

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

**Stadtverwaltung Mainz**  
Grün- und Umweltamt  
Herr Olaf Nehrbaß  
Postfach 3820  
55028 Mainz

**- Vorab per Fax an +49 6131 12-3357 und per E-Mail -**

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE  
BERLIN

Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin

---

Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer

---

Tel. +49 (0) 30 2400867-0  
Fax +49 (0) 30 2400867-19  
resch@duh.de  
www.duh.de

---

14. März 2019

## **Stellungnahme zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Mainz – Anpassung Stickstoffdioxid**

Sehr geehrter Herr Nehrbaß,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Stadt Mainz – Anpassung Stickstoffdioxid, Stellung zu nehmen.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von  $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  wurde an der verkehrsnahen Messstation Parcusstraße seit Beginn der Datenerhebung permanent überschritten. Im Jahr 2018 wurde der Grenzwert mit einem Messwert von  $47 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  erneut deutlich überschritten. Die im Rahmen unseres Gerichtsverfahrens gegen die Stadt Mainz veröffentlichten Passivsammler-Messungen zeigen zudem, dass sich die hohe Belastung der Mainzer Luft nicht auf diese eine Messstation beschränkt.

Ziel und Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die  $\text{NO}_2$ -Immissionen ‚schnellstmöglich‘ (so die höchstrichterliche Rechtsprechung) so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden  $\text{NO}_2$ -Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Das Verwaltungsgericht Mainz spezifiziert im schriftlichen Urteil der Verhandlung vom 24. Oktober 2018: „Eine – von der Beklagten angenommene – Einhaltung des Immissionsgrenzwerts mit Hilfe der dort genannten Maßnahmen (erst) im Laufe des Jahres 2020 nach dann 10-jähriger Überschreitung des zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingeführten Grenzwerts ist indes zu spät und stellt nicht die gesetzlich geforderte schnellstmögliche Immissionsbegrenzung dar.“

Dies bedeutet die notwendige Ergreifung von Maßnahmen, die insgesamt geeignet sind, die Belastungswerte binnen weniger Monate, spätestens bis Ende 2019 unter den Grenzwert für  $\text{NO}_2$  sicher abzusenken. Die Stadt Mainz hat hierzu im Entwurf der aktuellen Fortschreibung des

Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) erneut als nicht ausreichend ansieht. Dies erläutern wir im Folgenden.

### Grundsätzliche Anmerkungen

Zwar führt der Plan eine Reihe von Maßnahmen auf, mit denen die Belastung reduziert werden soll, allerdings ohne genaue Quantifizierung der Minderungswirkung. Aus dem vorherigen Luftreinhalteplan wurden 24 Maßnahmen übernommen und zum Zeitpunkt August 2018 eine vorläufige Bilanz der Umsetzung gezogen. Dabei wurde deutlich, dass mindestens sieben Maßnahmen ausgesetzt, zurückgestellt oder nicht weiterverfolgt wurden. Dies geschieht entweder aufgrund nicht genehmigter Fördermittelanträge, aus Personalgründen oder durch andere „unerwartete Schwierigkeiten“ bei der Umsetzung. Die restlichen Maßnahmen befinden sich teils in der Umsetzung, teils erst in der Planungsphase. Manche Maßnahmen wie die Inbetriebnahme der Mainzelbahn sind bereits seit Ende 2016 umgesetzt, wodurch sich kein weiteres Minderungspotential für die Zukunft ergibt.

Mit dem Grundsatzurteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, dass strecken- oder gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge geboten und zulässig sind, wenn andere Maßnahmen eine schnellstmögliche Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte nicht sicherstellen. Das Verwaltungsgericht Mainz hat die Stadt Mainz im Urteil vom 24.10.2018 verpflichtet, spätestens ab dem 01.09.2019 Verkehrsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge umzusetzen, wenn im Mittel der ersten sechs Monate des Jahres 2019 die Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid nicht erreicht werden kann.

Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Mainz beruht auf einer Modellierung des Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, die zum Zeitpunkt der Verhandlung noch nicht vorlag. In Anhang A2 wird deutlich, dass entlang der gesamten Rheinstraße, südlich der möglichen, kleineren Fahrverbotszone „Bleichenviertel“ eine deutliche Überschreitung des geltenden Jahresmittelgrenzwertes vorliegt. Je nach Straßenabschnitt sind hier für den Nullfall 2019 noch Belastungen zwischen 44 und 52 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert (Abbildung A2.2). Auch mit Umsetzung eines Dieselfahrverbots in der Zone „Bleichenviertel“ gibt es keine Reduktion der Belastung auf der Rheinstraße (Abbildungen A2.3 und A2.5).

Lediglich ein Dieselfahrverbot bis Abgasnorm Euro 5/V in der größeren Zone „Innenstadt“ führt weitestgehend zur Einhaltung des seit 2010 geltenden Grenzwertes für NO<sub>2</sub> (Abbildung A2.6). Warum es trotz dieser neuen, verbesserten Datenlage nötig sein sollte bis Mitte 2019 abzuwarten, um die Notwendigkeit von Fahrverboten einzuschätzen, erschließt sich nicht.

Ferner liegt der vorgelegten Prognose eine erhebliche Unterschätzung der Ausgangsbelastung zugrunde, was eine deutliche Beschönigung der Ergebnisse zur Folge hat. Als Grundlage für die Prognose 2019 wird der modellierte Nullfall 2017 verwendet, der die tatsächliche Belastung signifikant unterschätzt. Nur an sechs von elf Standorten entspricht die modellierte Belastung in etwa den real gemessenen Werten aus dem Jahr 2017 (mit einer Abweichung von +/- 1 µg/m<sup>3</sup>). An den anderen fünf Straßenabschnitten, liegt die Modellierung des Nullfalls 2017 deutlich unterhalb der gemessenen tatsächlichen Belastung mit Abweichungen von knapp 8 µg/m<sup>3</sup> an der Binger Straße (gemessen: 59 µg/m<sup>3</sup>; modelliert: 51,5 µg/m<sup>3</sup>) und der Kreuzung Große Bleichen/Rheinstraße (gemessen: 42 µg/m<sup>3</sup>; modelliert: 34,2 µg/m<sup>3</sup>). Selbst im Jahr 2018 lag die tatsächlich gemessene Belastung an der Kreuzung Große Bleichen/Rheinstraße noch 6 µg/m<sup>3</sup> höher als für das Vorjahr modelliert.



Auch die Hintergrundbelastung ist deutlich zu niedrig angenommen. Wird in der Modellierung angenommen, dass die Belastung von 23  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahr 2015 auf 21  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahr 2019 sinkt, so ist die tatsächliche Hintergrundbelastung an der Messstation Mainz-Mombach im Jahr 2018 sogar auf 24  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  gestiegen. Wenn die Hintergrundbelastung um 2 bis 3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  zu niedrig angenommen ist, so muss auch die Prognose für 2019 entsprechend angepasst werden.

Eine schnelle und an allen Belastungsorten gleichsam wirksame und sichere Unterschreitung des  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelgrenzwertes ist ohne noch im Jahr 2019 ausgesprochene Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge einschließlich Abgasnorm Euro 5/V in der Zone „Innenstadt“ nicht realisierbar. Die DUH fordert eine Änderung des Luftreinhalteplans dergestalt, dass die Ausgestaltung der tatsächlichen Fahrverbotszone nicht nur von der Luftbelastung an der Messstation Parcusstraße abhängig gemacht wird, sondern alle innerstädtischen Messstationen, Modellierungen und Prognosen berücksichtigt.

Im neuen Luftreinhalteplan kam, abgesehen von Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge, keine einzige Maßnahme dazu, die so spezifisch, verbindlich und umfassend ist, dass deren Wirkung auf die Luftqualität abschätzbar wäre. Es lässt sich kein Wille erkennen, durch erhebliche Investitionen in den ÖPNV und Radverkehr, kurzfristige und nachhaltige Reduktionen des motorisierten Individualverkehrs herbeizuführen.

Obwohl die Fortschreibung des Luftreinhalteplans ausschließlich auf  $\text{NO}_2$  beschränkt, ist auch die Feinstaubbelastung in Mainz nach wie vor zu hoch. Im Jahr 2017 wurde an der innerstädtischen Messstelle Parcusstraße der EU-Tagesgrenzwert für  $\text{PM}_{10}$  an 18 Tagen überschritten. Damit konnte zwar die EU-Vorgabe von maximal 35 Überschreitungstagen eingehalten werden, allerdings muss hierbei berücksichtigt werden, dass die EU-Luftqualitätsvorgaben für  $\text{PM}_{10}$  einen Minimalstandard darstellen: Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erachtet maximal drei Überschreitungstage pro Jahr als tolerabel. Darüber hinaus liegen auch der  $\text{PM}_{2,5}$ -Jahresmittelwert mit 13  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  sowie die Benzo(a)pyren-Konzentration (BaP) mit 0,20  $\text{ng}/\text{m}^3$  (am Messpunkt Frauenlobstraße) über den Empfehlungen der WHO.

BaP wird mehrheitlich aus Kleinf Feuerungsanlagen emittiert. Dieser polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoff (PAK) wirkt über die Atemluft aufgenommen krebserregend. Etwa 90 % der Partikel aus der Holzfeuerung besitzen eine Größe von weniger als einem Mikrometer. Das bedeutet: Je kleiner die betrachtete Partikelfraktion, desto höher der Anteil der Emissionen aus Kleinf Feuerungsanlagen – dies gilt vor allem für gesundheitlich besonders relevante ultrafeine Partikel ( $\text{PM}_{0,1}$ ) bzw. Rußpartikel (Black Carbon), die derzeit jedoch nicht vom offiziellen Messnetz erfasst werden. Messungen im Rahmen des EU-Projektes Clean Heat haben ergeben, dass sich in Wohngebieten, in denen mit Holz geheizt wird, oftmals eine höhere Anzahl ultrafeiner Partikel feststellen lässt, als an stark befahrenen Straßen.

Die DUH hält es vor diesem Hintergrund für unverzichtbar, die vorgesehenen Maßnahmen um zusätzliche Regelungen zur Reduktion der Feinstaubbelastung zu ergänzen. Ziel muss es sein, mit allen geeigneten Maßnahmen sicherzustellen, dass die Konzentrationen verschiedener Luftschadstoffe nachweislich gesundheitsschädliche Werte nicht überschreiten.

Die neuen Maßnahmen des vorliegenden Entwurfes kommentieren wir insgesamt wie folgt:



### **Maßnahmenvorschlag M55: Gehwegplatten aus photokatalytisch wirksamen Materialien**

Die langfristige Wirksamkeit photokatalytischer Materialien ist außerhalb des Labors nicht nachgewiesen, eine messbare Reduktion der lokalen Belastung daher rein spekulativ. Die Annahme, dass sich durch eine solche Maßnahme eine messbare Auswirkung auf die Hintergrundbelastung erreichen lässt, ist bestenfalls naiv. Die DUH appelliert an die Stadt Mainz, angesichts der hohen Kosten und der nicht nachgewiesenen Wirkung, die hier eingeplanten Steuergelder anderweitig zu verwenden.

Andernfalls ließe sich bei einer weiteren Fortschreibung des Luftreinhalteplans eine ähnliche, rückblickende Bilanzierung erwarten, wie bezüglich der Einrichtung sogenannter City-Trees, zu denen es neuerdings im Entwurf des Luftreinhalteplans Mainz heißt: „In einer Recherche [...] wurde festgestellt, dass die Reduzierungen viel geringer ausfallen als angegeben. Insbesondere die Effekte auf die Reduzierung von NO<sub>2</sub> stellen sich als ungewiss dar.“ Neun Jahre nach Inkrafttreten der geltenden Grenzwerte, ist die Zeit für Maßnahmen, die eventuell in ungewisser Höhe wirksam sein könnten, eindeutig abgelaufen.

### **Maßnahmenvorschlag M56: Neuorganisation der Shuttlebusse bei Fußball-Heimspielen**

Die Deutsche Umwelthilfe begrüßt die Zusage der Stadt Mainz, die gesamte Busflotte mit SCR-Filtern nachzurüsten. Während der mündlichen Verhandlung am 24.10.2018 wurde zugesagt, diese Umrüstung bis zum 14. Dezember 2018 durchzuführen. Ob die Nachrüstung der Busflotte tatsächlich durchgeführt wurde, geht aus dem aktuellen Entwurf des Luftreinhalteplans nicht hervor. Sollte diese Zusage erfüllt worden sein, müsste die Mainzer Busflotte ein Emissionsverhalten aufweisen, das den Maßnahmenvorschlag der Neuorganisation der Shuttlebusse bei Fußball-Heimspielen obsolet macht. Durch die Nachrüstung der Dieselflotten mit SCR-Systemen tritt eine Reduktion der NO<sub>x</sub>-Emissionen um 95% ein. Diese Reduktion wurde in der Prognose zur Entwicklung der Busflotte bereits berücksichtigt und kann nun nicht erneut bei der Neuorganisation der Shuttlebusse angerechnet werden.

Sollten bei Fußball-Heimspielen tatsächlich Busse eingesetzt werden, die auf der Straße immer noch nicht dem Abgasstandard Euro VI entsprechen, sollten diese dringend und mit hoher Priorität nachgerüstet werden. Die DUH fordert, dass auch alle weiteren, im ÖV der Stadt Mainz verkehrenden Busse (DB-Regio Busse, Busse von Subunternehmern im Auftrag der Stadt) ebenso mit einbezogen werden, wie Reise- und Fernbusse. Eine Nachrüstung aller Bestandsbusse auf den Euro VI Abgasstandard ist dank der Fördermittel des Bundes ohne Finanzierungsvorbehalt im Jahr 2019 möglich. Sämtliche Fern-, Reise- und ÖV-Busse, die im realen Betrieb nicht den Euro VI Abgas-Standard erreichen, sollten mit Einführung der Dieselfahrverbote konsequenterweise von der Einfahrt in den Innenstadtbereich ausgeschlossen werden.

Erschwerend gibt es Hinweise, dass die SCR-Nachrüstung der Busflotte des öffentlichen Personennahverkehrs entgegen der Zusage vor Gericht, bis Ende 2018 abgeschlossen zu sein, im März 2019 immer noch nicht vollständig umgesetzt wurde. Hier wird erneut deutlich, dass Maßnahmenpakete so kalkuliert sein müssen, dass eine Grenzwerteinhaltung auch für den Fall sichergestellt wird, dass die Umsetzung einzelner Maßnahmen nicht wie gewünscht abläuft.



### **Maßnahmenvorschlag M57: Lkw-Durchfahrverbot Rheinschiene**

Die genannte Maßnahme zur Reduktion des innerstädtischen Lkw-Aufkommens liegt bisher lediglich im unverbindlichen Entwurfsstadium vor. Die Maßnahme setzt das Einvernehmen des Landesbetrieb Mobilität voraus, liegt damit nicht alleinig in den Händen der Stadt Mainz und kann demnach auch nicht als sichere Minderung angenommen werden.

### **Maßnahmenvorschlag M58: Neugestaltung des Parkraums in der Parcusstraße und Kaiserstraße**

Die vorgeschlagene Maßnahme beinhaltet nicht mehr als die Selbstverständlichkeit, Parken in zweiter Reihe und Falschparken zu ahnden. Damit bleibt diese Maßnahme vollkommen hinter den Möglichkeiten, die mit Parkraumkontrolle, Parkraumverknappung und Parkraumbewirtschaftung einhergehen, zurück und wird keine messbare Wirkung entfalten.

Dieses wenig ambitionierte Vorgehen deckt sich mit den bereits in vorherigen Plänen enthaltenen Maßnahmen zum Parkraummanagement. Hier wird bisher nur die Verminderung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt als Ziel ausgegeben. Vollkommen ausgeblendet wird, welchen Einfluss das Parkraummanagement auf die Verkehrsmittelwahl haben kann. Die Verringerung der Anzahl und gleichzeitige Verteuerung des Parkraumes ist eine zentrale Stellgröße für die Verkehrsmittelwahl und stellt eine potentielle Finanzierungsquelle für den ÖPNV dar. Eine Reduzierung der Parkraummöglichkeiten in Verbindung mit einem Ausbau von Park&Ride Plätzen kann zu einem verstärkten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr führen. Die Anhebung der Parkgebühren über die Kosten für eine Einzelfahrkarte der Mainzer Mobilität hinaus muss unmittelbar umgesetzt werden, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Nahverkehr und Radverkehr zu fördern.

### **Maßnahmenvorschlag M59: Fahrverbote für ältere Diesel-Kraftfahrzeuge und Benzin-Kraftfahrzeuge Euro 1 und Euro 2**

Bezogen auf den räumlichen Bereich von Verkehrsbeschränkungen hat das Verwaltungsgericht Mainz erklärt, dass die Ergebnisse der Passivsammlermessungen des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz vor dem Hintergrund zu berücksichtigen sind, dass die Verpflichtung zur schnellstmöglichen Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid im gesamten Stadtgebiet besteht. Trotzdem wird in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Mainz ausgeführt, dass sich die Wahl des Konzeptes für Verkehrsverbote „aus den gemittelten Messergebnissen vom 01.01.2019 bis zum 30.06.2019 an der Messstation Parcusstraße“ und den Minderungspotentialen der verschiedenen Fahrverbotskonzepte ergibt.

Somit wird bereits angekündigt, dass entgegen des Urteil des Verwaltungsgerichts Mainz nicht die Einhaltung des Grenzwertes im gesamten Stadtgebiet angestrebt wird, sondern lediglich an der Messstation Parcusstraße. Dieses Vorgehen ist besonders aufgrund der nicht für das gesamte Stadtgebiet repräsentativen Verkehrszusammensetzung an der Messstation Parcusstraße zu kritisieren. Diese Messstation liegt im Bahnhofsbereich, der stark durch Busverkehr geprägt ist. Auf anderen hochbelasteten Straßen, wie z.B. der Rheinstraße, ist der Busanteil deutlich geringer. Aufgrund der angekündigten Maßnahmen, die sich ausschließlich auf den Busbereich (z.B. Nachrüstung SCR-Systeme und Neubeschaffung modernster Busse) beschränken, wird die





Schadstoffbelastung auf Strecken mit hohem Busverkehrsanteil deutlicher sinken als auf Strecken, die maßgeblich durch Pkw-Verkehr geprägt sind. Eine baldige Einhaltung des Grenzwertes an der Parcusstraße bedeutet dabei keineswegs eine Einhaltung des Grenzwertes im gesamten Stadtgebiet.

Dies wird durch eine erst nach der Gerichtsverhandlung erstellte Modellierung der NO<sub>2</sub>-Belastung bestätigt, die die höchsten NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte entlang der Rheinstraße südlich des Bleichenviertels ermittelt. Die Einführung von Dieselfahrverboten innerhalb der Zone „Bleichenviertel“ hat keine nennenswerte Auswirkung auf die Luftqualität auf der Rheinstraße. Lediglich ein Diesel-Fahrverbot in der Zone „Innenstadt“, die auch die Rheinstraße umfasst, führt zu einer erheblichen Reduktion der Belastung. Dies geht aus Anhang 2 des Gutachtens „Abschätzung der Wirkung von Dieselfahrverboten an der ortsfesten Messstelle Parcusstraße in Mainz“ im Auftrag der Landeshauptstadt Mainz hervor.

Auf Seite 34 des Gutachtens heißt es, dass im Falle eines Fahrverbotes für Diesel-Fahrzeuge mit Abgasnorm Euro 5/V sowohl in der Variante „Bleichenviertel“ als auch in der Variante „Innenstadt“ „Grenzwerteinhaltenungen an allen Messstandorten prognostiziert“ seien. Dabei fehlt aber der Hinweis, dass das Modell eine erhebliche Unterschätzung der tatsächlichen Belastung von bis zu 8 µg/m<sup>3</sup> aufzeigt. Neben den bereits oben genannten Abschnitten ist auch die Rheinstraße einer der Straßenabschnitte, an dem eine deutliche Unterschätzung des Modells nachgewiesen ist. Für das Jahr 2017 wurde eine Belastung in Höhe von 47.5 µg/m<sup>3</sup> modelliert, obwohl die tatsächlich gemessene Belastung bei 50 µg/m<sup>3</sup> lag. Für das Jahr 2019 wird selbst ohne Maßnahmen eine Belastung von lediglich 41,6 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert. Die tatsächlich zuletzt gemessenen Werte zeigen eine Belastung von 49 µg/m<sup>3</sup> im gleitenden Jahresmittel von 09/2017 bis 08/2018. Hier muss dringend die tatsächlich gemessene Belastung angesetzt werden, oder ein Faktor berücksichtigt werden, um die Unterschätzung des Modells auszugleichen.

Die folgenden Maßnahmen fehlen in dem vorliegenden Entwurf vollständig und müssen nach Ansicht der DUH einbezogen werden:

### **1. Umwelttaxis**

Die Umstellung der Taxiflotte von derzeit fast ausschließlich Dieselantrieb auf spritsparende und gleichzeitig lokal saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb (Umwelttaxis) stellt eine wichtige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Hierbei genügt es nicht, den Austausch auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrechtlich unterlegt sein. Beispiele für wirksame Maßnahmen kann sich die Stadt Mainz in Berlin oder London abschauen.

### **2. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit hoher NO<sub>2</sub>-Belastung**

Zahlreiche Luftreinhaltungspläne sehen Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Abschätzung eines erzielbaren Minderungspotenzials vor, darunter Berlin, Münster, Dresden, Neuruppin, Erfurt und Tübingen. So wurde im Luftreinhaltungsplan für Berlin die Einführung einer stadtverträglichen Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen in Abschnitten, in denen auch 2018 noch mit einer Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes zu rechnen ist, vorgesehen. Das Umweltbundesamt fasst in einer aktuellen Untersuchung zusammen, dass Tempo 30 die Luftschadstoffbelastung etwas



reduziert, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern. Die DUH regt an, insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit zusätzlich zu streckenweisen Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit an Steigungsstrecken die Beschränkung der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf allen belasteten Straßen einzuführen. Diese Regelung sollte dauerhaft gelten.

### **3. Ausbau ÖPNV/Einführung eines Bürgertickets**

Die DUH begrüßt jede Anstrengung, die dazu dient, den ÖPNV zu fördern. Insgesamt kann und muss dies zur Gewährleistung einer umweltschonenden Mobilität deutlich intensiviert werden. Dies gilt für den Ausbau der Kapazitäten des ÖPNV und insbesondere für die Setzung starker Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. So sollte die Möglichkeit eines beitragsfinanzierten Modells (Bürgerticket) zur finanziellen Absicherung eines deutlich leistungsfähigeren ÖPNV in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden. Bei einem Bürgerticket werden die ÖPNV-Betriebskosten auf alle Bürger innerhalb eines bestimmten Gebietes umgeschrieben, unabhängig davon, ob sie den ÖPNV tatsächlich in Anspruch nehmen oder nicht. Im Rahmen des Luftreinhalteplanes sollte daher aufbauend auf den vorliegenden Erfahrungen in anderen deutschen und europäischen Kommunen ein entsprechendes Bürgerticket festgelegt werden. Eine Alternative zum Bürgerticket stellt ein 365 Euro-Ticket dar, mit dem der ÖPNV das ganze Jahr über für lediglich einen Euro pro Tag genutzt werden kann. Gerade in Kombination mit einer Erhöhung der Parkgebühren fürs Kurzzeitparken sowie für Anwohnerparkausweise lassen sich erhebliche Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖPNV erzielen. Aus diesem Grund wurde ein 365 Euro-Ticket auch in den Luftreinhalteplan für Wiesbaden aufgenommen. Angesichts der hohen Bedeutung städteübergreifender Mobilität in der Rhein-Main-Region würde sich eine Kooperation hier anbieten und könnte Synergieeffekte schaffen.

### **4. Förderung und Ausbau des Radverkehrs**

Eine konsequente Förderung des Radverkehrs führt nachweislich zu deutlichen Verlagerungen von MIV-Fahrten auf Strecken bis acht Kilometern. Das ist der überwiegende Großteil der innerstädtischen Wege. Um diese Potenziale auszuschöpfen, bedarf es einer sicheren, komfortablen und ausreichend dimensionierten Infrastruktur für den Radverkehr. Der vorliegende Entwurf sieht nur kleinteilige Einzelmaßnahmen vor, die nicht zu einer wesentlichen Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs in der Fläche führen werden. Diese erreicht man in Form von Angebotsplanung, um eine Steuerungswirkung bzgl. der Verkehrsmittelwahl zu entfalten. Hierzu müssen Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs umverteilt werden. Ebenso wichtig sind sicheres Kreuzungsdesign und ausreichend sichere Abstellplätze.

### **5. Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge**

Kommunalfahrzeuge wie Müll- oder Straßenreinigungsfahrzeuge sind ständig in Städten unterwegs. Hardware-Nachrüstungen bei solchen Kommunalfahrzeugen sind effektiv, weil diese Fahrzeuge vergleichsweise hohe Fahrleistung in den Innenstädten zurücklegen. Mit einer Hardware-Nachrüstung dieser Fahrzeuge lassen sich bis zu 85 Prozent der NOx-Emissionen einsparen. Seit dem 1. Januar 2019 stellt das BMVI rund 100 Millionen Euro für die Hardware-Nachrüstungen Kommunalfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen bereit. Pro Fahrzeug wird die Nachrüstung mit bis zu 15.000 € bezuschusst. Eine Nachrüstung aller



Kommunalfahrzeuge auf den Euro VI Abgasstandard ist dank der Fördermittel des Bundes ohne Finanzierungsvorbehalt im Jahr 2019 möglich.

## **6. Verschärfte Anforderungen für Kleinfeuerungsanlagen**

Zur Minderung der Emissionen aus Kleinfeuerungsanlagen lassen sich auf lokaler Ebene im Rahmen von Bebauungsplänen auf Grundlage von §9, Absatz 23 des BauGB verschärfte Anforderungen für die Nutzung von Holzfeuerungsanlagen implementieren, die über die Regelungen der 1. BImSchV hinausgehen. Dies ist notwendig: Es ist davon auszugehen, dass sich Kaminöfen auch weiterhin großer Beliebtheit erfreuen und viele Altanlagen durch neue Feuerstätten ersetzt werden. Zahlreiche Tests zeigen jedoch, dass neue, marktübliche Scheitholzöfen in der Praxis erheblich höhere Emissionen aufweisen als vom Hersteller angegeben – selbst bei optimalem Brennstoff und ordnungsgemäßer Bedienung.

Der Betrieb einer Scheitholzeinzelraumfeuerung sollte nur gestattet sein, wenn die Anlage über ein wirksames Abgasreinigungssystem verfügt, zudem mit einer Verbrennungsluftregelung ausgestattet ist und unter praxisnahen Bedingungen nachgewiesen werden kann, dass das Gesamtsystem einen vergleichbar niedrigen Schadstoffausstoß wie emissionsarme Kesselanlagen erreicht.

Auf Initiative der DUH und des Deutschen Biomasseforschungszentrums (DBFZ) werden derzeit im Rahmen eines Forschungsvorhabens (UFOPLAN FKZ: 3717 37 314 0) Kriterien für die Vergabegrundlage eines neuen Blauen Engels für Kaminöfen ausgearbeitet. Diese Kriterien könnten perspektivisch als Minimalstandard für kommunale Vorgaben dienen.

Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % geboten. Anlagen mit Holzvergasertechnik, die unter Praxisbedingungen Staubemissionen von weniger als 0,005 g/m<sup>3</sup> aufweisen, können ggf. vom verpflichtenden Einsatz eines Staubabscheiders ausgenommen werden.

### **Fazit:**

Der vorliegende Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Mainz – Anpassung Stickstoffdioxid - ist nicht geeignet, noch im Jahr 2019 eine flächendeckende Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte zu erreichen. Die Einführung von Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge sollen von Voraussetzungen abhängig gemacht werden, die die Vorgaben des Beschlusses des Verwaltungsgerichts Mainz vom 24. Oktober 2018 nicht erfüllen.

Aufgrund der neuen Modellierung für 2017 und Prognose für 2019 hat sich eine erhebliche Verbesserung der Datenlage eingestellt, die ein Abwarten der Messwerte für die erste Jahreshälfte 2019 überflüssig macht. Obwohl eine Unterschätzung der Belastung durch Abgleich mit den tatsächlichen Messwerten des Jahres 2017 nachgewiesen ist und eine Abnahme der Hintergrundbelastung für die nahe Zukunft prognostiziert ist, die weit von den im Jahr 2018 gemessenen Werten entfernt ist, gelingt eine Grenzwerteinhaltung im gesamten Stadtgebiet ausschließlich mit der umfassendsten aller modellierten Fahrverbots-Szenarien.





Für eine „schnellstmögliche“ und sichere Unterschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes sind nach Ansicht der DUH emissionsabhängige Fahrverbote einschließlich Euro 5/V in der Zone „Innenstadt“ unverzichtbar.

Die nachgewiesene Unterschätzung der Hintergrundbelastung um 2 bis 3 µg/m<sup>3</sup> und die ebenfalls nachgewiesene Unterschätzung der Belastung in verkehrsnahen Bereichen um bis zu 8 µg/m<sup>3</sup> macht eine Korrektur der Modellierung für 2018 sowie der Prognose für 2019 zwingend erforderlich.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Anregungen zu überarbeiten.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer

