

Leider wurde die Anfrage der FDP-Stadtratsfraktion zur geplanten Einführung einer Umweltzone in Halle im März nicht und im April nur unzureichend beantwortet. Im Zusammenhang mit den Aktivitäten der Stadtverwaltung zur Verhinderung einer Umweltzone in Halle bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

Seit einigen Monaten ist von Überschreitungen der Grenzwerte in der Paracelsusstraße die Rede. Dies wurde durch eine von fünf Messstationen des Landesamtes für Umweltschutz festgestellt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der Ursache.

1. In welchem Umfang ist das Wetter an den zu hohen Schadstoffwerten Schuld?
2. Zu wie viel Prozent konnten die Autofahrer als Verursacher der Probleme identifiziert werden?
3. Inwieweit ist die Verzögerung der Fertigstellung der A143 und der Hauptentlastungsstraße (Osttangente) verantwortlich für die Konzentration der Schadstoffe in der halleschen Innenstadt?

Seit 2006 ist bereits ein Luftreinhalteplan der Stadt Halle in Kraft. Trotzdem kommt es wiederholt zur Überschreitung der Grenzwerte. Deshalb fragen wir:

4. Welche Maßnahmen plant die Stadt Halle zur Einhaltung der 39.BImSchV bzw. zur Reduzierung von Feinstaub, Schwefeloxiden und Stickoxiden?
5. Ab wann greifen diese Maßnahmen?
6. Sind Begrünungen am Straßenrand zum Auffangen der Schadstoffe angedacht?
7. Ab wann ist eine Reduzierung der Schadstoffemissionen vor roten Ampeln durch die Einführung von „Grüne Welle“ Schaltungen vorgesehen?
8. Wann werden die Computer des halleschen Verkehrsleitsystems für intelligente Ampelschaltungen zur Verkehrsverflüssigung genutzt?
9. Ab wann wird die Galileo-Mosaik-Technik für die Luftreinhaltung eingesetzt?

Die Umweltzone selbst wird nicht zu einer Reduktion der Emission von NO₂ aus Kraftfahrzeugen führen. Außerdem ist die Herausnahme der Hochstraße bei Einführung einer Umweltzone für den Franckeplatz schwer verständlich.

10. Welche Straßen waren von der ursprünglich geplanten Umweltzone betroffen?
11. Wie hoch ist der Anteil an nur durch Halle durchfahrenden LKWs am gesamten innerstädtischen LKW-Verkehr?

Die Einführung einer Umweltzone wäre mit Aufwand u.a. für die Planung, Beschilderung, zusätzlichem Personal für Ausnahmegenehmigungen und Einstufungen verbunden.

12. Welche Kosten kämen bei einer eventuellen Einführung einer Umweltzone auf den städtischen Haushalt zu?
13. Sind diese Kosten im Haushalt 2010 eingestellt?
14. Welche Folgekosten sind für die Stadt in den nächsten Jahren zu erwarten?

Außerdem interessiert uns das Verhältnis von Aufwand zum Nutzen.

15. Wie viel Personal wurde in der Stadtverwaltung für die Zuarbeit zur Einführung einer Umweltzone eingesetzt?
16. Wie viele Schilder würden Beginn und das Ende der Umweltzone sowie Umleitungsempfehlungen ausweisen?

17. Welche Erkenntnisse konnten von Städten mit bereits eingeführten Umweltzonen in Bezug auf Schadstoffreduzierungen gewonnen werden?

Eine Umweltzone hat auch Auswirkungen auf das Kleingewerbe.

18. Mit welchem zusätzlichen Investitionsaufwand rechnet die Stadt bei Händlern und Gewerbetreibenden?

19. Wie hoch wird nach Ansicht der Stadt der Verlust an Arbeitsplätzen im Kleinhandel und Kleingewerbe durch die schwierigere Befahrbarkeit der Innenstadt ausfallen?

Den umweltbewussten Straßenverkehrsteilnehmern muss die Möglichkeit gegeben werden, Alternativen zu Benzin und Diesel zu nutzen.

20. Wie viele Tankstellen für Erdgas-, Wasserstoff- und Elektrofahrzeuge gibt es in Halle?

21. Sind weitere ökologisch zukunftsweisende Tankstellen in Halle geplant?

22. In welchem Umfang gehen die Stadt (z.B. Grünflächenamt) und ihre Tochterunternehmen (insbesondere HAVAG) im eigenen Fuhrpark mit gutem Beispiel voran und nutzen Erdgas-, Wasserstoff- oder Elektrofahrzeuge?

Viele Autofahrer würden gern auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit auf das Fahrrad umsteigen.

23. Welche Fahrradwege werden noch in diesem Jahr neu gebaut oder saniert?

24. In welchem Umfang ist der Ausbau (Neubau und Sanierung) von Fahrradwegen in den folgenden Jahren geplant?

25. Ist geplant, die Durchfahrtbeschränkungen für Radfahrer in der Innenstadt zu lockern, um bessere Wegebeziehungen zu ermöglichen?

Der Presse war zu entnehmen, dass die Stadtverwaltung über den gezielten Abriss von Gebäuden zwecks besserer „Durchlüftung“ der Paracelsusstraße nachdenkt.

26. Wie viele Häuser sollen in der Paracelsusstraße und den umliegenden Straßen zur besseren „Durchlüftung“ abgerissen werden?

27. Welche „luftdurchlässigen“ Baumarten werden an deren Stelle gepflanzt?

Im Landtag von Sachsen-Anhalt wird zurzeit ein Gesetzentwurf zur Stärkung der Subsidiarität bei der Erstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen debattiert.

28. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Möglichkeit, wenn unter Anwendung des Subsidiaritätsprinzips die Landkreise und kreisfreien Städte über die Einführung einer Umweltzone selbst entscheiden?

29. Welche Synergieeffekte bei der Erarbeitung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen sind dadurch zu erwarten?

Wir gehen davon aus, dass jährlich die Notwendigkeit von aktiven Luftreinhaltemaßnahmen geprüft wird.

30. Welche Kriterien sind zu erfüllen, um eine einmal eingeführte Umweltzone wieder abzuschaffen?

31. Wie wird durch die Stadt kurzfristigem Aktionismus von Landesbehörden erfolgreich entgegengewirkt?

Wir bitten die Stadtverwaltung unsere 31 Fragen im Detail zu beantworten und bedanken uns im Voraus für die Unterstützung der ehrenamtlichen Stadtratsarbeit.

Antwort der Verwaltung:

Voraussetzend ist darauf hinzuweisen, dass das Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt zuständige Behörde für die Erstellung des Luftqualitätsplanes (auch Luftreinhalteplan) ist. Insofern ist die Stadtverwaltung Halle nicht der richtige Adressat für einen Teil der Fragen/Fragenkomplexe.

Die im Luftqualitätsplan festzulegenden Maßnahmen werden nach Abstimmungen mit dem Land und der Stadt aufgenommen.

Ursachen für die Überschreitungen der Grenzwerte in der Paracelsusstraße

Die Ursachen der Überschreitung der Grenzwerte speziell in der Paracelsusstraße liegen nach Auffassung der Verwaltung vor allem im Standort der Messstelle selbst begründet. An dieser Stelle bestehen mehrere für eine Stadt im allgemeinen und für Halle insbesondere untypische und punktuelle Belastungssituationen, die es nicht erlauben, von den Messergebnissen in der Paracelsusstraße verallgemeinernde Rückschlüsse auf die Luftqualität im gesamten Stadtgebiet zu ziehen. Die Messstation liegt hierbei genau im Bereich einer Schneise in der Bebauung, durch die bei östlichen Winden die Emissionen aus der Umgebung sowie aus der Straße an die westliche Fahrbahnseite gedrückt werden. Bei östlichen Winden ist die Belastung in Halle durch Fremdeintrag ohnehin erhöht (in diesen Zeiten treten die meisten Überschreitungen auf).

Nur aufgrund der Annahme, dass im Verkehrsaufkommen der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen die Ursache für im Messzeitraum aufgetretene Grenzwertüberschreitungen zu finden sei, kann jedoch nicht ohne Rücksprache mit der Stadt ein solcher Hot Spot als repräsentative Verkehrsmessstation bezeichnet und in den Luftqualitätsplan aufgenommen werden.

