

# Antworten auf die Fragen aus der Podiumsdiskussion: Diesel Kiel weiter? - Frische Luft für alle Bürger\*innen?

am 18.01.2019 in Kiel

Am 18.01.2019 diskutierten auf Einladung des BUND Schleswig-Holstein der Kieler Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer, Tobias Goldschmidt, Staatssekretär im Umweltministerium, Jürgen Resch von der klagenden Deutschen Umwelthilfe sowie Kirsten Kock, Mobilitätsreferentin vom Landesverband. Auf die von den Bürger\*innen schriftlich eingereichten und in der Podiumsdiskussion aus Zeitgründen offen gebliebenen Fragen hier jetzt die Antworten von Stadt und Land. Von der DUH erreichten uns bisher zu deren Fragen keine Antworten.

## Antworten Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer:

- Warum gibt es keine Kampagne „Kiel ist die Stadt mit den meisten Nachrüstungen?

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung sind Maßnahmen erforderlich, die zuverlässig – weil auf behördliche Veranlassung – innerhalb einer möglichst kurzen Zeitspanne zur Einhaltung der gesetzlichen Stickoxid-Grenzwerte führen. Appelle und Aufforderungen sowie Maßnahmen, die möglicherweise und erst irgendwann umgesetzt werden, sind nicht geeignet, um die Anforderungen zu erfüllen.

Eine Kampagne kann eine unterstützende Maßnahme sein, greift aber auch nur dann, wenn es seitens der Automobilindustrie Anreize zur Nachrüstung gibt. Bisläng gibt es kaum zugelassene Nachrüstungssets. Sobald Nachrüstungen in relevanter Zahl verfügbar sind, kommt eine gemeinsame Kampagne aller Beteiligten durchaus in Betracht.

- Was macht die Stadt zu Parkraumbewirtschaftung?

Parkraummanagement ist als Sofortmaßnahme im Green City Plan vorgesehen und damit auch im Vorschlag der Landeshauptstadt Kiel zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung enthalten. Durch das „Sofortprogramm Saubere Luft“ wird das Vorhaben zu 50% gefördert. Eine Umsetzung ist bis Ende 2020 geplant. Die Wirkungen dieser Maßnahme auf die Luftschadstoffbelastung im Theodor-Heuss-Ring sind leider sehr gering und wirken sich hauptsächlich auf die Verbesserung der städtischen NO<sub>2</sub>-Hintergrundbelastung aus.

- Wie kann mit der Verkehrswende der Einpendelverkehr mit KFZ nach Kiel verringert werden?

Maßnahmen im Sinne einer Verkehrswende sind im Masterplan Mobilität für die KielRegion und im Masterplan 100% Klimaschutz dargestellt. Nötig ist ein Maßnahmenportfolio mit dem vor allem der ÖPNV und der Radverkehr gestärkt werden kann. Vorgeschlagen werden daher der Ausbau von Premiumradrouten und der Ausbau der Regionalbahnstrecken hin zu

einer Regio-S-Bahn im 15-30 Minuten-Takt (siehe Masterplan Mobilität für die KielRegion, S. 34 ff „Regionaler Radverkehr“ und S. 41 Handlungsfeld „Einstiegen und Umsteigen“).

Die NAH.SH GmbH arbeitet derzeit an einer Ausweitung des Regionalbahnverkehrs mit Taktverdichtungen, zus. Haltpunkten und der Reaktivierung der Bahnlinie Kiel – Schönberg.

Im Green City Plan und im Maßnahmenvorschlag der Landeshauptstadt Kiel zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung wurden kurzfristig umsetzbare Radverkehrsprojekte (in den kommenden 5 Jahren) wie z.B. der Bau von ersten Premiumradrouten (Veloroute 10, Werftstraße) ebenfalls berücksichtigt.

- Warum müssen an der Hochleistungsstraße THR in 3m Abstand Menschen wohnen?

