

Mainz, 01.02.2017

Antrag **0204/2017/1** zur Sitzung Stadtrat am **08.02.2017**

**Anstrengungen zur Luftreinhaltung in Mainz intensivieren: Umrüstung des öffentlichen Fuhrparks (ÖDP)**

1. Der Stadtrat bekennt sich zur Vorbildfunktion der Stadt und spricht sich für einen Zeitplan zur langfristigen Umstellung des Fuhrparks der öffentlichen Verwaltung auf komplett emissionsfreie Fahrzeuge aus. Dazu zählen die Busse der MVG und ihrer Subunternehmer, die Nutzfahrzeuge der städtischen Bauhöfe, sowie der Versorgungs- und Straßenreinigung der Stadt.

Die Verwaltung wird gebeten,

2. bei der Mainzer Verkehrsgesellschaft darauf hinzuwirken, dass bei Neuanschaffungen veraltete Busse durch batteriebetriebene Elektrobusse ersetzt werden.

3. bei der Mainzer Verkehrsgesellschaft darauf hinzuwirken, dass für größere Strecken die Umstellung auf Brennstoffzellenbusse oder Busse mit Erdgasantrieb angestrebt wird.

4. zur Planung einer reibungslosen Anbindung des von der Stadt Wiesbaden geplanten Schienenverkehrs, der „Citybahn“ an das Mainzer Straßenbahnnetz, so bald als möglich Verhandlungen mit der Stadt Wiesbaden und der Wiesbadener Verkehrsgesellschaft (ESWE) aufzunehmen.

5. mittelfristig alle städtischen Nutzfahrzeuge auf emissionsarme Antriebe umzurüsten.

6. zu prüfen, welche rechtlichen Schritte gegen die Hersteller der von der Stadt Mainz und ihren städtischen und stadtnahen Gesellschaften und Eigenbetrieben genutzten Dieselfahrzeuge eingeleitet werden können, um Ersatz für den finanziellen Schaden zu erhalten, der aus der Umrüstung der Fahrzeugflotte entsteht.

**Begründung:**

Trotz vieler Maßnahmen wie dem konstanten Umstieg vom PKW auf ÖPNV und Rad, dem Ausbau des Straßenbahnnetzes und dem Fahrradverleihsystem werden die Grenzwerte für Stickoxide an verschiedenen Messstationen in der Mainzer Innenstadt überschritten. Am schlimmsten trifft es die Parcusstraße. Dort liegt die Stickstoffdioxidbelastung trotz aller Maßnahmen seit 2001 nahezu unverändert weit über dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>2</sup> (s. Tabelle, S. 27, LRP-MZ).

Nach einer aktuellen Studie der Europäischen Umweltagentur sterben jedes Jahr allein in Deutschland 10.600 Menschen vorzeitig an der Stickstoffdioxidbelastung unserer Luft. Städte, die die Grenzwerte nicht einhalten und nicht nachweisen können, dass alle möglichen Maßnahmen zur Senkung der Emissionswerte umgesetzt wurden, müssen mit Sanktionszahlungen an die EU in Millionenhöhe rechnen.

Um den gewünschten zahlenmäßigen Anstieg von Fahrgästen im ÖPNV bewältigen zu können, werden Busse künftig in noch engerer Taktung fahren. Ohne Nachrüstung oder Austausch veralteter Dieselsebusse wird die ohnehin schon hohe Luftbelastung mit Stickoxiden noch weiter ansteigen.

Die öffentlichen Verwaltungen in ihrer Vorbildfunktion stehen in der besonderen Verantwortung, ihren Fuhrpark komplett emissionsfrei auszustatten.

Die vornehmlich mit Dieselmotoren betriebenen Busse, Nutzfahrzeuge der städtischen Bauhöfe, sowie der Versorgungs- und Straßenreinigung haben relativ hohe Anteile am Schadstoffausstoß in der Stadt.

In der Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRP) Mainz heißt es auf S. 76:

„Die [...] Fahrzeugflottenerneuerung hat zu einer nachweislichen Abnahme der Partikelemissionen (Feinstaub) und NO<sub>x</sub>, nicht jedoch beim gemessenen Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) geführt.

Eine deutliche Verringerung der Stickoxidemission ist vor allem durch einen möglichst schnellen Ersatz von älteren Busfahrzeugen durch Neufahrzeuge mit der Euro-V- oder Euro-VI-Norm oder mit der Nachrüstung von Altfahrzeugen auf die strengeren Abgasnormen möglich.“

Die MVG will nach LRP-Mainz bis 2015 ihre Busflotte zu über 80% auf Euro-IV oder besser erneuert haben.

Allerdings ist erst mit Einführung der Euro-VI-Norm mit einer deutlichen Reduzierung der Stickoxidemission zu rechnen (LRP\_MZ, S. 50: „[...] bei den schweren Nutzfahrzeugen und den Linienbussen [wird erst] mit der Einführung der Euro-VI-Norm eine drastische Reduzierung der Stickoxidemissionen erreicht.“).

Von den 150 Bussen der MVG und ihrer Subunternehmer erfüllen aktuell nur 22 die Euro-VI-Norm und halten damit die Grenzwerte für NO<sub>x</sub> im realen Straßenbetrieb ein.

Am 24. 1. 2017 berichtete die Frankfurter Rundschau über Wiesbadens Pläne, die Stadt bis 2022 auf einen komplett emissionsfreien öffentlichen Nahverkehr umzustellen.

In einem Interview bestätigten die ESWE-Geschäftsführer Zemlin und Gerhard, die Stadt zum Vorreiter für umweltfreundlichen Nahverkehr machen zu wollen. So sollen außer der Realisierung der „Citybahn“, eines Schienenverkehrs bis nach Mainz, die Busse durch batteriebetriebene Elektrobusse ersetzt werden. Auf größeren Strecken will ESWE auf Brennstoffzellenbusse zurückgreifen (<http://www.fr-online.de/wiesbaden/nahverkehr--die-erste-citybahn-soll-2022-fahren-,1472860,35105724.html>).

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Dr. Claudius Moseler