

## Fortschreibung Luftreinhalteplan Potsdam

### Protokoll

Datum: 23.02.2016

Uhrzeit: 18:00 – 20:30 Uhr

Ort: MLUL

Teilnehmer: ca. 40 Bürgerinnen und Bürger

Vertreter des MLUL sowie der Landeshauptstadt Potsdam

Vertreter der Gutachterbüros SVU Dresden und Ingenieurbüro Lohmeyer

**Betreff:** Öffentlichkeitsveranstaltung  
Bestands- / Ursachenanalyse, Entwurf Maßnahmenkonzept

#### Sachverhalt:

- 1) Begrüßung und Eröffnung der Öffentlichkeitsveranstaltung durch Frau Dr. Ellner sowie Vorstellung des generellen Projektablaufes.
- 2) Fachvortrag der Gutachterbüros durch Herrn Dr. Düring und Herrn Schönefeld mit folgenden Themenschwerpunkten:
  - a) aktuelle Luftschadstoffsituation
  - b) Zusammenfassung der Bestands- sowie Ursachenanalyse
  - c) Zielstellungen / generelle Maßnahmenstrategie
  - d) Maßnahmenkonzept Kurzfristzeitraum
  - e) mittel- bis langfristige Maßnahmenansätze
  - f) Wirkungseinschätzung
- 3) In der Diskussion zu den Themenschwerpunkten aktuelle Luftschadstoffsituation und Bestandsanalyse wurden folgende Themen und Fragestellungen erörtert bzw. diskutiert:
  - a) Frage: Aus welcher Datenquelle stammen die Informationen zu den Hausbrandemissionen?  
Antwort: Die Daten stammen aus den Ergebnissen eines Projektes des MLUR. Es konnte dabei u.a. auf Daten des Landesinnungsverbandes des Schornsteinfegerhandwerks zurückgegriffen werden.

- b) Frage: Warum sind in den Darstellungen der Gesamtimmissionen einige Abschnitte schwarz dargestellt?

Antwort: In diesen Grafiken wird entsprechend 39. BImSchV die Situation an den Gebäudefassaden dargestellt. Dort, wo keine dichte Randbebauung existiert, werden deshalb keine Werte dargestellt.

Hinweis: Diese Erläuterung sollte in den entsprechenden Anlagen ergänzt werden.

- c) Statement: Bei den Verursacheranteilen wurde der Kfz-Verkehr nur insgesamt dargestellt. Eine Unterteilung in einzelne Fahrzeugschichten ist nicht erkennbar.

Antwort: Im Rahmen der Betrachtungen wurden die jeweiligen Fahrzeugflotten-, Schwerverkehrs- und Busanteile kleinteilig berücksichtigt. Grundlage hierfür bilden aktuelle Kennzeichenerhebungen in der Zeppelinstraße sowie Informationen der Nahverkehrsunternehmen zur Busflotte.

Eine Differenzierung der Beiträge des Kfz-Verkehrs mindestens für den Schwerverkehr sowie den Busverkehr ist möglich und wird ergänzt. Eine kleinteilige Darstellung mit Schichtung innerhalb des Pkw-Bereiches ist nicht zielführend.

- d) Frage: Wie schlägt sich der Flugverkehr emissionsseitig in Potsdam nieder?

Antwort: Im Bereich einer Messstelle im Bereich Blankenfelde-Mahlow werden die Auswirkungen des Luftverkehrs gemessen. Diese beschränken sich auf den Nahbereich. Aus den Messergebnissen kann für das Potsdamer Stadtgebiet geschlossen werden, dass sich keine Auswirkungen aus dem Luftverkehr ergeben.

- e) Statement: Im Rahmen der Luftreinhalteplanung werden lediglich Jahresmittelwerte betrachtet. Spitzenbelastungen spielen keine Rolle. Den Verpflichtungen bezüglich des Gesundheitsschutzes der Potsdamer Bevölkerung wird so nicht nachgekommen.

Antwort: Mit der 39. BImSchV bestehen klare gesetzliche Vorgaben bezüglich der einzuhaltenden Grenzwerte. Diese leiten sich aus Empfehlungen der WHO ab und basieren auf Ergebnissen der Gesundheitsforschung. Für andere Grenzwerte existiert aktuell keine Gesetzesgrundlage. Parallel zum Jahresmittelwert existiert für NO<sub>2</sub> ein Stundengrenzwert von 200 µg/m<sup>3</sup>. Dieser wurde im Land Brandenburg noch nie überschritten.

- 4) In der Diskussion zu den Themenschwerpunkten Maßnahmenkonzept und Wirkungseinschätzung wurden folgende Themen und Fragestellungen erörtert bzw. diskutiert:

- a) Frage: Warum beinhaltet das Maßnahmenkonzept keine Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs.

Antwort: Entsprechend der vorliegenden Verkehrserhebungen ist der Anteil des Durchgangsverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam gering. Die Verkehrsaufkommen generieren sich vorrangig aus dem Quell-, Ziel- und Binnenverkehr.

- b) Statement: Aktuelle Untersuchungen aus Baden-Württemberg zeigen, dass der Schadstoffausstoß bei Tempo 30 höher ist als bei Tempo 50. Deshalb waren auch während der letztjährigen Straßenbahnbaumaßnahme höhere Luftschadstoffwerte zu verzeichnen.

Antwort: Die fachliche Diskussion dazu muss differenziert betrachtet werden. Bei konstanter Fahrtgeschwindigkeit ist es tatsächlich so, dass viele moderne Motoren bei 30 km/h mehr emittieren als bei 50 km/h (das sind u.a. die Aussagen aus Baden-Württemberg). Aber: Beschleunigungsvorgänge auf 30km/h liefern ein deutlich geringeren Schadstoffausstoß als auf 50 km/h. Für die Zeppelinstraße und die Breite Straße wurden deshalb im Rahmen des Projektes Messfahrten durchgeführt. Diese haben gezeigt, dass Tempo 30 hier zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation beitragen kann. Der zugehörige Bericht kann auf den Internetseiten des MLUL zum Thema Luftreinhalteplanung in Brandenburg abgerufen werden.

Die Situation während der Baumaßnahme im vergangenen Jahr ist nicht vergleichbar mit den Planungen für den Verkehrsversuch. Diese beinhaltet eine Vielzahl weiterer Begleitmaßnahmen zur Vermeidung von Stau in den kritischen Bereichen sowie zur Sicherung eines stetigen Verkehrsflusses.

- c) Statement: Mit der Verbindung entlang der Havel steht bereits eine gute Radverkehrsverbindung zur Verfügung.

Antwort: Aufgrund der vielfältigen Nutzungen im direkten Umfeld der Zeppelinstraße besteht im Zuge der Hauptverkehrsstraße dennoch eine hohe Nutzungsintensivität im Radverkehr. Auch für den Stadt-Umland-Verkehr bedarf es für den Alltagsradverkehr einer direkten Verbindung.

- d) Statement: Die durch den Verkehrsversuch zu erwartende Verkehrsmengenreduktion im Zuge der Zeppelinstraße wird ausschließlich durch Verkehrsverlagerungen generiert.

Antwort: Durch die Maßnahmen in der Zeppelinstraße wird nicht ausschließlich eine Verkehrsverlagerung in andere Straßen erfolgen. Vielmehr werden verschiedene Handlungsstrategien eine Rolle spielen. Einzelne unnötige Fahrten werden wegfallen. Teilweise wird eine andere Verkehrsmittelwahl erfolgen. Diese wird durch die begleitenden Maßnahmen (z. B. Verbesserungen der Bedingungen für den Radverkehr) unterstützt. Weiterhin wird es parallel veränderte zeitliche Fahrgewohnheiten geben.

- e) Statement: Bereits heute wird die Radverkehrsverbindung nach Potsdam genutzt. An der Havelquerung Baumgartenbrück sind höchste Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Der RE 1 wird bereits heute sehr stark genutzt und ist daher als Teil der Lösung ungeeignet. Der heutige Arbeitsalltag lässt flexible Arbeitszeiten nicht zu. Es heißt nicht umsonst Berufsverkehr. Die Zeppelinstraße wird dicht gemacht, ohne eine Lösung für den Verkehr zu haben. Das Problem wird lediglich verlagert. Dies war bereits bei der Pfortnerung des Verkehrs so. Die Freiräume durch die Aussperrung des Umlandverkehrs wurden durch neue Binnenverkehre aufgefüllt.

Antwort: Das Statement wird zur Kenntnis genommen, jedoch nicht geteilt. Gerade um auch die Auffülleffekte des Binnenverkehrs zu vermeiden, ist eine Spurreduktion im Zuge der Zeppelinstraße sinnvoll. Hinsichtlich der Verlagerungseffekte ist auf die Antwort zum vorherigen Punkt 4) d) zu verweisen.

- f) Frage: Warum werden die Umweltstandards für Baumaschinen ausschließlich bei Ausschreibung von Bauleistungen der öffentlichen Hand vorgegeben.

Antwort: Eine entsprechende Regelung für alle Baumaßnahmen wurde geprüft, ist jedoch unter Berücksichtigung der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht sinnvoll.

- g) Statement: Es ist positiv hervorzuheben, dass der ÖPNV im Luftreinhalteplan als Teil der Lösung und nicht als Teil des Problems angesehen wird. Ein Problem ist jedoch die immer schwieriger werdende Situation hinsichtlich der Bereitstellung von Mitteln für Investition und Betrieb. Es sind entsprechende Impulse über den Landesnahverkehrsplan erforderlich. Diese sollten im Luftreinhalteplan klar formuliert werden.

Antwort: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Berichtfortschreibung berücksichtigt.

- h) Statement: Der Verkehrsversuch in der Zeppelinstraße sollte erst durchgeführt werden, wenn bezüglich der Begleitmaßnahmen verschiedene Mindestvoraussetzungen gewährleistet werden. Die aktuelle Versuchsanordnung ist nicht umsetzungsreif.

Antwort: Diese Themen wurden im Rahmen der öffentlichen Diskussionen zum Verkehrsversuch schon ausgiebig thematisiert und erläutert. Im Vortrag zur Luftreinhalteplanung wurde ausschließlich ein Extrakt der geplanten Maßnahmen dargestellt. Es sind weitere begleitende Maßnahmen vorgesehen. Eine Umsetzung aller diskutierten Bausteine ist aufgrund des erforderlichen Planungsvorlaufes kurzfristig nicht möglich. Die Grenzwertüberschreitungen sind jetzt zu verzeichnen. Im Hinblick hierauf wurde ein vernünftiger Versuchsaufbau konzipiert.

Darüber hinaus ist eine begleitende Evaluation u. a. durch das LfU mittels Passivsammlern geplant.

- i) Statement: In der Stadt Potsdam existieren viele Zeppelinstraßen (Bereiche mit entsprechenden Konflikten). In einem umfassenden Verkehrskonzept müssen auch die Belange des Umlandes einbezogen werden.

Antwort: Zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und den Umlandgemeinden findet ein regelmäßiger Austausch im Rahmen einer Stadt-Umland-Konferenz statt.

- j) Frage: Wie wird dafür Sorge getragen, dass die Landeshauptstadt Potsdam und die Umlandgemeinden sich den im Luftreinhalteplan formulierten Aufgaben und Maßnahmen stellen?

Antwort: Hierfür ist vom Gesetzgeber vorgegeben, dass der Luftreinhalteplan im Einvernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden aufzustellen ist.

Mit dem Beschluss des Luftreinhalteplanes ergibt sich dann eine entsprechende Bindungswirkung für die Umsetzung der Maßnahmen.

- k) Frage: Kann die Öffentliche Auslegung des Luftreinhalteplanes neben dem Amtsblatt Brandenburg auch über die Lokalpresse bekannt gemacht werden?

Antwort: Entsprechende Auslegungen werden in der Regel durch eine Presseinformation begleitet. Wie mit dieser durch die Lokalpresse umgegangen wird, ist unterschiedlich und liegt leider nicht in der Hand des MLUL.

Darüber hinaus wird die Landeshauptstadt Potsdam wieder gebeten werden, mir den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten ebenfalls über die Auslegung zu informieren.

- 5) Zum Abschluss der Veranstaltung informiert Frau Dr. Ellner über den MLUL-internen Aufgabenübergang an Herrn Krüsmann. Herrn Krüsmann erläutert, dass die Diskussion des Berichtsentwurfs mit der Veranstaltung noch nicht zu Ende ist. Ab sofort wird unter [LRP-Potsdam@MLUL.brandenburg.de](mailto:LRP-Potsdam@MLUL.brandenburg.de) ein E-Mail-Postfach für weitere Anregungen und Stellungnahmen zur Verfügung stehen. Diese Adresse wird auch nochmals auf der Internetseite des MLUL veröffentlicht. Nach der Berichtüberarbeitung erfolgt zudem die formale öffentliche Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen.

- 6) Frau Dr. Ellner dankt allen Anwesenden für die intensive und konstruktive Diskussion.

Aufgestellt: Dresden, den 29.02.2016



Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld