

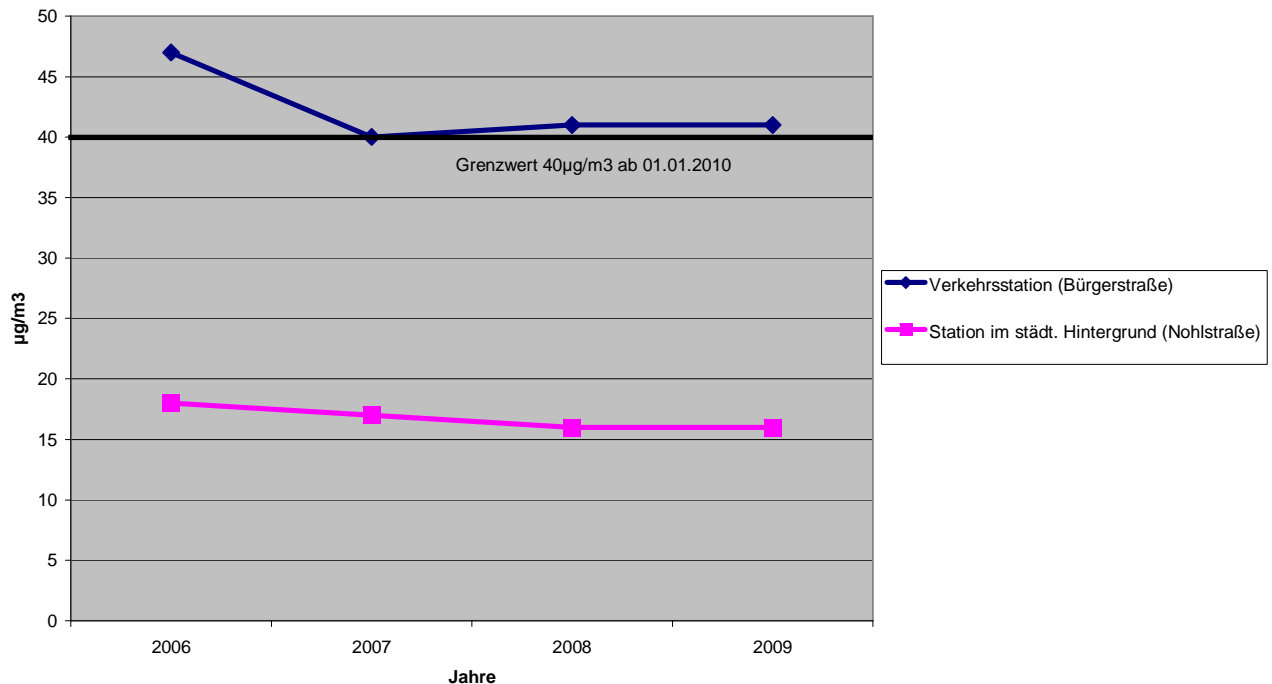
**Antwort der Verwaltung auf die Anfrage der** : **Bündnis 90/Die Grünen-Ratsfraktion**  
**für die Sitzung des Umweltausschusses am** : **23.02.2010**  
**THEMA** : **Stickoxid – Emissionen und Belastungen in Göttingen**  
**Antwort erteilt** : **Dez D/FB 67**

### Frage 1

Die Jahresmittelwerte für Stickoxide ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ ) verlaufen im Zeitraum 2000 - 2009 im städtischen Hintergrund von Hannover und Göttingen in leicht abnehmendem Trend (Luftqualitätsüberwachung Niedersachsen Jahresbericht 2008, ergänzt um mündl. Einschätzung Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim zur Situation 2009).

Deutlich höher ist die mittlere  $\text{NO}_2$ -Belastung an den Verkehrsstationen. Der ab 01.01.2010 geltende Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wurde 2009 mit Jahresmittelwerten zwischen  $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Göttingen) und  $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Hannover) an allen Verkehrsstationen in Niedersachsen überschritten. Da allerdings in 2009 eine Toleranzmarge von  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  galt, blieb man in Göttingen unterhalb einer Grenzwertüberschreitung.

Stickstoffdioxid-Belastung (Jahresmittelwert) im Stadtgebiet Göttingen



Nach Auswertung der Luftbelastungssituation 2009 durch das Umweltbundesamt lagen im Bundesgebiet an 55 Prozent der städtisch verkehrsnahen Luftmessstationen im Jahr 2009

Der Oberbürgermeister

die Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxidkonzentration (NO<sub>2</sub>) über dem ab dem 1.1.2010 einzuhaltenden Grenzwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter Luft (µg/m<sup>3</sup>).

### Zu Frage 2

Ein bekannter Belastungsschwerpunkt im Stadtgebiet ist die Bürgerstraße (vgl. Abb.1). Hauptverursacher der NO<sub>x</sub>-Immission an dieser Stelle ist der Verkehr. Der Hausbrand hat an dieser Stelle mit 5% einen nicht unerheblichen Anteil. Die Industrie spielt hier keine Rolle.

