



Antwort zur Anfrage Nr. 0212/2017 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**Luftreinhaltung – Einschätzung der Verwaltung zur Forderung eines Dieselfahrverbots
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Welche Maßnahmen wurden ergriffen, die der Reduktion von Stickstoffdioxidbelastung dienen?

Antwort:

Der derzeitige Grenzwert für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) beträgt 40 Mikrogramm/m³. Er gilt seit 2010 und wird an den Messstellen Parcusstraße und Große Langgasse überschritten. An zwei weiteren Innenstadt-Messstellen Zitadelle und Rheinstraße wird der Grenzwert eingehalten.

Die Stadt Mainz hat in diesem Zeitraum in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht drei Luftreinhaltepläne aufgestellt, darin Luftreinhaltemaßnahmen benannt und größtenteils realisiert:

- Luftreinhalteplan 2011-2015
- Fortschreibung 2011-2015 Anpassung PM10-Feinstaub und
- Luftreinhalteplan 2016-2020, der im Entwurf vorliegt, und im Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie bereits vorgestellt wurde

Um nur die wichtigsten Luftreinhaltemaßnahmen, die in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden, zu nennen:

- Bau der Mainzelbahn
- Einführung einer „grünen“ Umweltzone
- Weitergehende Förderung des Radverkehrs/Radverleihsystem
- Parkraummanagement zur Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Erneuerung und Nachrüstung der Mainzer Busflotte der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG), Optimierung des Angebots
- Neuer Verkehrsrechner zur netzadaptierten Verkehrssteuerung

Die vielfältigen Luftreinhaltemaßnahmen der Stadt Mainz zielen insgesamt darauf ab

- ein Mobilitätsverhalten ohne Kfz zu fördern, hin zum Fahrradfahren, Zufußgehen und zur Nutzung des ÖPNV
- andere Quellen der Luftverschmutzung (z.B. Hausbrand) zu reduzieren

Die Maßnahmen dienen damit in ihrer Gesamtheit der Luftreinhaltung und damit auch der Reduktion von NO₂.

Positiv ist festzustellen, dass der Modal-Split sich von 2008 bis 2016 um 3% zu Gunsten des Umweltverbundes verändert hat.

Die entscheidenden Maßnahmen wie die Einhaltung von NO₂-Prüfkriterien insbesondere von Diesel-Pkw im Realbetrieb, der Verzicht auf Kraftstoff- und Steuervergünstigungen für Diesel-Kfz liegen nicht im Einflussbereich der Stadtverwaltung.

Frage 2: Gibt es mögliche zusätzliche Maßnahmen außer einem Dieseleinfahrverbot, die die dauerhafte Grenzwertüberschreitung eindämmen könnten?

Siehe Antwort zu Frage 1

Der Entwurf des Luftreinhalteplans enthält die aktuellen Luftreinhaltemaßnahmen der Stadt Mainz.

Die tatsächliche Einhaltung der Grenzwerte im Realbetrieb von Dieselfahrzeugen wäre vermutlich die wirksamste Maßnahme.

Frage 3: Welche Auswirkungen hätte ein Dieselfahrverbot auf die städtische Fahrzeugflotte sowie auf die Busflotte der MVG?

Antwort:

Städtische Fahrzeuge:

Von den Carsharing-Fahrzeugen sind etwa je die Hälfte Benzin- und Dieselfahrzeuge. Sie besitzen die Abgasstufe EURO 5, teilweise auch bereits die Abgasstufe Euro 6. Das mittlere Alter der Kfz wird etwa bei 1,5 bis 2 Jahren erhalten bleiben, so dass zunehmend EURO 6-Fahrzeuge die Flotte verjüngen.

Inwieweit die städtische Fahrzeugflotte umgerüstet werden müssten, ist ohne Vorliegen des Urteils derzeit nur schwer abschätzbar.

Eine Umrüstung der Busflotte wäre ohne Öffnung der 15 Mio.-Grenze für die MVG finanziell nur schwer umsetzbar.

Mainz, 07.02.2017

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete