

22. Jan. 2016



über
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

Handwritten signature/initials

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für Umwelt
und Soziales

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Wolfgang Nickel

Bürgermeister Arno Goßmann

an den Ausschuss für Umwelt, Energie und
Sauberkeit

18. Januar 2016

Luftbelastung durch Stickoxide vermindern
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 27.10.2015
Beschluss-Nr. 0140 vom 3. November 2015, (SV-Nr. 15-F-03-0108)

Beschlusstext

Stickoxide in der Atemluft stellen ein erhebliches Gesundheitsrisiko für die Stadtbevölkerung dar. In vielen Großstädten, so auch in Wiesbaden, wird der von der EU vorgeschriebene und durch die 39. BImSchV in Landesrecht umgesetzte Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 Mikrogramm/Kubikmeter im Jahresmittel regelmäßig überschritten. In Wiesbaden lagen die Werte in den letzten Jahren im Bereich der Ringkirche und der Schiersteiner Straße zwischen 55 und 60 Mikrogramm/Kubikmeter.

Die bestehenden Regelungen zur Umweltzone reichen nicht aus, um hier wirkliche Verbesserungen zu erzielen. Ursache dafür sind insbesondere praxisferne Abgasprüfverfahren, die nicht den Schadstoffausstoß im realen Fahrbetrieb abbilden. Als Folge davon fahren derzeit viele Dieselfahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone ein, deren Stickoxid-Ausstoß viel zu hoch ist. Selbst neue Euro-6-Diesel-Pkw überschreiten nach Messungen des icct (International Council on Clean Transportation) von Oktober 2014 den Euro-6-NOx-Grenzwert um durchschnittlich das Siebenfache. Damit werden die kommunalen Bemühungen um Luftreinhaltung ad absurdum geführt.

Es ist daher erforderlich, dass auf EU-Ebene umgehend realitätstaugliche Abgastests durch Firmen, die unabhängig von den Kraftfahrzeugherstellern sind, verbindlich etabliert werden und dass die behördliche Kontrolle auf Bundesebene ebenso regelmäßig wie unabhängig erfolgt. Andererseits muss die Stadt Wiesbaden im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhaltplans alle Möglichkeiten nutzen, die zu einer Verbesserung führen können. Neben dem für die Luftreinhaltung unumgänglichen LKW-Durchfahrtsverbot sollte die Umweltzone dahingehend weiterentwickelt werden, dass nur Fahrzeuge, die nachweislich die Euronorm 6-Grenzwerte im Fahrbetrieb einhalten, einfahren können. Diese sollten hierfür eine gesonderte blaue Plakette erhalten. Beispiel hierfür: In Baden-Württemberg wird an einer entsprechenden Regelung gearbeitet.

Zur Vermeidung akuter Gefährdungssituationen für die Gesundheit der Bevölkerung sollten auch befristete Einfahrverbote zur Anwendung kommen.

Zu 2.

Eine entsprechende gesetzliche Regelung hierzu existiert nicht. Mit der Aufhebung der Hessischen Wintersmog-Verordnung im Jahr 1998 entfiel ein wesentliches Element zur Bekämpfung kurzzeitiger episodenhafter Spitzenbelastungen durch Luftschadstoffe, da es aufgrund des Ausbleibens entsprechender Episoden kein Erfordernis mehr gab eine solche Regelung aufrecht zu erhalten.

Im Fall der Stickoxidbelastung ist die Dauerbelastung das größte Problem. Im Lufthygienischen Jahresbericht des HLUG für das Jahr 2014 heißt es hierzu:

„Die NO₂-Jahresmittelwerte bewegen sich seit Jahren auf einem vergleichsweise hohen Niveau, was zu erheblichen Einhaltungproblemen des NO₂-Langzeitgrenzwertes führt. [...] Als wesentliche Ursache der NO₂-Überschreitungen sind die Emissionen des Kfz-Verkehrs anzusehen. Maximale NO₂-Stundenwerte liegen allerdings auch an verkehrsbezogenen Messstellen in der Regel deutlich unter der Schwelle von 200 µg/m³“.

Diese Schwelle verkörpert den maximal zulässigen NO₂-Stundenwert, der nur 18-mal pro Jahr überschritten werden darf. In Wiesbaden wurde dieser Wert im Jahr 2014 zu keiner Stunde erreicht. Eine episodenzugehörige Regelung wäre in diesem Fall - analog zu Feinstaub, wo es ebenfalls zu keiner Überschreitung der Anzahl zulässigen Maximalkonzentrationen kommt - für Wiesbaden wirkungslos.

Mit freundlichen Grüßen

