



Auskunft erteilt:	Herr Haaß	Amt/EB:	36-Umweltamt
Tel.:	0261 129 1530	e-mail:	Michael.Haass@stadt.koblenz.de
Koblenz,	10.8.2018		

An alle Mitglieder des Umweltausschusses

Ich lade hiermit zu einer Sitzung des Umweltausschusses am

Donnerstag, den 16.08.2018, 16:00 Uhr,

im Sitzungssaal 220, Rathausgebäude II, Willi-Hörter-Platz 2, 56068 Koblenz, ein.

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung:

Punkt 1:	Antriebstechnologien im Rahmen der "Saubereren Mobilität" Vorlage: UV/0235/2018
Punkt 2:	Luftqualitätsmessungen im Stadtgebiet Koblenz (Passivsammler) Vorlage: UV/0256/2018
Punkt 3:	Ladesäulen für Elektromobilität an der Bürgersteigkante Vorlage: UV/0259/2018
Punkt 4:	Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung Stufe 3 und laufendes Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland aufgrund fehlender Daten zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung Vorlage: UV/0281/2018
Punkt 5:	Sachstandsberichte zum Masterplan „Green City Plan“, zum „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“, zur ergänzenden Förderung vom Land Rheinland-Pfalz sowie zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Koblenz Vorlage: UV/0282/2018
Punkt 6:	Verschiedenes

Die Versendung der Einladungsunterlagen erfolgt per E-Mail. Die ordentlichen Mitglieder des Umweltausschusses erhalten die Einladungsunterlagen, soweit sie nicht an der digitalen Ratsarbeit teilnehmen, zusätzlich in Papierform übersandt.

Wenn Sie im Hinblick auf Ihren Teilnahmewunsch aufgrund einer Einschränkung Unterstützungsbedarf haben, melden Sie sich bitte unter der genannten Telefon-, Faxnummer oder Emailadresse. Verwaltungsseitig wird dann versucht, dass zur Unterstützung Erforderliche und Umsetzbare in die Wege zu leiten.

Mit freundlichen Grüßen

David Langner
Oberbürgermeister



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0235/2018		Datum: 04.06.2018			
Oberbürgermeister					
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.:			
Betreff: Antriebstechnologien im Rahmen der "Sauberer Mobilität"					
Gremienweg:					
16.08.2018	Umweltausschuss	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitl.
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt
		<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen
	TOP		öffentlich		

Unterrichtung:

In seiner Sitzung am 2. Mai 2018 hat der Umweltausschuss darum gebeten, dass ein fachkundiger Experte über die gegebenen Alternativen bei Antriebstechnologien im Rahmen einer „Sauberer Mobilität“ informiert und ihm insoweit einen Überblick über den technischen Stand und die Entwicklungsperspektiven verschafft wird.

Herr Prof. Dr. Ralph Pütz von der Hochschule Landshut (Hochschule für angewandte Wissenschaften) hat sich speziell mit dem Thema „Alternative Antriebstechnologien für Linienbusse“ im Auftrag der evm Verkehrs GmbH befasst und wird dem Umweltausschuss den gewünschten Überblick verschaffen. Dabei wird es neben rein batterieelektrischen und Hybrid-Bussen auch um Antriebsarten wie den Gasantrieb und die Brennstoffzelle gehen.

Prof. Dr.-Ing. Ralph Pütz, Jahrgang 1961, lehrt Nutzfahrzeugtechnik, Verbrennungsmotoren und Getriebetechnik an der Hochschule Landshut und ist Leiter des An-Instituts für angewandte Nutzfahrzeugforschung BELICON, welches in den Bereichen mobile Emissionsmessungen und Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen sowie mobilen Arbeitsmaschinen führend ist. Er studierte Maschinenbau mit der Vertiefung Fahrzeugtechnik an der FH Köln und TU Berlin, wo er mit Auszeichnung promovierte. Prof. Dr. Pütz besitzt eine langjährige Industrieerfahrung als Entwicklungsingenieur u.a. in der Motorenentwicklung bei BMW und widmet sich der ÖPNV-Fahrzeugtechnik seit mehr als zwanzig Jahren. Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Köln verantwortete er den Bereich Kraftfahrzeuge und Trolleybusse, Betriebshöfe und Werkstätten. Anlässlich der „Dieselkrise im Pkw-Bereich“ wurde Prof. Dr. Pütz in den Beraterstab der Bundesregierung berufen.



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0256/2018		Datum: 25.06.2018	
Oberbürgermeister			
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.:	
Betreff: Luftqualitätsmessungen im Stadtgebiet Koblenz (Passivsammler)			
Gremienweg:			
16.08.2018	Umweltausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	ohne BE abgesetzt geändert

Unterrichtung:

Ratsmitglied Diehl hat in der Umweltausschusssitzung am 2.5.2018 nachgefragt, ob vom Land Rheinland-Pfalz als zuständige Stelle für die Luftqualitätsmessung mobile Messstationen an markanten Punkten im Stadtgebiet aufgestellt werden können. Als Beispiel wurde die Trierer Straße mit ihrem relativ hohen Verkehrsaufkommen angeführt.

Darüber hinaus hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 24.5.2018 aufgrund eines Antrages der Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen die Verwaltung beauftragt, diesbezüglich Verhandlungen aufzunehmen.

Zielsetzung ist, dass die Stadt dann die Möglichkeit hat, an den markanten Punkten entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Das Umweltamt hat Kontakt mit dem Landesamt für Umwelt aufgenommen, mit dem Ergebnis, dass zunächst in der Trierer Straße ein entsprechender Passivsammler installiert wird.

Der Passivsammler wurde in der Trierer Straße am 26.06.2018 aufgehängt, die Messungen haben am 3.7.2018 begonnen.

In Koblenz befinden sich zwei Messstationen am Friedrich-Ebert-Ring sowie in der Hohenfelder Straße, die vom Landesamtes für Umwelt betrieben werden und die die Luftqualität im Stadtgebiet Koblenz messen. Die in diesen Messstationen ermittelten Luftqualitätswerte werden im Internet der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Die Web-Adresse lautet: <http://www.luft-rlp.de/aktuell/messwerte/>

Darüber hinaus betreibt das Landesamt für Umwelt in Koblenz ergänzend sogenannte Passivsammler, die ebenfalls der Messung der NO₂-Werte dienen. Sie gehören nicht zum ZIMEN-Messnetz (Zentrales Immissionsmessnetz) des Landes und die Werte werden daher nicht veröffentlicht. Die Standorte der Passivsammler sowie die gemessenen Jahresdurchschnittswerte im Zeitraum von 2011 bis 2017 ergeben sich aus den beigefügten Anlagen.

Herr Bunzel vom Landesamt für Umwelt wird die in Koblenz aufgestellten Passivsammler und deren Messergebnisse vorstellen und entsprechende Fragen wie z. B. zur Messmethode und zur Festlegung der Standorte beantworten.

Zur näheren Information wird auf die beigefügte Informationsvorlage des Landesamtes für Umwelt verwiesen.

Tischvorlage zur Sitzung des Umweltausschusses Koblenz am 16.08.2018

Luftqualitätsuntersuchungen zur Bestimmung der Stickstoffdioxid – Belastung in Koblenz

Das Umweltlabor des Landesamts für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU) in Mainz ist für die Durchführung und Bewertung von Immissionsmessungen und damit für die Bestimmung der Luftqualität gemäß der europäischen Luftqualitätsrichtlinien, die in der 39.BImSchV in nationales Recht umgesetzt sind, in Rheinland-Pfalz zuständig.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe betreibt das Landesamt ein Luftmessnetz, das aus dem „Zentralen Immissionsmessnetz ZIMEN“ und aus dem „Immissionsmesslabor iLAB“, das diskontinuierliche Messungen durchführt, besteht.

In Koblenz werden seit 1992 Immissionsmessungen durch das Landesamt durchgeführt. Nachdem die erste Messstation am Friedrich-Ebert-Ring aufgestellt wurde, erfolgte eine Erweiterung im Jahr 1994 um eine weitere Messstation, die zunächst am Zentralplatz aufgestellt wurde und im Jahr 2005 in die Hohenfelder Straße verlegt wurde.

Auf Grund der Bedeutung der Stickstoffdioxid (NO₂) – Belastungen wurden die Messungen im Jahr 2010 in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt der Stadt Koblenz um weitere Messstellen zur Messung der NO₂–Konzentration ergänzt. An diesen mittlerweile 9 weiteren Messstellen werden sogenannte Passivsammler eingesetzt. Bei dieser Messmethode handelt es sich um ein Verfahren, bei dem die Probenahme durch Diffusion erfolgt. Die Röhrchen werden über einen Zeitraum von 14 Tagen beprobt und danach im iLAB in Mainz analysiert.

Das Messprinzip beruht darauf, dass das in der Luft enthaltene Stickstoffdioxid auf einem mit Kaliumiodid markierten Filtermaterial zum Nitrit umgewandelt wird. Dieses Filter ist in einem Glasröhrchen befestigt, das mit einer Glasfritte als Turbulenzbarriere versehen ist, um eine definierte Aufnahme rate der Luft zu erreichen, die auch bei höheren Windgeschwindigkeiten konstant bleibt. Die Messröhrchen werden in einem Topf, der als Wetterschutz dient, zur Probenahme befestigt und im zeitlichen Intervall von 14 Tagen durch den Außendienst gewechselt. Im Labor wird dann die aufgenommene Menge an NO₂ durch ionenchromatographische Analyse als Nitrit bestimmt. Aus der ermittelten Konzentration und der Probenahmedauer wird dann die Schadstoffkonzentration in µg/m³ berechnet.



Der Vorteil der Passivsammler-Technik besteht darin, dass kein elektrischer Strom für den Betrieb notwendig ist. Außerdem können Messungen an Orten durchgeführt werden, an denen nicht genügend Platz für eine Messstation zur Verfügung steht.

Passivsammlermessungen stellen sogenannte orientierende Messungen dar, d.h. sie dienen vorwiegend der Bestimmung räumlicher Verteilungen von Luftschadstoffen und zur Bewertung längerfristiger Belastungstrends. Da der kleinste mögliche Messzeitraum 14 Tage beträgt, kann der NO₂-Stundengrenzwert von 200 µg/m³ nicht überwacht werden, jedoch ist die Überwachung des Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m³ durch Mittelung von 26 Messperioden (je 14 Tage) möglich. Orientierende Messungen dürfen gemäß der 39.BImSchV eine höhere Messunsicherheit haben als ortsfeste Messungen. Die erweiterte Messunsicherheit darf hier 30 % anstatt der sonst geforderten 15 % betragen. Durch ständige Verbesserung der Messmethode und durch Kalibrierung der Passivsammlermessungen an den Messstationen mit kontinuierlicher Messtechnik konnte jedoch in den vergangenen Jahren die Messunsicherheit in den Bereich der Anforderungen für die ortsfesten Messungen verbessert werden.



Für orientierende Messungen gelten die gleichen Standortkriterien der 39.BImSchV, wie auch für ortsfeste Messungen. Das bedeutet, dass z.B. die Messhöhe, der Abstand zur Straße, zu Häusern oder zu Kreuzungen sowie die Anforderungen an die Repräsentativität der Messstelle erfüllt sein müssen.

Nachstehend sind die aktuell in Koblenz betriebenen Messstellen aufgeführt.

Messort	Messung seit	Messstellentyp	Einstufung	Verwendung	Kommentar
Hohenfelder Straße	2005 (Passiv 2011)	ZIMEN – Messstation)*	Ortsfeste Messungen	Meldung an die EU	Zusätzlich Passivsammler- messstelle NO ₂
Friedrich-Ebert-Ring	1992 (Passiv 2015)	ZIMEN – Messstation)*	Ortsfeste Messungen	Meldung an die EU	Zusätzlich Passivsammler- messstelle NO ₂
Saarplatzkreisel	2010	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	
Peter-Altmeier- Ufer/Kornpfortstraße	2010	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	
Jesuitenplatz	2010	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	
Bahnhofstraße	2010	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	
Hohenzollernstraße	2010	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	
Mainzer Straße	2010	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	
Kaiserin-Augusta- Anlage	2010	iLAB	Passivsammler NO ₂	Meldung an die EU	Städtischer Hintergrund
Koblenz – Rübenach	2011	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	
Trierer Straße	2018	iLAB	Passivsammler NO ₂	Orientierende Messung	Neu eingerrichtet im Juli 2018

)* Mehrkomponentenmessstation

Auf Grund begrenzter Kapazitäten kann nicht an jedem Ort gemessen werden. Da die zu erwartenden Belastungsniveaus bei Verkehrsimmissionsmessungen vor allem von der Anzahl der Fahrzeuge, der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, der Straßengeometrie sowie der verkehrsrelevanten Gegebenheiten vor Ort abhängen, kann auf der Basis vorliegender Erfahrungen meistens eine gute Abschätzung erfolgen, in welcher Größenordnung die NO₂-Immissionsbelastung liegt, da die Ergebnisse von bekannten Messstellen auf andere Orte übertragen werden können. Die neue Messstelle in der Trierer Straße wurde eingerichtet, weil eine Straße mit den genannten Verkehrszahlen und der vorliegenden Geometrie noch nicht als Mustermessstelle bei uns vorlag. Erste Ergebnisse in Form von einzelnen 14-Tageswerten werden voraussichtlich zur Sitzung des Umweltausschusses am 16.08.2018 vorliegen und werden zusammen mit den aktuell vorliegenden Stickstoffdioxid – Immissionsmesswerten vorgetragen werden.

Kontakt

Landesamt für Umwelt (LfU) Rheinland – Pfalz

Abteilung 6 – Umweltlabor / Referat 62 – Immissionen und Emissionen Luft

Rheinallee 97-101

55118 Mainz

Referatsleiter : Dr. Michael Weißenmayer (Michael.Weissenmayer@LfU.RLP.de)

Leitung des Sachgebiets Immissionslabor (iLAB): Frank Bunzel (Frank.Bunzel@LfU.RLP.de)

Leitung des Sachgebiets ZIMEN : Horst Klingel (Horst.Klingel@LfU.RLP.de)

Internet - Links

Unsere Informationsseiten zur Luftqualität:

www.luft-rlp.de

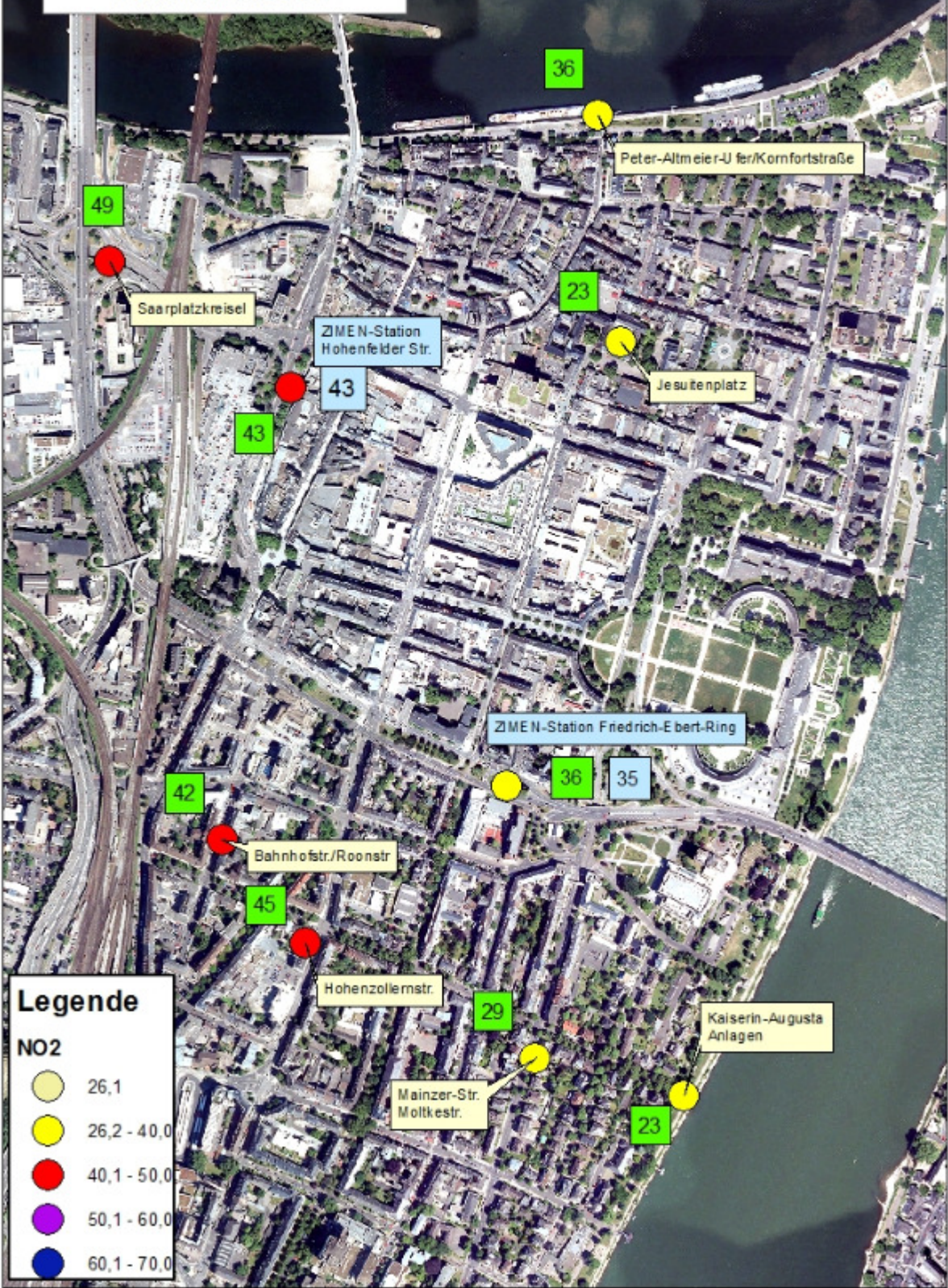
Weitere Informationen sind außerdem auf der Webseite des LfU abrufbar unter:

<https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/immissionsschutz/luft-immissionsueberwachung/>

Jahr	Saarplatzkreisel	Peter-Altmeier-Ufer	Jesuitenplatz	Hohenfelder Straße	Friedrich-Ebert-Ring	Bahnhofstraße	Hohenzollern Straße	Mainzer Straße	Kaiserin-Augusta Anlage	Rübenach
2010 (Apr.-Dez.)	60	50	26	45	42	47	46	34	26	
2011	52	40	28	47	37	44	44	34	27	30
2012	55	45	30	49	39	46	49	35	30	36
2013	52	40	28	47	39	44	47	33	27	35
2014	53	39	29	47	37	44	49	34	27	35
2015	49	38	27	45	35	43	45	30	25	32
2016	49	36	23	43	36	42	45	29	23	29
2017	48	39	25	40	34	42	47	27	25	32








NO2 - Messprogramm Koblenz 2016

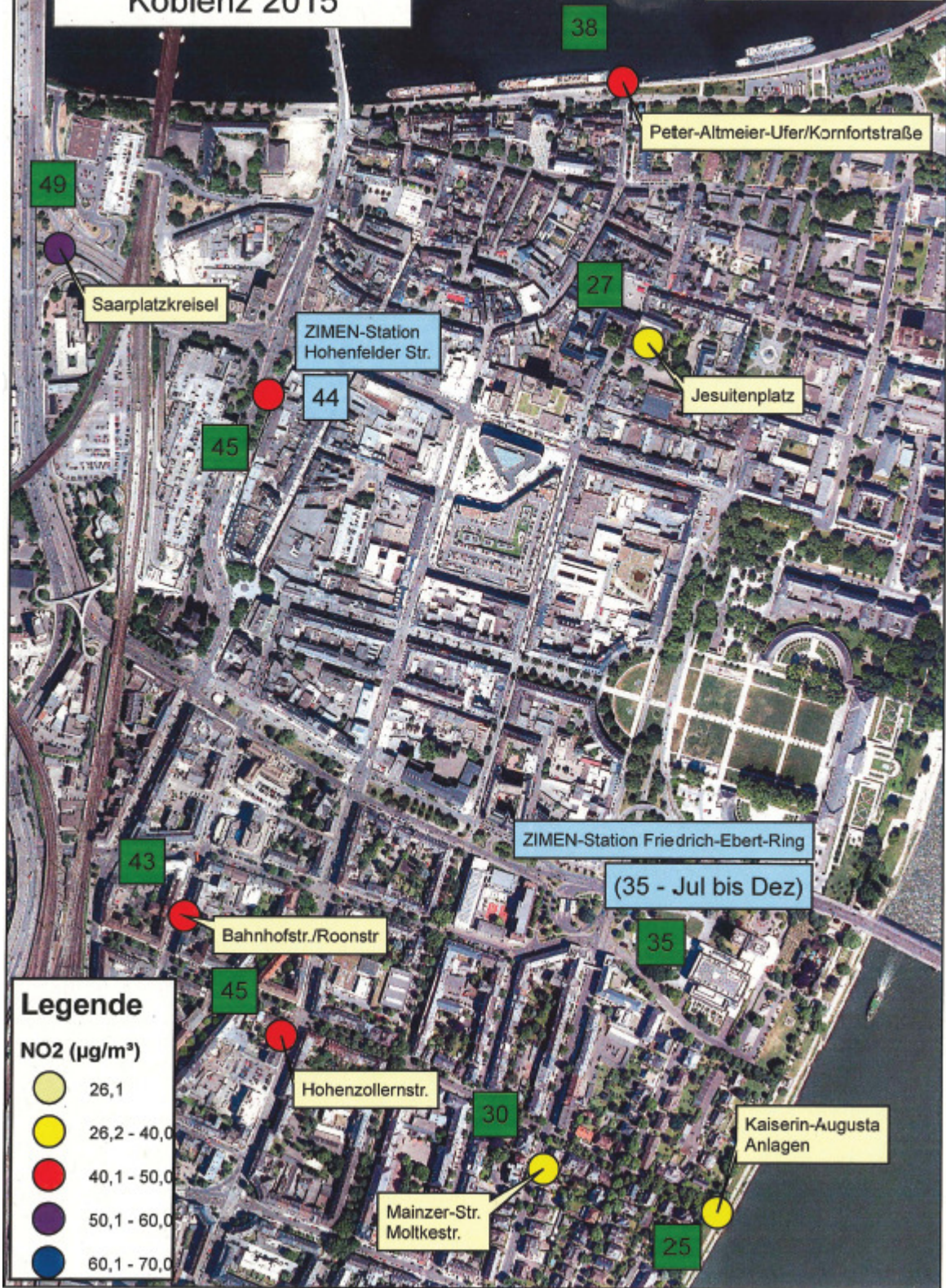


Legende

NO2

	26,1
	26,2 - 40,0
	40,1 - 50,0
	50,1 - 60,0
	60,1 - 70,0

NO2 - Messprogramm Koblenz 2015



NO₂ - Messprogramm Koblenz 2012 bis 2014

Landesamt für
Umwelt, Wasserwirtschaft
und Gewerbeaufsicht



2012 2013 2014

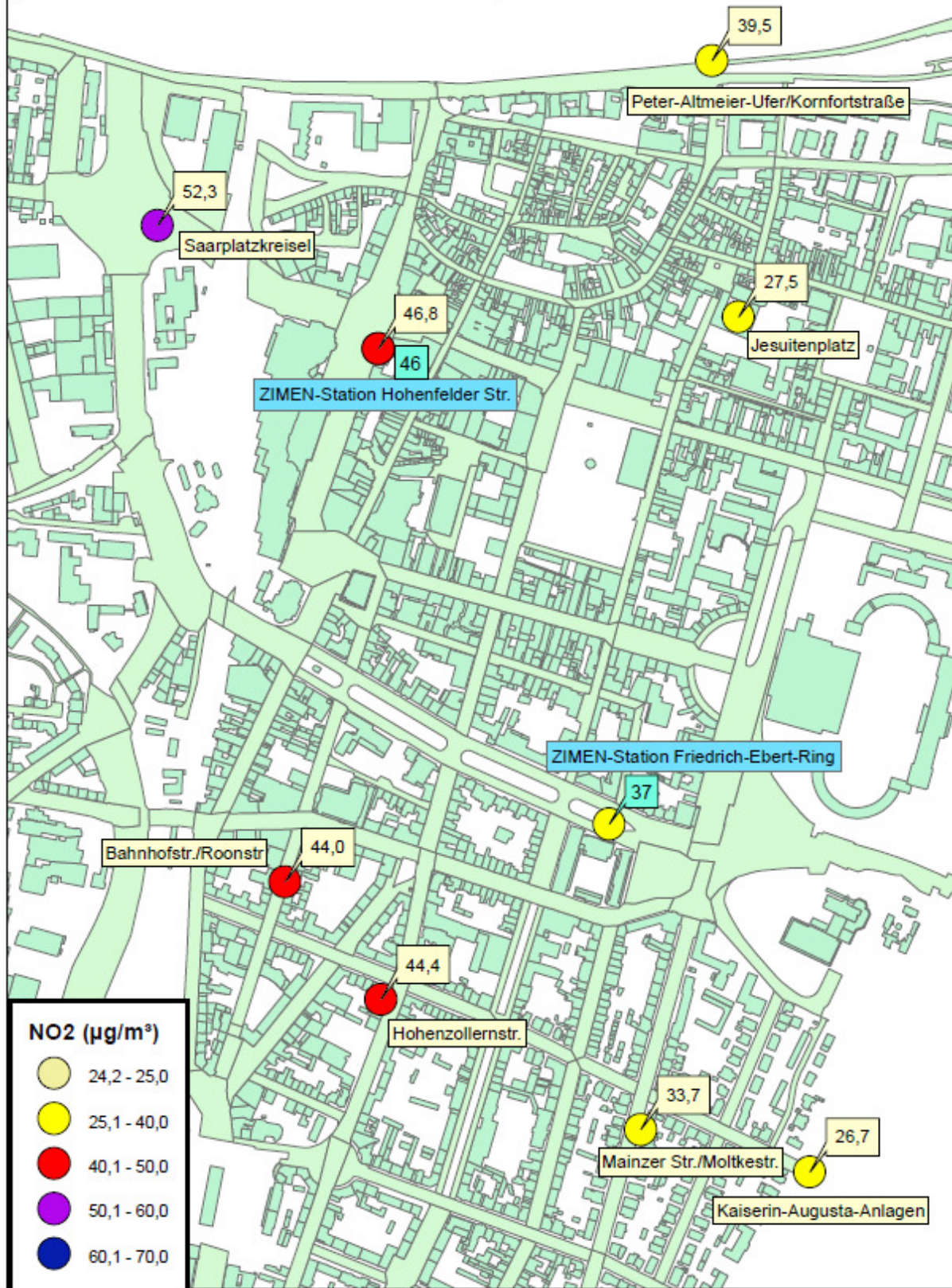


Legende

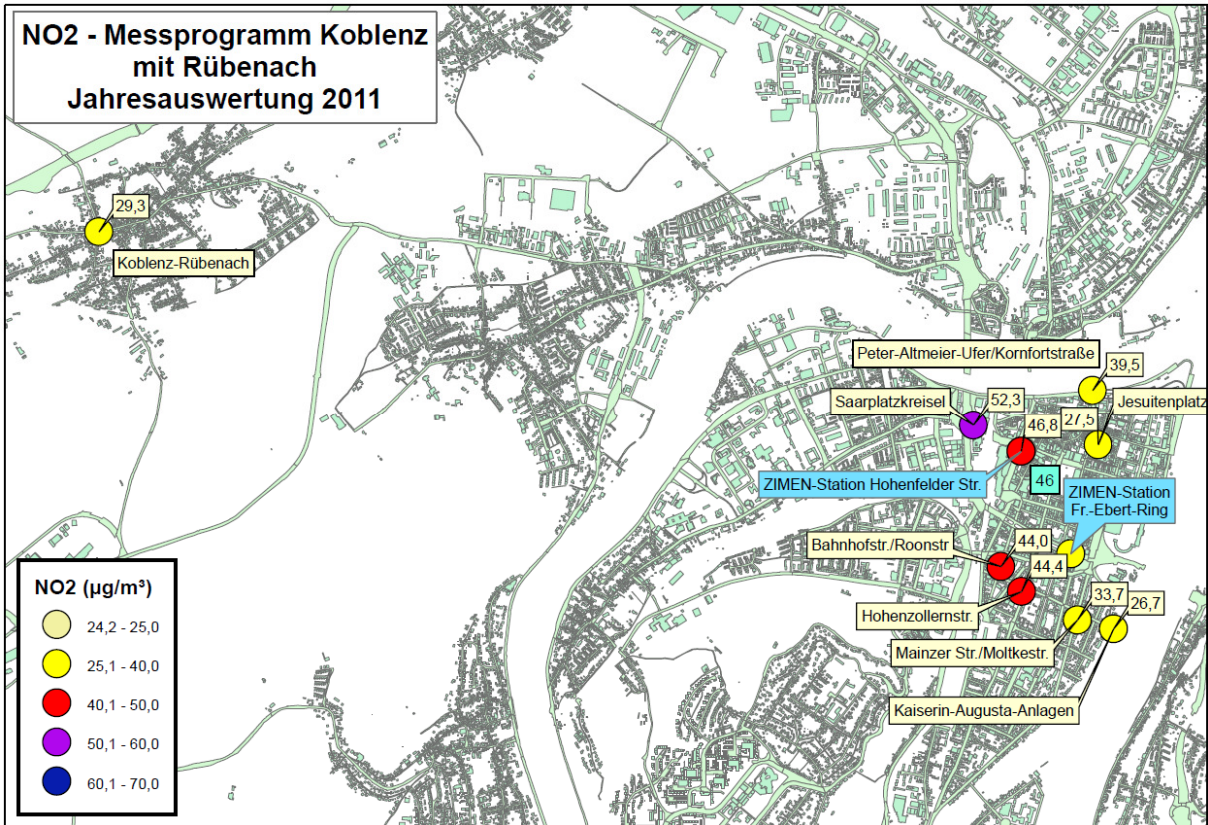
NO₂ (µg/m³)

- 26,1
- 26,2 - 40,0
- 40,1 - 50,0
- 50,1 - 60,0
- 60,1 - 70,0

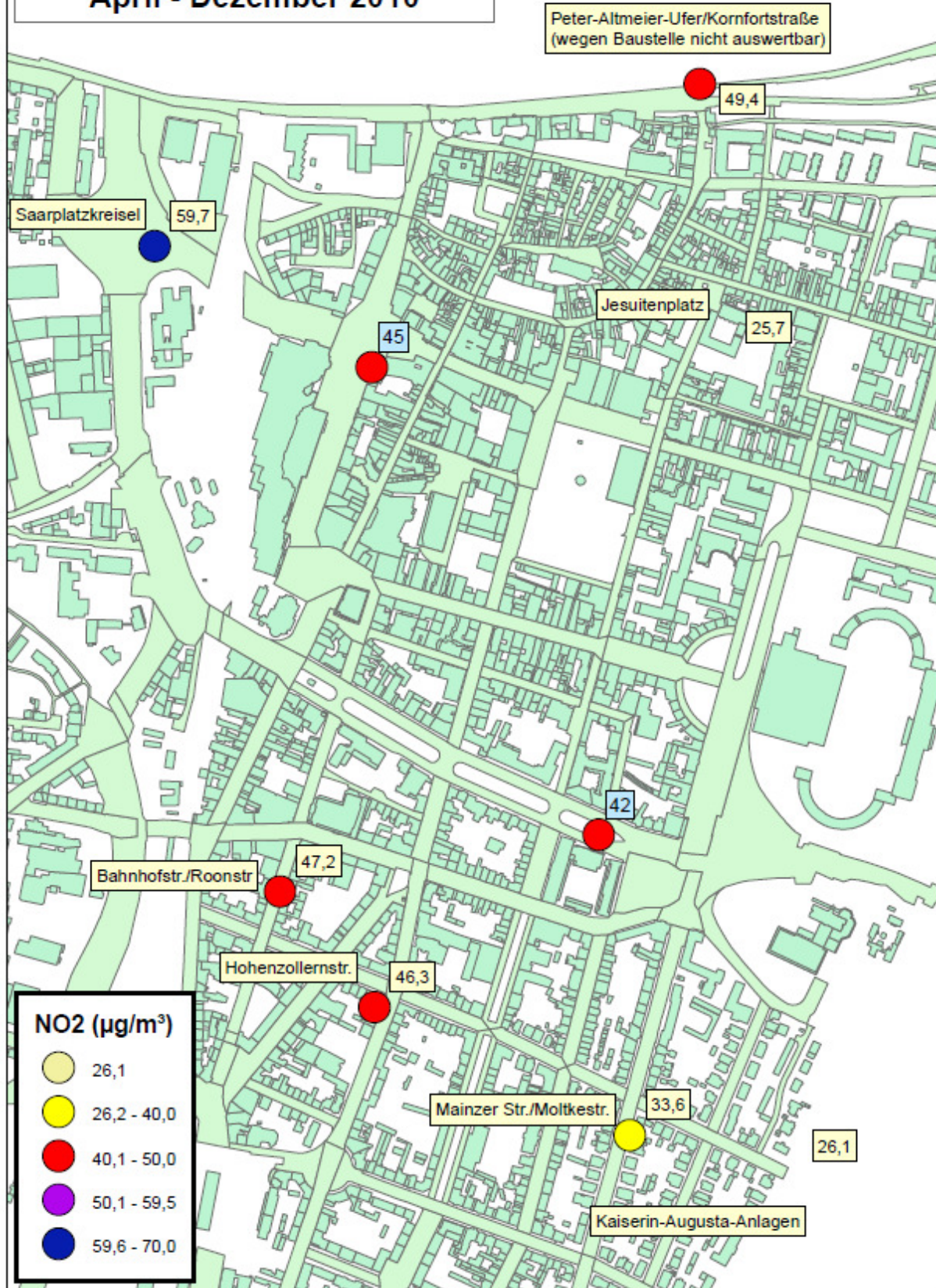
NO₂ - Messprogramm Koblenz Jahresauswertung 2011



**NO₂ - Messprogramm Koblenz
mit Rübenach
Jahresauswertung 2011**



NO₂ - Messprogramm Koblenz April - Dezember 2010





Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0259/2018		Datum: 27.06.2018	
Oberbürgermeister			
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.:	
Betreff: Ladesäulen für Elektromobilität an der Bürgersteigkante			
Gremienweg:			
16.08.2018	Umweltausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	ohne BE abgesetzt geändert

Unterrichtung:

Die von Herrn Dr. Bernhard aufgeworfene Fragestellung zum Bau von Ladesäulen an der Bürgersteigkante betrifft grundsätzliche Fragen der Entwicklung einer funktionierenden öffentlichen Infrastruktur zur Nutzung von Elektrofahrzeugen.

Die evm AG lässt derzeit auch mit Beteiligung der Stadt Koblenz ein detailliertes Ausbaukonzept für die Ladeinfrastruktur in der Region Koblenz (Koblenz, Lahnstein, Bendorf, VG Vallendar), durch die Firma EcoLibro erstellen. Das Konzept beinhaltet alle relevanten Parameter (Gebäude, Fahrzeuge, Stellflächen, Sinus Milieus, POIs, Netzparameter). Das Konzept ist weit fortgeschritten und wird bis Ende des 3. Quartals 2018 fertiggestellt sein. Die Umsetzung wird durch die evm AG erfolgen. Das Konzept wird durch den Bund bezuschusst.

In Koblenz wurden von evm bisher bereits folgende öffentlich zugänglichen Ladepunkte errichtet:

- Rathaus (2 Ladepunkte je 22 kW)
- Technisches Rathaus (2 Ladepunkte je 22 kW)
- Brüderkrankenhaus (2 Ladepunkte je 22 kW)
- Autovermietung KM (2 Ladepunkte je 22 kW)
- Globus (2 Ladepunkte je 22 kW)
- Schlachthofstraße (2 Ladepunkte je 22 kW)

Am Autohof Metternich wurde jüngst eine DC Schnellladesäule von ABB (50 kW) mit 3 Ladepunkten in Betrieb genommen. Für den zusätzlichen Standort an der Kastorpfaffenstraße (2 Ladepunkte je 22 kW) läuft ein Förderantrag. Die evm Ladekarte befindet sich in der Einführung. Sie ermöglicht allen Kartenbesitzern die Nutzung von rund 12.000 Ladepunkten in Deutschland und den Benelux Staaten. Die Stellplätze der Arbeitgeber und Dienstleistungsbetriebe (Einzelhandel, Behörden, Garagenbetreiber u.a.) bieten in Koblenz ein erhebliches Potenzial für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Hier plant die evm AG zzt. mehrere Projekte mit entsprechenden Betrieben in Koblenz.

Die evm AG geht insgesamt davon aus, dass ca. 80% der Ladevorgänge in Koblenz künftig zu Hause, beim Arbeitgeber und auf halböffentlichen Stellplätzen stattfinden werden. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur an den Bundesfernstraßen wird von überregionalen Energieversorgern u.a. forciert vorangetrieben.

Ladepunkte an Laternen sind in Koblenz technisch und wirtschaftlich nur sehr begrenzt umsetzbar, weil die verfügbaren Straßenbeleuchtungsnetze im Wechselstrombetrieb nur sehr geringe nutzbare Übertragungskapazitäten haben. Zudem werden die Leuchten bei Tageslicht spannungsfrei geschaltet.

Bei der Anlage von Bürgersteigladesäulen ist straßenverkehrsrechtlich zu berücksichtigen, dass derzeit zwar die Möglichkeit besteht, eine Beschilderung zugunsten von Elektrofahrzeugen an Ladesäulen im Rahmen der Straßenverkehrsordnung anzuordnen. Allerdings gilt diese Beschilderung für alle Elektrofahrzeuge. Eine Reservierung für einzelne Fahrzeuge oder Personen ist nicht möglich.

Die Errichtung von Bürgersteigladesäulen und die damit verbundene Kabelverlegung obliegt im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge dem Energieversorger.



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0281/2018		Datum: 30.07.2018	
Oberbürgermeister			
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.:	
Betreff:			
Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung Stufe 3 und laufendes Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland aufgrund fehlender Daten zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung			
Gremienweg:			
16.08.2018	Umweltausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich

Unterrichtung:

Die Europäische Kommission hat im Oktober 2016 infolge des Pilotverfahrens 7807/15/ENVI vom September 2015 das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland mit einer Stellungnahme eröffnet. In dieser Stellungnahme kritisiert die EU-Kommission, dass in vielen deutschen Kommunen nicht die gesetzlich vorgegebenen Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne erstellt worden wären bzw. Daten dazu fehlen würden. In diesem Schreiben war die Stadt Koblenz noch mit aufgeführt, da der Lärmaktionsplan Stufe 2 erst am 16. Dezember 2016 vom Stadtrat beschlossen und erst im Januar 2017 an das zuständige Landesamt für Umwelt (LfU) gemeldet werden konnte. Aufgrund dieser nachträglichen Meldung konnte das LfU jedoch in der Zuarbeit zur Stellungnahme an die EU-Kommission nachweisen, dass Koblenz seiner Verpflichtung nachgekommen ist, so dass Koblenz aktuell nicht mehr Bestandteil des Vertragsverletzungsverfahrens ist.

Die Pläne sind nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (-BImSchG-) alle 5 Jahre zu überprüfen und zu aktualisieren.

Somit hätte die Lärmkartierung der Stufe 3 für Koblenz für den 30.06.2017 angestanden und die Lärmaktionsplanung der Stufe 3 für Koblenz stünde für den 18.07.2018 an.

Es ist fachlich nicht sinnvoll, aktuell mit der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung Stufe 3 zu beginnen, da es in Koblenz gegenüber der Stufe 2 keine signifikante Änderung in Bezug auf den Hauptlärmemittenten (Straßenverkehrslärm) gibt (keine umfassenden Verkehrsänderungen o.ä.).

Die nächste größere Veränderung im Verkehrsgeschehen der Stadt Koblenz wird erfolgen, wenn die Nordtangente gebaut ist und für den Verkehr freigegeben wird. Insofern macht es deutlich mehr Sinn, nach diesem Zeitpunkt die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zu aktualisieren.

Bis dahin ist es wichtiger, den Fokus auf die Umsetzung des aktuellen Lärmaktionsplanes zu legen, damit die Stadtverwaltung ihrer Verpflichtung nachkommt, den Umgebungslärm in den identifizierten Hotspot-Bereichen zu reduzieren und eine weitere Verlärmung in den festgelegten ruhigen Gebieten zu verhindern. Diese Vorgehensweise wird auch vom Land befürwortet.

Als ersten Schritt zur Umsetzung hatte das Tiefbauamt gefordert, dass alle Hot-Spot-Bereiche des Lärmaktionsplans noch einmal nach den sog. „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ berechnet werden. Hintergrund ist der, dass für die Lärmkartierung die sog. „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ maßgeblich ist. Für die Umsetzung von Lärmschutz an Straßen wird von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Tiefbauämtern jedoch nur die dort gesetzlich vorgegebene RLS-90 Berechnung als Grundlage anerkannt. Die beiden

Berechnungsmethoden weichen insbesondere im Beurteilungszeitraum voneinander ab. Die RLS-90 nutzt die aus der deutschen Gesetzgebung bekannte Unterscheidung in Tages- (6-22 Uhr) - und Nachtzeitraum (22-6 Uhr) als Beurteilungszeitraum. Bei der VBUS wird eine Nachtbelastung L_{night} berechnet und ein kompletter Tagesverlauf L_{DEN} (DEN = Day, Evening, Night). Wobei der Abendzeitraum bereits stärker gewichtet wird als der Tageszeitraum und der Nachtzeitraum sogar noch einmal stärker gewichtet wird als der Abendzeitraum (Dezibel-Aufschläge in der Berechnungsformel). Außerdem gibt es Unterschiede in der Berücksichtigung des Schwerverkehrs. Die RLS-90 berechnet den Schwerverkehr bereits ab 2,8 t, die VBUS erst ab 3,5 t.

Das hat zur Folge, dass die Ergebnisse beider Berechnungsmethoden leicht abweichen können.

Deshalb wurde die RLS-90 Berechnung vom Tiefbauamt durchgeführt, um beide Berechnungsmethoden vor einer Umsetzung der Maßnahmen vergleichen zu können.

Das Umweltamt hat im Juni 2018 die vom Tiefbauamt in Auftrag gegebene RLS 90 Berechnung für alle Hotspot-Bereiche der Lärmaktionsplanung erhalten. Diese wird aktuell mit der VBUS-Berechnung der Lärmkartierung verglichen.

Auf der Grundlage der Abgleich-Ergebnisse werden in der Verwaltung die möglichen Maßnahmen zur Umsetzung ausgearbeitet.

Über die bereits enthaltenen Maßnahmen hinaus sollen folgende Punkte erarbeitet werden:

1. Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen eines passiven Lärmschutzes. Im Rahmen des wirksamen Einsatzes öffentlicher Mittel der Stadt Koblenz kann es in Bereichen, in denen aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich bzw. nicht umsetzbar sind, sinnvoll sein, passiven Lärmschutz zu fördern. Dieses Themenfeld soll näher untersucht werden.

2. Einsatz von Elektrobussen im Rahmen des ÖPNV

Die Stadt Koblenz hat im Rahmen der ihr übertragenen Zuständigkeiten Zugriff auf die Vorgaben für die Organisation und Durchführung des ÖPNV. Insoweit wird angestrebt, dass zukünftig der Fokus auf den Einsatz von Elektrobussen und ggfls weiteren alternativen Antriebstechnologien gelegt wird. Dies hat sowohl auf den Lärmschutz als auch auf die Luftreinhaltung im Stadtgebiet positive Auswirkungen.

3. Fahrspurreduzierung in der Trierer Straße

In der Trierer Straße wird derzeit eine zweispurige Verkehrsführung erprobt. Ziel ist es, die Straße verkehrlich zu beruhigen und letztlich auch Erkenntnisse darüber zu erlangen, ob die Spurenreduzierung mit Blick auf die Abwicklung des mobilen Individualverkehrs vertretbar ist. Der Versuch der Fahrstreifenreduktion in der Trierer Straße läuft seit dem 23.7 und wird zunächst auf unbestimmte Zeit fortgesetzt. Sollte es während des Feldversuchs zu vermehrten Rückstaus oder Beschwerden kommen, wird geprüft, ob der Versuch beendet wird. Das Projekt wird von einem Ingenieurbüro begleitet, welches auch die Verkehrsbelastung vor Beginn des Versuchs ermittelt hat. In 1-2 Wochen wird eine weitere Ermittlung der Belastung stattfinden. Neben der Trierer Straße sollen dabei auch die Nebenstraßen auf Verlagerungseffekte überprüft werden. Positive Effekte sind bisher die Vergrößerung des Abstandes zwischen Emittenten des Verkehrslärms und der Bebauung sowie eine Geschwindigkeitsreduktion. Sollte der Versuch erfolgreich verlaufen, könnte nach Inbetriebnahme der Nordtangente und einer gewissen Eingewöhnungszeit ca. ab 2020 die Trierer Straße neu geplant werden. Denkbar wären aufgrund der Reduktion der Fahrstreifen ein großzügig ausgebauter Radweg und/oder Grünflächen in vermehrtem Umfang.

4. Maßnahmen der Deutschen Bahn zur Bahnlärmreduzierung

Die von der Deutschen Bahn geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden am 6. September 2018 in Bingen u. a. der Stadt Koblenz, Baudezernent und Umweltamt, vorgestellt. Ziel ist es, die Stadt ausführlich über die geplanten Lärmschutzmaßnahmen zu unterrichten, bevor das Genehmigungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt eingeleitet wird. Hierbei sollen auch Lösungen gefunden werden, um

die Anwohner über die Umsetzung der Maßnahmen bestmöglich zu informieren und einzubinden. Die Verwaltung wird zu den Ergebnissen in der nächsten Umweltausschusssitzung berichten.

Trotz der Tatsache, dass Koblenz aktuell nicht mehr im Vertragsverletzungsverfahren genannt ist und die nächsten Schritte zur Umsetzung des Lärmaktionsplans begonnen haben ist es dem Land wichtig, dass Koblenz den Lärmaktionsplan Stufe 3 noch in 2018 verabschiedet.

Aus diesem Grund hat das Umweltamt schon in Absprache mit dem LfU im November 2017 die Kartierung der Stufe 2 als Kartierung der Stufe 3 gemeldet, mit dem Hinweis, dass keine Veränderungen bei den Hauptemittenten stattgefunden haben.

Ebenso wurde abgesprochen, dass der Lärmaktionsplan Stufe 2 als Lärmaktionsplan Stufe 3 gemeldet wird.

Dieser Plan muss vor der Meldung noch einmal in die Öffentlichkeitsbeteiligung (gesetzlich vorgeschrieben) und in den Gremienweg.

Dazu wird vom Umweltamt eine Begründung erstellt werden, warum die Stadt so handelt.

Das Land empfiehlt dringend, die Offenlage und Beschlussfassung schnellstmöglich durchzuführen, damit der Lärmaktionsplan Stufe 3 noch in diesem Jahr via Bundesregierung an die EU gemeldet werden kann.

Das Land betont, dass die EU-Kommission im angestrebten Vertragsverletzungsverfahren nicht die Inhalte der Lärmaktionsplanung bemängelt, sondern ausschließlich Zeitpunkt und Form der abzugebenden Kartierungen und Pläne gemäß Umgebungslärmrichtlinie (umgesetzt im BImSchG, §§ 47 a-f).

Der Empfehlung des Landes sollte gefolgt werden.

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

- 1) Information über die geplante Vorgehensweise und die Offenlage im Umweltausschuss am 16.8.2018
- 2) Offenlage und Beteiligung der sog. Träger Öffentlicher Belange (TÖB) im September
- 3) Beschluss-Gremienweg: 24.10. Umweltausschuss, 29.10. HuFA, 08.11. Stadtrat
- 4) Meldung des Lärmaktionsplans Stufe 3 an das Land im Dezember



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0282/2018		Datum: 30.07.2018	
Oberbürgermeister			
Verfasser:	36-Umweltamt	Az.:	
Betreff:			
Sachstandsberichte zum Masterplan „Green City Plan,, zum „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“, zur ergänzenden Förderung vom Land Rheinland-Pfalz sowie zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Koblenz			
Gremienweg:			
16.08.2018	Umweltausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

Unterrichtung:

1. Masterplan „Green City Plan“:

Der Masterplan wurde am 31.07.2018 fertiggestellt und befindet sich aktuell in der Prüfung durch die Verwaltung. Der Plan enthält insgesamt 17 Maßnahmen, aufgeteilt auf 6 Maßnahmenschwerpunkte. Die 17 Maßnahmen wurden durch ein externes Planungsbüro nach den Vorgaben der Stadtverwaltung, bezogen auf die Stadt Koblenz auf Effizienz und Durchführbarkeit sowie mögliche NO₂-Emissionsminderung untersucht und eine Handlungsempfehlung zur Minderung der städtischen NO₂-Belastung wurde abgegeben. Da es sich um ein gefördertes Projekt handelt, werden bis zum Ende des Monats noch der Masterplan selbst und weitere Unterlagen an den Fördergeber geschickt, die aktuell in der Bearbeitung durch das Umweltamt sind.

Sobald die vom Fördergeber vorgegebenen Fristen eingehalten sind, wird der fertiggestellte Masterplan in den Gremien vorgestellt.

Maßnahmenempfehlungen aus dem Masterplan werden auch in die aktuelle Fortschreibung des Luftreinhalteplans eingepflegt.

Außerdem ist der Masterplan zwingend bei weiteren Förderanträgen (zum Beispiel zur Digitalisierung) vorzulegen.

2. „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“:

Im Zuge des parallel laufenden „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ wurden von der Stadtverwaltung und von der evm AG Anträge gestellt. Die Anträge sowie der Sachstand der verschiedenen Anträge ist in der folgenden Tabelle aufgelistet:

Antrag/ Antragsteller/ Zeitpunkt	Sachstand
Anschaffung von Elektrobussen/ evm/ Januar 2018	Bis dato kein Bescheid vom Fördergeber
Ladeinfrastruktur für Arbeitnehmer und innovatives Forschungsprojekt zum Laternenladen/ Stadt KO, KV MYK, evm und Hochschule Koblenz/ März 2018	Antrag am 07.05.2018 abgelehnt
Erneuerung des Parkleitsystems/ Stadt KO, Tiefbauamt/ April 2018	Antrag am 01.06.2018 positiv beschieden, Bau hat begonnen
City Trees und weitere Begrünung am Friedrich-Ebert-Ring/ Stadt KO, EB 67/April 2018	Antrag am 12.07.2018 abgelehnt
Radwegeausbau /-umbau der Beatusstraße/ Stadt KO, Tiefbauamt und Umweltamt/Mai 2018	Bis dato keine Information vom Fördergeber

Aktuell laufen zwei weitere Förderaufrufe mit Abgabetermin 31.08.2018:

- Ein Förderaufruf vom Bundesministerium für Verkehrs und digitale Infrastruktur (BMVI) zur

Anschaffung von Elektrofahrzeugen (Förderquote für Investitionsmehrkosten bis zu 90%) und dazugehöriger Ladeinfrastruktur. Hierzu erarbeitet das Umweltamt gerade einen gemeinsamen Antrag für mehrere Ämter und Eigenbetriebe der Stadtverwaltung.

- Ein Förderaufruf vom BMVI zur Digitalisierung (Förderquote 50%). Hierzu wird aktuell geprüft, ob ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem für den Koblenzer ÖPNV beantragt werden soll.

Außerdem ist eine Fahrgaststrukturanalyse für den Busverkehr in Koblenz gewünscht.

Nachdem eine Beschreibung der Erhebungsmethode eines Büros an den Förderlotsen bzw. den Projektträger weitergeleitet wurde, wurden die Chancen auf eine Förderung von dort als gering bewertet. Eine reine Fahrgaststrukturanalyse wäre sinnvoll als Basis für die Bewertung der angestrebten ÖPNV-Verbesserung im Zuge diverser städtischer Planungen und nicht zuletzt des aktuellen Konzessionsvergabeverfahrens. Sie würde die aktuelle Attraktivität des ÖPNV mit der nach der Umstellung vergleichbar machen.

Der „Digitalisierungsgrad“ wäre aber für eine Förderung nicht ausreichend (es werden ergänzende, umsetzungsfähige Maßnahmen gefordert), da die Digitalisierungs-Förderrichtlinie darauf abzielt, digitale Daten zu erfassen, vorzuhalten und für zukünftige Systeme (z.B. autonomes Fahren) kompatibel zu machen.

Deshalb wird die Fahrgaststrukturanalyse leider die Förderkriterien der Digitalisierungs-Förderrichtlinie nicht erfüllen und somit nicht förderfähig sein.

Abwicklung Förderprogramme:

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die Antragstellung und die Förderbedingungen für die einzelnen Sofortprogramme – sehr im Unterschied zu der Ankündigung der Bundesregierung im Januar 2018 – hochkompliziert und wenig auf schnelle Hilfe im Hinblick auf die NO₂-Minderung für die betroffenen Städte gestaltet sind. Zudem sind die Förderquoten zum Teil geringer als ursprünglich angekündigt (bei Digitalisierung z.B. nur 50%, bei Anschaffung von Elektroautos wird nach wie vor nur ein Anteil der Mehrkosten im Vergleich zum herkömmlichen Fahrzeug gefördert) und mögliche Projekte können so leicht am Eigenanteil scheitern. Der Aufwand zur Antragstellung ist jedes Mal sehr hoch und die Bearbeitungszeit für die Anträge wird von der Bundesregierung extrem knappgehalten (z.T. unter 2 Monate), dafür dauert die Erstellung eines Bescheids in der Regel sehr lange. So können nach wie vor eigentlich nur Projekte umgesetzt werden, die sowieso in absehbarer Zukunft umgesetzt werden sollten und zu denen bereits ausgereifte Planungen existieren.

3. Landesförderung „Aktionsprogramm Saubere Mobilität“ in Ergänzung zum „Sofortprogramm 2017-2020“:

Im Januar hat das Land der Stadt Koblenz - als eine von drei Städten in Rheinland-Pfalz - Mittel in Höhe von 1 Mio. Euro im Rahmen des „Aktionsprogramms Saubere Mobilität“ für Maßnahmen gegen die NO₂-Belastung in Aussicht gestellt.

Diese Mittel sollen u.a. in die Nachrüstung von SCR-Katalysatoren der evm-Busflotte (Busse schlechter als Euro 6) fließen und von der Stadt entsprechend an die evm AG weitergeleitet werden. Die Stadt hat diesbezüglich im Januar 2018 einen Antrag ans Land gestellt.

Es gab erhebliche Schwierigkeiten mit den Zulassungen der SCR-Filter für die Busflotten, deshalb hat sich die Umrüstung zeitlich deutlich nach hinten verschoben. Bisher gab es keine dauerhafte Betriebserlaubnis oder Bewilligung von Serienzulassungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt für die Busflotten, sondern nur zeitlich begrenzte Einzelzulassungen.

Erst im Juli 2018 hat das Kraftfahrtbundesamt für die erste Firma (Proventia) Serienzulassungen für die Filtersysteme bewilligt. Weitere Firmen sollen folgen.

Nach der Mittelfreigabe durch das Land könnten die Busse nun umgerüstet werden, allerdings wurde bisher vom Land trotz mehrfacher Nachfrage kein Förderbescheid erteilt.

4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Koblenz:

Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Koblenz wird aktuell fortgesetzt. Dabei wird der Maßnahmenkatalog im Vergleich zum in der Offenlage im Sommer 2017 vorgestellten Maßnahmenkatalog erheblich verändert. Sowohl die eingegangenen umfangreichen Stellungnahmen werden, soweit möglich, berücksichtigt, als auch die Entwicklung im Bereich Bundesförderung. Die beantragten Projekte des Sofortprogramms werden ebenso in den Luftreinhalteplan mit eingebunden wie die Ergebnisse des Masterplans „Green City Plan“ für Koblenz. Dies erfordert eine entsprechende Bearbeitungszeit. Geplant ist allerdings die Fertigstellung und zweite Offenlage noch in 2018.