

Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-1372/2016 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	7.3.2.

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage Einhaltung der Grenzwerte zum Befahren der Umweltzone Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 15.06.2016 TOP 7.3.2.

Zur Verbesserung der Luftqualität, vor allem aber getrieben durch die europäische Luftqualitätsrahmenrichtlinie, hat die Stadt 2007 einen Luftreinhalte-Aktionsplan für Hannover beschlossen. Eine der Maßnahmen war die Einführung einer Umweltzone, die von KFZ nur dann befahren werden darf, wenn diese bestimmte Emissionswerte nicht überschreiten.

In 2015 wurden die zulässigen Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide in Hannover (erneut) überschritten. Gleichzeitig ist inzwischen bekannt, dass bei einer Vielzahl von Fahrzeugen die tatsächlichen Emissionswerte die offiziell angegebenen Werte zum Teil um ein Vielfaches übersteigen.

Ich frage daher die Verwaltung:

1. Welchen Zusammenhang sieht die Verwaltung zwischen den tatsächlich erheblich höheren Emissionen der Kraftfahrzeuge und dem Überschreiten der Grenzwerte für Luftreinheit bzw. der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinie?
2. Kann die Verwaltung ausschließen, dass Kraftfahrzeugen die Grüne Plakette zu Unrecht erteilt wurde?
3. Mit welchen Maßnahmen beabsichtigt die Verwaltung, die Vergabe der Grünen Plakette der Emissionsrealität anzupassen bzw. das Konzept der Umweltzone zu optimieren, um die Emissionen von Kraftfahrzeugen tatsächlich zu senken?

Antwort

Vorbemerkung:

Es trifft **nicht** zu, dass in Hannover die zulässigen Grenzwerte für Feinstaub überschritten werden. Seit 2006 sind weder der Jahresmittelwert, noch der Tagesmittelwert für Feinstaub (PM₁₀) überschritten worden. Grenzwertüberschreitungen betreffen ausschließlich den Jahresmittel-Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂), der in verkehrsreichen Straßen noch nicht eingehalten werden kann.

Zu 1.:

Hauptverursacher der örtlichen NO₂-Belastung sind die Emissionen von Kraftfahrzeugen. Nach Angaben des Umweltbundesamtes trägt der Kfz-Verkehr zu mehr als 60 % zur lokalen Belastung bei. Rund zwei Drittel der verkehrsbedingten NO₂-Emissionen werden dabei aktuell durch Diesel-Pkw verursacht. Die Grenzwertüberschreitungen in den Städten sind dabei im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass – anders als prognostiziert – die Emissionen von Diesel-Pkw im realen Fahrbetrieb noch deutlich höher liegen, als mit der kontinuierlichen Verschärfung der Abgasgrenzwerte erwartet worden war. So sind die NO_x-Emissionen von Euro 4-Dieseln im realen Fahrbetrieb im Mittel dreimal, von Euro 5-Dieseln viermal und von Euro 6-Dieseln siebenmal höher als der jeweilige Emissionsgrenzwert. Verstärkt wird dieses Problem durch den hohen Anteil von Diesel-Pkw bei den Neuzulassungen und einer damit einhergehenden zunehmenden „Verdieselung“ des Pkw-Bestandes.

Die Stadtverwaltung sieht daher in der Entwicklung der Diesel-Pkw und deren Abgasverhalten eine wesentliche Ursache für die Überschreitung des NO₂-Grenzwertes in Hannover.

Zu 2.:

Die Vergabe der Plaketten ist in der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung) geregelt. Dabei wird die Zuordnung eines Kraftfahrzeuges zu einer Schadstoffgruppe durch die in der Zulassungsbescheinigung Teil I, im Kraftfahrzeugschein und im Kraftfahrzeugbrief eingetragene emissionsbezogene Schlüsselnummer nachgewiesen.

Für die Typzulassung werden die Kfz-Emissionen auf dem Rollenprüfstand im Labor ermittelt (NEFZ-Fahrzyklus). Entsprechend der Typzulassung erhalten Benzin-Pkw ab Euro 1 und Diesel-Pkw ab Euro 4 eine Grüne Plakette als Kennzeichnung der Schadstoffgruppe 4.

Die nun festgestellten Abweichungen der Stickstoffoxid-Realemissionen von den unter Laborbedingungen festgelegten Emissionsgrenzwerten betreffen ausschließlich Diesel-Pkw. So lange der für die hohen Diesel-Realemissionen verantwortliche NEFZ-Fahrzyklus bei der Typprüfung von Fahrzeugen nicht durch das neue RDE-Verfahren (Real Driving Emissions) ersetzt wird, werden Diesel-Pkw im realen Betrieb auf der Straße weiterhin die Emissionsgrenzwerte überschreiten. Das neue Prüfverfahren wird allerdings nur für neu zugelassene Kraftfahrzeuge gelten, so dass ältere Kfz weiterhin „rechtlich korrekt“ die Grüne Plakette erhalten werden, obwohl sie die Emissionsgrenzwerte nicht einhalten. Um dieses zu vermeiden, müsste die Bundesregierung die Kennzeichnungsverordnung entsprechend überarbeiten.

Zu 3.:

Solange die Kennzeichnungsverordnung nicht überarbeitet wird, hat die Stadtverwaltung keine Möglichkeit, das Konzept der Umweltzone zu optimieren. Die Stadtverwaltung wird mögliche Veränderungen der Umweltzonenregelung in die derzeit anstehende Aktualisierung des Luftqualitätsplans berücksichtigen, um für den Fall, dass die Bundesregierung die Kennzeichnungsverordnung ändert, entsprechend wirksame Maßnahmen umsetzen zu können.

67.10/ Dez V/ 18.62.10
Hannover / 14.06.2016