



Antwort zur Anfrage Nr. 1161/2010/1 der Stadtratsfraktion ödp / Freie Wähler betreffend **Einführung einer Umweltzone 2011 in Mainz (ödp/Freie Wähler)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie sieht das geplante Vorgehen der Verwaltung bei der Einführung der Umweltzonen aus?

Wie bekannt, hat der Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie in seiner Sitzung am 27.05.2010 die Beauftragung eines Gutachtens beschlossen, in dem die flächenmäßige Ausdehnung einer Umweltzone in Mainz sowie deren inhaltliche Ausgestaltung untersucht werden soll. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im 4. Quartal vorliegen. Es ist zur Zeit davon auszugehen, dass im Laufe des Jahres 2011 die Einrichtung der Umweltzone erfolgen könnte. Dies geschieht durch eine straßenverkehrsbehördliche Verfügung, gestützt auf den in Kraft befindlichen Luftreinhalte- und Aktionsplan Mainz. Diese Verfügung wird durch eine entsprechende Beschilderung an den Einfallstraßen in den Geltungsbereich der Umweltzone erfolgen. Flankierend wird im Vorfeld die Bevölkerung durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit informiert werden.

2. Wie organisiert die Verwaltung die Überwachung?

Die Stadt Mainz kann im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nur die Überwachung des ruhenden Verkehrs vornehmen. Die Verwaltung geht davon aus, dass Kontrollen, ob die Fahrzeuge mit den entsprechenden Schadstoffplaketten ausgerüstet sind, durch den vorhandenen Personalkörper der Verkehrsüberwachungskräfte abgedeckt werden können.

3. Sind Zonen mit gestaffelten Schadstoffgruppen geplant und wenn ja, welche? Wo soll die Grenzziehung erfolgen?

Die Beantwortung dieser Frage hängt maßgeblich von den Ergebnissen des noch ausstehenden Gutachtens ab. Nach bisheriger Abschätzung ist es denkbar, für eine Übergangszeit die Schadstoffklassen 3 (gelbe Plakette) und 4 (grüne Plakette) zuzulassen.

4. Wie soll mit dem in die Umweltzonen fließenden Verkehr umgegangen werden, der aus Wiesbaden (Schiersteiner-Brücke und Theodor-Heuss-Brücke), Pariserstraße (A63), Oppenheim (Wormser Straße (B9), Rheinhessenstraße, Saarstraße) nach Mainz fließt?

Der aus dem Umland bzw. aus Wiesbaden einfließende Verkehr wird durch die vorzunehmende Beschilderung rechtzeitig auf das Bestehen der Umweltzone und die damit verbundenen Einfahrverbote aufmerksam gemacht. Zudem wird eine enge Abstimmung der Planungen mit der Stadt Wiesbaden erfolgen, die im Laufe des Jahres 2011 eine Umweltzone einrichten wird.

5. Welche Kosten kommen auf die Stadt Mainz mit der Einrichtung der Umweltzonen und der Einführung der Plakette zu?

Es werden Kosten für die Beschilderung, die Öffentlichkeitsarbeit und das unter Frage 1 erwähnte Gutachten erfolgen. Für das Gutachten ist mit etwa 10.000,00 € zu rechnen, die übrigen Kosten sind stark von der räumlichen und inhaltlichen Ausdehnung der Umweltzone abhängig und können noch nicht beziffert werden.

6. Wie hoch sind die Kosten für das Aufstellen von Hinweisschildern?

Für die Beschilderung der maßgeblichen Einfallstraßen in den Innenstadtbereich wurden nach einer ersten Abschätzung Beschilderungskosten von etwa 15.000,00 € ermittelt.

7. Wie will die Stadt mit den Kleinbetrieben und Familienbetriebe innerhalb der Umweltzonen verfahren, da eine Investition in einen neuen Fuhrpark nicht für jeden Kleinbetrieb möglich ist?

Über die inhaltliche Ausgestaltung der Umweltzone und die daraus resultierenden Ausnahmemöglichkeiten für z.B. Gewerbebetriebe, deren Dienstleistungen zur Versorgung der Bevölkerung erforderlich sind, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage möglich.

8. Wie können auf der Grundlage von Messwerten, die in vier benachbarten Messstationen in der Innenstadt erhoben wurden, Umweltzonen in außen liegenden Bereichen ausgewiesen werden, für die es keine Messdaten gibt?

Im Rahmen des o.g. Gutachtens wird die räumliche Ausdehnung einer möglichen Umweltzone betrachtet. Die Überschreitung des zulässigen Jahresmittelwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft an Stickstoffdioxid an nahezu allen innerstädtischen Messstationen deutet darauf hin, dass eine kleinräumige Lösung, die sich z.B. nur auf die Parcusstraße beschränkt, nicht ausreichend sein wird. Genauere Aussagen können erst nach Vorliegen des Gutachtens gemacht werden.

9. Sollten noch weitere Schadstoff-Messstationen eingerichtet werden in nicht von den Umweltzonen betroffenen Vororten, um mehr relevante Daten ermitteln zu können? Wenn ja, wo?

Das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht, welches die Messstationen des zentralen Immissionsmessnetzes Rheinland-Pfalz betreibt, führt seit 2008 Sondermessreihen mit Passivsammlern im Innenstadtbereich durch. Inwiefern es erforderlich sein wird, eine Datenerhebung auch in den nicht betroffenen Stadtteilen vorzunehmen, obliegt der fachlichen Beurteilung des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (LuWG).

10. Welchen Anteil haben andere Emissionsquellen wie Heizungsanlagen, industrielle Abgase oder auch die Landwirtschaft an der Luftbelastung mit Feinstaub in Mainz?

An der Staubbelastung in Mainz haben die Industrie 28%, der Verkehr 54% und Haushalte sowie Kleinquellen 18%. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einrichtung einer möglichen Umweltzone vor dem Hintergrund der Stickstoffdioxidbelastung und nicht der Feinstaub-PM10-Grenzwerte erfolgt.

11. Liegen der Verwaltung Zahlen vor wie viele Dieselfahrzeuge (Pkws und Lkws) mit welchen Schadstoffgruppen es in Mainz derzeit gibt?

Nach Ermittlungen der Zulassungsstelle sind zur Zeit 19.935 Diesel-Pkw mit grüner Plakette, 10.050 mit gelber, 2.386 mit roter und 1.087 ohne Plakette in Mainz gemeldet. Bei den Diesel-Lkw haben 2.374 eine grüne Plakette, 2.540 eine gelbe, 1.135 eine rote und 423 keine Schadstoffplakette.

12. Hat die Verwaltung vor ein Transitverbot für Lkws und ein Einfahrverbot für alle Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 zu erlassen?

Ein Transitverbot für Lkws ist eine weitere Maßnahme im Bereich der Luftreinhaltung. Im Bereich der Luftmessstation Parcusstraße ist dies bereits bei Bedarf vorgesehen. Wie auch in anderen Städten wird damit zu rechnen sein, dass Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 nicht in die Umweltzone einfahren dürfen.

13. Wie lange soll die Übergangszeit dauern?

Auch diese Frage wird sich erst nach Vorliegen des Gutachtens abschließend beantworten lassen. Die Stadt Wiesbaden hat bisher eine Übergangszeit von einem Jahr vorgesehen.

14. Wie lange soll es Übergangsregelungen geben mit roter Vignette (ältere Dieselmotoren)?

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 7 und 13 verwiesen.

15. Sieht die Verwaltung vor Informationsveranstaltungen anzubieten?

Die Verwaltung sieht vor, die Bürger rechtzeitig und flächendeckend über die Einführung und Ausgestaltung einer möglichen Umweltzone zu informieren. Begleitende Informationsveranstaltungen sind in diesem Rahmen angedacht. Auch hier wird eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt Wiesbaden erfolgen, möglich wären z.B. gemeinsam herausgegebene Informationsmaterialien.

16. Mit welchen Einnahmen rechnet die Verwaltung durch die Einnahme von Bußgeldern?

Die Einnahmen der Stadt Mainz durch Bußgelder aus der Überwachung des ruhenden Verkehrs lässt sich zur Zeit nicht prognostizieren, da diese stark von der inhaltlichen Ausgestaltung der Umweltzone abhängen.

17. Sieht die Verwaltung auch die Möglichkeit der Zwischenlösung von „temporären Umweltzonen“?

Die Geltungsdauer einer einzurichtenden Umweltzone bemisst sich in erster Linie nach den erzielten Minderungseffekten bei den kritischen Luftschadstoffen. Sollte sich durch den fortschreitenden Stand der Technik und die permanent vorgenommenen Flottenerneuerung bei ÖPNV und Gewerbebetrieben zeigen, dass eine Umweltzone nicht mehr erforderlich ist, besteht keine Grundlage mehr zur Aufrechterhaltung dieser Maßnahmen.

18. Wie will die Verwaltung mit denjenigen Pkws verfahren, für die es keine Umrüstsätze gibt? Wird es in diesen Fällen Ausnahmeregelungen für die betroffenen Fahrzeuge geben?

Die Verwaltung hat die Möglichkeit, im Einzelfall Ausnahmegenehmigungen von den Einfahrverboten einer Umweltzone zu erteilen. Nach der bisherigen Praxis anderer Städte, die bereits über Umweltzonen verfügen, zählen solche Fälle dazu. Der Nachweis einer nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglichen Nachrüstung zur Erreichen einer günstigeren Schadstoffgruppe obliegt jedoch den Antragstellern.

Mainz, 28.06.2010
Stadtverwaltung Mainz
In Vertretung

gez. Reichel

Wolfgang Reichel
Beigeordneter

