



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	23.10.2014		
Geschäftszeichen	SUB II - Wil		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 25.11.2014	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 415/14

Betreff: Luftreinhalte- und Aktionsplan für Ulm
- Fünfter Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung -

Anlagen: --

Antrag:

1. Den fünften Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Jescheck

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BD, BM 3, C 3, OB, VGV</u>	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Ausgangssituation

Das Regierungspräsidium Tübingen hat den Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Ulm am 15. Mai 2008 verabschiedet. Der Plan enthält ein Bündel von 24 Einzelmaßnahmen, vor allem beim Kraftfahrzeugverkehr, die in ihrer Summe zur Reduzierung der Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) beitragen sollen.

Beschlüsse der Landesregierung zur Verschärfung der Fahrverbote in den Umweltzonen und das Inkrafttreten strengerer EU-Grenzwerte haben eine erste Fortschreibung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für die Stadt Ulm erforderlich gemacht.

Im Rahmen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Ulm wurden durch das Regierungspräsidium Tübingen entsprechende Maßnahmen geprüft, die eine weitere Reduktion der Belastung von Feinstaub und Stickstoffdioxid bewirken sollten. Die wichtigste Maßnahme war die Verschärfung der Fahrverbotsstufen. Der fortgeschriebene Luftreinhalte- und Aktionsplan Ulm ist zum 12.11.2012 in Kraft getreten. Die Stadt Ulm hatte sich – insb. wegen der abweichenden Situation in Neu-Ulm – für eine zeitliche Verschiebung der dritten Fahrverbotsstufe ausgesprochen. Dieser Forderung ist das Regierungspräsidium Tübingen nicht nachgekommen. Auf Grund der weiterhin hohen Belastungszahlen wurden zum 01.01.2013 die folgenden Maßnahmen umgesetzt (siehe GD 397/12):

M₁ – Umweltzone Stufe 3:

Ganzjähriges Fahrverbot in der Umweltzone für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 nach der Kennzeichnungsverordnung ab 01.01.2013, d.h. nur noch Kraftfahrzeuge mit grüner Plakette frei.

M₂ – Einbeziehung der B 10 in die Umweltzone

M₃ – Tempo 50 / 70 / 100 auf B10:

Einführung eines flächendeckenden Tempolimits im Verlauf der B 10:

außerorts: Tempo 100 vom BAB-Anschluss Ulm West bis Ulm-Lehr, dann Tempo 70 bis zum Ortsschild

innerorts: von 60 auf 50 km/h.

2. Ausnahmegenehmigungen für die Umweltzone

Ausnahmegenehmigung: Im Hinblick auf den Ausschluss der gelben Plakette besteht unter folgenden Voraussetzungen die Möglichkeit, eine Ausnahme vom Fahrverbot bei den

Bürgerdiensten zu beantragen: Nachrüstung des Fahrzeugs technisch nicht möglich, das Fahrzeug wurde erstmals vor dem 01. Januar 2010 auf die Halterin/den Halter zugelassen, es steht kein Alternativfahrzeug zur Verfügung, eine Ersatzbeschaffung ist wirtschaftlich nicht zumutbar, öffentliches Interesse oder unaufschiebbares Einzelinteresse. Seit Inkrafttreten der Umweltzone wurden bislang 2020 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die Genehmigung gilt maximal 1 Jahr. Aktuell sind rund 90 Genehmigungen gültig (September 2013 bis September 2014). Im Jahr davor waren es noch über 500.

Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge ohne bzw. mit roter Plakette gab es nur noch bis 31.12.2012. Ausnahmegenehmigungen dafür sind nur noch in absoluten Härtefällen möglich.

Gegenseitige Anerkennung der Ausnahmen der Stadt Ulm und der Stadt Neu-Ulm: Eine gegenseitige Anerkennung der Ausnahmegenehmigungen ist, wie bisher, leider nicht möglich. Neu-Ulm hat andere rechtliche Voraussetzungen als Ulm.

Kontrollen: Seit April 2013 (Neufassung der Straßenverkehrsordnung) können in Umweltzonen auch parkende Fahrzeuge kontrolliert werden. Bis Oktober 2014 wurden in Ulm rund 1.700 Verstöße geahndet (40 Euro Bußgeld, 1 Punkt). Seit 01.05.2014 wurde das Bußgeld auf 80 Euro erhöht, der Punkt entfiel.

