

E 010400 23. März 2023

LANDESHAUPTSTADT



6.1.23.03.2023

über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

187
Juli 23.03.

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt, Wirtschaft,
Gleichstellung und Organisation

über
Magistrat

Stadträtin Christiane Hinnerger

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

?? März 2023

an die AfD-Rathausfraktion

Anfrage der AfD- Fraktion vom 24.01.2023 Nr. 107 nach § 45 der Geschäftsordnung der
Stadtverordnetenversammlung , 23-V-36-0005

Sachstand Luftreinhalteplan

In der Stadtverordnetenversammlung am 6. September 2018 wurde aus der Vorlage 18-V-36-0021 das Sofortpaket für den über 40 Maßnahmenpunkte großen Luftreinhalteplan zur Abwendung eines Dieselfahrverbots für die Landeshauptstadt Wiesbaden beschlossen. Die NO₂ - Jahresmittelwerte an den verkehrsnahen Messstellen Ringkirche und Schiersteiner Straße lagen im Jahr 2017 bei 48,9 bzw. 50 µg/m³. Der Stickstoffdioxid (NO₂)-Grenzwert für das Jahresmittel liegt bei 40 µg/m³.

In diesem Zusammenhang frage ich den Magistrat:

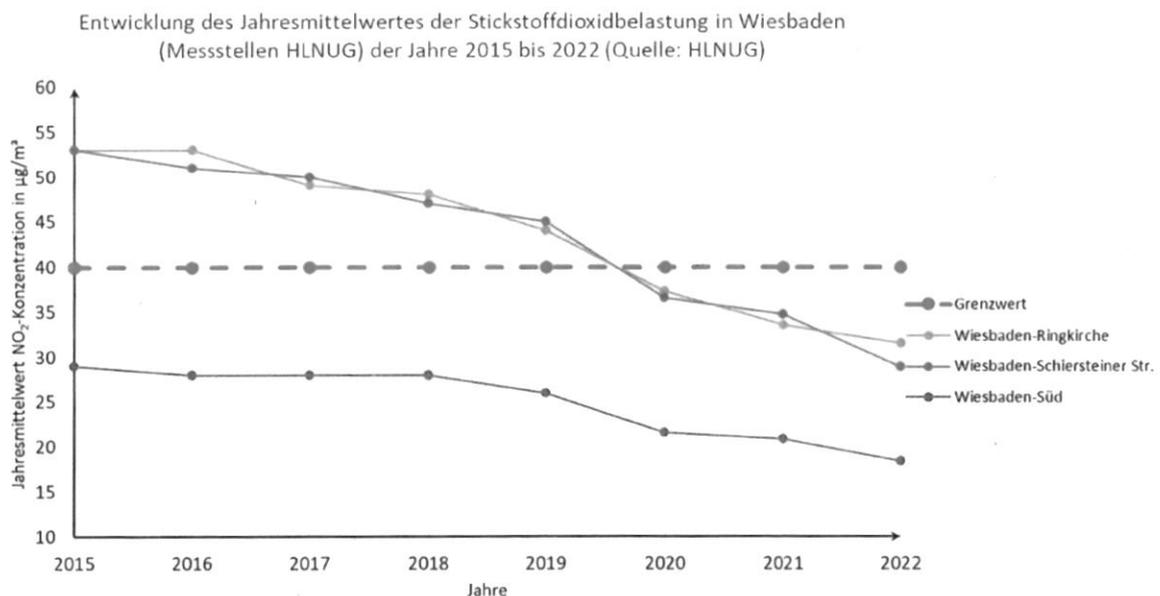
1. Wie hoch lagen die NO₂ -Jahresmittelwerte in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022?
2. Welche Punkte des Luftreinhalteplans wurden bislang umgesetzt?
3. Welche Punkte des Luftreinhalteplans können nicht umgesetzt werden und warum nicht?
4. Welche Punkte des Luftreinhalteplans werden noch umgesetzt und wie lange wird es bis zur abschließenden Umsetzung dauern?
5. Wird auch weiterhin an der Umsetzung des Luftreinhalteplans festgehalten, auch wenn die Stickstoffdioxid-Grenzwerte für das Jahresmittel eingehalten werden? Wenn ja, mit welchem Ziel?
6. Wie hoch sind die bisherigen Kosten für die Umsetzung der einzelnen Punkte des Luftreinhalteplans?
7. Mit welchen Kosten für die weitere Umsetzung der noch offenen, nicht notwendigen Punkte ist zu rechnen?

Vielen Dank für Ihre Anfrage bezüglich dem Sachstand der Luftreinhalteplanung für Wiesbaden, diese beantworte ich wie folgt:

Zu Punkt 1.) *Wie hoch lagen die NO₂-Jahresmittelwerte in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022?*

Die Entwicklung der lufthygienischen Situation in Wiesbaden ist insgesamt positiv. Seit dem Jahr 2015 sind die Werte für Stickstoffdioxid im verkehrsnahen Bereich im Jahresmittel gesunken. Auffällig ist auch der „Sprung“ nach unten seit dem Jahr 2019. Sehr deutlich nachvollziehbar ist dies an den Landesmessstellen im Bereich der Ringkirche und der Schiersteiner Straße. Hier gab es seit 2015 Entlastungen um teilweise über 20 µg/m³ für Stickstoffdioxid im Jahresmittel, so dass aufgrund des eindeutigen Trends nach „unten“ auch künftig eine dauerhafte Unterschreitung der Grenzwert-Vorgabe für das Jahresmittel zu erwarten ist. Auch die erheblichen Mehrbelastungen im Wiesbadener Straßennetz infolge des Kollapses der Salzachtalbrücke konnten diesen generellen Trend nicht umkehren.

Folgende Abbildung 1 fasst die Entwicklung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid an den drei offiziellen Messstellen des HLNUG für Wiesbaden zusammen. Die Messstellen Wiesbaden Schiersteiner und Ringkirche zeigen hier die verkehrsnahen und die Station Wiesbaden-Süd die Hintergrundbelastung.



Zu Punkt 2.) *Welche Punkte des Luftreinhalteplans wurden bislang umgesetzt?*
Umgesetzt wurden folgende Maßnahmen:

- Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks mit 61 E-Fahrzeugen
- Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur
- Befristete Privilegierung von E-Autos im öffentlichen Parkraum zur Förderung des Markthochlaufs
- Elektrifizierung der Busflotte: Mit 120 E-Bussen liegt Wiesbaden deutschlandweit auf Platz 2
- Ausstattung aller verbleibenden Dieselsebusse mit hochwirksamen SCRT-Filtern
- DIGI-V ist in Umsetzung, inklusive digitaler Umrüstung von über 220 Lichtsignalanlagen und Verlagerung von Durchgangsverkehr von innen nach außen
- Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in der Geisbergstraße
- Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in der Rheingaustraße
- Umbau des Knotens Dürerplatz zur verbesserten Verkehrssteuerung
- Bau einer Busschleuse inklusive digitaler Zuflussdosierung in der Berliner Straße
- Neuordnung des Verkehrsraums in der Moritzstraße
- Schaffung einer durchgehenden Umweltspur auf dem 1. Ring Sedanplatz bis Hauptbahnhof (der noch fehlende Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Berliner Straße ist bereits in Planung)
- Busbeschleunigung Wilhelmstraße
- Busbeschleunigung Friedrichstraße
- Busbeschleunigung Luisenstraße und Knoten Luisenstraße/Bahnhofstraße
- Busbeschleunigung mittlere Bahnhofstraße
- Busbeschleunigung Oranienstraße
- Busbeschleunigung Dotzheimer Straße
- Busbeschleunigung Klarenthaler Straße
- Busbeschleunigung Mainzer Straße stadteinwärts vor 1. Ring
- Erhöhung der Parkgebühren um 25%
- Einrichtung des neuen Park+Ride Platzes Mainzer Straße (Ost)
- Einrichtung des neuen Park+Ride Platzes Mainzer Straße (West)
- Ausbau des Park+Ride Platzes Kahle Mühle: in Bau
- Ausstattung erster Park+Ride Plätze mit Sensoren, Veröffentlichung der Live-Daten auf der städtischen Webseite
- Vergünstigte Zwischenpreisstufe für Taunusstein
- Vergünstigte Zwischenpreisstufe für Eltville
- Vergünstigte Zwischenpreisstufe für Niedernhausen
- Vergünstigte Zwischenpreisstufe für Schlangenbad
- Vergünstigte Zwischenpreisstufe für Kiedrich
- Einführung eines kostenlosen Jobtickets für alle städtischen Beschäftigten
- Radstreifen Friedrich-Ebert-Allee
- Radstreifen Äppelallee
- Radstreifen Kasteler Straße
- Radstreifen Saarstraße

- Radstreifen am 1. Ring (als Umweltspur)
- Radstreifen Emser Straße
- Radstreifen Schwalbacher Straße
- Radstreifen Luisenstraße
- Radweg New-York-Straße
- Radstreifen Straße der Republik (derzeit als provisorische Umweltspur)
- Radschutzstreifen Biebricher Straße in Amöneburg
- Radstreifen Steinern Straße in Kastel und Kostheim
- Rad-Lückenschluss Lessingstraße - Mathias-Claudius-Straße
- Rad-Lückenschluss Kahle Mühle - Grundweg Richtung Biebrich
- Einführung von Protected Bike Lanes
- Errichtung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen im Stadtgebiet
- Implementierung eines städtischen Fahrradverleihsystems: Wurde realisiert, aufgrund zu geringer Nutzungszahlen derzeit ausgesetzt, Ausschreibung für hundertprozentig elektrifiziertes Nachfolgesystem mit externem Dienstleister läuft
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten, inklusive eigener Radverkehrssignale
- Neue tangentielle Buslinie 47 zur direkten Anbindung der HSK über den P+R-Parkplatz Kahle Mühle an den Hauptbahnhof
- Einführung der Nacht-Ringlinie N13
- Verlängerung der ESWE-Linie 47 bis Schierstein
- Taktverdichtung auf der Linie 8 ins Komponistenviertel
- Taktverdichtung Linie 27 in den Schelmengraben
- Zusätzliche Fahrten auf der Linie 37 zwischen Bierstadt und Erbenheim
- Verstärkter Einsatz von Gelenkbussen auf den Linien 4, 5, 15, 18, 23, 34, 45, 47
- Taktverdichtung sonntags zur Fasanerie
- Schaffung von Mobilitätsstationen
- Ausbau des Carsharings: Zahl der Fahrzeuge verdoppelt auf über 150, dabei als erste hessische Kommune das neue Bundescarsharinggesetz ausgenutzt
- Schaffung erster Mikro-Depots für die City-Logistik (Elsässer Platz)
- Cargobike-Kaufprämie
- Massiver Ausbau von Ladezonen inklusive auffälliger farbiger Markierung
- Crossmediale Kampagne „Frischer Wind für Wiesbaden“

Zu Punkt 3.) *Welche Punkte des Luftreinhalteplans können nicht umgesetzt werden und warum nicht?*

Nicht umgesetzt werden können:

- Das 365-Euro-Ticket für alle, da das Bundesverkehrsministerium des damaligen Ministers Andreas Scheuer den entsprechenden Förderantrag der Landeshauptstadt Wiesbaden abgelehnt hat
- Es werden keine Brennstoffzellen-Solobusse mehr eingesetzt, weil diese in Wiesbaden mit erheblichen betrieblichen und wirtschaftlichen Nachteilen verbunden sind und der Platz auf dem Betriebshof dringend für zuverlässige Gelenkbusse mit höherer Fahrgastkapazität benötigt werden.

