

Hessisches Ministerium für Umwelt,
ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Abteilung II, Stichwort: Luftreinhalteplan Kassel
Mainzer Straße 80
Fon 056118158
65189 Wiesbaden



Kreisgeschäftsstelle Kassel
Brüderstr 5
34117 Kassel

tel 0561 18 15 8
bund.kassel@bund.net



Linie 3,4,6,7,8
Altmarkt

Kassel, den 12.01.06

**Kopien an:
Stadt Kassel und den Regierungspräsidenten Kassel**

**Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
(BUND) Landesverband Hessen e.V., Kreisverband Kassel
zum Entwurf Luftreinhalte und Aktionsplan für den Ballungsraum Kassel**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V., Kreisverband Kassel begrüßt die Aufstellung eines Luftreinhalte- und Aktionsplan Kassel mit dem Ziel der Verbesserung der Luftreinhaltung.

Wir stimmen den Aussagen des Luftreinhalteplans zu, dass in den letzten Jahren beim NO_x der Anteil der Emittenten Richtung Verkehr verschoben hat. (S:36 ff). Im Beispiel der Fünffensterstraße steuern die schweren Lkw sowohl bei den PM₁₀ als auch bei den NO_x mit einem Anteil von knapp 8% am MIV zu rund 75% der Belastung bei. (Ab. 22 S.38)

Die Wochengänge der PM₁₀-Konzentration in Kassel sind zunächst der direkte Nachweis, dass die Emissionen des Kfz-Verkehr erkennbar zur PM₁₀-Belastung in Kassel beitragen und gleichzeitig auch der Beleg dafür, dass durch emissionsmindernde Maßnahmen bei der Emittentengruppe Kfz-Verkehr die PM₁₀-Belastung reduziert werden kann.

(S.44 Mitte).

Berechnungen der Straßenräume zeigen beim PM₁₀ hohen Eigenanteil Tabellen 56ff.

Der Anteil des Kfz-

Verkehrs liegt bei 40 – 50%, der der Gebäudeheizung bei 5 – 6% und der der Industrie bei 2 – 3% der Immissionsbelastung an den Aufpunkten.

Beim Feinstaub hat Kassel mit 71 t PM₁₀ pro Jahr einen Anteil von 41% an der Schadstofffracht der betrachteten Ballungsraums. (S.35 ff). Dabei beträgt der Gebäudeheizungsanteil immerhin 42% (S.35 Tabelle 11)

Dass der Bereich der Kernstadt und die Bereiche dichter Wohnbebauung im Westen des Kasseler Beckens durch PM₁₀ teils höher belastet sind als die Randzonen der Autobahn A7 im Osten der Stadt Kassel zeigt, dass die Gebäudeheizungen einen wesentlichen Anteil zur PM₁₀-Belastung beitragen.

Der BUND fordert, den vorgelegten Luftreinhalteplan so nicht in Kraft zu setzen, sondern in einem echten Aktions- und Maßnahmenplan weitere wirksame Maßnahmen festzuschreiben und – darauf folgend – die ständige Evaluierung und Fortschreibung des Aktionsplans mit Beteiligung der Öffentlichkeit zu veranlassen. Das Ziel der Erreichung auch der verschärften Grenzwerte von 2010 der beiden EU-Richtlinien, die juristisch unmittelbar gelten, da sie auch in den TRL enthalten sind, muss schon jetzt für die BürgerInnen erkenntlich sein, um Akzeptanz für erforderliche und notwendige Maßnahmen zu gewinnen und das Bewusstsein zu vertiefen, dass zur Gesundheitsvorsorge auch persönliche Umstellungen im Mobilitätsverhalten notwendig sind.

Die Analyse belegt eine prekäre Lage der Stadt Kassel, welche umgehend Handlungen erfordert.

Generell weiterentwickelt werden sollten jedoch die Aussagen der Analysen, wie sie in dem angestrebten Maßnahmenplan und Aktionsplan münden können. Den Argumenten, dass der Aktionsplan deswegen nicht erstellt werden müsste, weil die Vorbelastung hoch und einzelne Maßnahmen damit zu ineffektiv sind wird nicht gefolgt. Flächendeckende Szenarios sind zu erstellen, wie und welche Maßnahmen sich wo auswirken werden. Dazu gibt es Vorläuferprojekte z.B. im Projekt Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit des Landes NRW auf das wir hier hinweisen möchten.

Ein Luftreinhalteplan ist Grundlage einer Vorsorgeplanung, die bedeutet dann allerdings auch die jetzt schon kritischen Stickstoffdioxidwerte auf das Jahr 2010 mit den dann abgesenkten Grenzwerten als Richtschnur zu nehmen.

Der BUND ist bereit in der öffentlichen Diskussion um die Weiterentwicklung der Maßnahmen und Aktionen sich konstruktiv zu beteiligen.

1 Form und Problembeschreibungen

Frist der Offenlage

Nach unserer Ansicht müsste der Luftreinhalteplan den Bestimmungen des Baugesetzbuches unterliegen, das heißt, zwei Wochen vor Offenlegung amtlich bekannt gemacht und vier Wochen offen gelegt werden. Die Offenlegung gleichzeitig mit einer herausgegebenen Pressemeldung allein reicht unseres Erachtens nicht aus. Weiterhin ist nicht hinzunehmen, dass der BUND als TÖB nicht angeschrieben wurde noch ihm ein schriftliches Exemplar zugeschickt wurde.

Wir fordern daher, weiterhin eingehende Stellungnahmen von Bürgerinnen, Bürgern und Bürgergruppen zumindest als Anregung für die Fortschreibung zu werten und dieses entsprechend bekannt zu geben. Da Eile im Interesse der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger geboten ist, sollten unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Luftreinhaltung angeordnet werden.

Des Weiteren fordern wir eine öffentliche Veranstaltung zum Thema Luftreinhaltung im Bürgersaal des Kasseler Rathauses durchzuführen.

Fehlender Umweltbericht

Unseres Erachtens fehlt ein Umweltbericht zum Luftreinhalteplan. Im Umweltbericht müssen u.a. neben der Beschreibung des Ist-Zustandes die Auswirkungen der aller Maßnahmen berechnet und nicht nur in Einzelszenarien abgeschätzt werden. Die Notwendigkeit eines

Umweltberichts lässt sich aus §§ 14 a ff des UVPG (Teil 3, Strategische Umweltprüfung SUP) ableiten. Die Ausführungen im Luftreinhalteplan reichen nicht aus. So lassen sich auch die unserer Ansicht nach halbherzigen und den Zielen „saubere Luft und Gesundheitsvorsorge“ nicht ausreichend dienlichen und völlig unzureichenden Maßnahmenvorschläge erklären.

Gesetzliche Grundlagen und Rechtsprechung

Wir stimmen mit Ihnen überein, dass die Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und nicht die der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur Anordnung von Maßnahmen herangezogen werden. Wir regen überdies an, das Grundgesetz (GG) ebenfalls als gesetzliche Grundlage zu benennen.

Es darf nicht darum gehen, alle Bürger gleich in ihrem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit zu verletzen, sondern alle Bürger gleich zu schützen. Diese Abwägung kann auch nicht nach den von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätzen zu Verkehrssperrungen nach der StVO erfolgen, da diese als polizeirechtliches Gefahrenabwehrrecht einzuordnen sind und die Zielrichtung des BImSchG eine andere ist. Denn sollten diese Grundsätze aus der Rechtsprechung zu Verkehrsverboten nach der StVO in das BImSchG, also in § 40 Abs.1 BImSchG übertragen werden, wäre die Regelung des § 40 BImSchG überflüssig.

Sollte dieser Planentwurf so in Kraft treten wie vorgelegt, werden die Menschen in Kassel weiterhin in ihrem berechtigten Interesse, vor Lebens- und Gesundheitsgefahren bewahrt zu bleiben (Art. 2 Abs.2 Satz 1 GG), verletzt werden:

Ohne nachhaltige Maßnahmen werden die Feinstaubgrenzwerte den festgelegten Standards der EU nicht gerecht werden, da der Plan nur so ausgerichtet ist, eine Feinstaubreduzierung langfristig für das gesamte Kasseler Becken gesenkt werden soll, ohne gegen die kurzfristigen Überschreitungen in den Straßenräumen Maßnahmen einzuleiten. Schon jetzt im Januar 2006 zeichnen sich in der Fünffensterstraße Grenzwertüberschreitung ab.

Nach den strikt verbindlichen Vorgaben der EU sind jedoch Maßnahmen zu wählen, die die Einhaltung der Grenzwerte nachhaltig sichern und auf Dauer zu einer Verbesserung der Luftqualität führen sollen (vgl. Artikel 7, 8 der Rahmenrichtlinie Luftqualität 96/62/EG und Artikel 1 und 5 Abs. 3 der Tochterrichtlinie - TRL - 99/30 EG), damit ein hohes Schutzniveau auch für die menschliche Gesundheit erreicht wird (Artikel 10 der vorgenannten EU-Richtlinie).

Bürgerinnen und Bürger haben daher aus den vorgenannten Artikeln der beiden Richtlinien einen Anspruch auf Einhaltung der festgelegten Standards, damit ihre Gesundheit nicht weiterhin akut gefährdet wird. Die von der EU vorgegebenen Immissionsgrenzwerte, welche die 1.TRL 1999 festlegt, sieht diese lediglich als Mindestanforderung an und schließt strengere Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit, insbesondere von besonders gefährdeten Personengruppen, nicht aus (so VG Stuttgart Urteil vom 31.Mai 2005 Az.: 16K 112/05 S.5).

Besonders zu betonen ist, dass Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Umfang, Intensität und Qualität so zu treffen sind, dass die im Jahre 2010 geltenden Werte erreicht werden. Die entsprechenden beiden maßgebenden EU-Richtlinien gelten unmittelbar, da sie in den betreffenden TRL enthalten sind, auch wenn sie (teilweise) in der 22. BImSchV noch nicht

umgesetzt und daher bisher „nur“ Richtwerte sind. 2010 werden sowohl die Grenzwerte für Feinstaub und andere Luftschadstoffe wie beispielsweise Stickstoffoxide als auch die Anzahl der tolerierbaren Überschreitungstage drastisch reduziert, außerdem werden beispielsweise neben PM10 auch PM2,5 erfasst. Auch die Messstellen oder Analysen müssen bis dahin so eingerichtet sein, dass sie diesen Anforderungen gerecht werden.

Integrierte Betrachtung von Lärm und Feinstaub

Wir schlagen vor, Aktionspläne zur Verkehrslenkung zur Luftreinhaltung und zur Reduzierung von Lärm künftig für beide Emissionen als Zeichen von Bürgernähe integriert zu erstellen und fortzuschreiben (Beispiel Neuruppin in Brandenburg, „Kombinierte Luftreinhalte- und Lärminderungspläne sinnvoll 15.06.2005“), Direktlink im Internet: http://www.mluv.brandenburg.de/sixcms/detail.php?id=87165&_siteid=15) um ein integriertes Vorgehen zu erleichtern. Durch die Pflicht zur Aufstellung von Lärminderungsplänen (auch in Kassel) müssen sich in den betreffenden Kommunen die Bürgerinnen und Bürger nicht mit mehreren Plänen beschäftigen, die zum größten Teil – soweit es Verkehrsreduzierungen/ -verlagerungen etc. betrifft – gleiche Maßnahmen erfordern. Nebeneffekt ist die kostengünstigere Erstellung und Umsetzung durch die Verwaltung, wie es in der Erklärung des Brandenburgischen Ministeriums auch dargelegt ist. Empfohlen wird dort die integrierte Bearbeitung auch anderen Bundesländern.

Belüftung

Der Luftreinhalteplan vergisst das Verbesserungspotential Luftaustausch. Aufgrund der Klimabewertung durch das Land Hessen, der vertiefenden Klimaanalyse des ZRK sind Luftaustauschbahnen festzuschreiben und die entsprechenden Ausgleichsräume zu benennen. Insbesondere ist hier das Lange Feld und Lossetal zu nennen.

Besonders prekär ist aus lufthygienischer Sicht der Einfluss der Windverhältnisse im Kasseler Becken auf die Luftqualität und den Austausch des Luftvolumens. Sie werden bestimmt durch häufig niedrige Windgeschwindigkeiten, häufige Inversionswetterlagen und häufige Nebeltage.

Das hat zur Folge, dass Fragen des Luftaustauschs und die klimatologischen Verhältnisse für die lufthygienische Situation in Kassel "von grundsätzlicher Bedeutung" sind. (S.12) In der Stadt Kassel besteht ein spezifisches Lokalklima bei dem wegen der Riegelfunktion des Habichtswaldes bei den vorherrschenden Westwinden die kleinräumigen Windsysteme für den Luftaustausch eine wichtige Funktion haben. Der Festlegung und Erhaltung von Frischluftschneisen kommt daher im Rahmen von Planungen grundlegende Bedeutung zu. "Veränderungen, die zur Beeinträchtigung oder Zerstörung der besonderen klimatischen Funktion führen sind unzulässig."(S.19)

Räumliche Belastungssituation

Die flächige Überschreitung der 24 Stunden Grenzwerte bei den PM10 und die fast flächige Überschreitung der Jahresgrenzwerte bei den NO2 (bei dem noch 5 Jahre vor zwingender Einhaltung der Grenzwerte die Chance besteht durch Maßnahmen das sichere Überschreiten zu verhindern) zeigt deutlich, dass die Luftbelastung kein ausschließliches Problem einiger bedauerlicher Anwohner an Hauptverkehrsknotenpunkten ist.

