

Die Bürgermeisterin

Universitätsstadt Gießen · Dezernat II · Postfach 11 08 20 · 35353 Gießen

Herrn Stadtverordneten
Michael Janitzki
über
das Büro der
Stadtverordnetenversammlung

Berliner Platz 1
35390 Gießen

Telefon: 0641 306 – 1004/1016

Telefax: 0641 306 - 2015

E-Mail: gerda.weigel-greilich@giessen.de
sandra.siebert@giessen.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom
07.11.2013

Unser Zeichen

II-Wei./si.- ANF/1848/2013

Datum

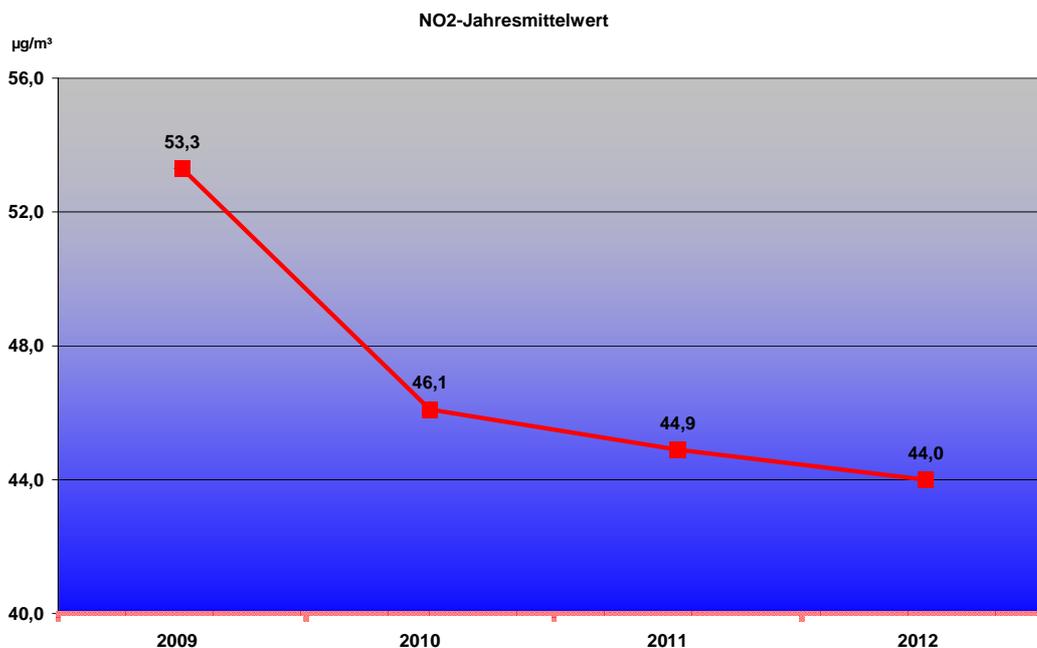
20. Dezember 2013

Anfrage gem. § 28 der GO des Stv. Michael Janitzki vom 07.11.2013 zur Überschreitung der Grenzwerte bei Stickstoffdioxid in Gießen - ANF/1848/2013

Sehr geehrter Herr Janitzki,

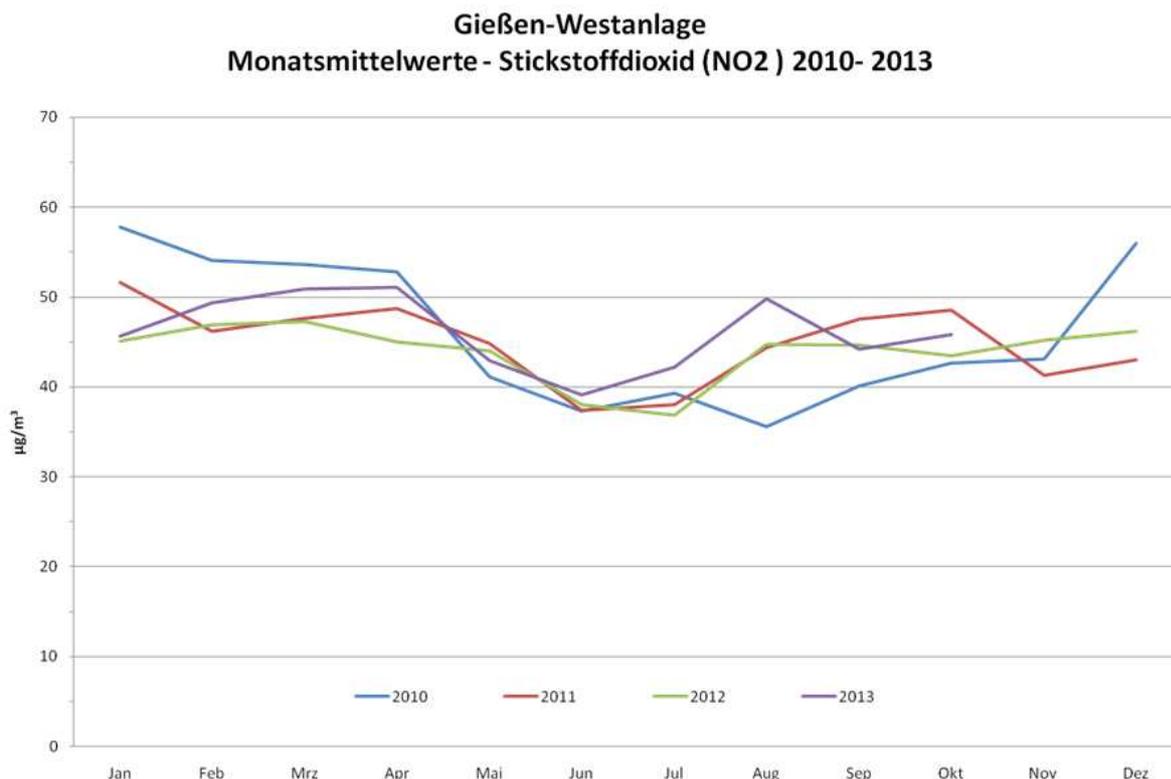
Ihre Fragen zur Überschreitung der Grenzwerte bei Stickstoffdioxid in Gießen können wie folgt beantwortet werden:

1. Wie lauten die Luftqualitätsjahreswerte für Stickstoffdioxid in Gießen für die letzten drei Jahre?



Gießen 2014
5. Hessische
LANDES
GARTEN
SCHAU
26. April – 05. Oktober

Die Luftmessstation an der Westanlage stellt die verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen fest. Das Diagramm zeigt die von dem Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) genannten NO₂-Jahresmittelwerte. Der Grenzwert von 40 µg/m³ wird immer noch überschritten. Im Laufe der Zeit konnte das Niveau von „etwa 53 µg/m³“ auf „etwa 44 µg/m³“ gesenkt werden.



Diese Grafik vom HLUG zeigt die Monatsmittelwerte. Laut HLUG zeigen sich deutlich jahreszeitlich bedingte Schwankungen der NO₂ - Konzentrationen.

2. Welche Maßnahmen zur Luftreinhaltung hat der Magistrat in den letzten drei Jahren unternommen?

Der Stadtverordnetenbeschluss vom 11.10.2006 wird kontinuierlich umgesetzt. Er erfolgte im Rahmen der Maßnahmenabfrage des zuständigen Hessischen Umweltministeriums (HMUVELV) zum Luftreinhalteplan Lahn-Dill. Im Oktober 2011 wurde die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans nach vorangegangener Bürgerbeteiligung vom HMUVELV auch mit den von der Stadt Gießen genannten Maßnahmen veröffentlicht.

Als Maßnahmen zur NO₂-Reduzierung wurden dort aufgeführt:

- die Verkehrslenkung (außerhalb des Vorbehaltensnetzes flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen),
- verbessertes Verkehrsmanagement durch den Einsatz eines neuen Verkehrsrechners,
- kontinuierliche Umrüstung des kommunalen Fuhrparks auf schadstoffarme Fahrzeuge,
- kontinuierliche Verbesserung des Emissionsstandards der städtischen Busflotte (Umrüstung auf EEV-Standard),

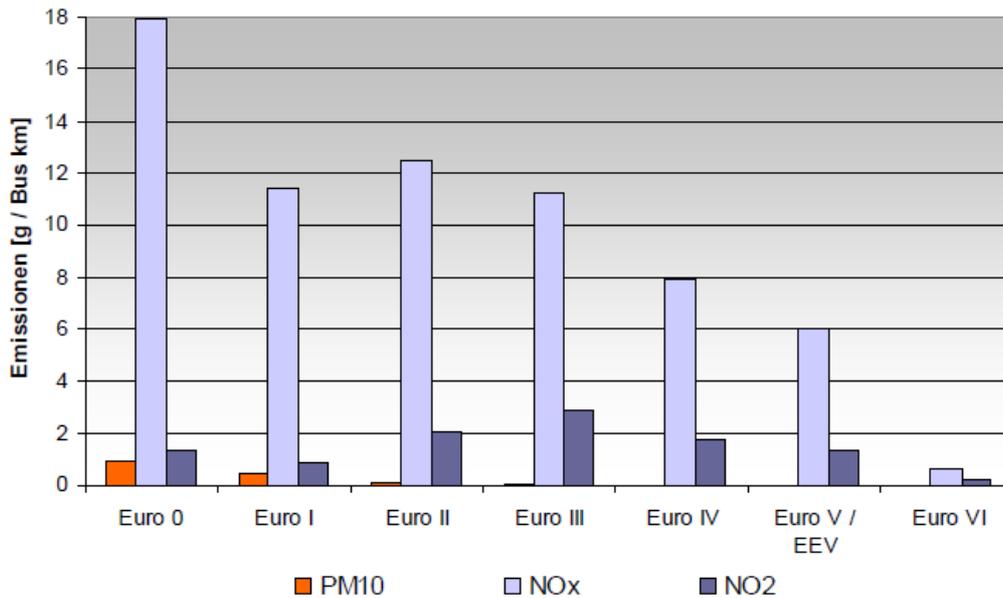


Abbildung 40: Durchschnittliche Emissionsfaktoren für Linienbusse innerorts, HBEFA 3.1, Bezugsjahr 2010

- Verbesserung beim öffentlichen Nahverkehr,
- Verbesserung beim Individualverkehr durch Umsetzen von Maßnahmen, die im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplanes entwickelt wurden,
- Ausbau der Fernwärmenutzung,
- Einsparung von fossilen Brennstoffen durch energetische Sanierungen von Schulen,
- Energetische Sanierungsmaßnahmen im Wohnungsneubau und –bestand (Wohnbau Gießen GmbH),
- Forcierung von Wärmedämm-Maßnahmen durch die Initiative Gießener Gebäudepass.

3. Hat die Stadt Gießen bei der Europäischen Kommission Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte in Bezug auf NO₂ beantragt und wann wurde dieser Antrag abgelehnt?

Die Zuständigkeit für die Beantragung der Fristverlängerung bei der Europäischen Kommission liegt beim Hessischen Umweltministerium (HMULV). Am 28.02.2013 wurde der Stadt mitgeteilt, dass für Gießen diese eingereicht wurde und keine Einwände gegen eine Fristverlängerung erhoben wurden. Der bestehende Luftreinhalteplan Lahn-Dill mit den genannten Maßnahmen der Stadt Gießen hat somit Bestand. Das HMULV geht laut Prognose des Luftreinhalteplanes davon aus, dass mit den genannten Maßnahmen die Einhaltung des NO₂-Immissionsgrenzwertes bis 2015 möglich wird.

4. Warum hat die zuständige Dezernentin bzw. der Magistrat über diese Angelegenheit bisher nicht die Stadtverordnetenversammlung gemäß § 50, Abs. 3 HGO unterrichtet?

Eine laufende Unterrichtung war nicht erforderlich, da es keine wichtige Verwaltungsangelegenheit war oder eine ausdrückliche Bestimmung zur Bekanntmachung durch die Aufsichtsbehörde erfolgte.

5. Welche Maßnahmen zur Luftreinhaltung wird der Magistrat unternehmen?

Siehe Antwort zu Frage 2.

6. Gibt es Eventual-Pläne für die Einrichtung einer Umweltzone in Gießen und wie sehen sie aus?

Im Luftreinhalteplan Lahn-Dill von 2007 wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung das Thema „Einrichtung einer Umweltzone“ für Wetzlar kommentiert:

„Seit März 2007 existiert mit der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) eine Rechtsgrundlage für die Ausweisung von Umweltzonen. Damit kann ein Fahrverbot innerhalb ausgewiesener städtischer Bereiche gegen nicht den festgelegten Schadstoffklassen entsprechende Fahrzeuge verhängt werden. Die Verordnung enthält jedoch bereits eine Reihe von generellen Ausnahmen....

Zu den Ausnahmeregelungen gab und gibt es kontrovers geführte Diskussionen. Aber diese Diskussion stellt nicht das einzige Problem bei der Ausweisung einer Umweltzone dar. Da eine Reihe von Fahrzeugen nicht mehr durch einen bestimmten Bereich fahren darf, müssen entsprechende Umfahrungsmöglichkeiten ausgewiesen werden, die aber nicht dazu führen dürfen, dass der Belastungsschwerpunkt nur an eine andere Stelle verlagert wird.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist Wetzlar für die Ausweisung einer Umweltzone nur bedingt geeignet. So besteht z.B. im innerstädtischen Straßennetz keine alternative Umfahrungsmöglichkeit. ...

Eine Umfahrung der Neustadt wäre somit nur großräumig und mit erheblichem Wegehauaufwand möglich. Dies würde zwar zu einer relativen Entlastung des Gebiets der Umweltzone beitragen, den Schadstoffausstoß aber nicht nur verlagern, sondern durch

die weitere Strecke zusätzlich erhöhen. Die Einführung von Umweltzonen betrifft weniger große Speditionsbetriebe als kleine und mittelständige Unternehmen. Aufgrund der hohen Laufleistung der Lkw bei Speditionen sind diese Fahrzeuge bereits überwiegend den Schadstoffklassen 3 und 4 zuzuordnen. D.h., ihre Einfahrt in die Umweltzone wäre zulässig. Dagegen wären kleine Handwerksbetriebe vor Ort, die ein relativ altes Fahrzeug nutzen, sehr viel häufiger von dem Fahrverbot betroffen. Werden für diese Fahrzeuge Ausnahmen erteilt, ist die Wirksamkeit einer Umweltzone kaum noch messbar. Andererseits gilt es abzuwägen zwischen ggf. existenzbedrohenden Beschränkungen für kleine Unternehmen vor Ort und der durch das Fahrverbot zu erzielenden Minderungswirkung.

Dessen ungeachtet stellen Umweltzonen einen nicht zu unterschätzenden Anreiz für eine zügigere Umstellung auf schadstoffarme Fahrzeuge dar. Allerdings dienen Umweltzonen in ihrer derzeitigen Ausgestaltung ausschließlich einer Verminderung des Feinstaubes; auf die NO₂-Problematik geht die Kennzeichnungsverordnung nicht ein.“

Diese Aussage wäre auf Gießen übertragbar. Schon zu Zeiten des schwefeldioxidbedingten Smog-Sperrbezirks wurden die Umlandgemeinden mit einbezogen, da Gießen als überregionale Stadt als Drehscheibe mit Durchgangsverkehr hoch belastet ist. Als wirkungsvoller und im Vergleich zu Aufwand und Nutzen verhältnismäßiger werden die Maßnahmen zur europaweiten Verschärfung von Abgasstandards gerade im Hinblick auf die nicht nur auf Gießen beschränkte NO₂-Problematik (siehe Grafik bei Frage 1 zu Monatsmittelwerten – Belastung abhängig von Wetterlage) gesehen.

