

Redebeitrag von Hans-Hugo Hungerberg zum Verkehrskonzept Hitdorf,

am 26.06.2017, Bezirk 1 im Rathaus, Saal Rhein, Leverkusen

Begrüßung und Vorstellung als Anwohner und Eigentümer !

Soweit mir bekannt ist, gab es viele ablehnende Stimmen der Bürger gegen dieses Ausbaukonzept. Leider wurde dies bisher nicht öffentlich bekannt gegeben.

Ich habe zu einem späteren Zeitpunkt ein Schreiben an den OB gerichtet, welches Ihnen allen durch Herrn Molitor zugänglich gemacht wurde.

Als Sachkundiger fühle ich mich verpflichtet auf die Unmöglichkeit, gar auf die Gefährlichkeit dieser Planung hinzuweisen. Da ich der Meinung bin, dass der Umweltbelastung bei der Verkehrsplanung zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Man könnte den Eindruck haben, dass Straßenverkehrsplanungen wie Vorgärten geplant werden. Dies sollte eigentlich aber, unter viel weitreichenderen Gesichtspunkten der Fall sein! Da erhofft man sich eine Verkehrsberuhigung durch Engpässe, aber das Gegenteil ist der Fall und das weiß jeder. Sieht man den Gegenverkehr, wird die Geschwindigkeit erhöht um den Engpass noch vor dem Anderen überwinden zu können. Das ist so und es wird sich nicht ändern.

So wie ich festgestellt habe, handelt es sich bei der Planung der Hitdorfer Straße um sage und schreibe 14 Engpassstellen auf rund 2 km. Dieses Konzept wurde an den schon geschehenen Ausbau der Ringstraße angelehnt. Nur ist die Ringstraße aber etwas anders zu betrachten. Sie wird niemals freiwillig als Durchgangsstraße angenommen, da sich die gesamte Infrastruktur auf der Hitdorfer Straße befindet. Bei einer möglichen Zwangsumleitung durch Einbahnstraßen wird es zu Kreisfahrten kommen. Das geschieht zwangsläufig wenn jemand in der Hitdorfer Straße einkaufen will und keinen Parkplatz bekommt. Was dann geschieht kann sich jeder selbst ausmalen. Die Anwohner, die jetzt noch diesen Ausbau zum Teil als schön empfinden, werden sich dann bedanken, oder besser gesagt auf die Barrikaden gehen. Allerdings ist das ja auch nicht geplant. Aber das alles ist nur ein kleiner Teil der eigentlichen Unmöglichkeit dieser Planung, deshalb will ich auf das zu erwartende Verkehrschaos gar nicht eingehen. Viel wichtiger sind die gesundheitsschädlichen Auswirkungen.

Wir wissen alle, dass Autoabgase schädlich sind; Wie schädlich, das wissen allerdings die wenigsten Menschen. Dazu gehören wahrscheinlich auch die Leute diese Verkehrskonzepte planen. Ansonsten könnte es eigentlich nicht sein, dass Straßen so geplant und gebaut werden, wie es überall der Fall ist, nicht nur in Hitdorf.

In N-TV gab es 2015 einen Bericht, dass an Autoabgasen mehr Menschen sterben als bei Verkehrsunfällen. Ich werde 20 Kopien dieses Berichtes, nachher verteilen. Man kann sich aber auch im Internet selbst schlau machen.

Spricht man über Autoabgase wird als Buhmann immer die Automobilindustrie hingestellt. Von ihr werden Abgaswerte verlangt, die grundsätzlich unter den gegebenen Umständen niemals einzuhalten sind. Wir wissen alle, dass die angegebenen Verbrauchswerte der Autos, unter tatsächlichen Fahrbedingungen, nie eingehalten werden können. Was hier angegeben wird, sind Laborwerte, die durch simulierte Fahrsituationen auf Prüfständen ermittelt werden. Der tatsächliche Verbrauchswert eines Kraftfahrzeugs wird 1. durch den Fahrer, 2. durch die Verkehrssituation und 3. durch die Leistung des Fahrzeugs bestimmt. Bei Angaben von rund 6 L/100km kommen immer 9 und mehr heraus. Das dürfte jedem Bekannt sein.

Der eine Fahrer braucht, bedingt durch seine Fahrweise, mehr und der andere weniger auf der gleichen Strecke. Das Auto mit der höheren Leistung braucht mehr als das mit geringerer Leistung.

Bei der Fahrt über die Autobahn verbraucht ein Fahrzeug, selbst bei wesentlich höherer Geschwindigkeit sehr viel weniger. Setzt man das mal ins richtige Verhältnis, ist der Verbrauch sogar um ein Vielfaches geringer als im Stadtverkehr.

Woran liegt das?

Es liegt ausschließlich an den vielen Anfahrmomenten. Wird ein Fahrzeug aus dem Stand angefahren, erhöht sich der augenblickliche Verbrauch um mehr als **1000 %**. Jeder kann das selbst erkennen, wenn er seine Verbrauchsanzeige mal in dieser Situation beobachtet. Ich behaupte, dass sich in Hitdorf die Stickoxide und der Feinstaubgehalt, sowie auch CO₂ in den Stoßzeiten um **500-700%** erhöhen wird, sollte dieses Ausbaukonzept durchgeführt werden.

Was das für die Gesundheit der Menschen bedeutet, können Ihnen sicher namhafte Ärzte erklären. Für die Stadt könnte es sicher eine Flut von Klagen bei Gesundheitsschädigungen bedeuten.

Gerade Leverkusen steht im Hinblick auf die Luftverschmutzung schon am Pranger. Wir bekommen doch schon genug mit durch die unmögliche Situation, die durch das Leverkusener –Kreuz entsteht. Müssen dann noch durch verfehlte, innerstädtische Planungen mehr Schadstoffe erzeugt werden? Werden wir vom Regierungspräsidenten nicht schon zu Recht gerügt?

Es ist schon eine Unmöglichkeit Parkplätze auf den Straßen einzuzeichnen, die wie Engpässe wirken und der Gegenverkehr gezwungen wird abzuwarten.

Ein Fahrzeug welches mit 30 km/h rollt verbraucht zwischen **2,5 und 3L/100 km**.

Weniger Schadstoffe erreicht man also durch laufenden Verkehr und nicht durch permanentes Anhalten und Anfahren. Auf die zusätzliche Geräuschbelastung will ich hier gar nicht näher eingehen.

Um eine vernünftige Verkehrssituation zu erreichen, bieten sich bessere und billigere Lösungen an.

Zum Beispiel, gut gegeneinander befahrbare, dennoch geschwindigkeitsreduzierenden Schwellen in Verbindung mit Geschwindigkeitsanzeigen.

Würde dies in der gesamten Verkehrsplanung bedacht werden, hätten wir ganz sicher eine wesentlich geringere Schadstoff- Belastung bundesweit.

Wir leben nun mal in dieser Gesellschaftsstruktur. Das heißt, mit und auch von dem Auto. Es ist so schnell nicht ersetzbar, also muss alles getan werden, um die Belastung so gering wie möglich zu halten, auch von Seiten der Verkehrs und Städteplaner!

Deshalb rate ich dringend dieses Ausbaukonzept zu verwerfen!

Meinerseits werde ich alles tun um dieses Ausbaukonzept der Hitdorfer Straße so wie es geplant ist, zu verhindern.

Ich danke Ihnen.



Freitag, 23. Oktober 2015

Stickoxide, Ozon, Feinstaub, CO2 Diese Stoffe kommen aus dem Auspuff

Was kaum jemand weiß: An Autoabgasen sterben in Deutschland mehr Menschen als durch Verkehrsunfälle. Besonders gesundheitsschädlich sind Feinstaub und Stickoxide - die nicht nur aus VW-Dieseln stammen. Zudem heizt das CO2 aus den Auspuffen das Klima an.

Einige Autoabgase schädigen die Gesundheit, andere das Klima oder die Natur. Der VW-Skandal hat lungenschädliche Stickoxide in die Schlagzeilen gerückt, die fast ausschließlich menschengemacht sind. Doch es gibt Techniken, die den Schadstoffausstoß verringern, so dass die Autos diverse Grenzwerte einhalten können. In Deutschland gibt es jährlich rund 7000 Todesfälle durch Abgase aus dem Straßenverkehr, wie Forscher im Fachjournal "Nature" vom September berichteten. Demnach sterben hierzulande daran etwa doppelt so viele Menschen wie an Verkehrsunfällen.

Stickoxide (NOx)

Gesundheitsschädliche Stickoxide wie etwa Stickstoffmonoxid und -dioxid kommen in der Natur nur in winzigen Mengen vor. Sie stammen vor allem aus Autos, aber auch aus Kohle-, Öl- und Gaskraftwerken. Dieselmotoren stoßen viel mehr NOx aus als Benzin. Die Stoffe können Schleimhäute angreifen und so zu Husten, Atembeschwerden und Augenreizungen führen. Besonders gefährdet sind Asthmatiker. Sie können aber auch Herz und Kreislauf beeinträchtigen.

Pflanzen werden dreifach geschädigt: NOx sind giftig für Blätter und führen zur Überdüngung sowie Versauerung der Böden. Außerdem tragen Stickoxide zur Bildung von Feinstaub und bodennahem Ozon bei. Technisch lassen sich NOx mit einem Drei-Wege-Katalysator von Benzinern in unschädlichen Stickstoff (N₂) und Sauerstoff (O₂) umwandeln. Es bleiben jedoch immer noch Reste an NOx übrig. Bei Dieselmotoren ist der Abbau von NOx bedeutend schwieriger - er gelingt etwa durch Einspritzung einer Harnstofflösung in den Abgasstrom.

Unter den NOx ist nur das Lachgas (Distickstoffmonoxid/N₂O) bedeutend für den Treibhauseffekt. Es schadet in den vorliegenden Konzentrationen der Gesundheit nicht. Lachgas stammt vor allem von Feldern mit viel künstlichem Stickstoffdünger. Das derzeit bedeutendste NOx ist das Stickstoffdioxid (NO₂).

NO₂-Grenzwerte Luft

"Stickstoffdioxid (NO₂), das vor allem aus KFZ-Abgasen stammt, entwickelt sich zum Schadstoff Nummer eins", schreibt das Umweltbundesamt (UBA). 2014 überschritt demnach die NO₂-Konzentration an mehr als der Hälfte der Messstationen an stark befahrenen Straßen den Jahresmittel-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Dann müssen Behörden mit Luftreinhalte-Plänen für eine NO₂-Verminderung sorgen. Zudem kann die EU-Kommission ein sogenanntes Vertragsverletzungsverfahren einleiten, das zu Strafzahlungen führen kann. Derzeit läuft laut UBA gegen Deutschland ein solches Verfahren wegen Überschreitung des Jahresgrenzwertes. Auch Bürger können Behörden auf Einhaltung der Grenzwerte verklagen.

NO_x-Grenzwerte Auto

Der Grenzwert in Pkw-Abgasen für alle Stickoxide zusammen liegt in der EU bei 80 Milligramm pro Kilometer (mg/km) für Diesel- und 60 mg/km für Benzinmotoren. Der von der US-Umweltbehörde EPA geforderte Wert liegt im Schnitt bei umgerechnet 43,5 mg/km. Allerdings sind die US-Kontrollsysteme nicht einheitlich und die Vorschriften können je nach US-Staat abweichen. OZON (O₃): NO_x bilden bei Sonnenlicht zusammen mit organischen Substanzen und Sauerstoff Ozon.

Da der Autokatalysator und entsprechende Techniken in Kraftwerken zur Reduktion von NO_x in der Luft führten, haben auch die Ozonspitzenwerte abgenommen. Die durchschnittliche O₃-Belastung nahm jedoch zu - vor allem weil Autos weniger Stickstoffmonoxid (NO) ausstoßen und dies nachts Ozon abbaut. Ozon reizt Schleimhäute, Augen und Lungen. Es kann zu Atemwegsbeschwerden führen. Besonders gefährdet sind wie bei NO₂ Asthmatiker, aber auch Arbeiter sowie Sportler im Freien und Kinder mit ihrem hohen Stoffumsatz.

O₃-Grenzwerte Luft

Erreicht die Ozon-Konzentration eine Stunde lang 180 Mikrogramm oder mehr pro Kubikmeter Luft, müssen Landesbehörden etwa über Radiosender die Menschen darüber informieren und angeben, was zu tun ist. So sollten Menschen, die empfindlich auf Ozon reagieren, auf anstrengende Tätigkeiten im Freien zu verzichten. Ab der Alarmschwelle von 240 Mikrogramm pro Kubikmeter gilt dies für die gesamte Bevölkerung.

Feinstaub

Diese winzigen Partikel entstehen entweder direkt in Automotoren, Kraftwerken, der Industrie oder beim Zigarettenrauchen oder indirekt durch Stickoxide und andere Gase. Die feinen Partikel gelangen in die Lunge und dringen sogar in den Blutkreislauf ein. Sie können zu Entzündungen der Atemwege führen, aber auch zu Thrombosen und Herzstörungen. Der Feinstaub-Ausstoß war insbesondere in der DDR sehr hoch und ist in Deutschland seit 1985 deutlich gesunken.

Feinstaub-Grenzwerte Auto

Viele Städte haben Umweltzonen eingerichtet, um ihre Feinstaubwerte zu senken. In diese dürfen nur Autos mit grüner (selten auch gelber) Plakette fahren. Die Plaketten gibt es nur für Autos, die gewisse Abgasstandards einhalten - was aber nahezu alle Neuwagen der vergangenen Jahre tun. Die Umweltzonen seien ein wichtiges Instrument gewesen, um Feinstaub in großen Städten zu verringern, sagte UBA-Präsidentin Maria Krautzberger vor einiger Zeit. Nun sei eine Verkehrspolitik erforderlich, die weg vom Kraftfahrzeug führe und hin zu Bussen, Bahnen oder Fahrrädern.

Die grünen Plaketten

Sie zielten vor allem darauf ab, die Feinstaubemissionen zu senken. Momentan bereitet nach UBA-Angaben aber besonders der NO₂-Ausstoß Probleme. Hier helfen die bisherigen Plaketten laut UBA wenig, da Diesel-Pkw auch mit einer grünen Plakette noch erhebliche Mengen an Stickoxiden emittierten.

Kohlendioxid (CO₂)

Es ist zwar unschädlich für den Menschen, aber zugleich das bedeutendste Treibhausgas und zu 76 Prozent für die menschengemachte Erderwärmung verantwortlich. Der Straßenverkehr verursacht nach UBA-Angaben rund 17 Prozent aller Treibhausgasemissionen in Deutschland - hier spielt

Kohlendioxid die bei weitem größte Rolle. Es gibt zwar immer sparsamere Motoren, zugleich aber immer größere Autos mit mehr PS und einen stark zunehmenden Transport per LKW. So sind die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs von 1990 bis 2014 sogar um 0,6 Prozent gestiegen.

CO₂-Grenzwerte Auto

Im Jahr 2015 müssen die Autohersteller in der EU bei ihrer Pkw-Flotte im Durchschnitt einen Grenzwert von 130 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer erreichen. Im Jahr 2020 sind dann nur noch 95 Gramm erlaubt. In den USA liegen die CO₂-Grenzwerte geringfügig höher. Die Vorgabe der US-Umweltbehörde EPA sieht für die im Jahr 2016 zugelassenen Fahrzeuge einen Grenzwert für Personenwagen von umgerechnet etwa 140 Gramm pro Kilometer vor. Bis 2025 sinkt dieser Grenzwert sukzessive auf rund 89 Gramm pro Kilometer. Einzelne Staaten können aber strenger sein.

Quelle: n-tv.de