



Herrn ^{la 2/3}
Oberbürgermeister Gerich

über
Magistrat

und

Herrn
Stadtverordnetenvorsteher Nickel

an den Ausschuss für Umwelt, Energie und Sauber-
keit

Der Magistrat

Dezernat für
Umwelt und Soziales

Bürgermeister Arno Goßmann

29. Februar 2016

Beschluss-Nr. 20 - Tagesordnung I Punkt 4.1 der öffentlichen Sitzung am 16.02.2016 (16-F-03-0011)

4.1 16-F-03-0011

Reduzierung von verkehrsbedingten Stickoxidbelastungen
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.02.2016

Das Verwaltungsgericht Wiesbaden fordert von der hessischen Landeregierung, den Luftreinhalteplan für Wiesbaden innerhalb von 9 Monaten so zu ändern, dass der seit 2010 geltende Grenzwert für Stickoxide eingehalten wird. Das mit der Fortschreibung des Luftreinhalteplans angestrebte LKW-Durchfahrtsverbot wird aller Voraussicht nach nicht ausreichen, die Einhaltung der NO_x-Grenzwerte sicherzustellen. Es sind daher weitergehende verkehrsbeschränkende Maßnahmen erforderlich.

Der Ausschuss möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

- 1.) In welcher Größenordnung wurde in Wiesbaden im Jahr 2015 der Grenzwert des Jahresmittelwerts für Stickoxide überschritten?
- 2.) Welche weiteren Maßnahmen zur Reduzierung der NO_x-Belastung sind aus Sicht des Magistrats zielführend?
- 3.) Fanden bereits Gespräche mit dem Land Hessen zur Aufnahme weiterer Maßnahmen in den Luftreinhalteplan für Wiesbaden statt?
- 4.) Könnte der überhöhte Jahresmittelwert der NO_x-Belastung kurzfristig dadurch gesenkt werden, dass im Rahmen eines zunächst einjährigen Versuchs Fahrverbote mit zeitlicher Begrenzung (z.B. bestimmte Wochentage) für jeweils eine Teilmenge aller privaten Diesel-PKW verhängt würden?

5.) Wie ist der derzeitige Sachstand bei der Einführung des LKW-Durchfahrtsverbots?

Bericht:

Zu oben genanntem Tagesordnungspunkt kann ich wie folgt berichten:

Zu Ziffer 1):

Die Überschreitung des Jahresmittel-Grenzwertes für NO₂ lag 2015 an der Messstation Ringkirche bei 32 % (52,5 µg/m³ NO₂) und an der Messstation Schiersteiner Straße bei 34 % (53,5 µg/m³ NO₂).

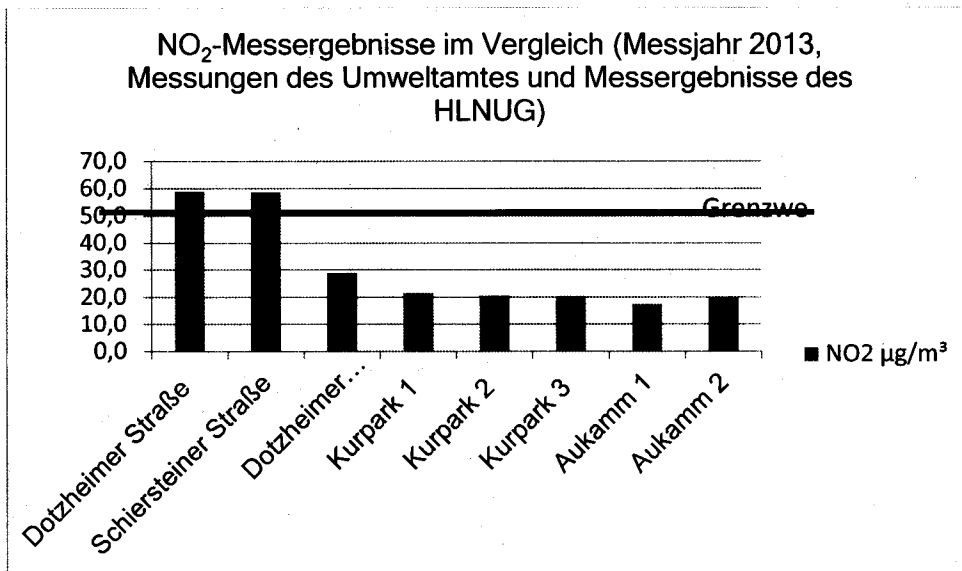
Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nach der 39. BImSchV:

- 40 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel
- 1-h-Wert von 200 µg/m³ NO₂, der nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden darf (der 1-h-Grenzwert für NO₂ wird in Wiesbaden an allen Messstationen eingehalten)

Die hauptsächliche Belastung findet im unmittelbar verkehrsnahen Bereich statt. An der Messstation Wiesbaden Süd, in einem Wohnumfeld seitlich der Biebricher Allee gelegen, gibt es seit dem Jahr 2000 keine Probleme mit der Grenzwerteinhaltung für NO₂.

Noch gravierender fallen diese Unterschiede beim Vergleich von verkehrsnahen Standorten (Dotzheimer Straße/Schiersteiner Straße) zu verkehrsabgewandten Standorten (Hinterhaus/Hofsituation Dotzheimer Straße) und verkehrsfernen Standorten wie dem Kurpark und dem Aukammtal aus.

Messungen des Umweltamtes belegen große Unterschiede im Stadtgebiet. Zum einen die Situation an den sogenannten „Hot Spots“ (straßennah) mit Werten über dem Grenzwert, zum anderen die Hinterhaus/Hofsituationen mit Werten deutlich unterhalb des Grenzwertes. In Bereichen, die der innerstädtischen Naherholung und Freizeitaktivität dienen, liegen die Konzentrationswerte etwa bei der Hälfte des Grenzwertes (siehe folgende Abbildung).



Zu Ziffer 2):

Die Maßnahmenliste zur Luftreinhaltung aus dem UBA-Bericht 26/2014 „Bestandsaufnahme und Wirksamkeit von Maßnahmen der Luftreinhaltung“ umfasst über 100 mögliche Maßnahmen. Viele der dort aufgeführten Maßnahmen werden in der Landeshauptstadt Wiesbaden bereits umgesetzt, wie Umweltzone, emissionsarme Antriebsarten im ÖPNV und bei städtischen Fahrzeugen, Verkehrsflussoptimierung, Ausbau der Fernwärmeversorgung und des Nahwärmenetzes und verstärkte Ausweisung von Anwohnerparkgebieten.

Die seitens des UBA gelisteten Maßnahmen können allerdings nicht alle in die Umsetzung gehen, da in Wiesbaden spezifische Voraussetzungen hierzu fehlen (Beispiel Stadtbahn). Maßnahmen wie die Errichtung von Lärmschutzwänden und Immissionsschutzwällen sind an innerstädtischen Belastungsschwerpunkten räumlich nicht realisierbar.

Das Umweltdezernat befürwortet eine Ausweitung des „Tempolimits nachts“ (30 statt 50 km/h von 22 bis 6 Uhr) aus Lärm- und Luftqualitätsgesichtspunkten. In der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes, der kurz vor der Veröffentlichung steht, sind folgende Straßen für eine Prüfung vorgesehen: Erich-Ollenhauer-Straße (Dotzheim und Biebrich), Gibber Straße (Biebrich), Rathausstraße (Biebrich), Stettiner Straße (Biebrich), Straße der Republik (Biebrich), Rheingaustraße (Biebrich), Äppelallee (L3482) (Biebrich), Hagenauer Straße (Biebrich), Steinern Straße (Mainz-Kastel) und Berliner Straße (Ortsdurchfahrt Erbenheim).

Die UBA-Liste enthält als eine Maßnahme Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Das Umweltdezernat setzt sich dafür ein, dass für folgende Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 nachts geprüft werden soll: Wiesbadener Straße (L3482), Boelckestraße (B455), Phillipsring (B40), Hochheimer Straße (B40), Kostheimer Landstraße (B43), Seerobenstraße (B54), Bismarckring (B54) und Kaiser-Friedrich-Ring (B54).

Die LHW hat dem Umweltministerium einen umfangreichen Maßnahmenkatalog eingereicht, u.a. mit der Erweiterung der Umweltzone auf das gesamte Stadtgebiet und einem Durchfahrverbot für den Schwerlastverkehr. Weitere Maßnahmen betreffen die regenerativen Energien sowie die energetische Sanierung und Energieberatung. Im Fokus stehen die Einsparungen fossiler Energieträger durch die kommunale Nutzung von regenerativen Energien. Ein weiterer Punkt ist der Ausbau des Fernwärmenetzes im Bereich der Gebäudeheizung. Angestrebt werden eine weitere Verbesserung der Emissionsstandards städtischer Fahrzeuge und eine Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Nahverkehrs. Der Radverkehr soll gefördert werden, insbesondere durch den Ausbau des Radwegenetzes.

Für weitere zielführende Maßnahmen, wie autofreies Wohnen durch die Ausweisung eines autoreduzierten Stadtteils, City-Maut, temporäres Diesel-Fahrverbot, Parkraum-Rückbau, Satzung zur Solaren Baupflicht sowie ein Bürger-Ticket fehlen die (gesetzlichen) Voraussetzungen bzw. Umsetzungsbeschlüsse (siehe auch Bericht zu Frage 4).

Zu Ziffer 3):

Das Umweltamt steht im Zusammenhang mit der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Rhein-Main in einem fachlichen Austausch

mit dem Hessischen Umweltministerium. Weiterführende Maßnahmen, die zu einer Minderung der Immissionsbelastungen führen, werden hierbei diskutiert (Beispiel Pförtnerampeln, unter Einbindung des Tiefbau- und Vermessungsamt der LHW, Abteilung Verkehrsplanung und Verkehrstechnik).

Zu Ziffer 4):

Seitens des Ordnungsamtes wurde ein kurzfristig umsetzbares zweistufiges Konzept vorgeschlagen, das zunächst ein Durchfahrverbot des eigentlichen Stadtgebietes mit einer nachgeschalteten Ausweitung auf das Gesamtgebiet beinhaltet. Das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bittet um die Vorlage eines Umleitungs- und Beschilderungskonzeptes, basierend auf Berechnungen des durch das SV-Durchfahrtsverbot verlagerten Verkehrs. Diese Verlagerungen können in einem Verkehrsumlegungsmodell simuliert und dargestellt werden. Ein entsprechendes Gutachten steht derzeit noch zur Beauftragung aus. Auf Grundlage dieses Gutachtens kann dann ein Umleitungsplan unter Beteiligung des Hessischen Verkehrsministeriums, des Regierungspräsidiums Darmstadt sowie der Straßenverkehrsbehörden der Stadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises erstellt werden.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Arno [unclear]', located below the main text block.