

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung
des Umweltausschusses
von Ludwigshafen am Rhein

Sitzungstermin:	Donnerstag, den 19.10.2017
Sitzungsbeginn:	16:00 Uhr
Sitzungsende:	18:00 Uhr
Ort, Raum:	Rathaus, Sitzungszimmer 1

Anwesend waren:

Stadtvorstand

Klaus Dillinger

SPD-Stadtratsfraktion

Günther Henkel

Frank Meier

Holger Scharff

CDU-Stadtratsfraktion

Dr. Reinhard Herzog

Liberal Konservative Reformer

Andreas Hofmeister

CDU-Stadtratsfraktion

Klaus Schneider

Barbara Defossé

Ulrich Sommer

Karl Heinz Berzel

Stadtratsfraktion Die Grünen im Rat

Heike Heß

Dieter Netter

FWG-Stadtratsfraktion

Helge Moritz

Hans-Peter Berg

FDP-Stadtratsfraktion

Bernd Zimmer

DIE LINKE Stadtratsfraktion

Sabine Gerassimatos

Entschuldigt fehlten:

SPD-Stadtratsfraktion

Hans-Jürgen Bott

Barbara Baur

Peter Massar

Udo Scheuermann

Markus Lemberger

Georgios Vassiliadis

Hans-Joachim Weinmann

CDU-Stadtratsfraktion

Manfred Schwarz

Liberal Konservative Reformer

Oliver Sieh

CDU-Stadtratsfraktion

Ahmet Ay

Wolfgang Leibig

Joannis Chorusis

Maximilian Göbel

Stadtratsfraktion Die Grünen im Rat

Hans-Uwe Daumann

Ingrid Frühauf

FDP-Stadtratsfraktion

Friedrich Bauer

DIE LINKE Stadtratsfraktion

Dr. Liborio Ciccarello

Tagesordnung:

1. Ergebnisse Tempo 30 nachts in der Sternstraße
Vorlage: 20174760
2. Sachstandsbericht zum Stand der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept "Umweltfreundliche Mobilität"
Vorlage: 20174761
3. Sachstand Luftreinhalteplanung
Vorlage: 20174762
4. Veröffentlichung der Schadstoffbelastungen bei Unfällen oder Unglücken
Vorlage: 20174831
5. Einsatz schadstoffarmer Busse
Vorlage: 20174832

Die Einladung erfolgte ordnungsgemäß.

Protokoll:

zu 1 **Ergebnisse Tempo 30 nachts in der Sternstraße**

Die Lärmkartierung welche im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie in der Sternstraße erfolgte ergab Betroffenheit, sowohl objektiv als auch subjektiv. Die Umsetzung als Pilotprojekt begann im Juni 2016 mit der Straßenverkehrsrechtliche Anordnung. Im Januar 2017 erfolgte dann die Änderung der Beschilderung, auf Tempo 30. in den Nachtstunden von 22:00 – 06:00 Uhr.. Die Geschwindigkeitsbegrenzung gilt zwischen der Erzbergerstraße und der Brunckstraße auf einer Streckenlänge von ca. 1,1 km. An 3 verschiedenen Standorten wurden Langzeit-Messungen durchgeführt. Zwischen Januar und Juli 2017 wurden rund 100 000 Fahrzeuge gemessen. Im Juli/August 2017 wurden 500 Fragebögen an die Anwohner verschickt, um zu erfahren, wie diese persönlich den Modelversuch wahrnehmen. Von 128 Anwohnern erfolgte ein Rücklauf aus der hervorging, dass eine Entlastung spürbar ist. Die Zustimmung des Landesbetriebes für Mobilität erfolgte nicht nur für das Pilotprojekt, sondern für eine dauerhafte Beibehaltung der Tempo-30-nachts-Regelung

Der Umweltausschuss nahm den Bericht zur Kenntnis

zu 2 **Sachstandsbericht zum Stand der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept "Umweltfreundliche Mobilität"**

Verschiedene Maßnahmen, sowie auch der Stand der Umsetzung, zur Umweltfreundlichen Mobilität, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren, wurden vorgestellt:

- 1 Neue Wege mit dem Rad

Fahrrad-Erlebnisse schaffen	Bereits umgesetzt
Überregionale Radverkehrsanbindung	Teilweise umgesetzt
Radverkehrskonzept LU- und Umgebung	Teilweise umgesetzt
Finanzierung im Radverkehr sicherstellen	Umsetzung derzeit nicht geplant
Öffnung Einbahnstraße in Gegenrichtung	Bereits umgesetzt / Umsetzung geplant
Öffentliches Fahrradmietsystem ausbauen	Bereits umgesetzt / Umsetzung geplant

2. Parken neu denken

Stellplatzfreies Quartier als Leuchtturmprojekt	Umsetzung noch nicht konkret
Gesamt-Parkraumkonzept	Umsetzung geplant
Radabstellanlagen in den Stadtteilzentren	Bereits umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
Fahrradparken in Wohnungsnähe	Bereits umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant

3. Auto teilen

Integrierte Carsharing-Stationen einrichten	Umsetzung noch nicht konkret geplant
Akquise privater Carsharing-Flächen	Bereits umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
Anwohnerparkausweise für Carsharing	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
FreeFloat-Carsharing in Ludwigshafen	Umsetzung derzeit nicht geplant
Umwidmung öffentlicher Flächen für Carsharing-Fahrzeuge	Umsetzung geplant

Bus und Bahn fördern

Erschließung der nördlichen Stadtteile verbessern	Teilweise umgesetzt / Umsetzung geplant
Erhalt und Ausbau der Straßenbahninfrastruktur	Bereits umgesetzt / Umsetzung geplant
Barriere-Freiheit im ÖPNV	Bereits umgesetzt / Umsetzung geplant
Anschluss nach Mannheim in Schwachverkehrszeiten verbessern	Umsetzung noch nicht konkret geplant
Anschluss des Campus (Technologiezentrum) verbessern	Teilweise umgesetzt / Umsetzung geplant
Einführung einer Mobilitätskarte	Bereits umgesetzt

Vorbild Stadtverwaltung

Betriebliches Mobilitätsmanagement	Umsetzung geplant
Dienstfahrräder für Stadtverwaltung	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
Stadt weist Carsharing Stellplätze aus	Umsetzung geplant
Mitfahrgelegenheit fördern	Umsetzung noch nicht konkret geplant

Alternative Antriebe in der kommunalen Flotte	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
---	---

Gemeinsam das richtige Maß finden

Geschwindigkeitsniveau im Nebennetz absenken	Bereits umgesetzt
Parkregeln einhalten	Bereits umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
VEP-Neuaufgabe mit Klimaschutzzielen	Umsetzung noch nicht konkret geplant
„Suffizienz“-Aktionen	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant

Bürgermitwirkung stärken

Arbeitskreis Radverkehr	Umsetzung derzeit nicht geplant
Arbeitskreis Fußverkehr & Barrierefreiheit	Umsetzung derzeit nicht geplant
Stadteilforscher/Innen	Teilweise umgesetzt / Ausbau geplant
Grüne Meilen für das Weltklima	Bereits umgesetzt / Ausbau geplant
Kinderzukunftsdiplo mit Mobilitätselementen	Teilweise umgesetzt / Ausbau geplant
Fahrgastbeirat fit machen	Teilweise umgesetzt / Ausbau geplant

Begegnungsstätten aufwerten

Innovation „Begegnungszone“ Berliner Platz aufwerten	Umsetzung noch nicht konkret geplant
Bordsteinabsenkungsprogramm durchführen	Teilweise umgesetzt / Ausbau geplant
Fußverkehrskonzepte auf Quartiersebene	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
Grüne Fußwege-Verbindungen schaffen	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant

Gut informieren

Inforeihe zu Mobilitätsmanagement	Teilweise umgesetzt / Ausbau noch nicht konkret geplant
Mobilitätszentrale Berliner Platz	Umsetzung geplant
Kampagnen zur Sicherheit im ÖPNV	Bereits umgesetzt / Ausbau geplant
Bericht über den Verkehrshaushalt	Umsetzung derzeit nicht geplant
Ideen-Postfach für Umweltverbund	Teilweise umgesetzt / Ausbau nicht konkret geplant
Eigene Seite auf LU-Homepage	Bereits umgesetzt
Neubürger-/Schnupper-Aktion	Teilweise umgesetzt

