

# TOP 3

## Maßnahmenkatalog zur Luftreinhaltung

Ausschuss für Umwelt, Energie und  
Sauberkeit

13. Juni 2017

# 1. Zulassung von Taxi-Fahrzeugen nur noch mit Elektromotor oder Brennstoffzellentechnik

- In der LHW sind 329 Fahrzeuge mit dem Verwendungszweck „Taxi“ zugelassen, davon kein Fahrzeug mit Elektroantrieb oder Brennstoffzellentechnik
- Umsetzung: Die Antriebsart von Taxi-Fahrzeugen kann durch die zuständige Behörde im Rahmen der Konzessionsvergabe nicht angeordnet werden. Die Umsetzung der Maßnahme ist nur auf freiwilliger Basis, z.B. im Rahmen von Ökoprofit, möglich.
- Wirksamkeit: gering, da die Fahrleistung der 329 Taxis nur einen kleinen Teil der gesamtstädtischen Pkw-Fahrleistung ausmacht

## 2. Zulassung von Omnibussen nur noch mit elektrischem Antrieb oder solchem auf Brennstoffzellenbasis

- Umsetzung
- Die Antriebsart kann durch die zuständige Behörde im Rahmen der Konzessionsvergabe nicht angeordnet werden
- Die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH hat sich das Ziel gesetzt, einen ÖPNV mit 100% 0-Emission anzubieten, dafür wurde ein „3-Säulen-Modell“ entwickelt: Citybahn, Batteriebusse und Brennstoffzellenbusse
- Wirksamkeit
- mittel, da der ÖPNV eine hohe innerstädtische Fahrleistung aufweist und die Fahrten durch viele Haltevorgänge gekennzeichnet sind

### 3. Einführung von Oberleitungsbussen

- Im August 2015 wurde begonnen, die Machbarkeit des Einsatzes von Doppelgelenkbussen mit einer Länge von rund 25 m als Oberleitungsbus zu prüfen
- Umsetzung: Aufgrund der besseren Bewertung von schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln, verbunden mit einer höheren Akzeptanz, wird derzeit von der Weiterverfolgung des Konzeptes abgesehen

## 4. Attraktive ÖPNV-Jahreskarten

- Aufgrund eines Kooperationsvertrages zwischen der LHW bzw. der LNO Wiesbaden und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist ESWE Verkehr als tariflicher Bestandteil des RMV an die Tarifvorgaben des Verbundes gebunden
- Darüber hinaus ist eine eigenständige Tarifierung von Fahrpreisen innerhalb des RMV für das Verkehrsgebiet Wiesbaden aufgrund der gemeinsamen Preisstufe mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) nicht eigenständig umsetzbar
- Umsetzung: Eine Umsetzung der Maßnahme wäre nur im Einvernehmen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und einer finanziellen Kompensation der Einnahmeverluste zu realisieren
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar

## 5. Umstellung des Fuhrparks der Landesverwaltung auf Elektrofahrzeuge oder solche mit Brennstoffzellentechnik

- keine Prüfung durch die LHW

## 6. Umstellung des Fuhrparks der Stadtverwaltung auf Elektrofahrzeuge oder solche mit Brennstoffzellentechnik

- Die Fahrzeuganschaffung der Landeshauptstadt Wiesbaden erfolgt amts- bzw. betriebsbezogen
- Beschluss Nr. 0560 der StvV aus dem Jahr 2006 regelt die Umweltverträglichkeit bei der Anschaffung von Neufahrzeugen, hierzu zählt auch die Beschaffung schadstoffarmer/alternativer Antriebe/Gas/Elektro/Hybrid
- Der Beschluss wurde 2009 seitens der StvV bekräftigt und ein Schwerpunkt auf Elektro- und Hybridantriebe gelegt (Beschluss Nr. 0502)

## 6. Umstellung des Fuhrparks der Stadtverwaltung auf Elektrofahrzeuge oder solche mit Brennstoffzellentechnik

- Im Zeitraum 2009 bis 2015 ist eine Steigerung des umweltfreundlichen Fahrzeuganteils von ca. 9 % auf knapp 24 % zu verzeichnen.
- Umsetzung: Eine verpflichtende Umstellung aller 367 Fahrzeuge der Stadtverwaltung auf Elektrofahrzeuge oder solche mit Brennstoffzellentechnik ist kurzfristig nicht möglich. Mit Stand 30.06.2015 hatten die städtischen Ämter neun Elektrofahrzeuge im Fuhrpark.
- Wirksamkeit: gering



## 7. Durch- und Einfahrtsverbot für alte LKWs und Baufahrzeuge

- Seit Einführung der Umweltzone dürfen nur noch Kraftfahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen, die die im Luftreinhalteplan aus dem Jahre 2012 festgeschriebenen Vorgaben erfüllen
- Umsetzung: Statt eines Durch- und Einfahrtsverbotes für alte Lkws und Baufahrzeuge setzt sich die Landeshauptstadt Wiesbaden für ein Durchfahrtsverbot für den Durchgangsschwerverkehr ein, welches alle Fahrzeuge über 3,5 t umfassen soll



## 7. Durch- und Einfahrtsverbot für alte LKWs und Baufahrzeuge

- § 2 Abs. 3 der 35. BImSchV i.V.m. Anhang 3 nimmt bestimmte Kraftfahrzeuge generell von Verkehrsbeschränkungen gem. § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG aus, dazu gehören auch Baumaschinen
- Wirksamkeit: mittel für ein Durchfahrtsverbot für den Durchgangsschwerverkehr, gering für ein Durch- und Einfahrtsverbot für Baufahrzeuge

## 8. Nachweispflicht partikelgeminderter Baumaschinen auf Baustellen in der Innenstadt

- Eine positive Auswirkung auf die Minderung von NO<sub>2</sub> ist vor allem von der neuesten Generation zu erwarten, die der Stufe IV der Grenzwerte für Mobile Maschinen und Geräte, Baumaschinen und Traktoren nach der Richtlinie 97/68/EG entspricht (dieser Grenzwert gilt für das Inverkehrbringen solcher Maschinen seit dem Jahr 2014)
- Umsetzung: Eine Nachweispflicht partikelgeminderter Baumaschinen auf Baustellen in der Innenstadt bedürfte einer Verordnung nach § 49 Abs. 1 BImSchG.
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar

## 9. Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts für LKW auf 30 km/h

- Eine ausschließlich auf den Lkw-Verkehr reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h würde erhebliche negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und den Verkehrsablauf nach sich ziehen
- Mit der auf vielen Hauptverkehrsstraßen angewendeten koordinierten Verkehrsabwicklung an Lichtsignalanlagen werden Pulks gebildet, bei denen die Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge ähnlich groß sein müssen
- Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Fahrzeugen wirken sich negativ auf die Pulkbildung aus und senken die Durchlassfähigkeit an den signalgeregelten Knotenpunkten
- Wirksamkeit: erhöhte NO<sub>2</sub>-Immissionen

## 10. Überprüfung im Rahmen der TÜV-Prüfung: der tatsächlich ausgestoßenen Abgase und inwieweit die zur Abgasreinigung verbauten Teile noch im Fahrzeug sind und ob diese funktionieren

- Umsetzung
- Die TÜV-Prüfung fällt in den Zuständigkeitsbereich des Gesetzgebers auf Bundesebene
- Die Kommune kann keine eigenen TÜV-Überprüfungen oder Abgasstandardtests anordnen
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar

## 11. Feststellung der tatsächlich ausgestoßenen Abgase vor Zulassung neuer Fahrzeugmodelle und Überprüfung auf Einhaltung der angegebenen Abgasnorm

- Umsetzung: Das Kraftfahrtbundesamt legt in Verbindung mit den Typgenehmigungen nach EG/ECE und der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis (national) für Kraftfahrzeuge und Fahrzeugteile die entsprechenden Emissions-Werte auf der Grundlage der EU-Vorgaben fest
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar

## 12. Berücksichtigung der Fahrzeuggewichte bei den Kfz-Steuerklassen

- Umsetzung:
- Die Berücksichtigung der Fahrzeuggewichte bei den Kfz-Steuerklassen fällt in die Zuständigkeit der Bundesgesetzgebung/Bundesfinanzverwaltung
- Die Berücksichtigung der Fahrzeuggewichte bei den Kfz-Steuerklassen existiert bei Lastkraftwagen, hier ist die Höhe der Kfz-Steuer neben der Euro-Norm auch abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht der Fahrzeuge
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar

13. Steuerliche Geltendmachung von Fahrkosten nach/auf Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß begrenzen (Großbritannien und Niederlande)

14. Angleichung der Energiesteuer auf die Kraftstoffe, Abschaffung der Subventionierung von Dieselfahrzeugen

- Umsetzung: diese Regelungen erfordern bundesgesetzliche Vorgaben
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar



## 15. Einführung einer City-Maut, blauen Plakette

- Die City-Maut ist ein Instrument zur Steuerung der Verkehrsnachfrage nach MIV-Verkehrsleistungen. Voraussetzung für eine Anwendung einer City-Maut ist ein entsprechend leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, welches die zu verlagernden Verkehre aufnehmen kann.
- Die Einführung einer „Blauen Plakette“ muss seitens des Gesetzgebers geregelt werden. Hierzu ist die 35. BImSchV zu ändern. In dieser Verordnung muss definiert werden, welche Fahrzeuge (Antriebsart, Abgasreinigungsstandard, Feststellung über den Typschlüssel) berechtigt sind, die „Blaue Plakette“ zu erhalten.

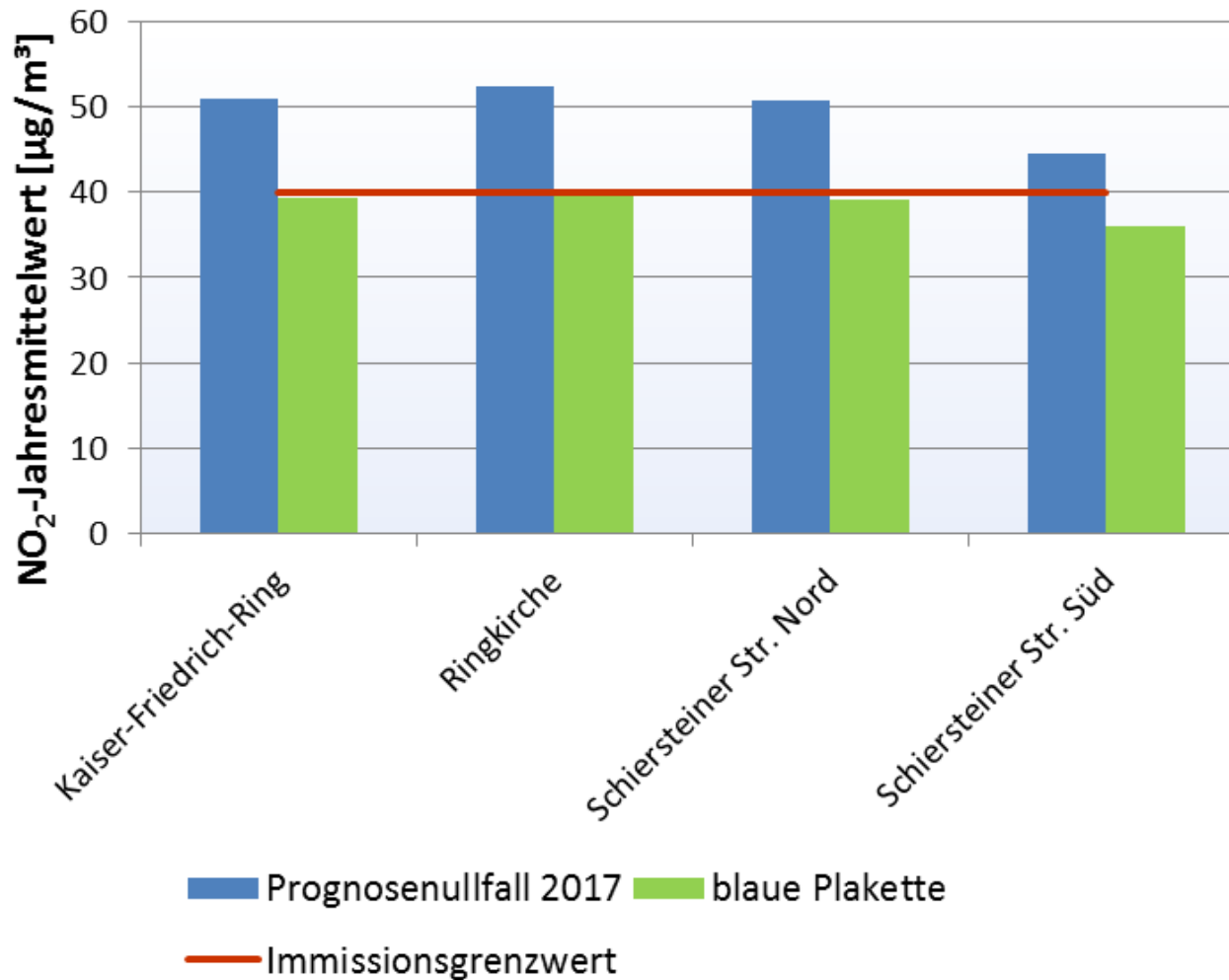
## 15. Einführung einer City-Maut, blauen Plakette

- Umsetzung:
- City-Maut: für die Einführung einer City-Maut fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage
- Blaue Plakette: erfordert bundesgesetzliche Vorgaben, die Umsetzung liegt beim Land Hessen, notwendig sind angemessene Übergangs- und Ausnahmeregelungen
- Wirksamkeit: City-Maut: mittel, Blaue Plakette: hoch

## 16. Verschärfung der Umweltzone auf Einfahrt nur mit Fahrzeugen, die die Euro-6-Norm erfüllen

- Siehe Punkt 15.

# Wirksamkeit „blaue Plakette“



Quelle: Hessisches Umweltministerium

## 17. Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zur Einfahrt in die Umweltzone/Fußgängerzone nur für Betriebe, deren Fahrzeuge mindestens die Euro Norm IV/4 erfüllen

- Umsetzung:
- Im Luftreinhalteplan Teilplan Wiesbaden sind die Kriterien für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone festgeschrieben. Dies gilt auch für die darin gelegenen Fußgängerzonen. Abweichende Regelungen wären dort vorzugeben.
- Im Jahre 2013 = 3.214 Ausnahmegenehmigungen
- Im Jahre 2014 = 1.001 Ausnahmegenehmigungen
- Im Jahre 2015 = 486 Ausnahmegenehmigungen
- Im Jahre 2016 = 213 Ausnahmegenehmigungen
- Wirksamkeit: gering

## 18. Ausweisung von Zonen nur für Elektrofahrzeuge oder solche mit Brennstoffzellentechnik sowie für Fahrräder

- Bislang gibt es nur eine sehr geringe Anzahl an Elektrofahrzeugen (Stand Januar 2017: 188 Fahrzeuge, darunter 138 Pkw).
- Umsetzung: Da die Überschreitungen der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte maßgeblich von Dieselfahrzeugen verursacht werden, wäre diese Maßnahme unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten unzulässig.

## 19. Ausweisung von gebührenfreien innerstädtischen Parkplätzen für Car-Sharing-Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb oder solche mit Brennstoffzellentechnik im öffentlichen Straßenraum

- Das EMOG lässt die Befreiung von Parkgebühren an bewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen zu.
- Umsetzung: Die Landeshauptstadt Wiesbaden wird im Rahmen eines Elektromobilitätskonzeptes alle Möglichkeiten der Privilegierung von Elektrofahrzeugen prüfen und geeignete Maßnahmen umsetzen.
- Wirksamkeit: gering

## 20. Einfahrt in das Stadtzentrum nur noch für Fahrzeuge ohne Schadstoffausstoß



- Umsetzung: Da die Überschreitungen der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte maßgeblich von Dieselfahrzeugen verursacht werden, wäre diese Maßnahme unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten unzulässig.

## 21. Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Fördern eines gleichmäßigeren Verkehrsstroms

- Umsetzung: Dieses entspricht der Einrichtung der koordinierten Signalsteuerung, die in weiten Bereichen von Wiesbaden bereits umgesetzt ist. Sie sieht eine Progressionsgeschwindigkeit zwischen 40 km/h und 50 km/h vor.
- Wirksamkeit: gering



## 22. Tempo-30-Zone in allen Wohngebieten bei Erhalt eines Straßengrundnetzes mit Tempo 50 km/h

- Umsetzung: Dies ist weitestgehend bereits umgesetzt, es gibt nur noch einige wenige für Tempo-30 geeignete Wohngebiete, zu denen es kommunalpolitisch bislang keine mehrheitliche Zustimmung gab.
- Wirksamkeit: gering



## 23. Entwicklung von Routennetzen für Fußgänger (Wegeleitsysteme)

- Umsetzung: Alle angebauten Straßen verfügen über Gehwege, sodass ein durchgehendes Fußwegenetz bereits besteht. Innerhalb der Innenstadt gibt es ein Fußgängerleitsystem, das jedoch überwiegend Touristen anspricht.
- Wirksamkeit: gering



## 24. Entwicklung von Routennetzen für Radfahrer, Errichtung von Fahrradstraßen, Fahrradschnellwegen

- Umsetzung: Das Radverkehrskonzept, das von der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen wurde, beinhaltet als zentrales Leitmotiv die Herstellung eines in das bestehende Straßen- und Wegenetz integrierten lückenlosen Radverkehrsnetzes und ein wegweisendes Beschilderungskonzept. Die derzeit noch vorhandenen Netzlücken sollen sukzessive geschlossen werden.
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar

## 25. Gleisanschlüsse in Gewerbegebieten

- Umsetzung: Keine Aufgabe des Straßenbaulastträgers
- Wirksamkeit: nicht abschätzbar



## 26. Verwendung von Stickoxydoxydierenden Baustoffen im Straßen- und Wegebau

- Wirksamkeit:
- Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass sich entsprechende Installationen als technisch und finanziell aufwendig und in ihrer Wirkung eher als gering erweisen.
- Der Nachweis einer stickstoffdioxidmindernden Wirkung gelingt im normierten Labormaßstab, in der freien Umgebung ist ein solcher Nachweis bislang offen geblieben.
- Da die äußeren Einflussbedingungen sehr stark variieren können (z.B. Luftströmung und Abbaurate von  $\text{NO}_2$ ), ist die Wirkung als eher unbestimmt zu bezeichnen.



27. Erlass einer Verordnung zur Einschränkung oder Untersagung von Tätigkeiten in definierten Belastungsbereichen auf der Grundlage von § 49 BImSchG (Muster: Smog-Verordnung)

28. Fahrverbot bei hoher Schadstoffbelastung abwechselnd für Fahrzeuge mit geraden - ungeraden Zahlen der Kfz-Kennzeichen

29. Fahrverbot für LKW bei hoher Schadstoffbelastung

30. Zeitlich befristete Sperrung besonders belasteter Straßen außer für den Anliegerverkehr oder für Elektrofahrzeuge oder solche mit Brennstoffzellentechnik

31. zeitlich gestaffelte Einbeziehung von Fahrzeugen höherer Schadstoffklassen in das Verbot zur Einfahrt in die Umweltzone

Umsetzung:

Zuständigkeit zur Einführung einer entsprechenden Verordnung liegt beim Land Hessen

Wirksamkeit:

nicht abschätzbar

## 32. Einfahrt in eine „Lieferzone“ für LKW nur mit entsprechenden Lieferpapieren

- Umsetzung:
- Diese Anforderung soll durch das geplante Lkw-Durchfahrtsverbot der Landeshauptstadt Wiesbaden erfüllt werden
- Begrenzung des innerstädtischen Lkw-Verkehr auf den Quell- und Zielverkehr
- Lkw-Fahrten über 3,5 t, die nicht an nachweislich eindeutige Lieferbezüge geknüpft sind, sind unzulässig
- Wirksamkeit: mittel

### 33. Einrichtung einer Vermittlungsstelle zur Bildung von Fahrgemeinschaften

- Umsetzung: existiert bereits
- Wirksamkeit: gering





## 34. Einrichtung von Mobilstationen Mobilitätskonzepte für Schulen, personalreiche Unternehmen, Behörden

- Umsetzung:
- Errichtung von Mobilitätsstationen in der LHW zur Förderung des multimodalen Denkens, mit verschiedenen Verkehrsmitteln eine Wegeketten zurückzulegen, ist grundsätzlich vorstellbar
- Hierfür sind jedoch zunächst die notwendigen Grundvoraussetzungen wie z. B. der rechtliche Rahmen, politische Entscheidungen sowie die räumliche Ausgestaltung zu erfüllen
- Wirksamkeit: gering

# Fazit

- Die LHW strebt mit der Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes für den Durchgangsverkehr, verkehrsplanerischen Maßnahmen, dem Ausbau des Radwegenetzes sowie der Umstellung des ÖPNV auf Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb bzw. auf Brennstoffzellenbasis eine deutliche Verringerung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes an, um den Grenzwert auch an belasteten Straßen in Wiesbaden einhalten zu können