen dazu führen, dass Emissionen abtransportiert werden?
- Welche Möglichkeiten der Kontrolle bestehen beim Verstoß gegen das Fahrverbot?

Herr Dr. Zimmermann weist hinsichtlich des Tunnelbaus darauf hin, dass erhöhte PM10- und NO₂-Werte erwartet werden, die durch Anfahrprozesse an der Tunnelrampe sowie einen erhöhten LKW-Verkehr entstehen. Er sagt, dass diese Information bereits mehrfach in Stellungnahmen des LAU dokumentiert wurde. Auf Anfrage von **Stadtrat Wendenkamp** sagt er zu, diese Aussagen noch einmal zusammenzustellen.

Herr Albrecht ergänzt die Aussagen:

- Ja, das Modell bezieht den Tunnel mit ein. Das Verkehrsgutachten zur EÜ ERA prognostiziert durch ungehinderte Zufahrt von LKW eine erhöhte Schadstoffbelastung.
- Kaltluftschneisen sind für den Luftmassenaustausch grundsätzlich positiv zu werten.
- Kontrollen könnten durch Ordnungsamt oder Polizei erfolgen.
- In den ersten Monaten soll mit Verstößen sehr tolerant umgegangen werden.

Stadtrat Stage fragt nach, ob durch die Bebauung am Schleinufer höhere Luftschadstoffwerte entstehen können.

Zum Abschluss erhalten beide Beigeordnete das Wort.

Schlusswort Dr. Scheidemann

Herr Dr. Scheidemann sagt, dass es ein Problem ist, die Auswirkungen auf die Wirtschaft zu regulieren.

Er stellt fest, dass Umweltzonen bei den verschiedensten Baugenehmigungsverfahren behilflich sein können und begrüßt die Maßnahmen.

Er befürwortet eine Verkehrsmanagementzentrale, die die Umweltaspekte in Zusammenarbeit mit dem Land koordiniert, bzw. optimiert.

Bezogen auf die Anfrage von Stadtrat Stage äußert er sich, dass er davon ausgeht, dass es am Schleinufer nicht zu erheblich höheren Schadstoffwerten kommen wird, da hier noch genügend Möglichkeiten zum Luftaustausch bestehen. Die „Straßenschlucht“ Schleinufer ist mindestens 27 m breit bei einer maximalen Traufhöhe von 13 m der angrenzenden Bebauung. Der durch den Stadtrat beschlossene Bebauungsplan sieht hier ein großstädtisches Quartier der Landeshauptstadt vor, kein ländliches Siedlungsgebiet mit entsprechenden Strukturen.

Schlusswort Herr Platz

Herr Platz sagt zusammenfassend, dass die Diskussion die Schwierigkeit des Themas aufzeigt. Neben den eingangs genannten vier Zielen ist der Umweltzone auch eine strategische Bedeutung hinsichtlich der Fahrzeugmodernisierung beizumessen.

An Stadtrat Stage gerichtet gibt er den Hinweis, dass die Beschlussvorlage des Jahres 2006 zum Verkehrsleitsystem / Feinstaub vom Stadtrat abgelehnt worden ist.

Den Einwand von **Stadtrat Stern** zu den Auswirkungen der Einpendlern wird er mit als Untersuchungskriterium einarbeiten lassen.

Hinsichtlich der Bedenken von **Stadtrat Canehl** zum Personalaufwand sagt **Herr Platz**, dass er es für erforderlich hält, von vornherein Zahlen und Kosten zu benennen, die auf die Stadt zukommen.

Die Ausschussvorsitzenden bedanken sich bei den Vortragenden und den Teilnehmern für die konstruktive Beteiligung.

Ende der gemeinsamen Sitzung um 19.15 Uhr.

Die Niederschrift erhält ihre endgültige Fassung mit Bestätigung in der darauffolgenden Sitzung.



Olaf Czogalla
Vorsitzende/r

Corinna Nürnberg Anja Schulze
Schriftführer/in