

CDU-Fraktion Hagen . Rathausstraße 11 . 58095 Hagen

Herrn Vorsitzenden

Dr. Stephan Ramrath

- im Hause

Rathausstraße 11  
58095 Hagen

Telefon: 02331 207 3184  
Telefax: 0322 23942496

E-Mail: boehm@cdu-fraktion-  
hagen.de

Dokument: 2016\_05\_10\_sachantrag\_stea\_lu  
ftreinhalteplan.docx

9. Mai 2016

## Sachantrag für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 10. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Dr. Ramrath,

gemäß § 16 Absatz 1 der GeschO des Rates vom 08.05.2008 in der Fassung des II. Nachtrags vom 20.09.2012 stellen wir für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 10.05.2016 den nachfolgenden Sachantrag:

### TOP I.6.4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2008 (DS 1034/2015)

hier: Prüfungsauftrag zusätzliche Maßnahmen am Märkischen Ring

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. In Abänderung der Empfehlungen der Verwaltung empfiehlt der Stadtentwicklungsausschuss dem Rat folgendes Maßnahmenpaket:

Übernommener Maßnahmenvorschlag 1:

#### **Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Gesamtkonzeptes für die Innenstadt mit dem Schwerpunkt Märkischer Ring**

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass eine nachhaltige Lösung für den hochbelasteten Märkischen Ring nur in einem integrierten städtebaulichen Gesamtkonzept für die Innenstadt liegen kann. Wegen des akuten Handlungsbedarfes sollte der Schwerpunkt allerdings vorrangig im Bereich zwischen Emilienplatz und Marktbrücke liegen (eine genaue Abgrenzung muss noch erarbeitet werden). Neben Aspekten des Rückbaus, des Denkmalschutzes und der Verbesserung der Luftaustauschbedingungen sollte der Fokus auch auf Begrünungsmaßnahmen und eine Verkehrsoptimierung gesetzt werden. Damit schließt sich der AK den politischen Forderungen des UWA und des StEA an.

Geänderter Maßnahmenvorschlag 2:

## Untersuchung zur Strömungsverbesserung

Die Stadt Hagen gibt eine strömungstechnische Untersuchung des Areals um das Hagener Finanzamt in Auftrag. Die Untersuchung soll ergeben, mit welchen Instrumenten und baulichen Umgestaltungen (auch unter Berücksichtigung des Pflanzens oder Entfernens von Bäumen) sich der Bereich des Märkischen Rings zwischen Emilienplatz und Rathaus-/Rembergstraße besser natürlich belüften lässt. Entsprechende Daten sollen spätestens im Jahr 2018 vorliegen und als Grundlage für das städtebauliche Gesamtkonzeptes für die Innenstadt mit dem Schwerpunkt Märkischer Ring dienen.

Geänderter Maßnahmenvorschlag 3:

## Verkehrsverflüssigung I – Beschilderung Autobahn / Mautpflicht

Die Stadt strebt eine Beschilderung auf den Autobahnen A1/ A45 / A46 zur Vermeidung von Durchgangsverkehr an. Parallel wird mit vertretbarem Aufwand eine Kontrollzählung durchgeführt, um die Menge des Mautvermeidungs- und Ausweichverkehrs beziffern zu können.

Im zweiten Schritt wird der überörtliche LKW-Durchgangsverkehr (Mautvermeidungsverkehr) auf der B54 durch eine Ausweitung der Mautpflicht für den gesamten Abschnitt auf Hagener Gemarkung reduziert. Hierzu wird sich die Verwaltung mit dem Bundesverkehrsministerium ins Benehmen setzen.

Geänderter Maßnahmenvorschlag 4:

## Verkehrsverflüssigung II - Märkischen Ring

Eine zusätzliche Entlastung des kurzen Abschnitts des Märkischen Rings zwischen Emilienplatz und Rathausstraße/Rembergstraße wird durch eine weitere Optimierung der Ampelphasen mit den jeweils nachfolgenden Kreuzungen erreicht. Die Grünphasen sollten nicht nur eine potentielle Grüne Welle ermöglichen, sondern variabel so gesteuert werden, dass der Abschnitt „Finanzamtsschlucht“ bereits geräumt ist, bevor neue Fahrzeuge in den Abschnitt einfahren können. Nur auf diese Weise ist weitgehend sicherzustellen, dass im fraglichen Abschnitt keine unnötigen Behinderungen auftreten, die ein Stoppen und Wiederauffahren von LKWs und PKWs erfordern. Sofern sich die Linksabbiegespuren in die Rathaus- bzw. die Rembergstraße als nicht unwesentliches Verkehrshindernis erweisen, werden diese aufgehoben. Die entscheidende verkehrliche Verbesserung der Emissionssituation ist nur durch eine konsequente Verkehrsverflüssigung zu erreichen.

Geänderter Maßnahmenvorschlag 5:

## Verkehrsverflüssigung III (optional): Tempo 40/30 auf dem Märkischen Ring

Sofern eine Verkehrsverflüssigung auf dem Märkischen Ring abschnittsweise nur durch eine Geschwindigkeitsverringerung zu erreichen ist, wird das Tempo zwischen der Kreuzung Emilienplatz und Rathaus-/Rembergstraße auf 40 bzw. 30 Kilometer in der Stunde reduziert. Dafür sind die Eingangswerte der Ampeln entsprechend an zu passen.

*„In diesem Zusammenhang wird auch auf das Arbeitspapier "Wirkung von Maßnahmen zur Umweltentlastung" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf vom 26.5.15 verwiesen. Danach zeigt Tempo 30 gegenüber Tempo 50 für die NO<sub>x</sub>-Emissionen (...) dann mindernde Effekte, wenn der Verkehrsfluss unstetig oder die Längsneigung hoch ist.“*

Geänderter Maßnahmenvorschlag 6:

## Durchführung eines Photoment-Versuch zur NO<sub>2</sub>-Reduktion am Märkischen Ring

Auf dem Märkischen Ring wird ein Versuch mit so genanntem „Photoment“ – einer Mischung aus Zement und Titandioxid (TiO<sub>2</sub>) – durchgeführt. Dieser soll binnen zwei Jahren klären, ob eine flächige Ausbringung des photokatalytisch wirkenden Oberflächenmaterials in der „Finanzamtsschlucht“ zu einer maßgeblichen Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Konzentration führen kann. Für den Pilotversuch „Finanzamtsschlucht“ sollen in Bund und Land Fördermitteltöpfe gesucht bzw. eine konkrete Projektförderung eingeworben werden. Durchgeführt wird das Projekt im Benehmen mit den Wirtschaftsbetrieben Hagen (WBH). Sollte sich bei den Versuchen der Erfolg dieser Produktkategorie herausstellen, ist eine Ausstattung des Straßenraums im entsprechenden Abschnitt des Märkischen Rings zu planen und umzusetzen. Dabei ist nur so viel Material einzusetzen, wie für die dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte notwendig ist.

Neuer Maßnahmenvorschlag 7:

## Durchführung eines Versuchs mit „CityTrees“ als Feinstaub-Senken und zur Strömungslenkung

In Abstimmung mit den in Maßnahmenvorschlag 2 erwähnten Ergebnissen der Stadtwindforschung werden auf den Parkplätzen und freien Flächen in der Nähe der eigentlichen „Finanzamtsschlucht“ so genannte „CityTrees“ aufgestellt. Diese künstlichen Stellwände mit Feinstaub bindendem Moosbehang binden in der Luft zirkulierende Stäube und bauen NO<sub>x</sub> ab. *„Die Pflanzen wachsen vertikal und absorbieren Feinstaub, CO<sub>2</sub> und Stickoxide.“*<sup>1</sup> Richtig aufgestellt absorbieren sich nicht nur so viel CO<sub>2</sub> wie 20 Straßenbäume sondern können sie auch die Durchlüftung des Straßenabschnitts verbessern helfen. CityTrees könnten damit eine wertvolle Ergänzung der Maßnahme 2 „Strömungsverbesserung“ sein. Voraussetzung für diesen zweiten Nutzen wäre jedoch, dass entsprechende Strömungsuntersuchungen auch stattfinden.

Für den Versuch mit den CityTrees sollen entsprechende Fördermittel akquiriert werden. Mögliche städtische Eigenanteile sollten über Werbung oder freiwillige Beteiligungen der Hagener Spediteure und Verkehrsunternehmen eingebracht werden.

Neuer Maßnahmenvorschlag 8:

## Einseitige Öffnung der Holzmüllerstraße für Zufahrt Rathausgalerie

Es wird rechtlich geprüft, ob eine Öffnung der Holzmüllerstraße für den Verkehr von der Badstraße in Richtung Rathausgalerie möglich ist. Über entsprechende Gespräche mit der Genehmigungsbehörde soll geklärt werden, ob die Luftreinhaltung als höherwertiges Rechtsgut angesehen wird und eine Aufhebung der ÖPNV-Trasse in eine Richtung ohne Rückzahlungsverpflichtung für die Fördermittel möglich wäre. Darüber hinaus wäre darzustellen, wie hoch die Rückzahlungsverpflichtung zum Ende 2016 wäre, würde der Fördergeber eine solche rechtliche Bewertung nicht mittragen.

---

<sup>1</sup> siehe Angaben des Herstellers unter <http://green.wiwo.de/innovation-citytrees-sollen-staedte-von-feinstaub-befreien/>, aufgerufen am 03.05.2016.

Neuer Maßnahmenvorschlag 9:

## Vorkaufsrechtssatzung für Nordseite „Finanzamtsschlucht“

Mittels Vorkaufsrechtssatzung soll kurzfristig sichergestellt werden, dass zum Verkauf stehende Häuser auf der Nordseite der Finanzamtsschlucht von der Stadt ggf. aufgekauft und abgerissen werden können, um die Durchlüftung des Areals deutlich zu verbessern.

### **Begründungen:**

Laut Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes zu den Stickstoffdioxid-Emissionen<sup>2</sup> in Deutschland lässt sich eine klare Entwicklung erkennen: Vom Basisjahr 1990 bis zum Jahr 2013 hat sich die Emissionsmenge von NO<sub>x</sub> bundesweit um 56,1 Prozent verringert – bis zum Jahr 2014 sogar um 57,6 Prozent<sup>3</sup>. Das macht deutlich, wie weit sich die „Stickoxid-Situation“ schon verbessert hat. Mit einer weiteren Reduzierung der Schadstoffkonzentration ist zu rechnen, je weiter die Fahrzeugflotten öffentlicher und privater Halter modernisiert werden. Diese Darstellung soll nicht den bestehenden Handlungsdruck in Frage stellen, aber die vermeintliche Brisanz des Themas einordnen helfen.

Nicht nur deshalb kommen die Antragsteller zu anderen Ergebnissen hinsichtlich der Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

### *Begründung zum übernommenen Maßnahmenvorschlag 1:*

Die Maßnahme wird für geeignet gehalten, die Schadstoffbelastung im Innenstadtbereich präziser zu analysieren. Auf Basis dieser Informationen können dann tatsächlich geeignete Maßnahmenvorschläge ermittelt und umgesetzt werden. Daraus würde wahrscheinlich auch deutlich werden, dass einige der bisherigen Maßnahmenvorschläge der Verwaltung insgesamt kontraproduktiv sind.

### *... zum Maßnahmenvorschlag 2:*

Der Maßnahmenvorschlag enthält keinerlei bindende Formulierung, sondern drückt wohl klingende Absichten „im Kontext des integrierten städtebaulichen Gesamtkonzeptes für den Märkischen Ring“ aus. Das lässt zumindest Zweifel aufkommen, ob die Maßnahme mit der gebotenen Ernsthaftigkeit betrieben wird. Die fehlende Zeitangabe ist oft ein wichtiger Indikator dafür, dass eine Auseinandersetzung über die zeitliche Einordnung noch gar nicht stattgefunden hat. Die Antragsteller sehen – wie bereits im Sommer 2015 verdeutlicht – gerade in dieser Maßnahme eine erhebliche Chance, die Schadstoffbelastung der Luft in der Finanzamtsschlucht deutlich zu reduzieren.

Dies wird an anderer Stelle noch untermauert: Die Verwaltung stellt in der DS 1034/2015 dar, dass bereits Ergebnisse einer Simulationsberechnung und eines Ausbreitungsmodells des LANUV NRW vorliegen, wonach bei einer Verringerung der Porosität der derzeitigen geschlossenen Bebauungsstruktur von 90% auf 60% die Grenzwert der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub> mit hoher Wahrscheinlichkeit einzuhalten sei.

### *... zum Maßnahmenvorschlag 3*

Der vom Süden kommende LKW-Verkehr auf der A45 in Richtung Köln verlässt nicht selten an der Ausfahrt Hagen-Süd die Autobahn und fährt über den Volmeabstieg über die B54 (Märkischer Ring)

<sup>2</sup> siehe dazu <http://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/luftschadstoff-emissionen-in-deutschland/stickstoffdioxid-emissionen>

<sup>3</sup> siehe dazu Tabelle Umweltbundesamt: „Emissionen ausgewählter Luftschadstoffe nach Quellkategorien“, abzurufen unter

bis zur Auffahrt Hagen-West an der Autobahn 1 in Richtung Köln. Diese Fahrer sparen dabei nicht nur einen erheblichen mautpflichtigen Umweg, sondern umgehen auch Staus vor dem Westhofener Kreuz. Sie sparen also Maut, Zeit und Kraftstoff. In umgekehrter Richtung funktioniert diese Umgehung natürlich ebenfalls.

Aus Sicht der Antragsteller ist deshalb der Durchgangsverkehr auf die Autobahn zurück zu drängen. Das kann wiederum nur geschehen, wenn die Abkürzung durch die Stadt selbst mit einer Mautpflicht und entsprechenden Kontrollen abgesichert wird. Hierzu sind seitens der Verwaltung die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen.

#### *... zur geänderten Maßnahme 4:*

Der ursprüngliche Maßnahmenvorschlag der Verwaltung „LKW-Durchfahrtsverbot am Märkischen Ring“ dauerhaft an Werktagen zwischen 6:00 und 20:00 Uhr im Winterhalbjahr bzw. 6:00 und 22:00 Uhr im Sommerhalbjahr wird abgelehnt. Der Verwaltung kann aus Erfahrungswerten weder der Darstellung gefolgt werden, auf dem Märkischen Ring sei kein nennenswerter Mautumgehungsverkehr zu beobachten, noch seien die Schadstoffbelastungen durch den Ziel- und Quellverkehr im Stadtgebiet bezogen auf LKW über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht so hoch wie angegeben.

Einerseits erscheint es schwer zu glauben, „dass ein reiner LKW-Durchgangsverkehr auf dem Märkischen Ring so gut wie nicht vorkommt. Ferner handelt es sich nicht um Mautausweichverkehr, sondern um Zielverkehr innerhalb Hagens.“

Hauptverursacher der NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen am Märkischen Ring soll nach Information der DS 1034/2015 der LKW-Verkehr sein. Trotz des vergleichsweise geringen LKW-Aufkommens von gerade einmal rund drei Prozent soll der Anteil der von den LKW verursachten Stickstoffdioxid-Emissionen am Gesamtemissionsaufkommen tatsächlich nahezu 60 Prozent betragen. Unstrittig dürfte sein, dass die Konzentrationen von Stickstoffdioxid im Jahr 2015 an rund zwei Drittel aller verkehrsnahen Messstationen den EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter (µg/m<sup>3</sup>) überschritten hat – bundesweit also ein deutlicher Zusammenhang zwischen Verkehr und NO<sub>x</sub>-Belastung besteht.

Die städtischen Angaben zum Einfluss des LKW-Verkehrs auf die Gesamtemissionsmenge steht jedoch im krassen Widerspruch zu Aussagen des Umweltbundesamtes<sup>4</sup>. Das gibt für das Bundesgebiet an, dass der PKW-Verkehr zu 71 Prozent, leichte Nutzfahrzeuge zu 12 Prozent und schwere Nutzfahrzeuge zu 10 Prozent an den direkten NO<sub>2</sub>-Emissionen (Berechnungsbasis für NO<sub>x</sub>) beteiligt sind.<sup>5</sup>

Unbestritten dürfte jedoch sein, dass die Anwohner der Umleitungsstrecken mit erheblichen Mehrbelastungen durch Feinstaub und NO<sub>x</sub> rechnen müssen, die bei um ein Vielfaches höher anzusetzen sind als die punktuelle Entlastung in der „Finanzamtsschlucht“. Es wird also erkennbar das Problem in der „Finanzamtsschlucht“ nicht gelöst und ein neues Problem für die Anlieger der Ausweichroute geschaffen.

Diese doch sehr divergierenden Datenbasen machen es aus Sicht der Antragsteller entweder erforderlich, die Mess- und Berechnungsmethoden erläutert zu bekommen, die die absonderlichen Hager Werte verständlich machen – oder erfordern auf Basis der Zahlen ein gänzlich anderes Maßnahmenbündel.

<sup>4</sup> siehe Angaben des Umweltbundesamtes unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide>, Dessau, Daten: Stand: 24.03.2016.

<sup>5</sup> siehe <https://www.youtube.com/watch?v=LKCFVS9wUsg>

Die Antragsteller setzen stattdessen auf das Mittel der Verkehrsverflüssigung durch intelligente lastabhängige Ampelschaltungen. Für den innerörtlichen Durchgangsverkehr bzw. Quell- und Zielverkehr – seien es LKW oder PKW – ist es entscheidend, dass er den kritischen Abschnitt möglichst ungehindert und flüssig durchfahren kann. Denn Stop-and-Go-Verkehr ist insbesondere bei Lastkraftwagen mit hohem Gewicht mit erheblichen Abgasemissionen verbunden.

Daneben müssen unnötige Rückstaus auf dem Märkischen Ring vermieden werden, sei es durch Fahrzeuge, die sich auf dieser Spur aufstauen, sei es durch Fahrzeuge, die zu weit in die Gegenfahrbahn hinein ragen und dadurch den Verkehr behindern.

Die mögliche Aufhebung der Linksabbiegespuren in die Rathaus- bzw. die Rembergstraße werden von der Verwaltung als nicht hilfreich dargestellt. Allerdings erweisen sie sich in der täglichen Praxis als nicht unwesentliches Verkehrshindernis und nicht selten als Unfallschwerpunkt. Auch hier kann der Darstellung der Verwaltung nicht gefolgt werden.

Durch die Verflüssigung des Verkehrs sinkt der Schadstoffausstoß erheblich, weil neben den gerade einmal drei Prozent schwere Lastkraftwagen auch die übrigen 97 Prozent der Fahrzeuge deutlich weniger Schadstoffe vor Ort ausstoßen. Alleine durch diese Maßnahme dürfte eine dauerhafte Unterschreitung der Grenzwerte erreichbar sein.

... zu *Maßnahmenvorschlag 5*:

Die Formulierung der Verwaltungsvorlage beinhaltet keinen Beschlussvorschlag sondern lediglich eine unverbindliche physikalisch-chemische Sachverhaltsdarstellung mit Hinweisen zu einer möglichen Umsetzung und deren Kosten. Daraus kann möglicherweise ein *Maßnahmenvorschlag* erkannt werden, mehr aber nicht.

... zum *Maßnahmenvorschlag 6*:

Die Formulierungen des Antragstellers präzisieren in erster Linie die Darstellung der Verwaltung und ergänzen die fehlenden Zielfestlegung.

... zum *Maßnahmenvorschlag 7*:

Mit dem Aufbau von so genannten „CityTrees“, also künstlichen Stellwänden mit Feinstaub bindendem Moosbehang, lassen sich in der Luft zirkulierende Stäube binden. „*Die Pflanzen wachsen vertikal und absorbieren Feinstaub, CO<sub>2</sub> und Stickoxide.*“<sup>6</sup> Richtig aufgestellt absorbieren sich nicht nur so viel CO<sub>2</sub> wie 20 Straßenbäume sondern können sie auch die Durchlüftung des Straßenabschnitts verbessern helfen. CityTrees wären damit eine wertvolle Ergänzung der Maßnahme 7 „Strömungsverbesserung“. Voraussetzung für diesen zweiten Nutzen wäre jedoch, dass entsprechende Strömungsuntersuchungen auch tatsächlich stattfinden und die Möglichkeit des Einsatzes von CityTress mit geprüft wird.

... zum *Maßnahmenvorschlag 8*:

Der Vorschlag ist selbsterklärend.

---


<sup>6</sup> siehe Angaben des Herstellers unter <http://green.wiwo.de/innovation-citytrees-sollen-staedte-von-feinstaub-befreien/>, aufgerufen am 03.05.2016.

... zum *Maßnahmenvorschlag* 9:

Der Vorschlag ist selbsterklärend.

Mit freundlichen Grüßen verbleiben

Gerhard Romberg  
Fraktionssprecher

  
F.d.R. Alexander M. Böhm  
Geschäftsführer