Der Unterausschuss nahm den Bericht zur Kenntnis

zu 3 Sachstand Luftreinhalteplanung

Das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz betreibt in Ludwigshafen im Rahmen des Zentralen Messnetzes Immissionsschutz im Stadtgebiet von Ludwigshafen aktuell drei Messstationen: Ludwigshafen-Oppau, Ludwigshafen-Mundenheim und Ludwigshafen-Heinigstraße. Die ZIMEN-Messstellen werden in Zuständigkeit des Landesamts für Umwelt, Rheinland-Pfalz betrieben, die auch die Standortverlegung in der Heinigstraße organisiert.

„Dieselgipfel“ Masterplan-green city plan:

An der ZIMEN-Messstation Ludwigshafen-Heinigstraße ist der Stickstoffdioxid-Jahresimmissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bereits seit 2010 überschritten. Aktuell liegt für 2016 die Überschreitung bei $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Damit gehört Ludwigshafen zu den 28 betroffenen Gebieten in Deutschland, die in aktuellen Luftreinhalteplänen bereits umfangreiche Maßnahmekonzepte zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung erarbeitet haben und denen durch die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren droht. Aufgrund einer ebenso drohenden Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die ggf. Fahrverbote von Dieselfahrzeugen in den Innenstädten durchsetzen wollen, wurden in verschiedenen Gesprächen - den sogenannten „Dieselgipfeln“ - der Bundes- und Landesregierungen mit der Automobilindustrie und den betroffenen Kommunen festgelegt, dass zum einen die Automobilhersteller durch ein Software-Update der Dieselfahrzeuge die Stickoxidbelastung reduzieren und zum anderen von der Automobilindustrie und Bundesregierung insgesamt 1 Milliarde Euro als Fond „nachhaltige Mobilität in der Stadt“ für die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung in den Städten zur Verfügung gestellt werden. Zunächst wurden am 30.9.2017 Projektskizzen zur Erstellung von Masterplänen (green city plan) beim Bundesverkehrsministerium abgegeben, durch die festgestellt wird, welche Kommunen betroffen sind und welche Maßnahmen die Kommunen zur Reduzierung der Luftbelastung vorschlagen. Ludwigshafen hat dazu ein umfangreiches Maßnahmenpaket erarbeitet. Maßnahmeschwerpunkte sind die Digitalisierung des Verkehrssystems, die Vernetzung der Verkehrsträger, die Förderung bzw. Angebote zur Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs, die Umrüstung des kommunalen Fuhrparks insbesondere Elektromobilität und die umfassende Verfügbarmachung von Umwelt-, Mobilitäts- und Verkehrsdaten. Parallel dazu hatte die Bundesregierung ebenfalls um einen Maßnahmenkatalog gebeten, der am 10.10.2017 übermittelt wurde. Das Bundesverkehrsministerium entscheidet anhand der Projektskizze, welche Kommunen dann bis zum 24.11.2017 einen Förderantrag zur Erstellung eines Masterplans abgeben werden. Einzelheiten zu diesem Förderantrag liegen noch nicht vor. Der Masterplan einer Kommune soll auf der Grundlage der bisher zusammengestellten Maßnahmekonzepte die Maßnahmen ausarbeiten, für die dann durch den Fond „nachhaltige Mobilität in der Stadt“ Fördergelder beantragt werden, die damit auch umgesetzt werden können. Von der Landesregierung Rheinland-Pfalz wurden 3 Millionen Euro Fördergelder für die Städte Mainz, Koblenz und Ludwigshafen versprochen, die schnellstmöglich für kurzfristige Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden sollen. Auch zu diesen Fördergeldern stehen noch keine Einzelheiten fest, wie die Verteilung und Förderung erfolgen soll. Seitens der Stadt Ludwigshafen werden dazu bereits konkrete Maßnahmen mit Kostenschätzungen zusammengestellt, die z.B. durch Umleitungen des Verkehrs die Heinigstraße entlasten können. Sobald das Landesverkehrsministerium die Modalitäten bekannt gibt, kann ein Antrag anhand dieses Konzepts gestellt werden.

Der Umweltausschuss nahm den Bericht zur Kenntnis

zu 4 Veröffentlichung der Schadstoffbelastungen bei Unfällen oder Unglücken

Bei Schadensereignissen, die aufgrund ihrer Reichweite zu einer Beeinträchtigung (von z.B. Siedlungsbereichen oder gartenbaulich oder landwirtschaftlich genutzten Flächen) führen können, werden während des Schadensereignisses oder im Nachgang umfangreiche Proben genommen, die im Labor analysiert, validiert und gemeinsam mit dem Gesundheitsamt und weiteren Stellen toxikologisch, bzw. vor dem Hintergrund der bestehenden Grenzwerte beurteilt werden. Diese Ergebnisse und Bewertungen wurden und werden von Seiten der Stadt entsprechend zeitnah publiziert. Im Rahmen der Gefahrenabwehr ist es die wichtigste und damit auch zeitkritischste Aufgabe, schnell einen Überblick der Situation rund um die Unglücksstelle zu erhalten. Hiermit wird die potentielle Gefährdung der Einsatzkräfte und der Bevölkerung ermittelt und entsprechende Warnhinweise gegeben. Nötigenfalls werden auch vorsorgliche Sperrungs- und Evakuierungsmaßnahmen veranlasst. Die von der Feuerwehr durchgeführten Messungen und eingesetzten Methoden sind „schnelle“ Verfahren (Gefahrenabwehranalytik nach Gefahrstoffkonzept RLP). Neben Messungen wie z.B. von Brandgasen und Explosionsgefährdung wird für weitere Gefahrstoffe auch der sog. ABC-Erkunder eingesetzt. Dort werden Messungen mithilfe von IMS (Ionen-Mobilitäts-Spektrometer) und PID (Photoionisationsdetektor) durchgeführt. Beide Verfahren unterscheiden in der Regel nicht einzelne Stoffe, sondern zeigen Auffälligkeiten als Signal an. Nur bei bekannten Stoffen können Rückschlüsse auf die Konzentration getroffen werden. Daher ist es nicht sinnvoll und in RLP und bundesweit nicht üblich solche Messwerte mit Protokoll zu veröffentlichen. Um die Vorgehensweise und Methoden im Rahmen der Gefahrenabwehr und Nachsorge von Schadensfällen näher zu erläutern, und einen konkreten Einblick in die technischen Möglichkeiten der Feuerwehr und des Bereichs Umwelt zu geben, ist geplant die nächste Sitzung bzw. evtl. eine Sondersitzung des Umweltausschuss in der Hauptfeuerwache durchzuführen. Von Seiten der Berufsfeuerwehr Ludwigshafen ist die Weitergabe von Messdaten bei Einsätzen seit dem 01.01.2016 über das Landestransparenzgesetz (LTranspG) geregelt. Grundsätzlich ist natürlichen und juristischen Personen des Privatrechts der Zugang zu amtlichen Informationen und Umweltinformationen zu gewähren, um die Transparenz und Offenheit der Verwaltung zu vergrößern. Dies gilt auch für die Messdaten der Feuerwehr bei Einsätzen. Auf schriftliche Anfrage beim Bereichsleiter der Feuerwehr werden die Informationen entsprechend den Vorgaben des LTranspG zur Verfügung gestellt.

Die schriftliche Stellungnahme wurde an die anwesenden Mitglieder/Innen des Umweltausschusses verteilt.

zu 5 Einsatz schadstoffarmer Busse

Vorbemerkung: Die Anschaffung von Bussen wird über das sogenannte Linienbündel Ludwigshafen und damit am Ende über den kommunalen Haushalt abgewickelt. In Rheinland-Pfalz werden Neuanschaffungen nicht bezuschusst.

I. In Ludwigshafen eingesetzte Busflotte der RNV:

a) Wie viele Busse wurden 2016 beschafft? Wie viele davon mit der Euronorm 6?

Die rnv hat 2016 keine Busse für den Standort Ludwigshafen bestellt

b) Wie viele Busse wurden/werden 2017 beschafft? Wie viele davon mit der Euronorm 6?

Für 2017 wurden drei Busse bestellt. Da seit 2015 alle Busse nur noch mit Euro-VI-Motoren ausgestattet sind, erfüllen auch diese drei Fahrzeuge die Euro-Norm VI. Mit der Beschaffung 2017 hat die rnv dann insgesamt sieben Fahrzeuge mit EURO-VI im Einsatz.

c) Wie viele Busse werden 2018 beschafft? Wie viele davon mit der Euronorm 6?

Für 2018 ist die Beschaffung von fünf Bussen geplant.]

d) Wird bei der Beschaffung der Busse auch auf eine Reduzierung der Lärmbelastung geachtet?

Der Einsatz von Euro-VI Motoren ermöglichte eine nochmalige Geräuschreduzierung. Gegenüber alten Dieselmotoren aus den 80er Jahren konnte die Geräuschentwicklung um rund 90% reduziert werden. Allerdings betonen die Hersteller aber auch, dass das fahrzeugseitig beeinflussbare Geräuschkennzeichnungspotential damit aber heute weitgehend ausgeschöpft sei. Eine wirksame weitere Lärmreduzierung könne dagegen über Verkehrssteuerung, Fahrbahnbeläge und Reifen erzielt werden.

e) Wie viele der in Ludwigshafen eingesetzten Busse verfügen zurzeit nur über eine Euronorm 3 oder geringerer Norm?

In Ludwigshafen setzt rnv derzeit noch neun Busse mit EURO-III mit Filter ein, die bis 2019 durch neue Fahrzeuge ersetzt werden sollen.

f) Bis wann soll der Bestand der Busse der Euronorm 3 oder geringerer Norm endgültig abgebaut werden?

Die letzten dieser Busse sollen bis 2019 durch Euro-VI-Neufahrzeuge ersetzt werden

II. In Ludwigshafen eingesetzte Busflotte aller Subunternehmer:

a) Welche Subunternehmer der RNV werden zurzeit mit ihren Bussen im Stadtgebiet eingesetzt?

Als Subunternehmer sind derzeit im Linienverkehr das rnv-Tochterunternehmen V-Bus sowie die Verkehrsgesellschaft Worms-Wonnegau (VGW) beauftragt

Bei der VGW fahren derzeit neun und bei V-Bus fünf Fahrzeuge mit EURO-VI-Motoren

b) Werden von diesen Subunternehmern Busse mit Euronorm 3 oder geringerer Norm eingesetzt?

Nur von V-Bus, die VGW hat keine Euro-II-Fahrzeuge im Einsatz

c) Wenn ja, wie viele Fahrzeuge, getrennt nach Unternehmen?

V-Bus setzt derzeit noch drei Busse mit EURO-III-Motoren und Filtern ein

d) Bis zu welchem Zeitpunkt dürfen von den Subunternehmern Euro-norm 3 oder geringerer Norm ausgestattete Busse eingesetzt werden

Die drei Euro-III-Busse von V-Bus werden voraussichtlich bis Ende 2018 ersetzt.

e) Gibt es hierüber vertragliche Regelungen

f) Wenn nein, ist es beabsichtigt hierüber vertragliche Regelungen zu treffen und zu welchem Zeitpunkt?

Es besteht die vertragliche Regelung, dass alle Fahrzeuge über eine grüne Umweltplakette verfügen müssen. Dies ist bei allen Fahrzeugen im Linienverkehr der Fall. Da es nur wenige Fahrzeuge betrifft, ist eine weiterführende vertragliche Regelung nicht notwendig.

Die schriftliche Stellungnahme wurde an die anwesenden Mitglieder/Innen des Umweltausschusses verteilt

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorlagen, schloss der Vorsitzende um 18:00 Uhr die öffentliche Sitzung.

Für die Richtigkeit:

Datum: 09.11.2017

Schriftführer

Klaus Dillinger
Vorsitzende/r