Der hohe Anteil an Hintergrundbelastung bei den PM10 von 60-80% macht deutlich, dass eine erhebliche Verbesserung der Belastungssituation neben den gezielten lokalen, kommunalen

Maßnahmen nur durch flächige Reduktion der Immissionen auch in vermeidlich nicht belasteten Gebieten zu erzielen sein wird. Die erheblichen Stofffrachten des Ballungsraums tragen ihrerseits aber zu den Hintergrundbelastungen bei. Quelle: S.58ff

Die im Luftreinhalteplan durchgeführten Analysen der Emissionsauflösung und der Immissionsbetrachtungen können kein genaues Bild wiedergeben. Gänzlich vermisst wird eine quantitative Auswertung der drei nordhessischen Stationen Fünffensterstraße (Verkehr), Kassel Nord (städtischer Hintergrund) und Witzenhausen (Waldstation im ländlichen Raum.) Bei den NO₂ liegt die „externe“ Hintergrundbelastung hingegen nur bei rund 20-30%, so dass hier erhebliche Ballungsraumeigene Stoffbelastungen mit entsprechenden Maßnahmen beeinflusst werden können. Quelle: S.60ff

Der BUND fordert eine genauere Auflösung der Emissionen im Untersuchungsgebiet.

Widersprüche

Die flächendeckenden Berechnungen des Luftreinhalteplan NO₂ und Staub zeigen nicht die erwartete räumliche Verteilung dies ist zu überprüfen. Die durchgeführten Rechnung bilden die Realität nicht ab. Die berechneten Windverhältnisse haben nicht die in der Realität vorkommenden Ventilationsbahnen, so dass sich die aus Messungen und Einzelrechnungen hoch belasteten Räume nicht abgebildet werden. Eine sehr hohe Belastung tritt an der A7 auf. Gleichzeitig wird im nachfolgenden Szenario einer Verkehrsreduktion keine Wirkung attestiert.

Zu den Berechnungsverfahren: „Darauf hinzuweisen ist, dass in dem Kataster Kfz-Verkehr bisher aber nur die PM₁₀-Emissionen aus dem Auspuff enthalten sind. Zusätzliche Staubquellen im Bereich Kfz-Verkehr sind z.B. der Abrieb von den Bremsen oder die Staubaufwirbelung durch das Fahrzeug, dieser Beitrag kann dieselbe Größenordnung wie die PM₁₀-Emissionen aus dem Auspuff erreichen.“ Das heißt: in den Modellrechnungen sind die nicht aus dem Auspuff stammenden Feinstaubanteile nicht bei den lokal erzeugten Emissionen erfasst worden, sondern demnach bei den durch „Fremdtransport“ verursachten. Tabelle 22 (Kapitel 4.2.1) verdeutlicht diesen Sachverhalt nochmals: Fahrzeuge mit Otto-Motoren leisten angeblich einen Beitrag von 0% an den gesamten PM₁₀-Immissionen an der Messstation Fünffensterstraße, obwohl durch Reifen- und Bremsabrieb als auch durch Aufwirbelung Feinstaub in nicht unwesentlichem Maße in die Atemluft emittiert wird! Die Immissionsprognose für das Jahr 2010 wird damit obsolet: bei abnehmenden PM₁₀-Emissionen und gleichzeitig zunehmender Verkehrsleistung beim MIV steigt der prozentuale Anteil der Feinstaubimmissionen durch Abrieb und Aufwirbelung erheblich. An den Messstationen wurden in der Regel an Wochenenden weitaus geringere PM₁₀-Emissionen gemessen als an Werktagen. Diese empirisch gewonnenen Werte decken sich nicht annähernd mit den Ergebnissen der Szenarien. Der im Entwurf genannte Anteil von „60 – 80 %“ der durch „Ferntransport“ verursachten Immissionsbelastung bei PM₁₀ wird von mir wegen seiner unglaublichen Höhe angezweifelt. Unzweifelhaft ist, dass der größte Anteil an PM₁₀ beim „Ferntransport“ durch Kfz verursacht wird und im Ballungsraum Kassel emittiertes PM₁₀ nach draußen transportiert und im „Ferntransport“ vermischt in den Ballungsraum zurückgeführt wird. Die Entwurfsverfasser tun so als käme der „Ferntransport“ vom Mars. Das Eingeständnis, dass nach der Immissionsprognose „vereinzelt noch Immissionsüberschreitungen vorhanden“ sein werden, zeugt nicht von Professionalität bei den Entwurfsverfassern: wesentliche Immissionen reduzierende Maßnahmen haben sie gar nicht erfasst! Wir fordern die Planverfasser auf, erst mit entsprechend korrigierten Werten bzw. nachvollziehbaren Berechnungen ins Verfahren zu gehen.

Speziell aus der Abbildung 24 und den Darstellungen in Abb. 29 und 30 ist eindeutig

herauszulesen, dass die Annahmen und Ergebnisse der Szenarien so nicht haltbar sind und damit die Begründung des Aktionsplans nicht erstellen zu müssen hinfällig ist.

2 Maßnahmen

Als Folge des Szenario 2 (Halbierung des Kfz Verkehr) ist eine deutliche Entschärfung der Anzahl der Grenzwertüberschreitungen bei den NO₂ zu erkennen. In Kombination mit der Aussage, das dreiviertel der Belastung vom 8% Anteil der schweren Lkws stammt drängen sich hier Maßnahmen gegen eine Immissionsgruppe auf, die einen zu erwartenden hohen Effekt haben werden. Quelle: S. 65 Tabelle 30

Bei den PM₁₀ zeigen die beiden Szenarien, wenn auch geringe, Effekte auf die Einhaltung der Grenzwerte. Mit der Gesetzlichen Verpflichtung die Grenzwerte einzuhalten, bzw Maßnahmen zu ergreifen die diesem Ziel dienen, sind auch hier Maßnahmen zu ergreifen. Quelle: S. 64 Tabelle 29

Bei den Maßnahmen zur Emissionsminderung im Bereich Gebäudeheizung ist zu unterscheiden zwischen den Anforderungen an die Feuerungsanlagen zur Emissionsminderung bzw. Emissionsbegrenzung und den Anforderung an das Gebäude hinsichtlich Wärmedämmung. Gute Wärmedämmung führt zu einer Minderung des Heizwärmebedarfes und damit zur Vermeidung von Emissionen. Die Mindestanforderungen zur Energieeinsparung bei Gebäuden werden im Wesentlichen durch das Energieeinspargesetz [41] und die Energieeinsparverordnung [42] festgelegt.

Daraus resultieren als effektive Maßnahmen den Gebäudeenergiebedarf durch kommunal festsetzbare Dämmstandards und Festsetzung emissionsarmer Energieträger zu reduzieren. Ein weiterer Ansatzpunkt ist die energetische Sanierung des Bestands durch Umsetzung der zwingenden Maßnahmen aus dem Energieeinspargesetz bzw. der Energieeinsparverordnung bei Nutzungswechseln und Baumaßnahmen.

Ein weiterer Ansatzpunkt stellt die Entwicklung von Sanierungsgebieten mit energetischem Schwerpunkt aus dem Baurecht dar.

Der Gebäudebestand wird energetisch saniert. Für die öffentlichen Gebäude im Besitz der Stadt Kassel wird ein Sanierungsplan für die nächsten fünf Jahre erstellt.

Für die Gebäude in anderem Besitz entwickelt die Stadtverwaltung ein geeignetes Instrumentarium, z. B. in Form erweiterter Städtebaulicher Sanierungspläne, um neben der Beratung und Information über Förderungsmöglichkeiten Einwirkungsmöglichkeit auf Gebäudebesitzer zu gewinnen.

Es werden geeignete Maßnahmen ergriffen um die gesetzliche Verpflichtung zur Beachtung /Umsetzung des Energieeinspargesetzes und der Energieeinsparverordnung bei Nutzungsänderungen, Umbauten und Eigentümerwechsel im Bestand durchzusetzen.

In Bebauungsplänen wird der Stand der Technik an Energieeinsparungsmöglichkeiten und die umweltfreundlichere Wärmeversorgung mittels Fern- bzw. Nahwärme festgesetzt. Wo keine Fern- bzw. Nahwärmeversorgung möglich erscheint, werden Mindeststandards an einzuhaltende Emissionswerte in den B-Plänen festgesetzt z.B. die Werte des blauen Engels.

Über die Umsetzung der Maßnahmen wird jährlich schriftlich berichtet.

Weitere Maßnahmen für den Luftreinhalteplan

Die Emissionen aus dem Pkw Verkehr sollen durch die Verminderung des Parkplatzsuchverkehrs reduziert werden. Dazu werden u.a. vorhandene Parkplätze wie z.B. am Entenanger, dem Rathausinnenhof und den Innenhöfe der Innenstadt zu begrünten Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet.

Zur Emissionsreduzierung und Gewährleistung des ganzjährigen Betriebs wird auf die Taxen- und Minicarbetriebe eingewirkt, ihre Fahrzeuge auf Gasantrieb oder auf Fahrzeuge mit mindestens Euro5 Standard umzustellen.

Der Anlieferverkehr mit Lkw wird gebündelt und mit schadstoffarmen Fahrzeugen durchgeführt.

