Tischvorlage zum BGA am 18.09.2017, TOP 2

NOx Belastung in Ludwigshafen, Sachstand und erste Vorschläge für Ludwigshafen

Vorbemerkungen:

Die beiden „Diesel-Gipfel “ der Bundesregierung (2. August und 4. September) und das Treffen der Ministerpräsidentin mit den Städten Koblenz, Mainz und Ludwigshafen ergeben, Stand 18. September folgendes Bild:

Zur Reduzierung der NOx-Belastung in Großstädten, die Grenzwerte überschreiten werden vom Bund 1 Milliarde Euro (Fond „nachhaltige Mobilität “), vom Land Rheinland-Pfalz zusätzlich 3 Millionen Euro (Aktionsprogramm „saubere Mobilität “) zur Verfügung gestellt. Ziel ist ein verbesserter Gesundheitsschutz, dazu kurzfristig die Vermeidung von Fahrverboten. Die Aufteilung der Landesmittel erfolgt zu je einem Drittel an die betroffenen Städte, das genaue Verfahren zur Verteilung der Bundesmittel steht noch nicht fest. Die Mittel des Landes zielen in erster Linie auf kurz- und mittelfristige Maßnahmen, die des Bundes auf mittel- und langfristige Maßnahmen im Rahmen zu erstellender sogenannter Masterpläne bzw. „green-city “-Pläne. Dabei geht es dem Bund insbesondere um Themen wie Digitalisierung, vernetzte Verkehrssysteme etc. .

Grundsätzlich laufen die Prozesse zur Mittelvergabe zügig an, bis Ende September sollen erste Anforderungen an Bund und Land übermittelt werden. Der Bund erwartet in der zweiten Phase bis zum Ende November 2017 Förderanträge zur Erstellung der Masterpläne, die noch in 2017 beschieden werden sollen. Das Land unterstützt den Prozess durch die Einschaltung eines Lehrstuhl der TU Kaiserslautern (Prof. Dr. Manz). Grundlage sind in der Regel die geltenden Luftreinhaltepläne.

Insofern sind die nachfolgenden Darstellungen ein Sachstand bezogen auf den derzeitigen Erkenntnisstand, die Verwaltung wird mit Land und Bund im Herbst 2017 konkrete Vorgehensweisen abstimmen und fortlaufend in den Gremien berichten.

Soweit der verkürzte Sachstand.

Forderungen der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH):

Die DUH hat – wie bekannt – in den letzten Monaten einen Prozess in Gang gebracht, der Städte mit (teilweisen) Überschreitungen der NOx-Werte auffordert, diese sehr zeitnah unter die Grenzwerte zu senken. Dazu werden auch, wie erstmals in Stuttgart, Klagen vor den Gerichten geführt. Als eine Konsequenz drohen Fahrverbote, die eine hohe Anzahl von Autofahrern, Pendlern und Handwerker betreffen würden. Deshalb sollten sich Maßnahmen der Kommune nicht nur an den Zielen des Gesundheitsschutzes orientieren, sondern auch an der möglichen Vermeidung von Fahrverboten.

Die DUH beschreibt in ihrem Hintergrund-Papier „ Klagen für saubere Luft “ auf Seite 5 ein „Acht-Punkte-Sofortprogramm für saubere Luft “. Dieses Sofortprogramm greifen die in diesem Papier dargestellten Themen der Stadt Ludwigshafen auf :

<i>Forderung der DUH</i>	<i>Kommunale Möglichkeiten</i>
Verbindliche Aussage der Autokonzerne	Keine Handlungsoption
Verstärkung des Angebots sauberer und effizienter Antriebstechnologien	Keine Handlungsoption
Verpflichtender Rückruf sämtlicher Euro 5+6-Dieselfahrzeuge zur Hardware-Nachrüstung ...	Keine Handlungsoption
Nachrüstprogramm für alle Euro5+6-leichte Nutzfahrzeuge (Liefer- und Handwerkerfahrzeuge) ...	eingeschränkte Handlungsoption (beim WBL)
Sonderinfrastrukturprogramm für einen sauberen ÖPNV: ... alle ÖPNV-Busse ... bis 1. Juli 2018 die Euro 6 Abgaswerte einhalten Ausbau des Angebots	Handlungsoption
Einführung der Sammelklage ...	Keine Handlungsoption
Transparenzzusage der Industrie:	Keine Handlungsoption
Transparenzzusage des Kraftfahrtbundesamtes ...	Keine Handlungsoption

Ergänzt wird das Acht-Punkte-Programm der DUH von einem Katalog „weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung “. Auch diese Forderungen der DUH werden, zumindest teilweise in den in diesem Papier dargestellten Themen der Stadt Ludwigshafen aufgegriffen.

