



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	23.10.2017		
Geschäftszeichen	SUB II - Wil		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 21.11.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 407/17

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

Anlagen: -

Antrag:

Den achten Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BD II, BM 3, C 3, OB, VGV	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. 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.

Die Feinstaubbelastung konnte mittlerweile soweit reduziert werden, dass die hier geltenden Grenzwerte seit mehreren Jahren deutlich unterschritten werden. Hinsichtlich der Belastungssituation mit Stickstoffdioxid (NO₂) kann noch keine „Entwarnung“ gegeben werden. Hier werden voraussichtlich weitergehende Maßnahmen notwendig, um auch hier zukünftig eine Einhaltung der Grenzwerte gewährleisten zu können (vgl. Ziffer 4).

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 2092 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die Genehmigung gilt maximal 1 Jahr. Aktuell sind rund 13 Genehmigungen gültig (September 2016 bis September 2017). Im Jahr davor waren es noch rund 20 Genehmigungen.

Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge ohne bzw. mit roter Plakette gab bis zum 31.12.2012. Ausnahmegenehmigungen dafür sind nur 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 8.200 Verstöße festgestellt (Stand 30.09.2017). Der Anteil ausländischer Fahrzeuge ohne grüne Plakette liegt bei ca. 47%.

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

3. **Aktuelle Belastungszahlen**

Die Belastungszahlen der letzten Jahre 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 2016:

Grafik 1: am Ende der
Beschlussvorlage

Die Messungen an der Spotmessstelle Zinglerstraße sind seitens der LUBW zum Jahresende 2013 und in der Karlstraße Ende 2014 eingestellt worden, da in den letzten drei Jahren zuvor der „35-Tage-Grenzwert“ dort nicht mehr überschritten worden ist. Dies ist die übliche Vorgehensweise des Landes, um die Messgeräte an anderen Orten einsetzen zu können.

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. Ein Jahr später, also zum 01.01.2013 wurde in Ulm die grüne Plakette eingeführt.

Im Vergleich zu 2012 sind im Jahr 2013 die PM10-Konzentrationen allerdings an der Mehrzahl der Messstellen im Land, so auch in Ulm, wieder leicht angestiegen. Für 2014 wurde für Ulm mit nur noch 19 Überschreitungstagen in der Karlstraße eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte festgestellt. 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.

An der Hintergrundmessstation im Dichterviertel, Böblinger Straße, wurde in den letzten beiden Jahren nur noch eine Grenzwertüberschreitung an 2 Tage im Jahr festgestellt. In den letzten fünf Jahren lagen die Grenzwertüberschreitungen bei jeweils unter 10 Tagen.

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 PM 10 (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 PM 10 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 die Grenzwerte für Feinstaub seit mehreren Jahren durchgängig eingehalten werden, bzw. auf Grund der, auf die Grenzwerte bezogenen, geringen Belastung gar nicht mehr erhoben werden. **Die**

Belastung durch Feinstaub konnte durch die in den letzten Jahren ergriffenen Maßnahmen signifikant 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

Die für Ulm relevante Stickoxidbelastung wird über den so genannten Jahresmittelwert wiedergegeben (Grenzwert seit 2010: 40 µg/m³). Der Grenzwert für die stundenweise Überschreitung (200 µg/m³) ist für Ulm nicht relevant und wurde bereits in der Vergangenheit an den Spotmessstellen in Ulm nicht erreicht.

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 PM 10.

Allerdings vollzieht sich der Belastungsrückgang auf einem hohen Ausgangsniveau. Diese hohe Belastung ist bei den allermeisten Spotmessstellen in Baden-Württemberg festzustellen. Sie stellt kein Ulmer Spezifikum dar.

An der Hintergrundmessstelle in der Böblinger Straße (Dichterviertel) wurde der Jahresmittelwert in den letzten 10 Jahren bereits 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.

Auf Grund der Baustellensituation wird in Ulm derzeit wie folgt gemessen:

Hintergrundmessstelle Böblinger Straße: Diese Messstelle ist von den Ulmer Großbaustellen nicht betroffen. Die Messungen sind hier ohne Unterbrechung erfolgt. Folgende Luftschadstoffe werden gemessen: Ozon, Feinstaub PM 2 und PM 10, Stickstoffdioxid, Kohlenstoffmonoxid, Schwefeldioxid und Benzol.

Spotmessstelle Karlstraße: Hier wurden baustellenbedingt in den Jahren 2015 und 2016 keine Messungen durchgeführt. Seit dem 01.01.2017 wird hier wieder der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid gemessen. Ergebnisse für das Jahr 2017 liegen daher erst Anfang 2018 vor.

