

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

Vorstandsbereich für Umwelt, öffentliche Sicherheit und Ordnung, Innere Verwaltung und Bürgerdienste

Beteiligt:

- 18 Zentraler Service
- 20 Stadtkämmerei
- 32 Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und Personenstands Wesen
- 37 Amt für Brand- und Katastrophenschutz
- 61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung
- 66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken
- 69 Umweltamt

Betreff:

Luftreinhalteplan Hagen 2008

Beratungsfolge:

- 28.05.2008 Bezirksvertretung Hohenlimburg
- 29.05.2008 Haupt- und Finanzausschuss
- 04.06.2008 Bezirksvertretung Eilpe/Dahl
- 05.06.2008 Bezirksvertretung Haspe
- 10.06.2008 Bezirksvertretung Hagen-Mitte
- 12.06.2008 Umweltausschuss
- 17.06.2008 Stadtentwicklungsausschuss
- 18.06.2008 Bezirksvertretung Hagen-Nord
- 19.06.2008 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Rat nimmt die Vorlage der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Rat beauftragt die Verwaltung im Hinblick auf die verkehrlichen Maßnahmen das Einvernehmen i.S.d. § 47 Abs. 2 BlmSchG zu erklären.

Kurzfassung

In Hagen wurden in den letzten Jahren umfangreiche lufthygienische Untersuchungen in Form von Messungen und Modellrechnungen durchgeführt. Hierbei ergaben sich für die Straßenzüge des Innenstadtrings und die Hauptzufahrtsstraßen hohe Konzentrationen für Stickstoffdioxid und Feinstaub. Aufgrund der zwischenzeitlich durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV NRW) festgestellten Grenzwertüberschreitungen wurde für die Innenstadt von Hagen bereits im Jahr 2004 ein Luftreinhalteplan zur Senkung der Stickstoffdioxidbelastung aufgestellt, der im Jahr 2005 um einen Aktionsplan zur Minderung der Feinstaubbelastung am Graf-von-Galen-Ring erweitert wurde. Im Jahr 2006 ergaben weitere Messungen des LANUV NRW nunmehr auch in der Wehringhauser Straße Überschreitungen des Beurteilungswertes (Immissionswert + Toleranzmarge) für Stickstoffdioxid.

Die festgestellte Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes in der Wehringhauser Straße erfordert die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes in Hagen. Hierzu wurde in den letzten Monaten in mehreren Arbeitgruppensitzungen ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Ziel war es, geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Stadtgebiet zusammenzustellen. Zuständige Behörde für die Aufstellung des Luftreinhalteplans Hagen 2008 ist die Bezirksregierung Arnsberg. Im Folgenden werden die wesentlichen Untersuchungsergebnisse und Maßnahmenempfehlungen vorgestellt. Im Anhang zu dieser Vorlage befindet sich das zwischen der Bezirksregierung Arnsberg und der Stadt abgestimmte Maßnahmenkonzept für den Luftreinhalteplan Hagen 2008.

Begründung

1. Anlass für die Aufstellung des Luftreinhalteplanes Hagen 2008

Bereits im Jahre 2004 wurde in der Hagener Innenstadt ein Luftreinhalteplan (LRP) zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung erstellt. Auslöser für die Aufstellung des Luftreinhalteplanes war die Überschreitung des NO₂-Grenzwertes an der Messstation Graf-von-Galen-Ring. Im Zuge weiterer Untersuchungen wurde darüber hinaus eine Überschreitung der zulässigen Anzahl von Überschreitungstagen bei Feinstaub (PM₁₀) am Graf-von-Galen-Ring festgestellt und führte in der Folge zur 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Hagen und die Aufstellung eines Aktionsplans zur Feinstaubminderung.

Gemäß § 47 Abs.1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist für ein Gebiet ein Luftreinhalteplan zu aufzustellen, wenn durch Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte, einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden. Im Jahr 2006 wurde an der Messstation Wehringhauser Straße, ein Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von 57 µg/m³ gemessen. Der Immissionsgrenzwert einschließlich der Toleranzmarge betrug für das Jahr 2006 48 µg/m³, ab dem 01.01.2010 ist der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ verbindlich.

Aufgrund der im Jahr 2006 ermittelten Überschreitung des Grenzwertes und der Toleranzmarge für Stickstoffdioxid ist daher von der Bezirksregierung bis Oktober 2008 ein Luftreinhalteplan aufzustellen, mit dem Ziel, den Grenzwert ab 2010 einzuhalten.

2. Vorgehensweise bei der Aufstellung des Luftreinhalteplanes

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung am 29.10.2007, an der auch Vertreter aus Politik, Verbänden und Verwaltung teilnahmen, wurde durch die Bezirksregierung als zuständige Behörde umfassend über die Aufstellung des Luftreinhalteplans Hagen 2008 informiert. Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen und der Verkehrssituation wurden mögliche Handlungsfelder, die durch den neu aufzustellenden Luftreinhalteplan berührt werden, dargestellt. Darüber hinaus wurden Zwischenergebnisse aus der wissenschaftlichen Begleitung zur Immissionsabhängigen Dynamischen Verkehrssteuerung vorgestellt und über den Stand der Umrüstung der Stadtbusse informiert. Zudem wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein Maßnahmenkonzept für den Luftreinhalteplan Hagen 2008 erarbeitet werden sollte.

3. Maßnahmenkonzept Luftreinhalteplan Hagen 2008

In mehreren Arbeitsgruppensitzungen wurde zwischenzeitlich durch die Arbeitsgruppe ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Beteiligt waren Vertreter des Landesumweltamtes und Straßen NRW, die SIHK und Handwerkskammer, Umweltverbände sowie der stadtinterne Arbeitskreis BlmSchG und Vertreter der Hagener Straßenbahn AG. Die Federführung für den Arbeitskreis hatte die Bezirksregierung Arnsberg.

Der Maßnahmenplan enthält eine Vielzahl von Maßnahmen, die zum Teil über den Verkehrsbereich hinausgehen. So werden u.a. die Handlungsfelder Bauleitplanung, Nahverkehrsplanung, Energieplanung und Grünplanung, etc. angesprochen. Der Entwurf dieses Maßnahmenkonzeptes ist als Anlage beigefügt (siehe Anlage).

Zentraler Punkt war jedoch die Suche nach einer geeigneten Lösung für die komplexe verkehrliche Situation auf dem Innenstadtring und den angrenzenden Zufahrtsstraßen (B7 und B54) und die damit verbundenen Umweltbelastungen. Der bisherige Luftreinhalteplan und Aktionsplan sahen in erster Linie Einzelmaßnahmen auf den jeweiligen Ringabschnitten vor. So sollte am Märkischen Ring mit zeitlich befristeten LKW-Sperrungen primär die NO₂-Spitzenbelastung gesenkt werden, während mit Hilfe des Aktionsplans am Graf-von-Galen-Ring die Feinstaubbelastung mit statischen LKW-Sperrungen verringert werden sollte, so dass hier der Tagesmittelwert von 50µg/m³ nicht häufiger als 35 mal im Jahr überschritten wird.

Wissenschaftliche Begleitung

Angesichts dieser Situation hatte Verwaltung beim Bundesministerium für Umweltschutz einen Förderantrag für eine wissenschaftliche Begleitung zur Feinstaub – und NO₂-Entwicklung und Bewertung der immissionsabhängigen dynamischen Verkehrssteuerung am Märkischen Ring gestellt. Mit dem zwischenzeitlich als Entwurf vorliegenden Forschungsbericht sollten u.a. folgende Fragen untersucht werden:

- Wie wirken sich die verkehrslenkenden Maßnahmen mit der Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Immissionssituation an anderen hoch belasteten Straßen aus?
- Ist die Methode zur immissionsabhängigen dynamischen Verkehrssteuerung, die unter der ausschließlichen Betrachtung von NO₂-Stundenmittelwerten entwickelt wurde, für die Reduzierung der Feinstaubbelastung (PM₁₀ und PM_{2,5}) geeignet?

Im Zuge der wissenschaftlichen Begleitung der immissionsabhängigen dynamischen Verkehrssteuerung wurde ein umfangreiches Messprogramm durchgeführt. Im

Rahmen des Immissionsmessprogramms wurden für den gesamten Innenstadtring (Märkischer Ring, Graf-von-Galen-Ring, Bergischer Ring) Überschreitungen des Grenzwertes für das NO₂-Jahresmittel nachgewiesen. Tabelle 1 zeigt die Überschreitungen der Jahresmittelwerte der gemessenen Schadstoffkonzentrationen. Am Märkischen Ring wurde zudem für NO₂ der Stundengrenzwert von 200 µg/m³ an mehr als 18 Stunden sowie der Grenzwert für den PM₁₀ Tagesmittelwert an mehr als 35 Tagen überschritten. Tabelle 2 zeigt die Überschreitungshäufigkeiten der Kurzzeitwerte. Die Messergebnisse bestätigen die Einschätzung, dass der Märkische Ring der lufthygienisch am höchsten belastete Straßenzug in Hagen ist.

Hauptverursacher für die hohen Immissionen ist der Kfz-Verkehr, insbesondere der LKW-Verkehr. So werden an Werktagen ca. 55% der NO_x-Gesamtemissionen und ca. 37% der PM₁₀-Gesamtemissionen in Hagen von schweren Nutzfahrzeugen verursacht.

Tabelle 1: Überschreitungen der Jahresmittelwerte

Standort	Stickstoffdioxid (NO ₂)	Feinstaub (PM ₁₀)	Grenzwerte 22. BlmschV
Märkischer Ring (MR)	74	33	40 µg/m ³
Graf-von-Galen-Ring (GvG)	63	30	40 µg/m
Bergischer Ring (BR)	44	25	40 µg/m
Ferdinand David Park (FDP)	27	19	40 µg/m

Tabelle 2: Überschreitungshäufigkeit der Kurzzeitwerte

	MR	BR	GvG	FDP
Überschreitung des NO ₂ -Grenzwertes für das Stundenmittel (200 µg/m ³ , zulässig 18 mal im Jahr)	32	1	2	0
Überschreitung des PM ₁₀ Grenzwertes für das Tagesmittel (50 µg/m ³ , zulässig 35 mal im Jahr)	59	10	35	3

Bei der Überprüfung der Minderungswirkung anhand der in diesem Projekt erhaltenen Messwerte zeigten sich keine signifikanten Minderungen der NO₂, NO, PM₁₀ und PM_{2,5} Messwerte. Dies ist u.a. auf die zumeist sehr geringe Befolgsrate (ca. 10% im Mittel, max ca. 30%) der Steuersignale (LKW-Sperrung) zurückzuführen. Nach Auskunft der Gutacher wäre eine Befolgsrate von ca. 50-60% erforderlich, um entsprechende Minderungseffekte nachzuweisen.

Mit Hilfe von Simulationsrechnungen konnte nachgewiesen werden, dass eine immissionsabhängige dynamische Verkehrssteuerung des Schwerlastverkehrs das Potenzial aufweist:

- Hohe NO₂-Immissionswerte deutlich zu mindern,
- die Zahl der PM₁₀-Überschreitungstage zu verringern,
- NO₂-, PM₁₀- und PM_{2,5}-Mittelwerte geringfügig abzusenken.

Für die Aufstellung des Luftreinhalteplans Hagen 2008 lassen sich aus dem Forschungsprojekt folgende Rückschlüsse ziehen:

- Die Einhaltung der Grenzwerte am Märkischen Ring kann durch zeitlich befristete LKW-Sperrungen alleine nicht erreicht werden. Aufgrund der besonderen Belastungssituation in der Hagener Innenstadt sind lokale verkehrliche Einzelmaßnahmen (Aktionsplan Graf-von-Galen-Ring, dynamische Verkehrslenkung am Märkischen Ring) wegen der negativen lufthygienischen Effekte, die aus kleinräumigen Verkehrsverlagerungen resultieren, nur bedingt zielführend.
- Positive Effekte lassen sich hingegen durch das von der Verwaltung erarbeitete LKW-Routenkonzept erreichen. Ziel hierbei ist es, LKW-Verkehre großräumig um die Innenstadt herum zu leiten. In einer zukünftigen Erweiterungsstufe des LKW-Routenkonzeptes soll eine Beschilderung zur Lenkung der Schwerlastverkehre bereits ab den Autobahnen erfolgen.
- Die immissionsabhängige dynamische Verkehrssteuerung sollte als zusätzliches Lenkungsinstrument in das großräumige Routenkonzept integriert werden, um im Falle hoher lufthygienischer Belastungen in der Hagener Innenstadt den LKW-Verkehr auf weniger belasteten Ausweichstrecken um die Innenstadt herumzuführen.
- Mit der großräumigen Lenkung werden auf den lufthygienisch kritischen Straßenabschnitten nicht nur LKW-Ziel- und Quellverkehre sondern insbesondere LKW-Durchgangsverkehre vermieden bzw. reduziert.

4. LKW-Entlastungszone/ Bahnhofshinterfahrung

Auf der Grundlage dieser Untersuchungsergebnisse wurde von der Stadt Hagen das im Anhang unter Punkt 1 ausführlich dargestellte Verkehrskonzept entwickelt:

Das Maßnahmenpaket „Straßengüterverkehrs-Management“ besteht aus kurz- bis mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen der Verkehrssteuerung (statische, dynamische Schilder) sowie aus mittelfristig (1. Bauabschnitt der Bahnhofshinterfahrung) und langfristig (2. Bauabschnitt) realisierbaren

Ergänzungen des verfügbaren Straßennetzes in Hagen. Es verfolgt den Zweck, lokal auftretende Umweltprobleme („Hot Spots“) zu entschärfen, Verkehrsbedürfnisse (des Wirtschaftsverkehrs) zu berücksichtigen und unkalkulierbare Verkehrssituationen zu vermeiden.

Dem Straßengüterverkehr wird ein Angebot gemacht, jedes gewünschte Ziel im Stadtgebiet erreichen zu können – allerdings nicht in jedem Fall auf der kürzesten oder der gewohnten Route sondern auf einem empfohlenen LKW-Vorrangnetz – beginnend an den Autobahn-Ausfahrten. Dieses Empfehlungs- oder Vorrangnetz ist Grundlage und Gerüst für einen stadtverträglichen Straßengüterverkehr und sichert die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte im Stadtgebiet Hagen. Eine intensive Kommunikation dieses Vorrangnetzes mit der örtlichen Wirtschaft soll eine weitgehende Akzeptanz dieses Vorrangnetzes schaffen. Geeignetes Mittel hierzu ist ein sogenannter LKW-Stadtplan (analog Dortmunder Vorbild).

Ein Effekt dieser Maßnahme: Ein zunehmend größerer Anteil des LKW-Verkehrs wird an kritischen Straßenabschnitten vorbeigeleitet und auf einen „erweiterten Innenstadtring“ konzentriert werden. Schwachstelle dieses erweiterten Rings ist die fehlende Alternative für den Abschnitt des Bergischen Rings.

Das am Märkischen Ring (Finanzamt) erprobte Verfahren, bei drohenden Grenzwertüberschreitungen Straßen zeitweise vollständig für LKW > 3,5 t zu sperren, wird erweitert. Im Falle einer erforderlichen Aktivierung des Durchfahrtsverbots wird auch der Graf-von-Galen-Ring mit einbezogen, die Verkehrsteilnehmer sind dann gezwungen, dem ausgeschilderten Empfehlungsnetz zu folgen.

Dieses Durchfahrtsverbot erfolgt (dynamisch und mit „Lieferverkehr frei“) an den entscheidenden „letzten Weichen“ im System des erweiterten Rings: Herdecker-/Schwerter Straße, Volmestraße/Märkischer Ring und Wehringhauser Straße/Bergischer Ring. Die in der ersten Phase (2006) der dynamischen Steuerung am Finanzamt kritisierte Umleitung über den Remberg entfällt für den Durchgangsverkehr der Innenstadt und bleibt lediglich für den geringen kleinräumigen Ziel- und Quellverkehr bestehen.

Mit dieser Maßnahme sind zwei Belastungsschwerpunkte in ein statisch und dynamisch gesteuertes LKW-Routensystem einbezogen. Für den dritten Belastungspunkt an der Wehringhauser Straße wird mit der Realisierung des 1. Bauabschnitts der Bahnhofshinterfahrung (Baubeginn 2009) eine wirkungsvolle und weitestgehende Entlastung erreicht. Das selbstgesteckte Ziel und die Empfehlung der Begleitforschung, kritische Mehrbelastungen auf Umleitungsstrecken („erweiterter Innenstadtring“) zu vermeiden, können erst nach Bau der vollständigen Bahnhofshinterfahrung erfüllt werden. Erst dann werden die in einer Übergangsphase zusätzlich auf den Bergischen Ring verdrängten Verkehrsanteile auf den komplettierten erweiterten Ring unter Einschluss der Eckeseyer Straße zurückgeführt.

Teil 1 dieses Konzepts beruht auf der bereits im März 2004 vom Rat beschlossenen Vorlage „Umsetzungs- und Finanzierungsplan zu Immissionsminderung an hoch belasteten Streckenabschnitten“ (siehe Drs.Nr. 400122/03). Die dort formulierte und nunmehr umzusetzende 2. Stufe einer statisch/dynamisch Verkehrslenkung für den LKW-Verkehr wird aus bereits bewilligten Mitteln des Verkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert. Aufgrund neuerer Erkenntnisse aus der wissenschaftlichen Begleitforschung bedarf es allerdings einer weiteren Anpassung und Überarbeitung des Steueralgorithmus zur großräumigen dynamischen Verkehrslenkung des Schwerlastverkehrs. Die Kosten belaufen sich für die Anpassung auf ca. 5.000,- €, die im Rahmen überplanmäßiger Mittel bereitgestellt werden müssen.

5. Umweltzone

Aufgrund der Feststellungen der wissenschaftlichen Begleitforschung wird mit einer solchen LKW-Entlastungszone der Hauptverursacher für die hohen Immissionen, namentlich der LKW-Verkehr erfasst. An Werktagen werden ca. 55 % der NO₂-Gesamtemissionen und ca. 37 % der PM₁₀-Gesamtemissionen in Hagen von schweren Nutzfahrzeugen verursacht.

Durch die Einrichtung einer Umweltzone würden Verkehrsverbote auch für PKW und leichte Nutzfahrzeuge mit jeweils hohem Schadstoffausstoß ausgesprochen. Von der Einrichtung einer Umweltzone in Hagen wird jedoch zunächst abgesehen. Dies beruht auf folgenden Überlegungen: Das Land NRW sieht zurzeit ein zweistufiges, dynamisches Konzept zur Einführung von Umweltzonen vor. Danach sollen in einer zeitlich ersten Stufe kleinere Umweltzonen festgelegt werden, in denen Fahrzeuge mit roter, gelber und grüner Plakette fahren dürfen. Erst wenn sich im Rahmen der Evaluierung der Luftreinhaltepläne im Jahre 2010 herausstellen sollte, dass die Immissionsgrenzwerte durch die bis dahin getroffenen Maßnahmen nicht eingehalten werden können, soll es in einer zweiten Stufe zu einer räumlichen Ausdehnung der Umweltzonen sowie zu einer inhaltlichen Verschärfung der Plakettenregelung (fahren dürfen dann nur noch Fahrzeuge mit gelber und grüner Plakette) kommen können.

