



Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzender des Ausschusses für
Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten
Herrn Marco Weber, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz



DIE MINISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mueef.rlp.de
<http://www.mueef.rlp.de>

12. MRZ. 2013

Mein Aktenzeichen
MB-01 421-2/2018-7#23

Ihr Schreiben vom Ansprechpartner/-in / E-Mail
Ulrike.Hoefken@mueef.rlp.de

Telefon / Fax
06131 16-2304/05
06131 16-4604

Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten am 23.01.2018

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde zu TOP 5

TOP 5 „Ergebnisse des Dieseltreffens“,
Antrag der SPD-Fraktion, Vorlage 17/2498,

die schriftliche Berichterstattung beschlossen. Ich berichte daher wie folgt:

Die Problematik der hohen innerstädtischen Stickoxidbelastungen steht weiterhin im Fokus der Öffentlichkeit. Ich möchte daran erinnern, weil es manchmal schon vergessen wird:

Schuld am jetzigen Zustand trägt die Automobilindustrie, die über Jahre hinweg Fahrzeuge, die im realen Betrieb zu hohen NOx Emissionen aufweisen produziert hat und teilweise mit illegalen Maßnahmen gearbeitet hat und damit die Gesundheit der Menschen gefährdet hat.

Gerade an Verkehrs-Hotspots führen die hohen, die Abgasgrenzwerte überschreitenden Realemissionen der Dieselfahrzeuge in vielen Städten zur Überschreitung des NO₂-Jahresgrenzwertes (40 µg/m³).



Diesem Problem kann man nur mit auf die örtlichen Verhältnisse angepassten Maßnahmen begegnen. Beispielhaft genannt werden können die deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens oder dem Inverkehrbringen emissionsärmerer Fahrzeuge, die auch auf der Straße die Schadstoffgrenzwerte der Abgasnormen - real und nicht nur auf dem Prüfstand - einhalten.

In Rheinland-Pfalz sind 3 Städte von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffen: Mainz, Ludwigshafen und Koblenz.

In Deutschland sind es insgesamt 90 größere Städte.

Ohne weitere Maßnahmen, wie die schnelle Markteinführung von real niedrig emittierenden Diesel-Pkw (RDE-Real Driving Emissions), Elektrofahrzeugen oder der Umrüstung der kommunalen Busflotten würde sich die Grenzwerteinhaltung in den NO₂-Belastungsgebieten erheblich verzögern.

Gleichzeitig drohen weiterhin gerichtlich angeordnete Fahrverbote bei Überschreitung der Grenzwerte. Oberste Priorität für die Landesregierung haben daher wirksame Maßnahmen, die geeignet sind die NO_x-Belastung zu senken, um die Gesundheit der Menschen zu schützen und gerichtlich angeordnete Fahrverbote (und hier ein besonderer Blick auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts am 22. Februar 2018) abzuwenden.

Zum aktuellen Stand des „Nationalen Forum Diesel“:

Nach dem „Nationalen Forum Diesel“ (2. August 2017) und dem 1. und 2. Städtetipfel des Bundes (4. September 2017 und 28. November 2017) wurde folgendes vereinbart und umgesetzt:

- a. Einrichtung von 4 Expertengruppen (Beteiligung RP durch MUEEF und MWVLW, Mdl und Staatskanzlei).
- b. Einrichtung eines Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ mit einem Volumen von 1 Mrd. € (Bund: 750 und Automobilindustrie 250 Mio. €) zur Förderung kommunaler Luftreinhaltemaßnahmen in den 33 deutschen Belastungsgebieten (RP: Mainz, Ludwigshafen und Koblenz).



Die ersten Förderbescheide zur Finanzierung der Antragstellung und für Wirksamkeitsanalysen wurden bereits zugestellt.

- c. Einrichtung einer „Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität“ beim BMVI, einer „Koordinierungsstelle Bund-Länder-Kommunen AG“ und eines „Nationalen Kompetenzzentrum für nachhaltige Mobilität in der Stadt“ zur Ausgestaltung des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“, die die Aufgabe haben, die von den Kommunen eingereichten Minderungsstrategien/Maßnahmenlisten“ und „Green City Plans/Masterpläne“ zu überprüfen.

Entscheidend ist, dass jetzt schnell saubere Dieselfahrzeuge, die die neuen EU-Anforderungen an die Realemissionen einhalten (RDE - Real driving emissions) in den Markt kommen, Hardwarenachrüstungen bereitgestellt werden, der ÖPNV ausgebaut wird und der Ausbau der Elektromobilität konsequent angegangen wird.

Die beim Diesel-Gipfel auf Bundesebene vereinbarten Nachrüstmaßnahmen („Software-Update“) sind aus immissionsschutzfachlicher Sicht unzureichend. Die Minderungseffekte werden zwar mit bis zu 30% angegeben, können aber je nach Fahrzeugmodell sehr unterschiedlich und deutlich geringer ausfallen.

Die Weigerung der Automobilindustrie, sich nicht mit technischen Nachrüstungen zu befassen, ist nicht akzeptabel. Sie bleibt aufgefordert, Vorschläge zu machen.

Zweckmäßiger, vor allem zielführender als die angekündigten Software-Updates wäre die technische Nachrüstung mit stickoxidmindernden Abgasreinigungssystemen (SCR-Katalysatoren). Hierbei käme wegen des größten Marktanteils und den höchsten Realemissionen insbesondere das Segment der Euro 5 Diesel-Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (LNF) in Frage.

Zwischenfazit:

Die Ergebnisse bisher sind aus unserer Sicht sehr unbefriedigend, man kann sogar sagen: enttäuschend.

