

Landeshauptstadt

Hannover

Informations-
drucksache

An die Stadtbezirksräte 01 - 13
(zur Kenntnis)
In den Ausschuss für
Umweltschutz und Grünflächen
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
An die Ratsversammlung (zur
Kenntnis)

Nr. 2645/2004

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Beiträge der Landeshauptstadt zum Luftreinhalteplan

1. Anlass

Aufgrund der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihre zwei Tochterrichtlinien, die 2002 bereits in deutsches Recht umgesetzt worden sind, entstehen neue Anforderungen an die Luftqualität in Europa. Die von der EU festgesetzten strengeren Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden in Hannover bereits jetzt, also vor ihrem Inkrafttreten (1.1.2005 bzw. 1.1.2010) gebietsweise – nachweislich in der Göttinger Straße – überschritten. Dieses betrifft ausschließlich die Schadstoffe Feinstaub (PM10) (Grenzwert tritt zum 01.01.2005 in Kraft) und Stickstoffdioxid (NO2) (Grenzwert ab 01.01.2010). Für diesen Fall sieht die EU vor, dass Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Gebieten in einem Luftreinhalteplan festgelegt werden müssen.

Um nähere Informationen zur verkehrsbedingten Luftbelastungssituation in Hannover zu erhalten, hat die Verwaltung eine Modellrechnung in Auftrag gegeben, deren erste Ergebnisse nun vorliegen (siehe Anlage 1). Desweiteren wird gemäß der o.g. EU-Richtlinie ein so genannter Luftreinhalteplan gefordert. Für die Erstellung des Luftreinhalteplans ist das Niedersächsische Umweltministerium zuständig. Unterstützt wird es dabei vom Niedersächsischen Landesamt für Ökologie (NLÖ), das u. a. für die Luftgüteüberwachung zuständig ist. Die Stadt Hannover ist an den Maßnahmeplanungen beteiligt worden. Hierzu fand auf Einladung des Umweltministeriums ein erstes Gespräch am 22.6.2004 statt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass nach Auskunft des Umweltministeriums ein Luftreinhalteplan bisher für keine weitere Stadt in Niedersachsen erstellt wurde. Einzig Braunschweig ist noch in der Diskussion. Dort lässt man sich mit der Planung aber noch Zeit, da man sich auf die von der EU vorgegebene Frist von zwei Jahren beruft, die von

Feststellung einer Grenzwertüberschreitung bis zur Fertigstellung eines Luftreinhalteplans eingeräumt wird. In Braunschweig hat das NLÖ erstmals 2003 die Überschreitung von (zukünftigen) Grenzwerten festgestellt, in Hannover schon in 2002.

2. Vorgehensweise

Das Umweltministerium sieht vor, die im Luftreinhalteplan zu beschreibenden Maßnahmen zunächst auf den Bereich der Göttinger Straße zu beschränken und sich dabei auf den Straßenverkehr als Hauptemittenten zu konzentrieren. Weitere durch Luftschadstoffe stark belastete Bereiche der Stadt sollen zu einem späten Zeitpunkt in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

Die Maßnahmenbeiträge der Stadt Hannover beschäftigen sich deshalb konkret mit Maßnahmen zur Verbesserung der Luftgütesituation in der Göttinger Straße. Da sich ein langfristiger Erfolg aber nur durch flächendeckende Maßnahmen einstellen kann, werden Konzepte und Maßnahmen vorangestellt, die zu einer umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Hannover und damit zu einer Reduzierung verkehrsbedingter Luftschadstoffe und auch zu einer Reduzierung der Lärmsituation beitragen. Diese Planungen werden in Hannover schon seit Jahren verfolgt und auch in Zukunft weitergeführt werden.

Konkret ergab sich daraus folgende Vorgehensweise: Das Umweltministerium stellte der Stadt Hannover eine Liste von möglichen Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung zur Verfügung, die im Rahmen der vom NLÖ in Auftrag gegebenen Studie „Feinstaub und Schadgasbelastungen in der Göttinger Straße, Hannover (2003)“ erarbeitet wurden. Diese Liste wurde später durch weitere Maßnahmen ergänzt, die in weiteren Terminen am 10.9. und 07.10.2004 diskutiert wurden. Die Stadt Hannover hat diese Maßnahmenvorschläge verwaltungsintern geprüft, Maßnahmen ausgewählt, die aus Sicht der Verwaltung umsetzbar sind und die unter Punkt 4 dargestellten Vorschläge am 07.12.2004 an das Umweltministerium weitergereicht. Ergänzend wurden dem Umweltministerium die von der Landeshauptstadt ohnehin verfolgten Konzepte für einen umweltverträglichen Verkehr erläutert (siehe Punkt 3) und es wurde in der Stellungnahme auf weitere mögliche Maßnahmen eingegangen, die aber aus Sicht der Landeshauptstadt nicht realisierbar sind (siehe Punkt 5).

Das Umweltministerium hat die Maßnahmen, die die Landeshauptstadt vorgeschlagen hat, bereits an die Bundesregierung weitergeleitet und will kurzfristig eine Information für die Öffentlichkeit ins Internet stellen. Allerdings hat das Umweltministerium mündlich mitgeteilt, dass es sich ergänzend hierzu vorbehält, die Sperrung der Göttinger Straße für den Lkw-Verkehr als mögliche kurzfristige Maßnahme aufzunehmen. Die Maßnahmenplanung soll eine Mischung aus Luftreinhalteplan (vorwiegend mittel- und langfristige Maßnahmen) und Aktionsplan (vorwiegend kurzfristige Maßnahmen) darstellen.

3. Konzepte für einen umweltverträglichen Verkehr

Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung setzen in vielen, sehr unterschiedlichen Aufgabenbereichen an. Sie erstrecken sich dabei nicht nur auf rein verkehrliche Maßnahmen. Wesentliche Ansatzpunkte sind bereits bei der Entwicklung der Siedlungsstrukturen in der Region und darüber hinaus zu sehen. Zur Verminderung des Individualverkehrs zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten tragen konzeptionelle Ansätze bei wie

- die Stadt der kurzen Wege. Durch räumliche engere Zuordnung von Nutzungen

können Pkw-Fahrten vermieden werden. Das kann geschehen durch Verdichtung, Nutzungsmischung sowie die Standortplanung öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen (z. B. städtisches und regionales Einzelhandelskonzept).

- die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Achsen und Haltepunkte des ÖPNV. Ganz wesentlich ist aber auch, die Bewohnerinnen und Bewohner von Stadt und Umland dafür zu gewinnen, möglichst häufig auf die Benutzung des eigenen Pkw zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verzichten.

Aus der großen Bandbreite von Handlungsansätzen zur umweltverträglicheren Abwicklung des Verkehrs und damit zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung sind folgende wesentlichen Bausteine zu nennen:

Bau und Ausbau des Stadtbahnnetzes

Mit dem Beschluss des Rates aus dem Jahr 1965 in Hannover eine U-Bahn zu bauen (aus der in den Folgejahren das Stadtbahnsystem entwickelt wurde), wurden die Weichen für eine wesentliche Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gestellt. Das Stadtbahnsystem Hannovers gehört im Vergleich mit ähnlichen Verdichtungsräumen in Europa inzwischen mit zu den besten.

Mit der Verlängerung bestehender Strecken (Misburg, Altwarmbüchen, Hemmingen...) wird die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs weiter zunehmen.

Weitere im Bau befindliche und geplante Maßnahmen wie u. a. die nachträgliche Ausrüstung von Tunnelstationen mit Fahrstühlen und der Bau von Hochbahnsteigen im Straßenraum verbessern die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Kunden.

Priorisierung von Bussen und Bahnen im Verkehrsablauf

Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des öffentlichen Nahverkehrs werden seit Beginn des Stadtbahnbaus in Hannover durchgeführt. Dazu zählen vor allem bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen wie die Schaffung gesonderter Fahrwege, Verbesserungen in Haltestellenbereichen sowie die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Bahnen und Busse, um so Verlustzeiten weitestgehend vermeiden zu können.

Eine Kommission zur Bevorrechtigung des öffentlichen Nahverkehrs beschäftigt sich regelmäßig mit weiteren Vorschlägen, die zur Verkürzung der Fahrzeiten, Erhöhung der Regelmäßigkeit und der Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen und damit zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs beitragen.

Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote

In Hannover wurde zum 1. November 2004 „HANNOVERmobil“ eingeführt – eine Karte mit verkehrsträgerübergreifenden Mobilitäts-Angeboten. Damit ist Hannover wieder einmal weltweit Vorreiter bei innovativen Mobilitätslösungen.

Im Kern von „HANNOVERmobil“ steht die Integration des CarSharing als vierte Säule neben ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger in den Umweltverbund. CarSharing wird nahtlos in die Angebotspalette des ÖPNV eingefügt. Das Angebot wird um weitere Mobilitätsdienstleistungen ergänzt, z. B. Kombination BahnCard mit ÖPNV, reduzierter Taxipreis, günstige Serviceleistungen bei Fahrradhändlern oder Sonderkonditionen beim Getränke- und Lebensmittel-Lieferservice. Mit „HANNOVERmobil“ erhält der Kunde ein Angebot, das einfach und übersichtlich zu nutzen ist und das eine attraktive und nachhaltige Alternative zum privaten Pkw bietet.

Ausbau und Erweiterung des Radwegenetzes

Verglichen mit anderen deutschen Großstädten verfügt Hannover über ein relativ gutes Radverkehrsnetz, das sich insbesondere dadurch auszeichnet, dass nahezu alle Hauptverkehrsstraßen über begleitende Radverkehrsanlagen verfügen und eine Vielzahl

von wichtigen Routen durch attraktive Grünbereiche angeboten wird. Die Qualität des hannoverschen Radwegenetzes wurde gerade erst im Jahre 2004 in einer bundesweiten Untersuchung des ADAC bestätigt. Der Anteil der Fahrten, die mit dem Fahrrad durchgeführt werden, liegt mit 13 % am Gesamtverkehr (Stand 1997) deshalb auch bereits deutlich über dem modal split vergleichbarer Großstädte. Da der Radverkehr jedoch noch ein erhebliches Steigerungspotential aufweist, soll er im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten stärker als bisher gefördert werden.

Das Handlungsprogramm 2001-2005 sieht aus diesem Grund auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vor. Dazu sollen beitragen

- die Realisierung eines Haupttroutennetzes
- die Verbesserung der Infrastruktur innerhalb der Wohnquartiere
- die Umsetzung unkonventioneller Lösungen der Radverkehrsförderung durch Private und Öffentliche.

Um die Ziele der Radverkehrsplanung in zukünftige Planungen unterschiedlicher Bereiche der Stadtverwaltung einzubringen, wurde 2003 das „Netzkonzept für den Radverkehr“ entwickelt.

Bewirtschaftung des Parkraumes in der Innenstadt

In der Vergangenheit waren die Straßen der Innenstadt in starkem Maße auch durch Parkplatzsuchverkehr belastet, da viele Autofahrer/innen nach einem kostenlosen Parkplatz am Straßenrand Ausschau hielten. Seit die öffentlich zugänglichen Parkplätze bewirtschaftet und hinsichtlich der Preisgestaltung abhängig von der Entfernung zum Zentrum gestaffelt sind, hat sich die Verkehrslage in der Innenstadt deutlich entspannt.

Parkleitsystem

Weitere Verbesserungen im Parkplatzsuchverkehr konnten erreicht werden, seit die Parkhäuser an ein Parkleitsystem angeschlossen sind, das den aktuellen Belegungszustand der Anlagen berücksichtigt und dann den kürzesten Weg zum nächsten Parkhaus mit freien Plätzen anzeigt.

Bewohnerparken

In mehreren innenstadtnahen Wohngebieten wurden Parkzonen für die Anwohner/innen eingerichtet. Damit werden ortsfremde Parker aus den Wohngebieten herausgehalten und Parksuchverkehr minimiert, so dass auch hier zwischenzeitlich von reduzierten Luftschadstoffen auszugehen ist.

Mit dem geplanten Bau von Quartiersgaragen in den dicht bebauten Gründerzeitvierteln kann die Parkplatzproblematik weiter entschärft werden. Im Rahmen der Bauleitplanung werden in den Quartiersgaragen feste Stellplätze für „Carsharing“ festgesetzt, ein weiterer Schritt in Richtung Reduzierung des Pkw-Verkehrs.

Einrichtung von Tempo-30-Zonen

Zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Wohngebieten sind seit 1986 in Hannover Tempo-30-Zonen eingerichtet worden, die inzwischen alle Wohnviertel im Stadtgebiet abdecken. Durch die flächendeckende Beschränkung der Geschwindigkeit in Wohngebieten konnte der diese Bereiche belastende Durchgangs- und Schleichverkehr deutlich verringert und so das Wohnumfeld in vielen Stadtteilen verbessert werden.

Durch entsprechende Netzverknüpfungen und unterstützende bauliche, gestalterische Maßnahmen sind in Maßen weitere Verbesserungen zu erwarten.

Lkw-Wegweisung

Aufbauend auf einem für die Region Hannover erarbeiteten Lkw-Vorrangnetz sind für das Stadtgebiet Vorschläge zur Wegweisung des Lkw-Verkehrs vorgelegt worden.

Mit der einheitlichen großräumigen Ausschilderung der großflächigen Industrie- und Gewerbegebiete im Stadtgebiet im Zuge der städtischen Schnellwege soll insbesondere die

umwegfreie Erreichbarkeit dieser Gebiete verbessert und damit der gerade im Schwerverkehr erhebliche Schadstoffausstoß reduziert werden. Ein weiteres Ziel ist, den Lkw-Verkehr von dichtbesiedelten Wohngebieten fernzuhalten.

Umweltgerechte Straßenplanung

Eine umweltgerechte Straßenplanung zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass der Kraftfahrzeugverkehr auf möglichst wenige leistungsfähige Straßen konzentriert wird. Nur durch eine Bündelung des Straßenverkehrs können seine Störwirkungen im Gesamtsystem minimiert werden. Dieses gilt insbesondere für den Verkehrslärm aber ebenso für die Schadstoffsituation in Wohngebieten.

Das im Flächennutzungsplan dargestellte Netz der Hauptverkehrsstraßen, das dem o. a. umweltgerechten Bündelungsprinzip entspricht, ist im wesentlichen auch bereits realisiert. Lokale Verbesserungen auch der Schadstoffsituation sind mit der Komplettierung des Hauptverkehrsstraßennetzes z. B. in den Stadtteilen Ahlem/Limmer (Bahndammtrasse), Bothfeld (Verlegung Burgwedeler Straße) und Misburg/Anderten zu erwarten.

Umgestaltung von Straßenräumen

Bei der Straßenplanung wird vielleicht stärker noch als in der Vergangenheit auf eine städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen geachtet. Bedeutsame Straßenzüge wie z. B. die Königsworther Straße, die Hildesheimer Straße, die Marienstraße oder der Allerweg sind hinsichtlich der Querschnitte anders gestaltet worden, als der Straßennetzplan es vorsah.

Durch breitere Nebenanlagen (Fuß- und Radwege) sowie den durch reduzierte Fahrbahnflächen erreichten gleichmäßigeren Verkehrsfluss konnte u. a. auch die Schadstoffbelastung im Straßenraum verringert werden.

Fazit: Ohne die weiterhin bestehende Schadstoffsituation im Stadtgebiet beschönigen zu wollen, muss anerkannt werden, dass die o. a. Maßnahmen bereits zu Erfolgen geführt haben. Die Erfolge begründen die Absicht der Stadt Hannover, mit der Fortsetzung dieser Aktivitäten auch weiterhin einen wesentlichen Beitrag zum „Luftreinhalteplan“ zu leisten.

4. Maßnahmen im Bereich der Göttinger Straße

Aus der Liste der möglichen Maßnahmen ist aus Sicht der Verwaltung die Umsetzung von drei Maßnahmen innerhalb der nächsten ein bis drei Jahre realistisch. Diese Maßnahmen wurden auch dem Umweltministerium vorgeschlagen.

Änderung der Wegweisung und Beschilderung für Lkw

Das Gewerbegebiet Linden wird vom Lkw-Verkehr vorwiegend aus südlicher (B 6 – Südschnellweg, Frankfurter Allee), südwestlicher (B 217 – Hamelner Chaussee, B 65) und nordwestlicher Richtung (B 6 – Westschnellweg) angefahren. Durch eine entsprechende Ausschilderung kann der Lkw-Verkehr aus Südwesten und Nordwesten über die Bornumer Straße in das Gewerbegebiet Linden-Süd geleitet und damit die Göttinger Straße entlastet werden. Auch der von Südwesten kommende Lkw-Verkehr mit dem Ziel Gewerbegebiet Linden-Mitte oder Westschnellweg kann über die Bornumer Straße geführt werden. Die Stadt Hannover arbeitet zur Zeit an einem Wegweisungs- und Beschilderungskonzept für vier Gewerbegebiete (u. a. Linden-Bornum) zur Optimierung des Lkw-Verkehrs (Zielverkehr ohne Umwege).

Weiterhin wäre zu prüfen, ob der Transitverkehr (z. B. aus dem Hildesheimer Raum in Richtung Westen) auf attraktiven Routen um Hannover herum geleitet werden kann.

Verstetigung des Verkehrsflusses

Zur Optimierung des Verkehrsflusses Richtung Deisterkreisel wird es grundsätzlich für möglich gehalten, der ca. 200 m vor dem Kreisel befindlichen Fußgängerampel eine Pfortnerfunktion zuzuweisen. Dazu würde der Fahrzeugpulk Richtung Norden an der Fußgängeranlage erst dann freigegeben, wenn er in Koordinierung auch am Deisterplatz durchfahren kann. Während der Rotzeit (nur Fahrtrichtung Norden) müsste dem Fußgänger grundsätzlich auch Rot gegeben werden, damit ein ungehinderter Abfluss des Verkehrs in Richtung Süden möglich bleibt. Auf eine koordinierte Pfortnerung des Verkehrs müsste lediglich dann verzichtet werden, wenn sich Fußgänger Grün anfordern. Bei der grundsätzlich technisch für möglich gehaltenen Pfortnerung wäre nach Auffassung der Stadt Hannover allerdings zu überprüfen, ob die o. a. Regelung auf Akzeptanz bei den Fußgängern trifft.

Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit

Im Rahmen der Bauleitplanung sieht die Stadt Hannover vor, die Erscheinung der Göttinger Straße ohne Veränderung der Fahrbahnbreiten, d. h. auch ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit so zu verändern, das durch Baumreihen und ausreichende Seitenanlagen für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ein Profil mit dem Charakter einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße entsteht. Der Verkehr wird durch den optischen Rahmen der Straße zu einer geringeren Geschwindigkeit veranlasst. Ziel ist, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h eingehalten wird.

Die Umsetzung dieser Maßnahme wurde mit dem Anpflanzen von Bäumen bereits begonnen. Eine über die vorgeschriebenen 50 km/h hinausgehende Geschwindigkeitsbeschränkung durch Beschilderung wird im Zuge des Tangentennetzes für kontraproduktiv gehalten und kann deshalb nicht vertreten werden (Verlagerung von Verkehrsbeziehungen ins nachgeordnete Netz).

5. Diskussion weiterer Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die eine hohe Wirksamkeit hinsichtlich der Minderung der Luftschadstoffe im Bereich der Göttinger Straße hätten, sind aus Sicht der Stadt Hannover – wie nachfolgend begründet – nicht durchführbar.

Maßnahme	Bewertung
Sperrung der Göttinger Straße für Lkw-Verkehr zwischen Deisterplatz und Elfriede-Paul-Allee; Marianne-Becker-Allee und Elfriede-Paul-Allee als Umgehungsstraße für den gesperrten Abschnitt.	Eine Umgehung über die Marianne-Becker-Allee und Elfriede-Paul-Allee ist technisch nicht möglich (Straßenquerschnitt, Belastbarkeit). Die bestehenden Knotenpunkte an der Göttinger Straße und an der Bornumer Straße sind aufgrund fehlender Stauräume für zusätzliche Linksabbieger für die Aufnahme größerer Umleitungsverkehre ungeeignet.
Generelle oder zeitliche Fahrverbote für leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse (kein ÖPNV)	Es bestehen geringe Aussichten, Fahrverbote durchzusetzen. Wohin sollen die Lkw umgeleitet werden (s. o.)?
Einbahnstraßenregelung für leichte und schwere Nutzfahrzeuge	Die Sperrung der Göttinger Straße für Fahrzeuge aus dem Süden ist nicht realistisch, da große Umwege (Bornumer Straße) oder Schleichwege (über Kaisergabel und Allerweg) die Alternative wären. Für diese Maßnahme fehlen außerdem Grundlagendaten zum Anteil des Ziel-/Quellverkehrs und des Transitverkehrs.
Bau eines Tunnels	Die Stadt hatte auf eigene Initiative Ende der 70er Jahre aus vielerlei Gründen die Möglichkeit der Untertunnelung geprüft und eine Machbarkeitsstudie für den gesamten Straßenzug von Ricklinger Kreisel bis Deisterplatz erstellt und mit dem Bund abgestimmt, der daraufhin auf die weitere Ausweisung der Äußeren Westtangente im Bundesverkehrswegeplan verzichtet hat. Danach hat der Bund die Nichtfinanzierbarkeit der Untertunnelung erklärt. Da Bund und Land auch für Maßnahmen zur Luftreinhaltung keine Gelder bereitstellen, ist das Projekt weiterhin nicht finanzierbar. Selbst wenn der Bund erhebliche Mittel bereitstellen würde, wäre die Möglichkeit einer Restfinanzierung durch die Stadt angesichts ihrer finanziellen Ausstattung praktisch kaum möglich.
Einhausung der Göttinger Straße	Auch eine solche Möglichkeit hat die Stadt nach der Feststellung der Nichtfinanzierbarkeit eines Tunnels überprüft und im Wesentlichen aus städtebaulichen Gründen verworfen (würde für die Anwohner/innen unzumutbare Belichtungs- und Erschließungsprobleme bedeuten). Sie würde zwar auch zur Lärminderung beitragen, jedoch ist diese Maßnahme außerdem nicht finanzierbar.

6. Weitere Anmerkungen

Die Luftgütesituation in der Stadt Hannover lässt sich nur in eingeschränktem Maße durch lokale Maßnahmen verbessern. So wird beispielsweise die Feinstaubbelastung nur zu etwa einem Drittel vom Straßenverkehr verursacht. Zu einem großen Teil sind überregionale Quellen Verursacher der Belastung (Hintergrundbelastung).

Andere Maßnahmen zur effektiven Verbesserung der Luftgüte liegen außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Stadt Hannover. Dazu gehören z. B.

- Förderung von Partikelfiltern
- Förderung schwefelarmer Kraftstoffe / Biodiesel
- Förderung des Ausbaus des Tankstellennetzes für Erdgas / Biodiesel
- Investitionen in das Verkehrsmittel „Schiene“
- Förderung und Bau von leichten und sparsamen Kraftfahrzeugen und neuen Fahrzeugtechniken (Hybridfahrzeuge u. a.)

Hier sind Bundesregierung und Wirtschaft gefordert, entsprechende Maßnahme zur Luftgüteverbesserung voranzubringen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Männer und Frauen sind von den möglichen Auswirkungen lufthygienischer Belastungen gleichermaßen betroffen. Eine besondere Betroffenheit, z. B. wegen erhöhter Empfindlichkeit von Frauen, ist bislang nicht bekannt. Insofern dient auch die Information im Rahmen dieser Luftreinhalteplanung beiden Geschlechtern in gleicher Weise.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

67/ 61 / 66.T
Hannover / 15.12.2004