Spotmessstelle Zinglerstraße: Hier wird derzeit baustellenbedingt nicht gemessen. Die Messungen sind zum 01.01.2016 eingestellt worden. Seitens des Landes ist geplant, die Messungen zum 01.01.2018 wieder aufzunehmen.

Die aktuelle Situation für Stickstoffdioxid kann für Ulm – wie bereits ausgeführt – derzeit nur an der Hintergrundmessstelle exakt beziffert werden. Der Jahresmittelwert lag hier für 2016 bei 28 µg/m³.

Für die Karlstraße liegen mittlerweile wieder erste Abschätzungen vor:

Die Stickstoffdioxid-Belastung lag im Jahr 2014 an der Spotmessstelle Karlstraße mit 49 µg/m³ noch deutlich über den Grenzwerten. Für die Spotmessstelle Karlstraße ist - auf der Basis von Zwischenwerten der LUBW - durch das Regierungspräsidium Tübingen für das Jahr 2017 eine erste Abschätzung zur Entwicklung der Luftschadstoffsituation vorgenommen worden. Hier deutet sich eine deutliche Reduktion der Stickstoffdioxid-Belastung im Vergleich zu 2014 an. Gewissheit wird aber erst die Jahresauswertung bringen.

Im Oktober 2017 wurde die aktuelle Situation in den betroffenen Städten Tübingen, Ravensburg und Ulm im Rahmen eines Workshops mit Vertretern des Verkehrsministeriums, des Regierungspräsidiums und der Städte besprochen. Die zu erwartende positive Entwicklung in der Karlstraße ist demnach vermutlich auch auf den erfolgten Umbau (Abrücken von der Wohnbebauung/ Messstelle) zurückzuführen, da die Verkehrsbelastung als solche durch den Umbau ja nicht abgenommen hat. Vielmehr hat sich im Jahr 2017 durch die Straßenbahnbaustelle Neutorstraße/ Karlstraße in der Hauptverkehrszeit der Verkehr oftmals gestaut.

Als sehr positiv wurde seitens des Landes auch die zeitnahe Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 (Veränderungen im Modal-Split, Ersetzen von Diesel-Bussen) beurteilt, da ja insbesondere kurzfristige Maßnahmen ergriffen werden müssen. Nach Abschluss der Bauarbeiten Bahnhofplatz, Tiefgarage und Sedelhöfe könnte sich als eine potenzielle Luftreinhaltemaßnahme in der Zinglerstraße ebenfalls eine Neuordnung der Fahrbahnen insbesondere durch ein Abrücken von der Wohnbebauung als wirksame Maßnahme zur Reduzierung von NO₂ erweisen.

4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Ulm

Auf Grund der weiter festzustellenden Grenzwertüberschreitungen bei NO₂ ist das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Behörde in der Pflicht, durch weitere Maßnahmen sicherzustellen, dass die Schadstoffbelastung möglichst zeitnah unter die bestehenden Grenzwerte fällt. Entsprechende Gerichtsurteile andere Städte betreffend unterstreichen diese Dringlichkeit und Notwendigkeit, zu reagieren.

Daher wird derzeit im Auftrag des Regierungspräsidiums Tübingen eine fachgutachterliche Untersuchung durch das Ingenieurbüro Lohmeyer aus Karlsruhe erstellt.

Die folgenden Maßnahmenoptionen werden hierbei untersucht:

1. Einführung einer „blauen“ Umweltzone (Diesel-Fahrzeuge nur mit Euro VI- Abgasnorm, für Elektro- und Hybridfahrzeuge frei, Benziner ab Euro III),
2. Ausdehnung der „grünen Umweltzone“ auf die Stadt Ulm mit allen Teilorten,
3. Gezielte Umrüstung von Feuerungsanlagen im Bereich der Problempunkte (mit vorheriger Bestandaufnahme),
4. Verflüssigungskonzepte im Bereich der Problempunkte,

5. Gezielte Beeinflussung der Zusammensetzung der in der Karl- und Zinglerstraße fließenden Verkehrsströme (Bus- bzw. Taximodernisierung, Lkw-Durchfahrtsverbot oder ähnliches).

Sollten die Berechnungen in einem ersten Schritt ergeben, dass mit der Umsetzung dieser Maßnahmen keine Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet werden kann, sind seitens des Fachgutachters weitere Maßnahmen zu untersuchen.

