

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich

Drucksache Nr.

0268/2017

Amt/Aktenzeichen
67/67/17 51 32.35

Datum
14.02.2017

TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 21.02.2017

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Entscheidung	07.03.2017	Ö

Betreff:

Fortschreibung des Luftreinhalte- und Aktionsplans Mainz 2016-2020, Reduzierung der Luftbelastung mit Stickstoffdioxid;
hier: Antwort auf den Einwand der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zum Entwurf des aktuellen Luftreinhalteplans 2016-2020

Mainz, 15.02.2017

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder der Verwaltungsbesprechung und der Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie nehmen den Einwand der DUH und die Antwort der Stadt Mainz darauf zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Der Luftreinhalteplan der Stadt Mainz musste fortgeschrieben werden. Grund dafür sind die anhaltend hohen Stickstoffdioxidimmissionen, die an zwei der vier innerstädtischen Messstellen des Landesamtes für Umwelt gemessen werden und die den gesetzlich vorgeschriebenen Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm NO₂ pro m³ Luft überschreiten (39. Bundes-Immissionsschutzverordnung). Gesetzliche Aufgabe der Stadt Mainz ist es daher, einen Luftreinhalteplan gemäß § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz aufzustellen und darin Luftreinhaltemaßnahmen zu benennen, die geeignet sind, die NO₂-Immissionen so zu verringern, dass der Grenzwert eingehalten wird, beziehungsweise die Dauer der Überschreitung möglichst kurz ist. Der Entwurf des Luftreinhalteplans 2016-2020 lag dem Stadtvorstand am 20.09.2016 und dem Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie 02.11.2016 zur Kenntnisnahme vor. Während der anschließenden Offenlage und Einspruchsfrist reichte die DUH einen Einwand ein. Dieser Einspruch muss abgewogen und, soweit sinnvoll und praktikabel, im Luftreinhalteplan berücksichtigt werden. Der neue Luftreinhalteplan wird mit der Unterschrift des Oberbürgermeisters rechtswirksam.

Die DUH wendet ein, dass die Stadt Mainz mit den geplanten Luftreinhaltemaßnahmen den zulässigen Grenzwert auch zukünftig nicht einhalten wird. Die geplanten Maßnahmen seien unzu-

reichend. Die DUH benennt verschiedene Maßnahmen, die aus ihrer Sicht sicher zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte führen werden.

Weitere Vorgehensweise:

Im Folgenden werden die Vorschläge der DUH im Einzelnen besprochen und dem Stadtvorstand zur Kenntnis gebracht.

Der Kenntnisnahme des Stadtvorstands schließt sich der Ausschuss für Grün, Umwelt und Energie am 07.03.2017 an.

2. Lösung

DUH bemängelt fehlende Prognosen zur Minderung der Schadstoffbelastung

Unter 6.5 des Luftreinhalteplans wurde eine „Gesamtübersicht der Maßnahmen und die Bewertung ihrer Wirksamkeit“ erstellt. Die Fachleute vom Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht sowie das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz wurden daran beteiligt.

Außerdem werden auf Seite 49 des Entwurfs unter AM 13 „Neubau der Straßenbahnlinie nach Mainz-Lerchenberg“ die prognostizierten Einsparungen von NO₂ und PM10 genannt:

Bei einer eingesparten Fahrleistung von 2,4 Mio. km im Jahr ergibt sich eine Emissionseinsparung von 833 kg/a Stickoxide und 15 kg/a Partikelmasse (quasi PM10).

Darüber hinaus muss festgestellt werden, dass für Prognosen bezüglich Luftreinhaltemaßnahmen in der Regel das Handbuch für Emissionsfaktoren eingesetzt wird, das teilweise die gesetzlich festgelegten Abgasnormen zur Grundlage hat. Daher konnte davon ausgegangen werden, dass Modellierungen und Berechnungen zur Zeit nicht die Realität abbilden, sondern - wie auch in der Vergangenheit bei der Umweltzone - Minderungen von NO₂ prognostiziert werden, die nicht eintreten.

Taxi-Label (M31)

Laut der Konzessionierungsstelle (Amt 31) der Stadt Mainz ist die von der DUH vorgeschlagene Strafkonzession (abhängig von der Schadstoffklasse) rechtlich nicht durchführbar. Die Stadt Mainz möchte durch eine gezielte Aufklärungsarbeit und Anreize die Taxiunternehmen überzeugen, ihre Fahrzeugflotte auf umweltfreundliche Fahrzeuge sukzessive umzurüsten. Dies erscheint auf Dauer nachhaltiger als ein (rechtlich bedenkliches) Verbot und wurde von anderen Kommunen, die entsprechend von der DUH in diesem Sinne beraten wurden, bislang auch so durchgeführt.

Abgasarme Ausrichtung der Busse der MVG (M41, M50), Neuanschaffungen

Die vom Grün- und Umweltamt beauftragte DOAS-Messung zeigte, dass eine NO₂-Belastung in der Parcusstraße von etwa 7,5 Mikrogramm/m³ durch die in der Bahnhofstraße querenden Busse verursacht wird. Selbst ein Stillstand der Busse würde nicht zur Einhaltung des Grenzwertes führen, sondern lediglich zu einer Reduzierung von NO₂. Seit der Messung im Dezember 2015 wurde allerdings die neue Straßenbahnlinie in Betrieb genommen und 19 ältere und mit einem Dieselpartikelfilter nachgerüstete Busse (die bekanntlich besonders viel NO₂ emittieren) wurden außer Betrieb genommen. Der neue Kooperationspartner DB Regio Bus Südwest setzt seit dem Fahrplanwechsel 22 moderne Euro VI- Busse ein, die ihre NO₂-Werte automatisch überprüfen und damit sicher den hohen Abgasstandard einhalten. Alleine diese beiden Maßnahmen führen zu einer Reduzierung des NO₂- Ausstosses des ÖPNV in Mainz von über 20 %.

Brennstoffzellenbusse und Erdgasbusse

Die Stadt Mainz und die MVG verfolgen mit der Entscheidung für die Brennstoffzellentechnik einen ganzheitlichen und zukunftsorientierten Ansatz. Es geht längerfristig nicht nur um einzelne Schadstoffe wie Feinstaub und NO₂, sondern um eine langfristige Betrachtung ohne den Einsatz fossiler Energien. Angesichts der Lebensdauer der ÖPNV-Fahrzeuge von 12-15 Jahren müssen alle Aspekte berücksichtigt werden.

Auch Erdgasbusse stoßen als Verbrenner fossiler Energie Stickoxide und CO₂ aus, während der Elektroantrieb auf Basis von Brennstoffzellen oder Batterie ohne Schadstoffe zusätzlich einen klimaneutralen ÖPNV ermöglicht. Dies besonders im Hinblick auf den Energiepark Mainz, wo der für Brennstoffzellentechnik erforderliche Wasserstoff durch Elektrolyse hergestellt wird und dafür überwiegend überschüssiger Strom aus den benachbarten Windkraftanlagen eingesetzt wird. Der in Mainz produzierte Wasserstoff kann dann zu der gemeinsamen Tankstelle von ESWE-Verkehr und MVG geliefert werden, die zur Betankung der Brennstoffzellenbusse benötigt wird (siehe M41 des Entwurfs des Luftreinhalteplans). Die negative Bewertung der Brennstoffzellenbusse durch die DUH teilt die MVG nicht (auch nicht die EU, die ein Förderprogramm für BZ-Busse aufgelegt hat), sondern sie sieht es als bewährte Technologie und Zukunftstechnologie im ÖPNV.

Die DUH muss zur Kenntnis nehmen, dass ihre Forderung nach Umweltzonen ausschließlich das Problem Feinstaub gelöst hat, ein Luftschadstoff, der auch stark von der Witterung abhängt und insofern Schwankungen unterliegt, die vom Kfz-Verkehr unbeeinflusst sind. Die Stickstoffdioxidbelastung hat sich entgegen der Prognose der DUH (und der vieler Gutachter) nicht reduziert. Denn mit Feinstaubfiltertechnik nachgerüstete Diesel-Kfz emittieren mehr natives NO₂ und der anhaltende Dieselboom verursachte weiterhin hohe Werte wegen mangelhafter Abgasreinigung. Der Forderung der DUH an die Stadt Mainz, auch auf Euro VI-Busse zu verzichten und stattdessen auf Erdgas umzustellen, ist unverständlich und wurde in der Vergangenheit nicht kommuniziert. Denn im Gegensatz zum Pkw wird der Abgasausstoß bei Bussen kontinuierlich überwacht, damit die Abgasnorm sicher eingehalten wird. Die MVG wird daher nicht auf Erdgasbusse umstellen. Die Nachrüstung der Busse mit einer NO₂-Abgasreinigung bedeutete eine Investition in Millionenhöhe und ist neben der gerade abgeschlossenen Realisierung der Mainzelbahn mit einhergehender Reduzierung des Busverkehrs und Austausch von 22 Bussen gegen Euro VI-Busse durch den neuen Kooperationspartner nicht leistbar.

Festzustellen ist zudem, dass der Mainzer Stadtrat keinen direkten Zugriff auf die Entscheidungen und die finanziellen Rahmenbedingungen der MVG hat.

Mainzel

Es handelt sich bei der Maßnahme M 49 eher um eine symbolische Maßnahme. Es wird im Luftreinhalteplan nicht behauptet, dass dadurch eine Verbesserung der Luft zu erwarten ist, es soll lediglich ein gewisses Umdenken angeregt werden. Der Mainzel muss in Bezug darauf gesehen werden, dass Parkhausbenutzer häufig bei Einkäufen im benachbarten Kaufhaus auf die Parkgebühr Rabatte erhalten. ÖPNV-Nutzer gehen leer aus. Das soll mit dem „Mainzel“ geändert werden.

Planung eines beitragsfinanzierten Bürgertickets

Ein beitragsfinanziertes Bürgerticket ist vergleichbar mit dem Studiticket, das über Semestergebühren finanziert wird. Es ist in Mainz für alle Studenten bereits seit vielen Jahren eingeführt. Die Planung eines sehr kostengünstigen Bürgertickets erscheint nur dann sinnvoll, wenn auch die Verkehrsbetriebe des Umlandes sich daran beteiligen und damit die Pendlerströme in die Stadt vermindert werden. Die Finanzierung eines Bürgertickets und die damit erforderliche Bereitstellung ausreichender ÖPNV-Angebote bedeuten eine hohe Investition, die nach dem Bau einer knapp 10 km langen Straßenbahnlinie derzeit nicht zu bewältigen wäre.

Der ÖPNV wird mit Einnahmen der Mainzer Stadtwerke AG querfinanziert. Die MVG ist eine Tochter der Stadtwerke AG. Der Mainzer Stadtrat hat kein direktes Eingriffsrecht auf die Entscheidungen und Finanzen der MVG. Sollte ein beitragsfinanziertes Bürgerticket geplant werden, müsste die Stadt Mainz aus dem laufenden städtischen Haushalt dieses Vorhaben finanziell abfedern. Bekanntlich ist die Stadt hoch verschuldet und ist dem Entschuldungsfonds des Landes Rheinland-Pfalz beigetreten. Das hat zur Konsequenz, dass gesetzlich nicht vorgeschriebene, sogenannte freiwillige Leistungen der Stadt bei der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion beantragt werden müssen. Es ist erfahrungsgemäß nicht davon auszugehen, dass dies nicht genehmigt würde.

Zum Ausbau des ÖPNV sind die Kommunen auf die finanzielle Unterstützung des Bundes angewiesen, die regelmäßig auch vom Deutschen Städtetag eingefordert wird.

Fahrverbote für Diesel

Die wichtigste europaweite Maßnahme zur Luftreinhaltung ist die kontinuierliche Verschärfung der Abgasnormen für Pkw und Nutzfahrzeuge durch die Europäische Union. Bekanntermaßen ist der aktuell gültige Typprüfzyklus (Neuer Europäischer Fahrzyklus - NEFZ) nicht dazu geeignet, die realen Fahrbedingungen wiederzugeben, sodass es zu großen Abweichungen zwischen den auf dem Prüfstand ermittelten Emissionen und den Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb kommt. Dazu kommen gezielte Manipulationen der Autoindustrie (Stichwort: Dieselgate).

Die erhöhte Nachfrage nach Dieselfahrzeugen ist durch die steuerlichen Vorteile begründet und führt seit Jahren zu einer offensichtlich gewünschten Zunahme an Diesel-Kfz, die in den Städten die bekannten Schadstoffprobleme wesentlich verursachen. Um dem entgegenzuwirken hätte die Bundesregierung bereits vor Jahren ihre Politik verändern müssen, so wie es bereits in den vorherigen Luftreinhalteplänen der Stadt Mainz aufgezeigt wurde. Ihre bisherige Ablehnung der Einführung einer blauen Plakette bekräftigt dieses Bekenntnis zum Diesel.

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. Bereits in den vorherigen Luftreinhalteplänen der Stadt Mainz wurden diese Probleme entsprechend aufgezeigt.

Der Deutsche Städtetag hat mehrfach entsprechende Empfehlungen und Forderungen an den Bund gerichtet.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat entgegen der Behauptung der DUH die Bezirksregierung lediglich angewiesen, den Luftreinhalteplan so zu überarbeiten, dass die Einhaltung der geltenden Grenzwerte gewährleistet wird. Dabei dürfe sie die Möglichkeit und Machbarkeit von Fahrverboten nicht von vornherein ausschließen. Es wurde keineswegs ein Dieselfahrverbot gefordert. Folgende Gründe sprechen darüber hinaus gegen ein Dieseleinfahrverbot in Mainz:

- Ohne eine entsprechende Plakettenregelung (blaue Plakette) wäre sowohl im fließenden als auch ruhenden Verkehr eine Kontrolle kaum möglich. Es ist darüber hinaus völlig ungeklärt, wie flächendeckend geprüft werden soll, ob Abgasreinigungssysteme nachweislich funktionieren und die Abgasnormen einhalten. Beides müsste vom Bund vorgegeben werden um Dieselfahrverbote einzuführen und durchzusetzen.
- Ein Dieselfahrverbot findet in weiten Teilen der Bevölkerung keine Akzeptanz.
- Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist nicht gewahrt. Eine Politik, die einerseits Diesel begünstigt, aber andererseits diese aus Städten aussperrt, ist nicht konsistent. Darüber hinaus ist eine entsprechende Nachrüstung eines NO₂-Minderungssystems (wie es ein Partikelminderungssystem gibt) nicht verfügbar, allenfalls für Lkws.
- Schon nach der Einführung der Umweltzone hat sich gezeigt, dass die notwendigen Ausnahmegenehmigungen einen hohen Zeit- und Kostenaufwand erfordern, sowohl für die Verwaltung, aber auch für Betroffene.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit hoher NO₂-Belastung

Die von der DUH generell getroffene Aussage, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit die Emissionen des Kfz-Verkehrs verringern würde, ist nur unter bestimmten Bedingungen nachgewiesen. Sie tritt dann ein, wenn der Verkehr dadurch verstetigt wird, also häufige Anfahr- und

Abbremsvorgänge vermieden werden. Sie würde auf einer Verkehrsachse wie die Parcusstraße/Kaiserstraße keine Entlastung bedeuten, da der querende Verkehr, teilweise mit ÖPNV-Vorrangschaltung, einer Verflüssigung Grenzen setzt.

Bei verschiedenen Untersuchungen wurden sogar höhere Emissionen/Immissionen von Luftschadstoffen bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 festgestellt (AVISO, 2012) bzw. konnten keine signifikanten Auswirkungen (Umweltbundesamt) nachgewiesen werden.