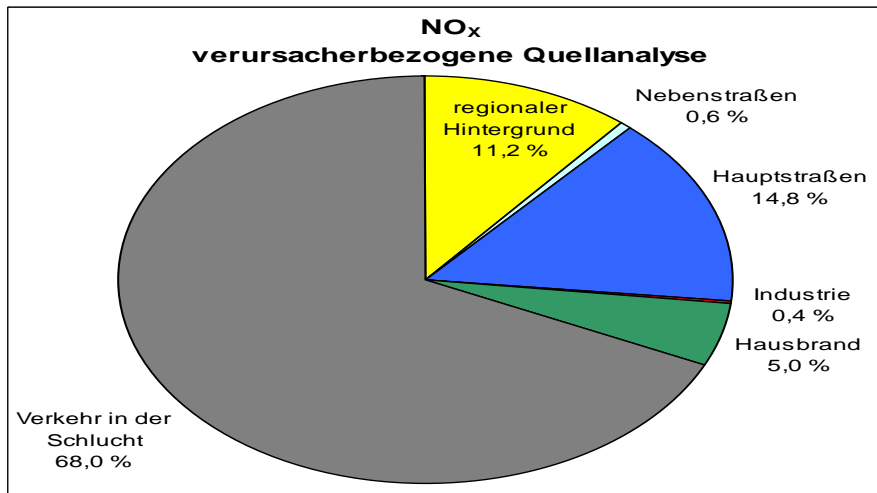


Abb 1: Prozentuale Aufteilung der Quellgruppenanteile an den NO<sub>x</sub>-Immissionen der Bürgerstraße auf Basis der Modellberechnungen zum Luftreinhalteplan

Weitere Belastungsschwerpunkte wurden auf den Haupteinfallstraßen sowie auf dem Busing innerhalb des Walls festgestellt.

### Emissions- und Immissionsanteile ausgewählter Straßen in Göttingen

Die Immissionsanteile der Zusatzbelastung Groner-Tor-Straße, Gotmarstraße und Groner Landstraße sind den Abb. 2 – 4 zu entnehmen.

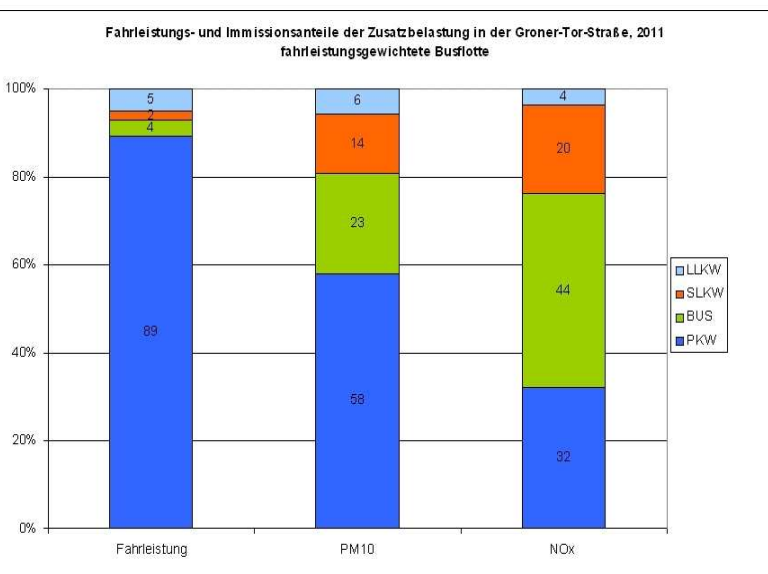


Abb. 2: Groner-Tor-Str.

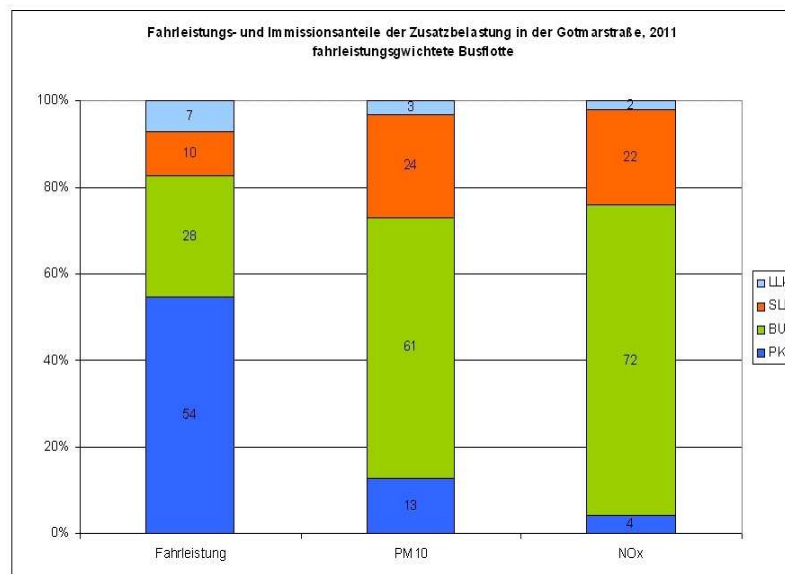


Abb. 3: Gotmarstr.

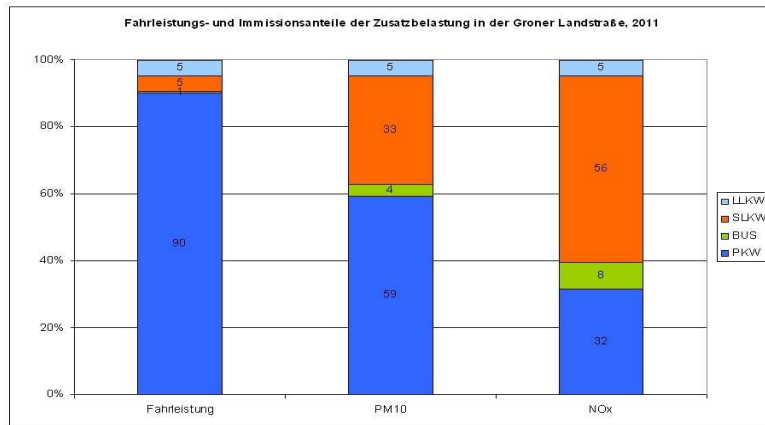


Abb. 4: : Groner Landstraße

In den Abbildungen 2, 3 und 4 sind die Fahrleistungs- und Immissionsanteile nach Fahrzeugarten ausgewählter Straßen dargestellt. In der Abbildung 2 ist zu erkennen, dass in der Groner-Tor-Straße die PKW mit einem Fahrleistungsanteil von 89 % fast 60 % der PM<sub>10</sub>-Immissionen, jedoch nur 28% der NO<sub>x</sub>-Immissionen verursachen. Hauptverursacher der NO<sub>x</sub>-Immissionen sind hier die Busse mit einem Fahrleistungsanteil von nur 4 %. In der Abbildung 3 sind die Fahrleistungs- und Immissionsanteile in der Gotmarstraße dargestellt. Hauptverursacher sowohl bei den PM10-Immissionen mit 60 % als auch bei den NO<sub>x</sub>-Immissionen mit 77 % sind die Busse mit einem Fahrleistungsanteil von 28 %. In der Abbildung 4 ist zu erkennen, dass in der Groner Landstraße die PKW mit einem Fahrleistungsanteil von 90 % fast 60 % der PM<sub>10</sub>-Immissionen, jedoch nur 32 % der NO<sub>x</sub>-Immissionen verursachen. Hauptverursacher der NO<sub>x</sub>-Immissionen sind hier die schweren LKW mit einem Fahrleistungsanteil von nur 5 %.

### Zu Frage 3

Als Kommunalen Handlungsrahmen gilt zum einen die Umsetzung der im Luftreinhalteplan beschlossenen Maßnahmen. (u.a. Umrüstung der GÖVB-Fahrzeugflotte für den Zeitraum 2011 bis 2015 zur weiteren Senkung der Stickstoffdioxidbelastung in der Innenstadt, Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, Förderprogramm Erdgastaxi – Götaxi). Darüber hinaus sind aber auch solche Ansätze entscheidend, die im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) mit der Zielrichtung entwickelt werden, durch Erarbeitung entsprechender Handlungskonzepte den ÖPNV in Göttingen attraktiver zu gestalten und den Umweltverbund weiter zu stärken. Erste Erkenntnisse, wie unter Berücksichtigung der aktuellen Themen (z.B. Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung) der zukünftige Planungsprozess in der strategischen Verkehrsplanung auszusehen hat, wird die derzeit in Bearbeitung befindliche VEP-Evaluierung liefern.

Da bei den NO<sub>x</sub>-Immissionen in erster Linie der Verkehr als Hauptemittent gilt, muss neben räumlichen Untersuchungen zur Verkehrsverlagerung sowie der Einflussnahme auf die Wahl des Verkehrsmittels, der Verkehrsverbund in der Region verbessert werden. Ein erster Baustein zur Senkung der Emissionsbelastung durch den Verkehr stellt das vom Verkehrsverbund Südniedersachsen (VSN) im Jahr 2009 begonnene Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) dar. Der VSN hat zum 01.02.2010 als erstes Angebot für den ÖPNV ein VSN-Firmen-Abo (ein Jobticket für das Verbundgebiet, s. Anlage) eingeführt.

Langfristig gesehen wird aber auch der techn. Zustand des Fahrzeugbestandes bei PKW, Lkw und Bussen mit Einführung der Euro 5 und Euro 6 Fahrzeuge ab 2015 deutliche Verbesserungen bringen, die auch in Göttingen positiv zu Buche schlagen werden.