

Luftreinhalteplan Potsdam

Auftaktworkshop

PROTOKOLL

Ort und Zeit

Datum: 20.03.2015
Uhrzeit: 13:00 – 15:00 Uhr
Ort: MIL Potsdam

Teilnehmende

Vertreter der Stadtverwaltung Potsdam aus den Bereichen Umwelt und Natur, Verkehrsentwicklung, Verkehr und Technik, Verkehrsanlagen sowie der Straßenverkehrsbehörde,

Vertreter der in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Parteien und Organisationen von SPD, Die Linke, Die aNDERE, CDU/ANW, B90/Grüne,

Vertreter der Gemeinde Michendorf

Vertreter der IHK, des BUND, der Mieterinitiative Brauhausberg, der BI „Verkehrsberuhigung Potsdam-West“

sachkundige Bürger,

Planungsbüro SVU Dresden,

Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, des LUGV, MLUL

Begrüßung und Vorstellung

Die Vertreterin des MLUL begrüßt die Runde und stellt den Hintergrund der Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRP) Potsdam dar. Alle Teilnehmer stellen sich kurz vor. Von den Teilnehmenden werden folgende Erwartungen und Wünsche an den Prozess der 2.Fortschreibung des LRP benannt:

- Führen einer fachübergreifenden integrierenden Diskussion
- Tabus bei Seite lassen und neuen Vorschlägen offen gegenüber stehen
- Nicht darauf fokussieren den Grenzwert einzuhalten, sondern dafür sorgen, dass gesamtstädtisch die Luftschadstoffsituation verbessert wird.
- Gesamtstädtische Betrachtung anstatt einer sektoralen Herangehensweise
- Vermeidung des Wortes „alternativlos“
- Berücksichtigung der steigenden Bevölkerungszahlen bei der Konzeption von Maßnahmen
- Genauere Betrachtung des Hausbrandes, als eine wichtige Quelle erforderlich.
- Neue Lösungen sollten untersucht werden, die eine echte Alternative zum Pkw bieten.
- Änderung des Nutzerverhaltens bezüglich des Pkw erforderlich
- Klärung der Finanzierungsfragen

- Thema Schiffsverkehr nicht außer Acht lassen

Vorstellung des aktuellen Sachstandes

Herr Schönefeld vom beauftragten Planungsbüro SVU-Dresden stellt den aktuellen Arbeitsstand zur Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Potsdam gemäß folgender Tagesordnung vor:

1. Projektablauf
2. Notwendigkeit / fachlicher Hintergrund
3. Bestands- und Ursachenanalyse
4. Grundsätzliche Handlungsstrategien

Der Leiter des Bereiches Verkehr und Technik der SV Potsdam informiert zur Wirkungsweise sowie zu den Effekten der umweltorientierten Verkehrssteuerung in der Stadt Potsdam mit folgenden Themenschwerpunkten:

1. Ausgangslage und Zielsetzung
2. Systemübersicht
3. Verkehrliche Wirkungsanalyse
4. Fazit und Ausblick

Diskussion zum LRP-Sachstand sowie zur umweltorientierten Verkehrssteuerung

Erfahrungen aus Berlin:

Vom Vertreter der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wird eine enge Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungen der Städte Potsdam und Berlin bei der Luftreinhalteplanung angeregt. Synergieeffekte können genutzt und auf den jeweiligen Erfahrungen aufgebaut werden.

Vor allem beim Thema Baustellen, Baustellenmanagement und dem Einsatz emissionsarmer Baumaschinen gibt es noch deutlichen Handlungsbedarf. Hier kann beispielsweise über Vorgaben bei öffentlichen Ausschreibungen eingegriffen werden. Die Stadt Berlin hat hierzu einen Leitfaden herausgegeben.

Weitere wichtige Handlungsfelder bilden die Parkraumbewirtschaftung, die Nachrüstung von Bussen mit Filtersystemen sowie die Beschaffung öffentlicher Fahrzeuge.

Wie sich im Rahmen von Floating-Car-Messungen gezeigt hat, sind insbesondere bei Beschleunigungsvorgängen überproportional hohe Emissionen zu verzeichnen. Die Verstetigung des Verkehrsflusses ist daher von besonderer Bedeutung für die Luftreinhaltung.

Verstetigung des Verkehrs

Der Vertreter der SV Potsdam für den Bereich Verkehrsentwicklung betont, dass die im Rahmen des Vortrags getroffene Aussage, dass verschiedene Maßnahmen z. B. Tempo 30 nur unter bestimmten Rahmenbedingungen sinnvoll sind, wichtig ist. Es muss jeweils im Detail betrachtet werden, ob die jeweilige Maßnahme effektiv oder weniger sinnvoll ist. Von der Vertreterin des

MLUL wird dies bestätigt und ergänzt, dass in der Regel ein Bündel verschiedener Maßnahmen erforderlich ist.

Schiffsverkehr

Der Vertreter von B90/Die Grüne findet, dass das Thema Schiffsverkehr in der Diskussion zur Luftreinhaltung unterrepräsentiert ist. Er fragt nach, welche Erfahrungen in Berlin gemacht worden sind.

Hierzu wird vom Vertreter der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geantwortet, dass man auch in Berlin trotz intensiver Bemühungen beim Thema Schiffsverkehr nicht den gewünschten Effekt erreicht hat. Im Rahmen eines Pilotprojektes wurden einzelne Schiffe umgerüstet. Begleitende Untersuchungen durch den TÜV haben positive Effekte nachgewiesen. Eine flächendeckende Umsetzung ist jedoch aufgrund von technischen Hindernissen („Jedes Schiff ist anders.“) und der hohen Kosten nicht erfolgt. Die angebotene Förderung (50 %) für eine Um- bzw. Nachrüstung wurde nicht in Anspruch genommen. Aktuell laufen bei den privaten Reedern stattdessen Tests mit einem Diesel-Wasser-Gemisch.

Von der Vertreterin des MLUL wird ergänzt, dass eine Verbesserung der Abgassituation beim Schiffsverkehr nur sehr schwer umsetzbar ist. Auch ein Förderprogramm auf Bundesebene wurde kaum in Anspruch genommen. Zudem sollte die Bedeutung des Schiffsverkehrs als Emissionsquelle nicht überbewertet werden.

Umweltzone

Auf Nachfrage vom Vertreter von B90/Die Grüne zu einer möglichen Verschärfung der Umweltzonenregelung in Berlin antwortet der Vertreter Berlins, dass eine zusätzliche neue Plakette beispielsweise für Euro 5- oder Euro 6-Fahrzeuge aktuell keinen Sinn macht. Praxistests heben ergeben, dass die durch diese Fahrzeuge einzuhaltenden Grenzwerte im Realbetrieb teilweise um das Siebenfache überschritten werden. Solange dieses Problem nicht gelöst ist braucht über eine Verschärfung der Umweltzonenregelung nicht nachgedacht werden.

Bezüglich einer Umweltzonenregelung in Potsdam wird von der Vertreterin des MLUL erläutert, dass diese in ihrer aktuellen möglichen Ausgestaltung (Grüne Plaketten als Einfahrtvoraussetzung) für Potsdam kaum eine Wirkung entfalten würde und verweist auf die Untersuchungen dazu in Zusammenhang mit der 1. Fortschreibung des LRP Potsdam aus dem Jahr 2012. Hauptursachen bilden hierbei die allgemeine Flottenerneuerung in den letzten Jahren (über 90 % der Fahrzeuge erfüllen den Standard der Grünen Umweltplakette) sowie die Auswirkungen der Berliner Umweltzone auf das angrenzende Umland. Zudem betreffen die Zufahrtsbeschränkungen durch die Umweltplakette eher PM 10 als NO₂.

Umweltorientierte Verkehrssteuerung

Vom Vertreter der IHK wird nachgefragt, ob mit der umweltorientierten Verkehrssteuerung nicht im Wesentlichen nur eine Verlagerung der Probleme von den Hot-Spots an andere Stellen insbesondere am Stadtrand erfolgt ist. Der Vertreter der SV Potsdam für den Bereich Verkehr und Technik erläutert, dass die Verlagerung des Staus aus den angebauten Problembereichen in anbaufreie Gebiete einen Teilbaustein der Steuerungsstrategie bildet. Dies ist z. B. im Bereich der Zeppelinstraße der Fall, wo die Fahrzeuge außerhalb der eng bebauten Bereiche im Wald warten.

So kann in den Problembereichen ein deutlich verstetigter Verkehrsfluss erreicht werden. Die Staulängen an sich haben sich kaum verändert, sondern lediglich deren örtliche Lage.

Das Ziel der Verkehrsvermeidung u. a. durch die umweltorientierte Verkehrssteuerung konnte in der Zeppelinstraße bisher noch nicht erreicht werden. Hierfür ist die Umsetzung weiterer Maßnahmen erforderlich.

Luftschadstoffminderungsstrategie

Von mehreren Sitzungsteilnehmern wird betont, dass als Grundlage für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl auch attraktive Alternativen im Umweltverbund geschaffen werden müssen. Dies sollte zeitgleich mit ggf. erforderlichen weiteren Restriktionen erfolgen. Hierbei kann jedoch auf vielfältigen bereits umgesetzten und in Planung befindlichen Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV aufgebaut werden.

Von verschiedenen Teilnehmern wird nochmals auf die Wichtigkeit einer gesamtstädtischen Strategie hingewiesen, welche nicht ausschließlich von einer Einhaltung der Grenzwerte geleitet ist.

Der Vertreter der BI „Verkehrsberuhigung Potsdam-West“ möchte wissen, wo die Grenzen des Bearbeitungsprozesses liegen bzw. in welchem Umfang die Lösungsvorschläge betrachtet werden. Hierzu wird vom beauftragten Planungsbüro geantwortet, dass mit dem LRP die grundsätzliche Strategie der Luftschadstoffminderung mit allen Fassetten zusammengefasst und die daraus resultierende Minderungswirkung dargestellt wird. Alle notwendigen Maßnahmen werden benannt. Es handelt sich jedoch nicht um eine Feinplanung in der alle umsetzungsrelevanten Details vorgegeben werden.

Aus Sicht des Vertreters von die aNDERE ist die einzige effektive Maßnahme zur Reduzierung der Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße die Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch eine Verringerung der Anzahl der Fahrspuren. Weitere Einsparpotenziale ergeben sich durch ein Lkw-Fahrverbot. Diesbezüglich wird von der Vertreterin des MLUL ausgeführt, dass ein Lkw-Routenkonzept, ein wesentlicher Baustein des Maßnahmenkonzeptes sein kann.

Bearbeitungsprozess / Weiteres Vorgehen

Ziel des MLUL ist es gemeinsam mit der Stadt Potsdam noch in diesem Jahr die Luftschadstoffgrenzwerte im Stadtgebiet einzuhalten. Angesichts des hohen Abstimmungsaufwandes auch für kurzfristige Maßnahmen ist dies eine große Herausforderung. Die Vertreterin des MLUL sieht jedoch die Stadt auf einem guten Weg und hofft auf eine schnelle Lösung.

Auch der Luftreinhalteplan soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden. Es handelt sich um einen formalisierten Prozess mit vorgegebenen Zielstellungen und Abläufen. Der aktuelle Fortschritt der Luftreinhalteplanung soll jeweils im Internet dokumentiert werden.

Die Vertreterin des MLUL dankt allen Teilnehmern für ihr Kommen und freut sich auf eine weitere konstruktive Zusammenarbeit.

Dresden, 09.04.2015

Tobias Schönefeld