



Herrn
Oberbürgermeister Dr. Müller

6/9

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Gesundheit, Verbraucherschutz
und Kliniken

und

Bürgermeister Arno Goßmann

Herrn
Stadtverordnetenvorsteher Nickel

an den Ausschuss für Umwelt und Sauberkeit

5. September 2011

TOP 9.1 11-F-23-0005

Wirksamer Schutz vor Luftverschmutzung durch Straßenverkehr
Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und SPD vom 09.08.2011

Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Sauberkeit hat in seiner Sitzung vom 16.08.2011 den Magistrat gebeten zu berichten,

- welchen Wortlaut das Schreiben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 16. März an die Landeshauptstadt Wiesbaden hatte,
- wann das Schreiben und mit welchem Inhalt (Wortlaut) beantwortet wurde,
- wie der Wortlaut des Schreibens des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 26. April an die Landeshauptstadt Wiesbaden lautete,
- welche konkrete Antwort Wiesbaden hierauf wann gab (Wortlaut),
- ob und wenn ja, welche Zahlen die Landeshauptstadt Wiesbaden dem Hessischen Verkehrs- bzw. dem Hessischen Umweltministerium zum Anteil von Lastkraftwagen am Gesamtverkehrsaufkommen in Wiesbaden sowie zum Anteil des Lkw-Durchgangsverkehrs am Lkw-Verkehr insgesamt vorgelegt hat und welche Umgehungsstrecken für Lkw vorgeschlagen wurden,
- welches Gebiet für die regionale Umweltzone zusammen mit Mainz vorgeschlagen wurde,
- ob und wenn ja, welche neue Gebietsabgrenzung bei der Umweltzone vorgeschlagen wurde, nachdem Mainz sich von der gemeinsamen Maßnahme distanziert hatte,
- wie die Landeshauptstadt Wiesbaden gegenüber der Landesebene auf deren Bedenken zur Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen Lkw-Durchfahrtsverbot und Umweltzone (siehe FAZ vom 08.06.2011) hin argumentierte.

Bericht:

Nach § 5 der Hessischen Zuständigkeitsverordnung für den Immissionsschutz ist das Hessische Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUELV) zuständige Behörde für die Erstellung von Luftreinhalteplänen nach § 47 Abs. 1 BImSchG.

An der Planaufstellung sind neben dem HMUELV noch das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG), das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) sowie die betroffenen Städte beteiligt. Wie bei den Teilplänen für Frankfurt und Darmstadt wurde auch Wiesbaden an der Erstellung des Luftreinhalteplans beteiligt. Für die erste Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden die Städte Darmstadt, Frankfurt und Wiesbaden gebeten, Vorschläge für den Maßnahmeplan zu erarbeiten und an das HMUELV weiter zu leiten. Da Wiesbaden gegenüber z.B. der Stadt Frankfurt keine Feinstaubüberschreitungen aufwies wurde seitens des Landes die Erstellung eines Maßnahmeplans für Wiesbaden bis zum Jahr 2010 zurück gestellt. Ab 2010 ist nach der Richtlinie 2008/50/EG seitens der EU die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von Stickstoffdioxid verbindlich vorgegeben. Dieser Grenzwert wird in Wiesbaden überschritten.

Seitens des Dezernates V wurde die Sitzungsvorlage 10-V-36-0030 am 12.10.10 in den Geschäftsgang gegeben. Die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung hat auf der Basis der Vorlage am 16.12.2010 beschlossen, den Maßnahmenkatalog dem Land Hessen zur Aufnahme in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorzuschlagen. Der Beschluss wurde umgehend dem Land Hessen zur Kenntnis gegeben.

Über den vom Land Hessen erbetenen Maßnahmenkatalog hinaus wurde ein Gutachten des Ing.-Büros Lohmeyer, das die Stadt Wiesbaden zusätzlich und ohne Aufforderung durch das Land in Auftrag gegeben hat, dem HMUELV zugeleitet. Diese Untersuchung ist unseres Wissens in Hessen die einzige, die seitens einer Kommune erstellt und finanziert wurde.

Am 16. März 2011 wurde von der Staatsministerin Lucia Puttrich, Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, ein Schreiben an Herrn Oberbürgermeister Dr. Helmut Müller mit dem Betreff „Luftreinhalteplanung - Fortschreibung für den Ballungsraum Rhein-Main, Teil Wiesbaden“ verfasst (siehe Anlage 1).

Das Schreiben vom 16. März 2011 wurde am 29. März 2011 durch Schreiben des Oberbürgermeisters beantwortet (siehe Anlage 2). Dem Schreiben war - wie Sie der Anlage entnehmen können - eine Reihe von Daten und Anlagen beigelegt, die in der Verwaltung vorlagen.

Am 27. April 2011 wurde vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ein Schreiben an den Magistrat der Stadt Wiesbaden mit dem Betreff „Luftreinhalteplanung - Fortschreibung für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Wiesbaden“ versandt (siehe Anlage 3). Ein Schreiben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 26. April an die Landeshauptstadt Wiesbaden gab es nicht.

Stadträtin Rita Thies hat das Schreiben vom 27. April 2011 am 19. Mai 2011 beantwortet (siehe Anlage 4).

Am 15. Juni 2011 erfolgte von Stadträtin Rita Thies ein ergänzendes Schreiben an das Hessische Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz verfasst (siehe Anlage 5).

In der Anlage zum Schreiben von Oberbürgermeister Dr. Müller vom 29. März 2011 an Frau Staatsministerin Puttrich wird auf Folgendes hingewiesen:

„Zu 1): Lkw-Durchfahrverbot:

Die Erhebungen der Anteile zu dem Lkw-Durchgangsverkehr sind noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus liegen der Straßenverkehrsbehörde noch keine Werte/Berechnungen vor, die verkehrsbehördliche Maßnahmen rechtfertigen. Erst nach Vorlage von verwertbaren Ergebnissen ist eine Festlegung von Umleitungsstrecken möglich bzw. vorgesehen.

Gemäß dem Stadtverordnetenbeschluss vom 24. Juni 2010 bezieht sich diese Maßnahme auf das gesamte Stadtgebiet. Schwerpunkt mäßig sollen insbesondere folgende Straßen einbezogen werden: B43, B54, B417, B263, B455 und B262.“

Da keine Zahlen zum Anteil von Lastkraftwagen am Gesamtverkehrsaufkommen in Wiesbaden sowie zum Anteil des Lkw-Durchgangsverkehrs am Lkw-Verkehr insgesamt existieren, konnte damals die Landeshauptstadt Wiesbaden dem Hessischen Verkehrs- bzw. Umweltministerium keine Zahlen vorlegen. Es konnten daher auch keine Umgehungsstrecken für Lkw vorgeschlagen werden.

Zurzeit wird eine Untersuchung vorbereitet, um die genannten Daten vor allem durch Befragungen zu erheben, um dann Umgehungsstrecken für Lkw vorschlagen zu können. Anzumerken ist, dass das Durchfahrtsverbot für Lkw >3,5t gelten soll. Ausgenommen von Durchfahrtsverboten sind Verkehre zur (Waren-) Anlieferung sowie sonstige Quell- und Zielverkehre.

Für die Stadt Wiesbaden wurden im Hinblick auf die Einrichtung einer Umweltzone zwei Gebietsvarianten geprüft: Die „kleine Lösung“, die den Innenstadtbereich umfasst und die „große Lösung“, die das gesamte Stadtgebiet umfasst (siehe Anlage 6 (Seite 4 und Abbildung 3.1 aus dem Gutachten zur Wirkungsabschätzung einer Umweltzone in Wiesbaden)).

Für die Stadt Mainz wurden ebenfalls zwei Gebietsvarianten betrachtet, auch hier eine „kleine“ und eine „große Lösung“. Die „kleine Lösung“ sah wie in Wiesbaden nur den Innenstadtbereich vor, die „große Lösung“ das gesamte Stadtgebiet bis zum Autobahnring (siehe Anlage 7 (Seite 7 und Abbildung 3.1 aus dem Gutachten zur Wirkungsabschätzung einer Umweltzone in Mainz)).

Im Schreiben des Oberbürgermeisters Dr. Müller vom 29. März 2011 an Frau Staatsministerin Puttrich ist aufgeführt:

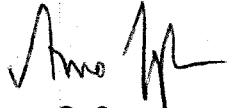
„Nach dem offiziell verkündeten Ausstieg der LH Mainz aus dem Projekt einer gemeinsamen Umweltzone umfasst die geplante Umweltzone zunächst das Gebiet des Stadtkreises Wiesbadens, das heißt sämtliche Ortsteile der Stadt werden von dieser Zone umfasst.“

Am 15. Juni 2011 wurde von Stadträtin Rita Thies das oben erwähnte ergänzende Schreiben an das Hessische Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz verfasst. Für den Wortlaut des Schreibens vom 15. Juni 2011 siehe Anlage 5.

Im Hinblick auf den aktuellen Sachstand zum geplanten Lkw-Durchfahrverbot ist Folgendes mitzuteilen: Da die Daten, die das Land Hessen erbeten hat, bei der städtischen Verwaltung nicht vorliegen und mit erheblichen Aufwand ermittelt werden müssen, wurde die inhaltliche Beschreibung des Untersuchungsumfanges dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zugesandt mit der Bitte zu prüfen, ob die Untersuchungsmethodik ihre Anforderungen erfüllt. Ebenfalls wurde dem Hessischen Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz die inhaltliche Beschreibung einer geplanten Untersuchung zu den lufthygienischen Auswirkungen eines Lkw-Durchfahrverbotes mitgeteilt und um Zustimmung zu dem Konzept gebeten.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat gegenüber der Landesebene auf deren Bedenken zur Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen Lkw-Durchfahrtsverbot und Umweltzone mit dem Schreiben der Stadträtin Rita Thies vom 19. Mai 2011 (siehe Anlage 4) und dem ergänzenden Schreiben vom 15. Juni 2011 (siehe Anlage 5) reagiert.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Arno Goßmann', with a stylized flourish at the end.

Arno Goßmann

Anlagen



Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Staatsministerin

liH!

Hess. Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Postfach 31 09 · D-65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen (Bitte bei Antwort angeben)
II 7c-53a 12 45.06

Herr Oberbürgermeister
Dr. Helmut Müller
Rathaus
Schloßplatz 6
65183 Wiesbaden

Landeshauptstadt Wiesbaden
Der Oberbürgermeister

I 18. MRZ. 2011

LOB	Pers. Nr.	geb.	F	R
X	IV	VI	VI	VI
Zw.V.	Zd.A.	Z.K.	+	0
Sonstige:				

Erstautor/in: Herr Christian Reuter
1288
christian.reuter@hmuenv.hessen.de

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: vom 11. Februar 2011

16. März 2011

Luftreinhalteplanung
Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teil Wiesbaden

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Müller,
für Ihr Schreiben vom 11. Februar 2011 danke ich Ihnen.

Der von Ihnen übermittelte Maßnahmenkatalog zur Reduzierung der Luftbelastung beinhaltet Maßnahmen, die in den Luftreinhalteplan des Ballungsraums Rhein-Main, Teilplan Wiesbaden, aufgenommen werden sollen.

Zur weiteren fachlichen Bewertung einschließlich einer vorzunehmenden Wirkungsabschätzung der von Ihnen genannten Maßnahmen durch mein Haus sind weitere Informationen und Konkretisierungen notwendig.

Erst auf Grundlage einer fachlichen Bewertung können straßenverkehrliche Maßnahmenvorschläge dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zur Erteilung des zwingend notwendigen Einvernehmens für die Aufnahme in den Luftreinhalteplan vorgelegt werden.

Ich bitte Sie daher, mir die in der Anlage genannten Informationen bis zum 28. März 2011 zu übermitteln, damit eine Aufnahme der Maßnahmen in den Luftreinhalteplan kurzfristig geprüft werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Lucia Puttrich
Lucia Puttrich

LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN
DEZERNAT V

21. MRZ. 2011

VR	41	56	57	54
PR	TR	VZ/PR	ZwV	ZdA
EG	Termin: 23.03.2011			

OB Tgb. Nr. 1272
Frist: 25.03.2011

D-65109 Wiesbaden, Mainz
Telefon: 0611. 81 50
Telefax: 0611. 81 51 94 1

LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN
Internet: www.hmuenv.hessen.de
E-Mail: poststelle@hmuenv.hessen.de

21. MRZ. 2011

liH!

sofort

Anlage:

LKW-Durchfahrverbot:

- Nennung der vorgesehenen Straßenabschnitte,
- DTV-Werte der betroffenen Straßenabschnitte (durchschnittlicher täglicher Verkehr),
- LKW-Anteile am DTV,
- Anteil Durchgangsverkehr am LKW-Verkehr,
- Festlegung möglicher und zumutbarer Umleitungsstrecken für den LKW-Verkehr einschließlich Überprüfung auf deren straßenverkehrsrechtliche Eignung.

Umweltzone:

- Abschließendes „Gutachten zur Wirkungsabschätzung einer Umweltzone in Wiesbaden“,
- Festlegungen bzgl. der konkreten Ausgestaltung der geplanten Umweltzone (Gebietsfestlegung und vorgesehene Zufahrtsberechtigungen).

Anmerkung: Die schnelle Einführung einer Umweltzone mit Zufahrtsberechtigungen für KFZ der Schadstoffgruppen 2, 3 und 4 mit anschließender, schrittweisen Verschärfung erscheint im Hinblick auf die Stickoxidemissionen wenig geeignet, die NO₂-Immissionskonzentrationen kurzfristig zu verringern. Es wird daher angeregt, eine spätere Einführung der Umweltzone (z.B. ab 2013/14) mit ausschließlicher Zufahrtsberechtigung für KFZ der Schadstoffgruppen 4 zu prüfen.

Sonstige Maßnahmen

- Mitteilung der konkreten Fahrzeuganzahl im Rahmen der geplanten Beschaffung von umweltverträglichen Fahrzeugen im Stadtkonzern,
- Aussagen über die konkrete Ausgestaltung der vorgesehenen Zufahrtsdosierung (Pförtnerlichtsignalanlage) auf der B54 bzw. über die allgemeine Optimierung des Verkehrsflusses.

Anmerkung: Bei der Aufstellung der bisherigen Luftreinhaltepläne hat sich die Aufnahme hinreichend konkreter Maßnahmen bewährt. Generelle Aussagen sollten daher nach Möglichkeit um einzelfallbezogene Beispiele ergänzt werden.

E



Der Oberbürgermeister

Hessisches Ministerium
für Umwelt, Energie, Landwirtschaft
und Verbraucherschutz
Frau Staatsministerin Lucia Puttrich
Postfach 31 09
65021 Wiesbaden

März 2011

Sehr geehrte Frau Staatsministerin,
vielen Dank für Ihr Schreiben vom 16. März 2011.

Ihrem Wunsch nach weiteren Informationen komme ich gerne nach. Eine Auflistung der nachgefragten Angaben und Informationen übersende ich Ihnen in den beigefügten Anlagen. Hierin enthalten ist auch das Gutachten des Büros Lohmeyer zu den Auswirkungen und der Wirksamkeit einer Umweltzone in Wiesbaden.

Für weitere Informationen zur Luftreinhalteplanung in Wiesbaden steht Ihnen Herr Werner, Tel. 0611 - 31 37 83, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Helmut Müller

Anlage

Verteiler

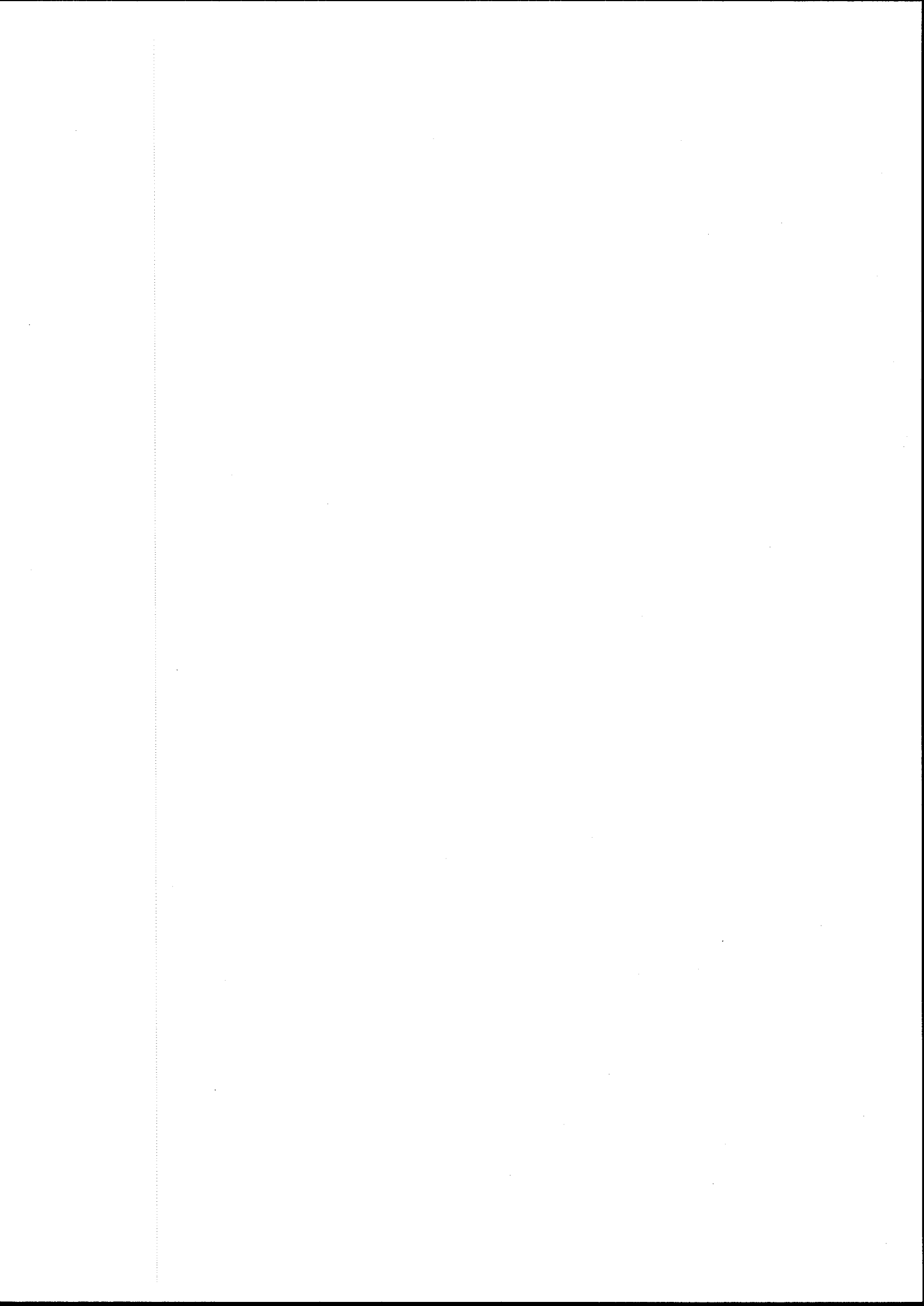
Dez. I OB Tgb.-Nr. 1272

Dez. V Frist: 23.03.11

T:\Messtechnik\Schriftverkehr\Briefe\Extern\2011\HMUELV_Puttrich_240311.doc

Tgb.-Nr. 36: 048

3602	36	Dez. V
<i>E</i> 25.03	<i>W</i> W.S.	<i>M</i> 25/3



Anlage:

Zu 1): LKW-Durchfahrverbot:

Die Erhebungen der Anteile zu dem LKW-Durchgangsverkehr sind noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus liegen der Straßenverkehrsbehörde noch keine Werte/Berechnungen vor, die verkehrsbehördliche Maßnahmen rechtfertigen. Erst nach Vorlage von verwertbaren Ergebnissen ist eine Festlegung von Umleitungsstrecken möglich bzw. vorgesehen. Gemäß dem Stadtverordnetenbeschluss vom 24. Juni 2010 bezieht sich diese Maßnahme auf das gesamte Stadtgebiet. Schwerpunkt mäßig sollen insbesondere folgende Straßen einbezogen werden: B43, B54, B417, B263, B455 und B262.

Zu 2): Umweltzone

Siehe Anlage: Gutachten zur Wirkungsabschätzung einer Umweltzone in Wiesbaden, Lohmeyer 2010.

Nach dem Beschluss Nr.0686 vom 16. Dezember 2010 der Stadtverordnetenversammlung ist derzeit die folgende Regelung zur Einführung einer Umweltzone beschlossen:

Für die LH Wiesbaden wird die Einrichtung einer regionalen Umweltzone unter Einbeziehung der LH Mainz (Zusammenarbeit Land Hessen/RLP), Frankfurt und ggf. Offenbach angestrebt.

Beginn 2. Jahreshälfte 2011. Start mit roter Plakette, nach 1 Jahr gelbe Plakette, nach 2 Jahren grüne Plakette.

Nach dem offiziell verkündeten Ausstieg der LH Mainz aus dem Projekt einer gemeinsamen Umweltzone umfasst die geplante Umweltzone zunächst das Gebiet des Stadtkreises Wiesbadens, das heißt sämtliche Ortsteile der Stadt werden von dieser Zone umfasst.

Zu 3): Sonstige Maßnahmen

3a): Fahrzeugbestand:

Stadtkonzern:

Im Hinblick auf die Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen im Stadtkonzern ist folgender Sachverhalt mitzuteilen. Konkrete Angaben über die Entwicklung in Zukunft sind aufgrund der dezentralen Beschaffung schwer zu prognostizieren. Im Rückblick der Jahre 2009 und 2010 ergibt sich folgender Sachverhalt:

In diesem Zeitraum wurden 144 Fahrzeuge neu beschafft. Davon 57 Fahrzeuge im Jahr 2009 und 87 im Jahr 2010. Auf die unterschiedlichen Antriebskonzepte entfielen:

- 1 Hybrid
- 3 Elektrofahrzeuge
- 80 Diesel (hiervon 30 Euro 5-Fahrzeuge; 7 EEV, 2 Euro 6)
- 33 Erdgasfahrzeuge (CNG)
- 25 Benziner

Aus dieser Auflistung ist zu entnehmen, dass ca.53 % der neu beschafften Fahrzeuge einen sehr hohen Standard im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit aufweisen. Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass dieser Anteil deutlich ansteigt, da sich im Vergleich zu dem Jahr 2009 und im Hinblick auf die Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge die Beschaffung heute deutlich einfacher gestaltet.

ÖPNV:

Der aktuelle Bestand an Fahrzeugen sämtlicher im Linienbetrieb tätigen Nahverkehrsbetriebe in Wiesbaden und deren Einstufung in Bezug auf die Euro-Normen ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen: Die Texterläuterungen zum Busbestand der einzelnen Nahverkehrsbetreiber befinden sich am Anschluss an die Tabelle.

Fahrzeugbestand Busse: Linienverkehr und Schulbusse

Unternehmen	Schadstoffklasse						Summe
	EEV	Euro 5	Euro 4	Euro 3	Euro 2	Euro 0	
MVG	-	-	51	31	39	4 (Reserve)	125
ESWE	67	11	7	86(33*)	30	-	201
WIBUS	3	-	14(*)	9	1	-	27
Sippel Linie	-	19	-	12	4	-	35
Sippel Schule	-	-	-	5	11	19	35
ORN	-	2	41	7	28	-	78
Anzahl	70	32	113	150	113	23	501 (***)
Prozent	14	6,4	22,6 (*)	30	22,5	4,5	100

(*)Euro 4: 29% unter Berücksichtigung der 33 nachgerüsteten Euro 3 ESWE und 14 WIBUS Fahrzeuge als Euro 4.

(***) Zusätzlich: Buslinie 270, Fa. Mohn (Taunusstein-Wiesbaden). Diese wird mit EEV - Fahrzeugen betrieben, plus zwei Verstärkungsfahrzeuge mit Euro 4 (morgens und abends).

Unter Berücksichtigung der umgerüsteten Fahrzeuge in Bezug auf die Schadstoffnorm von Euro 3 zu Euro 4, erfüllen derzeit ca. 50% der Fahrzeuge mindestens Euro 4, knapp 21% erfüllen den Euro 5 und EEV-Standard.

Textanmerkungen/Erläuterungen der Betreiber/Ergänzungen zur Tabelle

„Busse Linienverkehr und Schulbusse“ (Stand: Februar 2011)

ESWE

Im kommenden Monat werden 8 Kombinationsbusse und 9 Gelenkbusse wiederum mit EEV-Standard ausgeliefert. Wie viel Fahrzeuge abgestellt werden wird noch entschieden. Es ist aber davon ausgehen, dass in etwa 1:1 abgestellt wird. Es handelt sich bei den abzustellenden Fahrzeugen um solche mit Euro-II-Norm und CRT-Filter.

Für die kommenden Jahre sind jeweils 20 Buseinheiten vorgesehen, die mit EEV-Norm bzw. später mit Euro-VI-Norm bestellt werden. Die Zusammensetzung in Solo- oder Gelenkbusse steht noch nicht fest.

Die Beschaffung weiterer Filter (CRT/SCRT) wurde aufgrund der bisher unklaren Situation des Stadtverordnetenbeschlusses um den Luftreinhalteplan nicht durchgeführt. ESWE Verkehr würde gerne SCRT-Filter beschaffen, um die No_x -Problematik zu lösen. Wenn die Umweltzone kommt, sind wir allerdings gezwungen, stattdessen CRT-Filter zu beschaffen, um die Fahrzeuge im Liniennetz bewegen zu dürfen.

MVG: Fahrzeugflotte und Entwicklung der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG)

1. Ausgangssituation

Der ÖPNV ist hinsichtlich der Schadstoffbelastung in den Ballungsräumen und im Innenstadtbereich allgemein anerkannt nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung, da er die erforderliche Mobilität der Bevölkerung mit deutlich niedrigeren Schadstoffimmissionen als der motorisierte Individualverkehr sicherstellt.

Die MVG ist sich seit Jahren ihrer besonderen Verantwortung und ihrer Möglichkeiten zur Verbesserung der Luftqualität bewusst und nimmt diese Verantwortung auch wahr. Durch die kontinuierliche Modernisierung des Busfuhrparks der MVG konnte eine Reduzierung des Feinstaubausstoßes der gesamten Fahrzeugflotte um über 75 % und der Stickoxide von über 50 % seit dem Jahr 2003 erreicht werden. Hinsichtlich der Ausgangswerte Mitte der 90iger Jahre, vor Einführung der Euronormen, liegt die Reduzierung sogar noch deutlich höher, dabei hat die MVG im Zuge der Diskussion über die Feinstaubbelastungen Fahrzeugbeschaffungen in den Jahren 2005 bis 2007 konzentriert und vorgezogen und dafür auch zusätzliche Mittel aufgewandt.

Der Fuhrpark der MVG repräsentiert einen Wiederbeschaffungswert von ca. 100 Mio. Euro. Die MVG investiert jährlich im Durchschnitt ca. 5 Mio. Euro in neue Fahrzeuge (Bus und Straßenbahn). Nach Einstellung der Fahrzeugförderung durch das Land Rheinland-Pfalz beträgt die Einsatzzeit der Busse ca. 14 - 15 Jahre bei einer Laufleistung von ca. 1 Mio. Kilometer.

Im Gegensatz zu den Fortschritten bei der Verminderung des Schadstoffausstoßes im ÖPNV liegt leider die aktuelle Entwicklung an der Messstelle mit der höchsten Stickoxidbelastung in Mainz. Während der Stickoxidausstoß der MVG-Fahrzeugflotte von 2003 bis 2010 um 50 % gesenkt werden konnte, ist der Jahresmittelwert bei Stickstoffdioxid um 22 % gestiegen. Ungeklärt ist nach unserer Kenntnis der Anteil des ÖPNV an der Gesamtbelastung mit Stickoxiden.

2. Rahmenbedingungen

ESWE-Verkehr und MVG betreiben 7 Gemeinschaftslinien (6, 6a, 9, 28, 33, 45 und 47), die über 10 Mio. Fahrgäste im Jahr transportieren. Die MVG betreibt zudem den ÖPNV in den AKK Stadtteilen Amöneburg, Kastel und Kostheim mit weiteren Linien (54, 55, 56, 57, 68 und 99), die teilweise darüber hinaus Hochheim und die Main-spitzgemeinden Ginsheim-Gustavsburg und Bischofsheim erschließen. Die Linie 68 ist eine Gemeinschaftslinie mit dem Regionalbusunternehmen ORN, auf allen Linien kommen zudem Fahrzeuge des Subunternehmers Arriva-Sippel zum Einsatz. Die MVG betreibt in Mainz 3 Straßenbahnlinien, die ca. 20 % der Verkehrsleistung vor Ort immissionsfrei (Elektromobilität) erbringen.

Die innerbetrieblichen Rahmenbedingungen lassen die Zuordnung von einzelnen Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen zu den Linien nicht zu.

3. Entwicklung und Perspektive

Die MVG setzt im Jahr 2011 im Linienverkehr 113 Gelenkbusse und 12 Solofahrzeuge ein.

Zum Jahresende 2010 hatte die MVG 39 Fahrzeuge nach Euro-2-Norm, 31 Fahrzeuge nach Euro-3-Norm und 51 Fahrzeuge nach Euro-4-Norm im Bestand. Dazu kamen 4 Fahrzeuge mit Euro-0-Norm, die jedoch lediglich mit sehr geringer Laufleistung als äußerste Reserve und nicht im Linienverkehr (nach Wiesbaden) zum Einsatz kommen. Der relativ hohe Anteil an Euro-4-Fahrzeugen ergibt sich daraus, dass im Zuge der Diskussion um die Feinstaubbelastung eine konzentrierte und teilweise zeitlich vorgezogene Beschaffung stattgefunden hat und deshalb erst im laufenden Jahr die ersten Fahrzeuge nach Euro-5-Norm beschafft werden. Für das Jahr 2011 ist die Beschaffung von 8 neuen Dieselfahrzeugen sowie versuchsweise einem Hybridfahrzeug geplant.

Bis zum Jahre 2015 erfolgt planmäßig die Ausmusterung der Euro-2-Fahrzeuge und der ersten Euro-3-Fahrzeuge, so dass der Bestand am Jahresende voraussichtlich 26 Fahrzeuge nach Euro-3-Norm, 51 Fahrzeuge nach Euro-4-Norm und 49 Fahrzeuge nach Euro-5-Norm bzw. dann nach Euro-6-Norm aufweisen wird. Eine Unsicherheit ergibt sich aus den bis dahin vorliegenden Erfahrungen mit der allgemeinen Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik, Stichwort Hybridfahrzeug.

Die MVG führt damit kontinuierlich eine Flottenerneuerung durch Neubeschaffung durch. Seit der Diskussion um das Thema Feinstaub im Jahre 2003 konnte der Flottenausstoß der MVG wie oben dargestellt bis zum Jahr 2010 bei Feinstaub um 75 % und bei Stickoxiden um 50 % reduziert werden. Diese Reduzierung wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen.

Sippel:

Wir fahren aktuell täglich mit Fahrzeugen aus 4 Einsatzbereichen nach Wiesbaden.

1.) RMV Linien 262/263

Täglicher Linienverkehr Königstein – Hofheim – Wiesbaden

Hier werden von Sippel überwiegend Fahrzeuge der Euro-Norm 5 eingesetzt.

2.) MVG-Linien

Täglicher Linienverkehr als Subunternehmer der Mainzer Verkehrsgesellschaft. Dabei werden auch Linien bedient, die Mainz und Wiesbaden verbinden, wie z.B. die Linie 6

Hier werden von Sippel Fahrzeuge der Euro-Normen 2, 3 und 5 eingesetzt.

3.) US-Schulbusverkehre

Tägliche Schülerverkehre zur Wiesbaden Elementary School und Wiesbaden High School

Hier werden von Sippel Fahrzeuge mit den Euro-Normen 0, 2 und 3 eingesetzt.

Es sind reine Schülerverkehre morgens zur und nachmittags zurück von der Schule.

4.) Gelegenheits-/Reiseverkehr (Sippel Travel GmbH)

Gelegenheits- und Reiseverkehr von und nach Wiesbaden.

Hier werden Fahrzeuge der Euro-Normen 2,3 und 5 eingesetzt.

Im Pannenfall müssen wir auch mit unserem Werkstattfahrzeug mit Euro 2 nach Wiesbaden.

Bitte beachten:

Im **Vollzeiteinsatz im Linienverkehr** nach Wiesbaden werden auch die nächsten Jahre Busse der **Euro-Norm 3** im Einsatz sein.

Für reine **Schülerverkehre** morgens und mittags zur **Verkehrsspitze** sind Busse nur jeweils ca. 2 Stunden im Einsatz. Für diese „Kurzeinsätze“ sind ältere Fahrzeuge mit Euro-Normen 0 bis 3 im Einsatz. Eine Umrüstung auf eine höhere Euro-Norm, z.B. durch Partikelfilter, ist unwirtschaftlich und bei vielen der älteren Busse nicht möglich. Die Einführung einer Umweltzone ohne **Ausnahmeregelung** würde die Kosten für diese Verkehre aktuell unwirtschaftlich machen und somit die Preise in die Höhe treiben. Ein Neufahrzeug kostet über € 200.000.

ORN:

Wir betreiben mit diesen Busfahrzeugen ein- und ausbrechende Verkehre in die Landeshauptstadt, keine reinen Innenstadtverkehre.

3b): Aussagen zur Optimierung des Verkehrsflusses und Zufahrdosierung.

Ein wesentlicher Bestandteil ist in diesem Zusammenhang der Verkehrsentwicklungsplan (VEP, siehe Anlage):

Ziel des VEP: Verringerung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen (allgemein).

Bezogen auf Luftschadstoffe: „Bei Analyse der Auswirkungen auf die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen zeigt sich, dass wesentliche Änderungen zwischen Analyse 2003 und den Prognosefällen 2015 erzielt werden. Positive Veränderungen können u. a. in der Folge einer verschärften Abgasgesetzgebung in Kombination mit Änderungen in der Fahrzeugflotte eintreten.“ (VEP 2005).

Bereits 1993 wurden mit den „Leitlinien zur Flächennutzungsplanung“ Ziele und Leitlinien für die Verkehrsentwicklungsplanung festgelegt:

- Stadtverträglichkeit
- Umweltverträglichkeit
- Sozialverträglichkeit
- Funktionsfähigkeit
- Verkehrssicherheit

Umweltverträglichkeit: Entsprechend den beschlossenen Umweltqualitätszielen soll durch die Verkehrsentwicklungsplanung ein Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität geleistet werden. Daher sollen die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen verringert werden. Näheres siehe Heft Fachbeitrag Luft und Lärm, VEP 2000, Anlage.

Grundsätzliches Ziel der Verkehrsplanung ist eine bedarfsgerechte Steuerung der vorhandenen Verkehrsströme unter der Maßgabe, dass alle in einem Umlauf an einem Knotenpunkt ankommenden Fahrzeuge innerhalb des nächsten Umlaufes den Knoten verlassen sollen. Das ist sozusagen die reine Lehre der Stauvermeidung. In der Praxis erfolgt die Anpassung der Freigabezeiten (und damit partiell auch der Umlaufzeiten) über eine Erfassung der Zuflüsse an den Haupttrichtungen über den Verkehrsrechner.

Sollten darüber hinaus Maßnahmen zur Reduktion von Fahrzeugmengen erforderlich werden (so aus Umweltgründen), so besteht die Möglichkeit der Lenkung bestehender Verkehrsströme über alternative Routen. Diese können sowohl innerstädtisch als auch auf dem übergeordneten (Autobahnnetz) durch entsprechende Zielwegweiser mit unterlegten Reisezeitangaben erfolgen. In diesem Zusammenhang spielt dann auch die Zuflussdosierung eine Rolle, dergestalt, dass für bestimmte Routen innerhalb der Stadt an zentralen Knotenpunkten Zeitzuschläge (das sind dann entsprechend längere Wartezeiten) geschaltet werden. Eine reine Pfortnerung OHNE zugehörige Umlenkungsmaßnahmen wird nicht das gewünschte Ergebnis bringen (bestenfalls eine große Verärgerung der im Stau stehenden).

Die LHW verfügt nicht über ein derartiges Verkehrslenkungs- und -leitsystem. Dies aufzubauen, erfordert neben einem zu erstellenden Gutachten (Festlegung der Maßnahmen, Berechnung der Auswirkungen verkehrlich und umweltfachlich) auch einen erheblichen Investitionsbedarf (kann an dieser Stelle noch nicht abgeschätzt werden). Fazit: konkrete Angaben können derzeit nicht getroffen werden.

Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz



☉ Anschreiben J. 36/01.

Hess. Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Postfach 31 09 · D-65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen (Bitte bei Antwort angeben)
II 7c - 53a 12.45.06

Magistrat der Stadt Wiesbaden

Postfach 3920
65029 Wiesbaden

LANDESHAUPTSTADT WIESBADEN
UMWELTAMT

Bearbeiter/in:
Durchwahl:
E-Mail:

Herr Christian Reuter
1268
christian.reuter@hmuenv.hessen.de

04. MAI 2011
13.05.11 09:44

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:

Datum: 27. April 2011

**Luftreinhalteplanung
Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan
Wiesbaden**

Sehr geehrter Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen den Entwurf für die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Wiesbaden. Wie in meinem Schreiben vom 20.04.2011 angekündigt, habe ich auf Grundlage der von Ihnen übermittelten Informationen beim HMWVL das Einvernehmen bzgl. eines stadtweiten Lkw-Durchfahrverbotes und einer ebenfalls stadtweiten Umweltzone erbeten. Da allerdings absehbar ist, dass ein Einvernehmen zu beiden Maßnahmen nicht erteilt werden wird und nunmehr ein Zeitdruck für die Aufstellung des Planes entstanden ist, habe ich den Planentwurf ohne diese beiden Maßnahmen erstellt und bitte Sie nun um dessen redaktionelle Überprüfung sowie der aufgenommenen, sonstigen Maßnahmen.

Weiterhin bitte ich um Prüfung, ob die in Kapitel 1.3 des Planentwurfes dargelegte Vorgehensweise bzgl. der Öffentlichkeitsbeteiligung auf Ihre Zustimmung trifft.

Für eine Rückmeldung bis zum 17. Mai 2011 wäre ich dankbar und stehe bei Rückfragen selbstverständlich gerne zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Christian Reuter
(Christian Reuter)

Nichtamtliche Bekanntmachung

Anlage: Entwurf Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Wiesbaden

*Stuchte Schmidt: Grundbuchamt -> Fr. Dr. Meyer
Anträge beibehalten auf L1-Plan Hesse*

D-65189 Wiesbaden, Mainzer Straße 80
Telefon: 0611. 81 50
Telefax: 0611. 81 51 94 1



Internet: www.hmuenv.hessen.de
E-Mail: poststelle@hmuenv.hessen.de

*Fachbereich Umwelt & Energie, Dr. Stuchte Schmidt hat
großes Interesse an Studie & Vorgehen! Er soll sein*



Der Magistrat

Dezernat für Kultur, Umwelt,
Grünflächen und Hochbau

Stadträtin Rita Thies

Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Land-
wirtschaft und Verbraucherschutz
Herrn Christian Reuter
Postfach 31 09
65021 Wiesbaden

Mai 2011

Luftreinhalteplanung
Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Wiesbaden

Sehr geehrter Herr Reuter,

für die Zusendung des Vorentwurfes zur 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für den Ballungsraum Rhein-Main mit der Bitte um Prüfung seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden danke ich Ihnen. Ihrem Anschreiben und dem Vorentwurf ist zu entnehmen, dass von ursprünglich 17 benannten Punkten des Maßnahmenkataloges seitens der Stadt Wiesbaden lediglich drei Punkte Eingang als anerkannte und für den Luftreinhalteplan in Frage kommenden Maßnahmen Eingang gefunden haben. Die geplante Umweltzone, die seitens der Stadt Wiesbaden erklärtermaßen auch ohne Beteiligung der Stadt Mainz eingerichtet werden soll, sowie die geplante Einführung eines LKW-Fahrverbotes finden hier keinerlei Würdigung. Ebenso findet die von unserer Seite ausführliche Dokumentation des kontinuierlichen Prozesses der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes und weiterer verkehrsplanerischer Aspekte keine Berücksichtigung.

Dies ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel.

So würde z. B. die Einrichtung einer Umweltzone erwiesenermaßen zu einer Entlastung bei den Luftschadstoffen führen. Das Ihnen vorliegende Gutachten des Ing.-Büros Lohmeyer hat diesen Sachverhalt eindeutig festgestellt. In Verbindung mit der Tatsache, dass Wiesbaden im Vergleich vieler Städte mit entsprechender Einwohnerzahl eine Sonderposition einnimmt, kommt diesem Entlastungseffekt noch eine größere Bedeutung hinzu. Wiesbaden erfährt aufgrund seiner topographischen Lage (Kessellage) noch eine Verstärkung des ohnehin vorhandenen klimatischen Negativ-Effektes, der von Ihrer Seite unter Kapitel 2.1.2 des Vorentwurfes zur 1. Fortschreibung des LRP angesprochen wurde. Gerade zu Zeiten hoher Belastung durch hohe Luft-Temperaturen, verknüpft mit Schwüle, geringem Luftaustausch im Sommer aber auch ähnlichen gravierenden Belastungseffekten im Winter, ist jede emissionsseitige Verringerung der Luftschadstoffe aus Sicht der Gesundheitsvorsorge zu begrüßen.

Die Fachkommission Umwelt des Deutschen Städtetages hat in ihrer letzten Sitzung auf diese Zusammenhänge hingewiesen und sieht hier einen großen Handlungsbedarf. Diese Aspekte sind sehr wesentlich und sollten bei der Bewertung von Maßnahmen, selbst wenn diese wie im Fall der Umweltzone immissionsseitig für Feinstaub und Stickstoffdioxid „nur“ 5-10%-ige Minderungseffekte erzielen, im Vordergrund stehen. Letztlich ist die Summe der Vielzahl einzelner Maßnahmen für eine spürbare Entlastung maßgebend und auch zwingend notwendig um zumindest eine Annäherung an die Einhaltung des Grenzwertes im Fall von Stickstoffdioxid zu erreichen.

Gerade im Zusammenhang mit der Bewertung des Effektes in Folge der Einrichtung einer Umweltzone wurde, aus Sicht der Stadt Frankfurt am Main, ein positives Fazit gezogen (Wirksamkeit der Umweltzone Frankfurt am Main, Mai 2011, Stadt Frankfurt am Main, Der Magistrat-Umweltamt). Nicht nur der positive Effekt einer deutlichen Veränderung bei der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, sondern auch die nachweislich erzielten Erfolge bei der Minderung der immissionsseitigen Luftbelastung werden hier eingehend beschrieben.

Aus Sicht der Stadt Wiesbaden ist die Umsetzung der Maßnahmen, wie sie im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 16. Dezember 2010 dokumentiert wurde, nach wie vor notwendig im Sinne der Gesundheitsvorsorge und des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung. Zentraler Bestandteil sind hierbei die Durchfahrverbote für LKW und die Einführung einer Umweltzone. Diese Aspekte bitten wir Sie entsprechend in die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes als Maßnahmen aufzunehmen.

In Bezug auf Ihre Frage zur Vorgehensweise bei der Offenlegung des endgültigen Planentwurfes und der Öffentlichkeitsbeteiligung können wir Ihrem Vorschlag zustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Rita Thies

Verteiler

Dez. V

T:\Messtechnik\Schriftverkehr\Briefe\Extern\2011\HMUELV_Reuter_120511.doc



Der Magistrat

Dezernat für Kultur, Umwelt,
Grünflächen und Hochbau

Stadträtin Rita Thies

Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Land-
wirtschaft und Verbraucherschutz
Herrn Christian Reuter
Postfach 31 09
65021 Wiesbaden

15. Juni 2011

217 JUN 2011

Sehr geehrter Herr Reuter,

in Ergänzung zu meinem Schreiben vom 19. Mai 2011 erhalten Sie mit diesem Anschreiben weitere Informationen, die die Aussagen des Gutachtens zur Einrichtung einer Umweltzone im Hinblick auf die Ausgangssituation der Luftbelastung (Analyse-Zustand) ergänzen und bestätigen.

Es handelt sich hierbei um die Ergebnisse orientierender Stichprobenmessungen, die seitens des Umweltamtes in der Zeit von 2007 - 2009 (Anhang: Kartenbeilage) und im Jahr 2010 (nachstehende Tabelle und Grafik mit Erläuterungen) durchgeführt wurden. Anhand dieser Unterlagen ist gut zu ersehen, dass das Rechenergebnis des Gutachters Fa. Lohmeyer durch die Messwerte bestätigt wird.

Die gutachterliche Darstellung der Ausgangssituation, basierend auf dem Schwerpunkt Stickstoffdioxidbelastung, ist somit zweifelsfrei belegt. Daraus ergibt sich ein Handlungsdruck, der über die Kernstadt hinaus auch angrenzende Bereiche wie Dotzheim, Erbenheim, Schierstein und Biebrich mit einschließt.

Die Berechnung des Gutachters im Hinblick auf die Wirkung einer Umweltzone die alle Stadtteile umfasst, belegt den bereits angesprochenen und vorgestellten Entlastungseffekt. Die Dokumentation zur Beurteilung der lufthygienischen Ausgangssituation wie auch der Wirksamkeit einer stadtweiten Umweltzone ist darin umfassend hinterlegt.

Dass letztlich der Nachweis der Nachhaltigkeit im Vorfeld der Einrichtung einer Umweltzone nur durch Modellierungen geführt werden kann, ergibt sich aus der Natur des Sachverhaltes.

Nach wie vor ist die Stadt Wiesbaden der Ansicht, dass nur mit der Einrichtung einer Umweltzone, flankiert von einem Bündel weiterer Maßnahmen, das Ziel der geforderten Einhaltung der Stickoxidwerte in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und Jahr erreicht werden kann.

Nachrichtlich war am 11. Juni 2011¹ zu erfahren, dass vor allem in Baden-Württemberg aufgrund vielfacher Überschreitungen des zulässigen Feinstaubgrenzwertes den Kommunen nun Strafen seitens der EU drohen. Das baden-württembergische Umweltministerium sei aktuell dabei die geltenden Luftreinhaltepläne zu überarbeiten.

Eine solche Situation für die Stadt Wiesbaden, vor dem Hintergrund der hohen Stickoxidbelastung, im Vorfeld abzuwehren und eine aktive Gesundheitsvorsorge zu betreiben, ist unsere erklärte Absicht.

Mit freundlichen Grüßen



Rita Thies

✓ Verteiler
✓ Dez. V

F:\Messtechnik\Schriftverkehr\Briefe\Extern\2011\HMUELV_Reuter_140611.doc

nl.v. Dez. VI 2.4.

360200	36	
R. Thies	hl	

19.6.

¹ Quellennachweis: URL: <http://www.swr.de/nachrichten/bw/-/id=1622/nid=1622/did=8178648/1v6cpan/index.html>

1 ZUSAMMENFASSUNG

Für die Stadt Wiesbaden werden derzeit im Rahmen des Luftreinhalte- und Aktionsplans weitergehende Maßnahmen erarbeitet. Für folgende Maßnahmen wurden Berechnungen der zu erwartenden Minderungen der Immissionen im Rahmen der vorliegenden Untersuchung durchgeführt:

Referenzfall 2012 Verkehrssituation im Jahr 2012 ohne Umweltzone.

M1 **Umweltzone Stufe 3 (kleine Lösung):** Ganzjähriges Fahrverbot in der Umweltzone Wiesbaden (Innenstadtbereich) für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1,2 und 3 nach der Kennzeichnungsverordnung ab 01.01.2012, d.h. Kraftfahrzeuge mit grüner Plakette frei.

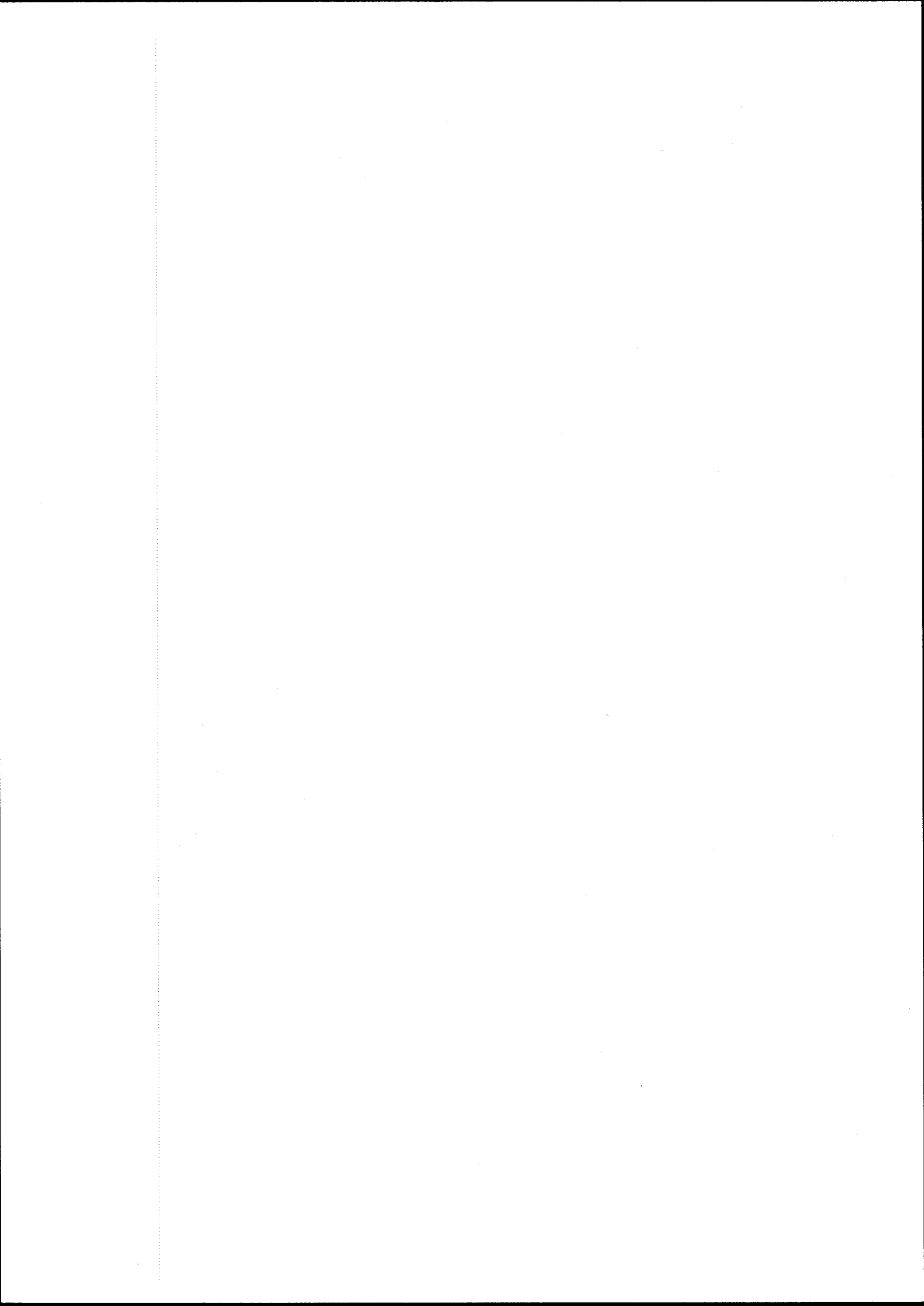
M2 **Umweltzone Stufe 3 (große Lösung):** Ganzjähriges Fahrverbot in der Umweltzone Wiesbaden (Gesamtes Stadtgebiet) für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1,2 und 3 nach der Kennzeichnungsverordnung ab 01.01.2012, d.h. Kraftfahrzeuge mit grüner Plakette frei.

Als Referenzzustand wird in Wiesbaden die derzeitige Regelung ohne Umweltzone angesetzt.

Für die Erarbeitung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für Wiesbaden wurden durch den Auftraggeber Verkehrsbelegungsdaten vorgelegt.

Aus den verfügbaren Verkehrsdaten des Wiesbadener Straßennetzes werden unter Berücksichtigung der aktuellen Emissionsdatenbank des UBA (Auspuffemissionen), d.h. HBEFA – Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1, Stand 2010, auf der Grundlage der für Wiesbaden ermittelten Fahrzeugflotte und mit den aktuellen Erkenntnissen bezüglich nicht motorbedingter PM10-Beiträge die Änderungen der Emissionen und darauf basierend der Immissionen gegenüber dem Referenzfall aufgezeigt. Betrachtet werden die Schadstoffe NO₂ und PM10. Die Ergebnisse der Emissionen und Immissionen werden insbesondere für den Standort der verkehrsbezogenen Luftmessstation in Wiesbaden und drei weitere Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Für die Prognose der Auswirkungen der Maßnahmen werden im ersten Schritt die Änderungen der Emissionen, d.h. der Schadstofffreisetzungen in den Straßenabschnitten, und im zweiten Schritt die Änderungen der Immissionen berechnet.





0 1000 2000 Meter

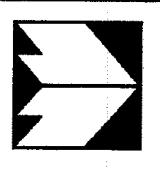
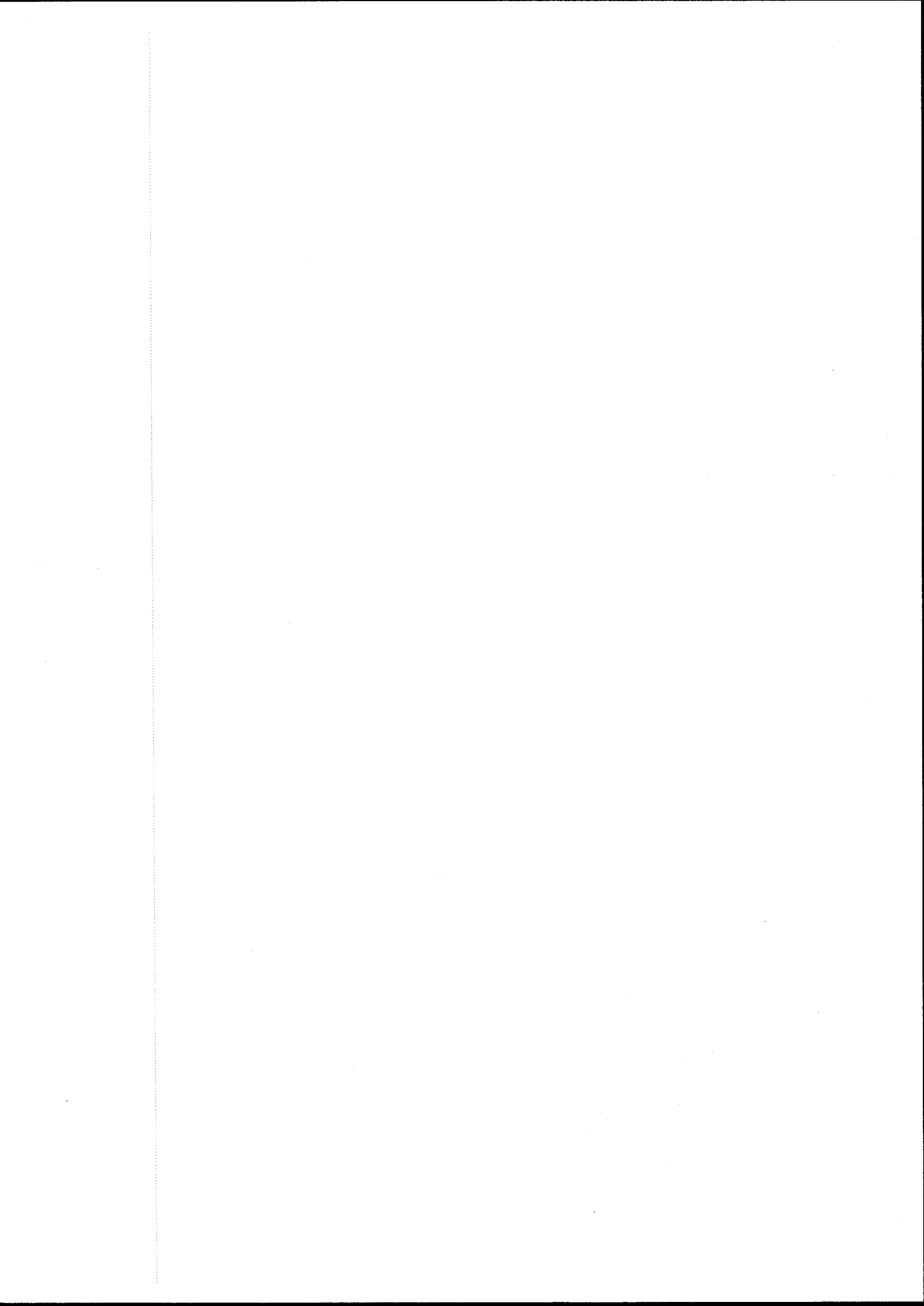


Abb. 3.1 : Lageplan des Untersuchungsgebiets mit Standorten der Messstellen.
 Die detailliert betrachtete Untersuchungspunkten sind orange eingezeichnet
 Die Umweltzone kleine Lösung ist grün eingezeichnet.
 Die Umweltzone große Lösung betrifft das ganze Stadtgebiet von Wiesbaden.



2 AUFGABENSTELLUNG

Für das Stadtgebiet von Mainz besteht ein Luftreinhalte- und Aktionsplan. Darin werden als Maßnahmen unter anderem die Einrichtung einer Umweltzone mit unterschiedlichen Ausdehnungen genannt. Im Rahmen von Immissionsmodellierungen sollen die Auswirkungen dieser beiden abgegrenzten Umweltzonen für Mainz hinsichtlich der immissionsmindernden Wirkungen aufgezeigt werden.

Folgende Maßnahmen werden betrachtet:

Referenzfall 2011 Verkehrssituation im Jahr 2011 ohne Umweltzone.

M1 **Umweltzone Stufe 2 (kleine Lösung):** Ganzjähriges Fahrverbot in der Umweltzone Mainz (Innenstadtbereich) für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 nach der Kennzeichnungsverordnung ab 01.01.2011, d.h. Kraftfahrzeuge mit gelber und grüner Plakette frei.

M2 **Umweltzone Stufe 2 (große Lösung):** Ganzjähriges Fahrverbot in der Umweltzone Mainz (Gesamtes Stadtgebiet bis zum Autobahnring) für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2 nach der Kennzeichnungsverordnung ab 01.01.2011, d.h. Kraftfahrzeuge mit gelber und grüner Plakette frei.

Anlage 7a

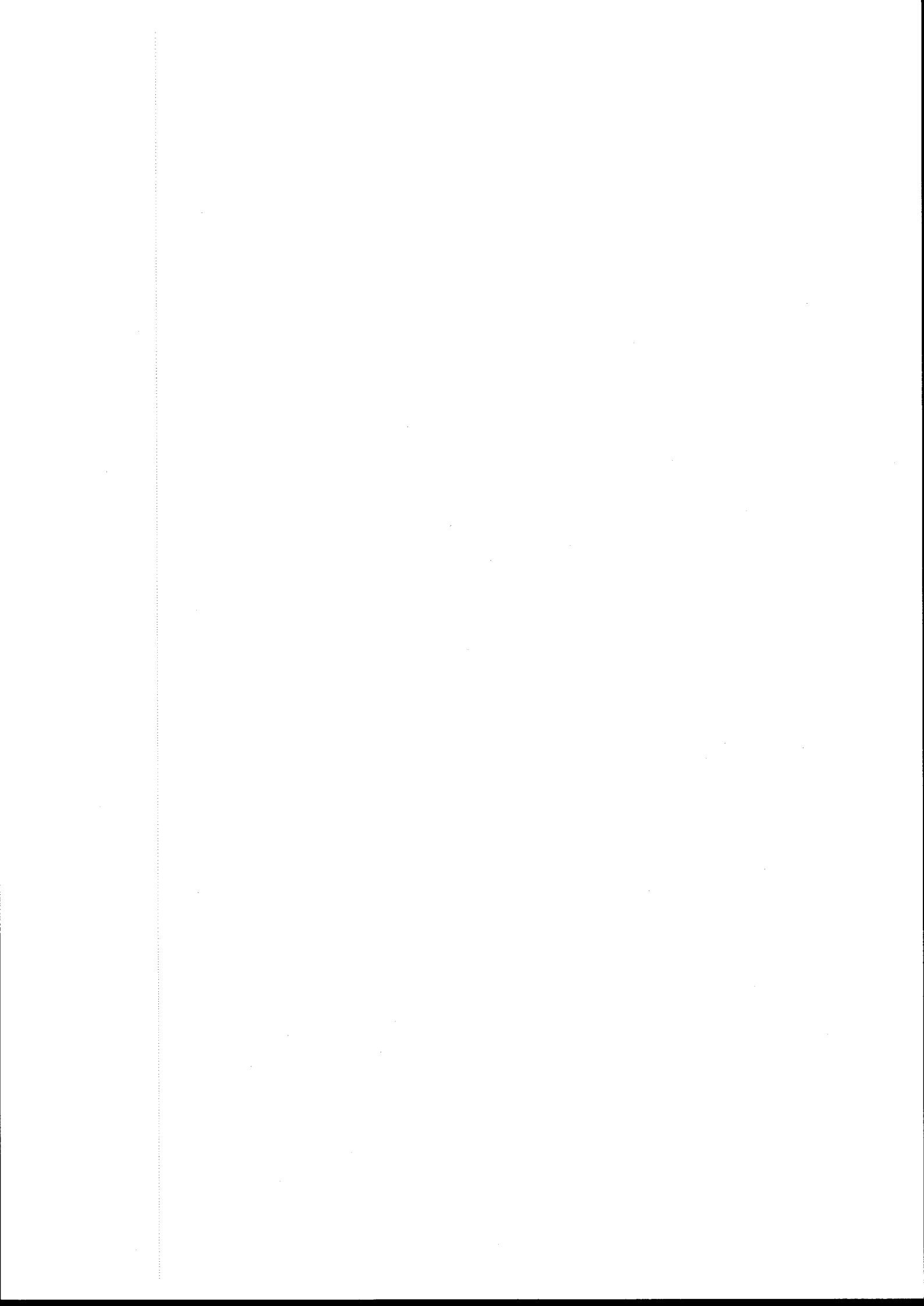




Abb. 3.1: Lageplan des Untersuchungsgebietes mit Standorten der Messstellen.
Die Umweltzonen sind grün eingezeichnet