Weiterhin ließe sich laut Umweltbundesamt durch die Reduzierung von hohen Geschwindigkeiten auf Autobahnen von 130 km/h auf 100 km/h oder 80km/h eine Reduzierung der NO₂-Belastungen um über 25% erreichen. Dies könnte sich auf die Hintergrundbelastung der Stadt, die 27 Mikrogramm pro m³ betrug, positiv auswirken. Der zuständige Träger (Bund) lehnt entsprechende Geschwindigkeitsreduzierungen allerdings ab.

Die Stadt Mainz hat bereits an etlichen relevanten Hauptstraßen im Innenstadtbereich, zumeist aus Lärmschutz- bzw. Sicherheitsgründen, mit einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit reagiert bzw. diese als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen (z.B. Große Langgasse, Holzhofstraße, Boppstraße, Rheinstraße nachts, etc.). Eine von der DUH generelle Beschränkung auf Tempo 30 wird darüber hinaus aufgrund von Akzeptanz- und Überwachungsproblemen als nicht sinnvoll angesehen.

Fuhrpark der städtischen Dienste und Eigenbetriebe

Entsorgungsbetrieb:

Die vom Entsorgungsbetrieb der Landeshauptstadt Mainz eingesetzten Abfallsammelfahrzeuge sind zum überwiegenden Teil (90 %) mit leistungsfähigen Partikelfiltern und NO_x-Katalysatoren ausgestattet. Bei den Fahrzeugen, die noch keine leistungsfähige Abgasreinigungsanlage besitzen, handelt es sich um Ersatzfahrzeuge, die nur gelegentlich zum Einsatz kommen. Der Entsorgungsbetrieb hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich den eigenen Fuhrpark modernisiert und dabei großen Wert darauf gelegt, dass nur saubere und leise Nutzfahrzeuge angeschafft wurden. Derzeit sind 5 neue Abfallsammelfahrzeuge mit der aktuellen Abgasnorm EURO 6 in der Ausschreibung und werden voraussichtlich noch in diesem Jahr ausgeliefert, wodurch alte Nutzfahrzeuge ersetzt werden können.

Der Entsorgungsbetrieb hat aktuell in einer Erprobung einen elektro-hydraulischen Hybridlifter an einem Abfallsammelfahrzeug montiert, um diese Technik in Zusammenarbeit mit einem Hersteller für Abfallsammelaufbauten auf seine Alltagstauglichkeit zu erproben. An einem weiteren Abfallsammelfahrzeug des Entsorgungsbetriebs wird ein vollelektrischer Lifter zur Leerung der Abfallgefäße verwendet. Falls die Erprobungen der beiden Liftersysteme positiv ausgehen, werden in Zukunft verstärkt Abfallsammelfahrzeuge mit hybrid- oder vollelektrischen Liftern ausgestattet werden, um den Kraftstoffverbrauch der dieselbetriebenen Abfallsammelfahrzeuge maßgeblich zu reduzieren.

Leider bietet der Markt derzeit noch keine serienreifen Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb an, die der Entsorgungsbetrieb in seiner Fahrzeugflotte einsetzen könnte. Hybridantriebe für Abfallsammelfahrzeuge wurden im Entsorgungsbetrieb schon mehrfach getestet, diese Technik ist erst im letzten Jahr über den Status der Erprobung hinaus gekommen und nun am Markt erhältlich. Eine Nachrüstlösung von Hybridsystemen (PlugIn) ist nicht, bzw. nur bedingt serienreif und nachrüstbar.

Zur Reinigung der Straßen und Plätze werden vom Entsorgungsbetrieb ebenfalls überwiegend Fahrzeuge mit Partikelfilter und NO_x-Katalysatoren eingesetzt. Darüber hinaus werden in der Flotte der Kolonnenwagen, die aus insgesamt 22 Fahrzeugen besteht, neben den Fahrzeugen mit Dieselmotoren 6 Fahrzeuge mit CNG- Erdgasmotoren eingesetzt und ein Fahrzeug mit Elektroantrieb. Auch in diesem Bereich der Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtmasse gibt es zur Zeit keine serienmäßige Fahrgestelle mit Erdgasantrieb oder Elektroantrieb. Der Entsorgungsbetrieb wird in diesem Jahr die vorhandene Fahrzeugflotte um weitere Fahrzeuge mit der Abgasnorm EURO 6 beschaffen, um ältere Fahrzeuge zu ersetzen.

Vier Großkehrmaschinen setzt der Entsorgungsbetrieb zur Fahrbahnreinigung in der Stadt Mainz ein. Alle Maschinen sind mit Rußpartikelfilter ausgestattet und drei Kehrmaschinen verfügen zusätzlich über einen NOx- Katalysator. Da es sich bei diesen Fahrzeugen um selbstfahrende Arbeitsmaschinen handelt, die nicht der EU- Abgasnorm für Straßenfahrzeuge unterliegen, wurden diese Sonderfahrzeuge auf ausdrücklichen Wunsch des Entsorgungsbetriebs mit Partikelfilter und NOx – Katalysatoren ausgestattet.

Wie auch in der Fahrzeugflotte der Abfallbeseitigungsfahrzeuge werden in der Straßenreinigung die älteren Fahrzeuge mit weniger wirksamen Abgasreinigungssystemen nur noch als Ersatzfahrzeuge für Notfälle eingesetzt und durch stetige Neuanschaffungen durch moderne, saubere Straßenfahrzeuge ersetzt.

Aufgrund der überwiegenden Ausstattung der Fahrzeuge mit NOx- Katalysatoren und des daraus abzuleitenden AdBlue-Verbrauchs betreibt der Entsorgungsbetrieb auf seinen beiden Betriebshöfen in der Zwerchallee und in Weisenau jeweils eine eigene Tankstelle für AdBlue und überwacht kontinuierlich die Wirksamkeit der Abgasreinigungssysteme.

Wirtschaftsbetrieb:

Derzeit gibt es beim Wirtschaftsbetrieb Mainz insgesamt 63 Fahrzeuge. Bis Ende 2017 werden etwa 2/3 aller Fahrzeuge über emissionsarme Antriebe der Euronorm V, VI, Gas, E-Antrieb oder Benzin verfügen. In der Laufzeit des Luftreinhalteplans ist es beabsichtigt, drei Fahrzeuge mit einem Dieselpartikelfilter nachzurüsten und vier Fahrzeuge gegen Euro VI-Fahrzeuge auszutauschen. Allein die Investitionskosten für den Austausch von Fahrzeugen in diesem Jahr belaufen sich auf ca. 850.000,00 Euro.

Bei den zusätzlich eingesetzten 12 selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ist eine Umrüstung mit einem Dieselpartikelfilter nicht möglich.

Stadtverwaltung:

Bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen ist der Schadstoffausstoß immer eines der Vergabekriterien, die mit einem hohen Wertungsfaktor in die Vergabeentscheidung eingeht.

Die Stadtverwaltung und die städtischen Gesellschaften sind grundsätzlich bestrebt, ökologische Aspekte bei der Anschaffung ihrer Dienstfahrzeuge zu berücksichtigen um möglichst schadstoffarme Fahrzeuge einzusetzen. Je nach Einsatzgebiet und Fahrzeugart werden unterschiedliche Konzepte favorisiert. So wird bei Nutzfahrzeugen über 3,5 t der Einsatz von Gas- oder Elektrofahrzeugen bislang als nicht sinnvoll erachtet; in diesen Kategorien werden im Hinblick auf Neuanschaffungen Dieselfahrzeuge mit NOx-Katalysator und AdBlue-Einspritzung favorisiert. Bei den Fahrzeugen unter 3,5 t wird bei künftigen Anschaffungen der Einsatz von hybriden Gas-/ Benzin- sowie Elektroantrieben geprüft. Hierbei stellen die tägliche Fahrleistung und die Häufigkeit der Nutzung ein Entscheidungskriterium dar. Reine Elektrofahrzeuge werden bereits jetzt, überwiegend im PKW Bereich eingesetzt.

Bekanntlich ist die Stadt Mainz hoch verschuldet und ist dem Entschuldungsfonds des Landes Rheinland-Pfalz beigetreten. Das hat zur Konsequenz, dass gesetzlich nicht vorgeschriebene, sogenannte freiwillige Leistungen der Stadt bei der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion beantragt werden müssen. Es ist erfahrungsgemäß nicht davon auszugehen, dass die Investitionen für Ersatzbeschaffungen von noch betriebsbereiten Fahrzeugen freigegeben würden, um modernste Abgasstandards einzuhalten oder die Flotte z. B. auf Elektromobilität umzustellen.

Von den Carsharing-Fahrzeugen, die die Stadt Mainz seit Juli 2015 als Dienstwagen nutzt, sind etwa je die Hälfte Benzin- und Dieselfahrzeuge. Sie besaßen im Juli 2015 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.

Partikelfilterpflicht für alle Baumaschinen/Baufahrzeuge

Da die Grenzwerte für PM10-Feinstaub seit 2012 sicher eingehalten sind (2016 gab es in der Parcusstraße 7 Überschreitungstage), bezieht sich die Fortschreibung des aktuellen Luftreinhalteplans auf NO₂, wie gesetzlich gefordert.

Eine Beschränkung des Kfz-Verkehrs gemäß § 40 Bundes-Immissionsschutzgesetz ist nur zulässig, wenn Grenzwerte überschritten werden.

Saubere Schienenverkehre

Ein Großteil der Züge wird bereits elektrisch betrieben. Die sehr geringe Zahl der verbleibenden Dieselfahrzeuge (höchstens 4 ab- bzw. durchfahrende Züge pro Stunde) besitzt nach Aussagen des Schienenzweckverbandes Süd einen sehr hohen Emissionsstandard. Auch das früher häufige „Warmlaufen“ findet nicht mehr statt. Der Fern- und Güterverkehr wird ausschließlich elektrisch abgewickelt.

Die Aussage der DUH, die Deutsche Bahn würde keinerlei Dieselrußpartikelfilter einsetzen, entspricht nicht den Tatsachen. Die DUH kennt die Selbstverpflichtung der Deutschen Bahn, neue Diesellokomotiven mit Dieselrußpartikelfiltern zu beschaffen, sofern dies technisch und wirtschaftlich möglich ist. Die Deutsche Bahn hat dies in den letzten Jahren auch bei der Beschaffung von 130 Rangierlokomotiven und 27 Streckenlokomotiven umgesetzt. Daneben stellt sich natürlich noch die Frage, was ein Partikelfilter zu Stickoxidminderungen beitragen kann. Hier ist eher der Einsatz der SCR-Technologie zu nennen, die zunehmend auch in die Dieselflotte der Deutschen Bahn Einzug hält. Bei den aktuell laufenden Beschaffungen von Dieseltriebwagen setzten die Motorenhersteller zur Einhaltung der Grenzwertstufe IIIB überwiegend auf diese Technologie.

Feuerungsanlagen

Da die Grenzwerte für PM10-Feinstaub seit 2012 sicher eingehalten sind (2016 gab es in der Parcusstraße 7 Überschreitungstage), bezieht sich die Fortschreibung des aktuellen Luftreinhalteplans auf NO₂, wie gesetzlich gefordert.

Es war ursprünglich die vorzeitige Einführung der Emissionsgrenzen der 1. BlmschV geplant, für die jedoch zunächst das Landes-Immissionsschutzgesetz Rheinland-Pfalz geändert werden musste. Diese zeitliche Verzögerung führte dazu, dass dieses Vorhaben keine Relevanz mehr hatte.

3. Alternativen

Keine, da gesetzliche Aufgabe

4. Finanzierung

keine