Zur Reduzierung des Anlieferverkehrs wird als erster Schritt die Anlieferungszeiten im Bereich der Fußgängerzone außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten auf den Zeitraum 20 Uhr bis 9.30 Uhr begrenzt. Der gebündelte Lieferverkehr der City Logistik wird von der Anlieferungsbeschränkung ausgenommen. Das Ziel ist die Bündelung des Zulieferverkehrs zu forcieren. Der Lieferverkehr im Werksbereich wird weitestgehend auf die Schiene verlagert. In der Satzung zur Umweltzone werden keine Ausnahmen bei den Verkehren zu den Betriebsgeländen zugelassen.

Ein Aktionsplan für kurzfristige Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffbelastung wird bis spätestens Sommer 2006 erstellt.

Der Modal Split wird zugunsten der umweltverträglicheren Verkehrsarten, wie ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr, verschoben. Als Zielsetzung wird die Reduktion des MIV-Anteils um je 3% zum status quo in Fünfjahresschritten festgeschrieben.

Die Nahverkehrspläne werden als Planungsgrundlage für die Entwicklung des ÖPNV fortgeschrieben.

Ein maßnahmenorientierter, integrierter Gesamtverkehrsplan (z.B. im Rahmen des ZRK) für den Ballungsraum wird Anfang 2006 in Auftrag gegeben. Zielsetzungen des Plans sind insbesondere:

- Überprüfung der Verkehrsprojekte auf deren Auswirkung auf die Luftschadstoffbelastung und Lärmbelastung
- Erarbeitung von Maßnahmenkonzepten zur Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung
- Einbindung und Verzahnung der Ziele und Maßnahmen der Nahverkehrspläne
- Sanierung und Erweiterung des Radwegenetzes
- Maßnahmen zur Verbesserungen für den Fußgängerverkehr z.B. im Bereich der Sicherheit, des Komforts und der Barrierefreiheit
- einzuhaltende Kriterien umweltgerechter Verkehrsanbindung in der Bauleitplanung

Dieser Plan wird spätestens alle 7 Jahre fortgeschrieben.

Weitere Forderungen des BUND, die im Rahmen einer landesweiten Umweltpolitik erhoben werden:

Tempolimit sofort im gesamten Stadtgebiet.

Der BUND fordert ein Tempolimit auf Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet für alle Kraftfahrzeuge.

Durch langsames Fahren entsteht weniger Feinstaub durch Abgase, Reifen-, Brems- und Asphaltabrieb, weniger Aufwirbelungen sowie weniger Lärm (durch geringere Rollgeräusche). Somit verringert sich die Hintergrundbelastung in der gesamten Stadt. Von Tempo 30 ausgenommen werden sollten nur diejenigen Stadtstraßen, die nicht durch Wohngebiete führen bzw. angrenzen. Vielleicht entsteht auch so ein größerer Anreiz, Füße und Fahrrad zu benutzen. Warum also zögern die Landes- und Kommunalpolitiker angesichts der akuten Gesundheitsgefährdung der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner durch Feinstäube flächendeckende Tempolimits zu erlauben bzw. anzuordnen? Die 22. BImSchV sowie die betreffenden TRL sind strikt geltendes EU-Recht und somit anzuwenden.

Sofortiges Nachfahrverbot für Lkw

Alle Wege müssen beschriftet werden, um die Hintergrundbelastung in der Stadt zu senken. Hierzu gehört ein schon in anderem Zusammenhang (Lärm) in anderen Kommunen gefordertes Nachfahrverbot für alle Lkw ab 7,5 t im Stadtgebiet. Beschilderungen hierfür müssen großräumig an den Autobahnanschlussstellen erfolgen.

Intelligente Logistik durch Bündelung der Warenströme – neue Wege bei der Warenverteilung

Durch intelligente Logistik und Bündelung von Warenströmen beispielsweise durch das Güterverteilzentrum – sinnvollerweise unter Anschluss des Eisenbahnschienennetzes – kann der Anteil des „hausgemachten“ Schwerlastverkehrs effizient reduziert werden. Eine weitere Möglichkeit ist die Nutzung des vorhandenen innerstädtischen Straßenbahnnetzes zur Güterverteilung – auch hier ist eine Reduzierung der Feinstaubbelastung schnell umsetzbar, da z.B. ein CarGoTram-Zug in Dresden, der dort seit fünf Jahren zur Belieferung der Volkswagen-Manufaktur im 40-Minutentakt verkehrt, bis zu drei Lkw ersetzt (vgl. im Internet <http://www.cargotram.de>). Auch hier böte sich ein besonders vom Land bezuschusstes Pilotprojekt in Hessen an, um in Zusammenarbeit mit u.a. Gewerbe und Stadt die Möglichkeiten aufzuzeigen.

Schaffung von Innenstadtzonen mit Ausschluss von Fahrzeugen ohne Partikelfilter

Der BUND fordert die Sperrung von Innenstadtstraßen für alle Dieselfahrzeuge ohne Rußfilter. Anlieger und der öffentliche Verkehr (auch ggf. Ent- und Versorgung) sollten mit entsprechender Beschilderung (beispielsweise Plakette an der Windschutzscheibe ähnlich wie bei Fahrzeugen mit Katalysator) Ausnahmegenehmigungen erhalten können. Kurze Übergangsfristen für den ÖPNV sollten nur bis zur nächsten Ausschreibung der Stadt gewährt werden.

Feinstaub- und Lärmsanierung von Gebäuden

Der BUND fordert vorzeitige und ausreichende Mittelbereitstellung für Gebäudesanierung – insbesondere für Sondereinrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Schulen, Hochschulen, Kindergärten und Kindertageseinrichtungen – an besonders durch Feinstaub &

Lärm belasteten Straßen. Das Land sollte daher in Zusammenarbeit mit der Stadt diese Sanierungen und Bezuschussungen von Sanierungen vorrangig vornehmen.

Vorrang für Fußgänger, Radfahrer und Öffentlichen Verkehr

Der BUND fordert mehr Mittelbereitstellung für Fußgänger, Radverkehr und Öffentlichen Verkehr sowie Güterlogistik zur Verkehrsverlagerung. Hier ist das Ergebnis aus der Arbeitsgruppe Mobilität der Agenda 21 Kassel zu verwenden.

Intensiv-Begrünung von besonders belasteten Straßenzügen

Eine intensive Begrünung – auch von Hausfassaden oder Straßenüberspannungen – der besonders durch Verkehr belasteten Stadtstraßen. Begrünungen besonders belasteter Straßenzüge helfen nicht nur, (Fein-) Staub ggf. besser zu binden sondern stellen auch einen wichtigen Beitrag zum individuellen Wohlbefinden dar. Begrünte Straßen werden als weniger laut und gefährlich von Passanten und Anwohnerinnen und Anwohnern empfunden. Schon allein deshalb sind graue Betonschluchten umgehend modellhaft zu verbessern.

Öffentlicher Verkehr

Befremdlich ist es, wenn das Land Hessen schon seit einigen Monaten keine Zuschüsse an die Kommunen für den Neukauf von Bussen und Bahnen mehr gibt. Die Schwerpunktsetzung des Landes beim Straßenbau und die Vernachlässigung des öffentlichen Nahverkehrs führen nach Ansicht des BUND in die völlig falsche Richtung. Eine umweltverträgliche Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses der Menschen lässt sich nur mit einem Mehr an Bussen und Bahnen (auch im Fernverkehr – vgl. auch nicht genügend forcierte Innerdeutschland Strecke) erreichen.

Zusammenfassend zum Verkehr:

1. Verkehrsaufwand vermeiden

- Wohn- und Mischflächenentwicklung im Innenstadtgebiet,
- Programm „Stadt der kurzen Wege“, Stärkung der Innenstädte und Gemeindezentren,
- LKW-Bündelverkehre (Hauslieferung usw.),
- Förderung der Selbständigkeit von Kindern im Verkehr (mit flankierenden Maßnahmen).

2. Verkehr modal verlagern auf verträgliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, zu Rad, per Bus und Bahn) für Personen und Güter ÖPNV (zusätzlich zu den schon im Planentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen):

- Erweitertes Straßenbahnnetz um die Ziele Sandershausen / Heiligenrode, Jungfernkopf / Vellmar-West, Rothenditmold / Harleshhausen
- zur Entlastung der Kasseler Innenstadt und zur Beschleunigung der Tram Bau des Lückenschluss des Straßenbahnnetzes zwischen Fünffensterstraße und Altmarkt im Verlauf von Frankfurterstraße / Steinweg / Brüderstraße.

Radverkehr:

- Komplettierung des Routensystems
- Anbindung an die Nachbarkommunen
- weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Verbesserung an Knotenpunkten
- direkte und oberirdische Wegführung
- radfahrerfreundliche Lichtsignalschaltungen (Reduzierung von Wartezeiten für Radfahrer an Lichtsignalanlagen, Verlängerung der Radfahrerphasen)

- bessere Durchlässigkeit der Hauptverkehrsstraßen, sowie der Innenstädte und kommunalen Zentren für den Radverkehr
- Einrichtung von weiteren Fahrradabstellanlagen, insbesondere vor öffentlichen Gebäuden, Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichen
- Bau von B+R-Anlagen zur Verknüpfung von Fahrradfahren und ÖPNV zur Erweiterung des Einzugsbereiches der Haltestellen, besonders in Außenbereichen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 6% am Gesamtverkehr (Modal Split) auf mindestens 12% bis Ende 2008 durch konsequente Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP)
- Verwirklichung kurzfristig umsetzbarer und kostengünstiger Maßnahmen (Einrichtung von „Fahrradstraßen“, „Fahrradstreifen“ und „Sicherheitsstreifen“) auf allen dafür geeigneten Straßen
- Imagekampagnen für die vielfältige Nutzbarkeit des Fahrrads Aufklärungskampagnen zugunsten einer stärkeren Rücksichtnahme der um den Straßenraum konkurrierenden Verkehrsteilnehmer
- offizielle Teilnahme der Kommunen und Städte im Ballungsraum Kassel an überregionalen Aktionstagen (z.B. „Mobil ohne Auto“, „In die Stadt ohne mein Auto“) bzw. an Aktionsprogrammen (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Bike +Business“)
- Umsetzung des Beschlusses der Kasseler Stadtverordnetenversammlung, die Rahmenbedingungen für ein fahrradfreundlicheres Kassel zu verbessern.

Fußgängerverkehr:

- Fußgängerfreundliche Lichtsignalschaltungen (Reduzierung von Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen, Verlängerung der Fußgängerphasen)
- direkte und oberirdische Wegeführung

Sonstiges

Eine „gleichberechtigte Förderung“ der Verkehre, wie sie von der Politik oft beschworen wird, führte und würde auch weiterhin zu unverantwortlichen Gesundheitsgefährdungen für die BürgerInnen führen. Genau dieses Ziel, die Luft wieder sauberer werden zu lassen und dadurch Gesundheitsvorsorge für die BürgerInnen zu betreiben, verfolgt die EU-Richtlinie, der der Aktionsplan Rechnung tragen müssten.

Der BUND fordert daher, unverzüglich mit Maßnahmen zur Reduzierung des MIV zu beginnen.

Warum sollte nicht auch ein Modellversuch „ÖPNV zum Nulltarif“ wie in vorgeschlagen Darmstadt – finanziert durch Einsparungen beim Straßenbau – durchgeführt und ausgewertet werden? Vorstudien wurden bereits in verschiedenen Hochschularbeiten getan.

Dessen ungeachtet sollten auch Maßnahmen angegangen werden, die den Anteil an Feinstaub durch die Gewerbe und Industrie sowie durch Gebäudeheizung (Stichwort Energieeinsparung) weiter reduzieren.

3 FAZIT

Trotz der Hintergrundbelastung ist ein Aktionsplan der sich auf eine Umweltzone Kasseler Becken bezieht notwendig. Die Öffentlichkeitsbeteiligung, die durch die EU Richtlinie festgeschrieben wird muss konkretisiert werden. Die Fachöffentlichkeit darf nicht länger ausgeschlossen werden.

Nochmals fordern wir die Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung im Bürgersaal des Rathauses zum Luftreinhalteplan, in dem auch die Öffentlichkeit zu Wort kommen kann.

Der BUND begrüßt die Ausweisung der Umweltzone "Kasseler Becken".

Der BUND begrüßt auch die vorgeschlagenen Maßnahmen im Flächennutzungsplan für bebaubare Gebiete Vorranggebiete Luftreinhaltung gem. § 5, Abs. 2, Nr. 6 Baugesetzbuch einzutragen und bei der Konkretisierung in Bebauungsplänen und bei Genehmigungen nach § 34 Baugesetzbuch der Luftreinhaltung bei den Abwägungsprozessen einen besonderen Stellenwert einzuräumen.

Der BUND fordert in einem Aktionsplan für die Stadt alle noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen im Hinblick auf die Luftreinhaltung erneut zu überprüfen (z.B. Augustinum, Langes Feld).

Der BUND fordert die obere Naturschutzbehörde auf im Sinne der Lufthygiene die Gebiete mit klimatischer Bedeutung nicht aus den Landschaftsschutzgebieten zu entlassen.

Der BUND fordert in einem Emissionskataster auch außerhalb des Ballungsraums liegende Emittenten aufzunehmen, die Verursacher für Immissionseinträge in den Ballungsraum sind. Insofern ist auch der beantragte Bau des Flughafens Kassel-Calden einzubeziehen.

Der BUND fordert die baldige Ausweisung des Habichtswalds als Bannwald zur Sicherung der klimatischen Funktion des Habichtswalds für die Stadt Kassel.

Ihrer Stellungnahme und dem weiteren Verfahren sehen wir mit Interesse entgegen,

Mit freundlichen Grüßen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V.,
Kreisverband Kassel

gez. Horst Peter, Lutz Katzschner, Ulf Westerbeck
Vorstandssprecher des BUND Kreisverbands Kassel