

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 106 - Umweltschutz
	Bearbeiter/in	Ute Bückner
	Telefon (0202)	563 - 5342
	Fax (0202)	563 - 8049
	E-Mail	ute.buecker@stadt.wuppertal.de
	Datum:	07.02.2011
	Drucks.-Nr.:	VO/0091/11/1-A öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
08.02.2011	Ausschuss für Umwelt	Entgegennahme o. B.
09.02.2011	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Umsetzung von Maßnahmen im Luftreinhalteplan Wuppertal vom 01.11.2008 - Beantwortung der großen Anfrage der FDP-Fraktion vom 25.01.2011		

Grund der Vorlage

Die FDP-Fraktion hat am 25.01.2011 eine große Anfrage zur Umsetzung von Maßnahmen des Luftreinhalteplans Wuppertal gestellt, welche nachfolgend beantwortet wird.

Beschlussvorschlag

Die Beantwortung der großen Anfrage von der FDP-Fraktion wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die FDP-Fraktion bittet mit ihrer Anfrage vom 25.01.2011 um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen zu der Umsetzung von Maßnahmen des Luftreinhalteplans Wuppertal (VO/0054/11). Da die Anfrage verschiedene Fachthemen betrifft, hat das Ressort Umweltschutz die zuständigen Dienststellen um Stellungnahme gebeten. Von daher sind die nachfolgenden Antworten den jeweiligen Ressorts zugeordnet.

Frage 1:

In welchem Umfang konnten die Kraftfahrzeuge des städtischen Fuhrparks auf schadstoffarme Technik um-, nachgerüstet oder erneuert werden?

Antwort zu Frage 1:

Der städt. Fuhrpark mit 125 PKW hat sich in letzter Zeit insbesondere im Hinblick auf die NO_x- und Partikelreduzierung stark verbessert. So wurden beispielsweise verstärkt Kleinstwagen (z. B. VW Fox, Citroen C1) mit Ottomotor beschafft. Dieser Antrieb zeichnet sich durch eine sehr geringe Emission an NO_x und Partikeln aus. Zudem wurde der

Erdgasbereich weiter ausgebaut, so dass der kommunale Fuhrpark der Stadt Wuppertal mit die größte Erdgasflotte Deutschlands besitzt (25 PKW). Erdgasautos (z. B. Opel Combo CNG, VW Caddy, Passat und Touran ecofuel) produzieren beinahe keine Partikel und kein NO_x. Der Anteil an nahezu Partikel- und NO_x-freien Fahrzeugen ist auf über 50% gestiegen. Im Dieselmotorbereich sind inzwischen fast alle PKWs mit Rußpartikelfilter ausgestattet; sie entsprechen der Abgasnorm Euro 5.

Aufstellung der städt. Pkw nach Antriebsarten		
Jahr	2011	2007
kleine Benziner	33%	3%
Erdgasfahrzeuge	20%	7%
Dieselfahrzeuge mit Rußfilter	40%	18%
Dieselfahrzeuge ohne Rußfilter	7%	72%

Schon 2007 gab es ein öffentliches Lob der Deutsche Umwelthilfe (DUH) für den kommunalen Fuhrpark in Wuppertal, da die PKWs mit einem CO₂-Ausstoß von 115 Gramm pro Kilometer weit unter der EU-Klimaschutz-Zielvorgabe von 120 Gramm pro Kilometer für das Jahr 2012 lagen.

Frage 2:

Ist die Optimierung der Routen des LKW Durchgangsverkehrs, mit dem eine weiträumige Verlagerung des LKW-Verkehrs aus dem Stadtgebiet erreicht werden sollte, umgesetzt?

Antwort zu Frage 2:

Nachdem der Luftreinhalteplan Wuppertal am 01.11.2008 in Kraft getreten ist, hat das Ressort Straßen und Verkehr die Datengrundlage zum Lkw-Routenkonzept tiefgehender untersucht. Basierend auf den nachfolgenden Gründen wurde der Bezirksregierung Düsseldorf empfohlen diese Maßnahme "Erarbeitung eines LKW-Routenkonzeptes" nicht weiter zu verfolgen.

Denn durch die topographische Lage und der damit verbundenen Straßenstruktur konzentriert sich der Verkehr zum einen auf die umliegenden Fernverkehrsstraßen (primär A46, A1) und innerstädtisch auf wenige Hauptverkehrsstraßen. Diese Hauptverkehrsstraßen sind daher stark belastet und weisen einen niedrigen Lkw-Anteil auf. Durch Analysen im Wuppertaler Schwerverkehrsmodell konnte nachgewiesen werden, dass bei den ohnehin niedrigen Lkw-Anteilen nur ein minimaler Anteil mit unter 1% dem reinen Durchgangsverkehr (Beginn und Ende der Fahrt außerhalb von Wuppertal) zugerechnet werden kann. Für die Lkw-Gefahrguttransporte existiert bereits seit langem ein Routenkonzept mit einem so genannten Positivnetz.

Auf Grundlage dieser Daten ergaben sich keinerlei Anhaltspunkte, die die Notwendigkeit einer Planung weitergehender Lkw-Routenkonzepte begründen würden. Zusätzlich würden weiterführende Untersuchungen mit z.B. Quell-Ziel-Befragungen von Lkw-Fahrern oder Kordonzählungen unverhältnismäßig große finanzielle Aufwendungen bedeuten, die weder neue Erkenntnisse erwarten lassen noch von einer HSK-Kommune derzeit zu bewältigen wären.

Die Bezirksregierung Düsseldorf stimmte dieser Einschätzung am 26.04.2010 zu.

Frage 3:

Haben die WSW mobil GmbH Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf Grundlage einer Störquellenanalyse bei den Buslinien umgesetzt?

Antwort zu Frage 3:

WSW mobil hat ein Messverfahren zur Ermittlung von Störhalten im Busverkehr auf

Grundlage der Daten aus dem rechnergestützten Betriebsleitsystem entwickelt. Die Analyseergebnisse sind unter anderem Grundlage für Abstimmungen mit der Abteilung Straßenverkehrstechnik der Stadt Wuppertal. Die Analyse der Störquellen sowie die Erarbeitung und Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen erfolgt wechselseitig in enger Zusammenarbeit. Soweit möglich werden Anpassungen direkt vorgenommen, die in einigen Bereichen bereits zu einer spürbaren Beschleunigung des Busverkehrs und somit Erhöhung der Reisegeschwindigkeit geführt haben (z.B. zwischen Alter Markt und Barmen Bahnhof und zwischen Schützenstr. und Schönebecker Str. (Carnaper Dreieck)).

Die Realisierung größerer Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der Bewilligung von Fördermitteln. Der Beginn des VI. Bauabschnitts des Gesamtprojektes LSA-Beschleunigung ist für 2012 eingeplant.

Frage 4:

Fahren alle Busse im Einsatz der WSW mobil GmbH mit schadstoffarmer Technik? Sind alle restlichen Euro-2 und Euro-3-Busse bis zum 31.12.2010 – wie gefordert - mit Rußpartikelfiltern nachgerüstet worden?

Antwort zu Frage 4:

WSW mobil hat in den letzten Jahren die Busneubeschaffung erheblich forciert und verfolgt nach wie vor das Ziel einer zügigen Erneuerung der Busflotte auf neueste Abgasstandards. So werden ausschließlich Fahrzeuge nach den neuesten am Markt verfügbaren Abgasstandards beschafft. Zusätzlich zu dem seit Oktober 2010 in Wuppertal eingesetzten Hybridbus, ist für 2011 ein weiterer Hybridbus geplant.

Trotz Beschleunigung der Busflottenerneuerung hat WSW mobil zum 01.03.2011 noch 80 Busse der Schadstoffklasse Euro 2 mit roter Plakette im Einsatz, die schrittweise reduziert werden, sodass Ende 2013 sämtliche Fahrzeuge mit roter Plakette ausgetauscht sind. Gleichzeitig umfasst die Busflotte 30 weitere Busse mit Euro 3 und gelber Plakette, die nach derzeitigem Beschaffungsplan schrittweise bis Ende 2017 ausgemustert sein werden.

Neben den WSW-Bussen im Linienverkehr sind im freigestellten Schülerverkehr 17 Busse mit Euro 2 und roter Plakette und 2 Busse mit Euro 3 und gelber Plakette im Einsatz. Busse, die im freigestellten Schülerverkehr fahren, werden von der Stadt Wuppertal bestellt und finanziert. Im Verhältnis zu der geringen Laufleistung der Busse führen Maßnahmen wie Filternachrüstungen zu erheblichen Mehrkosten bei der Stadt Wuppertal.

Die Nachrüstung mit CRT- Filtern ist aus Sicht der WSW keine geeignete Maßnahme, um die Luftqualität in Wuppertal zu verbessern. Sie wird durch den steigenden Stickstoffdioxid-Ausstoß beim Verbrennungsvorgang von Feinstaub sogar verschlechtert. SCRT-Filter, die den Stickstoffdioxid durch die Zuführung von Harnstoff verringern sind für die oben genannten WSW-Linienbusse nicht serienmäßig auf dem Markt verfügbar. Dieses wurde durch Filterhersteller sowie das Institut für Fahrzeugtechnik des TÜV-Nord bestätigt.

Durchgeführte Tests zur Filternachrüstung der Busse für den freigestellten Schülerverkehr haben erhebliche technische Probleme aufgezeigt. Die Filter setzten sich nach kurzem Gebrauch mit Russfiltern zu. Verbesserungen sind zur Zeit nicht abzusehen. Dieses sind im übrigen auch die Erfahrungen zahlreicher weiterer VRR-Unternehmen, mit denen wir zu der Gesamtthematik im engen Austausch stehen.

Aus den oben genannten Gründen wird WSW ihre Strategie der zügigen Erneuerung der Busflotte neben Feinstaubreduzierung auch mit Blick auf die Reduzierung von NOX weiter führen. VDV und VRR setzten sich zur Zeit für Übergangsregelungen ein.

Frage 5:

Mit der Verschärfung der Umweltzonen ab 1. März 2011 ist die Stadt Wuppertal laut Luftreinhalteplan auch gefordert, geeignete Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen in Kreisverkehre umzubauen. Gibt es von Seiten der Bezirksregierung die Zusage, dass die

Stadt für diese Maßnahmen Eigenmittel aufwenden darf? Hat die Stadt entsprechende Fördermittelanträge gestellt? Wenn ja, für welche Kreuzungen?

Antwort zu Frage 5:

In dem Prioritätenkatalog zur Errichtung von Kreisverkehren ist für die priorisierte Maßnahme „Kreisverkehr Hammerstein“ von Seiten der Bezirksregierung für die nächsten Jahre keine Förderung in Aussicht gestellt worden. Gleichzeitig kann zur Zeit die Finanzierung des städtischen Anteils im Haushalt nicht sicher gestellt werden. Daher sieht die Fachverwaltung es derzeit als entbehrlich an, weitere Umbauvorhaben mit Bezug auf den Luftreinhalteplan Wuppertal zu benennen.

Frage 6:

Auf der Grundlage der Forschungsergebnisse der Universität Wuppertal soll die Stadt eine gezielte innerstädtische Begrünung durchführen. Bisher hat die neue Regierungspräsidentin jedoch der Stadt die Ausgabe für innerstädtische Begrünungsmaßnahmen nicht genehmigt. Hat die Bezirksregierung – auch mit Blick auf den Luftreinhalteplan – ihre Haltung dazu geändert? Darf die Stadt in die innerstädtische Begrünung wieder investieren? Wenn ja, welche Maßnahmen werden hier umgesetzt?

Antwort zu Frage 6:

In ihrer Begründung zur Ablehnung der Mittelfreigabe wies die Bezirksregierung 2010 u.a. darauf hin andere Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen, die aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen jedoch nicht gesehen werden. Die Anregungen der Bezirksregierung zu Patenschaften haben in der Vergangenheit wiederholt nicht zum gewünschten Erfolg geführt. Ebenso sind Ersatzgelder, z.B. aufgrund von Ausgleichs- oder Baumaßnahmen, zweckgebunden und lassen sich damit nur in sehr enger Verbindung mit dem Vorhaben verwenden. Auch sie sind in keiner Weise dafür geeignet, den Ersatz von Straßenbäumen zu realisieren. Weitere Finanzierungsmöglichkeiten zeichnen sich nicht ab.

Das Ressort Grünflächen und Forsten formulierte Anfang 2011 einen erneuten Antrag zur Mittelfreigabe an die Bezirksregierung auf der Basis der rechtlichen Rahmenbedingungen aus dem Landschaftsgesetz NRW (§1(1), §47a) und dem Bundesnaturschutzgesetz (§1(6)), die den gesetzlichen Schutz von Bäumen (incl. Neuanpflanzung und Ersatzpflanzung) verankern. Außerdem wurde auf die Maßnahmen des Luftreinhalteplans Wuppertal (2008) verwiesen, die eine „Optimierung der innerstädtischen Begrünung“ fordern. Die lufthygienischen Belastungszonen (Umweltzonen) entsprechen in etwa den bioklimatischen Belastungszonen, so dass eine Durchgrünung der Innenstadt auch eine lokalklimatische Bedeutung für die zukünftige Anpassung der Stadt an den Klimawandel hat.