

Sachbearbeitung	SUB II - Strategische Planung		
Datum	12.10.2015		
Geschäftszeichen	SUB II-Wil		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 24.11.2015	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 438/15

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

Anlagen:

Antrag:

Den sechsten Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BD, BM 3, C 3, EBU, OB</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 (PM 10) 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 am 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 und
- öffentliches Interesse oder unaufschiebbares Einzelinteresse.

Seit Inkrafttreten der Umweltzone wurden bislang 2048 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die Genehmigung gilt maximal 1 Jahr. Aktuell sind rund 20 Genehmigungen gültig (September 2014 bis September 2015). Im Jahr davor waren es noch 90 Genehmigungen.

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 können in der Umweltzone auch parkende Fahrzeuge kontrolliert und geahndet werden. Seither wurden in Ulm fast 5.000 Verstöße festgestellt (Stand 30.09.2015). Der Anteil ausländischer Fahrzeuge ohne grüne Plakette liegt bei ca. 40%.

Bei 45 % aller eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren wird vom Fahrzeughalter oder -führer nachträglich der Nachweis einer grünen Plakette erbracht. In diesen Fällen wird das Verfahren kulanzhalber eingestellt.

3. Aktuelle Belastungszahlen

Die Belastungszahlen der letzten Jahre und die aktuellen Zahlen für das Jahr 2014 für die PM 10-Überschreitungen an den Spotmessstellen Zingler- und Karlstraße und der Hintergrundmessstelle Böblinger Straße können der nachfolgenden Grafik entnommen werden.

PM 10-Überschreitungen 2006 bis 2014:

Grafik 1: am Ende der
Beschlussvorlage

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. Dies ist die übliche Vorgehensweise des Landes, um die Messgeräte an anderen Orten einsetzen zu können.

In der Karlstraße werden derzeit für das Jahr 2015 ebenfalls keine Messungen durchgeführt. Die LUBW begründet dies mit den umfangreichen Baumaßnahmen in der Karlstraße, die zu einem verfälschten Ergebnis geführt hätten. Ob die Messungen überhaupt wieder aufgenommen werden, wird derzeit von der LUBW geprüft, da auch in der Karlstraße in den Jahren 2012, 2013 und 2014 der „35-Tage-Grenzwert“ nicht mehr überschritten wurde.

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 drei Jahren sind die Grenzwerte an beiden Ulmer Messstellen eingehalten worden, bzw. es wurde gar nicht mehr gemessen. 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. Für 2014 ist für Ulm mit nur noch 19 Überschreitungstagen eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte festzustellen. Nach Auffassung der LUBW sind für diese Schwankungen die folgenden Faktoren verantwortlich (vgl. LUBW, Ergebnisse der Spotmessungen in Baden-Württemberg 2013, Stand: August 2014, Seite 5):

- Dauer der austauscharmen Wetterlagen und verstärkter Partikel PM₁₀-Ferntransport in den Wintermonaten,
- Dauer der Heizperiode,
- Zeiträume mit Trockenheit in den Sommermonaten.

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).

Insgesamt kann für Ulm festgehalten werden, dass in den letzten drei Jahren die Grenzwerte für Feinstaub durchgängig eingehalten worden sind. **Die Belastung durch Feinstaub**

konnte durch die in den letzten Jahren ergriffenen Maßnahmen wirksam und dauerhaft unter die Grenzwerte gesenkt werden.

Der Stickstoffdioxid (NO₂)-Jahresmittelwert stellt sich für die Jahre 2006 bis 2014 wie folgt dar:

Grafik 2: am Ende der
Beschlussvorlage

Der seit 2010 gültige Grenzwert liegt bei 40 µg/m³. Hauptverursacher für Stickoxide ist 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). Eine kontinuierliche und deutliche Abnahme kann seit dem Jahr 2012 festgestellt werden. 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 stellt kein Ulmer Spezifikum dar.

An der Hintergrundmessstelle in der Böblinger Straße (Dichterviertel) wurde der Jahresmittelwert in den Jahren, in denen eine Messung durchgeführt wurde, bereits durchgehend deutlich unterschritten.

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. Mittlerweile wurde das Pilotverfahren wegen Nichteinhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid abgeschlossen. Im Juni 2015 wurde ein formelles Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

Hiervon betroffen ist der Regierungsbezirk Tübingen und damit auch die Stadt Ulm. Eine Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz lässt derzeit weitergehende Maßnahmen zur Einhaltung der NO₂-Immissions-Grenzwerte skizzieren und Vorschläge zur Umsetzung erarbeiten. Ergebnisse liegen der Stadt Ulm noch nicht vor.

Mittlerweile haben zu der Thematik der weiter anhaltenden Grenzwertüberschreitungen bei NO_x erste Abstimmungsgespräche zwischen dem Regierungspräsidium Tübingen und der Stadt Ulm stattgefunden. Über die Ergebnisse wird in der Sitzung mündlich berichtet.

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 sechsten 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 Autobahnanschlussstelle 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 (insgesamt 9)
- 3 Pkw mit Erdgas (insgesamt 53)
- 21 PKW mit Benzin/Autogas (insgesamt 53, s.o.)
- 3 Transporter mit Benzin/Autogas (insgesamt 58)
- 7 Pkw mit E-Antrieb (6 Renault ZOE, 1 Peugeot iOn) (insgesamt 53, s.o.)

Die EBU setzt weiter auf alternative Antriebe um den Fuhrpark der Stadt Ulm zu verbessern.

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 Elektrofahrzeugen durch die SWU Energie GmbH

Die Stadtwerke haben in der Region Ulm/Neu-Ulm insgesamt 47 Stromtankstellen aufgebaut. Der Strom wird kostenlos zur Verfügung gestellt.

Zur Förderung der Elektromobilität wurde in den vergangenen Jahren von den Stadtwerken im Bereich der Infrastruktur im Stadtgebiet Ulm 35 Ladesäulen mit 70 Ladepunkten errichtet. Der Strom wird kostenlos zur Verfügung gestellt. Die dazu gehörenden Stellplätze sind für die Dauer des Ladevorgangs für Elektrofahrzeuge kostenfrei und dürfen von anderen Fahrzeugen nicht genutzt werden.

Im Stadtkreis Ulm sind aktuell 69 Elektrofahrzeuge sowie 157 kombinierte bzw. Hybridfahrzeuge zugelassen.

Die aktuelle Änderung der Straßenverkehrsordnung lässt zu, dass die Straßenverkehrsbehörde weitere Erleichterungen für E- Fahrzeuge freigeben kann, wie z.B. Nutzung der Busspur und Ausnahmen von Fahrverboten oder Parkbeschränkungen, wie Parkschein oder Parkscheibe etc.

Eine Umsetzung dieser Vergünstigungen ist derzeit nicht vorgesehen, da es aus Sicht der Verwaltung keine Stellen im Stadtbereich gibt, auf denen signifikante Vorteile bestehen.

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. Die beiden Planfeststellungsbeschlüsse ergingen im Juli 2014 bzw. Januar 2015. Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat am 6. Mai 2015 den Ausbau der Straßenbahn durch eine zweite Linie beschlossen. Im Herbst 2015 wurde mit dem Bau begonnen. Die Fertigstellung soll bis Sommer 2018 erfolgen.

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 und den geplanten Maßnahmen wird regelmäßig im Fachbereichsausschuss 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. Aktuelle Beispiele hierfür sind der Weinhofberg und die Stern gasse.

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. Mit dem Bau ist im September 2015 begonnen worden.

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

Stand Planfeststellung: Der Planfeststellungsbeschluss für den PfA 1 - Ulm - Laupheim ist veröffentlicht, die Beschlüsse für die weiteren PfA 2 bis 5 werden für Herbst dieses Jahres erwartet.

Finanzierung: Ein Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen für die ca. 226 Mio. € Baukosten ist für Ende 2015/ Anfang 2016 zu erwarten. Anschließend müssen Bau- und Finanzierungsverträge abgeschlossen werden.

Baublauf: Seitens der DB Netze wird bereits die weitere Planung vorangetrieben, ein erstes Grobkonzept (80% Planungssicherheit) für den Bauablauf wurde vorgelegt; möglicher Baubeginn in 2019; Zieltermin: Inbetriebnahme mit Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke.

Bundesverkehrswegeplan 2015: Eine Neubewertung der Südbahn wurde seitens des BMVI als notwendig erachtet; eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde bereits beauftragt, das Ergebnis ist bis Herbst 2015 zu erwarten. Sobald NKU > 1,0, Baurecht vorliegt und die Finanzierung sichergestellt ist, wird das Projekt als laufendes Vorhaben eingestuft ohne Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015.

Fahrplankonzept: In Übereinstimmung mit der Landeskonzeption 2020 ist ein 1/2h-Takt von Stuttgart bis zum Bodensee vorgesehen; Klärung besteht noch beim Thema Regionalbahnen aufgrund unterschiedlicher Interessen der Regionen.

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. Der derzeitige Förderschwerpunkt des städtischen Programms liegt auf dem Neubau von Passiv- und Netto-Null-Energiehäusern.

Maßnahme 23: Verstärkte Beratung im Bereich der Festbrennstoffheizungen

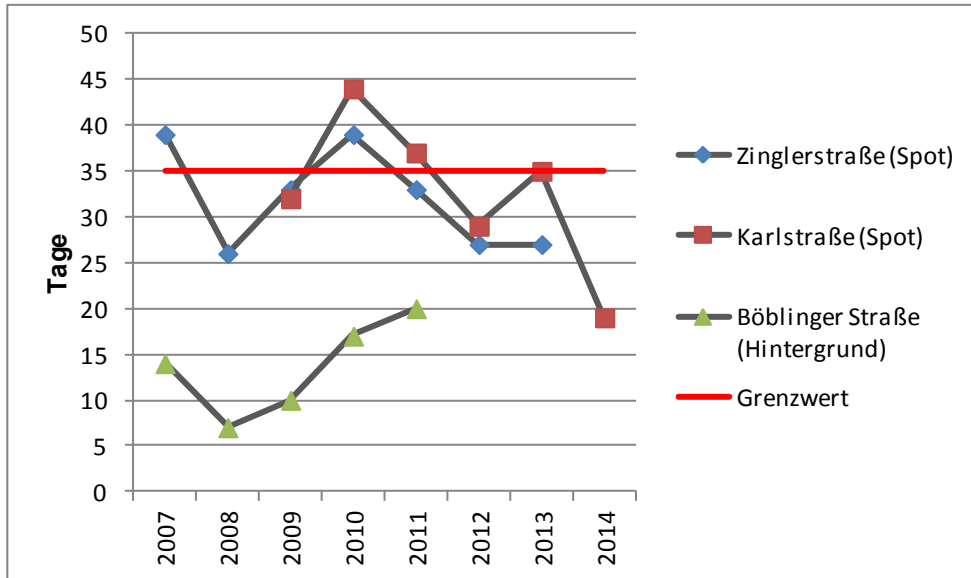
Mit der vom Kabinett beschlossenen Novelle der 1. Bundesimmissionsschutzverordnung (1. BimSchV) wurden die Vorgaben für Öfen und Heizungen, in denen feste Brennstoffe wie beispielsweise Holz verfeuert werden, zum ersten Mal seit mehr als 20 Jahren an die technischen Weiterentwicklungen bei der Verringerung der Schadstoffemissionen angepasst. Für die meisten bestehenden Feuerungsanlagen sieht die Verordnung eine Nachrüstpflicht vor, allerdings mit langen Übergangsfristen. Neu ist ebenfalls eine Beratungspflicht durch den Schornsteinfeger 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

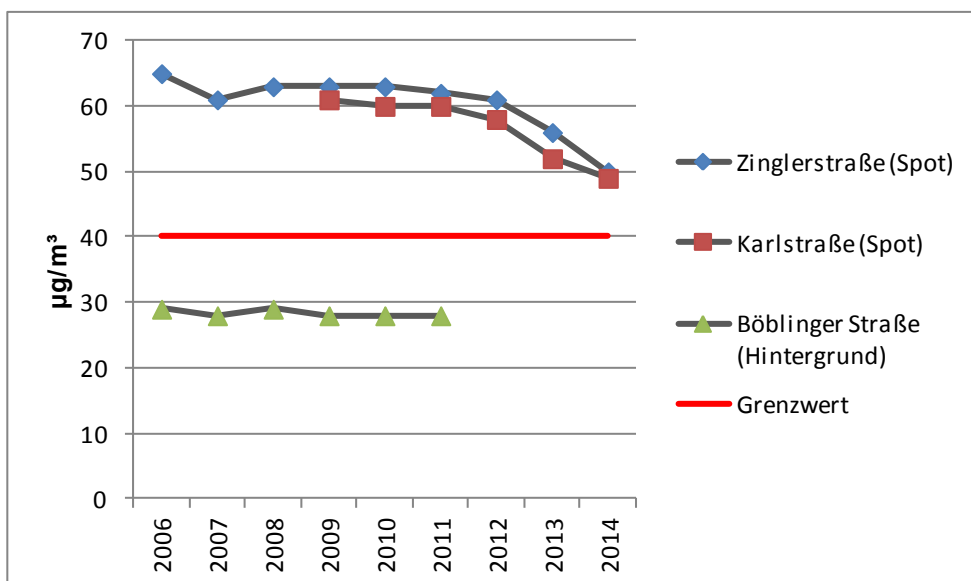
Sowohl die Stadt Ulm als auch die SWU, der DING sowie viele private Initiativen betreiben Werbekampagnen, die die Verbindung Umwelt, Klima, Energie und Verkehr herstellen.

Im Bereich der Mobilität sind es z.B. der Fahrradaktionstag und andere Aktivitäten des FahrRad-Bündnisses. Die SWU aber auch die Regionale Energieagentur führen regelmäßig Informationsveranstaltungen zum Thema Heizen, Stromverbrauch etc. durch. Das Thema nachhaltiges Bauen wird regelmäßig von den örtlichen Medien aufgegriffen. Die Lokale Agenda 21 hat zu den o.g. Themen schon verschiedene Schwerpunkte in der Zeitschrift agzente+ gesetzt.

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