Situation in Ludwigshafen:

Die Belastung bezüglich NO_x liegt an einer von drei Messstationen des Landesamtes für Umwelt Mainz über den Grenzwerten: während die erlaubte Anzahl der erhöhten Kurzzeitbelastungen 2017 nicht überschritten wird (in 2016 drei Fälle von erlaubten 18) übersteigt der Jahresmittelwert den Grenzwert um 6 Mikrogramm/m³ seit 2008 abnehmender Tendenz (in 2016 von 46 Mikrogramm/m³ Grenzwert 40 Mikrogramm/m³).

Hinweise:

- Die betroffene Messstelle an der Heinigstraße will das Landesamt noch in 2017 durch eine neue an (fast) gleicher Stelle ersetzen. Diese wird – entsprechend der EU-Richtlinie – den Zustand an den Straßenrändern abbilden und weniger denjenigen in der Fahrbahnmitte.
- In Ludwigshafen werden sowohl die Jahresmittelwerte seit 2004 als auch die zulässigen Überschreitungshäufigkeiten des Tagesmittelwertes für Feinstaub seit 2006 eingehalten.

Der fortgeschriebene Luftreinhalteplan mit einer größeren Anzahl von Maßnahmen wurde im Dezember 2016 vom Stadtrat beschlossen und ist seit 1. Januar 2017 in Kraft. Er wird ergänzt vom Klimaschutz-Teilkonzept „klimafreundliche Mobilität “ vom Dezember 2013. Insofern liegen aktuelle Ausgangsdaten und Konzepte vor, auf die im Wesentlichen zurückgegriffen werden kann.

Zusätzlich wurden in den letzten Wochen intensive Gespräche in der Verwaltung, mit dem WBL (Wirtschaftsbetrieb Ludwigshafen) und der RNV (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, ÖPNV-Unternehmen für LU, MA und HD) geführt.

Die „Klimatage 2017 “ der Stadtverwaltung (Symposien, Ausstellungen, Aktionen) unter dem Titel „wie bist du mobil? “ befassen sich mit der ganzen Palette künftiger Mobilität und setzen den stadtinternen Diskurs zur Mobilität der Zukunft fort.

Daraus ergibt sich in einem ersten Schritt folgendes Maßnahmenbündel, das jetzt mit Land und Bund abgestimmt werden soll. Es können sich Änderungen und Ergänzungen ergeben, über die in den stadträtlichen Gremien fortlaufend berichtet werden wird.

Das Ludwigshafener Maßnahmenbündel soll – aus den beschriebenen Ausgangspositionen heraus - zunächst drei Themen umfassen:

1. Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV
2. Umrüstung des kommunalen Fuhrparks
3. Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund

Als weiteres Thema kann hinzukommen:

4. Digitale Mobilität und Verkehrssteuerung vor dem Hintergrund der Hochstraßensanierung und City West

Die Themen 1-3 setzen damit auf den im Luftreinhalteplan dargelegten Maßnahmen auf und reihen sich somit in die längerfristigen Strategien der Stadt Ludwigshafen zur Luftreinhaltung ein. Es handelt sich nicht um abgeschlossene Projektaufstellungen, sie können sich in den kommenden Wochen in Abstimmung mit Land und Bund noch ändern!

Thema 1: Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV

Vorbemerkung: Die Auswahl der genannten Maßnahmen orientiert sich zum einen daran, dass sie innerhalb von drei Jahren nachweislichen Erfolg bringen sollen. Zum anderen sind die Maßnahmen aber auch als Mittel geeignet, um mittel- bis langfristig eine nachhaltige Verbesserungen herbeiführen zu können. Zudem muss sichergestellt werden, dass auch nach Auslaufen der Förderung eine Finanzierung z.B. von Angebotsverbesserungen sichergestellt wird. Nur so lässt sich die Luftqualität in Ludwigshafen dauerhaft verbessern.

Handlungsfeld	Projekt	Nutzen	erforderliche Mittel innerhalb 3 Jahren
Emissionsarme Busflotten	Vorgezogene Erneuerung der Busflotte auf EURO6-Fahrzeuge (Bestand Ende 2017: 10*EURO4 und 10* EURO5)	Reduzierung des Schadstoffausstoßes vor allem an den Hotspots in der Innenstadt von Ludwigshafen	Investition ca. 5 Mio. €
Ausbau Pendlerstrecke	Verdichtung Linie 84 zwischen Frankenthal und Oppau zur besseren Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Frankenthal	verbesserte Anbindung nach Worms/Mainz und Richtung Freinsheim/Grünstadt	in 3 Jahren ca. 750 T Euro Investition und Betrieb
Infrastrukturmaßnahmen	Einführung „Dynamische Straßenraumfreihaltung “ (Busschleuse an der Kreuzung Mundenheimer Straße / Böcklinstraße) in der Mundenheimer Straße	Stabilität Fahrplan und Verkürzung der Fahrzeit im Berufsverkehr → ÖPNV wird zuverlässiger und attraktiver für Umsteiger	Investition einmalig ca. 100 T€
Infrastrukturmaßnahmen	Lichtsignal-Beeinflussung RHB im Stadtgebiet	Erhöhung Fahrplanstabilität und Beschleunigung des Expresszuges	Investition einmalig ca. 100 T €

Tarifliche Maßnahmen	Anschubfinanzierung für ein Pilotprojekt im neuen E-Tarif: zur Steigerung der Auslastung <u>außerhalb der Hauptverkehrszeiten</u> : über die E-Tarif-App sind in dieser Zeit günstigere Preise (Absenkung Grundbeitrag) denkbar.	Verbesserung der Auslastung in den Schwachlastzeiten. Höhere Attraktivität des ÖPNV gerade im Freizeitverkehr, mehr Umsteiger; Werbung für den ÖPNV	Mindereinnahmen werden durch „Zuzahlung “ aus dem Fonds gedeckt.
----------------------	--	---	--

Hinweise:

Der Umstieg auf E-Busse, Brennstoffzellen oder Wasserstoffantriebe bei der RNV ist innerhalb der nächsten 3 Jahren nicht vertretbar. Derzeit und in absehbarer Zeit existieren keine serienreife Produkte, bei der RNV werden ab 2018 in den Konversionsgebieten in Mannheim und Heidelberg testweise batteriebetriebene Fahrzeuge eingesetzt. Ggfs. können ab 2020 statt EURO-VI bereits Busse mit alternativen Antrieben beschafft werden, zzgl. Investitionen für Ladeinfrastruktur und Werkstätten. Eine Wirkung ist aber erst ab 2021/22 erzielbar.

Die Nachrüstung vorhandener Busse ist im Liniennetz der RNV nicht zielführend: Die Topographie und die engen Haltestellenabstände führen dazu, dass denkbare Nachrüstungstechnologien nicht die gewünschten Effekte erzielen. Zudem ist der Austausch alter Busse auch ein Beitrag zu höherer Attraktivität des ÖPNV im Allgemeinen. Sinnvoll sind weitere Infrastrukturmaßnahmen. Diese sind hier nicht berücksichtigt, da kein sehr schneller Nutzen erzielbar ist. Je nach Ausrichtung des Förderprogramms könnten weitere Maßnahmen diskutiert werden.

Thema 2: Umrüstung des kommunalen Fuhr- und Geräteparks

Vorbemerkung: Die Auswahl der genannten Maßnahmen orientiert sich auch hier an der Vorgabe, dass sie innerhalb von drei Jahren nachweislichen Erfolg bringen sollen. Zudem muss sichergestellt werden, dass auch nach Auslaufen der Förderung durch den Fond eine Finanzierung z.B. von Wartungsarbeiten sichergestellt wird.

Handlungsfeld	Projekt	Nutzen	Erforderliche Gesamt- Mittel innerhalb 3 Jahren
Emissionsarme Kommunal-fahrzeuge bis 7,5t	Vorgezogener Ersatz von Pkw und Kleintransportern durch Plug-in-Hybrid und/oder E-Fahrzeuge	Wirkung vor allem im innerstädtischen Bereich zu erwarten, wenn die emissionsarmen Fahrzeuge vorzugsweise dort eingesetzt werden.	Ca. 20 Fahrzeuge in 3 Jahren; Invest ca. 600 T Euro – oder Leasing
Emissionsarme Kommunal-fahrzeuge über 7,5t	Vorgezogene Erneuerung auf Euro6 – Basis; Hybrid-Fahrzeuge (Müll, Kehrmaschinen) sind noch nicht serienreif	Wirkung vor allem im innerstädtischen Bereich zu erwarten, wenn die emissionsarmen Fahrzeuge vorzugsweise dort eingesetzt werden.	Ca. 10 Fahrzeuge in 3 Jahren; Invest ca. 1,5 Mio Euro – oder Leasing
Kleingeräte	Austausch von Laubsaugern, Laubbläser etc. und Umstellung auf Elektrogeräte	Kleinräumige Wirkung, auch bezüglich der Lärmbelästigungen	Ca. 100t insgesamt

Hinweise:

Die Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge ist – wie bei der RNV – auch beim WBL in der Regel nicht sinnvoll, Einzelfälle müssen geprüft werden.

Thema 3: Vernetzung der Verkehrsträger / Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Fußgänger - Fahrrad – ÖPNV)

Vorbemerkung: Die Auswahl der genannten Maßnahmen orientiert sich auch hier an der Vorgabe, dass sie innerhalb von drei Jahren nachweislichen Erfolg bringen sollen. Sie müssen darüber hinaus auf schon vorhandener Infrastruktur aufsetzen und diese ergänzen.

Handlungsfeld	Projekt	Nutzen	erforderliche Mittel innerhalb 3 Jahren
Ausweitung von Anlagen mit Fahrradboxen	Ausrüstung vorhandener Fahrradabstellanlagen, z.B. an den Bahnhöfen Oggersheim, Mitte, Hauptbahnhof mit Fahrradboxen	Attraktivere, da sicherere Nutzung des eigenen Fahrrades auf regelmäßigen Wegen	Invest 1500 Euro pro Box; geschätzt 100 Boxen; insgesamt in 3 Jahren ca. 150 T Euro
Bikesafe am Bahnhof Mitte und/oder Hbf	Einrichtung eines automatisierten Fahrradparkhauses für mehr als 100 Fahrräder	Attraktivere, da sicherere Nutzung des eigenen Fahrrades auf regelmäßigen Wegen (Pendler)	Invest pro Station ca. 400000 Euro zuzüglich Betriebskosten (ca. 5000 Euro pro Jahr): Invest für 3 Jahre ca. 420 T Euro
Zusätzliche nextbike-Stationen	Verdichtung des vorhandenen Netzes	Attraktivere Nutzung von Leihrädern für Gelegenheitsverkehre	Invest 2000 Euro pro Station zuzüglich 15000 Euro für Fahrräder/Jahr; Gesamt-Invest für 10 Stationen in 3 Jahren: ca. 170 T Euro
Überarbeitung und Ausbau der lokalen Radpendlerwege	Reparatur und punktuelle Ergänzung von Hauptradwegrouten / Radschnellwegen, soweit sie nicht ausbaubeitragspflichtig sind	Erhöhung der Attraktivität des lokalen Radwegenetzes zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt / BASF	Invest bei 20km Länge ca. 2,5 Mio Euro

Ergänzung des Netzes von lokalen Radpendlerwege	Lückenschluss unter dem Fokus von Schüler- und Pendlerverkehren	Erhöhung der Attraktivität des lokalen Radwegenetzes zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt / BASF	Invest grob geschätzt ca. 3 Mio Euro
Ausbau barrierefreier Haltestellen für den Busverkehr	Intensivierung des laufenden Programmes im Rahmen EU-weiter Vorgaben	Erleichterung der Nutzung des lokalen Busverkehrs	Pro Haltestelle ca. 50000 Euro, d.h. bei 30 Haltestellen in 3 Jahren Invest ca. 1,5 Mio Euro

Thema 4: Digitale Mobilität und Verkehrssteuerung vor dem Hintergrund der Hochstraßensanierung und City West

Im Zusammenhang mit dem Abriss der Hochstraße Nord, dem Neubau der Stadtstraße und der Entwicklung der City West bietet es sich an, in Ludwigshafen und im Kernraum der Metropolregion über neue Steuerungsmodelle im Güter- und Pendlerverkehr nachzudenken.

Selbstfahrende Güterverkehre müssen auf eigenen Trassen oder auf ausgewiesenen Straßen in verkehrsarmen Zeiten diskutiert werden. Gerade die Entlastung der Straßen vom (schweren) Güterverkehr und autonome Transportketten dienen dem Erhalt der öffentlichen Infrastruktur, sichert ansässigen Unternehmen Standortvorteile, entlastet die Umwelt und schafft Freiräume bei der städtebaulichen Entwicklung.

Pkw-Verkehre müssen räumlich und zeitlich auf dem bestehenden Straßennetz gesteuert und mit innovativen ÖPNV-Angeboten vernetzt werden, um Pendlern stressfreie und zügige Reisemöglichkeiten zu bieten.

Die Konzeption und Erprobung derartiger Verkehrsmodelle kann durch entsprechende Förderung und anhand konkreter Beispiele (Baustellen) umgesetzt werden.