3. Aktuelle Belastungszahlen

Die Belastungszahlen der letzten Jahre und die aktuellen Zahlen für das Jahr 2013 für die PM₁₀-Überschreitungen an den Spotmessstellen Zingler- und Karlstraße und der Hintergrundmessstelle Böblinger Straße können der nachfolgenden Grafik entnommen werden.

Die Messungen an der Spotmessstelle Zinglerstraße sind seitens der LUBW zum Jahresende 2013 eingestellt worden, da in den letzten drei Jahren die Grenzwerte dort nicht mehr überschritten worden sind.

Die pro Jahr zulässigen 35 Überschreitungstage wurden im Jahr 2010 an beiden Messstellen noch deutlich überschritten und im Jahr 2011 noch einmal in der Karlstraße. Seit dem 01.01.2012 besteht in der Ulmer Umweltzone für Fahrzeuge mit roter Plakette ein Fahrverbot. In 2012 ist gleichzeitig eine deutliche Abnahme der Überschreitungstage festzustellen.

In den letzten zwei Jahren sind die Grenzwerte an beiden Ulmer Messstellen eingehalten worden. Im Vergleich zu 2012 sind im Jahr 2013 die PM₁₀-Konzentrationen allerdings an der Mehrzahl der Messstellen im Land, so auch in Ulm, leicht angestiegen. Nach Auffassung der LUBW sind die folgenden Faktoren hierfür verantwortlich (vgl. LUBW, Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2013, Stand: August 2014, Seite 5):

- Austauscharme Wetterlagen und verstärkter Partikel PM₁₀-Ferntransport in den Wintermonaten,
- längere Heizperiode im Frühjahr,
- längerer Zeitraum mit Trockenheit im Juli.

PM₁₀-Überschreitungen 2006 bis 2013:

Grafik 1: am Ende der
Beschlussvorlage

Die Entwicklung und Beeinflussung der Luftschadstoffemissionen wird seitens der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) allgemein für ganz Baden-Württemberg wie folgt beurteilt: „Die Entwicklung der Luftschadstoffsituation muss allerdings immer auch vor dem Hintergrund der meteorologischen Verhältnisse betrachtet werden. Nach den Jahren 2007 und 2008 mit sehr günstigen und den Jahren 2009 und 2010 mit ungünstigeren Austauschbedingungen waren in den Jahren 2011 und 2012 die Phasen mit eingeschränkten Austauschbedingungen nur von kurzer Dauer, so dass es in diesen Jahren nicht zu einer größeren Ansammlung von Schadstoffen in der Atmosphäre kam. Dies führte insbesondere bei Partikel PM₁₀ (Feinstaub) zu niedrigeren Belastungen. In allen Regierungsbezirken ist ein abnehmender Trend bei der Immissionsbelastung festzustellen. (...) Für Ruß ist die Belastung im Jahresmittel seit 2006 an allen betrachteten Messstellen kontinuierlich zurückgegangen. Hauptverursacher von Ruß in Verkehrsnähe sind Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren. **Die Entwicklung für Ruß als Bestandteil von Partikel PM₁₀ spiegelt die Wirksamkeit emissionsmindernder verkehrsbezogener Maßnahmen wider.**“ (vgl. LUBW, Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2012, Stand: September 2013, Seite 17).

Der Stickstoffdioxid (NO₂)-Jahresmittelwert stellt sich für die Jahre 2006 bis 2013 wie folgt dar:

Grafik 2: am Ende der
Beschlussvorlage

Der seit 2010 gültige Grenzwert liegt bei 40 µg/m³. Hauptverursacher für Stickoxide ist heutzutage der Verkehr. Die LUBW kommt hinsichtlich NO₂ zu der Einschätzung, dass sich auch hier der Trend zu niedrigeren Stickstoffdioxidbelastungen fortsetzt (LUBW, Seite 17). Dieser Trend ist auch für die Stadt Ulm festzustellen (vgl. Grafik 2). Die Abnahme hat sich im Jahr 2013 verstärkt. Seit dem 01.01.2013 dürfen nur noch Autos mit grüner Plakette in der Umweltzone fahren. Stickstoffdioxid ist nicht so stark durch die Meteorologie beeinflusst wie zum Beispiel Partikel PM₁₀.

Allerdings vollzieht sich der Belastungsrückgang auf einem hohen Ausgangsniveau. Diese hohe Belastung ist bei den allermeisten Spottmessstellen in Baden-Württemberg festzustellen. Sie stellen kein Ulmer Spezifikum dar. Die Überschreitung des Grenzwerts hat sich in den letzten drei Jahren allerdings nahezu halbiert.

Die Europäische Kommission hat am 22.09.2014 ein so genanntes EU-Pilot-Verfahren gegen Deutschland wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid eröffnet. Bei Pilotverfahren handelt es sich um die Vorstufe eines Vertragsverletzungsverfahrens. Der Regierungsbezirk Tübingen und damit auch Ulm sind hiervon betroffen. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz lässt derzeit weitergehende Maßnahmen zur

Einhaltung der NO₂-Immissions-Grenzwerte skizzieren und Vorschläge zur Umsetzung erarbeiten. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

4. Umsetzung der Umweltzone

Zum 01.01.2009 wurde in Ulm die Umweltzone eingerichtet - Fahrverbot für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 (ohne Plakette).

Seit 01.01.2012 Fahrverbot in der Umweltzone der Stadt Ulm für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 (ohne Plakette und mit roter Plakette).

Seit 01.01.2013 gilt die 3. Stufe der Umweltzone (Fahrverbot für Fahrzeuge ohne, mit roter und gelber Plakette).

Damit ist die stufenweise Verschärfung der Umweltzone durch Fahrverbote abgeschlossen.

5. Stand der Maßnahmen im Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Ulm

Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat einen regelmäßigen Bericht zum Stand der Umsetzung gefordert. Nachfolgend handelt es sich um den vierten Sachstandsbericht zum Stand der Umsetzung der derzeit beschlossenen Maßnahmen. Die Maßnahmen aus der Fortschreibung des Luftreinhalteplans können Ziffer 1 entnommen werden. Sie sind alle umgesetzt und werden nachfolgend nicht mehr aufgeführt.

Maßnahmen im Bereich Verkehr

Maßnahme 1: Ab 01.01.2009 ganzjähriges Fahrverbot in der Umweltzone der Stadt Ulm für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 nach 35. BImSchV

Die Maßnahme wurde fristgerecht umgesetzt.

Maßnahme 2: Ab 01.01.2012 ganzjähriges Fahrverbot in der Umweltzone der Stadt Ulm für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 nach 35. BImSchV

Die Maßnahme wurde fristgerecht umgesetzt. Zur weiteren Fortschreibung/ Verschärfung siehe Ziffer 4.

Maßnahme 3: Selektives Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t im Verlauf der B 10 / B 28 zwischen der Autobahnanschluss stelle Ulm-West (A8) und dem Autobahndreieck Hittistetten (A7)

Die Maßnahme wurde umgesetzt.

Maßnahme 4: Umstellung auf besonders emissionsarme Fahrzeuge bei der Stadt Ulm und den kommunalen Betrieben

Der Fuhrpark der Stadt Ulm ist mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb aktuell wie folgt aufgestellt:

- 2 Müllfahrzeuge mit Erdgas
- 3 Pkw mit Erdgas
- 21 PKW mit Benzin/Autogas
- 3 Transporter mit Benzin/Autogas
- 4 Pkw mit E-Antrieb (die e-smarts werden voraussichtlich ersetzt (derzeit werden verschiedene Elektrofahrzeuge getestet.)

Die EBU setzt weiter auf alternative Antriebe und möchte denn Bestand von E-Fahrzeugen erweitern.

Maßnahme 5: Modernisierung der Busflotte

Die Busse ab dem Baujahr 2001 wurden kontinuierlich mit CRT-Filtern zur Verringerung der Feinstaubemissionen nachgerüstet. Inzwischen haben alle 64 Busse der SWU eine CRT-bzw. SCRT-Technik. Damit erfüllen alle Omnibusse bis einschließlich Baujahr 2006 die Euro 3-Norm und sind mit einem Partikelminderungssystem nachgerüstet, bzw. damit beschafft worden.

Die Omnibusse von Baujahr 2007 bis einschließlich 2012 sind Euro 5-Norm Fahrzeuge.

Ab 2013 wurden und werden alle Omnibus-Neufahrzeuge mit modernster Umwelttechnik (Euro 6-Norm) beschafft.

Maßnahme 6: Förderung von Erdgasfahrzeugen durch die SWU Energie GmbH

Der Schwerpunkt der Förderung lag in den letzten drei Jahren im Bereich Elektromobilität in Ulm. Die Stadtwerke haben in der Region Ulm/Neu-Ulm insgesamt 47 Stromtankstellen aufgebaut und den Strom 2012 und 2013/ 2014 kostenlos zur Verfügung gestellt.

Maßnahme 7: Verbesserungen im ÖPNV

Der Gemeinderat hat im März 2011 die SWU Verkehr mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Straßenbahnlinie 2 beauftragt. Sie verbindet die Wissenschaftsstadt im Norden mit dem Hauptbahnhof sowie dem Stadtteil Kuhberg im Südwesten. Im Herbst 2012 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit dem Abschluss des Verfahrens ist bis Ende 2014 zu rechnen. Im Sommer 2015 soll mit dem Bau des ersten Teilstücks zur Wissenschaftsstadt begonnen werden. Ende 2017 soll das erste Teilstück fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Gesamtstrecke ist für 2018 vorgesehen.

Maßnahme 8: Förderung der Akzeptanz der Bahnhaltestelle im Industriegebiet Donautal

Am 15.06.2011 wurde die Südkurve in Laupheim in Betrieb genommen, d.h. der Haltepunkt Ulm-Donautal ist umsteigefrei im Stundentakt via Laupheim Stadt an Biberach angeschlossen. Die Ein/Aussteiger entwickelten sich von ca. 140 Reisenden in 2008 auf ca. 190 Reisende in 2013 an Werktagen. Zusätzlich wurden 10 weitere zu den sieben bestehenden Fahrradgaragen an dem Haltepunkt installiert.

Maßnahme 9: Förderung des städtischen Fahrradverkehrs

2011 wurde das Aktionsbündnis "FahrRad in Ulm" ins Leben gerufen und die Handlungsempfehlungen vom Gemeinderat im November 2011 beschlossen. Davon bereits umgesetzt wurden die Einrichtung eines Beirates zur Förderung des Radverkehrs, sowie des Fahrradbeauftragten. Der Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Baden- Württemberg ist erfolgt, im April 2014 fand eine Facharbeitskreissitzung in Ulm statt. Die Ziele und Handlungsempfehlungen wurden in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes integriert und im Zuge eines Radverkehrskonzeptes erstellt, dessen Ergebnisse aktuell in einem Fahrradentwicklungsplan ausgearbeitet werden.

Zu den umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen 2014 und den für 2015 geplanten Maßnahmen wird gesondert im Dezember 2014 berichtet.

Maßnahme 10: Bevorrechtigung des Fußgängerverkehrs, verkehrsberuhigte Zonen

Mit der Umsetzung des Innenstadtkonzeptes sukzessive Tempo 30- Zonen zu verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen umzubauen, wurde bereits begonnen.

Maßnahme 11: Lückenschlüsse des Tangentenrings

Die Lücken im Tangentenring sind im Wesentlichen geschlossen. Der letzte Lückenschluss erfolgt mit dem Bau der Verbindung zwischen der L 260 und dem Wiblinger Ring. Durch diese Maßnahme soll der Verkehr durch Alt-Wiblingen im Bereich der Hauptstraße und des Prangers verringert und ein Teil davon zur B 30 geführt werden. Der Förderbescheid wird bis zum Ende 2014 erwartet, so dass mit dem Baubeginn 2015 gerechnet wird.

Maßnahme 12: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm / Neu-Ulm

Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat in der Sitzung am 09.10.2013 die Kurzfassung des Schlussberichts zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/Neu-Ulm zur Kenntnis genommen. Anfang Juni 2014 wurde dieser in der gemeinsamen Stadtrats- und Gemeinderatssitzung Ulm und Neu-Ulm endgültig beschlossen.

Maßnahme 13: Initiative zur Neuentwicklung eines City-Logistik-Konzepts

Die Initiative für das City-Logistik-Konzept ging auf die Aktion zweier Ulmer Speditionen zurück, um Leerfahrten zu vermeiden und eine wirtschaftlichere Andienung zu ermöglichen. Das Konzept konnte sich leider nicht durchsetzen. Jede Initiative der Privatwirtschaft, die eine umweltfreundliche und verkehrsmindernde Zustellung ermöglicht, wird von der Stadt Ulm unterstützt.

Maßnahme 14: Pendlernetz für Ulm

Seit 2005 gibt es in Ulm eine kostenlose Online-Vermittlung für Fahrgemeinschaften:
<http://www.mifaz.de/ulm/>

Maßnahme 15: Elektrifizierung der Südbahn

Nach aktuellem Stand verschiebt sich der Baubeginn erneut. Grund ist die nicht zustande gekommene Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG.

Maßnahmen im Bereich Industrie und Gewerbe

Maßnahme 16: Minimierung diffuser Emissionen bei Industrie und Gewerbe

Schadstoffemissionen in Industrie und Gewerbe müssen schon aus Arbeitsschutzgründen erfasst und minimiert werden. Dennoch ist es in vielen Fällen nicht zu vermeiden, dass Emissionen zulässigerweise diffus entweichen. Im Rahmen von Genehmigungsverfahren und Betriebsrevisionen können deutliche Verbesserungen erzielt werden.

Maßnahme 17: Staubminderung auf Baustellen

Die Staubminderungsmaßnahmen werden im Rahmen von Baustellenkontrollen geprüft. Da bereits im Vorfeld Staubminderungspläne verlangt und auf Staubminderung hingewiesen wird, sind Beschwerden gegen Baustellenstaub deutlich rückläufig.

Maßnahme 18: Überwachung von staubintensiven Betrieben

Hier wird ebenfalls im Rahmen von Betriebsbesuchen das Thema Staubminderung aufgegriffen.

Maßnahme 19: Altanlagenanierung nach TA Luft

Die Altanlagenanierung nach TA Luft ist im Zuständigkeitsbereich der Stadt Ulm abgeschlossen.

Maßnahmen im Bereich Haushalte

Maßnahme 20: Ausbau der Fernwärme

Seit 1950 wird in Ulm gezielt die Fernwärmenutzung ausgebaut und optimiert. Heute wird die Fernwärme in fünf Kraftwerken, zu denen auch das Müllheizkraftwerk im Ulmer Donautal und das Biomasseheizkraftwerk in der Weststadt gehört, erzeugt. Zielvorstellung ist, die Kraftwerke und die Fernwärmenetze in Ulm, im Donautal, in Neu-Ulm und in Senden miteinander zu verbinden und hocheffizient zu betreiben. Hierzu hat das Umweltinstitut bifa 2012 eine Studie erstellt. (Regionaler Wärmeverbund Ulm/Neu-Ulm)

Maßnahme 21: Verstärkte Förderung des Anschlusses an Gas und Fernwärme im Innenstadtbereich

Die Gewinnung von Neukunden ist neben der Ertüchtigung der Netze zentrales Anliegen der SWU Energie GmbH und der Fernwärme Ulm GmbH. Im Innenstadtbereich wird dies konsequent umgesetzt. Bei Neubaugebieten mit gutem Dämmstandard sind die Wärmedichten jedoch häufig so niedrig, dass sich die klassische Fernwärmeversorgung wirtschaftlich nicht mehr darstellen lässt.

Maßnahme 22: Förderung von Energiesparmaßnahmen

Das städtische Förderprogramm zur Energieeinsparung, rationellen Energieanwendung und zum Einsatz erneuerbarer Energien besteht seit 1991 und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Inzwischen werden viele Maßnahmen durch Bundesprogramme der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) übernommen.

Maßnahme 23: Verstärkte Beratung im Bereich der Festbrennstoffheizungen

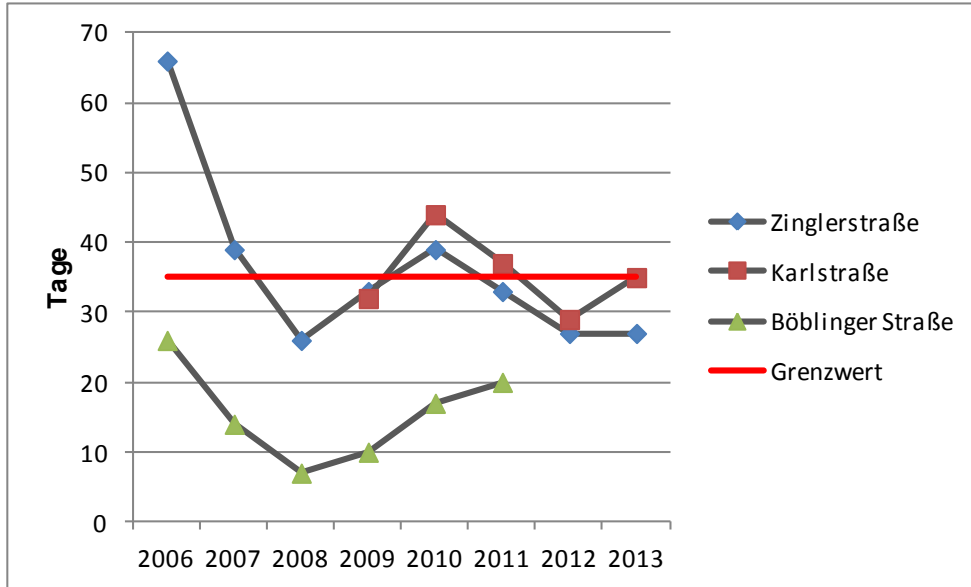
Mit der vom Kabinett beschlossenen Novelle der 1. Bundesimmissionsschutzverordnung (1. BImSchV) wurden die Vorgaben für Öfen und Heizungen, in denen feste Brennstoffe wie beispielsweise Holz verfeuert werden, zum ersten Mal seit mehr als 20 Jahren an die technischen Weiterentwicklungen bei der Verringerung der Schadstoffemissionen angepasst. Für die meisten bestehenden Feuerungsanlagen sieht die Verordnung eine Nachrüstpflicht vor, allerdings mit langen Übergangsfristen. Neu ist ebenfalls eine Beratungspflicht über den sachgemäßen Umgang mit einer Holzfeuerstätte sowie über die richtige Lagerung des Brennstoffes. Die Beratungspflicht gilt bei der Errichtung oder bei einem Betreiberwechsel. Zusätzlich wird durch den Schornsteinfeger alle fünf Jahre überprüft, ob sich die Feuerstätte

in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet und ob naturbelassenes, trockenes Holz verwendet wird.

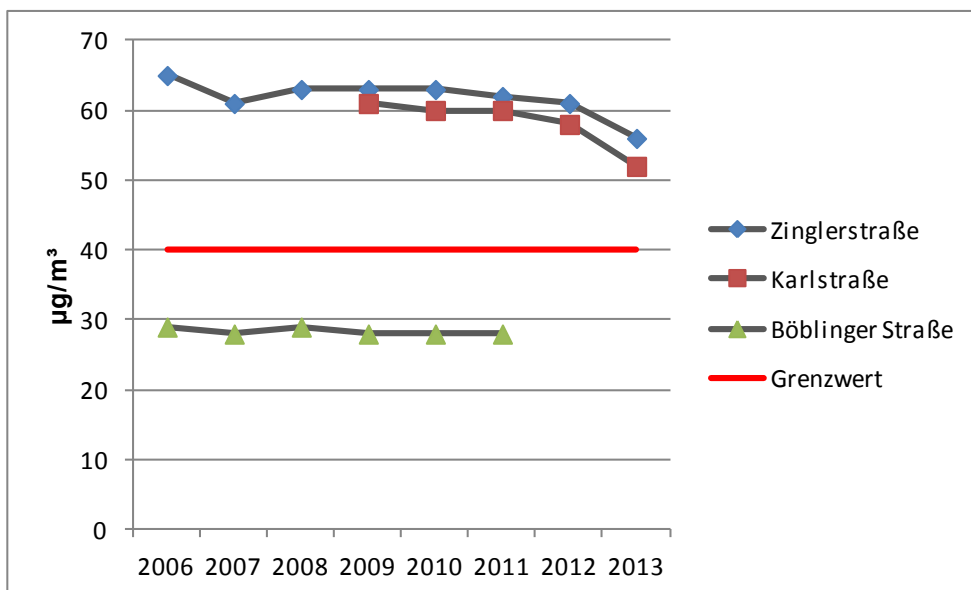
Maßnahme 24: Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zu den Themen Luftreinhaltung, ÖPNV, Radfahren, Pendlernetz, richtig heizen

Sowohl die Stadt Ulm als auch die SWU, der DING sowie viele private Initiativen betreiben Werbekampagnen, die die Verbindung Umwelt, Klima, Energie und Verkehr herstellen.

Zu Ziffer 3:



Grafik 1: Anzahl der Tage mit Überschreitung des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ für Ulm (Grenzwert: 35 Tage pro Jahr)



Grafik 2: NO₂-Jahresmittelwerte für Ulm