In einem von der Stadt Hagen in Auftrag gegebenen Gutachten zur Untersuchung der "Lufthygienischen Auswirkungen durch das Einrichten einer Umweltzone in Hagen" wird festgestellt, dass bei Einführung einer solchen Umweltzone der ersten Stufe, in denen Fahrzeuge mit roter, gelber und grüner Plakette fahren dürfen, kein signifikanter Emissionsrückgang zu erwarten ist. Die Minderung von PM₁₀ und NO₂ beträgt im Vergleich zur Nichteinführung einer Umweltzone nur ca. 2 %.

Bei der Einführung einer Umweltzone der zweiten Stufe, in denen Fahrzeuge mit gelber und grüner Plakette fahren dürfen, werden nach dem Gutachten die NO₂-Emissionen im Mittel um ca. 10 % gesenkt werden. Der Rückgang fällt bei den PM₁₀-Emissionen mit ca. 5 % weniger deutlich aus.

Dabei ist insgesamt jedoch zu berücksichtigen, dass sowohl bei der Umweltzone der Stufe 1 und 2 wie auch bei Nichteinführung einer Umweltzone die PM₁₀-Tagesmittelwerte am Graf-von-Galen-Ring stets unterschritten werden, am Märkischen Ring jedoch bei keiner der Varianten eine Grenzwertunterschreitung möglich ist. Hier kommt es allenfalls zu einer Reduzierung der Anzahl der Überschreitungstage um zwei bzw. drei Tage. Die NO₂-Jahresmittelwerte können jedoch weder am Graf-von-Galen-Ring noch am Märkischen Ring durch Einführung einer Umweltzone eingehalten werden.

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass alle Berechnungen des Gutachters dabei davon ausgehen, dass keine Ausnahmetatbestände greifen. Nach dem Konzept des Landes ist jedoch eine Vielzahl von Ausnahme- und Übergangsregelungen vorgesehen. So sind z. B. Ausnahmemöglichkeiten für Fahrzeuge des Gewerbes mit sog. Handwerker- bzw. Gewerbeparkausweis, für Busse, die durch Fahrten im öffentlichen Interesse motorisierten Individualverkehr bündeln und für sozial Schwache im Sinne von SGB II, XII und ähnlichen Einkommensverhältnissen, Bewohnern von Umweltzonen und Gewerbetreibenden mit Sitz innerhalb einer Umweltzonen möglich.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen stellt nicht nur einen erheblichen bürokratischen, sondern auch einen erheblichen personalwirtschaftlichen Aufwand dar. Es würden etwa 60.000,00 €/a zusätzliche Personalkosten entstehen. Eine Nachfrage bei den Städten Köln und Hannover hat ergeben, dass sich die Anzahl der mit Ausnahmegenehmigungen befassten Mitarbeiter offensichtlich nach der Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge richtet. Für Hagen würde dies bei 130.000 zugelassenen Fahrzeugen bedeuten, dass zusätzlich ca. 1,5 Stellen eingerichtet werden müssten, so dass sich die o.g. Personalmehrkosten ergeben würden.

Schließlich werden nach dem Konzept des Landes Autobahnen sowie Straßen, die eine Funktion als Durchfahrtsstraßen mit überregionaler Bedeutung haben, zur Sicherung des Durchgangsverkehrs von den Verkehrsverboten nicht erfasst. Die Hot Spots am Graf-von-Galen-Ring sowie am Märkischen Ring liegen jedoch auf den Bundesstraßen B7 und B54, die nicht zuletzt als Autobahnbedarfsumleitungen eine Funktion als Durchfahrtsstrecken mit überregionaler Bedeutung haben und somit zur Sicherung des Durchgangsverkehrs von den Verkehrsverboten nicht erfasst werden könnten. Eine räumliche Abgrenzung der Umweltzone ist somit nicht sinnvoll möglich.

Auch wenn deshalb insgesamt zunächst von einer Einrichtung einer Umweltzone abgesehen wird, sollen die Ergebnisse der Evaluierung der Umweltzone und der Luftreinhaltepläne des Landes im Jahre 2010 sowie die Erfahrungen der Städte mit Umweltzonen ausgewertet werden, um zu prüfen, ob dann in Hagen eine Umweltzone auf der Grundlage des Luftreinhalteplanes 2005 eingerichtet wird.

6. Umrüstung der städtischen Fahrzeugflotte

Die Vorgaben zur Luftreinhaltung machen es erforderlich, dass auch die städtische Fahrzeugflotte sukzessive erneuert wird. Als Sofortmaßnahme wurde ein Umrüstungskonzept für bereits vorhandene Fahrzeuge mit Partikelfiltern erstellt.

In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung eine Auflistung der Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks erstellt, die im Rahmen von technischen Möglichkeiten mit Partikelfiltern nachzurüsten sind. Das Gesamtvolumen der Maßnahme beträgt ca. 20.000 €, die im Rahmen überplanmäßiger Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen.

Über das o.a. Umrüstungskonzept für bereits vorhandene Kraftfahrzeuge hinaus sollen zukünftig konkrete Umweltvorgaben für Fahrzeugneubestellungen verbindlich werden. Ziel ist eine Verringerung der Schadstoffemissionen und des CO₂-Ausstosses durch Verbesserung der Energieeffizienz beim städtischen Fuhrpark (inkl. der Töchter). Dabei zieht die Vergabestelle die Schadstoffemissionen sowie den Kraftstoffverbrauch als Beschaffungskriterien heran. Bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit ist darüber hinaus der Einsatz alternativer Antriebstechniken (Hybrid) und Kraftstoffe (Gas) entsprechend zu berücksichtigen. Die Umweltkriterien gelten für die Beschaffung aller Fahrzeugkategorien (PKW und Nutzfahrzeuge). Die Dienstanweisung für die Haltung und Benutzung von städtischen Dienstkraftfahrzeugen sowie die Verfahrensregelung für die Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen werden entsprechend ergänzt bzw. geändert.

7. Weiteres Vorgehen

Im Zuge des Aufstellungsverfahrens hat am 19.05.2008 eine weitere AG Sitzung unter Leitung der Bezirksregierung stattgefunden, wo die bisherigen Maßnahmenvorschläge den Interessenverbänden vorgestellt wurden. Nach Ratsbeschluss zum Maßnahmenkatalog und Fertigstellung des Luftreinhalteplans (Entwurfsschluss) findet seitens der Bezirksregierung die weitere Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Mit der Bekanntmachung des Luftreinhalteplans Hagen im Amtsblatt und dem Inkrafttreten ist voraussichtlich im Oktober 2008 zu rechnen.

8. Fortgeltung des Luftreinhalteplanes Hagen-Innenstadt und des Aktionsplanes Graf-von-Galen-Ring

Unbenommen der aktuellen Festsetzungen des Luftreinhalteplanes Hagen 2008 gelten die Maßnahmen des Luftreinhalteplanes Hagen-Innenstadt aus dem Jahr 2004 sowie des Aktionsplans „Graf-von-Galen-Ring“ aus dem Jahr 2005 fort (siehe Anlage 1).

Finanzielle Auswirkungen

- Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen.
Hinweis: Diese und alle weiteren Zeilen in diesem Fall bitte löschen!

1. Rechtscharakter

- Auftragsangelegenheit
 Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung
 Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung
 Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
 Vertragliche Bindung
 Fiskalische Bindung
 Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstige
 Dienstvereinbarung mit dem GPR
 Ohne Bindung

Erläuterungen:

2. Allgemeine Angaben

- Bereits laufende Maßnahme
 des Verwaltungshaushaltes
 des Vermögenshaushaltes
 eines Wirtschaftsplans
- Neue Maßnahme
 des Verwaltungshaushaltes
 des Vermögenshaushaltes
 eines Wirtschaftsplans
- Ausgaben
 Es entstehen weder einmalige Ausgaben noch Ausgaben in den Folgejahren
 Es entstehen Ausgaben
 einmalige Ausgabe(n) im Haushaltsjahr _____
 jährlich wiederkehrende Ausgaben
 periodisch wiederkehrende Ausgaben in den Jahren _____

3. Mittelbedarf

<input type="checkbox"/>	Einnahmen	_____	EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	Sachkosten	25.000,-	EUR
<input type="checkbox"/>	Personalkosten	_____	

Die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben verteilen sich auf folgende Haushalteinstellen:

HH-Stelle/ Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Einnahmen:					

4. Finanzierung

Verwaltungshaushalt

Einsparung(en) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/ Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

Mehreinnahme(n) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4

Gesamtbetrag					

Kein konkreter Finanzierungsvorschlag

Wird durch 20 ausgefüllt

- Die Finanzierung der Maßnahme wird den im Haushaltssicherungskonzept festgesetzten Haushaltsausgleich langfristig nicht gefährden
 - Die Finanzierung der Maßnahme wird den Fehlbedarf im Verwaltungshaushalt in den nächsten Jahren um folgende Beträge erhöhen und damit das Zieljahr für den Haushaltsausgleich gefährden:

Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4

Vermögenshaushalt

Einsparung(en) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

Mehreinnahme(n) bei der/den Haushaltsstelle(n)

Gesamtbetrag 25.000 €

Kreditaufnahme

Wird durch 20 ausgefüllt

- Die Maßnahme kann im Rahmen der mit der Bezirksregierung abgestimmten Kreditlinie zusätzlich finanziert werden
 - Die Maßnahme kann nur finanziert werden, wenn andere im Haushaltsplan/Investitionsprogramm vorgesehene und vom Rat beschlossene Maßnahmen verschoben bzw. gestrichen werden.

Folgekosten bei Durchführung der Maßnahme im Vermögenshaushalt

- Es entstehen keine Folgekosten

Es entstehen Folgekosten ab dem Jahre _____

Sachkosten einmalig in Höhe von EUR _____
 Jährlich in Höhe von EUR _____
 bis zum Jahre _____

Personalkosten einmalig in Höhe von EUR _____
 Jährlich in Höhe von EUR _____
 bis zum Jahre _____

Erwartete Zuschüsse bzw. Einnahmen zu den Folgekosten EUR _____

Folgekosten sind nicht eingeplant

Folgekosten sind bei der/den Haushaltsstelle(n) wie folgt eingeplant:

5. Personelle Auswirkungen

Es sind folgende personalkostensteigernde Maßnahmen erforderlich:

5.1 Zusätzliche Planstellen

Anzahl	BVL-Gruppe	unbefristet/befristet ab/bis	Besetzung intern/extern	Kosten EUR *

5.2 Stellenausweitungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.3 Hebungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe bisher	BVL-Gruppe neu	Kosten EUR *

5.4 Aufhebung kw-Vermerke

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.5 Stundenausweitung in Teilzeitstellen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.6 Überstunden bei Ausgleich durch Freizeit mit entsprechendem Zeitzuschlag

Anzahl	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.7 Überstunden bei Ausgleich durch vollständige Vergütung

Anzahl	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.8 Überplanmäßige Einsätze

BVL-Gruppe	Zeitdauer	Umfang in Wochenstunden	Kosten EUR *

Summe Kosten 5.1 bis 5.8

--	--

Es sind folgende personalkostensenkende Maßnahmen möglich:

5.9 Stellenfortfälle

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.10 Abwertungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe bisher	BVL-Gruppe neu	Kosten EUR *

5.11 kw-Vermerke neu

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.12 ku-Vermerke neu

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.13 Stundenkürzung in Teilzeitstellen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

Summe Kosten 5.9 bis 5.13	
----------------------------------	--

* = Kostenermittlung auf der Basis der Durchschnitts-Personalkosten des jeweiligen Jahres (von 18/02) bzw. bei Überstunden auf der Grundlage der jeweiligen Überstundenvergütungen.

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Vorstandsbereich für Umwelt, öffentliche Sicherheit und Ordnung,
Innere Verwaltung und Bürgerdienste

18 Zentraler Service

20 Stadtkämmerei

32 Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und
Personenstandswesen

37 Amt für Brand- und Katastrophenschutz

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

69 Umweltamt

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