Nach Auffassung der Verwaltung genügt für eine Stadt von der Größe Halles eine Verkehrsmessstation. Diese befindet sich in der Merseburger Straße und wurde bereits im Luftreinhalte- und Aktionsplan von 2005 als Verkehrsmessstation eingeführt.

Welche Anteile an den gemessenen Schadstoffkonzentrationen durch großräumige Wetterlagen, und welche durch den Fahrzeugverkehr verursacht werden, kann nicht pauschal beantwortet werden.

Der Fachbereich Immissionsschutz, Klimaschutz des LAU beantwortet diese Fragen wie folgt:

„Ursache für die Luftbelastung sind die Emissionen von Luftschadstoffen. Diese werden aus den verschiedenen Quellen in die atmosphärische Luft, die wir atmen, ausgestoßen. In der Atmosphäre finden Verdünnungs- und Transportprozesse statt, die wesentlich durch die jeweiligen Wetterbedingungen geprägt werden. Dies führt zu deutlichen Schwankungen der messbaren Schadstoffkonzentrationen sowohl kurzzeitig von Tag zu Tag als auch jahreszeitlich bzw. jährlich.

Es sind insbesondere anhaltende Hochdruckwetterlagen, die in Verbindung mit ungünstigen Austauschbedingungen (geringe Windgeschwindigkeiten) einen Anstieg der Luftschadstoffkonzentrationen begünstigen können. Eine besondere Rolle spielen dabei die in diesem Zusammenhang häufig auftretenden Temperaturinversionen. Dabei befindet sich über einer

bodennahen Kaltluftschicht eine wärmere Luftmasse, die wie eine Sperrschicht wirkt und den vertikalen Austausch der bodennahen Luftschicht verhindert. Dadurch kommt es in dieser Schicht lokal bzw. regional durch die Emissionen der jeweils aktiven Quellen zu einer Anreicherung der Luftschadstoffe. Dies kann über mehrere Tage anhalten und führt dann beispielsweise auch überregional und flächendeckend zu erhöhten Feinstaubwerten (sogenannte „Feinstaub-Episoden“). Ein Beispiel aus jüngster Zeit dafür ist die Episode vom 21. bis 27. Januar 2010. In diesem Zeitraum kam es in weiten Teilen Deutschlands und auch in Sachsen-Anhalt flächendeckend zu deutlichen Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes in Höhe von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die sog. Ferntransporte, d.h. der Herantransport bereits mit Luftschadstoffen belasteter Luftmassen, kann in diesem Zusammenhang ebenfalls von Bedeutung sein, ist aber nur in sehr wenigen Einzelfällen der alleinige Grund für Grenzwertüberschreitungen. In solchen Situationen kommt zum Ferneintrag in der Regel immer der lokal und regional verursachte Beitrag aus Verkehr, Industrie und Hausbrand (z. B. Kaminöfen), was dann zu den genannten Überschreitungen führt.

Die Grundlage für die Abschätzung der emissions- und immissionsseitigen Wirkung der Umweltzone bilden modelltechnische Untersuchungen zu einzelnen Fahrverbotsstufen. Entsprechende Berichte dazu liegen vor.

- Bericht 1/2008 „Durchführung von Grundsatzuntersuchungen zur Einrichtung von Umweltzonen in Ballungsräumen Sachsen-Anhalts“
- Bericht 2/2009 „Untersuchung von Maßnahmen zur Fortschreibung der Luftreinhalte- und Aktionsplanung für die Landeshauptstadt Magdeburg und Halle (Saale)“

Der nachfolgend dargestellte prozentuale Kfz-Verursacheranteil (Auszug aus dem Bericht 2) konnte über eine Analyse der Emissionsmassenströme für das Stadtgebiet Halle identifiziert werden.

Quellgruppe	NO _x		PM ₁₀	
	t/a	%	t/a	%
	Industrie	375,1	25,9	2,8
Hausbrand, Kleinverbraucher	144,6	10,0	29,6	18,1
Hauptstraßenverkehr	536,5	37,0	73,4	44,8
Nebenstraßenverkehr	177,9	12,3	42,4	25,9
Sonstiger Verkehr	216,3	14,9	15,5	9,5

Der Verkehr verursacht den überwiegenden Anteil der Emissionen an Feinstaub PM10 und Stickstoffoxiden.

