

Anfrage 1

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	21.08.2017	öffentlich

Anfrage CDU-Stadtratsfraktion

Belastungssituation hinsichtlich NO_x in Ludwigshafen

Vorlage Nr.: 20174603

Stellungnahme der Verwaltung

Hinweis: Der Stadtrat der Stadt Ludwigshafen hat am 12.12.2016 die Fortschreibung des Luftreinhalteplan 2016-2020 beschlossen. Somit konnte der aktuelle Luftreinhalteplan zum 1.1.2017 In Kraft treten. Der Luftreinhalteplan beschreibt sehr ausführlich die Belastungssituation und die Maßnahmen, die zur Reduzierung der Luftschadstoffe, insbesondere NO₂ ausgearbeitet wurden.

Einesehbar ist der Luftreinhalteplan auf der Homepage der Stadt Ludwigshafen unter folgendem Link:

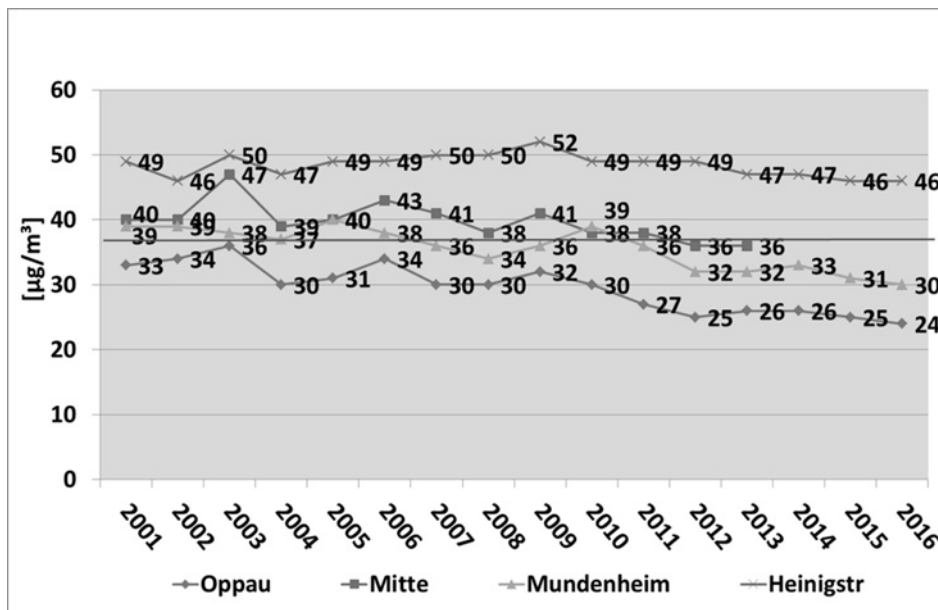
http://www.ludwigshafen.de/fileadmin/Websites/Stadt_Ludwigshafen/Nachhaltig/Umwelt/Luft_und_Laerm/Luftreinhalteplan/PDF/luftreinhalteplan_16_20.pdf

Die Verwaltung nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

- 1. Welche Belastungssituation besteht hinsichtlich NO_x in Ludwigshafen, d.h. im Umfeld der Messstation Heinigstraße und an anderen Stellen des Stadtgebietes, insbesondere in den Wohngebieten?**

Im Folgenden wird die in der Luftreinhaltung üblicherweise verwendete Darstellung der Immissionskonzentration als NO₂ (Stickstoffdioxid) angegeben.

Das Diagramm zeigt die Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxidkonzentrationen an allen ZIMEN-Messstationen in Ludwigshafen:



Während an den anderen ZIMEN-Messstationen Oppau, Mitte und Mundenheim der NO₂-Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ eingehalten wurde, wird an der ZIMEN-Messstation Heinigstraße dieser Grenzwert um 6 µg/m³ überschritten, mit abnehmender Tendenz seit 2010.

Überschreitungen des Grenzwertes für den Ein-Stundenmittelwert von 200 µg/m³, der als Kurzzeitbelastung anzusehen ist, wurden in Ludwigshafen an der ZIMEN-Messstation Heinigstraße dreimal im August 2016 mit einer max. Konzentration von 224 µg/m³ registriert. Die erlaubte Überschreitungshäufigkeit von 18-mal wurde aber deutlich eingehalten.

In einem Gutachten zum Luftreinhalteplan wurde die Luftbelastung für den Innenstadtbereich berechnet. Man sieht in der beigefügten Graphik deutlich, dass es nur an den Hauptverkehrsstraßen durch den Verkehr zu einer Belastung kommt, bei der es an den Straßenrändern teilweise zu einer Überschreitung des Grenzwertes führt, aber in den Wohnbereichen der Stickstoffdioxid-Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ sicher eingehalten wird. Auch in den übrigen Stadtbereichen (Oppau und Mundenheim) unterschreiten die Messwerte den bestehenden Grenzwert deutlich.



2. Welche rechtliche Situation besteht nach dem Urteil, das zunächst für die Stadt Stuttgart gilt?

Das Urteil des Stuttgarter Verwaltungsgerichts wird gegenwärtig vom Verkehrsministerium von Baden-Württemberg geprüft, die Landesregierung lässt zunächst eine Berufung offen. Danach könnte auch das Bundesverwaltungsgericht als nächste Instanz einbezogen werden. Die Umsetzung der im Urteil als notwendig erachteten Fahrverbote ist demnach noch offen.

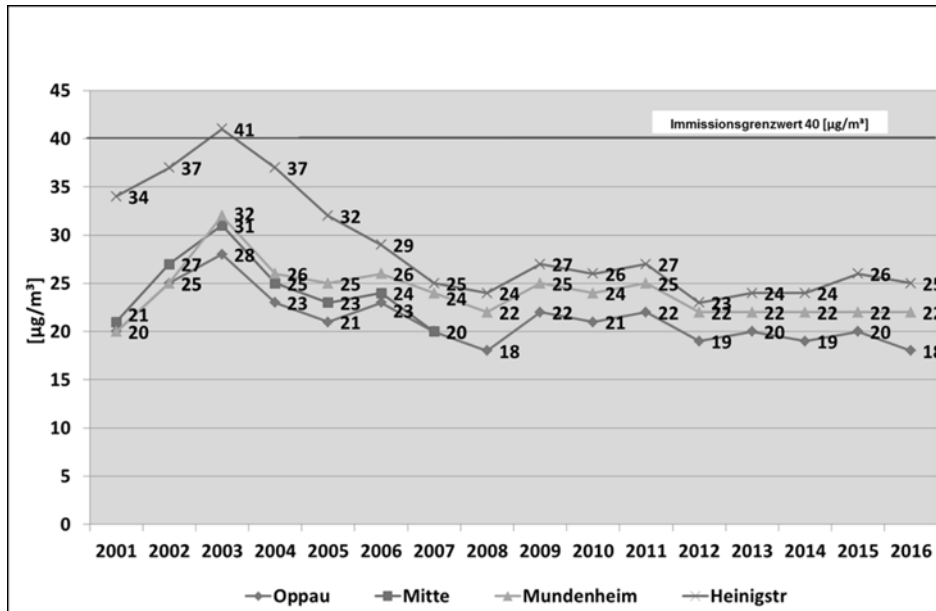
3. Welche Maßnahmen aus den bestehenden Planungen, nämlich der Luftreinhalteplanung, dem Klimaschutzkonzept und auch der Lärmaktionsplanung sind geeignet, einen Beitrag zur Senkung der NO_x-Werte kurz- und mittelfristig zu leisten?

Neben der Weiterführung der bestehenden Maßnahmen, z.B. dem Ausbau der Fernwärme bieten sich als weitere Maßnahme für Ludwigshafen der Ausbau des ÖPNV gerade im Hinblick auf Abriss und Neubau der Stadtstraße an, da hier durch Verkehrsbehinderungen auch die Durchfahrt durch die Heinigstraße betroffen ist.

Ebenso die Anschaffung von Hybridfahrzeugen oder E-Mobilen sowie Dienstfahrrädern oder Dienst-E-bikes und auch emissionsarmen Nutzfahrzeugen im städtischen Fuhrpark ist eine entsprechende Maßnahme um Luftschadstoffe zu reduzieren.

Die Förderung des Radverkehrs ist ebenso eine wichtige Maßnahme, die den belastenden Verkehr in der Innenstadt reduzieren kann.

4. Welche Belastung besteht hinsichtlich der Feinstaubbelastung in Ludwigshafen, wie unterscheiden sich NOx- und Feinstaubbelastung? Welchen Beitrag würde die Einführung einer Umweltzone (grüne Plakette) bringen? Wäre die Einführung einer Umweltzone (blaue Plakette für Diesel) sinnvoll?



Der Feinstaub-Jahresmittelwert im Diagramm lässt erkennen, dass die PM10-Feinstaubbelastung an der ZIMEN-Messstation in der Heinigstraße seit 2003 deutlich abgenommen hat, die Grenzwerte werden deutlich unterschritten.

Station	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Oppau	27	17	12	20	11	7	15	15	22	6	9	10	10	3
Mitte	40	22	15	20	7 *	Messung eingestellt								
Heinigstraße	94	73	37	28	22	14	25	24	29	14	16	14	22	11
Mundenheim	50	23	19	27	18	11	17	21	25	11	14	16	14	3

Die Kurzzeitbelastung für Feinstaub wird mit dem Tagesmittelwert von 50 µg/m³ berücksichtigt. Hier wurde eine Überschreitung von 35 erlaubten Überschreitungen festgesetzt. Aus der oben dargestellten Tabelle ist ersichtlich, dass in Ludwigshafen seit 2006 die erlaubten Überschreitungstage sicher eingehalten werden.

Feinstaub und Stickstoffdioxid sind Luftschadstoffe, die jeweils eigene Bewertungsgrundlagen im Immissionsschutz aufweisen. Auf eine ausführliche Darstellung wird auf den aktuellen Luftreinhalteplan (s.o.) verwiesen.

Feinstaub: Zur Bewertung einer Umweltzone (grüne „Feinstaubplakette“) in Ludwigshafen wurde für den aktuellen Luftreinhalteplan ein Gutachten erstellt und die Ergebnisse ausführlich im Luftreinhalteplan dargestellt. Als Ergebnis wurde errechnet, dass „bei einer Umweltzonenregelung 4,6 % PKW, 13,4% Lieferfahrzeuge und 17,6 % LKW betroffen wären und es sich daraus errechnet eine weitere Reduktion um $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ergeben würden“. Insofern hätte eine Umweltzone (grüne Plakette) - wenn überhaupt - nur minimale Wirkung.

Stickstoffdioxid: Dieselfahrzeuge bis Euro 5 machen nach der Auswertung im Luftreinhalteplan (s.S. 26) rund 80 % der NO_x-Emissionen aus dem Verkehr aus und tragen damit mit ca. 60 % zu der gesamten lokalen Emission bei. Hier bleibt abzuwarten, inwieweit die angekündigten Verbesserungen im Emissionsverhalten den Effekt von 30 % Reduktion der Emissionen mit sich bringt. Möglicherweise könnte in Ludwigshafen damit auch der Grenzwert schon eingehalten werden. Sollte dies nicht der Fall sein wäre wohl nur ein Ausschluss von Dieselfahrzeugen bis Euro 5 wirkungsvoll.

Zur Umsetzung eines solchen Diesel-Fahrverbots ist für den Vollzug eine Kennzeichnung wie z. B. die blaue Plakette notwendig. Da es gerade auf den Durchgangsverkehr in den Innenstädten ankommt, kann es nur eine bundesweite Lösung für eine Kennzeichnung geben.

5. Der Bund plant einen Fond, um Städte bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung der NO_x-Belastung zu unterstützen. Auch wenn die Inhalte des Fond noch nicht feststehen: Wo wünscht sich die Verwaltung Schwerpunkte, um in Ludwigshafen Maßnahmen umsetzen zu können?

Hierzu gehören die unter 3. genannten und bereits in den verschiedenen Konzepten geplanten Maßnahmen.