

Abgasnachbehandlungssysteme eingesetzter Busse im Stadtgebiet Duisburg

03. April 2013

Nach einer bundesweiten Erhebung zur Qualität der Abgasreinigung von Stadtbusse teilt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit Pressemitteilung am 15.03.13 mit:

„Nur 14 Prozent der Busse verfügen über ein wirksames Stickoxidminderungssystem und knapp 60 Prozent haben noch nicht einmal einen geschlossenen Partikelfilter – DUH fordert kurzfristige Nachrüstung oder Erneuerung der Dieselstinker-Busse. (...) Bis zu 70 Prozent der NO₂-Belastung sowie 90 Prozent des schädlichen Dieselrußes in der Luft unserer Großstädte stammen aus giftigen Abgasen von Dieselfahrzeugen. Für einen überproportional hohen Anteil sind Linienbusse verantwortlich. Es ist richtig, die Bürger zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs aufzufordern. Gleichzeitig ist es nicht länger hinnehmbar, dass Busse, auf die sie dann umsteigen, ein Vielfaches mehr an Luftschadstoffen emittieren als ihr abgestellter Pkw mit grüner Plakette. Die zuständigen Landesregierungen, Verkehrsbetriebe und Oberbürgermeister sind deshalb in der Pflicht, mit kurzfristigen Maßnahmen für die Luftreinhaltung zu sorgen“, sagt Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH.“

Aus Duisburg erhielt die DHU keine Antwort. Wir bitten die Verwaltung um einen schriftlichen Sachstandsbericht, der Auskunft über die Abgasnachbehandlungssysteme der eingesetzten Busse der DVG sowie der Busse, die in ihrem Auftrag fahren, gibt.

(bitte Aufteilung nach Fahrzeugtyp, Anzahl, Baujahr Abgasstandard, davon ausgestattet mit geschlossenem Dieselpartikelfilter, davon ausgestattet mit einem Stickoxidminderungssystem)

Antwort der Verwaltung:

Für die Beantwortung der in der Drucksache DS 13-0514 „Abgasnachbehandlungssysteme eingesetzter Busse im Stadtgebiet Duisburg“ aufgeworfenen Fragestellungen erfolgte eine Anfrage bei der DVG.

Hintergrund der Anfrage ist die Erhebung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Qualität der Abgasreinigung von Stadtbussen, die auch die städtischen Verkehrsbetriebe erreicht hat. In der Drucksache wird festgestellt, dass aus Duisburg keine Antwort gekommen ist. Grund dafür ist, dass der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG) für die Bereitstellung der Daten zur Abgasreinigungsqualität der Stadtbusse (Dritten gegenüber) nach § 5 Abs. 5 des Umweltinformationsgesetzes NRW ein Kostenerstattungsanspruch zusteht, der zuvor durch den Dritten befriedigt werden müsste. Hierfür wurde von der DVG eine Kostenerstattung von 150 Euro geltend gemacht. Diese wurde von der Deutschen Umwelthilfe im Oktober 2012 nicht gezahlt, so dass keine Bereitstellung der Daten erfolgte.

Die Zahlen der eingesetzten Busse der Duisburger Verkehrsgesellschaft AG und der beauftragten Busunternehmen wurden abgefragt, und mit den entsprechenden Abgasminderungssystemen dargestellt.

Sachstandsbericht zu den Abgasbehandlungssystemen der in Duisburg eingesetzten Busse

Flottenzusammensetzung der von der DVG eingesetzten Busse

Die Duisburger Verkehrsbetriebe unterhalten eine Busflotte von 116 Fahrzeugen, die aus 52 Gelenkbussen und 64 Standardbussen besteht. Die Flotte ist mit folgenden Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet:

Anzahl	Dieselpartikelfilter	Stickoxidminderung	Plakette	Anteil
11	ja	ja	grün	9,5 %
52	ja	nein	grün	44,8 %
53	nein	nein	gelb	45,7 %

**Flottenzusammensetzung der im Auftrag der DVG eingesetzten Busse
(Stand April 2013)**

Für die DVG sind 61 Busse von Fremdundertnehmen im Einsatz. Diese setzen sich aus 3 Gelenkbussen und 58 Standardbussen zusammen. Die Flotte ist mit folgenden Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet:

Anzahl	Dieselpartikelfilter	Stickoxidminderung	Plakette	Anteil
16	ja	ja	grün	26,2 %
33	ja	nein	grün	54,1 %
8	nein	nein	gelb	13,1 %
4	nein	nein	rot	6,6 %

Zusammenfassung

Die Flotte der DVG besteht aus 116 Fahrzeugen, die alle die aktuellen Bedingungen zum Befahren der Umweltzone Ruhrgebiet erfüllen. Alle Fahrzeuge mit grüner Plakette sind mit einem Dieselpartikelfilter (63 Fahrzeuge) ausgestattet. 11 Fahrzeuge davon besitzen zusätzlich ein Stickoxidminderungssystem. Die Fahrzeuge mit einer gelben Plakette (53 Fahrzeuge) sind weder mit einem Dieselpartikelfilter noch mit einem Stickoxidminderungssystem ausgestattet. Von diesen 53 Fahrzeugen sollen in diesem Jahr noch 12 Fahrzeuge gegen Fahrzeuge mit EEV-Standard (grüne Plakette) ausgetauscht werden. Die nächste Busbeschaffung ist im Jahr 2015 mit Euro VI-Norm geplant (grüne Plakette). Für die DVG sind weitere 61 Busse von Fremdundertnehmen im Einsatz. Von diesen 61 Fahrzeugen erfüllen 4 Fahrzeuge lediglich die Bedingungen für eine rote Plakette. Weitere 8 Fahrzeuge die Bedingungen für eine gelbe Plakette. Diese 12 Fahrzeuge sind weder mit einem Dieselpartikelfilter oder einem Stickoxidminderungssystem ausgestattet. 33 Fahrzeuge besitzen einen Dieselpartikelfilter (grüne Plakette) und 16 Fahrzeuge fahren mit beiden Abgasnachbehandlungssystemen

Verkehrssituation auf Duisburgs Autobahnen

18. April 2013

In Kürze und über den ganzen Sommer wird es in Duisburg und Umgebung zu umfangreichen Baumaßnahmen und Sperrung ganzer Autobahnabschnitte (A 52 und A 59) kommen. Dadurch ist auf den anderen Autobahnen, besonders der A 3, A 40 und A 42 mit einem verstärkten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Ortskundige werden darüber hinaus auch auf innerstädtische Straßen ausweichen. Dazu erbitten wir einen **Sachstandsbericht**, der insbesondere die Maßnahmen von Straßen. NRW auf den genannten Autobahnabschnitten, aber auch eine Einschätzung der Fachverwaltung der Stadt Duisburg beinhaltet. Dazu möchten wir auch wissen, welche Maßnahmen die Stadt ergreift, um ein Chaos auf den innerstädtischen Straßen zu verhindern bzw. einzudämmen.

Antwort der Verwaltung:

Die Maßnahmen auf Bundesautobahnen, die das Gebiet der Stadt Duisburg betreffen sind in diesem sowie im kommenden Jahr im wesentlichen folgende:

a) Maßnahmen im Jahr 2013

- Ausbau der A 59 (Baulos 2, Anschlussstelle DU-Zentrum); Sechsspuriger Ausbau / Neubau der Anschlussstelle; Fertigstellung 4. Quartal 2013
- Ausbau der B8n / A 524; Durchbindung der B8n nach Düsseldorf mit Ausbau des AK Duisburg-Süd; Fertigstellung 4. Quartal 2015
- Ausbau A 40, Anschlussstelle DU-Häfen Ergänzung der Anschlussstelle DU-Häfen mit Anbindung der Straße 'Am Schlütershof' (in Fahrtrichtung Westen); Fertigstellung 4. Quartal 2013

b) Maßnahmen im Jahr 2014

- A 59: Sanierung u.a. der 'Berliner Brücke' (im Abschnitt vom AK Duisburg bis zum AK Duisburg-Nord) abwechselnd mit ca. dreimonatiger Vollsperrung der jeweiligen Richtungsfahrbahn; Baubeginn: Mai 2014; Bauende: Oktober 2014

Nach Einschätzung der Fachverwaltung werden die im laufenden Jahr stattfindenden Baumaßnahmen zeitgerecht abgeschlossen werden können und zu keinen relevanten Verkehrseinschränkungen führen.