- Einzelne Park+Ride Plätze können derzeit nicht realisiert werden, weil hier Abhängigkeiten von privaten Grundstückseigentümern, der Deutschen Bahn oder Nachbarkommunen bestehen.
- Park+Ride Parkhaus Berliner Straße: Für den erwarteten Nutzen zu hohe Kosten; Fläche wird stattdessen nun für ein Umspannwerk genutzt, um Stromversorgung für die wachsende Zahl an E-Bussen sowie die Wiesbadener Innenstadt sicherzustellen

Zu Punkt 4.) *Welche Punkte des Luftreinhalteplans werden noch umgesetzt und wie lange wird es bis zur abschließenden Umsetzung dauern?*

- E-Mobility-Hub im Parkhaus Klarenthaler Straße: in Bau
- Umbau der Schwalbacher Straße unter Umwidmung je eines Fahrstreifens: Wird in Zusammenhang mit dem Umbau des Platzes der Deutschen Einheit geplant
- Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung: Höhere Priorisierung der Bewohnerinnen und Bewohner
- Spindel an der Kaiserbrücke zur verbesserten Radverkehrsquerung zwischen Wiesbaden und Mainz (in Planung)
- Radstreifen Hochheimer Straße in Kostheim (fertig geplant und beschlossen, wird in Kürze realisiert)
- Radstreifen Dotzheimer Straße (letzte noch fehlende Maßnahme aus dem Rad-Grundnetz 2020)
- Bau von Radschnellwegen nach Frankfurt und nach Mainz: Machbarkeitsstudien sind fertig und wurden dem Mobilitätsausschuss im März 2023 vorgestellt
- Schaffung von 300 überdachten Fahrradabstellplätzen am Hbf: Hier laufen derzeit Abstimmungen mit der Deutschen Bahn
- Verankerung anspruchsvoller quantitativer und qualitativer Standards für Fahrradabstellplätze in der neuen Stellplatzsatzung: in Arbeit

Zu Punkt 5.) *Wird auch weiterhin an der Umsetzung des Luftreinhalteplans festgehalten, auch wenn die Stickstoffdioxid-Grenzwerte für das Jahresmittel eingehalten werden? Wenn ja, mit welchem Ziel?*

Ja, daran wird festgehalten, da der Luftreinhalteplan die Aufgabe hat, auch andere für die Atemluft giftige Stoffe jenseits von Stickstoffdioxid zu reduzieren. Zudem ist der Luftreinhalteplan rechtlich verbindlich umzusetzen.

Die derzeit gültige EU-Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG) stammt aus dem Jahr 2008. Daher hatte die Europäische Kommission 2020 im Rahmen des europäischen „Green Deals“ die öffentliche Konsultation zur Überarbeitung dieser EU-Richtlinie gestartet. Auch um sie enger an die aktuellen Empfehlungen der WHO anzugleichen. Darin soll beispielsweise der Jahresmittelwert für Partikel mit einem Durchmesser unter 2,5 µm (PM 2,5 Fraktion) bis zum Jahr 2030 um mehr als die Hälfte gesenkt werden, nämlich von 25 auf 10 µg/m³. Mit den Vorschlägen nähern sich die Vorgaben auf EU-Ebene den Empfehlungen der WHO an. Allerdings werden die Grenzwerte der WHO,

die ihre Richtwerte rein auf Basis der gesundheitlichen Vorsorge ableitet, nicht vollständig umgesetzt. Die WHO empfiehlt seit Oktober letzten Jahres nur noch einen PM_{2,5}-Richtwert von 5 µg/m³, also ein Fünftel des aktuellen EU-Grenzwertes. Den Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid will die Kommission von derzeit 40 auf 20 µg/m³ absenken. Der WHO-Richtwert liegt hier bei nur 10 µg/m³. Die Kommission spricht bei ihren Vorschlägen auch von „Zwischenzielen“. Langfristig will man sich an die WHO-Empfehlung halten. Der jetzt vorliegende Kommissionsentwurf sieht nämlich die Einführung des Ziels von "null Emissionen" bis 2050 vor. Dieses Ziel soll sicherstellen, dass die Luftqualität bis dahin so weit verbessert ist, dass die Luftverschmutzung nicht mehr schädlich für die menschliche Gesundheit und für die Umwelt ist.

Folgende Tabelle 1 zeigt eine Übersicht der aktuellen Grenzwerte, mit den neuen Werten der geplanten Überarbeitung der Luftqualitätsrichtlinie und den Empfehlungen der WHO.

Tabelle 1: Übersicht Luftschadstoffgrenzwerte

Übersicht der aktuellen Luftschadstoff-Grenzwerte nach der 39. BImSchV, der geplanten Überarbeitung der Luftqualitätsrichtlinie (EU) bis 2030 und den Empfehlungen der WHO aus dem Jahr 2021					
Komponente	Kenngröße	Grenzwert	Bemerkungen	EU 2030	WHO
Feinstaub (PM 2,5)	Jahresmittel	25 µg/m ³	-	10 µg/m ³	5 µg/m ³
	Tagesmittel	-	-	-	15 µg/m ³
Feinstaub (PM 10)	Jahresmittel	40 µg/m ³	-	20 µg/m ³	15 µg/m ³
	Tagesmittel	50 µg/m ³	50 µg/m ³ dürfen maximal 35-mal pro Kalenderjahr überschritten werden	-	45 µg/m ³
Ozon	max. 8h Mittel	120 µg/m ³	120 µg/m ³ dürfen an maximal 25 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden, gemittelt über 3 Jahre (kein Grenzwert, sondern ein Zielwert)	-	100 µg/m ³
Stickstoffdioxid	Jahresmittel	40 µg/m ³	-	20 µg/m ³	10 µg/m ³
	Tagesmittel	200 µg/m ³	200 µg/m ³ dürfen maximal 18-mal pro Kalenderjahr überschritten werden	-	25 µg/m ³
Schwefeldioxid	Tagesmittel	125 µg/m ³	125 µg/m ³ dürfen maximal 3-mal pro Kalenderjahr überschritten werden	50 µg/m ³	40 µg/m ³
	Stundenmittel	350 µg/m ³	350 µg/m ³ dürfen maximal 24-mal pro Kalenderjahr überschritten werden	-	-
Kohlenstoffmonoxid	Tagesmittel	-	-	-	4 mg/m ³
	max. 8h Mittel	10 mg/m ³	-	-	-

Zu Punkt 6.) *Wie hoch sind die bisherigen Kosten für die Umsetzung der einzelnen Punkte des Luftreinhalteplans?*

Insgesamt belaufen sich die Kosten auf ca. 200 Mio. EUR, davon ca. 80 Mio. EUR gefördert. Angesichts der Vielzahl von Maßnahmen, die nun schon über mehrere Jahre von unterschiedlichen Stellen im Stadtverbund durchgeführt wurden, wäre eine Aufstellung der Kosten nach erfolgten Einzelmaßnahmen mit einem unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand verbunden.

Zu Punkt 7.) *Mit welchen Kosten für die weitere Umsetzung der noch offenen, nicht notwendigen Punkte ist zu rechnen?*

Diese Kosten können, insbesondere weil vier Großprojekte (Radschnellweg nach Mainz, Radschnellweg nach Frankfurt, Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof, Umgestaltung Schwalbacher Straße) erst am Anfang ihres Planungsprozesses stehen, derzeit noch nicht seriös beziffert werden.

Für weitere Fragen und Auskünfte steht Ihnen Herr Lesjak im Umweltamt unter der Telefonnummer 0611 31-3785 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Hinninger
Stadträtin