



Deutsche Umwelthilfe e.V. | Fritz-Reichle-Ring 4 | 78315 Radolfzell

Landeshauptstadt Mainz
Grün- und Umweltamt
Frau Jutta Wolter
Geschwister-Scholl-Str. 4
55131 Mainz

					
Landeshauptstadt Mainz <i>Wolter</i>					
67 - Grün- und Umweltamt					
11. Jan. 2017					
Az.: <i>175132-35</i>					
1	2	3	4	5	6
AL	C	EDV	Entw.	z.K.	R

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
RADOLFZELL
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell

Jürgen Resch
Tel. +49 7732 9995-10
Fax +49 7732 9995-77
resch@duh.de
www.duh.de

09. Januar 2017

Stellungnahme zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Mainz 2016-2020

Sehr geehrte Frau Wolter,

bitte finden Sie anbei die Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe zum Entwurf des Luftreinhalteplans Mainz, Fortschreibung 2016-2020 zur Reduzierung der Luftbelastung mit Stickstoffdioxid, der im Amtsblatt Nr. 45 vom 2. Dezember 2016 zur Beteiligung der Öffentlichkeit bekannt gemacht wurde. Wir bitten Sie unserer Anregungen und Einwendungen bei der weiteren Bearbeitung des Luftreinhalteplans zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Anlage
Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe





Stellungnahme zur 2. Fortschreibung des Luftreinhalte- und Aktionsplans Mainz 2016 – 2020 zur Reduzierung der Luftbelastung mit Stickstoffdioxid.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ wird an drei der vier innerstädtischen Messstationen nach wie vor überschritten. Daher muss der Luftreinhalteplan der Stadt Mainz fortgeschrieben werden. Ziel ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO_2 -Immissionen schnellstmöglich, d.h. bis spätestens 1. Januar 2018 so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO_2 -Grenzwerte dauerhaft eingehalten werden.

Das Stadtplanungsamt, die Mainzer Verkehrsbetriebe und das Grün und Umweltamt haben den Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2016 -2020 verfasst. Der Stadtvorstand und der Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie haben den Planentwurf zur Kenntnis genommen. Vom 4. November 2016 bis 3. Dezember 2016 liegt der Maßnahmenplan zur Öffentlichkeitsbeteiligung aus. Bis zum 18. Januar 2017 können Einwendungen eingereicht werden.

Die Deutsche Umwelthilfe nimmt zum Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplans Mainz 2016 - 2020, Reduzierung der Luftbelastung mit Stickstoffdioxid wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Anmerkungen

Auch die im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplans Mainz aufgeführten Maßnahmen werden nach Angaben der verantwortlichen Behörden nicht dazu führen, dass die seit 2010 rechtlich verbindlichen – für die Betroffenen auch grundsätzlich einklagbaren – Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) eingehalten werden. Damit verstößt er gegen Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit), denn er gewährt weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern keinen ausreichenden, d.h. gesetzlich zwingend vorgeschriebenen Schutz, vor Luftschadstoffen. Daher lehnt die DUH den Plan in der nun vorliegenden Form ab.

Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, wesentliche Maßnahmen zu verschärfen und zusätzliche Regelungen zu ergänzen. Ziel muss es sein, sofort mit allen geeigneten Maßnahmen sicherzustellen, dass die gesetzlichen Anforderungen an die Luftqualität auch tatsächlich ab spätestens 1. Januar 2018 eingehalten werden. Wie bereits das Verwaltungsgericht Wiesbaden in zwei Urteilen (4 K 97/15.WI(2), 4 K 178/13.WI(V)) vom 30. Juni 2016 deutlich machte, dürfen finanzielle und wirtschaftliche Aspekte nicht als Argumente gelten, um von Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzusehen. Das Verwaltungsgericht Düsseldorf entschied mit Urteil (3 K 7695/15) vom 13. September 2016 sogar, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge spätestens zu Beginn des Jahres 2018 auszusprechen sind. Die Richter kamen in der Klage der DUH gegen das Land Nordrhein-Westfalen zu dem Ergebnis, dass die rechtlichen Instrumentarien für solche Fahrverbote bereits vorhanden sind.

Besonders offensichtlich wird die Verweigerungshaltung von Stadt und Land am Beispiel der schmutzigen ÖPNV-Busse, die mit viel zu hohen NO_x Emissionen die städtische Luft belasten. Eine kurzfristige Nachrüstung des gesamten ÖPNV-Busbestandes mit wirkungsvollen NO_x Katalysatoren auf Harnstoff-Basis ist weiterhin nicht vorgesehen, obwohl andere Städte wie Madrid, Barcelona, London oder Berlin damit die NO_x Emissionen ihrer Bestandsbusse wirkungsvoll und vor allem kurzfristig wirksam verringern. Dies würde zudem die nach wie vor viel zu langsame Erneuerung der Busflotte mit tatsächlich schadstoffarmen Bussen ergänzen. Die DUH schlägt vor, auf die Anschaffung von Diesel-Bussen grundsätzlich zu verzichten und Busse mit Erdgasantrieb zu präferieren.



Die Stadt Mainz hat das Institut für Umweltphysik der Universität Heidelberg beauftragt, Messungen von Stickstoffdioxid (NO₂) an der Umweltmessstationen Parcustraße durchzuführen. Ziel war es, die Verursacher der hohen NO₂-Konzentrationen zu ermitteln. Im Ergebnis tragen die Pkw zu 63 % der dort gemessenen NO₂-Werte bei. Mit 24 % haben die Busse ebenfalls einen vergleichsweise hohen Anteil an der NO₂-Konzentration. Neben der gezielten Aussperrung von Diesel-Pkw erscheint eine sofortige Nachrüstung der ÖPNV Busflotte daher vordringlich. Beide Maßnahmen sind aber nicht Bestandteil des Planes. Der vorliegende Planentwurf ist hinsichtlich dieses grundlegenden Ziels absolut unzureichend.

Darüber hinaus enthält der Maßnahmenkatalog keine Prognosen zur Minderung der Schadstoffbelastung, weder insgesamt noch auf die einzelnen Maßnahmen bezogen. Im Planungsentwurf heißt es vielmehr, dass beim „Stickstoffdioxid trotz der bereits durchgeführten Maßnahmen die sichere Einhaltung des Jahresgrenzwertes kurzfristig nicht sichergestellt werden kann. Der entscheidende Durchbruch wird erst zu erwarten sein, wenn die Fahrzeugflotte weitgehend aus Dieselfahrzeugen der Euro 6/VI-Abgasnorm besteht und diese Fahrzeuge die Grenzwerte nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im realen Fahrbetrieb einhalten.“ Diese Aussage stellt einen Offenbarungseid der Mainzer Luftreinhaltepolitik dar. Erklären Land und Stadt damit doch, auf eine irgendwann von alleine eintretende Verbesserung der Abgaswerte von neuen Dieselfahrzeugen zu warten und die entsprechend seit vielen Jahren hohe Überschreitung der Grenzwerte als gegeben hinnehmen zu wollen. Messungen der DUH im Rahmen unseres „Emissions-Kontroll-Institutes“ zeigen gerade bei Euro 6 Diesel-Pkw hohe NO_x-Realemissionen. In den Sommermonaten wird der Euro 6 Grenzwert um ca. 700 %, in den Wintermonaten um durchschnittlich über 1.000 % überschritten. Verglichen mit den Realemissionsangaben des Handbuchs der Emissionsfaktoren haben Euro 6 Diesel-Pkw höhere NO_x-Emissionen als Euro 4 Diesel-Pkw und ebenfalls deutlich höhere NO_x Emissionen als Euro VI Schwerlast-Lkws.

Es ist nicht davon auszugehen, dass die Fortschreibung des Luftreinhalteplans geeignet ist, die Stickoxidgrenzwerte so wie auch vom EuGH festgelegt "schnellstmöglich" einzuhalten.

Die DUH fordert daher folgende Nachbesserungen der im Planentwurf vorgesehenen Maßnahmen:

M31: Einführung eines „Umwelttaxi-Labels“

Die DUH hält die geplante Einführung eines „Umwelttaxi-Labels“ und das nicht durch Ordnungsrecht unterlegte Ziel, die Taxiflotte als Umwelttaxi mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb auf die Straße zu bringen, für nicht konkret genug. Es genügt nicht, den Austausch auf freiwilliger oder der beschriebenen Anreizbasis anzustreben. Die DUH fordert ein kurzfristiges Verbot der Neuzulassung von Diesel-Taxis und eine schnelle Umstellung auch der Bestandsfahrzeuge auf saubere Antriebe. Hierzu könnte auch eine Strafkonzession auf Diesel-Bestandstaxis die Umstellung beschleunigen.

M41: Elektromobilität ausbauen: Brennstoffzellenbusse MVG

Massiv kritisiert die DUH die Absicht, Brennstoffzellenbusse anzuschaffen. Dies wird als reine PR-Maßnahme gewertet. Weder Brennstoffzell- noch Elektrobusse lassen sich derzeit sinnvoll einsetzen. Sie sind in Anschaffung und Betrieb zu teuer und behindern angesichts der insgesamt zu geringen Finanzmittel die Erneuerung bzw. Nachrüstung des ÖPNV-Busbestandes. Alle bisherigen Versuche, Brennstoffzellenbusse ökonomisch einzusetzen, sind an der Anfälligkeit der Technologie und den hohen Kosten gescheitert.



Anstelle dieser Placeboaktion fordert die DUH, bei Neubeschaffungen auf kostengünstigere und zuverlässige Erdgasbusse zu setzen und noch im Jahr 2017 die in den Umweltzonen verkehrenden ÖPNV-Bestands-Dieselbusse komplett mit auf Harnstoffbasis funktionierende SCR-Katalysatoren nachzurüsten.

M49: Einführung eines „Mainzel“

Der Ausbau der Kapazitäten des ÖPNV und insbesondere die Setzung starker Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel können und müssen zur Gewährleistung einer umweltschonenden Mobilität deutlich intensiviert werden. So sollte die Möglichkeit eines beitragsfinanzierten Modells (Bürgerticket) zur finanziellen Absicherung eines deutlich leistungsfähigeren ÖPNV im Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Bei einem Bürgerticket werden die ÖPNV-Betriebskosten auf alle Bürger innerhalb eines bestimmten Gebietes umgeschrieben, unabhängig davon, ob sie den ÖPNV tatsächlich in Anspruch nehmen oder nicht. Vom geplanten Mobilitäts-Bonussystem „Mainzel“ ist kein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zu erwarten. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes sollte daher aufbauend auf den vorliegenden Erfahrungen in anderen deutschen und europäischen Kommunen ein entsprechendes Bürgerticket ab 2018 festgelegt werden.

M50: Neuanschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen mit emissionsarmen Abgasstandards

Busse tragen im Vergleich zur eigentlichen Fahrleistung überproportional zur Schadstoffbelastung bei. Die 2. DOAS-Messungen durch das Institut für Umweltphysik zeigen, dass Busse an verkehrsnahen Messstellen einen Anteil von bis zu 24,7 % an den hohen NO₂-Werten haben.

Die derzeitige Planung sieht eine gestaffelte Anschaffung von nur 24 neuen Euro VI Bussen bis 2020 vor. Offensichtlich sollen weitere Dieselbusse angeschafft werden. Dies ist abzulehnen, da für Neuanschaffungen Dieselbusse unbedingt vermieden werden sollten.

Im gesamten Bestand der MVG sollen nach Aussage des LRP Entwurfes zukünftig nur noch Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 4/IV oder besser sein. Dies ist bei Diesel-Fahrzeugen nur akzeptabel, wenn diese so nachgerüstet werden, dass sie die Euro 6/VI Grenzwerte für Partikel und NO_x im realen Straßenbetrieb erreichen. Bereits seit Beginn des Klageverfahrens wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte hat die DUH darauf hingewiesen, dass die Nachrüstung der Diesel-Bestandsflotte mit speziellen SCR-Filtern kurzfristig erheblich zur Minderung der NO₂-Belastung beitragen kann. Eine Reduktion des Stickstoffausstoßes um 85 % ist möglich und sollte noch in 2017 für die gesamte Flotte realisiert werden. Da sämtliche Buslinien in Mainz den Bahnhof passieren, ist die Stickstoffdioxidbelastung in der Altstadt zu einem hohen Maße auf den Busverkehr zurückzuführen. Die Landeshauptstadt hatte auf Empfehlung der DUH einen Prototyp der Busse mit einem SCRT-System ausgestattet und im realen Betrieb getestet. Trotz positiver Ergebnisse rüstete die MVG daraufhin aus Kostengründen ausschließlich Busse mit einer CRT-Filtertechnik nach. Diese Busse fahren daher weiterhin ohne Stickoxidminderung durch die Stadt. Die DUH fordert nach wie vor eine Nachrüstung aller Busse des öffentlichen Nahverkehrs mit einem auf Harnstoffbasis arbeitenden, auch bei niedrigen Abgastemperaturen funktionierenden NO_x-Katalysators.

Weitere Maßnahmen

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge

Hauptursache für die hohe Belastung mit NO₂ sind die Emissionen aus dem Verkehrssektor, in erster Linie von Diesel-Fahrzeugen. Dass Beschränkungen des Straßenverkehrs mit dieselbetriebenen



Fahrzeugen immense Minderungspotenziale beinhalten, zeigt das Gutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer zur „Ermittlung von NO₂-Minderungspotenzialen für die Situation auf der Düsseldorfer Corneliusstraße/ Luftqualitätsstation DDCS“ von Mai 2016. Rechtliche Hindernisse zur Einführung solcher Fahrverbote bestehen nach Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 13. September 2016 nicht nur nicht, sie sind angesichts des hohen Anteils der Herkunft der NO₂-Belastung aus Dieselmotoren sogar zwingend (siehe ebenfalls das Düsseldorfer Urteil). Dieselfahrverbote bedürfen demnach keiner neuen "Blaue" Plakette sondern können auf der Basis der bestehenden StVZO durch das allgemeine Durchfahrtsverbotsschild für Kraftfahrzeuge (Vz 251) samt Zusatzschild „Gilt für Diesel“ festgesetzt werden. Ausnahmen vom Fahrverbot können entweder pauschal (für Polizei, Feuerwehr, andere Dienste) oder per Einzelfallprüfung erfolgen. Zudem könnten Euro 6 Dieselfahrzeuge freigestellt werden, deren Abgasreinigungssystem nachweislich zwischen -15 und +40 Grad Celsius Außentemperatur funktioniert und die in diesem Temperaturbereich die Euro 6 NO_x Grenzwerte auch auf der Straße einhalten.

Um die Überschreitungsdauer der NO₂ Grenzwerte schnellstmöglich zu beenden, sind Dieselfahrverbote spätestens ab dem 1. Januar 2018 einzuführen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit hoher NO₂-Belastung

Zahlreiche Luftreinhaltepläne sehen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Abschätzung eines teilweise zweistelligen Minderungspotenzials vor, darunter Berlin, Münster, Dresden, Neuruppin, Erfurt, Tübingen. So wurde im Luftreinhalteplan für Berlin die Einführung einer stadtverträglichen Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen in Abschnitten, in denen auch 2015 noch mit einer Überschreitung des NO₂-Grenzwertes zu rechnen ist, vorgesehen. Die DUH fordert daher die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf hochbelasteten Straßen auch aus Gründen des Lärmschutzes.

Fuhrpark der Städtischen Dienste, der Stadt bzw. des Landes

Die Nutz- und Baufahrzeuge der städtischen Dienste bzw. der Betriebe mit Beteiligung der Stadt Mainz sollten ebenfalls mit wirksamen Partikelfiltern sowie NO_x-Katalysatoren nachgerüstet oder beschleunigt gegen Fahrzeuge mit sauberen Antriebstechnologien ausgetauscht werden. Ein signifikanter Teil der Fahrzeuge sollte bereits vor dem 1. Januar 2018 eine Nachrüstung bzw. beschleunigten Austausch erfahren. Auch in Mainz stationierte Fahrzeuge des Landes (z. B. Polizei) sollten in dieses Programm aufgenommen werden. Im LRP sollte im Rahmen eines Zeitplans dargestellt werden, bis wann nur mehr saubere Fahrzeuge der öffentlichen Hand mit guten Beispiel vorangehen.

Bei Neuanschaffungen in der städtischen Fahrzeugflotte ist auf den Kauf von dieselbetriebenen Pkw für diese Flotte zu verzichten. Stattdessen sollten ausschließlich verfügbare emissionsärmere Antriebe wie CNG, Benzin und Benzin-Hybride zum Einsatz kommen.

Partikelfilterpflicht für alle Baufahrzeuge und Baumaschinen

Es verwundert sehr, dass dieser Plan keine Aussagen zur verbindlichen Ausstattung aller im Bereich der Umweltzone operierenden Baumaschinen und Baufahrzeuge mit einer Abgasreinigung nach Stand der Technik (geschlossener Partikelfilter) und bei größeren Maschinen und allen Fahrzeugen harnstoffgeregelten NO_x-Katalysator enthält. Diese Regelung muss nach Ansicht der DUH spätestens zum 1. Januar 2018 verbindlich erfolgen.



Saubere Schienenverkehre

Ein nicht unwesentlicher Teil der Belastung der Luftqualität in der Mainzer Innenstadt rührt auch von dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen her, die nahezu ausnahmslos weder einen Dieselpartikelfilter noch ein funktionierendes NOx-Minderungssystem aufweisen können. Im Rahmen dieses Planes sollten Einfahrverbote in die Umweltzone für derartige Schienenfahrzeuge ebenfalls zum 1. Januar 2018 ausgesprochen werden, um die Betreiber der Schienenverkehre zu einem Austausch bzw. kurzfristigen Nachrüstung der entsprechenden Fahrzeuge zu bewegen.

Strengere Anforderungen an private Kleinfeuerungsanlagen

Im Rahmen dieses Plans sollten Verbote für die Nutzung von Kleinstfeuerungsanlagen für den Komfortbereich (Scheitholzöfen) ausgesprochen werden. Ausnahmen sollten nur gewährt werden, wenn eine Abgasreinigung nach "Stand der Technik" (Filter) fachkundig nachgerüstet bzw. Neuanlagen erhöhte Abgasstandards erfüllen (Standards des derzeit von der DUH angeregten "Blauen Engels für Kaminöfen").