Die für das kommende Jahr vorgesehene abschnitts- bzw. richtungsweise vorgesehene Sperrung der A 59 wird zu Verkehrsverlagerungen führen. Die ausgeschilderten Umleitungen werden in diesem Zusammenhang das umgebende BAB-Netz – hier vorrangig die A3 – nutzen. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass sich Verkehre darüber hinaus in das zur Verfügung stehende städtische Hauptverkehrsstraßennetz orientieren werden. Ein höheres Verkehrsaufkommen, dass gegebenenfalls zu Hauptverkehrszeiten in einzelnen Bereichen zu Überlastungen führen wird, kann hierbei nicht ausgeschlossen werden. Eine Sanierung unter fließendem Verkehr ist im Falle der „Berliner Brücke“ nicht möglich, da aufgrund der eingeschränkten Fahrbahnquerschnitte die notwendigen Sicherheitsabstände zum fließenden Verkehr nicht eingehalten werden können. Dies gilt auch für den Fall einer gegenläufigen einspurigen Abwicklung pro Richtung auf der westlichen oder der östlichen Brückenseite. Alternativen hierzu bestehen nicht.

Erfahrungen im Zuge der Vollsperrung beim Ausbau der A 40 im Bereich Essen im Jahre 2012 haben gezeigt, dass Befürchtungen einer dauerhaften Überlastung des umgebenden regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes nicht eingetroffen sind. Vor diesem Hintergrund sowie aufgrund der o.g. technischen Restriktionen hat sich der Straßenbaulastträger (Straßen NRW) entschieden, ähnlich wie bei der in Kürze anstehenden mehrmonatigen Teilspernung eines Abschnittes der A 52 (zwischen AK Breitscheid und AS E-Kettwig), die A 59 abwechselnd richtungsweise voll zu sperren. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich auch Verkehre in Duisburg nach einigen Tagen der Umorientierung auf alternative Strecken verteilen. Hinsichtlich ergänzender Maßnahmen, die die Wegweisung im innerstädtischen Netz sowie die eventuelle Anpassung einiger Lichtsignalanlagen betreffen, stehen die beteiligten Verwaltungsstellen des Landesbetriebes und der Stadt in engem Kontakt. Dies gilt insbesondere zur optimierten Abwicklung des hafensorientierten LKW-Verkehrs. Darüber hinaus gehende Möglichkeiten zur Abwicklung des KFZ-Verkehrs bestehen aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßeninfrastruktur jedoch nicht. Mit Hilfe der Medien werden die Verkehrsteilnehmer/innen vom Landesbetrieb auf die Teilspernungen bzw. verkehrlichen Einschränkungen hingewiesen und gebeten werden, nach Möglichkeit auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen.

Ökologieprogramm Emscher-Lippe (ÖPEL) hier: Sachstandsbericht

14. Juni 2013

Über ÖPEL sollten einige wichtige Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt finanziert werden. DIE LINKE erbittet Auskunft über die Folgen, die die Streichung der ÖPEL – Mittel durch die Landesregierung für die Stadt Duisburg hat.

Insbesondere bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

- Welche Projekte können nun nicht mehr wie geplant durchgeführt werden?
- Gibt es andere Möglichkeiten, diese Planungen noch durchzuführen, ggf. mit anderen Mitteln?
- Gibt es Projekte, bei denen es durch den Fortfall der Förderung zu zeitlichen Verzögerungen kommt?
- Sind bereits begonnene Maßnahmen betroffen? Wenn ja: Welche?
- Wie will die Stadt künftig mit der Situation umgehen?

Antwort der Verwaltung:

Mit dem Ökologieprogramm Emscher-Lippe (ÖPEL) fördert das Land Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung in unserer Region. Dem Vernehmen nach will das Landesumweltministerium unter Minister Johannes Remmel MdL (Grüne) das Programm zusammenstreichen und sogar die Förderung bereits begonnener Projekte einstellen. Aufgrund der großen Bedeutung des Programms für den Strukturwandel im nördlichen Ruhrgebiet und die Entwicklung des Emscher-Landschaftsparks stellte sowohl die CDU-Fraktion (in der Sitzung des Umweltausschuss am 25.06.2013) als auch die Fraktion DIE LINKE (in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr am 20.06.2013) folgende Fragen:

Fragen der CDU-Fraktion (DS 13-0838) aus der Sitzung des Umweltausschuss am 25.06.2013:

1. Was ist der Verwaltung seit wann hierzu bekannt?

Anfang Juni wurde ein Förderstopp für neue ÖPEL-Projekte im Emscher Landschaftspark bekannt, daraufhin haben die Bürgermeister der betroffenen Ruhrgebietsgroßstädte ein Protestschreiben an Minister Remmel verfasst (Anlage 1).

2. Wie beurteilt die Verwaltung die Auswirkungen auf die Region und die Kommune?

Die Gesamtauswirkung kann noch nicht abschließend beurteilt werden, da neue Förderrichtlinien noch nicht bekannt sind (siehe Antwortschreiben von Minister Remmel vom 23.07.13 (Anlage 2)). Ein neuer Förderschwerpunkt ist hier der Klimaschutz, eine Weiterentwicklung des Emscher Landschaftsparks wird nicht mehr ausdrücklich hervorgehoben.

3. Welche Projekte in Duisburg sind hiervon betroffen?

Aktuell ist das Projekt „Rheinorange“ (Endstück des Ruhrtalradweges) betroffen. Es wird zur Zeit gemeinsam mit dem Wirtschaftsministerium versucht das Projekt über die Tourismusförderung zu entwickeln. Die Aussichten hierzu sehen gut aus, eine grundsätzliche Fördermöglichkeit wurde bereits ausgesprochen. Ob und wie zukünftige Projekte wie die Grünanbindungen Du-Laar, Grünverbindung zwischen "Grüner Pfad" und Stadtpark Meiderich, Grünverbindung zwischen "Grüner Pfad und Styrumer Pfad", Wegeverbindung Rheinische Bahn, Rheinportale und Mercatorinsel gefördert werden können ist noch nicht abzusehen.

4. Wie plant die Verwaltung die wegfallenden Fördermittel zu kompensieren?

Sollte eine Förderung nach den neuen Fördervorgaben des Ministerium für Klimaschutz-Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz nicht mehr möglich sein, wird versucht andere Förderschienen zu erschließen, soweit diese vorhanden sind. Grundsätzlich scheint aber eine Verschlechterung der Fördersituation gegeben zu sein.

**Fragen der Fraktion DIE LINKE (DS 13-0829) aus der Sitzung des Ausschusses für
Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr am 20.06.2013:**

- a) Welche Projekte können nun nicht mehr wie geplant durchgeführt werden?
(Siehe Beantwortung zu 3.)
- b) Gibt es andere Möglichkeiten, diese Planungen noch durchzuführen, ggf. mit anderen Mitteln?
(Siehe Beantwortung zu 2.)
- c) Gibt es Projekte, bei denen es durch den Fortfall der Förderung zu zeitlichen Verzögerungen kommt?
(Siehe Beantwortung zu 3.)
- d) Sind bereits begonnene Maßnahmen betroffen? Wenn ja: Welche?
(Siehe Beantwortung zu 3.)
- e) Wie will die Stadt künftig mit der Situation umgehen?
(Siehe Beantwortung zu 4.)

Verkehrssituation auf der Duisburger Straße

09. April 2015

Auf der ehemaligen Bundesstraße 8 (L 1) in Hamborn und Meiderich gab es im vergangenen Jahr während und nach der Vollsperrung der A 59 Einschränkungen für den MIV. Es waren für die Beschleunigung der Straßenbahn die Gleiskörper abmarkiert. Außerdem gab es bereits vor dieser Zeit Kapazitätsprobleme auf der Linie 903 in der HVZ.

Die Verwaltung wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Vor einiger Zeit gab es eine Fahrgastzählung auf der Linie 903. Dabei ist herausgekommen, dass nahezu täglich im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr eine große Zahl Fahrgäste wegen Überfüllung der Bahnen nicht mitgenommen werden konnte.
 - a) Wie hatte sich diese Situation während der Bauphase auf der A 59 und bei dem verdichteten Takt dargestellt?
 - b) Wie ist die heutige Situation nach Beendigung der Baustelle und der Aufhebung der Taktverdichtung entwickelt?

2. Während der Bauphase auf der Autobahn wurde der Gleiskörper auf der Duisburger Straße abmarkiert und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Diese Sperrflächen sind nach der Beendigung der Baumaßnahme zu Vergleichszwecken einige Zeit beibehalten worden.
 - a) Wie hat sich das auf die Pünktlichkeit der Straßenbahn ausgewirkt?
 - b) Zu welchen Auswirkungen hat die Einschränkung des Fahrbahnraums für den MIV geführt?

3. Ist geplant, nach den Erkenntnissen aus dieser temporären Sperrung des zweiten Fahrstreifens eine dauerhafte Neugestaltung des Fahrbahnbereichs vorzunehmen?

Antwort der Verwaltung:

Der Fragenkatalog zum Thema „Verkehrssituation auf der Duisburger Straße“ wurde gleichlautend von der Fraktion DIE LINKE/Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksvertretung Hamborn (DS 15-0294) und von der Fraktion DIE LINKE im Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr (DS 15-0448) gestellt. Hierzu nimmt die Verwaltung in Abstimmung mit der DVG wie folgt Stellung:

Zu 1.)

