



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Deutsche Umwelthilfe e.V.
Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
10178 Berlin

18. Juli 2019

Umsetzungsstand Maßnahmenpaket Luftreinhalteplan Wiesbaden

Sehr geehrter Herr Kulpa,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 21. Mai 2019 an das Wiesbadener Umweltamt. Gerne teile ich Ihnen den Umsetzungsstand des Maßnahmenpaketes der Landeshauptstadt Wiesbaden zum Luftreinhalteplan Wiesbaden sowie die vorliegenden NO₂-Messwerte der Jahre 2018 und 2019 im Stadtgebiet von Wiesbaden mit.

Den Umsetzungsstand zum 1. Juli 2019 finden Sie in Anlage 1 in einer tabellarischen Übersicht, gegliedert nach den Kapiteln des Luftreinhalteplanes. Zur besseren Übersicht haben wir in der letzten Spalte eine Ampel-Darstellung eingefügt:

- Grün: Maßnahme abgeschlossen oder aktuell in Umsetzung
- Gelb: Maßnahme in Vorbereitung
- Rot: Realisierung bis 2020 aktuell unsicher

Ich darf Ihnen mitteilen, dass ich die Stadt Wiesbaden bei der Umsetzung der Maßnahmen insgesamt auf dem richtigen Weg sehe. Die Verlagerung von Durchgangsverkehr vom 1. auf den weniger belasteten 2. Ring ab dem Dürerplatz ist gut angelaufen und wird in Kürze durch eine weitere Vorsortierung nördlich des Dürerplatzes sowie durch die Installation einer außerörtlichen Pfortnerampel an der Fischzucht weiter optimiert. Um die Verlagerung auch in Gegenrichtung zu erreichen, hat das Tiefbau- und Vermessungsamt die Realisierung einer neuen kombinierten Pfortnerampel und Busschleuse an der Berliner Straße (B 54) im ersten Quartal 2020 in Aussicht gestellt.

Daneben ist, wie Sie wissen, ein zentrales Ziel des Luftreinhalteplans, Autoverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Eine Voraussetzung dafür ist ein attraktiver, dicht getakteter ÖPNV. Wie Sie der Tabelle entnehmen können, haben ESWE Verkehr und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zum letzten Fahrplanwechsel eine Vielzahl an Angebotsausweitungen auf Schiene und Straße realisiert. Darüber hinaus hat ESWE Verkehr auch unterjährig - was normalerweise nicht üblich ist - weitere neue Verbindungen hinzugefügt. Als nächstes wird im August eine tangentielle Direktverbindung Hauptbahnhof - P&R Kahle Mühle - Horst-Schmidt-Kliniken eingeführt.

Die Nachrüstung der 100 Dieselsebusse mit SCR-Filtersystemen ist seitens ESWE Verkehr angelaufen und soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein.

Auch das Rad-Grundnetz 2020 nimmt Form an. Die Radverbindungen Äppelallee, Kasteler Straße und der erste Abschnitt der Umweltspur auf dem 1. Ring sind fertiggestellt, zu weiteren Abschnitten sind die Planungen fertig und politischen Beschlüsse gefasst worden. Die ersten Protected Bike Lanes sind in Betrieb, weitere in Planung. Zusammen mit dem Land Hessen beginnen wir in diesen Tagen mit dem Bau von 750 neuen Fahrradabstellplätzen, vorrangig an Schulen und öffentlichen Einrichtungen. Die Fortschritte werden von der Bevölkerung registriert; im ADFC-Fahrradklimatest vom 9. April ist Wiesbaden unter den deutschen Großstädten als Aufholerstadt Nr. 1 bewertet worden. Darauf werden wir uns keinesfalls ausruhen, denn mir ist bewusst, dass der Nachholbedarf hier immer noch hoch ist. Dabei hilft es zu wissen, dass unser Handeln in der Bevölkerung großen Rückhalt genießt: Aus der jüngst veröffentlichten repräsentativen Wiesbadener Stadtanalyse geht hervor, dass mit 68 Prozent als vordringlichste Aufgabe die Verbesserung der Radverkehrssituation angesehen wird - noch vor der Verbesserung der Parkmöglichkeiten.

