



# SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 8 - V - 3 6 - 0 0 2 1**

(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/36

Sofortpaket für den Luftreinhalteplan zur Abwendung eines Dieselfahrverbots für die  
Landeshauptstadt Wiesbaden

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

## Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
		<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

## Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol  
Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich  
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.  
 → siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz  
Stadtkämmerer

## A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind  **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.  
 finanzielle Auswirkungen verbunden.  
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

### I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel  rot  grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling  Investition  Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
<b>Summe einmalige Kosten:</b>									

<b>Summe Folgekosten:</b>									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

## B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Zur Reduzierung der verkehrsbedingten Stickoxidbelastung (NO<sub>x</sub>) und zur Abwendung eines drohenden gerichtlich angeordneten Fahrverbots für Diesel- sowie ältere Benzinfahrzeuge soll ein Sofortpaket umgesetzt werden.

Dieses ist zusammengestellt aus dem bereits am 06.03.2018 vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr getroffenen Beschlüssen, aus dem Masterplan Green City WI Connect sowie aus weiteren abgestimmten Maßnahmen der Fachverwaltung und der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH.

Die Wirksamkeit des Sofortpakets ist vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) nachgewiesen worden. Bei Durchführung aller enthaltenen Maßnahmen kann der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahr 2020 eingehalten werden.

Das Sofortpaket soll in die anstehende Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen werden.

### Anlagen:

1. Maßnahmenliste der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) - Luftreinhaltung/Luftreinhalteplan
2. Radverkehrs-Grundnetz 2020

## C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen:
  - a. Der seit 2010 geltende Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m<sup>3</sup> wird im Stadtgebiet von Wiesbaden überschritten. Berechnungen des HMUKLV belegen Grenzwertüberschreitungen an 39 Straßenzügen.
  - b. Die NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte an den verkehrsnahen Messstellen Ringkirche und Schiersteiner Straße lagen im Jahr 2017 bei 48,9 bzw. 50 µg/m<sup>3</sup>.
  - c. Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) haben gegen das Land Hessen Klage erhoben mit dem Antrag, den Luftreinhalteplan so zu ändern, dass die Grenzwerte in Wiesbaden schnellstmöglich eingehalten werden. Die Stadt Wiesbaden ist mit Beschluss des Verwaltungsgerichts beigeladen worden. Die Verhandlung wird für den Herbst 2018 erwartet.
  - d. Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Februar 2018 können Dieselfahrverbote auch ohne eine einheitliche bundesweite Regelung angeordnet werden. In Hamburg und Stuttgart ist dies bereits erfolgt; in Aachen hat das Verwaltungsgericht die Stadt aufgefordert, sich auf ein Dieselfahrverbot ab dem 1.1.2019 vorzubereiten.
  - e. Damit kann das Verwaltungsgericht das Land Hessen verurteilen, ein Fahrverbot für Euro 4- und Euro 5-Diesel mit nur sehr wenigen Ausnahmen in den Luftreinhalteplan aufzunehmen, wenn die Landeshauptstadt Wiesbaden kein bis 2020 wirksames Maßnahmenpaket beschließt und umsetzt. In Wiesbaden wären rund 31.000 Fahrzeuge betroffen, zuzüglich 94.000 Fahrzeuge aus dem Umland.
  - f. Die Stadtverordnetenversammlung hat sich mit Beschluss Nr. 0101 vom 15.03.2018 gegen Fahrverbote ausgesprochen und den Magistrat beauftragt, Maßnahmen zu ergreifen, die den überörtlichen Durchgangsverkehr aus den Belastungszonen heraushalten.
  - g. Die Flottenerneuerung und die sinkende NO<sub>2</sub>-Hintergrundbelastung werden nicht ausreichen, um im Jahr 2020 den NO<sub>2</sub>-Grenzwert für das Jahresmittel einzuhalten.

- h. Die Fachverwaltung hat daher ein Sofortpaket mit aufeinander abgestimmten Teilmaßnahmen erarbeitet (Anlage 1). Es ist zusammengestellt aus dem bereits vom Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr im März gefassten Beschluss Nr. 0055 vom 06.03.2018, aus dem Masterplan Green City WI Connect (siehe Vorlage 18-V-66-0238) sowie weiteren Maßnahmen der Fachverwaltung und der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH.
  - i. Dem Hessischen Umweltministerium (HMUKLV) wurde das Sofortpaket zur Bewertung der Wirksamkeit zur Verfügung gestellt. Nach den Berechnungen des HMUKLV kann der NO<sub>2</sub>-Grenzwert im Jahr 2020 an allen Straßen im Stadtgebiet - mit Ausnahme von fünf Straßenabschnitten - eingehalten werden, wenn das gesamte Maßnahmenpaket umgesetzt wird. Für diese fünf Straßenabschnitte werden derzeit zusätzliche ortsbezogene Maßnahmen erarbeitet, damit 2020 dort ebenfalls der NO<sub>2</sub>-Grenzwert eingehalten werden kann.
2. Es wird beschlossen:
- a. Das Sofortpaket der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Rhein-Main Teilplan Wiesbaden (Anlage 1) wird beschlossen und dem Land Hessen zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan gemeldet.
  - b. Der Magistrat wird beauftragt, die im Sofortpaket genannten Maßnahmen zeitnah umzusetzen um ein Dieselfahrverbot abzuwenden. Zur Finanzierung der anfallenden Kosten sind nach Möglichkeit auch Fördermittel des Bundes und des Landes in Anspruch zu nehmen.

## D Begründung

### I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

#### **Rechtliche Situation zur Luftqualität**

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt hat die Europäische Union im Mai 2008 eine Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa verabschiedet. Die Umsetzung in deutsches Recht erfolgte im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 39. Verordnung zum BImSchG (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV).

Von besonderer Bedeutung sind die in der Verordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht überschritten werden dürfen. Während die Kenngröße „Jahresmittelwert“ für die Bewertung der Langzeitwirkung steht, wird die Kurzzeitwirkung durch 1- bis 24-Stunden-Mittelwerte mit jeweils höheren Konzentrationsschwellen charakterisiert, die je nach Komponente mit unterschiedlichen Häufigkeiten im Kalenderjahr überschritten werden dürfen. Wird für eine oder mehrere Komponenten der Immissionsgrenzwert überschritten, muss ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden.

Für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) wurde ein Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> als Langzeitgrenzwert festgelegt. Daneben gibt es noch einen Mittelwert über eine volle Stunde als Kurzzeitgrenzwert von 200 µg/m<sup>3</sup>, der höchstens 18-mal pro Jahr überschritten werden darf.

#### **Luftreinhalteplan Teilplan Wiesbaden**

Gemäß § 47 Abs. 1 BImSchG besteht die Verpflichtung des Landes, bei Überschreitung der in einer Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Diese müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten. Die Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der

Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionsgrenzwerte beitragen.

Der erste Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main wurde im Jahr 2005 aufgestellt. Er umfasste alle von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte, u.a. auch Wiesbaden. Die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main erfolgte 2012 in Teilplänen, die sich auf die konkreten Verhältnisse in den jeweiligen Kommunen konzentrierten. Die Landeshauptstadt Wiesbaden war mit der Messstation an der Ringkirche bereits 2002 von Grenzwertüberschreitungen bei NO<sub>2</sub> betroffen. Daher wurden schon im ersten Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main Maßnahmen wie die Umweltzone („Grüne Plakette“), Förderung des Radverkehrs, Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung und Verbesserung der Emissionsstandards von städtischen Fahrzeugen zur Verringerung der Schadstoffbelastung aufgenommen und umgesetzt.

Mit den Maßnahmen des im Jahr 2012 fortgeschriebenen Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main im Teilplan Wiesbaden konnte die Höhe der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen zwar um 7 bis 8 % gesenkt werden, was aber bei weitem nicht ausreicht, um den NO<sub>2</sub>-Grenzwert einhalten zu können. Aktuell liegen die Werte der verkehrsnahen Messstationen Wiesbaden-Ringkirche und Schiersteiner Straße bei 48,9 bzw. 50 µg/m<sup>3</sup> (Messjahr 2017). Das entspricht einer Überschreitung des zulässigen Grenzwertes von 22 bzw. 25 %.

#### **Stand des Verwaltungsstreitverfahrens Verkehrsclub Deutschland e.V. u.a. ./ Land Hessen (Az.: 4 K 1756/15.WI)**

Im Dezember 2015 hat der Verkehrsclub Deutschland e.V., ein nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz anerkannter Verband, gegen das Land Hessen Klage erhoben mit dem Antrag, das Land „zu verpflichten, den für die Stadt Wiesbaden geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40 µg/ m<sup>3</sup> im Stadtgebiet Wiesbaden enthält“.