Der Theodor-Heuss Ring (THR) wurde Ende der 60er Jahre zur Umgehungsstraße ausgebaut. Zu dem Zeitpunkt existierte die angrenzende Bebauung bereits. Die Bebauung befindet sich in privatem Eigentum. Daher kann die Stadt die Gebäude nicht einfach leer ziehen. In Gebieten, in denen die EU-Grenzwerte überschritten werden, müssen Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Sie müssen konkrete Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte enthalten.

- Warum wurde und wird im Zuge der B76 immer mehr verkehrserzeugender großflächiger Einzelhandel angesiedelt?

Eine Vielzahl der entlang der Bundesstraße 76 befindlichen Einzelhandelsbetriebe zählen zu den sog. Fachmärkten mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten. Solche Betriebe zeichnen sich i.d.R. durch einen hohen Flächenanspruch, geringe Synergien mit anderen zentralen Nutzungen (wie zum Beispiel in der Innenstadt) und die durch ihre Größe häufig eingeschränkte Transportfähigkeit der Einkaufsgüter aus. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Betriebe, die an nicht-integrierten Standorten vorhanden sind, an denen sie eine gute verkehrliche Erreichbarkeit und ausreichend große Flächen vorfinden.

Die Landeshauptstadt Kiel als Oberzentrum hat zudem die Aufgabe, die Region und damit nicht nur das direkte Umland mit Bedarfsgütern des langfristigen und spezialisierten Bedarfs zu versorgen. Zu ebensolchen Betrieben zählen neben Bau- und Gartenmärkten in erster Linie auch Möbelmärkte, die die oben genannten Flächen- und Lageansprüche haben.

Ziel der Landeshauptstadt Kiel ist es, u.a. gesteuert durch das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept 2010 (GEKK), eine Konzentration dieser Betriebe innerhalb der sog. Sonderstandorte vorzunehmen, um Flächenkonkurrenzen mit u.a. sensiblen Nutzungen wie Wohnen an weiteren Stellen innerhalb der Stadt zu vermeiden.

Gleichzeitig verfolgt die Landeshauptstadt Kiel mit dem GEKK das Ziel, Betriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten nur noch in den so genannten zentralen Versorgungsbereichen wie Innenstadt, Holtenauer Straße oder den Stadtteil- und Nahversorgungszentren anzusiedeln, um diese Versorgungsbereiche zu schützen. Der aktuelle Bestand an Betrieben hat jedoch Bestandsschutz, so dass hier keine aktive Steuerung möglich ist.

- Dieselfahrverbot sind kein Mobilitäts-Verbot. Bus, Fahrrad und zu Fuß sind allenfalls unbequemer. Wie kann man da hoffen, dass das Gericht der Stadt Kiel mehr Zeit einräumt? In dem Fall müsste man ja begründen, warum Bequemlichkeit wichtiger ist als die Gesundheit. Ferner: Nachrüstungen sind auch zumutbar.

Sowohl das Umweltministerium (als Trägerin der Luftreinhalteplanung) als auch das mit der Klage der Deutschen Umwelthilfe befasste Gericht stehen vor der Aufgabe, die Wirksamkeit, das Erfordernis, die Zumutbarkeit und die Angemessenheit verschiedener Handlungsmöglichkeiten zu bewerten. Dazu gehört im Kern die Gegenüberstellung von Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter. Die Stadt Kiel geht davon aus, dass das von ihr vorgeschlagene Maßnahmenpaket sich bei einer solchen Betrachtung als mildestes geeignetes Mittel erweisen wird, um den Zeitraum einer Grenzwertüberschreitung möglichst kurz zu halten.

- Der Bau der A21 rückt unaufhaltsam auf den Theodor-Heuss-Ring zu. Müsste dieser Ausbau nicht gestoppt werden? Wie soll das gehen?

Der Bau der A21 steht im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im daraus resultierenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 im vordringlichen Bedarf und hat daher überregionale Relevanz insbesondere für den Wirtschaftsverkehr (z.B. Hinterlandanbindung der Häfen). Der Bau der A21 ist eine Entscheidung des Bundes, er ist auch für die Planung und den Bau zuständig. Der Bau hat nur geringe verkehrliche Auswirkungen auf den THR. Der von Luftschadstoffen betroffene Abschnitt wird geringfügig entlastet.

- Plant Kiel den Stopp von Möbel Kraft um den Verkehr aus Ostholstein zu vermeiden?

Für den Bereich Prüner Schlag am Westring besteht ein rechtsgültiger Bebauungsplan zur Ansiedlung eines Möbelmarktzentrums. Insofern hat die Eigentümerin, die Höffner-Gruppe, das Recht dort einen Möbelmarkt zu errichten. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde auch die verkehrliche Verträglichkeit des Vorhabens geprüft und bescheinigt.

- Wer Straßen baut, säht mehr Verkehr. Wie glaubwürdig ist ein „Verkehrswende“ Versprechen, wenn immer noch Südspange und Ostring II geplant werden.

Die Südspange und die Ostuferentlastungsstraße (Ostring II) stehen wie auch der Bau der A21 im Bundesverkehrswegeplan und haben überregionale Bedeutung insbesondere für die Hinterlandanbindung der Häfen.

Gerade der Bau der Ostuferentlastungsstraße bietet Potenzial im Sinne der Verkehrswende, da der vierstreifige Ostring zweispurig zurück gebaut werden könnte. Die frei werdenden Flächen können für komfortable Fuß- und Radwege genutzt werden. Außerdem führen Verkehrsentlastungen zu einer spürbaren Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung und damit zu einer deutlichen Verbesserung des Wohn- und Lebensumfeldes am jetzigen Ostring.

Die Entscheidung über den Bau der Südspange und den Ostring II trifft im Übrigen nicht die Stadt Kiel, sondern der Bund. Oder Ostring II ist nicht im vorrangigen Bedarf, aktuell finden keine Planungen statt.

- Warum ist eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung nicht Teil der Maßnahmen? Dadurch könnten Einnahmen generiert werden und die Einfahrt in die Stadt weniger attraktiv werden. Stattdessen will OB Kämpfer das Parken am Falckensteiner Strand kostenlos machen.

Antwort siehe oben. Innerhalb der bestehenden Bewirtschaftungszone sollen zusätzlich auf bislang noch nicht bewirtschafteten größeren zusammenhängenden Parkplätzen Parkscheinautomaten aufgestellt werden (Hummelwiese, Hörn, Arbeitsamt).

Am Falckensteiner Strand wird für ein Jahr während der wenigen Tage im Jahr, an denen eine Bewirtschaftung überhaupt in Betracht kommt (auch bisher ist 10 bis 11 Monate das Parken kostenfrei) versuchsweise wegen des hohen Verwaltungsaufwands auf eine Bewirtschaftung verzichtet. Nach Auswertung der Erfahrungen wird über das zukünftige Konzept entschieden. Ein Zusammenhang zur Problematik am Theodor-Heuss-Ring besteht nicht.

- Laut Stauverminderungs-Forschung sind Tempo 80-100 besser als 50, um das zu erlauben Alternativvorschlag für Zufluss von B404/A über die fly-over-Brücke 1. Pförtnerampel (mit Motor aus bei Ampel rot) 2. Bei Ampelgrün li. (Überholspur der B76 per Wechselverkehrsschild mit Überholverbot verzahnen) 3. Variables Tempo 50-80 WV.

Die Ergebnisse einer solchen Untersuchung liegen uns nicht vor. Es ist aber anzunehmen, dass sich die Stauforschung vor allem mit Autobahnen befasst und nicht mit Stadtstraßen/Stadtautobahnen, bei denen weitgehend die Straßenknotenpunkte mit den damit zusammenhängenden Ein- und Ausfädelungsvorgängen den Verkehrsablauf beeinflussen. Dies führt zwangsläufig zu Bremsvorgängen, welche einen besonders hohen negativen Einfluss auf den Verkehrsfluss und der Staubildung haben. Darüber hinaus soll die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h nicht nur den Schadstoffausstoß verringern sondern die Anzahl von Unfällen reduzieren, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Zu 1) Das Maßnahmenprogramm sieht die Installation einer Pförtnerampel bzw. Zuflussregulierungsanlage am sog. Überflieger vor. Diese kann voraussichtlich ab Herbst 2019 installiert werden.

Zu 2 und 3) Die dem Maßnahmenprogramm zu Grunde liegenden Gutachten empfehlen Tempo 50, damit der Verkehr verstetigt wird und es weniger „Stop and go“ gibt. In Kombination mit anderen Maßnahmen (abhängen der Nebenrichtungen und Zuflussregelung am Überflieger) wurden auch Simulationsberechnungen vorgenommen, die diese Aussage belegen.

- Wann und wo kommen sternförmig in die Stadt führende Velorouten aus dem Umland für Pendler?

Im Masterplan Mobilität für die KielRegion wurden Potenzial-Korridore für Haupttrouten und Premiumrouten in einer Strategie für den regionalen Radverkehr aufgezeigt (siehe Masterplan Mobilität für die KielRegion S. 34 ff, Abb.34). In Frage kommende Korridore

führen von Kiel in Richtung Heikendorf-Laboe, Raisdorf-Preetz, Flintbek-Bordesholm-Neumünster und Gettorf-Eckernförde. Diese Maßnahmen sind in der Regel nur langfristig realisierbar.

Als Sofortmaßnahme aus dem Green City Plan wird derzeit die erste Achse auf dem Korridor Kiel-Raisdorf-Preetz hinsichtlich der genauen Routenführung untersucht (siehe Green City Plan, S. 121).

Ein Projekt aus dem Green City Plan sieht außerdem den Bau eines ersten Teilabschnittes einer Premiumroute von Neumühlen-Dietrichsdorf in Richtung Heikendorf vor (siehe Green City Plan S. 119 u.a. FH-Campus Route).

- Zur Zeit ist „Autofahren“ noch billiger als ÖPNV, d.h. Bürger/-innen benutzen PKW statt ÖPNV aus finanziellen Gründen – warum kann der ÖPNV nicht deutlich billiger gestaltet werden, vor allem Fördeschiffahrt mit Fahrradbeförderung, Fahrrad auf Förde und in Bussen kostenlos!!

Die Ratsversammlung der Stadt Kiel hat einen Beschluss gefasst, den ÖPNV deutlich zu vergünstigen, entweder für bestimmte Personengruppen oder insgesamt. Verschiedene Lösungen werden derzeit hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen geprüft. Da sich die Stadt Kiel in einem Verkehrsverbund befindet, werden aber keine isolierten Lösungen angestrebt. Im Green City Plan der Landeshauptstadt Kiel ist die Schwentinelinie F2 bereits als Teil des Rad-Premiumroutennetzes vorgesehen; versuchsweise soll auch die kostenlose Fahrradmitnahme erprobt und ausgewertet werden.

- Busse, Taxen usw. fahren besonders viele Stunden durch die Stadt. Wie bekommen wir es schneller hin, dass diese Fahrzeuge nicht nur hybrid, sondern elektro- oder Wasserstoffantriebe bekommen?

Man muss zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr sowie den privaten Taxiunternehmen unterscheiden. Insgesamt ist festzustellen, dass die Branche sich in der Entwicklungsphase befindet. Die KVG hat sich für ein mehrstufiges Modell zur Umstellung der Busflotte auf Elektromobilität entschieden, was von der Selbstverwaltung beschlossen wurde, das sowohl in das Betriebskonzept der KVG einzuordnen ist, als auch wirtschaftliche Optimierungsansätze verfolgen lässt und zudem auch langfristig Bestand hat. Kurzfristig wurden Hybridbusse und ab 2020 werden die ersten rein elektrisch betriebenen Elektrobusse beschafft. Ältere Dieselmotoren werden nachgerüstet.

Für private Taxiunternehmen bestehen zwar durch Förderprogramme Anreize, die Flotte umzustellen, aber insgesamt ist die Umstellung noch nicht so wirtschaftlich als auch organisatorisch attraktiv, dass die Unternehmen dazu bereit sind. Die Stadt Kiel will die Umstellung daher durch Forschungsprojekte z.B. im Bereich der Ladung unterstützen.

Folgende abgegebenen Fragen wurden als Statements gewertet und daher nicht beantwortet:

- Mojib Latif „ich rede 30 Jahre, niemand glaubt mir“ d.h. höchste Zeit.
- Umleitung gut für Anwohner, die Jahrzehnte gelitten.

- Kiel hat wenigstens 5 giftige Straßen THR, Ziegelteich, Westring, Knooper Weg, Eckernförder Straße.
- Wir hatten mal ne Tram, es gab Gründe die abzuschaffen. Da waren wir stolz! Aber es gibt jetzt wohl neue(?) Ideen und Leute.

#### **Antworten Tobias Goldschmidt, Staatssekretär im Umweltministerium:**

- Meine Nichte hat als Studentin 4 Jahre in der roten Zone gewohnt. Hat sie mit bleibenden Schäden zu rechnen?

Die Frage kann seriös nicht beantwortet werden.

Allerdings gehe ich davon aus, dass die Grenzwerte so festgelegt sind, dass insbesondere bei zeitlich befristet höheren Werten in der Außenluft das Risiko für bleibende Schäden sehr gering ist.

- Warum sind am Arbeitsplatz zig Fach höhere Grenzwerte zulässig?

Zu dieser Frage verweise ich auf die Ausführungen des Umweltbundesamtes zu dieser Thematik.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/unterschied-zwischen-aussenluft>

- Wie verhält sich der Stickoxyd-Ausstoß eines PKWs im Verhältnis zu seiner Größe/Gewicht/Leistung? → kann es sein, dass ein „sauberer“ Euro6 Diesel mit 240 PS mehr Stickoxyd ausstößt als ein „dreckiger“ Euro 4 Diesel mit 50 PS?

Die Begrenzung der Emissionen von Diesel-PKW gilt unabhängig von Größe/Gewicht/Leistung. Diesel-PKW der EURO 6 Norm sollten weniger Stickoxide emittieren als einer der EURO 4 Norm. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass im realen Betrieb die Situation beim Vergleich einzelner Fahrzeuge auch umgekehrt sein kann.

#### **Offene Fragen an Jürgen Resch von der klagenden Deutschen Umwelthilfe:**

- Bisher nicht diskutiert: LKW mit EU5 und 6 mit strafbaren AdBlue Betrugsemulatoren (meist aus Osteuropa) (Doku ZDF Zoom) müssen vom BAG gestoppt werden.
- Wenn 40 µg Stickoxide/m<sup>3</sup> giftig, muss 35 oder 30 µg Stickoxide/m<sup>3</sup> ungesund?
- Wer fährt alte Autos? Reiche Leute oder der arme Student?
- Welchen Einfluss hatte das warme Wetter im letzten Jahr auf die NOX-Belastung am THR im Mittel?
- Wie wird der Strom für die E-Mobilität erzeugt? → aktueller Strommix.
- Es sollte kein Verkehr von der Umgehungsstraße (B76) durch die Wohngebiete geleitet werden müssen! D.h. mit guten Verkehrsleitmaßnahmen das verhindern.

#### **Nicht an einen Empfänger adressierte Fragen und Statement, die dann auch nicht beantwortet und kommentiert wurden:**

- Was soll ich als Euro 4 Fahrer tun, der kein neues Auto kaufen kann/will?
- Mojib Latif „ich rede 30 Jahre, niemand glaubt mir“ d.h. höchste Zeit.
- Umleitung gut für Anwohner, die Jahrzehnte gelitten.

- Wir hatten mal ne Tram, es gab Gründe die abzuschaffen. Da waren wir stolz! Aber es gibt jetzt wohl neue(?) Ideen und Leute.
- Problem: Zuheizer bei Dieselaautos. Ausschalten?
- Ein Tempolimit bewirkt das Gegenteil von dem, was es soll. Warum diese kontraproduktive Maßnahme?
- Wie verhält sich der Stickoxid-Ausstoß eines PKW's im Verhältnis zu seiner Größe/Gewicht/Leistung? → kann es sein, dass ein „sauberer“ Euro6 Diesel mit 240 PS mehr Stickoxid ausstößt, als ein „dreckiger“ Euro4 Diesel mit 50 PS?