

B E R I C H T

an
Herrn Stadtverordneten Prof. Dr.
Flörsheimer
(den übrigen Fraktionen zur Kenntnis)

Anfrage Nr.
67/16-21

Betreff: Stickoxid-Konzentrationen der Luft in Rüsselsheim
Bezug: Anfrage Nr. 67 des Stadtverordneten Prof. Dr. Flörsheimer vom 07.01.2019

M-Nr. 71/19

Bericht des Magistrates:

Mit Schreiben vom 07.01.2019 hat Herr Stadtverordneter Prof. Dr. Flörsheimer eine Anfrage zur Stickoxid-Konzentration der Luft in Rüsselsheim gestellt. Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1: *„Die beschlossenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung (DS 447, Stadtverordnetenversammlung vom 13. Dezember 2018) mit Millionenaufwand basieren auf einem einzigen Messwert, nämlich der mittleren Konzentration von 40,8 µG NO₂ pro m³ Luft an der Messstation Rugbyring im Jahre 2016.*

Wie groß ist der Fehler dieses Wertes? Worauf basiert die Fehlerabschätzung?“

Die Werte entsprechen dem Stand der Technik.

Der Luftreinhalteplan für Rüsselsheim wurde vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz im Juni 2015 veröffentlicht mit dem Titel „Auszug aus der 2. Fortschreibung Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main Teilplan Rüsselsheim. Auf den Seiten 19ff wird die Beurteilung der Luftqualität in Rüsselsheim aufgrund von Modellrechnungen dargelegt. Textliche Auszüge aus diesem Plan werden als Anlage beigelegt. Der gesamte Plan ist bei Fachbereich Umwelt und Planung, Mainzer Straße 7, einsehbar.

Zu Frage 2: *„In einer Ausschusssitzung vor der Stadtverordnetenversammlung kommunizierte der Leiter des Umweltamtes, Reinhart Ebert, die vorgesehenen Maßnahmen würden zu einer Reduktion der Belastung auf „35-36 µg/m³“ führen.*

ist dies eine Schätzung oder liegt eine Modellrechnung zu Grunde? Können Sie

mirr bitte die verwendeten Daten und Annahmen zur Verfügung stellen, damit ich das Ergebnis verifizieren kann? Wie groß ist der Fehler der Schätzung bzw. Modellrechnung?

In den letzten Jahren seit der Messung an der Bundesstraße 43 haben sich die Überschreitungen des Grenzwertes bereits deutlich vermindert. Dies hängt vermutlich mit der Erneuerung der Autoflotte in Rüsselsheim zusammen. Gleichzeitig können die Softwareaktualisierungen der Fahrzeuge mit illegaler Software ebenfalls einen Beitrag geleistet haben. Aus den Gesamtmaßnahmen der Stadt zur Verbesserung der Luftgüte lässt sich daher abschätzen, dass dadurch ein weiterer Beitrag der Stickstoffdioxidbelastung einhergeht.

Dies sind Schätzungen, die später durch reale Messungen überprüft werden sollen. Die Stadt Rüsselsheim hat ausdrücklich auf eine sehr teure Reduktionsberechnung ihrer Maßnahmen verzichtet, sondern sie setzt auf die Messungen im realen Betrieb.

Zu Frage 3: *„Bisher wird das LKW-Durchfahrtsverbot durch Rüsselsheim offenbar kaum beachtet. Welche Gesamtfahrstrecke, die verbotswidrig in Rüsselsheim zurückgelegt wird, nimmt der Magistrat an?“*

Die Frage kann nicht beantwortet werden, da es keine heranziehbare Statistik, noch repräsentative Erfahrungen dazu gibt.

Zu Frage 4: *Gerne würde ich einmal den Schadstoffbeitrag, der aktuell vorhandenen Stadtbusse abschätzen. Können Sie mir dazu bitte für die einzelnen Schadstoffklassen (Euro VI, Euro V,) mitteilen, wieviel Busse in diese Klasse jeweils fallen? Außerdem bräuchte ich mittlere Motorleistung der Busse in der jeweiligen Klasse und die jährliche Gesamtleistung der Busse einer Klasse.*

Nach Auskunft der Stadtwerke setzt sich die Flotte wie folgt zusammen:

- 7 Busse Euro 5 (220 KW Motorleistung) und 356 Tausend Kilometer Fahrleistung in 2018.
- 9 Busse Euro 6 (3 x 265 KW, 6 x 220 KW Motorleistung) und 425 Tausend Kilometer Fahrleistung in 2018.
- 9 Busse mit Erdgas (4 x 240 KW, 3 x 228 KW, 2 x 170 KW Motorleistung) und 244 Tausend Kilometer Fahrleistung in 2018.

Rüsselsheim am Main, den 19.03.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister