



Antwort zur Anfrage Nr. 1390/2016 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
Sachstand Klage der Deutschen Umwelthilfe (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Anfrage Nr. 1390/2016 Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Frage 1: Wie stellt sich die Überschreitung der Grenzwerte für die Stickoxidemissionen an den Messstellen in der Stadt dar?

Antwort:

Stickstoffdioxid-Stundenmittelwerte: Die für Stickstoffdioxid (NO₂) festgelegte Alarmschwelle in Höhe von 400 µg/m³ (muss 3 Stunden in Folge gemessen werden) wurde in Mainz seit ihrer Einführung 2001 noch nie erreicht. Auch der Stundengrenzwert in Höhe von 200 µg/m³, der bis zu 18-mal im Jahr überschritten werden darf, wurde seit seiner Einführung 2010 eingehalten.

Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte: Grenzwertüberschreitungen traten dagegen bei den Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerten auf. Diese sind in folgender Tabelle dargestellt. Die Überschreitungen des jeweils gültigen Grenzwertes sind gelb unterlegt.

Jahr	Grenzwert	Mombach	Goetheplatz	Zitadelle	Parcusstraße	Große Langgasse	Rheinallee
2001	58	30	38	43	54	50	46
2002	56	32	37	43	50	47	45
2003	54	33	37	49	50	--	46
2004	52	30	37	43	50	47	45
2005	50	32	40	45	54	46	46
2006	48	31	41	52	57	48	48
2007	46	29	35	39	56	43	44
2008	44	26	32	38	53	41	41
2009	42	29	35	40	61	46	47
2010	40	28	36	41	61	45	45
2011	40	28	34	40	56	46	45
2012	40	27	33	37	56	44	42
2013	40	26	--	37	58	42	41
2014	40	28	--	38	57	43	43
2015	40	23	--	39	57	45	40

(Quelle: LfU)

In der Parcusstraße werden die höchsten Belastungen verzeichnet. Nachdem in den Jahren 2009 und 2010 jeweils 61 µg/m³ gemessen wurden, schwankt dieser Wert in den Jahren 2011 bis 2015 zwischen 56 µg/m³ und 58 µg/m³.

Am Standort Zitadelle wird seit dem Jahr 2011 der Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m³ Stickstoffdioxid eingehalten.

Mit 45 µg/m³ wurde im Jahr 2015 in der Großen Langgasse der Grenzwert wiederum überschritten.

An der Messstation Mainz-Rheinallee wurde im Jahr 2015 der Grenzwert von 40 µg/m³ erstmalig eingehalten.

Die Große Langgasse und Rheinallee weisen als verkehrsexponierte Stationen seit dem Jahr 2009 Überschreitungen des jeweils gültigen Jahresgrenzwertes auf und lagen im Jahr 2014 jeweils bei $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Zurückgegangen ist die Belastung mit Feinstaub. Das betrifft den Jahresmittelwert (Grenzwert $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$), der in der Parcusstraße 2005 bei $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lag und 2015 nur noch bei $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Tagesmittelgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der an 35 Tagen pro Jahr überschritten sein darf, wurde zuletzt 2011 in der Parcusstraße um 2 Tage überschritten. Seitdem liegt die Anzahl der Überschreitungstage zwischen 9 und 19 pro Jahr.

Seit Einführung der Umweltzone ist hingegen die Rußbelastung zurückgegangen. Ruß wurde 2012 von der WHO als kanzerogen eingestuft. In der Parcusstraße betrug der Jahresmittelwert 2011 noch $3,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 2015 lag dieser bei $2,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dies könnte als ein Erfolg der am 01.02.2013 eingeführten Umweltzone betrachtet werden.

Frage 2: Welche Ursachen haben diese Überschreitungen?

Antwort:

Seit dem Jahr 2010 gilt der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid. Dieser wird an vielen Messstellen in Deutschland ebenso wie in anderen europäischen Städten nicht eingehalten.

Die Auswertung der Jahresmittelwerte des Jahres 2015 an den Mainzer Luftmessstellen zeigt, dass etwa 60 % der an der Messstation Mainz-Parcusstraße registrierten Stickstoffdioxidbelastung als lokaler Anteil zu bewerten sind. An der Messstation Große Langgasse errechnet sich ein lokaler Anteil von 49 %. Die Messstationen Mainz-Rheinallee und Mainz-Zitadelle weisen lokale Anteile an der Stickstoffdioxidbelastung in der Größenordnung von 41 % bis 43 % auf.

Diese Werte ergeben sich aus der Gegenüberstellung der Ergebnisse der Messstellen in Mainz mit der Waldmessstation Hunsrück-Leisel. Diese gibt Aufschluss über den überregionalen Hintergrund (regelmäßig ca. $6-8 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$). Die Messstelle in Mainz-Mombach liefert die Werte für den städtischen Hintergrund, der zwischen 23 und $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt (Quelle: Industrie, Energiewirtschaft, Hausbrand). Aus der Differenz ergibt sich der jeweilige regionale Anteil (nach Lenchow). Für 2015 beträgt die Hintergrundbelastung an der Parcusstraße $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Verursacher der weiterhin hohen lokalen Immissionen von Stickstoffoxiden ist anerkanntermaßen und vom Bundesumweltamt bestätigt der Kfz-Verkehr.

Der Grund dafür liegt an der Zunahme von Dieselfahrzeugen - ein bundesweiter Trend. In Mainz sind mittlerweile 34,8 % aller PKW Diesel; allein in den vergangenen 2 Jahren ist ihre Zahl um 3.028 gestiegen (+9,5 %). Diesel-Kfz emittieren im Realbetrieb nachgewiesenermaßen ein Vielfaches (bis 7-mal) an NO_x , als dies auf den gesetzlich geforderten Prüfständen zur Zulassung des Fahrzeugtyps ermittelt wurde. Dieses gilt auch für alle Neuzulassungen von Euro 6-PKW seit dem 1. 9. 2015. So wurden und werden die Fahrzeug-Flotten mit nur vermeintlich abgasarmen Dieseln versehen ohne dass de facto die NO_2 -Grenzwerte eingehalten werden. Die NO_2 -Werte an verkehrsexponierten Messstellen in europäischen Städten belegen dies.

Beides, die überhöhten Stickstoffdioxid-Emissionen von Diesel-Kfz im Realbetrieb und die Förderung von Diesel-Kfz durch Kraftstoff- und Steuervergünstigungen liegen nicht in der Verantwortung von Kommunen, sondern in der vom Bund. In Ländern ohne „Dieselförderung“ gibt es dieses maßgeblich durch Kfz verursachte NO_2 -Problem nicht, z.B. in Japan und den USA.

Frage 3: Mit der Einführung der Umweltzone hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ihre Klagen ruhen lassen. Ist bekannt, ob, gegebenenfalls wann, die DUH die Klagen wieder aufnehmen wird?

Antwort: Die Deutsche Umwelthilfe hatte zwischenzeitlich bereits nach Einführung der Umweltzone beim Verwaltungsgericht beantragt, die Klagen gegen die Stadt Mainz wieder aufleben

zu lassen, weil die Grenzwerte für NO₂ in Mainz weiter überschritten werden. Daraufhin wurde mit der DUH vereinbart, eine Untersuchung durchzuführen, die detaillierten Aufschluss über die Verursacher dieser Belastung geben sollte. Seitdem diese in Auftrag gegeben wurde, ruht die Klage erneut. Die Ergebnisse der Untersuchung liegen nun vor. Die DUH fordert aktuell eine Auflistung der geplanten Luftreinhaltemaßnahmen in Mainz. Diese Maßnahmen werden im Luftreinhalteplan zusammengestellt und den Gremien bis zur nächsten Ratssitzung zur Kenntnis gegeben.

Die DUH fordert dabei unter anderem die Einfahrtbeschränkung von Diesel-Kfz in belastete Bereiche, Einführung von Zone 30 in hoch belasteten Straßen, sofortige Nachrüstung der Busflotten mit SCRT- Filtern als auch ein (nahezu) kostenfreies Bürgerticket für den ÖPNV zur NO₂-Reduktion. Diese Maßnahmen enthält die Fortschreibung des Mainzer Luftreinhalteplans, der im Entwurf vorliegt, nicht.

Frage 4: Viele andere Kommunen sind in der jüngeren Vergangenheit verklagt worden. Ist der Verwaltung bekannt, zu welchen Maßnahmen die Gerichte die Kommunen verpflichtet haben?

Antwort: Die DUH hat bisher alle Klagen gegenüber Städten bzw. Ländern zur Luftreinhaltung gewonnen:

2011 wurde das Land Hessen erfolgreich zur Einführung einer Umweltzone in Wiesbaden verurteilt.

2012 wurde Klage gegen Mainz zur Einführung der Umweltzone erhoben. Durch die Einführung der Mainzer Umweltzone wurde das Verfahren ruhend gestellt.

2013 wurde das Land Hessen erfolgreich zur Einführung einer Umweltzone in Darmstadt verurteilt.

2015 wurde das Land Hessen verklagt, in der Stadt Wiesbaden wirkungsvolle Luftreinhaltemaßnahmen durchzuführen, damit der NO₂-Grenzwert in der Innenstadt schnellstmöglich eingehalten wird. Vorgeschlagen wurden ein LKW-Durchfahrverbot und die räumliche Ausweitung der Umweltzone.

2015 wurde das Land Hessen verklagt, in der Stadt Offenbach wirkungsvolle Luftreinhaltemaßnahmen durchzuführen, damit der NO₂-Grenzwert in der Innenstadt schnellstmöglich eingehalten wird.

Das Verwaltungsgericht Wiesbaden hat dem Umweltministerium des Landes Hessen ein Zwangsgeld angedroht, wenn es nicht innerhalb von neun Monaten (Wiesbaden) beziehungsweise zwölf Monaten (Darmstadt) die jeweiligen Luftreinhaltepläne so ändert, dass der seit 2010 geltende Grenzwert für Stickstoffdioxid so schnell wie möglich eingehalten wird. Das Gericht empfiehlt als Maßnahmen "die Einführung eines Bürgertickets, einer City-Maut und ein Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge (zeitweise, etwa nach der Endziffer der Kennzeichen)". Zuletzt wurde am 13.09.2016 die Stadt Düsseldorf vom Verwaltungsgericht Düsseldorf dazu verurteilt, innerhalb eines Jahres ihren Luftreinhalteplan fortzuschreiben. Im Rahmen dieser Fortschreibung müssten insbesondere auch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ernstlich geprüft und abgewogen werden. Laut Verwaltungsgericht Düsseldorf sei die Einführung der „Blauen Plakette“ auf Bundesebene dafür nicht zwingend notwendig.

Frage 5: Welche Maßnahmen zur Luftreinhaltung plant die Verwaltung in der nahen Zukunft?

Antwort: Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2016-2020 zur Reduzierung der Luftbelastung mit Stickstoffdioxid liegt im Entwurf vor und wird in der nächsten Stadtratssitzung am 23.11.2016 vorgestellt.

Das Stadtplanungsamt (Abteilung Verkehrswesen), die Mainzer Verkehrsbetriebe und das Grün- und Umweltamt haben die verschiedenen Handlungsfelder erörtert, mit denen zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Mainzer Innenstadtbereich geleistet werden können. Sie werden im Folgenden aufgelistet und beschrieben:

- M31: Einführung eines "Umwelttaxi-Labels"
- M32: Modifizierung des Neubürgerhandbuchs/Ausweitung eines Dialogmarketings für Neubürger
- M33: Aufbau eines Radrouten-Vorzugsnetzes für Mainz und die Region
- M34: Schülerradroutenplaner
- M35: Ausbau der Radabstellkapazitäten / Fahrradparkhaus
- M36: Öffentlichkeitsarbeit / Radkampagnen
- M37: Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur
- M38: Anpassung der städtischen Stellplatzsatzung
- M39: Betriebliches Mobilitätsmanagement
- M40: Handlungsstrategie Elektromobilität
- M41: Elektromobilität ausbauen: Brennstoffzellenbusse MVG
- M43: Handlungsrahmen Mobilität
- M44: Optimierung der Verkehrssteuerung
- M45: P+R-Konzept
- M46: Inbetriebnahme der "Mainzelbahn"
- M47: Neubau einer Straßenbahnlinie zum Stadtquartier Zollhafen in der Mainzer Neustadt
- M48: Straßenbahntrasse über die Binger Straße zwischen Alicenplatz und Bahnhofstraße
- M49: Anbindung der Straßenbahnlinie an den Marienborner Bahnhof
- M50: Einführung eines „Mainzel“
- M51: Neuanschaffung ÖPNV mit emissionsarmen Abgasstandards
- M52: Einführung von Car-Sharing bei der Stadtverwaltung Mainz
- M53: Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe am Rheinufer
- M54: Errichtung eines „City-Tree“
- M55: Straßenreinigungsfahrzeuge mit Elevator-System

Mainz, 30.09.2016

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete