



Dieselgipfel: Empfänger der Förderung

- » Beim Diesel-Gipfel von Politik und Autobranche Anfang August hatte die Bundesregierung bereits einen Fonds "**Nachhaltige Mobilität für die Stadt**" angekündigt, der Pläne für einen möglichst abgasarmen Verkehr für 28 besonders belastete Regionen (Stadt Halle nicht betroffen) finanzieren soll.
- » Bundeskanzlerin Angela Merkel sagte nach dem Gipfeltreffen von Bund und ausgewählte Kommunen zur Luftverschmutzung am 04.09.2017, alle Kommunen, die die Grenzwerte für Luftschadstoffe überschreiten, sollen Geld erhalten.
Das trifft in Sachsen-Anhalt auf Halle zu.



Ergebnisse „Dieselgipfel“

- » Der Bund will eine Mrd. Euro für die Kommunen zur Verfügung stellen.
- » Titel: **Nachhaltige Mobilität in der Stadt**
- » Konkrete Förderkriterien werden durch eine Koordinierungsstelle erarbeitet (bis zum jetzigen Zeitpunkt nichts bekannt).
- » Maßnahmen, die vor allem gefördert werden sollen:
- » Um- und Nachrüstung des ÖPNV und kommunaler Fahrzeuge mit SCR-Systemen (Selektive katalytische Reduktion).
- » Förderung der Elektromobilität und Ladeinfrastruktur.
- » Förderung von Carsharing und dem Bau von Rad-und Fußverkehrsanlagen
- » Die neu gefasste Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ des BMVI ist die erste konkret vorliegende Information nach den „Dieselgipfeln“



Es wurden durch das Landesamt für Umweltschutz Maßnahmen vorgegeben, die zur Fortführung der Luftreinhalteplanung für den Ballungsraum Halle (Saale) darauf zu prüfen waren, möglichst zeitnah die Grenzwerteinhaltung sicherzustellen. Betrachtet wurden auftragsgemäß folgende Betrachtungsfälle und Maßnahmen:

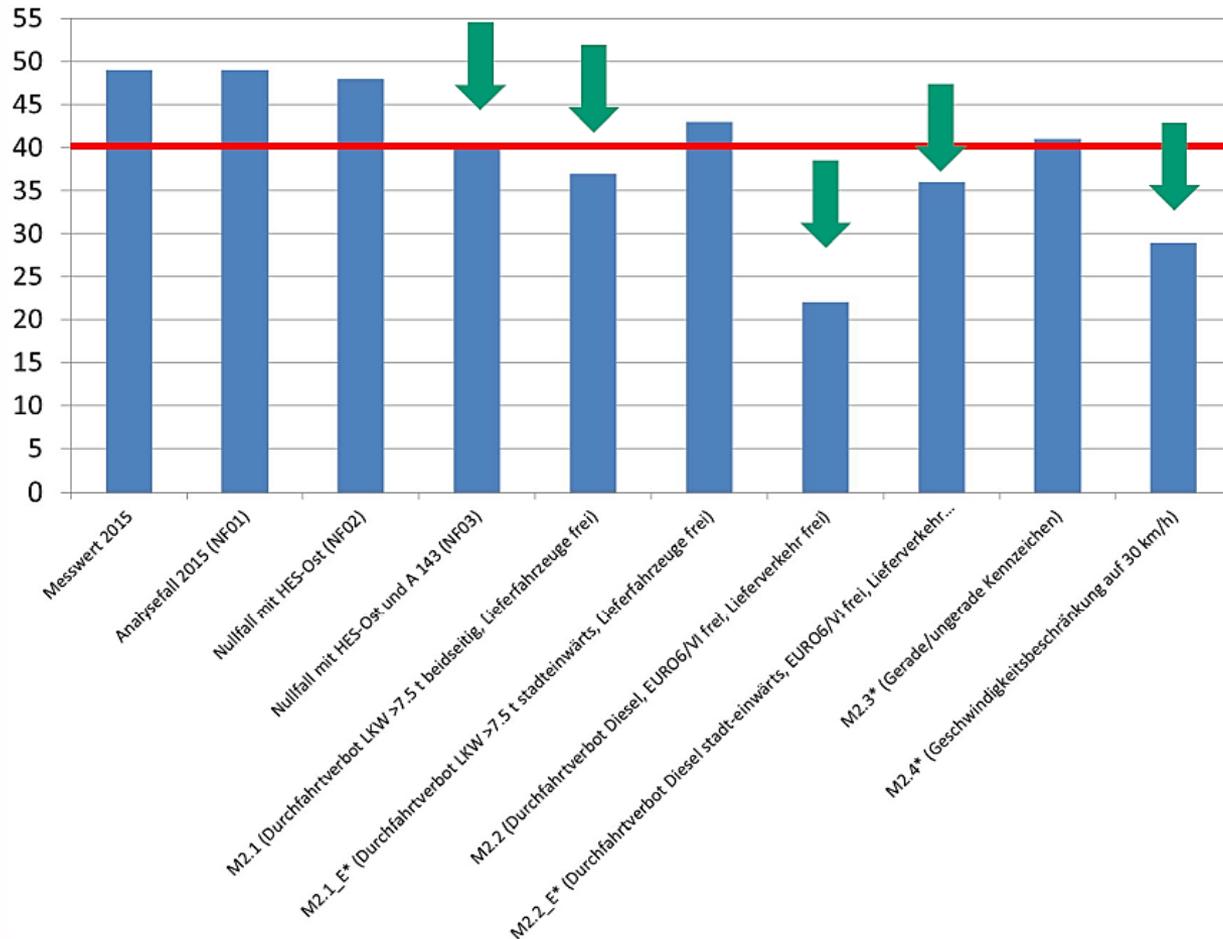
- Analysefall 2015 (NF01)
- Nullfall mit HES-Ost (NF02)
- Nullfall mit HES-Ost und A 143 (NF03)
- M2.1 (Durchfahrtsverbot LKW >7.5 t beidseitig, Lieferfahrzeuge frei)
- M2.1_E (Durchfahrtsverbot LKW >7.5 t stadteinwärts, Lieferfahrzeuge frei)
- M2.2 (Durchfahrtsverbot Diesel, EURO 6/VI frei, Lieferverkehr frei)
- M2.2_E (Durchfahrtsverbot Diesel stadteinwärts, EURO 6/VI frei, Lieferverkehr frei)
- M2.3 (Gerade/ungerade-Kennzeichen)
- M2.4 (beidseitige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen Dessauer Platz und Kreuzung Merseburger Straße/Raffineriestraße)
- M2.5 (City-Maut)

Es sollte zudem auf Basis der Berechnungsergebnisse zu den Nullfällen abgeschätzt werden, wie die notwendige Verkehrsreduktion sein muss, um den NO₂-Jahresmittelgrenzwert einzuhalten (= Modellfall Grenzwerteinhaltung).

Übersicht NO₂-Minderungen



NO₂-JM [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] für die Betrachtungsfälle



Quelle:



Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe und Dresden



Favorisierte Maßnahmen aus Sicht der Stadt Halle (Saale)

➤ Förderung eines umweltverträglichen ÖPNV:

Die Stadt Halle hat bereits vor den Festlegungen der bisherigen Diesel-Gipfel den Ausbau des ÖPNV forciert. Die Busflotte der HAVAG wird bereits ab 2018 aus 30 neuen Bussen mit umweltverträglicher Euro 6 Norm bestehen. Darüber hinaus wird im Rahmen des Stadtbahnprogrammes das Straßenbahnnetz soweit möglich unter Verwendung von Rasengleis modernisiert, um die Feinstaubbelastung zu minimieren.

➤ Intelligente Verkehrssteuerung:

Zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses mit dem Schwerpunkt des Umweltschutzes ist eine Modernisierung der Verkehrssteuerung erforderlich. Für eine intelligente, umweltsensitive Verkehrssteuerung ist es notwendig, die Zufusstrassen mit modernen Detektoren auszurüsten. Über leistungsfähigere Verkehrsrechner können die bereitgestellten Umweltdaten verarbeitet und anhand dynamischer Anzeigetafeln kommuniziert werden. Diese Maßnahmen können durch Landesmittel des IVS-Rahmenplans (Rahmenplan zur Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme) des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt oder durch Bundesmittel gefördert werden.

Favorisierte Maßnahmen aus Sicht der Stadt Halle (Saale)



➤ Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Paracelsusstraße :

Statt Tempo 30 wird für den Hotspot Paracelsusstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h favorisiert, auch wenn sie quantitativ nicht evaluiert wurde. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass durch diese Maßnahme der Immissionsgrenzwert eingehalten werden kann. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung wäre aus städtischer Sicht nur im Bereich Dessauer Platz bis Wasserturm vorstellbar. Denn der nördliche Abschnitt der Merseburger Straße wird ab diesem Jahr umgebaut. Perspektivisch wird es in diesem Abschnitt eine überbreite Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr geben. Durch die geänderte Fahrbahnführung der nach Leipzig führenden Verkehre ist von einer veränderte Fahrbahnbelegung auszugehen.



Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs

Linienfahrzeuge BUS mit Gütesiegel „Blauer Engel“, unter Berücksichtigung der konsequenten Unterschreitung der Schadstoffgrenzwerte



Abgasnorm Euro 6

Das Dreifilter-System reinigt die Abgase:

- mit einem Oxidationskatalysator - Bindung der Kohlen-Wasserstoffe
- mit einem Speicherkatalysator - Bindung der Rußpartikel (zyklische Verbrennung bei 680° C)
- und einem SCR-Katalysator - Neutralisation der Stickoxide durch **AdBlue**[®] (Einspritzen von Harnstoff, Aufspaltung in O₂ und N₂)

➔ **Der ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) ist Vorreiter bei der Luftreinhaltung.**



Elektrobusse in Halle (Saale)

Elektrobusstudie 2015 – 2016:

✓ Machbarkeitsstudie der Nahverkehrsservice Sachsen Anhalt GmbH (NASA) im Auftrag des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) des Landes Sachsen-Anhalt, in der insgesamt elf Verkehrsunternehmen hinsichtlich des Elektrobuseinsatzes untersucht wurden.

Abrufbar unter <https://www.nasa.de/kompetenzzentrum/elektrobusstudie/>

Pilotlinie in Halle: Linie 21

Richtlinie Elektrobus 2016 – 2017:

✓ Finalisierung der Richtlinie zur „Förderung der Elektromobilität im ÖPNV“ (aktuelle Förderquote für die Fahrzeugmehrkosten im Vergleich zu EURO 6 Dieseln, sowie für die Ladeinfrastruktur liegt bei 80% und ist mit anderen Förderungen kumulierbar).

Fördermittelempfänger ist die Stadt Halle (Saale) als Aufgabenträger

Detaillierte Umsetzungsplanung 2017 – 2020:

1. Untersuchung des Einsatz von Elektrobussen in Halle (Saale) nach betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten (Finanzierung der Umsetzungsplanung vollständig durch das MLV).
2. Unter der Voraussetzung, dass die unter 1. erwähnte Umsetzungsplanung positive Ergebnisse liefert, wird die Finanzierung der tatsächlichen Umsetzung geprüft.
3. Die Ergebnisse aus 1. und 2. werden dem Stadtrat mit einem Beschlussvorschlag zur Einführung eines Elektrobussystems vorgelegt.

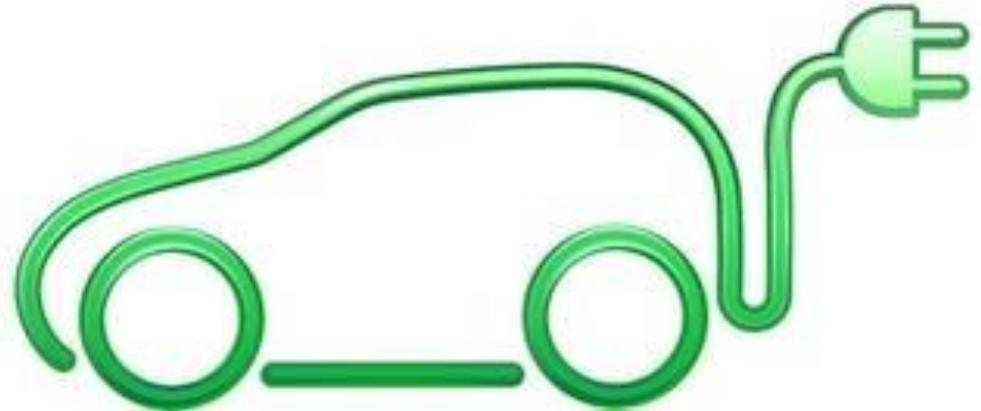
Voraussichtliche Einführung Elektrobussystem 2021 – 2025:

Einführung eines Elektrobussystems in Halle (Saale) im Linienbetrieb des Verkehrsunternehmens.



Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs

Fazit zum Stand der Einführung der Elektromobilität



Geschäftsführer der SWH-Gruppe
Matthias Lux:

**„... die Stadt Halle ist die Hauptstadt der
Elektromobilität in Sachsen-Anhalt ...“**



**Verkehrspolitische Leitlinien 2016
der Stadt Halle (Saale)
Ziele im Zusammenhang mit einem
Kommunalen Fonds
„Nachhaltige Mobilität in der Stadt“**

Verkehrspolitische Leitlinien 2016 der Stadt Halle (Saale)

Mobilität schafft Möglichkeiten für die gesellschaftliche Entwicklung und stellt gleichzeitig eine Grundbedingung des wirtschaftlichen Lebens und der Arbeitsteilung dar.

Eine nachhaltige Mobilität ermöglicht, Lebens- und Arbeitsbedingungen weitestgehend selbst zu bestimmen und sie nicht an den verkehrlichen Gegebenheiten ausrichten zu müssen.

Nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen verbessern den sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft. Das Bemühen um nachhaltige Mobilität geht einher mit dem Ziel einer gleichwertigen Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben.

Eine an den Maßstäben der Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität muss dauerhaft wirtschaftlich sein.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem ist ein Wirtschafts- und Standortfaktor und bietet zugleich die Chance, negative ökologische Folgen zu vermeiden. Es soll sozial gerecht, ökologisch verträglich und ökonomisch effizient organisiert werden. Besonders der ÖPNV ist ein zentrales Element kommunaler, gesamtstädtischer Lebensqualität. Der Sektor „Mobilität“ soll Teil der Energiewende in Halle werden.

Die Wahl des Hauptverkehrsmittels (Modal-Split) war in der städtischen Bevölkerung im Jahr 2013 wie folgt aufgeteilt:

Fuß	33%	} = Umweltverbund 64%
Rad	11%	
ÖPNV	20%	
MIV	36%	

Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), im Auftrag der Stadt Halle, TU Dresden 2014

Im Jahr 1991 betrug der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes 66%. Das ehrgeizige Ziel der Planenden am Runden Tisch in den 1990er Jahren bestand darin, diesen traditionell hohen Anteil zu erhalten und einer Entwicklung Halles zur autogerechten Stadt entgegenzuwirken.

Die gesamtgesellschaftlichen Faktoren, die eine Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs fördern, wirken heute wie damals. Deshalb ist es auch für die Zukunft notwendig, die Entwicklung der Verkehrsarten des nicht-motorisierten Verkehrs sowie des ÖPNV aktiv zu fördern.



Gemäß den positiven Erfahrungen und den Empfehlungen aus den Sitzungen des begleitenden Bürger-Arbeitskreises VEP Halle 2025 der Jahre 2010 bis 2015 wird die Verkehrsentwicklung bis 2030 unter das Oberziel gestellt:

„Alle Baumaßnahmen sollen gefördert werden, die dem Umweltverbund nützen.“

Hierdurch soll eine weitere Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden. Bis 2020 soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal-Split um 5% zurückgehen. Der Anteil des Umweltverbundes soll um 5% wachsen. Der ÖPNV soll dazu den Hauptbeitrag leisten.

Auf dieser Grundlage und unter Einbeziehung der Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) sowie des Energie- und Klimapolitischen Leitbildes der Stadt werden die nachfolgenden Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Halle bis 2030 beschlossen.



2. Das Grundprinzip der Stadt einer städtebaulichen Nutzungsmischung wird weitergeführt und damit die Vorteile der kompakten Stadtstruktur der kurzen Wege für alle Bürger und Bürgerinnen beibehalten. Im Rahmen der Flächennutzungsplanung und der Bauleitplanung wird darauf geachtet, dass verkehrserzeugende Strukturen weitgehend vermieden werden. Für den innerstädtischen Verkehr bildet das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes, insbesondere der ÖPNV, das Grundgerüst. Prämisse ist eine gute Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebietes mit allen relevanten Verkehrsmitteln.



Nachhaltige urbane Mobilität

5. Die Umweltstandards im Verkehr, einschl. der eingesetzten Linienfahrzeuge werden angehoben. Emissionen von Lärm, Schadstoffen, Klimagasen sowie von CO₂ werden durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe in Verbindung mit einer Förderung neuer Technologien mit geringeren Schadwirkungen reduziert.



8. Der Grundsatz der autoarmen Altstadt wird beibehalten. Hierzu soll der ÖPNV einen wachsenden Beitrag leisten. Zur Unterstützung der Wirtschaftlichkeit der Parkhäuser und Tiefgaragen in der Innenstadt trägt auch die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken im öffentlichen Raum bei.



9. Der Rad- und Fußverkehr wird deutlich gefördert. Der Bau von Radverkehrsanlagen wird bei Neubau und grundhaftem Ausbau von Straßen berücksichtigt. An Zielen im Nahbereich der Wohnungen wird das Angebot von barrierefreien, beleuchteten Gehwegen optimiert.



Attraktiver ÖPNV in einem starken Umweltverbund

10. Die Sicherung und die qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Straßenbahn- und Businfrastruktur mit Herstellung vollständiger Barrierefreiheit stehen im Zentrum der kommunalen Verkehrsplanung. Zentrales Element dafür bildet das „Stadtbahnprogramm Halle“.



11. Der städtische ÖPNV ist im Umweltverbund zu stärken und im Sinne der Attraktivitätssteigerung auszubauen. Befördert werden sollen die Entwicklung einer vollständigen Erschließung der Stadt mit einem guten ÖPNV-Angebot sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität) einschl. eines optimalen Park&Ride-Angebotes für Pendler. Es werden innovative Mobilitätsketten aufgebaut. Eine kontinuierliche Finanzierung des ÖPNV soll auch für die Zukunft gesichert werden. Dazu werden auch alternative Finanzierungsformen geprüft. Die Konkretisierungen sind in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.