

Abgasnachbehandlungssysteme eingesetzter Busse im Stadtgebiet Duisburg

03. April 2013

Nach einer bundesweiten Erhebung zur Qualität der Abgasreinigung von Stadtbusse teilt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit Pressemitteilung am 15.03.13 mit:

„Nur 14 Prozent der Busse verfügen über ein wirksames Stickoxidminderungssystem und knapp 60 Prozent haben noch nicht einmal einen geschlossenen Partikelfilter – DUH fordert kurzfristige Nachrüstung oder Erneuerung der Dieselstinker-Busse.

Bis zu 70 Prozent der NO₂-Belastung sowie 90 Prozent des schädlichen Dieselrußes in der Luft unserer Großstädte stammen aus giftigen Abgasen von Dieselfahrzeugen. Für einen überproportional hohen Anteil sind Linienbusse verantwortlich. Es ist richtig, die Bürger zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs aufzufordern. Gleichzeitig ist es nicht länger hinnehmbar, dass Busse, auf die sie dann umsteigen, ein Vielfaches mehr an Luftschadstoffen emittieren als ihr abgestellter Pkw mit grüner Plakette. Die zuständigen Landesregierungen, Verkehrsbetriebe und Oberbürgermeister sind deshalb in der Pflicht, mit kurzfristigen Maßnahmen für die Luftreinhaltung zu sorgen“, sagt Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH.“

Aus Duisburg erhielt die DHU keine Antwort.

Wir bitten die Verwaltung um einen schriftlichen Sachstandsbericht, der Auskunft über die Abgasnachbehandlungssysteme der eingesetzten Busse der DVG sowie der Busse, die in ihrem Auftrag fahren, gibt. (bitte Aufteilung nach Fahrzeugtyp, Anzahl, Baujahr Abgasstandard, davon ausgestattet mit geschlossenem Dieselpartikelfilter, davon ausgestattet mit einem Stickoxidminderungssystem)

Beantwortung der Anfrage der Ratsfraktion DIE LINKE vom 03.04.2013; hier: "Abgasnachbehandlungssysteme eingesetzter Busse im Stadtgebiet Duisburg" (Sachstandsbericht)

Für die Beantwortung der in der Drucksache DS 13-0514 „Abgasnachbehandlungssysteme eingesetzter Busse im Stadtgebiet Duisburg“ aufgeworfenen Fragestellungen erfolgte eine Anfrage bei der DVG. Hintergrund der Anfrage ist die Erhebung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Qualität der Abgasreinigung von Stadtbusen, die auch die städtischen Verkehrsbetriebe erreicht hat. In der Drucksache wird festgestellt, dass aus Duisburg keine Antwort gekommen ist.

Grund dafür ist, dass der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) für die Bereitstellung der Daten zur Abgasreinigungsqualität der Stadtbusse (Dritten gegenüber) nach § 5 Abs. 5 des Umweltinformationsgesetzes NRW ein Kostenerstattungsanspruch zusteht, der zuvor durch den Dritten befriedigt werden müsste. Hierfür wurde von der DVG eine Kostenerstattung von 150 Euro geltend gemacht. Diese wurde von der Deutschen Umwelthilfe im Oktober 2012 nicht gezahlt, so dass keine Bereitstellung der Daten erfolgte. Die Zahlen der eingesetzten Busse der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG und der beauftragten Busunternehmen wurden abgefragt, und mit den entsprechenden Abgasminderungssystemen dargestellt.

Sachstandsbericht zu den Abgasbehandlungssystemen der in Duisburg eingesetzten Busse

Flottenzusammensetzung der von der DVG eingesetzten Busse

Die Duisburger Verkehrsbetriebe unterhalten eine Busflotte von 116 Fahrzeugen, die aus 52 Gelenkbussen und 64 Standardbussen besteht.

Die Flotte ist mit folgenden Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet:

Anzahl	Dieselpartikelfilter	Stickoxidminderung	Plakette	Anteil
11	ja	ja	grün	9,5 %
52	ja	nein	grün	44,8 %
53	nein	nein	gelb	45,7 %

Flottenzusammensetzung der im Auftrag der DVG eingesetzten Busse (Stand April 2013)

Für die DVG sind 61 Busse von Fremdunternehmen im Einsatz. Diese setzen sich aus 3 Gelenkbussen und 58 Standardbussen zusammen.

Die Flotte ist mit folgenden Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet:

Anzahl	Dieselpartikelfilter	Stickoxidminderung	Plakette	Anteil
16	ja	ja	grün	26,2 %
33	ja	nein	grün	54,1 %
8	nein	nein	gelb	13,1 %
4	nein	nein	rot	6,6 %

Zusammenfassung

Die Flotte der DVG besteht aus 116 Fahrzeugen, die alle die aktuellen Bedingungen zum Befahren der Umweltzone Ruhrgebiet erfüllen. Alle Fahrzeuge mit grüner Plakette sind mit einem Dieselpartikelfilter (63 Fahrzeuge) ausgestattet. 11 Fahrzeuge davon besitzen zusätzlich ein Stickoxidminderungssystem. Die Fahrzeuge mit einer gelben Plakette (53 Fahrzeuge) sind weder mit einem

Dieselpartikelfilter noch mit einem Stickoxidminderungssystem ausgestattet.

Von diesen 53 Fahrzeugen sollen in diesem Jahr noch 12 Fahrzeuge gegen Fahrzeuge mit EEV-Standard (grüne Plakette) ausgetauscht werden.

Die nächste Busbeschaffung ist im Jahr 2015 mit Euro VI-Norm geplant (grüne Plakette). Für die DVG sind weitere 61 Busse von Fremdunternehmen im Einsatz. Von diesen 61 Fahrzeugen erfüllen 4 Fahrzeuge lediglich die Bedingungen für eine rote Plakette. Weitere 8 Fahrzeuge die Bedingungen für eine gelbe Plakette. Diese 12 Fahrzeuge sind weder mit einem Dieselpartikelfilter oder einem Stickoxidminderungssystem ausgestattet. 33 Fahrzeuge besitzen einen Dieselpartikelfilter (grüne Plakette) und 16 Fahrzeuge fahren mit beiden Abgasnachbehandlungssystemen.

Entwicklung der Bienenbevölkerung in Duisburg

12. April 2013

Weltweit sehen Biologen mit Sorge ein massives Sterben von Bienenpopulationen in den letzten Jahren. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Artenvielfalt der Bienenvölker selber, sondern auch auf die mit ihnen nahezu symbiotisch lebenden Pflanzen und wiederum von diesen Pflanzen abhängigen Tieren und Pilzen. Weiterhin befürchten Biologen, dass es weltweit zu massiven Ernteausfällen kommen wird, wenn die Bienen nicht mehr zur Bestäubung der Pflanzen bereitstehen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie hat sich die Bienenpopulation in den vergangenen 5 Jahren entwickelt?
2. Welche Ursachen sieht die Verwaltung hierfür?
3. Wie viele Imker gibt es in Duisburg?
4. Wie wird die ökologisch sinnvolle Nutzung der Bienen durch die Imker sichergestellt?

5. Sieht die Verwaltung die Möglichkeit mehr Flächen in Duisburg durch Imker nutzen zu lassen?

Antwort der Verwaltung:

Zur Beantwortung der von der Ratsfraktion DIE LINKE unten aufgeführten Fragen wurde der Kreisimkerverband Duisburg um Auskunft gebeten. Die Angaben der Verwaltung basieren also auf Aussagen Dritter.

1. Wie hat sich die Bienenpopulation in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

Genauere Zahlen zur Entwicklung der Bienenvölkerzahlen in Duisburg liegen nicht vor, allerdings ist von einem Rückgang der Bienenpopulation auszugehen. So waren 2011 bundesweit 631.535 Bienenvölker registriert, während 2012 die Zahl der Bienenvölker um knapp 10.000 auf 622.109 sank. Derzeit gibt es nach Angabe des Kreisimkerverbandes in Duisburg 723 bekannte Bienenvölker.

2. Welche Ursachen sieht die Verwaltung hierfür?

Neben Parasiten wie der Varroamilbe wird die Intensivierung der Landwirtschaft als Grund für die Gefährdung der Hautflügler allgemein gesehen. So wirken sich sowohl der Einsatz von Pestiziden, als auch die Verarmung der Futterpflanzenvielfalt, beispielsweise durch den Wegfall von Bienennährpflanzen und den Rückgang von Streuobstwiesen, negativ auf den Bestand der Honigbienen aus.

3. Wie viele Imker gibt es in Duisburg?

In Duisburg gibt es insgesamt 127 Mitglieder, die in fünf Bienenzuchtvereinen organisiert sind. Darüber hinaus gibt es zahlreiche nicht organisierte Imker.

4. Wie wird die ökologisch sinnvolle Nutzung der Bienen durch die Imker sichergestellt?

Die Imkerei in Städten ist ertragreicher als auf dem Land, da hier mittlerweile der Anbau von Mais als Energiepflanze für Biogasanlagen zunimmt. Maismonokulturen sind jedoch für die Honigbiene nicht nutzbar. Daher werden zahlreiche Bienenvölker in privaten Grünflächen sowie in Kleingartenanlagen gehalten. Auch im Umfeld von Obstwiesen wird Imkerei betrieben.

5. Sieht die Verwaltung die Möglichkeit mehr Flächen in Duisburg durch Imker nutzen zu lassen?

Im Hinblick auf die Gefährdungen für die Honigbiene (s. Frage 2) hat die Stadt Duisburg bereits vor Jahren damit begonnen, Streuobstwiesen (z.B. im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen) mit einheimischen, alten Obstsorten anzulegen. Hierdurch wird nicht nur der Honigbiene, sondern insgesamt der Insektenwelt ein gutes Nahrungsangebot im Frühjahr geboten. In Zusammenarbeit mit der Biologischen Station Westliches Ruhrgebiet wurde eine Aufnahme und Bewertung der mehr als 80 in Duisburg vorhandenen Obstwiesen mit dem Ziel durchgeführt, die Bestände zu erhalten und zu entwickeln. Zudem kann eine ökologisch sinnvolle Nutzung durch Imker auf Basis dieses Katasters erfolgen. Ein Entwicklungspotenzial liegt darin, wo es möglich ist, durch Extensivierung sowie Anlage von blütenpflanzenreichen Säumen und Streifen ein entsprechendes Nahrungsangebot für Insekten und damit auch für Bienen zu schaffen.

Inbetriebnahme des Drahtstahlwerkes der Arcelor- Mittal A.G. – Belastung mit Kanzerogenen, insbesondere Chrom und Nickel in Meiderich

15. Mai 2013

Wie der Presse zu entnehmen war, ist der (Probe-) Betrieb des aus Hochfeld verlegten Drahtstahlwerkes der Arcelor -Mittal A.G. in Meiderich aufgenommen worden. Seinerzeit war die Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens mit der Erwartung verknüpft worden, dass vor Aufnahme des Betriebes durch sonstige Maßnahmen eine Minderung der über oder nur knapp unter den Grenzwerten des LAI liegenden Belastungen der kanzerogenen Schwermetalle Nickel und Chrom erreicht würden.

Wir bitten um Beantwortung folgender Fragen:

1. In welchem Umfang und durch welche Maßnahmen ist eine solche Minderung erreicht worden?
2. Welche weiteren Maßnahmen sind ggf. geplant?
3. Sind Folgemessungen nach Aufnahme des Vollbetriebes des Drahtstahlwerkes geplant?

Zuständigkeitshalber hat die Verwaltung die Anfrage an die Bezirksregierung Düsseldorf weitergeleitet.

Beantwortung der Anfrage durch die Genehmigungsbehörde:

Zu 1:

Im Duisburger Norden liegt bekanntlich eine flächenhafte Belastung insbesondere bei den Nickel-Anteilen im Staubbiederschlag vor, die auf eine Vielzahl von Emittenten zurückzuführen ist. Die aktuellen Daten des LANUV für 2012 zeigen einen Rückgang der Messpunkte mit Überschreitungen. Dies ist wahrscheinlich ein Resultat der gemeinsamen Bemühungen von UIB, Bezirksregierung und LANUV aus den Aktivitäten im Arbeitskreis „Sonder-Luftreinhalteplan Duisburg“.

Im Hinblick auf Schwermetall-Anteile im Schwebstaub ist anzumerken, dass die Messstation DUUM (Bergstraße) keine Überschreitungen hinsichtlich der Gehalte an Cr/Ni aufweist. Wie beim Staubbiederschlag gilt auch hinsichtlich des Schwebstaubes, dass die Betrachtung nur von ArcelorMittal zu kurz greift.

Zu 2:

Die UIB Duisburg und die Bezirksregierung Düsseldorf werden das Inspektionsprogramm fortsetzen und weiterhin die Betriebe im Duisburger Norden aufsuchen, um Schwermetall-Emissionen zu minimieren.

Zu 3:

Die laufenden Messprogramme des LANUV werden weitergeführt.

**Pachtverhältnis der Duisburger Hafen A.G./ .
Fa. GNS**

16. Mai 2013

Im Juni 2011 wurden durch Beschluss des Umweltausschusses die Vertreter der Stadt Duisburg in Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat der Duisburger Hafen A.G. dazu aufgefordert, auf eine Nichtverlängerung des Pachtvertrages mit der Fa. GNS in Wanheim hinzuwirken (siehe DS 11-1074). Nach nunmehr zwei Jahren ergeben sich dazu folgende Fragen:

1. Mit welchen Mitteln/ welchem Erfolg haben sich die Vertreter der Stadt dieses Auftrages angenommen?
2. Welche weiteren Schritte sind geplant?
3. Ergibt sich ein neuer Ansatz aus der bevorstehenden Übernahme des Bundesanteiles der Duisburger Hafen A.G. durch das Land NRW?

Beantwortung der Anfrage

Herr Oberbürgermeister Sören Link hat das Thema mit dem Vorstand der Duisburger Hafen AG erörtert. Dieser weist darauf hin, dass die Entscheidung über einen Abschluss oder Auflösung eines Pachtvertrags originäre Geschäfte des Vorstandes sind, in die weder die Hauptversammlung noch der Aufsichtsrat eingreifen können. Seitens der Stadt bestehen hier also wie bereits in der DS 10-1498/1 geschildert keinerlei Einflussmöglichkeiten. Somit würden sich auch durch eine Übernahme des Bundesanteils der Duisburger Hafen AG durch das Land NRW keinen neuen Ansätze ergeben.

Herr Dr. Feldmann - DIE LINKE - zeigte sich unzufrieden mit der Beantwortung der Anfrage. Es sollte für die Hauptversammlung oder den Aufsichtsrat eine Möglichkeit geben, Einfluss auf die Entscheidungen zu nehmen. Er bat, das Rechtsamt prüfen zu lassen, inwieweit hier doch noch Möglichkeiten bestehen.

Dr. Krumpholz - Dezernat VI - schlug vor, die Anfrage in einen Prüfauftrag umzuwandeln.

Der Prüfauftrag wurde einstimmig beschlossen.

**Gefahrenstoffe im Logport 1, Hafen
Rheinhausen**

03. September 2014

Medienberichte, denen zufolge auf der Europaallee 1 die Firma Alfred Talke GmbH & Co. KG, die Genehmigung zur „Errichtung und zum Betrieb eines Logistikzentrums zur Lagerung, zum Umschlag und zum Umfüllen von Gefahrstoffen“, beantragt habe, haben Bürgerinnen und Bürger beunruhigt. Das Gelände liegt am Rande des Logport-Geländes und damit in Nähe von Wohnbebauung. Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Gefahrenstoffe sollen dort gelagert und umgeladen werden?
2. In welchem Umfang sollen die Gefahrenstoffe dort gelagert werden?
3. Wie hoch ist das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen (bitte nach Transportmittel angeben (LKW, Zug, Schiff))
4. Welche Mengen der Gefahrstoffe werden voraussichtlich im normalen Betrieb freigesetzt?
5. Auf welchem Wege werden die Gefahrenstoffe im Normalbetrieb freigesetzt?
6. Was ist nach Meinung der Verwaltung der größtmögliche anzunehmende Unfall (GAU) und welche Gefahrstoffe könnten dabei freigesetzt werden?

Nutzung industrieller Abwärme durch mobile Wärmespeicher „Wärme auf Rädern“

28. Januar 2015

Bekanntlich wurde das Hallenbad Töppersee in Duisburg Rheinhausen zeitweilig durch mobile Wärmeträger versorgt. Andere Gebäude von Duisburg Sport sollten gleichfalls auf diese Verwendung hin geprüft werden.

Durch Aufkauf der betreffenden Firma ist dem Vernehmen nach dieses Vorhaben mindestens z.Zt. gestoppt worden.

Wir haben hierzu folgende Fragen:

1. Sind die in Aussicht gestellten Einsparungen realisiert worden?
2. Welche anderen Anlagen der Stadt oder ihrer Tochtergesellschaften kämen
3. als Lieferant oder als Abnehmer von Energie dieser energieeffizienten Methode in Betracht?
4. Ist eine Kooperation mit der Essener Genossenschaft Solarenergie in Erwägung gezogen,
5. die eine Wiederaufnahme der Methode „Wärme auf Rädern“ vorbereitet?

Antwort der Verwaltung:

Vermerk DuisburgSport, Herr Ternes

Zu 1.

Am 28.03.2012 wurde der erste Latentwärmespeicher an die Heizungsanlage des Hallenbades am Toeppersee angeschlossen. Die gelieferte Energie wurde in der Folge für die Temperierung des Beckenwassers verwendet. Im August 2013 hat die Firma LaTherm die Lieferung wegen Insolvenz eingestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden 289.045 kWh Wärme durch die Firma LaTherm zur Verfügung gestellt. Aufgrund der kurzen Betriebszeit konnten die notwendigen Investitionen für Verrohrung und Stellplatzherstellung nicht in Gänze wieder erwirtschaftet werden.

Neben dem Ziel Kosten einzusparen, sollte die Latent-Wärmetechnik allerdings auch dazu beitragen, den CO₂-Ausstoß der DuisburgSport-eigenen Liegenschaften gemäß Ratsbeschluss zu senken. Im Jahr 2012 konnten rd. 10 % des Erdgasverbrauches substituiert werden. Dies entsprach einer CO₂-Einsparung von rd. 34 t bzw. 8 % (=29 t) im Jahr 2013.

Zu 2.

Als Wärmelieferant (Quelle) kommen technische Einrichtungen infrage, die einen dauerhaften Wärmeüberschuss mit einer Temperatur von mindestens 100 ° C zur Verfügung stellen können (z. B. Wärme aus der Verstromung von Klärgas). Als Abnehmer (Senke) kommen alle Liegenschaften, die mindestens 400.000 kWh/a Wärme relativ gleichmäßig über das gesamte Jahr verbrauchen, infrage. Außerdem muss eine entsprechend große Fläche für den Container, inklusive Rangierbereich für den LKW in der unmittelbaren Nähe der zur versorgenden Liegenschaft, zur Verfügung stehen.

Zu 3.

Es ist kein Kontakt zur „Solargenossenschaft Essen eG“ aufgenommen worden, da sich die Projekte der Genossenschaft bisher mit Photovoltaikanlagen beschäftigten.

DuisburgSport steht allerdings in engem Kontakt mit dem ehemaligen Vertriebsleiter der Firma LaTherm, um die weitere Nutzung im Hallenbad Toeppersee fortzuführen.

Zum jetzigen Zeitpunkt scheint die Firma KTG Energie AG, die die Patentrechte aufgekauft hat, allerdings kein Interesse an einer Fortführung

Flächenversiegelung im Stadtgebiet

21. Januar 2016

Neben den Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), sowie des Energie und Ressourcenaufwands zur Herstellung von Autos, Motorräder, etc. wird auch eine enorme Fläche verbraucht, um den MIV zu ermöglichen. Hierbei wird nicht nur Fläche versiegelt, die nicht mehr zur Versickerung von (Regen-)Wasser zur Verfügung steht, sondern auch nicht mehr als Grünfläche der Gesundheit (durch Luftfiltration oder Erholungsfläche) der Menschen unserer Stadt dienen kann. Stattdessen muss die Allgemeinheit die Instandhaltung von Straßen und Parkraum bezahlen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie groß ist die Fläche die
 - a) durch Straßen und
 - b) durch Parkraumversiegelt ist? (absolut und anteilig der gesamten Stadtfläche)
2. Wie hoch sind die Kosten der Stadt für die Instandhaltung
 - a) von Straßen
 - b) von Parkraum?(absolut und pro in Duisburg gemeldetem Straßenfahrzeug)
3. Wie hoch ist der Mehraufwand der Kläranlagen durch die Flächenversiegelung? (absolut und pro angemeldetem Straßenfahrzeug)

Antwort der Verwaltung:

Zu der Anfrage wird wie folgt Stellung genommen:

1. Im Rahmen der Ermittlung des Infrastrukturvermögens von Straßen innerhalb der Stadt Duisburg (NKF) wurden im Bezugsjahr 2008 folgende Gesamtsummen der einzelnen Bestandteile des öffentlichen Straßenraumes ermittelt:

- a) Nutzungsart Fahrbahn: 9.042.097 qm
- b) Nutzungsart Gehweg: 4.780.611 qm
- c) Nutzungsart Radweg: 660.526 qm
- d) Nutzungsart Parken: 1.026.463 qm
- e) Nutzungsart Grün: 796.158 qm

Hieraus ergibt sich eine Gesamtfläche im öffentlichen Straßenraum (in der Baulast der Stadt Duisburg) von 16.305.855 qm. Dies entspricht etwa 7% der Fläche der Gesamtstadt.

2. Über die zurück liegenden fünf Jahren betrachtet standen durchschnittlich jährlich rd. 3,2 Mio. € konsumtive Unterhaltungsmittel für den Straßenraum zur Verfügung, die wie folgt zuzuordnen sind:

- Aus- und Umbau von Gemeindestraße ca. 600.000.- €
- Aus- und Umbau von klassifizierten Straßen ca. 600.000.- €
- Betriebliche Unterhaltung ca. 1.500.000.- € (Bauhöfe, Leistungsvertrag WBD)
- Kleinarbeiten ca. 500.000.- € (Jahresverträge Unternehmen, Leistungsvertrag WBD)

Bei den rd. 251.000 in Duisburg zugelassenen Kraftfahrzeugen (Stichtag 01.01.2015) ergibt sich hieraus ein rechnerischer Betrag von 12,75 € pro Fahrzeug. Es ist nicht möglich, aus diesem Budget Finanzmittel für den Umbau/die Entsiegelung etwaiger Park- oder sonstiger Flächen im Straßenraum einzusetzen. Beim Um- und Ausbau bzw. beim Neubau von Straßen erfolgen die Planungen und der Bau unter Abwägung der Bedürfnisse/Ansprüche aller Verkehrsträger.

3. Ein Mehraufwand für Kläranlagen durch ggf. nicht notwendige Flächenversiegelung lässt sich nicht beziffern. Die Stadt zahlt auf Grundlage der Gebührensatzung zur Einleitung von Niederschlagswasser/Straßenentwässerung im Jahr 2016 einen Betrag von rd. 14,4 Mio. € an die Wirtschaftsbetriebe Duisburg. Dies entspricht bei den o.g. etwa 251.000 zugelassenen Kraftfahrzeugen einem theoretischen Wert von 57,37 € pro in Duisburg angemeldetem Fahrzeug.

Straßenbegleitgrün

08. März 2016

„Die Kommunen müssen Maßnahmen ergreifen, um die Stickstoffdioxid-Belastung in den Innenstädten schnellstmöglich zu reduzieren“, sagt UBA-Präsidentin Maria Krautzberger. Stickstoffdioxid kann insbesondere in Kombination mit Feinstaub zu Gesundheitsschäden an Atemwegen sowie Herz- und Kreislaufsystem führen. Duisburg gehört zu den Regionen mit höheren Stickoxidbelastungen. Darauf abgestimmte Unterpflanzungen können bis zu 15 % Stickoxide und bis zu 25 % Feinstaub aus der Luft binden. Gleichzeitig kann die Bepflanzung auch als Nahrungsquelle für gefährdete Bienen- und Hummelarten dienen. Da diese ein wichtiges Glied in der Ökologie darstellen, wäre mit einer entsprechenden Bepflanzung nicht nur dem Artenschutz, sondern auch dem Umweltschutz geholfen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Ergebnisse erzielte die Kampagne „Duisburg.schön.grün“ in Bezug auf die Minderung von Feinstaub und Stickoxiden?
2. Welche Pflanzkombinationen sind der Verwaltung bekannt, die sowohl Stickoxide reduzieren, Bienen und Hummeln nähren und ggf. die Bodenqualität erhöhen?
3. An welchen Straßen kann eine solche Bepflanzung vorgenommen werden.
4. Strebt die Verwaltung zur Erforschung von Pflanzkombinationen zur Senkung von Stickoxid und Feinstaubkonzentrationen, sowie der Bienen- und Hummelnahrung Kooperationen mit Universitäten und Hochschulen an?

Antwort der Verwaltung:

Die in der Anfrage der Fraktion DIE LINKE. vom 07.03.2016 gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Die Auswirkungen auf die Immissionen von Feinstaub und Stickoxiden wurden im Nachgang zur Kampagne „Duisburg.schön.grün“ nicht quantitativ untersucht; dazu wäre ein aufwändiges Messprojekt durch das Landesumweltamt oder durch andere Institute notwendig gewesen. Primäres Ziel des Projektes war, die Bürger für das Thema Grün und Feinstaub zu sensibilisieren und durch das Umsetzen vieler kleiner Maßnahmen im eigenen Bereich für eine Verbesserung der Umweltqualität zu sorgen. Dieses Ziel wurde erreicht. Weitere Details sind in der damals erstellten Projektbroschüre niedergelegt.
2. Im Rahmen der damaligen Kampagne wurden verschiedene Studien gesichtet, in denen Pflanzen im Hinblick auf ihre Filterwirkung bzgl. Feinstaub und Stickoxide untersucht wurden. So lassen sich etwa 70 Arten als besonders geeignet festmachen. Da es sich bei diesen Pflanzenarten im Wesentlichen um fremdländische Arten handelt, ist die Auswahl auf geeignete einheimische Arten einzuschränken bzw. abzuwandeln, die dann auch für Insekten Vorteile bieten. Bei der Kampagne wurden durch die Stadt mit Chin. Blauregen oder Wilder Wein Pflanzenarten an Bürger abgegeben, die nicht unbedingt einheimisch sind, aber für die Insektenwelt gute Nahrungsquellen darstellen.
3. Grundsätzlich können Immissionsschutzpflanzungen an allen Straßen vorgenommen werden, die entsprechende Bereiche zur Bepflanzung aufweisen.
4. Eine solche Studie in Fortführung der damaligen Kampagne wäre wünschenswert, ist jedoch aus personellen Gründen nicht leistbar.