6. Auf jeden Fall soll dann zusätzlich die Wirkung eines befristeten Fahrverbotes nach geraden und ungeraden Kennzeichen untersucht werden.

Das Gutachten sollte ursprünglich bis Ende 2016 erstellt werden. Das angekündigte Luftschadstoffgutachten liegt allerdings immer noch nicht vor.

Auf Grund der aktuellen Entwicklungen, insbesondere des Urteils des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom Juli 2017 und der eingelegten so genannten Sprungrevision des Landes zum Bundesverwaltungsgericht ist zunächst die dortige Entscheidung abzuwarten. Die Situation stellt sich so dar, dass das Verwaltungsgericht Stuttgart für die Stadt Stuttgart unter anderem auch Fahrverbote verlangt hatte. Allerdings kann die derzeit bundesweit diskutierte „Blaue Plakette“ nur durch den Bund durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung eingeführt werden.

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart hat durch die durch das Land Baden-Württemberg eingelegte Revision in Leipzig keine Rechtskraft erlangt.

Daher ist im weiteren Verfahren höchststrichterlich insbesondere auch die Frage zu klären, ob das Land Baden-Württemberg eine landesspezifische Regelung für temporäre Fahrverbote, also eine „Blaue Umweltzone in eigener Verantwortung“ einführen darf. Doch ob das rechtlich überhaupt möglich ist, darüber besteht in der Rechtsprechung und auch seitens der Landesregierung große Ungewissheit.

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht einen vergleichbaren Rechtsstreit für den 22. Februar 2018 terminiert hat, rechnet die Landesregierung mit einer zeitnahen Klärung der Rechtsfrage.

Welche Konsequenzen sich hieraus für die Stadt Ulm ergeben könnten, lässt sich derzeit nicht abschätzen.

Der Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“

Als ein Ergebnis der beiden "Dieselgipfel 2017" wurde die Einrichtung eines Fonds "Nachhaltige Mobilität in der Stadt" beschlossen. Bund und Hersteller legen hier insgesamt 1 Mrd. € ein. Weiter sollen bestehende Förderprogramme um weitere 250 Mio. € aufgestockt werden.

Die Stadt Ulm ist der Aufforderung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg gefolgt und hat in Abstimmung mit verschiedenen Akteuren aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft verschiedene Projektskizzen erarbeitet, die das Landesministerium für eine gemeinsame Erklärung aller betroffenen Kommunen in Baden-Württemberg zusammentragen und beim zuständigen Bundesministerium zwischenzeitlich vorgelegt hat. Die Stadt Ulm hat hier fristgerecht insgesamt 7 Projektskizzen eingereicht, welche den Themenbereichen "Intelligente Verkehrssteuerung", "City-Logistik", "Bike & Ride", "E-Mobilität und Betriebliches Mobilitätsmanagement" und "Emissionsarme Fahrzeuge bzw.

Busflotte" zuzuordnen sind. Zu betonen gilt es an dieser Stelle, dass es sich um grobe Projektskizzen in Form von Ideensammlungen handelte, bei denen insbesondere eine rasche Wirkungsentfaltung von 3-5 Jahren zu erwarten war. Tiefergehende Planungen oder gar Umsetzungsstrategien bzw. -Konzepte liegen zu den verschiedenen Projektskizzen noch nicht vor und wurden von der Verwaltung auch noch nicht weiter verfolgt. Auch ergeben sich aus diesen Projektskizzen keine rechtlichen Verbindlichkeiten gegenüber Land und/oder Bund.

Die Definition eines Förderprogramms liegt bisher noch nicht vor. Daher sind aus Sicht der Verwaltung aktuell keine weiteren Maßnahmen notwendig. Demnach sind auch die Voraussetzungen für eine Förderfähigkeit zum aktuellen Zeitpunkt nicht bekannt. Die Verwaltung befindet sich in Abstimmungsgesprächen mit der Landesverwaltung, wie mit der besonderen Situation der Stadt Ulm umgegangen werden soll, da hier in den vergangenen Jahren aufgrund der Baustellensituation keine Messungen der Stickoxidbelastung vorgenommen wurden. In den Jahren vor 2015 wurden die Grenzwerte regelmäßig überschritten, ab 2015 liegen aufgrund fehlender Messstände allerdings keine Daten mehr vor. Die Überschreitung der Messwerte in den letzten beiden Jahren ist aber nach derzeitigem Stand grundsätzliche Voraussetzung für die Antragstellung, so dass eine Antragsberechtigung für die Stadt Ulm vor diesem Hintergrund nicht vorliegt.