Bei der hohen Zahl an Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan festgeschrieben sind, bleibt es allerdings nicht aus, dass auch Hürden auftreten - teils erwartbare, teils aber auch überraschende. Ein Beispiel: Für die Regionalbahn nach Frankfurt und in den Rheingau war für die Wochenenden eine Taktverdichtung zu einem Halbstundentakt geplant und auch schon in Fahrpläne gedruckt. Leider mussten wir kurzfristig hinnehmen, dass der Halbstundentakt derzeit ausfallen muss, weil die zuständige Bahngesellschaft unter Lokführermangel leidet.

Als äußerst komplexe Aufgabe erweist sich, wie erwartet, die Einführung eines 365-Euro-Tickets „für alle“. ESWE Verkehr kalkuliert mit Mehrkosten und Mindereinnahmen i.H.v. mindestens 8 Millionen Euro jährlich. Diese Summe habe ich für den kommenden Haushalt 2020/21 angemeldet; ob die Stadtverordnetenversammlung dieses Geld bereitstellen kann und wird, ist allerdings ungewiss. Erschwert wird das Projekt dadurch, dass nach unserer Kenntnis keinerlei Fördermittel von Bund und Land hierfür zur Verfügung stehen. Hierfür fehlt mir, um ehrlich zu sein, ein Stück weit das Verständnis. Wenn man bedenkt, welche Summen die Bundesregierung für Dieselsubventionierung, Pendlerpauschale oder die kürzlich gescheiterte Pkw-Maut verausgabte, wäre das Geld in eine Zuschussung von günstigen ÖPNV-Tickets in belasteten Großstädten nach meiner Ansicht deutlich sinnvoller angelegt.

Dort, wo Bundesfördermittel bereit stehen, etwa beim „Sofortprogramm Saubere Luft“, stellen uns die Konditionen vor Probleme. Die Antragstellung ist mitunter kompliziert und arbeitsaufwändig. Fast immer ist ein kommunaler Eigenanteil notwendig, meist 50 Prozent. Diesen innerhalb eines laufenden Doppelhaushalts „zusammenzukratzen“, grenzt an eine Unmöglichkeit. Mit einem Kraftakt ist es der Wiesbadener Stadtpolitik dennoch gelungen, 15 Millionen Euro Eigenanteil für das Großprojekt DIGI-V zur digitalen Verkehrssteuerung bereitzustellen. Die Bereitschaft der Politik zu weiteren überplanmäßigen Budgetausweitungen ist erwartbar - was ich auch nachvollziehen kann - an eine Grenze gelangt.

Auch bei der Elektrifizierung der Busflotte stellen uns die Förderkonditionen vor Herausforderungen. Die zweite Hälfte der zu beschaffenden 221 E-Busse ist noch nicht durch Fördermittel des Bundes abgedeckt; ohne diese werden die Landeshauptstadt Wiesbaden bzw. ESWE Verkehr diese Investition kaum stemmen können.

Eine noch unüberwindbare Hürde müssen wir bei der Hardware-Nachrüstungen für kommunale Nutzfahrzeuge konstatieren. Zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit SCR-Technik hat das Bundesverkehrsministerium inzwischen zwar alle technischen Prüfvorschriften veröffentlicht mit allerdings vergleichsweise hohen Anforderungen an die Nachrüstsyste

z.B. ein Fahrzeug der Euro-6a/b-Norm nicht in diesem Maß erfüllen muss. Da die Automobilhersteller ihren Kunden von einer Hardware-Nachrüstung durch Drittanbieter abraten, selbst aber nicht bereit sind, die Systeme so in die Motorsteuerung einzubinden, dass sie eine optimale Wirksamkeit entfalten können, stellt die Einhaltung der Anforderungen bzgl. der Wirkung der Abgasnachbehandlungssysteme die Anbieter vor große Herausforderungen.

Bisher wurde noch für kein System die Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt. Entsprechende Anträge liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt aber bereit seit einiger Zeit vor. Nachrüstsets für die Volumenmodelle VW Passat, Mercedes E-Klasse und Mercedes Sprinter könnte daher noch im Sommer die Zulassung erteilt werden. Viele Werkstätten haben sich bereits für die Nachrüstung der Fahrzeuge vorbereitet. Da sowohl VW als auch Mercedes eine Kostenübernahme für die Nachrüstung bis zu einer Höhe von 3.000 € pro Fahrzeug im Pkw-Bereich zugesagt haben und Handwerker- sowie Lieferfahrzeuge von einer Bundesförderung bis zu 80 Prozent der Kosten profitieren, ist auch davon auszugehen, dass die Fahrzeugeigentümer bzw. -halter davon auch Gebrauch machen werden, allein um damit den immensen Wertverlust ihrer Dieselfahrzeuge zumindest teilweise ausgleichen zu können. Auch der Hessische Handwerkertag fordert zügige Lösungen. Bei Handwerkern ist die Bereitschaft zur Nachrüstung der Fahrzeuge entsprechend hoch, da es sich häufig um speziell ausgestattete Fahrzeuge handelt. Diese Ausstattung der Fahrzeuge ist häufig kostenintensiv, weshalb ein großes Interesse daran besteht, diese noch eine längere Zeit uneingeschränkt nutzen zu können.

In der Summe führen diese Hürden dazu, dass nicht bei allen Maßnahmen die vorgesehene Realisierung bis 2020 sichergestellt ist. Zur Kompensation haben wir einige **zusätzliche Maßnahmen** entwickelt, die über den Luftreinhalteplan hinaus gehen. Exemplarisch möchte ich Ihnen hier nennen:

- Nachrüstung von schweren kommunalen Fahrzeugen mit Stickoxidminderungssystemen - Förderantrag des Tiefbau- und Vermessungsamts beim BMVI
- Anschaffung zusätzlicher 21 Euro VI-Busse durch ESWE Verkehr: Ermöglichung von Angebotsausweitungen sowie Substitution von acht Gelenkbussen älterer Abgasnorm; Inbetriebnahme im Juli 2019
- Schaffung von Radstreifen in der Sonnenberger Straße: Wegnahme von ca. 80 Parkplätzen zwecks Markierung einer sicheren Radverkehrsverbindung aus der Innenstadt in die Stadtteile Nordost, Sonnenberg und Rambach

Weitere Maßnahmen werden derzeit planerisch vorbereitet.

Neben dem Status der Maßnahmen hatten Sie sich ja auch nach der Entwicklung der Messwerte erkundigt. Die **NO₂-Messwerte** der Jahre 2018 und 2019 sind in Anlage 2 diesem Schreiben beigefügt. In Anlage 3 sende ich Ihnen eine aktuelle Stellungnahme des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Entwicklung der NO₂-Immissionswerte.

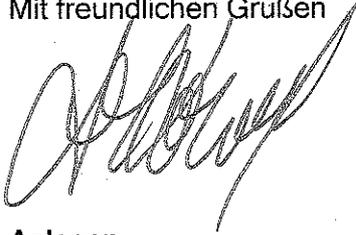
Gestatten Sie mir zur Entwicklung der Messwerte einige Anmerkungen:

Die erste Tendenz ist gut erkennbar, dass die Stickoxidbelastung zu sinken beginnt. Unsere Maßnahmen tragen also erste Früchte. Dass die Messwerte 2019 noch nicht weiter gesunken sind, ist nach Einschätzung meiner Fachverwaltung und auch des hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz insbesondere der **Teilspernung der Salzachtalbrücke** geschuldet. Die über die Brücke führende A 66 nimmt normalerweise große Teile des überörtlichen Auto- und Lkw-Verkehrs auf und führt ihn an der Innenstadt vorbei. Die durch einen Baufehler verursachte Teilspernung führt zweifelsfrei zu einer Zusatzbelastung der Innenstadt, die niemand erwarten konnte. Mir ist wichtig, Ihnen bewusst zu machen, dass es sich hierbei um eine extern verursachte Sondersituation handelt,

die uns derzeit das Leben schwer macht, die aber nur von temporärer Dauer ist. In Anlage 3 finden Sie eine vertiefte Darstellung der Situation sowie eine angepasste Prognose für das Gesamtjahr 2019 durch Frau Dr. Mang.

Für Rückfragen steht Ihnen mein Dezernat oder das Umweltamt gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen

- Anlage 1: Umsetzungsstand der Maßnahmen des Luftreinhalteplans zum 1. Juli 2019
- Anlage 2: Übersicht NO₂-Messwerte, Umweltamt Wiesbaden
- Anlage 3: Entwicklung der Luftqualität - Stellungnahme von Frau Dr. Mang, hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz