



Antwort zur Anfrage Nr. 1365/2017 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend
Auswirkungen eines möglichen Diesel-Fahrverbotes auf kleine und mittelständische Unternehmen (FDP)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

In Mainz waren im Jahr 2016 100.442 KFZ gemeldet davon 34,8% Dieselfahrzeuge (siehe Beantwortung der Anfrage der FDP, 25.06.2016). Wie hoch ist die Zahl der Dieselfahrzeuge heute? Wie viele dieser Fahrzeuge sind EURO 6 und EURO 5 Fahrzeuge?

In Mainz waren im Jahr 2017 97.320 Kfz gemeldet, davon 35,2 % Dieselfahrzeuge hiervon sind 15.400 Fahrzeuge nach EURO 6 und 28.153 Fahrzeuge nach EURO 5 Norm registriert.

Zu Frage 2:

Wie viele Unternehmen (auch Handwerksunternehmen) aus welchen Branchen gibt es in Mainz, die in ihrem Betrieb Dieselfahrzeuge einsetzen? Aufteilung nach Branchen, jeweils Anzahl der PKW, Lieferwagen, LKW?

Zu der Anfrage nach der Anzahl der Unternehmen kann die Verwaltung aktuell lediglich zu den Taxen/Mietwagen Stellung nehmen.

Folgende Abgasnormen erfüllt die Taxiflotte:

- | | | |
|-----------|-----|--------------------------------|
| 1. EURO 3 | 4 | Dieselfahrzeuge und 1 Benziner |
| 2. EURO 4 | 50 | Dieselfahrzeuge und 1 Benziner |
| 3. EURO 5 | 120 | Dieselfahrzeuge |
| 4. EURO 6 | 92 | Dieselfahrzeuge |

Zu Frage 3:

Inwiefern würde aus Sicht der Stadt Mainz ein Dieselfahrverbot kleine und mittelständische Betriebe treffen?

Seitens des Landes Rheinland-Pfalz und der Stadt Mainz wird alles dafür getan um ein gerichtlich angeordnetes Dieselfahrverbot zu verhindern.

Durch die nun angekündigte Förderung durch das Land RLP und den Bund, seit Jahren immer wieder gefordert, können nun voraussichtlich kostenintensive Maßnahmen wie Umrüstung der Busse der MVG und der Fuhrparke der Stadt und stadtnahen Gesellschaften, der Einstieg in die Elektromobilität und die Förderung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad-/Fußverkehr) erfolgen. Zu welchem Zeitpunkt Fördermittel des Bundes für welche Maßnahmen zur Verfügung stehen, ist noch unklar, da bislang keine Mittel im Bundeshaushalt für das Jahr 2018 eingestellt sind.

Ob diese Maßnahmen, die nur zum Teil kurzfristig durchzuführen sind, für die Einhaltung des Grenzwertes von Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm/m³ bereits 2018 ausreichend sind, kann

nicht prognostiziert werden. Es ist aber zu erwarten, dass sich die Belastung weiter rückläufig entwickelt.

Wie das Verwaltungsgericht diese Entwicklung beurteilt und ob es möglicherweise von einem Dieselfahrverbot absieht, ist nicht vorhersehbar.

Welche Bereiche der betroffenen Kommunen und welche Dieselfahrzeuge von einem Fahrverbot betroffen sein könnten, ist noch nicht absehbar, da es hierfür bisher noch keine bundeseinheitliche Regelung gibt.

Zu Frage 4:

Welche Ideen gibt es, dass der Zulieferverkehr an den Kunden in der Stadt im Falle eines Fahrverbots weiterhin reibungslos verläuft?

Es ist denkbar, dass Ausnahmeregelungen, Übergangsfristen und Härtefallregelungen ähnlich wie bei der Einführung der Umweltzone zur Anwendung kommen, dafür ist jedoch eine bundeseinheitliche Gesetzesgrundlage notwendig, die bislang noch nicht existiert.

Mainz, 27.09.2017

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete