



Veranstaltung der Ministerien MUEEF und MFFJIV

Diesel-Debatte -

Luftreinhaltung und Verbraucherrechte



Wieviel „Luft“ zum Handeln haben betroffene Kommunen?

Katrin Eder

Dezernentin für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr
Landeshauptstadt Mainz

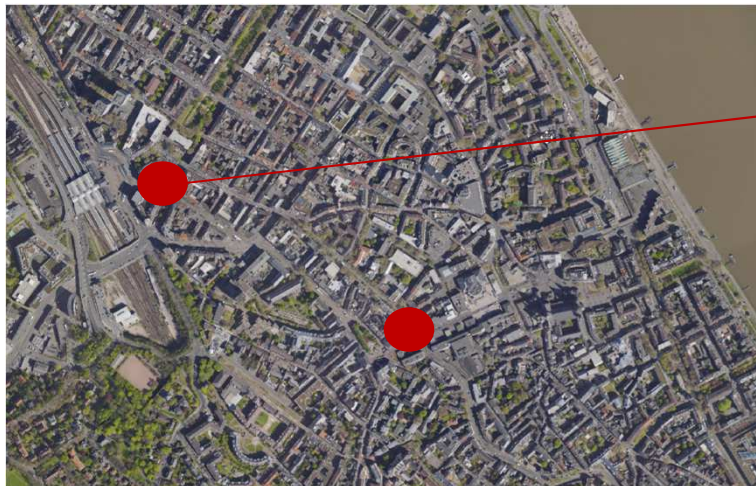


Ausgangssituation in Mainz: Luftbelastung

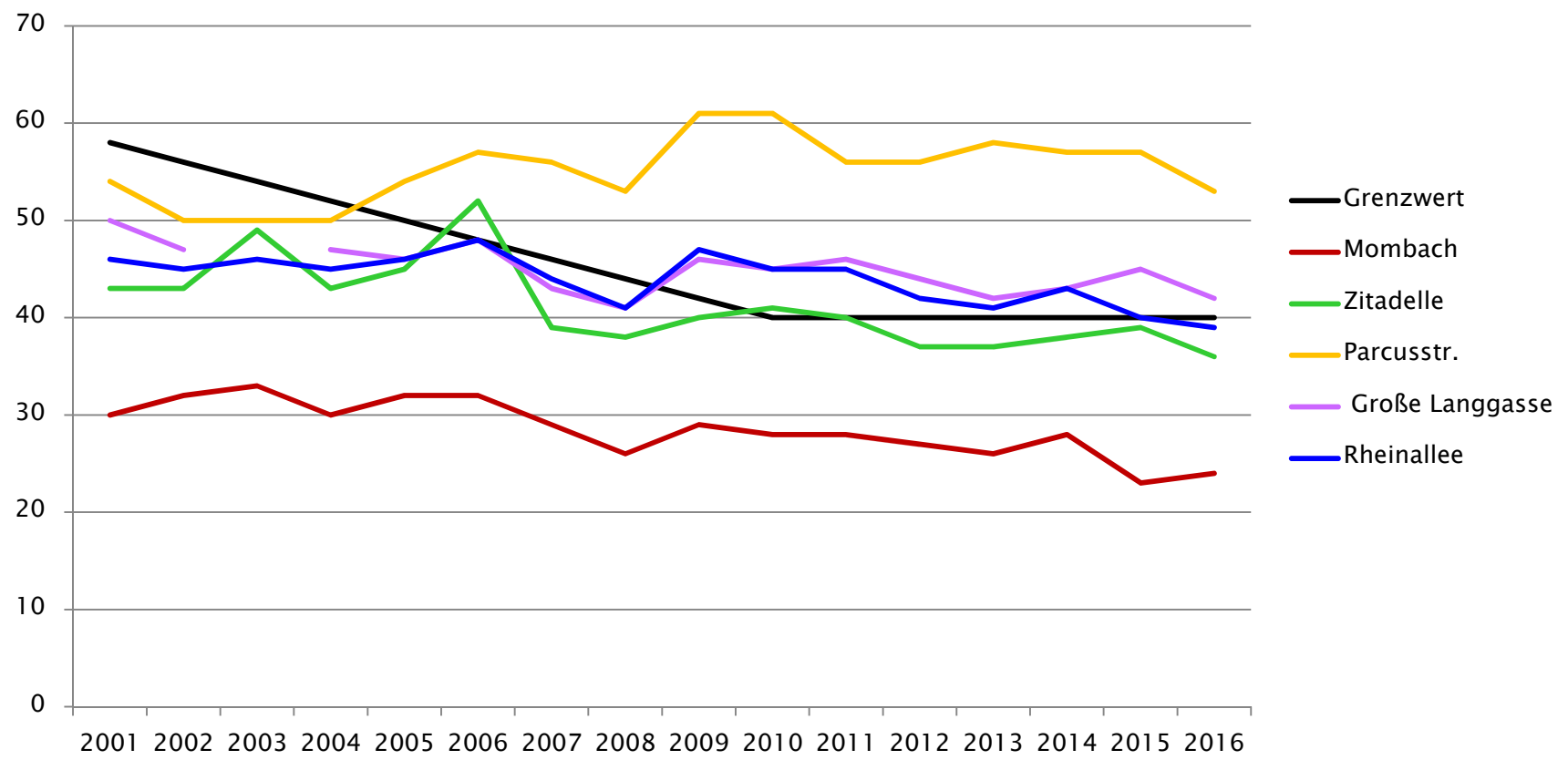
Der Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde 2016 in Mainz an 2 Messstellen überschritten.

Parcusstraße: $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$

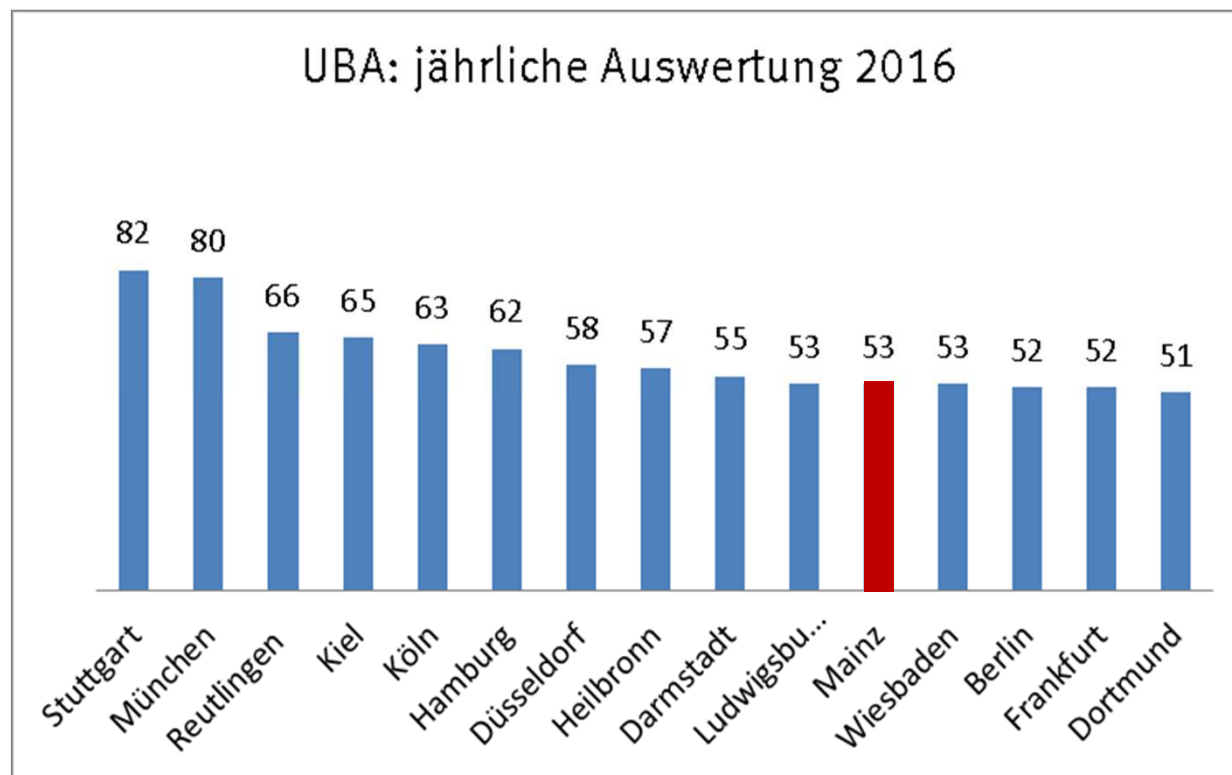
Große Langgasse: $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$



NO₂-Jahresmittelwerte in Mainz im Zeitraum 2001-2016 in µg/m³



NO₂-Belastung an verkehrsnahen Messstationen in Deutschland in µg/m³





Historie der Luftreinhaltung in Mainz

- Nach erfolgreicher Klage der DUH gegen die Stadt WI wurde zum 1.1.2013 die gemeinsame Umweltzone eingeführt
- 2014 reicht die DUH Klage gegen die Stadt Mainz ein wg Überschreitung des NO₂-Grenzwertes
- Die Klage wird ruhen gelassen; es folgen zahlreiche Gespräche mit der DUH; es wird die sogenannte DOAS-Messung mit der Uni Heidelberg durchgeführt
- Klage wurde Okt. 2016 durch die DUH wieder aufgenommen mit dem Ziel der Nachrüstung der Busse
- Klage ruht derzeit, da auf das Urteil des BVerwG Leipzig zum Dieselfahrverbot gewartet wird
- Weitere Klage der DUH im Juni 2017 auf Entziehen der Zulassungen bei von vom VW-Skandal betroffenen Fahrzeugen



Gesetzliche Maßgabe bei Grenzwertüberschreitungen

§ 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz fordert Maßnahmen

Abs. 1 „so schnell wie möglich Grenzwert einhalten“ und

Abs. 4 „nach dem Verursacherprinzip“ und
„Verhältnismäßigkeit“ beachten

Dabei ist zu beachten: Der VGH Stuttgart legt in seinem Urteil vom Juli 2017 den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung als höheres Rechtsgut fest als die Verhältnismäßigkeit.



Anwendung des Verursacherprinzips

Verursacher der hohen NO₂-Belastung (Parcusstraße) sind hauptsächlich Kfz mit einem Anteil v. 52,6 %, davon

- Pkw, allen voran Diesel-Fahrzeuge (61,8 %)
- Busse (24,7 %)
- Nutzfahrzeuge, Lkw (13,5 %)

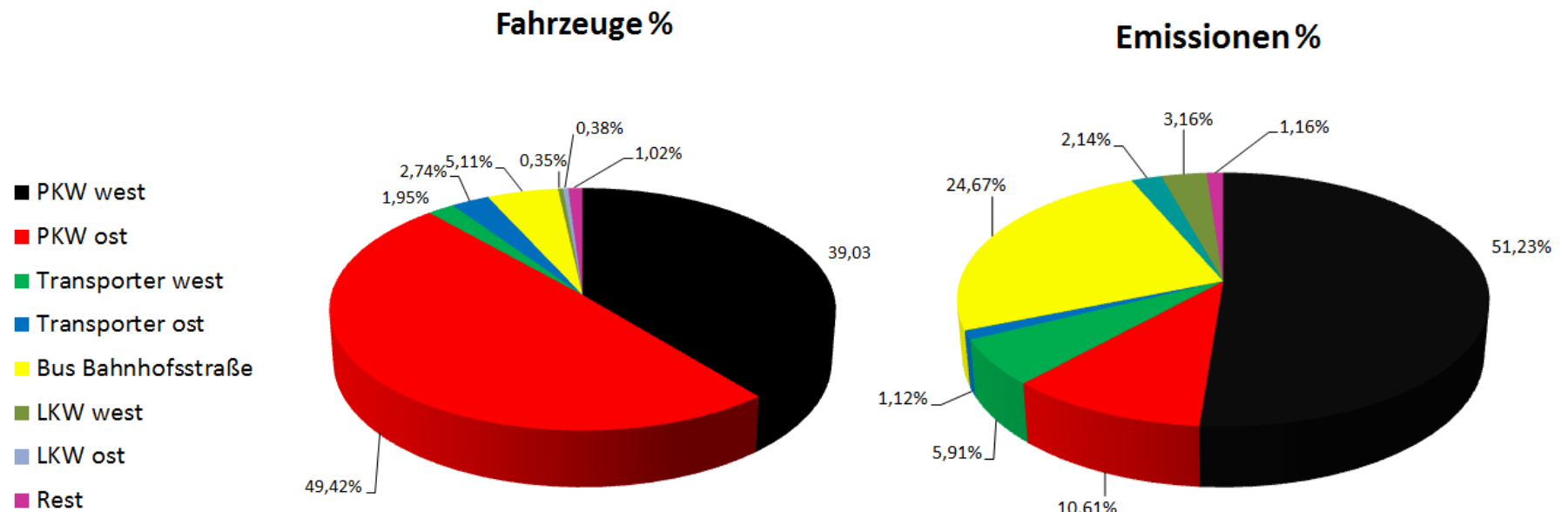
Der Anteil des „städtischen Hintergrunds“ beträgt 47,4 %:

Emissionen von Heizungen, Industrie, Gewerbe,
Schienenverkehr, Schiffen und Kfz

Anteil der unterschiedl. Fahrzeugkategorien an der NO₂- Gesamtkonzentration in der Parcusstraße



Fahrtrichtung Ost: bergab Fahrtrichtung West: bergauf





Städtischer Hintergrund

...macht weniger als die Hälfte der lokalen NO₂-Belastung aus:
Heizungen, Industrie, Gewerbe, Verkehr und auch Kfz (die nicht an der Messstation gemessen werden, aber die Hintergrundbelastung auch mitbestimmen)

Maßnahmen:

- Heizungen abgasarm ausstatten, nachrüsten
- Fernwärme, Nahwärme
- Verkehrswende weiter befördern
- Industrie: stetig neusten Stand der Technik durchsetzen



Luftreinhaltmaßnahmen im aktuellen Luftreinhalteplan 2016 - 2020

- ein Mobilitätsverhalten ohne Kfz zu fördern, hin zum Fahrradfahren, Zufußgehen und zur Nutzung des ÖPNV
- den Kfz-Verkehr insgesamt und speziell in der Innenstadt zu verringern
- Den Verkehr emissionsärmer zu gestalten den ÖPNV zu stärken, zu optimieren und möglichst abgasarm auszurichten
- andere Quellen der Luftverschmutzung (z.B. Hausbrand) zu reduzieren z.B. Ausbau der Fernwärme

*Die Maßnahmen dienen damit in ihrer **Gesamtheit** der Luftreinhaltung **und** des Klimaschutzes*

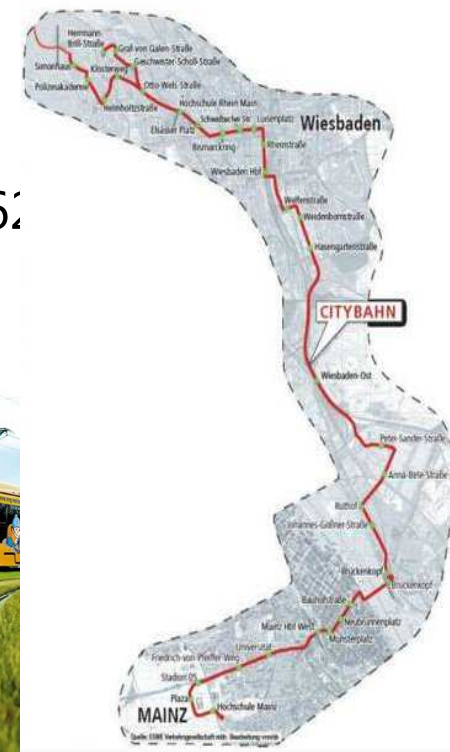
ABER: Eher langfristige Wirkung

Ziele der Maßnahmen



Landeshauptstadt
Mainz

- Es kann nur ein Bündel aus Maßnahmen sein
- Verkehrswende statt Verbote: Modal Split verändert sich kontinuierlich im Binnenverkehr zugunsten des Umweltverbunds: 32% MIV, 22% ÖPNV, 20% Radverkehr, 26 % Fußverkehr → Problem: Verkehre über die Stadtgrenzen hinweg: 39 % MIV
- Förderung des Umweltverbunds:
ÖPNV: Ausbau der Straßenbahn (Mainzelbahn spart 62 Diesel pro Jahr)
Rad-/Fußverkehr
Stadtplanung der kurzen Wege
- Elektromobilität



- Finanzen:
15 Mio. €-Deckel der MVG
1,3 Mrd. Euro Schulden bei der Stadt Mainz; Maßnahmen zur Luftreinhaltung wurden von der ADD und vom LBM bisher nicht als unabweisbar eingestuft
- Umstellung und Anreize für Taxen: keine Möglichkeit der Bindung der Konzessionierung, Einstellungen, Anreize, Infrastruktur
- Projekte zur Verkehrsberuhigung, zum Ausbau des ÖPNV oder zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sind nicht immer mehrheitsfähig, da begrenzter Stadtraum u. Nutzungskonflikte
- Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nicht leicht/schnell änderbar

Zeitnahe Anträge für die Mittel aus den „Dieselgipfeln“



- Luftreinhalteplan (seit 31.03.2017 in Kraft)
- Handlungsstrategie Elektromobilität (z.B. Ladestationen, E-Fuhrpark, E-Privilegien)
- Nahverkehrsplan (mit eigenem Arbeitspaket: Luftreinhaltung)
- Masterplan 100% Klimaschutz mit verkehrlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung

kurzfristige Maßnahmen ergreifen - Beispiele (1)

„so schnell wie möglich Grenzwert einhalten“



- Nachrüstungen der ÖPNV-Busse auf modernsten Abgasstandard u. Neuanschaffungen von abgasarmen/- freien Bussen, E-Busse, Hybrid, H₂-Busse
- Ergänzung und Erweiterung MVG Mein Rad
- Förderung des Radverkehrs und Fußverkehrs (Kleinmaßnahmen)
- Taxiflotte modernisieren
- Carsharing fördern (Luftschadstoffabhängig) nach Carsharinggesetz
- Landstrom



→ Aber reicht das?

**Was, wenn trotzdem weitere Urteile
Dieselfahrverbote kommen?**



Diesel-Kfz beschränken wirft Fragen auf (1): Problem der mangelnden bundeseinheitlichen Regelung

- Wer darf/darf nicht in die Stadt fahren? Für welche Bereiche gilt das?
- Wie funktioniert eine Beschilderung? Ohne Plakette keine Kontrolle
- Wer bekommt die blaue Plakette: Euro 5, 6 oder nur Euro 6d?
- Was sagt sie aus?
- Kontrolle heißt für die Kommune:
Kontrolle des ruhenden Verkehrs
- Gibt es Ausnahmeregelungen? Gibt es wie bei der grünen gesetzlich geregelte Ausnahmen für Handwerker?



Fahrverbot wirft viele Fragen auf (2)

Timelag Fahrverbot und Alternativen?



- Täglich fahren Tausende von **Pendlern** aus dem Umland in die Städte zur Arbeit. Sie benötigen eine Alternative zum eigenen Pkw. Pkw. Wann können welche Alternativen bereitstehen?
 - **Fahrgemeinschaftsinitiativen**: sehr divergenter Markt und Akzeptanzprobleme
 - **ÖPNV-Angebot** als Alternative aber auch Teil des Problems: Grenzen der Transportleistung; hohe Investitionskosten notwendig; notwendig; Zuständigkeit liegen oft außerhalb der Städte.
 - **Park an Ride**: Problem Flächenverbrauch und –verfügbarkeit
- Die Verkehrsteilnehmer müssen sich auf ein Dieselfahrverbot einstellen können, um auf Benzin-Pkw bzw. alternative Antriebe, ÖPNV oder Fahrrad ausweichen zu können. Bzw. Die Kommunen benötigen Zeit, diese auszubauen

Veröden unsere Städte oder werden sie durch Verkehrsbeschränkungen attraktiver? (3)

- Werden Innenstädte gemieden, wenn nur noch Benziner und wenige Diesel-Kfz hineinfahren dürfen? Profitieren Einkaufszentren am Stadtrand?
- Oder erleben wir den gegenteiligen Effekt, wie Ende der 60-er Jahre mit der Einführung der Fußgängerzonen?
- Werden Innenstädte möglicherweise attraktiver zum Leben, Arbeiten, Einkaufen und Flanieren?



Attraktive Innenstadt

Visualisierung des geplanten Fußgängerboulevards in der Bahnhofstraße



Quelle: ArGe Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten & SYRA_SCHOYERER ARCHITEKTEN

SM5

Wird diese Frage geklärt

Sascha Mueller; 11.09.2017

Beurteilung der derzeitigen Situation – aus Sicht der Bürger*innen



- Dieselboom wurde durch Steuervorteile ausgelöst. 8,7 Mrd. €
Dieselsubventionierung
- Die Bürger*innen haben jahrelang einen Kaufanreiz in Anspruch
genommen, im guten Glauben, ein „umweltfreundliches“ Auto zu kaufen
und nun droht diesen Menschen, dass sie nicht mehr in die Städte fahren
dürfen. Das ist keine konsistente Politik über Verwaltungsebenen und
führt zu Politikverdrossenheit
- Nicht jeder kann sich ein neues Auto oder den Wertverlust seines Diesels
leisten

Beurteilung der derzeitigen Situation – aus Sicht der Kommunen



- Im Gegensatz zum Diesel: **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** (GVFG) oder, im Langtitel, Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden 332 Millionen €/Jahr für den Ausbau des ÖPNV
- Grenzwert- und Abgasproblematik seit Jahren bekannt, ohne dass an Lösungen gearbeitet wurde
- Bislang kaum entschlossenes Handeln ist auf Bundesebene erkennbar, obwohl Grenzwertproblematik seit Jahren bekannt ist. Das Luft-Problem wird an die Kommunen weitergereicht, ohne die Quellen zu bekämpfen.
- Abgas-Skandal
 - Die Kommunen haben Luftreinhaltung betrieben aber werden am Ende verklagt für die jahrelange Untätigkeit
 - Nach dem Urteil in Stuttgart ist dann eine Vielzahl an Aktivitäten ausgebrochen: Erste Maßnahmen des KBA, Finanzmittel, usw.

- Neue **finanzielle** Perspektiven durch den „Dieselfonds“ aber plötzlicher Zeitdruck und Vielzahl der Förderungen → personalintensiv und bürokratisch
- **Gemeinsame** konzertierte Aktion von Stadt u. Land/Bund ist erforderlich
- Tragfähige Lösungen brauchen **Zeit**

ABER: Die Grenzwerte sind Gesundheitsschutz: Das Ziel muss sein, sie schnellstmöglich einzuhalten!