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. macht geltend, die Luftreinhalteplanung des Landes werde den Anforderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) nicht gerecht.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist dem Verfahren mit Beschluss des Verwaltungsgerichts Wiesbaden vom 21.12.2015 beigeladen worden. Sie ist im Verfahren zur Aufstellung des Luftreinhalteplans durch das Land zu beteiligen. Sie ist nach § 47 Abs. 6 BImSchG zudem verpflichtet, die in einem Luftreinhalteplan enthaltenen Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen durchzusetzen. Soweit der Luftreinhalteplan planungsrechtliche Festlegungen enthält, sind diese bei Planungen zu berücksichtigen.

Mit Übersendung der Klageschrift bat das Verwaltungsgericht zunächst um Mitteilung der Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung und des Magistrats zu den Fragen des Luftreinhalteplans.

Im Juli 2016 trat die Deutsche Umwelthilfe e.V. als zweite Klägerin zum Verfahren hinzu.

Im Januar 2017 wies das Gericht die Beteiligten darauf hin, dass die Garantie effektiven Rechtsschutzes es gebiete, es gegebenenfalls nicht nur bei der Feststellung zu belassen, dass ein Luftreinhalteplan unzureichend und daher zu einem geeigneten Gesamtkonzept fortzuschreiben sei, sondern dass auch die Vorgabe konkreter Maßnahmen durch das Gericht in Betracht komme.

Das Gericht forderte die Beteiligten auf, zu einer 34 Maßnahmen umfassenden Liste hinsichtlich der Wirksamkeit, Umsetzungsmöglichkeit und der voraussichtlichen Dauer der Umsetzung der dort genannten Maßnahmen Stellung zu nehmen, die es zu einem späteren Zeitpunkt noch um zwei Maßnahmen erweiterte.

Land und Landeshauptstadt Wiesbaden sind dieser Aufforderung nachgekommen. Zudem hat auf Anforderung des Verwaltungsgerichts auch das Umweltbundesamt Stellung genommen. Im Juni 2017 hat das Gericht den Bund zum Verfahren beigeladen.

Die Auseinandersetzung um die Frage der rechtlichen Zulässigkeit eines sog. „Diesel-Fahrverbots“, die auch im hiesigen Verfahren geführt wurde, erhielt mit den Urteilen der Verwaltungsgerichte Düsseldorf und Stuttgart (13.09.2016 / 26.07.2017), die dieses als rechtlich zulässig erachteten, neue Brisanz. Nach den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 ist nun als höchststrichterlich geklärt anzusehen, dass die „Plakettenregelung“ des Bundesrechts, die Verkehrsverbote speziell für Dieselfahrzeuge nicht zulässt, mit Blick auf die europarechtliche Verpflichtung zur Einhaltung der Grenzwerte unangewendet bleiben muss, wenn sich ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge als die einzig geeignete Maßnahme erweist, den Zeitraum einer Nichteinhaltung der Grenzwerte für Stickoxide so kurz wie möglich zu halten.

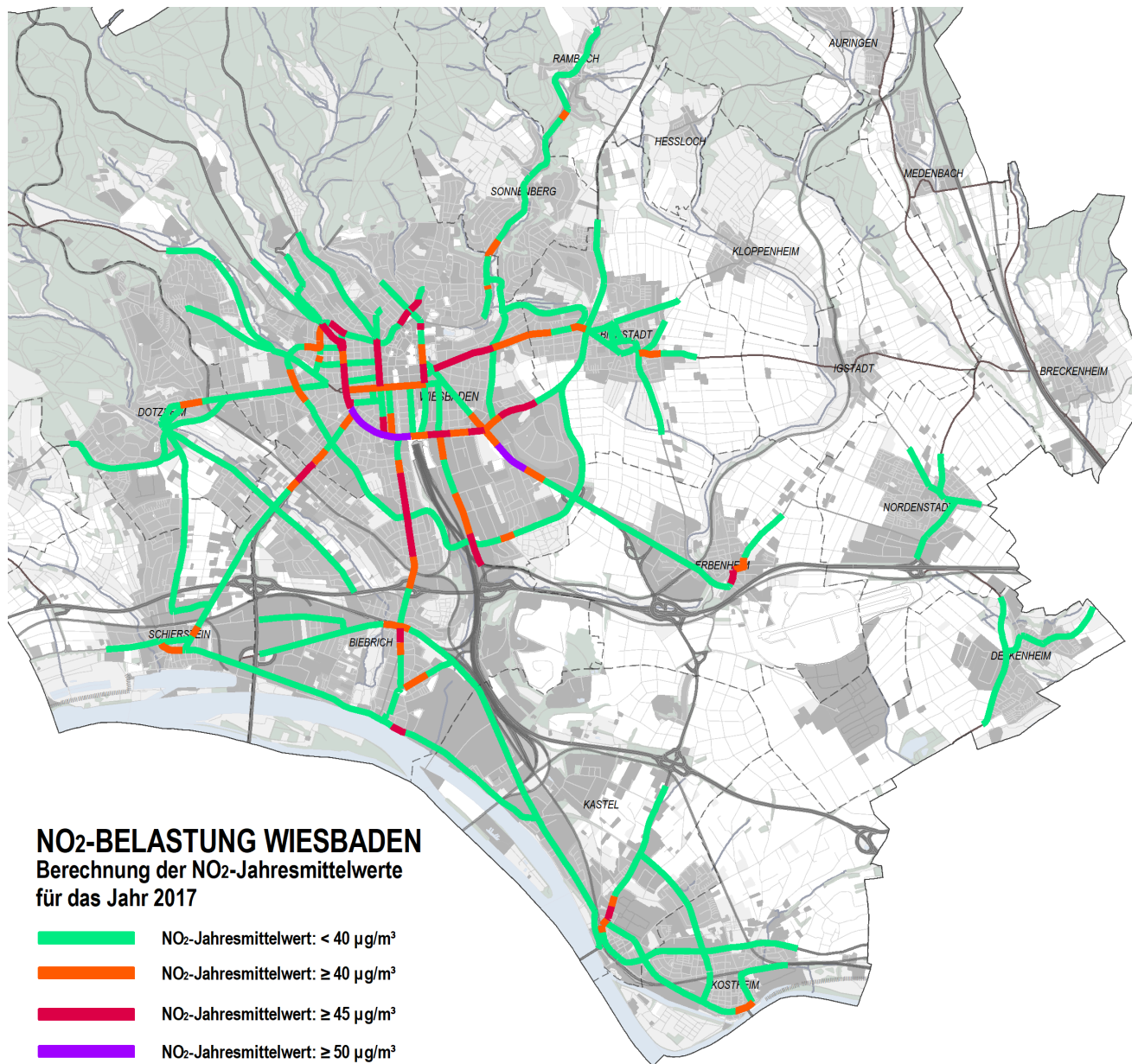
Mit Schreiben vom 30.01.2018 und zuletzt vom 20.07.2018 wurde das Gericht über die zwischenzeitlich seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden unternommenen Anstrengungen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und auch von der bevorstehenden Befassung der Stadtverordnetenversammlung mit den geplanten Maßnahmen unterrichtet.

Ein Termin der mündlichen Verhandlung steht derzeit noch nicht fest. Angesichts des Umstands, dass eines der Parallelverfahren für Anfang September 2018 terminiert wurde, ist jedoch davon auszugehen, dass die mündliche Verhandlung im Verfahren zum Luftreinhalteplan Wiesbaden in nicht allzu großem zeitlichem Abstand dazu terminiert werden wird.

### **Aktuelle Situation**

Das HMKLV hat die NO<sub>2</sub>-Konzentration für das Jahresmittel für alle vielbefahrenen Straßen in Wiesbaden für das Bezugsjahr 2017 berechnet (siehe die folgende Abbildung).

Nur durch eine Berechnung ist es möglich, die Straßen mit Grenzwertüberschreitungen zu identifizieren und die Minderungswirkung von Maßnahmen zu ermitteln und für die kommenden Jahre zu prognostizieren. Dieses Verfahren ist „Stand der Technik“ und wird von den Gerichten anerkannt. In die Berechnung fließen die Vorbelastung (städtischer Hintergrund), die DTV-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr, Verkehrsmodell 2016), der Anteil von Pkw, Lkw, Bussen, Lnfz, Krädern, die Flottenzusammensetzung mit den Emissionsfaktoren aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) 3.3, die Bebauungssituation, die Ausrichtung der Straße, Angaben zu Einbahnstraße und Längsneigung sowie die Verkehrsdynamik (Anteil Stop&Go, gesättigt, dicht, flüssig) ein.



Datengrundlage für die Erfassung der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen: Belastungskarte Wiesbaden auf Basis des Verkehrsmodells 2016, Maßstab ca. 1:100.000, Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Referat II 4 | Datenerfassung/GIS/Layout: Landeshauptstadt Wiesbaden, Umweltamt | Kartengrundlage: Hess. Verwaltung f. Bodenmanagement + Geoinformation

Das Berechnungsergebnis deckt sich mit den Ergebnissen der Messstellen des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLUNG) und der Passivsammler-Ergebnisse des Umweltamtes. Es liegen weiträumige Überschreitungen des Grenzwertes für den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert vor.

Nach Berechnungen des HMKLV reichen für das Stadtgebiet Wiesbaden die Flottenerneuerung und die sinkende NO<sub>2</sub>-Hintergrundbelastung nicht aus, um im Jahr 2020 den NO<sub>2</sub>-Grenzwert einzuhalten. Von den vom Verwaltungsgericht zur Diskussion gestellten 34+2 Maßnahmen (siehe Abschnitt Stand des Verwaltungsstreitverfahrens) ist die Mehrzahl entweder rechtlich nicht umsetzbar, entfaltet keine ausreichende Wirkung oder ist nicht kurzfristig umsetzbar (die städtische ämterübergreifende Stellungnahme wurde im Umweltausschuss vorgetragen). Das Umweltbundesamt bewertet in seiner Stellungnahme Fahrverbote („Blaue Plakette“) als wirksamste Maßnahme.

Streckenbezogene Fahrverbote, wie in Hamburg, sind nach oben dargestellten Ergebnissen in Wiesbaden allerdings nicht wirksam. Es käme nur ein zonenbezogenes Fahrverbot in Betracht.

Wie oben ausgeführt hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom Februar 2018 festgestellt, dass Diesel-Fahrverbote verhältnismäßig sind und festgesetzt werden können, wenn alle anderen kurzfristig wirksamen Maßnahmen ausgeschöpft sind. Das Verwaltungsgericht

Wiesbaden kann das Land Hessen daher verurteilen, ein Fahrverbot für Euro 4- und Euro 5-Diesel mit nur sehr wenigen Ausnahmen in den Luftreinhalteplan aufzunehmen, wenn die Landeshauptstadt Wiesbaden kein bis 2020 wirksames Maßnahmenpaket beschließt und umsetzt. Von dem Fahrverbot werden voraussichtlich 31.000 in Wiesbaden zugelassene und 94.000 Dieselfahrzeuge aus dem Umland betroffen sein.

Die Fachverwaltung hat ein Maßnahmenpaket zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung mit aufeinander abgestimmten Teilmaßnahmen erarbeitet (Anlage 1), welches dem HMUKLV zur Berechnung der Wirksamkeit für das Jahr 2020 zur Verfügung gestellt wurde. Zur Methodik der Berechnung siehe die Erläuterung unter „Aktuelle Situation“. Bei der Berechnung wurden die Flottenerneuerung und der sinkende Trend der Vorbelastung (städtischer Hintergrund) berücksichtigt.

Das HMUKLV konnte berechnen, dass der  $\text{NO}_2$ -Grenzwert für das Jahresmittel im Jahr 2020 an allen Straßen im Stadtgebiet - mit Ausnahme von fünf Straßenabschnitten - eingehalten werden kann, wenn das gesamte Maßnahmenpaket umgesetzt wird.

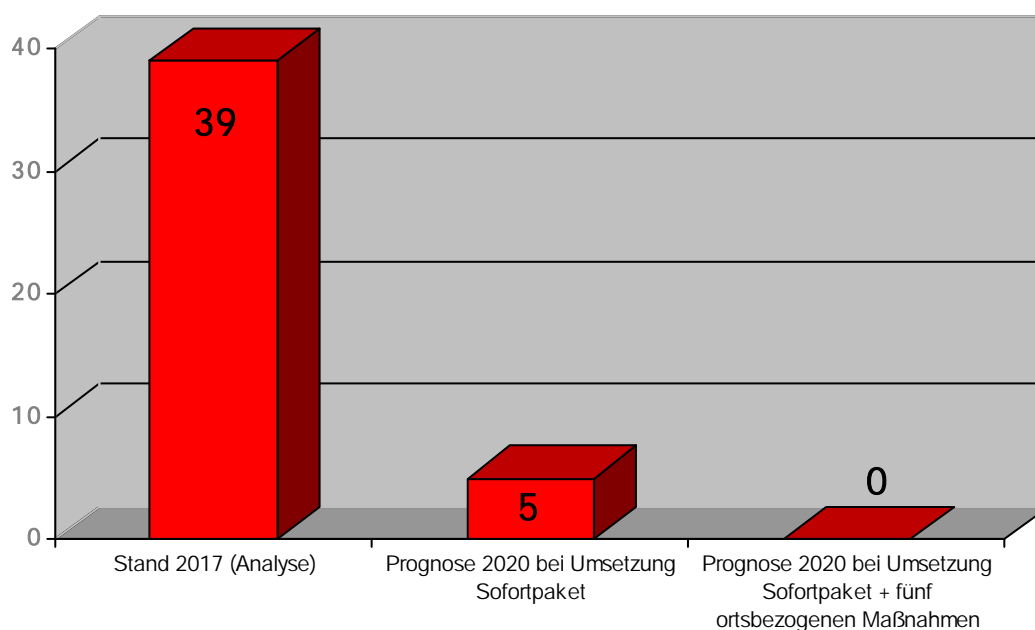
Als wirksame Maßnahmen konnten der Ausbau und die Förderung der E-Mobilität (u.a. mit der Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks), die Elektrifizierung und Erneuerung der Busflotte, die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs (u.a. mit einem „Grundnetz 2020“), Maßnahmen des Verkehrsmanagements (wie Errichtung von Park & Ride-Parkplätzen) und der urbanen Logistik sowie verkehrslenkende Maßnahmen identifiziert werden.

Die fünf verbleibenden Straßenabschnitte, für die auch bei Umsetzung des Sofortpakets weiterhin eine Überschreitung berechnet worden ist, sind:

- Geisbergstraße 43,4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Mainzer Straße (Bereich um Knoten mit 2. Ring), 40,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Reichsapfelstraße 40,6  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Rheingaustraße 41,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Schiersteiner Straße (Abschnitt 1. Ring bis Wolfram-von-Eschenbach-Str.) 40,9  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Für diese fünf Straßenabschnitte werden derzeit zusätzliche ortsbezogene Maßnahmen erarbeitet, wie Einbahnstraßenregelungen, ortsbezogene Zuflussdosierung und Verwendung von ausschließlich E-Bussen auf den dort verkehrenden ÖPNV-Linien, damit 2020 dort ebenfalls der  $\text{NO}_2$ -Grenzwert für das Jahresmittel eingehalten werden kann. Das HMUKLV wird diese ergänzenden Maßnahmen mit in die Berechnungen aufnehmen.

Abbildung: Anzahl der Straßenzüge mit Grenzwertüberschreitung





Um ein Fahrverbot abzuwenden, ist es notwendig, dass die Fachverwaltung die zur Unterschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes für das Jahresmittel notwendigen Teilmaßnahmen detailliert ausarbeitet. Der nächste Schritt ist die Meldung des Maßnahmenpaketes mit allen Teilmaßnahmen an das Land Hessen für die Aufnahme in den Luftreinhalteplan.

## II. Demografische Entwicklung

*(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)*

Betroffen von gesundheitlichen Effekten durch die Luftschadstoffbelastung sind vor allem junge und ältere Menschen. Im Hinblick auf die Zunahme in der Bevölkerung von zumindest einer Gruppe der Betroffenen (ältere Menschen), ist die Reduzierung der Außenluftbelastung notwendig.

## III. Umsetzung Barrierefreiheit

*(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)*

Die Barrierefreiheit findet in den der Umsetzung zu Grunde liegenden technischen Richtlinien bereits in vollem Umfang Berücksichtigung.

## IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

### Finanzierung

Die Mittel sind über Einzelvorlagen durch die vorhandenen Budgets des Doppelhaushalts 2018/19, ggf. im Vorgriff auf 2020/21 sowie über Anpassungen im Wirtschaftsplan ESWE Verkehr zur Verfügung zu stellen. Die Vorlage des Masterplans Green City WI-Connect (Sitzungsvorlage 18-V-66-0238) beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eröffnet weitere Fördermöglichkeiten.

## V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

Es gibt keine realisierbaren Alternativen, um Fahrverbote zu vermeiden.

Wiesbaden, . August 2018

Andreas Kowol  
Stadtrat

**Verteiler:**  
Dezernat V  
Dezernat V/C  
36  
66

3602	AL 36	Dez. V