Vor einiger Zeit gab es eine Fahrgastzählung auf der Linie 903. Dabei ist herausgekommen, dass nahezu täglich im morgendlichen Schüler- und Berufsverkehr eine große Zahl Fahrgäste wegen Überfüllung der Bahnen nicht mitgenommen werden konnte.

a) Wie hatte sich diese Situation während der Bauphase auf der A 59 und bei dem verdichteten Takt dargestellt?

Während der Sperrung der A59 gab es einen bis 40%igen Anstieg der Fahrgäste auf der Linie 903. Durch die Verdichtung des Taktes konnten bis auf wenige Ausnahmen die Fahrgäste ordnungsgemäß befördert werden. Innerhalb der verdichteten Taktfolge waren die Kurse unterschiedlich stark belegt. Die Langläufer (DIN-Hüttenheim) waren immer deutlich stärker ausgelastet als die beiden anderen Kurse (Rheintörchenstrasse – Watereck; König-Heinrich-Platz - Watereck). Der Schwächste der 3 Kurse war der zwischen König-Heinrich-Platz und Watereck. Auch dieser Kurs war allerdings stets zwischen 50 und 60 % ausgelastet.

b) Wie ist die heutige Situation nach Beendigung der Baustelle und der Aufhebung der Taktverdichtung entwickelt?

Nach Beendigung der Baumaßnahme wurde das alte Angebot wieder etabliert. Im Vergleich zur letzten Fahrgastzählung aus dem Jahr 2009 nutzten bereits im Mai 2014 (zu Beginn der Sperrung) deutlich mehr Fahrgäste die Linie 903. Es kann gesagt werden, dass nach der Aufhebung der Sperrung ein leichter Anstieg der Fahrgastzahlen zu verzeichnen ist.

Zu 2.)

Während der Bauphase auf der Autobahn wurde der Gleiskörper auf der Duisburger Straße abmarkiert und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Diese Sperrflächen sind nach der Beendigung der Baumaßnahme zu Vergleichszwecken einige Zeit beibehalten worden.

a) Wie hat sich das auf die Pünktlichkeit der Straßenbahn ausgewirkt?

Die Pünktlichkeit der Straßenbahn hat während der Bauzeit und auch nach Beendigung der Baumaßnahme (bis Januar 2015) deutlich zugenommen. Nach Entfernung der Markierungen wurde die Pünktlichkeit bisher nicht überprüft.

b) Zu welchen Auswirkungen hat die Einschränkung des Fahrbahnraums für den MIV geführt?

In Meiderich hat die Sperrflächenmarkierung keinen wesentlichen Einfluss auf den Verkehrsablauf gehabt. Die Linksabbieger zur Emscher Straße und Arnold-Dehnen-Straße wurden nach Beendigung der A59-Baumaßnahme wieder freigegeben.

In Hamborn sind längere Wartezeiten und Rückstaus aufgetreten. Das zunächst beibehaltene Linksabbiegeverbot zur Gartenstraße (in Höhe Feuerwache) wurde nachträglich aufgehoben.

Zu 3.)**Ist geplant, nach den Erkenntnissen aus dieser temporären Sperrung des zweiten Fahrstreifens eine dauerhafte Neugestaltung des Fahrbahnbereichs vorzunehmen?**

Eine dauerhafte Änderung des Querschnitts ist derzeit nicht vorgesehen, aus folgenden Gründen:

- Eine Übernahme der Baustellenmarkierung wird seitens der Stadt abgelehnt, weil eine dauerhafte Lösung die Belange aller Verkehrsarten berücksichtigen muss. Hierfür wäre eine ganzheitliche Planung erforderlich.
- Seitens der DVG wird derzeit eine Planung zur Stadtbahnstrecke zwischen Meiderich Bahnhof und Bonhoeffer Straße erstellt. Sollte es zu einer Realisierung dieser Planung

kommen, wären vorangehende Änderungen hinfällig.

Vorgesehen ist, die alte LSA-Technik sukzessive durch neue Anlagen und Gerätesoftware, die dem Stand der Technik entsprechen, zu ersetzen. Handlungsspielräume ergeben sich bei defekten Anlagen, für die es keine Ersatzteile mehr gibt und durch Modifikationen der bestehenden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten.

Positive Erfahrungen konnten bereits an folgenden Anlagen gemacht werden:

- LSA 124: Duisburger Straße / Harnackstraße
- LSA 126: Duisburger Straße / Sofienstraße
- LSA 127: Duisburger Straße / Amsterdamer Straße

Der Verkehrsablauf konnte hier sowohl für die Straßenbahn als auch den Kfz-Verkehr verbessert werden.