In der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Lahn-Dill wird auf die neuen Abgasstandards eingegangen:

„Neue Untersuchungen zeigen, dass vor allem die direkten NO₂ Emissionen der Diesel-Pkw mit der Euro 3-Norm drastisch gegenüber denen älterer Dieselmodelle zunahmen.“

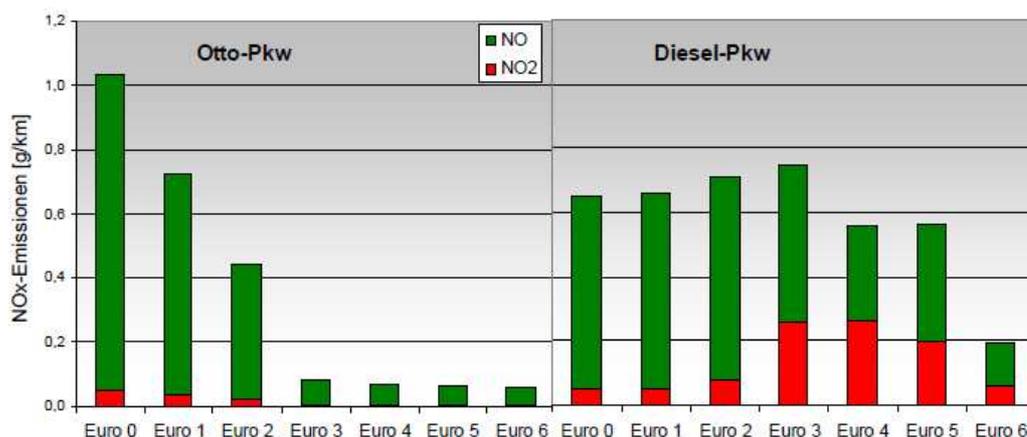
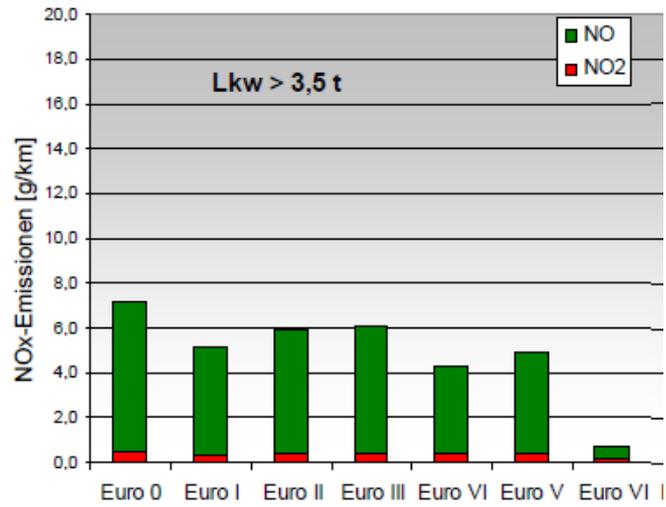


Abbildung 37: Mittlere NO₂- und NO-Emissionsfaktoren für Pkw im Innerortsverkehr, HBEFA 3.1, Bezugsjahr: 2010



Mit freundlichen Grüßen

Gerda Weigel-Greilich
Bürgermeisterin

Verteiler:

Magistrat
SPD-Fraktion
CDU-Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen
FW-Fraktion
DIE.Linke-Fraktion
FDP-Fraktion
Piraten-Fraktion
Fraktion Linkes Bündnis/Bürgerliste Gießen