



<b>Beschlussvorlage</b> <b>- öffentlich -</b>	
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>
<b>AöR</b>	<b>S/VII/2008/0189</b>

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	03.03.2008	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat der VRR AöR	03.03.2008	Kenntnisnahme
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	06.03.2008	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat der VRR AöR	12.03.2008	Kenntnisnahme

**Datum: 11.02.2008**

**Betreff**

Luftreinhalteplanung

**Beschlussvorschlag**

Ein Beschlussvorschlag wird zu den Sitzungen nachgereicht, da derzeit noch kein endgültiger Entwurf der Luftreinhaltepläne vorliegt.

**Sachstandsbericht**

**1. Aufstellung der Luftreinhaltepläne – aktueller Diskussionsstand**

Im Gebiet des VRR wird es mehrere neue Luftreinhaltepläne geben:

- den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet mit den Teilplänen Ruhrgebiet Ost, Nord und

West der Bezirksregierungen Arnsberg, Münster und Düsseldorf

- Luftreinhaltepläne in den Städten Düsseldorf und Wuppertal

Die Luftreinhaltepläne enthalten auf der Grundlage einer differenzierten Verursacher-Analyse eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoff-Belastung. Da der Verkehr, insbesondere der PKW-Verkehr, zu einem ganz erheblichen Teil für die Schadstoffbelastung verantwortlich ist, konzentrieren sich die Maßnahmen auf diesen Bereich. Außerdem gibt es hier – im Gegensatz zu industriellen Anlagen – am ehesten Handlungsmöglichkeiten der Kommunen.

Eine der vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Verkehr wird die Einrichtung von Umweltzonen sein. Dabei ist zur Zeit noch nicht entschieden, welchen Umfang die Umweltzonen haben werden und wie Ausnahmeregelungen gestaltet sind, da es hier erheblichen Widerstand aus Handwerk und Industrie gibt. Derzeit werden die Vorentwürfe zwischen Umweltministerium und Bezirksregierungen abgestimmt, für Ende Februar ist eine Kabinettsitzung zum Thema vorgesehen.

Die fertigen Entwürfe werden voraussichtlich Mitte März veröffentlicht. Es können dann Einwendungen erhoben werden. Nach Entscheidung über die Einwendungen sollen die endgültigen Luftreinhaltepläne Mitte Mai 2008 veröffentlicht werden.

Insbesondere in der Frage der Umweltzonen und der Ausnahmeregelungen gibt es zur Zeit vielfältige Interventionen und Abstimmungsprozesse auf allen Ebenen. Definitive Aussagen dazu und zu den Auswirkungen auf den ÖPNV können deshalb zur Zeit nicht gemacht werden. Ein Beschlussvorschlag auf der Basis aktueller Informationen wird im Sitzungsblock nachgereicht.

## **2. ÖPNV ist Problemlöser – Übergangsregelungen für Linienbusse sind zwingend erforderlich**

Ab dem 01.10.2008 sind Umweltzonen mit Fahrverboten für Fahrzeuge ohne Plakette vorgesehen.

Es wird dann geprüft, ob die durchgeführten Maßnahmen zu einer Verringerung der Immissionen und Einhaltung der Grenzwerte geführt haben. Ist das nicht der Fall, ist eine zweite Stufe mit Fahrverboten für Fahrzeuge mit roter Plakette ab dem 01.10.2010 vorgesehen.

Jede Fahrt mit dem Bus statt mit dem Auto verringert die Schadstoffbelastung, die verstärkte ÖPNV-Nutzung ist deshalb die wirkungsvollste Maßnahme zur Einhaltung der Grenzwerte.

Dennoch ist auch der ÖPNV von den Fahrverboten betroffen. Trotz erheblicher Investitionen in die Neubeschaffung von Bussen mit EEV-Standard, werden zu den Stichtagen nicht alle Busse, insbesondere bei Subunternehmern, die Anforderungen erfüllen, sodass Übergangsregelungen zwingend erforderlich sind.

In verschiedenen Gesprächen, u. a. mit dem Umwelt- und dem Verkehrsministerium, und in schriftlichen Stellungnahmen hat der VRR in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auf die Probleme aufmerksam gemacht und mögliche Übergangsregelungen erörtert.

- Die Neubeschaffung von Bussen ist insbesondere vor dem Hintergrund der NO<sub>2</sub>-Belastung der Ausrüstung mit Partikelfiltern vorzuziehen. Bei bestimmten Fahrzeugtypen gibt es technische Restriktionen bei der Umrüstung und die Wirksamkeit der Filter ist in vielen Fällen noch nicht in der Praxis nachgewiesen.
- Die vollständige Ersatz von Bussen zum Stichtag ist für die Stufe 1 schon aufgrund der Ausschreibungs- und Lieferfristen nicht möglich. Für beide Stufen gilt, dass der vollständige Ersatz zum Stichtag zusätzliche Investitionen bei den betroffenen Unternehmen in Höhe von ca. 13 Mio. € für die erste Stufe, d.h. in 2008, und weiteren ca. 110 Mio. € bis Ende 2010 erfordern würde. Diese Investitionen sind von den Verkehrsunternehmen nicht zu tragen und würden zwangsläufig zu einer Erhöhung der Kosten für die Busver-

kehrleistungen führen.

- Besondere Probleme gibt es mit den Subunternehmern. Zum einen, weil bei den meisten Unternehmen das Durchschnittsalter der Busflotte höher ist. Bei vielfach geringerer Auslastung / Laufleistung der Fahrzeuge und kurzen Vertragslaufzeiten, ist die Neubeschaffung von Bussen wirtschaftlich sehr problematisch. Gleichzeitig gibt es teilweise auch langlaufende Verträge, die den Einsatz schadstoffarmer Busse nicht vorsehen. Auch bei den Verträgen mit Subunternehmen ist mit Kostensteigerungen durch den Einsatz neuer Busse zu rechnen.
- Es wird derzeit geprüft, ob und wie weit durch veränderte Fahrzeugeinsatzkonzepte das Problem z. B. durch Umfahrung der Umweltzone entschärft werden kann. Die Spielräume in den Unternehmen sind aber voraussichtlich sehr gering und in den Unternehmen auch unterschiedlich. Wo die Betriebshöfe innerhalb der Umweltzone liegen, gibt es keinen Spielraum. Vielfach fahren die Linien zentrale Umstiegspunkte / Busbahnhöfe an, die innerhalb der Umweltzone liegen. Da die Fahrzeugeinsatzkonzepte in den vergangenen Jahren bereits optimiert wurden, um die Restrukturierungsvorgaben zu erfüllen, würden Änderungen zu Mehrkosten durch Leerfahrten, veränderte Tankzyklen und / oder Fahrzeugmehrbedarf führen.

Bisher sind in den Luftreinhalteplänen keine Übergangsregelungen für Linienbusse vorgesehen. Selbst wenn die zurzeit diskutierten Übergangsregelungen auch für Linienbusse gelten würden, wäre das für die Verkehrsunternehmen zumindest in der zweiten Stufe der Umweltzone nicht ausreichend. Die Verkehrsunternehmen im VRR beraten derzeit, welche konkreten Lösungsvorschläge dem Umweltministerium und den Bezirksregierungen gemacht werden können. Im Zentrum steht dabei die beschleunigte Beschaffung schadstoffarmer Busse im Gegenzug zu verlängerten, wirtschaftlich realistischen Übergangsregelungen. Durch die zusätzliche Beschaffung neuer Busse mit dem höchstverfügbaren Standard werden die Emissionen der Busflotte im VRR zusätzlich gesenkt.

Abhängig von der weiteren Entwicklung der Gespräche und der Entscheidung im Landeskabinett wird den VRR-Gremien ein entsprechender Beschlussvorschlag unterbreitet.

### **3. Umweltzonen als Chance für den ÖPNV und die Lebensqualität in den Städten**

Die Einrichtung von Umweltzonen und die steigende Sensibilität der Bevölkerung für den Klimaschutz und die Schadstoffbelastung bergen eine große Chance für den ÖPNV, die es zu nutzen gilt.

Verschiedene Untersuchungen gehen von einem deutlichen Verkehrswachstum im Rhein-Ruhr-Raum aus, das ohne eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und einen leistungsfähigen ÖPNV nicht zu bewältigen ist.

Im Wettstreit der Regionen sind gesunde Lebensbedingungen in den Städten ein positiver Standortfaktor.

Kommunen, Verkehrsunternehmen und VRR sollten durch ein entsprechendes ÖPNV-Angebot, Konzepte zur sinnvollen Verknüpfung von IV und ÖV und gezielte Öffentlichkeitsarbeit die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger, den Gesundheitsschutz und den Klimaschutz gewährleisten.