Anders als die Emissionen aus industriellen Quellen und Kleinf Feuerungsanlagen werden die straßenverkehrsbedingten Emissionen in geringen Höhen und in direkter Nähe zum Schutzgut (menschliche Gesundheit) freigesetzt. Als Folge treten insbesondere an Straßen mit hohen Verkehrsströmen und unmittelbar angrenzender Wohnbebauung hohe Immissionsbelastungen mit Grenzwertüberschreitungen auf.“

Die Verwaltung nimmt die erwähnten Berichte nicht nur zur Kenntnis, sondern setzt sich zurzeit noch einmal intensiv mit den zugrundeliegenden Annahmen und Berechnungen der

modelltechnischen Untersuchungen auseinander, um diese nachvollziehen bzw. hinterfragen zu können.

Die Frage, inwieweit die Verzögerung der Fertigstellung der A 143 und der *Haupterschließungsstraße* (nicht *Hauptentlastungsstraße*) für die Gewerbegebiete Halle-Ost (HES) „verantwortlich“ ist für die Konzentration in der halleschen Innenstadt lässt sich aktuell nicht seriös quantifizieren. Nach Modellrechnungen würde das bisherige tägliche Fahrzeugaufkommen in der Paracelsusstraße mit Fertigstellung des 3. und 4. Bauabschnitts der HES Mitte 2011 bzw. Ende 2013 sowie der A 143 von etwa 54.000 Kfz auf rund 38.000 Kfz zurückgehen. Zu den Auswirkungen auf die Schadstoffbelastungen führt das LAU hierzu bis zum August 2010 noch weitergehende Untersuchungen durch.

Maßnahmen der Luftreinhalteplanung

Im Luftreinhalte- und Aktionsplan von 2005 sind Handlungsmaßnahmen für den Bereich um die Verkehrsmessstation Merseburger Straße aufgeführt. Zielstellung war hier vor allem die Einhaltung des Feinstaubgrenzwertes. An der Messstation Merseburger Straße können seit 2007 diese Grenzwerte eingehalten werden.

Der Luftqualitätsplan wird auf der Basis des vorliegenden Luftreinhalte- und Aktionsplanes derzeit durch das LAU überarbeitet. Eine Inkraftsetzung des aktualisierten Luftqualitätsplans mit den entsprechenden Maßnahmen, die im Fall von festgestellten Grenzwertüberschreitungen greifen, ist für das I. Quartal 2011 angestrebt.

Ziel des Luftqualitätsplans sind Vermeidungen von Emissionen an Luftschadstoffen am Entstehungsort. Ergänzende Begrünungsmaßnahmen zum „Auffangen“ der Schadstoffe sind bisher kein Bestandteil des Maßnahmeplanes. Das Minderungspotential von Straßenraumbegrünung auf die Luftschadstoffsituation ist bisher wissenschaftlich nicht beschrieben.

Der Stadtrat beschloss am 29. Mai 1996 den „Aufbau eines Verkehrsleit- und Informationssystems“ für die Stadt Halle. Im Jahr 1999 wurde mit der Anschaffung des Verkehrsrechners zur Steuerung von Lichtsignalanlagen in der gesamten Stadt Halle der erste Schritt zur Errichtung eines Verkehrsleit- und Informationssystems getan. Ziel dieses Rechners ist es, die verschiedenen Verkehrsströme besser zu erfassen, zu steuern und damit den Verkehr insgesamt sicherer zu gestalten, den ÖPNV zu bevorzugen und vor allem die Überwachung der verkehrsabhängigen Steuerungen zu verbessern.

Grundsätzlich werden die verkehrsabhängigen Signalsteuerungen an den einzelnen Knotenpunkten in den jeweiligen Steuergeräten generiert und koordiniert. In allen Straßenzügen mit Straßenbahnen wird die Signalsteuerung bevorzugt für den ÖPNV ausgelegt.

Durch den Einsatz des Verkehrsrechners erfolgt die gesamte Ferndiagnose und Betriebszustandserfassung.

Notwendige Eingriffe in die Steuerung erfolgen in der jetzigen Ausbauphase des Verkehrsleit- und Informationssystems manuell.

Mittelfristiges Ziel ist es, die Verkehrsströme im Stadtgebiet von Halle durch den Verkehrsrechner automatisch verarbeiten zu lassen und dann entsprechend die Verkehrslage zu beeinflussen. Dazu wird gegenwärtig die Infrastruktur durch Anbringung von Verkehrsdetektoren (Vorhaben MOSAIQUE), Erweiterung des Kabelnetzes und Einsatz von neuen Schnittstellen

zwischen Lichtsignalanlagen und Verkehrsrechner aufgebaut. Mit diesen Maßnahmen werden die Voraussetzungen geschaffen, dass große Datenmengen zwischen Verkehrsrechner und Lichtsignalanlagen ausgetauscht werden können. Voraussetzung für eine wirksame Verkehrsbeeinflussung durch Telematik hängt im Übrigen entscheidend von vorhandenen Alternativrouten ab. Diese sind im Raum Halle – insbesondere ohne die Nordverlängerung der A 143 - sehr begrenzt.

Ausdehnung einer potentiellen Umweltzone

Durch die nicht erfolgte Fertigstellung der A143 ist eine wirksame Sperrung der Paracelsusstraße bzw. der Ortsdurchfahrt Halle auf den Bundesstraßen für bestimmte Fahrzeuggruppen nicht möglich, da keine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit zur Verfügung steht und insbesondere keine feste Saalequerung außerorts vorhanden ist. Eine notwendige Bedingung für die Einführung einer Umweltzone, die die Paracelsusstraße bzw. die Ortsdurchfahrt einschließt, stellt daher die Fertigstellung der A 143 dar.

Die Haupteinfahrtsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost (HES) ermöglicht die direkte Erreichbarkeit des östlichen Stadtgebietes von den Fernverkehrsstraßen. Daher verkürzt sich für diese Verkehre die Fahrtzeit im Stadtgebiet und die Paracelsusstraße kann umfahren werden. Vor diesem Hintergrund wurde im Arbeitskreis zwischen der Stadt und dem LAU eine Ausdehnung einer möglichen Umweltzone diskutiert, wie sie bereits im Ordnungs- und Umweltausschuss vorgestellt wurde. Aus verkehrsorganisatorischen Gründen (fehlende Saalequerung) ist der Korridor B 80, Hochstraße – Delitzscher Straße ausgenommen. Die Frage, wie hoch der Anteil der Halle nur durchfahrenden LKWs bezogen auf den gesamten innerstädtischen LKW-Verkehr ist, kann mit den Erhebungsmethoden, die der Verwaltung zur Verfügung stehen, nicht ausreichend ermittelt werden. Die Prüfungen zur konkreten Ausdehnung einer möglichen Umweltzone sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Aufwand für die eventuelle Einführung einer Umweltzone und ihre Wirksamkeit

Eine konkrete Kostenplanung für die Einzelmaßnahmen des Luftqualitätsplanes liegt bisher nicht vor. Dies ist erst nach Fertigstellung des aktualisierten Entwurfs des Luftqualitätsplanes möglich. Im HH-Jahr 2010 sind keine Kosten i. V. m. der „Umweltzone“ eingestellt. Die Folgekosten stehen in direkter Abhängigkeit vom konkreten Maßnahmenpaket des Luftqualitätsplanes. Je nach Zuständigkeit fallen diese Aufgaben in den übertragenen Wirkungsbereich der Gemeinden, sind also gesetzlich zugewiesen.

Die eventuelle Einführung der Umweltzone stellt nur eine Teilmaßnahme eines Maßnahmenbündels des Luftreinhalteplanes dar. Ein Mehrbedarf an Personal lässt sich hieraus nicht ableiten.

Städte mit Umweltzonen berichten über leichte Absenkungen der Schadstoffbelastungen im Stadtbereich und ordnen diese Effekte den angeordneten Verkehrseinschränkungen zu. Es ist jedoch nicht möglich, Aussagen zu treffen, wie sich die Schadstoffbelastung ohne die Umweltzoneneinrichtung entwickelt hätte.

Die allein durch eine Umweltzone erreichten Senkungen bei den Schadstoffmessungen reichen meistens nicht aus, um die Grenzwerte einzuhalten. Umweltzonen sind deshalb in aller Regel auch in anderen Städten nur ein Teil eines Maßnahmenbündels.

Auswirkungen einer eventuellen Umweltzone auf das Kleingewerbe

Die Verwaltung hat die Kammern gebeten, den potentiellen Investitionsaufwand bei ihren Mitgliedern zu ermitteln. Handwerksbetriebe und kleine Gewerbebetriebe wären besonders stark von der Einführung einer Umweltzone betroffen: Von rund 2.000 Handwerksbetrieben der Stadt, die Mitglieder der Handwerkskammer (HWK) sind, würden laut Aussage der HWK rund 40 Prozent von einer Umweltzone erheblich belastet sein. Bei durchschnittlich 4 bis 5 Mitarbeitern pro Betrieb seien rund 3.000 Arbeitsplätze berührt.

Grundsätzlich ist die Erteilung von einer zeitlich befristeten Ausnahmegenehmigung, bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen, möglich. Die Betrachtung der aktuellen Fahrzeugflotte von Halle hat ergeben, dass bis zu 8% der hier zugelassenen PKW und bis zu 70% der Nutzfahrzeuge von Fahrverboten einer Umweltzone betroffen sein könnten.

Die Einzelheiten werden derzeit in den Arbeitsgruppen beraten.

Alternative Antriebssysteme

In Halle sind insgesamt bereits 1424 Fahrzeuge mit alternativen/ökologischen Antrieben zugelassen, darunter 19 mit reinem Elektro- und 20 Fahrzeuge mit reinem Flüssiggas sowie 140 Fahrzeuge mit Erdgasantrieb.

In Halle werden aktuell

- 9 Autogas-(Flüssiggas)Tankstellen,
- 5 Erdgas-Tankstellen sowie
- 1 Elektro-Aufladestation (Stadtwerke/EVH)

betrieben.

Die Stadt ist Mitglied im Initiativkreis Elektromobilität Sachsen-Anhalt. Am 10. Juni 2010 wird im Rahmen einer Auftaktveranstaltung im Stadthaus ein neuer Verein seine Arbeit aufnehmen. Ziel ist vor allem die Förderung und Unterstützung des Ausbaus der Elektromobilität in Halle.

Darüber hinaus hat der Stadtrat in seinem Beschluss V/2007/06351 festgelegt, dass bei Neuanschaffung von Pkws für die Verwaltung und Eigenbetriebe grundsätzlich eine CO₂ – Emission von 130 g/km nicht überschritten werden darf.

Eine sukzessive Erneuerung des vorhandenen Fahrzeugpools erfolgt entsprechend.

Bei der HAVAG sind aktuell 5 Erdgas-Busse im Linien-Verkehr, weiterhin gibt es bei der EVH die Möglichkeit der Förderung für Umrüstung auf Erdgas.

Durch die Initiative der Oberbürgermeisterin für einen alternativen Luftreinhalteplan sollen u.a. der Stadtwerkekonzern noch stärker motiviert werden, durch die zeitnahe Umrüstung auf alternative Antriebe mit gutem Beispiel voranzugehen.

Förderung des Radverkehrs

Der Planungsstand wurde durch die Verwaltung mit der Informationsvorlage V/2010/08777 zur Kenntnis gegeben. Darin sind u.a. folgende Maßnahmen enthalten:

- Grundhafter Ausbau der Mansfelder Straße zwischen Klausbrücke und Ankerstraße im Zuge der Baumaßnahme Klausbrücke

- Bau eines direkten rad- und Gehweges zwischen Gimritzer Damm und Mansfelder Straße
- Schaffung von beidseitigen Radverkehrsanlagen in der Elsa-Brändström-Straße
- Grundhafter Ausbau der Radverkehrsanlagen im Zuge der Baumaßnahme Delitzscher Straße
- Ausbau einer Wegeverbindung zwischen den Passendorfer Wiesen und den Pulverweiden
- Bau einer straßenbegleitenden Fuß –und Radweges entlang der Europachaussee (HES) zwischen Grenzstraße und Delitzscher Straße
- Neubau der Radverkehrsanlagen in der Beesener Straße im Zuge der Baumaßnahme
- Ausbau des Radweges Berliner Straße ab Gothaer Straße
- Markierung eines Schutzstreifens am J.-Curie-Platz
- Bau eines uferbegleitenden Weges zwischen Franz-Schubert-Straße und Würfelwiese, Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Saale
- Bau einer Brücke über den Kotgraben
- Ausbau der Hafentrasse zwischen Hafentunnelbrücke und Holzplatz

Die Durchfahrbarkeit der Innenstadt für Radfahrer wird unabhängig einer eventuellen Umweltzone ständig optimiert. Bestehende Einschränkungen sind aus der Verkehrssicherheit heraus begründet und müssen daher aufrechterhalten werden.

Bessere Durchlüftung in der Paracelsusstraße

Vorgesehen ist, erst die Auswirkungen des Abrisses im Bereich Volkmannstraße auf die Luftbelastung zu beurteilen, bevor hier weitere Untersetzungen erfolgen. Aktuell gibt es daher auch keine konkrete Planung zur Pflanzung von Bäumen auf Abrissgrundstücken in der Paracelsusstraße.

Zuständigkeit für die Luftreinhalteplanung

Seitens der Stadtverwaltung ist keine Erleichterung erkennbar, wenn die Landkreise und kreisfreien Städte für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne verantwortlich werden. Wenn das Land Sachsen-Anhalt einen derartigen Gesetzentwurf berät, geht es hierbei offenbar auch um ein „Wegschieben“ der Verantwortung. Vor dem Hintergrund der EU-gesetzlichen Anforderungen an Luftqualitätsnormen und den real gegebenen technischen Minderungsmöglichkeiten der Luftbelastung (s. beispielhaft nur die zu späte Einführung der EURO 6-Norm) sind erhebliche Zweifel an der Erreichung der Luftqualitätsnormen angezeigt. Wird die Verantwortung für die Aufstellung und Umsetzung der Luftreinhaltepläne in der gegenwärtigen Periode auf die Landkreise/kreisfreien Städte übertragen, wäre dies schlichtweg ein „Wegdelegieren“ von Zuständigkeiten. Entsprechende Erfahrungen gibt es z. B. in Sachsen (Leipzig).

Ausgehend von der Zusammenarbeit mit den Landesbehörden sind derzeit Synergieeffekte nicht erkennbar, im Gegenteil: Für die Erarbeitung und Aufstellung der Luftqualitätspläne wäre entsprechend qualifiziertes Personal zusätzlich erforderlich. Die Erfahrungen aus der Funktionalreform I und II zeigen, dass mit einem Personalübergang nicht zu rechnen ist.

Weiteres Vorgehen

Nach dem Kenntnisstand in der Verwaltung gibt es in der Bundesrepublik bisher keine Erfahrungen und Regularien, die zur Aufhebung der Maßnahme „Umweltzone“ führen. Entscheidungskriterien können hier nur die von den einschlägigen Luft-Qualitätsrichtlinien festgelegten Werte und ihre sichere Einhaltung sein.

Frau Oberbürgermeisterin und Herr Minister Aeikens haben am 03.05.2010 eine gute und einvernehmliche Gesprächsgrundlage erreicht. Die Befürchtung eines kurzfristigen Aktionismus des Landes geht daher völlig fehl. Die Verwaltung hält die Beibehaltung der gemeinsamen Abstimmung und Tätigkeit in Arbeitsgruppen für sinnvoll und zielführend.

Herr Kley, FDP-Fraktion, erklärte sich mit der Antwort der Verwaltung nicht einverstanden. Die Fragen wurden zum Teil nur allgemein beantwortet. Er bat darum, dass die Fragen einzeln und konkret durch die Verwaltung beantwortet werden.

Die Antwort der Verwaltung wurde mit Anmerkungen zur Kenntnis genommen.