Sobald ein entsprechendes Förderprogramm aufgelegt wurde, wird die Verwaltung die Möglichkeit einer Meldung passender Projekte prüfen und ggf. Förderanträge stellen.

5. 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.

6. 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 achten 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:

- 1 Müllfahrzeug mit Erdgas (insgesamt 10)
- 5 Pkw mit Erdgas (insgesamt 57)
- 18 PKW mit Benzin/Autogas (insgesamt 57, s.o.)
- 8 Pkw mit E-Antrieb (7 Renault ZOE, 1 Peugeot iOn) (insgesamt 57, s.o.)
- 3 Transporter mit Benzin/Autogas (insgesamt 61)

Die EBU setzt weiter auf alternative Antriebe um den Fuhrpark der Stadt Ulm zu verbessern. Von den 57 Pkw fahren bereits rund 55 % mit alternativen Antrieben.

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 mit insgesamt 96 Ladepunkten aufgebaut. Der Strom wird – noch bis Ende 2017 - 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 115 Elektrofahrzeuge sowie 256 kombinierte bzw. Hybridfahrzeuge zugelassen.

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 Dezember 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 und damit verbunden sukzessive Tempo 30-Zonen zu verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen umzubauen, wurde bereits begonnen. Aktuelle Beispiele hierfür sind der Weinhofberg und die Stern gasse.

Des Weiteren wurde ein Projekt „Zu Fuß in Ulm“ ins Leben gerufen. Für eine erste Umsetzungsphase wurden 5 Schwerpunktthemen gesetzt: Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, LSA / FSA: Verbesserungen der Qualität für Fußgänger, Steigerung der Attraktivität und Fußwegekarte

Maßnahme 11: Lückenschlüsse des Tangentenrings

Die Lücken im Tangentenring sind im Wesentlichen geschlossen. Der letzte Lückenschluss ist mittlerweile mit dem Bau der Verbindung zwischen der L 260 und dem Wiblinger Ring erfolgt. Durch diese Maßnahme konnte der Verkehr durch Alt-Wiblingen im Bereich der Hauptstraße und des Prangers verringert und ein Teil davon zur B 30 geführt werden.

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: Mittlerweile sind vier von fünf Planfeststellungsbeschlüssen rechtskräftig veröffentlicht, gegen ein Planfeststellungsbeschluss läuft derzeit noch ein Klageverfahren.

Finanzierung: Die Finanzierungsvereinbarung mit Gesamtkosten in Höhe von 222,5 Mio. € wurde am 23.12.2015 unterzeichnet. Bauanträge in finanzieller Hinsicht mit Einzelfinanzierungsvereinbarungen werden bis Anfang 2017 erstellt und genehmigt sein.

Bauablauf: Für 2018 wurden bereits Sperrpausen beantragt, Großveranstaltungen entlang der Südbahn und Sommerferien wurden berücksichtigt. Zum Teil wird es Schienenersatzverkehr/ Streckenvollsperrungen geben. Der Fertigstellungstermin ist für 2021 vorgesehen. Die Bauarbeiten beginnen 2018. Im Jahr 2017 werden Auflagen aus den Planfeststellungsbeschlüssen und weitere "naturschutzrechtliche" Maßnahmen umgesetzt.

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).

Die neuen Stadtquartiere „Am Weinberg“, „Safranberg“ und Egginger Weg“ sollen an die Fernwärme angeschlossen werden. Durch den hohen Anteil an regenerativen Brennstoffen (Altholz) hat die Ulmer Fernwärme mittlerweile einen herausragend guten Primärenergiefaktor. Die positiven Effekte auf den CO₂-Ausstoß und auch bei der Verringerung von Luftschadstoffen (Substitution von Kohle) sind enorm.

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 und dem Heizungspumpentausch. Von 11/2014 bis 12/2016 wurden 641 Heizungspumpen mit jeweils 100 € gefördert.

Für den im Mai 2017 beschlossenen Ölkesseltausch wurden seither 18 Anträge bewilligt. Das Programm wird durch das Angebot für eine Energieberatung vor Ort durch die Regionale Energieagentur derzeit beworben.

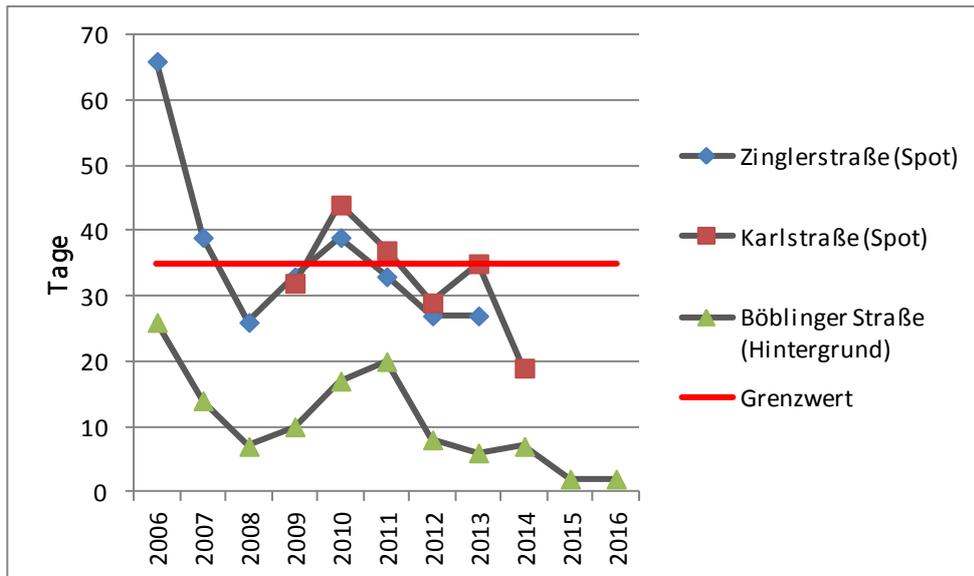
Maßnahme 23: Verstärkte Beratung im Bereich der Festbrennstoffheizungen

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

Nachrüstpflcht 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.

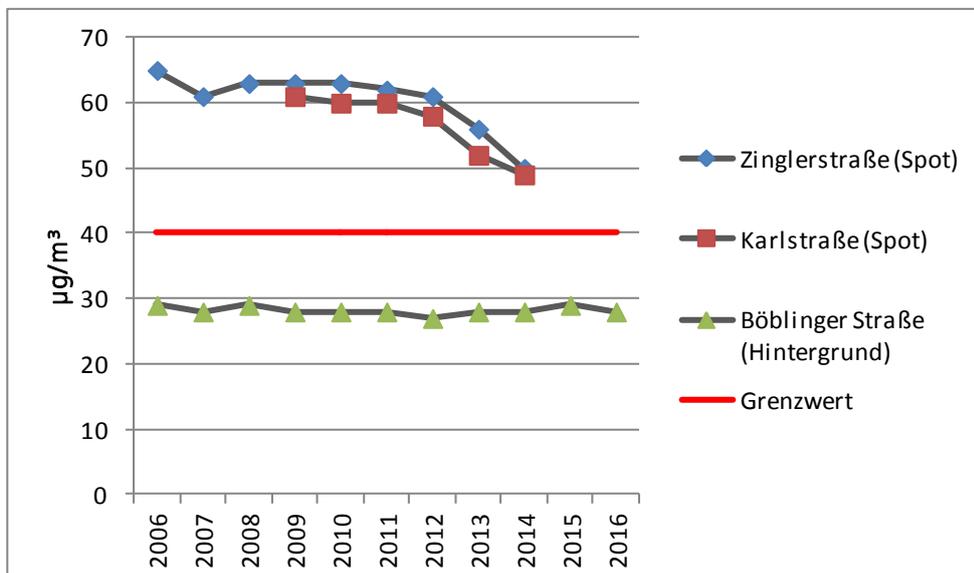
Maßnahme 24: Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zu den Themen Luftreinhaltung, ÖPNV, Radfahren, Pendlernetz, richtig heizen

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.



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

Seit 2015 werden an der Messstation Karlstraße keine Messungen mehr durchgeführt. Die Messungen in der Zinglerstraße sind bereits Ende 2013 eingestellt worden. Die Messungen werden seitens der LUBW eingestellt, wenn mindestens drei Jahre in Folge keine Überschreitungen der Grenzwerte mehr auftreten.



Grafik 2: NO₂-Jahresmittelwerte für Ulm an den verschiedenen Messstationen in Ulm

In der Karlstraße wurden baustellenbedingt 2015 und 2016 keine Messungen durchgeführt. Die Messungen sind am 01.01.2017 wieder aufgenommen worden. In der Zinglerstraße wurden 2015 vandalismusbedingt keine Messungen durchgeführt. Auf Grund der Baustellensituation werden die Messungen in 2016 und 2017 weiter ausgesetzt.

