

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 106 - Umweltschutz
	Bearbeiter/in	Ute Bücken
	Telefon (0202)	563 - 5342
	Fax (0202)	563 - 8049
	E-Mail	ute.buecker@stadt.wuppertal.de
	Datum:	07.02.2011
	Drucks.-Nr.:	VO/0054/11/1-A öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
09.02.2011	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Wuppertaler Umweltzonen - Antwort auf gemeinsame große Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen und der Wählergemeinschaft für Wuppertal		

Grund der Vorlage

Bündnis 90/Die Grünen und die Wählergemeinschaft für Wuppertal haben am 19.01.2011 eine gemeinsame große Anfrage zu den Wuppertaler Umweltzonen gestellt, welche nachfolgend beantwortet wird.

Beschlussvorschlag

Die Beantwortung der gemeinsamen großen Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen und der Wählergemeinschaft für Wuppertal wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

/

Unterschrift

Meyer

Begründung

Bündnis 90/Die Grünen und die Wählergemeinschaft für Wuppertal bitten mit ihrer Anfrage zu den Wuppertaler Umweltzonen (VO/0054/11) um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

Frage 1:

Wie viele Fahrzeuge mit roter Plakette (Pkw's, Busse der WSW, LKW's und städtische Fahrzeuge) sind von einem Einfahrverbot betroffen? Welche Erkenntnisse hat die Stadtverwaltung über die Höhe der durch eine Verschärfung der Umweltzone zu erreichenden Reduzierung der Schadstoffe?

Antwort zu 1:

Im Vergleich zu den anderen Großstädten in NRW verläuft die Entwicklung der Schadstoffbelastung in Wuppertal in den letzten Jahren deutlich günstiger, da die Grenzwerte für Feinstaub deutlich unterschritten werden und die NO₂-Belastung rückläufig ist. Dies ist vor allem den kommunalen Anstrengungen hinsichtlich der Luftreinhaltung der letzten Jahre zu verdanken. Im Rahmen einer aus Sicht der Stadt Wuppertal dringend gebotenen Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist zukünftig ausschließlich die NO₂-Belastung im Fokus von weiteren Maßnahmen zu sehen, indem entsprechende geeignete und angemessene Maßnahmen zur NO₂-Reduktion in Wuppertal zu ergreifen sind.

Die von Seiten der Bezirksregierung Düsseldorf geforderte Verschärfung der Umweltzone (Ausschluss von Fahrzeugen mit einer roten Plakette) ist aus Sicht der Stadt Wuppertal keine geeignete Maßnahme zur Senkung der NO₂-Belastungen, da das Potential der Maßnahme Umweltzone diesbezüglich in Wuppertal ausgeschöpft ist. Die Anzahl der Fahrzeuge in den unteren Schadstoffgruppen (keine, rote und gelbe Plakette) hat in den letzten Jahren deutlich abgenommen.

Darüber hinaus wurde die Kennzeichnungsverordnung in erster Linie zur Reduzierung der Feinstaubbelastung konzipiert. Das heißt, dass die Klassifizierung der Fahrzeuge in vier Stufen nach dem jeweiligen Feinstaubausstoß der Fahrzeuge erfolgte. NO₂ wird zwar durch den Ausschluss der Altfahrzeuge aus den Umweltzonen in Form eines „Mitnahmeeffektes“ z. T. mit gemindert, aber bei weitem nicht in dem Umfang, wie es theoretisch bei einer speziellen Kennzeichenverordnung zur NO₂-Reduktion möglich wäre.

Des Weiteren basieren Aussagen des LANUV NRW zur Wirkung der Umweltzonen im Rahmen des Luftreinhalteplans Wuppertal u.a. auf der Datenbasis der Jahre 2004-2006 sowie auf einer größeren Umweltzone. Dabei werden die jeweiligen Schadstoffgruppen nicht differenziert betrachtet, sondern es wurde nur der Prognosefall angenommen, dass die Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 3 und 4 (gelb und grün) fahren dürfen. Vor diesem Hintergrund ist laut LANUV NRW insgesamt - für den Ausschluss keine und rote Plakette - eine Minderung der NO₂-Immissionen um 1-3 µg/m³ zu erwarten (siehe hierzu Luftreinhalteplan Wuppertal, S. 138).

Seit dieser Zeit ist die Anzahl der Fahrzeuge in der Schadstoffgruppe 2 (rote Plakette) von ca. 6.000 auf ca. 3.400 Fahrzeuge zurückgegangen; dies ist ein Rückgang um ca. 43 %. Es ist daher davon auszugehen, dass im günstigsten Fall eine Reduktion der NO₂-Belastung im "homöopathischen Bereich" liegt.

Eine erzwungene Nachrüstung von schweren Nutzfahrzeugen - insbesondere der WSW-Busse - würde sich mit dem hiermit verbundenen vermehrten NO₂-Ausstoß sogar kontraproduktiv auswirken. Denn eine Nachrüstung mit einem Partikelfilter kann bei bestimmten Filtern zu einer Erhöhung des NO₂-Ausstoßes führen. Hiervon sind insbesondere schwere Nutzfahrzeuge und Busse betroffen, die mit sog. CRT-Filtern nachgerüstet werden. So könnten 80 Busse der Wuppertaler Stadtwerke durch eine derartige Nachrüstung nach der Systematik der Kennzeichenverordnung zwar eine gelbe Plakette erhalten und somit weiterhin in die Umweltzonen einfahren, gleichzeitig aber signifikant zu einer Erhöhung der NO₂-Belastung führen. Die erforderlichen SCRT-Filter, welche nicht nur den Feinstaub, sondern vor allem auch den NO₂-Ausstoß reduzieren, sind für diese 80 WSW-Busse nicht verfügbar. Das Ziel - Reduktion der NO₂-Belastung - würde durch die Verschärfung der Umweltzone somit sogar konterkariert.

Die nachfolgende Tabelle gibt Aufschluss darüber, inwiefern die Fuhrparks der Stadt Wuppertal, der AWG und der WSW konkret von einer Verschärfung der Umweltzonen betroffen sind.

	2011		Anmerkungen
	rot	gelb	
Stadt Wuppertal	9	10	Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung gemäß § 35(6) StVO sind darin nicht enthalten
AWG	8*	29	
WSW	80	30	von insgesamt 260 Bussen; zusätzlich hat die WSW noch 19 Busse für den Schülerverkehr (12 rot, 7 gelb); Ende 2013 laufen die roten Plaketten lt. Planung aus

* davon sind 6 Reservefahrzeuge

Es ist zweifelhaft, dass die o. g. 3.400 Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 2 durch Ausschluss aus den Umweltzonen eine messbare NO₂-Reduktion bewirken werden. Dies umso mehr vor dem Hintergrund, dass sich diese Fahrzeuggruppe auch ohne eine weitere Verschärfung der Umweltzone in den nächsten Jahren deutlich reduzieren wird. Somit stellt sich nicht zuletzt auch die Frage nach der Angemessenheit einer derartigen Maßnahme.

Frage 2:

Welche Stellungnahmen zu der geplanten Verschärfung der Umweltzonen liegen der Stadtverwaltung von Seiten der Handwerkskammer, der IHK etc. vor? Wie reagiert die Verwaltung auf diese Stellungnahmen?

Antwort zu 2:

Da die Zuständigkeit für den Luftreinhalteplan Wuppertal nicht bei der Stadt Wuppertal, sondern bei der Bezirksregierung Düsseldorf liegt, liegen hier keine aktuellen Stellungnahmen der IHK usw. vor.

Frage 3:

Die Stadtspitze hat sich positiv über ein Tempolimit auf der A 46 ausgelassen. Unter welchen Voraussetzungen könnte ein ganztägiges Tempolimit von 80 km/h für Pkw's und Tempo 60 km/h für LKW's auf der A 46 im Wuppertaler Stadtgebiet eingeführt werden? Welche Auswirkungen für das Wuppertaler Stadtgebiet hätte ein solches Tempolimit auf

- die Feinstaubbelastung (PM10)
- die Stickstoffdioxidbelastung (NO₂)
- die CO₂-Belastung
- die Lärmbelastung
- und die Unfallhäufigkeit?

Antwort zu 3:

Unter welchen Voraussetzungen konkret ein Tempolimit auf der A46 eingeführt werden kann, müsste mit der Bezirksregierung, Straßen NRW, der LANUV NRW und der Stadt Wuppertal noch abgestimmt werden. Neben den konkreten Umsetzungsschritten muss auch das hinsichtlich der NO₂-Belastung optimale Tempolimit bestimmt werden, denn der Schadstoffausstoß verändert sich nicht linear zur Geschwindigkeitsreduktion und ist auch von Schadstoff zu Schadstoff unterschiedlich. Das gewählte Tempolimit muss darüber hinaus auch ein gleichmäßigeres Fahrverhalten (Verstetigung des Verkehrs) gewährleisten, damit das maximale Reduktionspotential möglich ist.

Bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 95.000 Fahrzeugen am Tag (Quelle: Landeszahlung 2005) würde sich aus der Sicht der Stadt Wuppertal ein Tempolimit auf der A 46 grundsätzlich positiv auf die NO₂-Belastungen auswirken, sei es direkt in den angrenzenden Wohnbereichen oder aber auch indirekt in der städtischen Hintergrundbelastung. Entsprechende Untersuchungen der Europäischen Kommission von November 2006 oder Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes von Mai 2009 bestätigen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen ein nennenswertes Feinstaub- und NO₂-Reduktionspotential aufweisen. Verschiedene Praxisversuche zeigen deutliche Effekte eines Tempolimits auf die Senkung der NO_x-Emissionen. Die spezifischen Emissionen der Fahrzeuge – sei es der CO₂- oder der Feinstaub-Ausstoß - sinken bei abnehmenden Geschwindigkeiten. Der Effekt ist weiterhin abhängig von der Verstetigung des Verkehrs sowie dem Befolgungsgrad des Tempolimits. Darüber hinaus hat die Senkung der Geschwindigkeit weitere positive Wirkungen auf insbesondere die Lärmbelastung, den Treibstoffverbrauch, die Unfallhäufigkeit und das Ausmaß der Unfallschäden. Diese Einschätzung wird durch weitere Studien und Messungen an Autobahnen in Österreich und der Schweiz in den letzten Jahren bestätigt. Im Rahmen dieser Studien werden Belastungsreduktionen für NO₂ –Immissionen im Jahresmittel von bis zu 3 µg/m³ genannt.

Ein Tempolimit wäre überdies kurzfristig realisierbar und wiese sofortige Minderungseffekte auf, im Gegensatz etwa zu einer technischen Schadstoffreduzierung, die erst allmählich mit der langsamen Erneuerung der Fahrzeugflotte umgesetzt werden kann.

In den zurückliegenden Projektsitzungen zum Luftreinhalteplan Wuppertal hat das LANUV NRW diese Einschätzung auch geteilt. Seit Dezember 2010 weicht das LANUV NRW von diesem Standpunkt ab und sieht im Tempolimit für Feinstaub keine Reduktion bzw. für NO₂ ein Reduktionspotential von ca. 1 µg/m³ auf Grund einer neuen von ihnen in Auftrag gegebenen Untersuchung (Emissionsmodellierung). Daher ist die Maßnahme Tempolimit für das LANUV NRW keine Alternativmaßnahme zur Verschärfung der Umweltzone, da aus Ihrer Sicht das NO₂-Minderungspotential zu gering ist. Da der Stadt Wuppertal bis dato nicht die Studie, sondern lediglich eine Powerpoint-Präsentation zu dieser Untersuchung vorliegt, ist zum jetzigen Zeitpunkt von hier nicht nachvollziehbar, warum diese Ergebnisse so deutlich von anderen Fachaussagen und Erfahrungsberichten abweichen. Diesbezüglich wird im Februar diesem Jahres noch ein fachlicher Austausch zwischen der LANUV NRW und der Stadt Wuppertal stattfinden.

Nach Auffassung der Verwaltung erscheint es plausibler, dass durch ein Tempolimit auf der A46 – innerhalb der Umweltzone - ein deutlich stärkeren Effekt hinsichtlich der Schadstoffreduktion bei 95.000 Fahrzeugbewegungen täglich ausgelöst wird, als ein Verbot von 3400 Fahrzeugbewegungen innerstädtisch, die ggf. bisher nicht einmal täglich stattgefunden haben.

Darüber hinaus würden aus einem Tempolimit auf der A46 weitere nennenswerte Synergieeffekte resultieren. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist insbesondere eine sehr deutliche Verminderung der Lärmbelastung zu nennen. Auf Grund der besonderen Lage der A46 im Stadtgebiet (aufgeständerte Fahrbahn, Zerschneidung von dicht bebauten Siedlungsbereichen, Talsituation usw.) würde sich ein Tempolimit großflächig – und damit auch entsprechend auf eine größere Anzahl der hiervon betroffenen Bürgerinnen und Bürger positiv – auswirken.

Frage 4:

Wie bereitet die Stadt Wuppertal sich auf weitere künftige Verschärfungen der Umweltzonen vor?

Antwort zu 4:

Da ein Einvernehmen mit der Stadt Wuppertal auf Grund der konträren fachlichen Einschätzung nicht zu erwarten ist, wird die Stadt erst auf eine Anweisung durch die

Bezirksregierung Düsseldorf reagieren.

Der Stadt Wuppertal wird auch weiterhin die Luftreinhaltung und damit der Gesundheitsschutz der Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger ein ganz besonderes Anliegen sein. Deshalb ist es nun wichtig, dass zukünftig eine weitere Reduktion der NO₂-Belastung mit geeigneten und angemessenen Maßnahmen erzielt wird. Die Stadt Wuppertal wird auch zukünftig - wie bisher - konstruktiv und sachgerecht an der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Wuppertal mitarbeiten, auch wenn die bisherige positive Entwicklung in Wuppertal nicht ausreichend gewürdigt und sinnvolle Alternativen zur Verschärfung der Umweltzonen zurzeit nicht akzeptiert werden.

Kosten und Finanzierung

/

Zeitplan

/

Anlagen

/