Die Expertengruppe I wurde beauftragt, möglichst kurzfristige Maßnahmen der Schadstoffreduzierung von Bestandsfahrzeugen vorzuschlagen. Leider zeigen sich die Automobilindustrie und das BMVI nicht wirklich kooperationsbereit.



Ich habe mich deshalb nochmal schriftlich an den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe, Herr STS Odenwald, gewandt und unsere Unzufriedenheit mit dem bisherigen Verlauf zum Ausdruck gebracht. Im Einzelnen:

- Weiterhin weigern sich die Automobilindustrie und das BMVI nachprüfbar Zahlen zu den Softwarenachrüstungen vorzulegen
- Es gibt keine Daten, über die Wirksamkeit der Softwareupdates, insbesondere über die Temperaturfenster, in denen die Abgasreinigungsanlagen arbeiten.
- Die Förderrichtlinien für die Kommunen sind weiterhin teilweise immer noch nicht fertig.
- Der Bund hat sich bis vor kurzem geweigert, vorzeitigen Maßnahmenbeginn zuzulassen. Dadurch wurde in den Kommunen kostbare Zeit verloren.
- Ebenfalls liegen weiterhin keine Fakten zur Nutzung der sog. „Umweltprämie“ vor. Hier besteht, aus unserer Sicht, erhebliche Gefahr von Fehlanreizen. So kann zum Beispiel zu einem Tausch von emissionsarmen Diesel-Pkw der Abgasstufe EURO 4 gegen EURO 6-Diesel kommen, die höhere reale NOx-Emissionen aufweisen. Auch ist die Beschränkung der Tauschprämie auf Euro 1 – 4 Fahrzeuge nicht nachvollziehbar. Wir wissen doch, dass es real gerade die Euro 5 Fahrzeuge sind, die im realen Fahrbetrieb massiv zu hohe NOx-Werte ausstoßen und zwar deutlich höhere Schadstoffwerte als EURO 4-Diesel haben.

Auch die Presseberichterstattung zur Arbeit der Expertenrunde IV aus der vergangenen Woche lässt mich immer mehr Zweifeln, ob der versprochene Aufbruch seitens des Bundes und der Automobilwirtschaft tatsächlich kommt.

Anstatt kraftvoll voranzugehen begnügt man sich aus meiner Sicht mit Trippelschritten. Ob damit die drohenden gerichtlichen Fahrverbote abgewendet werden können ist nach derzeitigem Stand sehr fraglich.

Aktuell werden von den Herstellern immer noch Euro 6 Diesel-Pkw angeboten, deren Emissionen deutlich von den geforderten Abgasgrenzwerten abweichen. Dies ist zwar wegen der weichen und unklar formulierten Typgenehmigungsvorschriften rechtlich zulässig, darf aber wegen der anhaltenden NO2-Grenzwertüberschreitungen nicht



weiter hingenommen werden. Die Hersteller sind hier in der Verantwortung, bereits jetzt Euro 6-Diesel anzubieten, die die zukünftigen RDE-Grenzwerte einhalten. Dies ist mit leistungsfähigen NOx-Katalysatoren und ausreichend bemessenen Harnstofftanks erreichbar.

Den Käufern solcher Fahrzeuge müssen die realen NOx-Emissionen transparent dargelegt und im Hinblick auf das Emissionsverhalten die Konformität mit den zukünftig geltenden Abgaswerten bestätigt werden.

Zum aktuellen Stand des „Aktionsprogramm Saubere Mobilität RP“ des Landes Rheinland-Pfalz:

Nach dem „Städteforum Saubere Mobilität“ der Staatskanzlei vom 30.08.2017 wurde folgendes veranlasst:

- Einrichtung eines Fonds „Saubere Mobilität RP“ beim MWVLW. Volumen: 3 Mio. € (1 Mio. € pro Kommune).

Die Kommunen planen zurzeit beispielsweise die Nachrüstung ihrer Verkehrsbetriebe mit SCR-katalysatoren.

Die Maßnahmen, die kurzfristig eine Stickoxidminderung bewirken können, sind definiert. Mit der Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns wurde am 24.11.2017 der Startschuss gegeben: Mainz, Ludwigshafen und Koblenz können loslegen. Die Städte entscheiden dabei selbst, auf welche Strategie, auf welche Instrumente sie setzen, da die örtlichen Verhältnisse unterschiedlich sind.

Zusammenfassend kann zu den Ergebnissen des Dieselgipfels zum aktuellen Zeitpunkt folgendes festgehalten werden

- Die förderfähigen Maßnahmen des „Diesel-Gipfels“ sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschließend festgelegt.
- Die Kommunen entscheiden sich für die zielführenden Maßnahmen nach Lage der jeweiligen vor-Ort-Verhältnisse und der gegebenen Überschreitungssituation.
- Zunächst sollten die Maßnahmen ergriffen werden, die die Direktmissionen von NO₂ kurzfristig vermindern (z.B. Ersatzbeschaffung von emissionsarmen Bussen ,



Nachrüstung des Flottenbestandes mit SCR-Katalysatoren, verstärkte Elektrifizierung des ÖPNV). Entsprechende Förderrichtlinien des Bundes müssen nun endlich folgen.

- In Rheinland-Pfalz entspannt sich die Lage: Nach den vorläufigen Ergebnissen der Stickstoffdioxid-Messungen in den Städten Mainz, Ludwigshafen und Koblenz hat es in 2017 Minderungen der Immissionen von 2-3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gegeben. Dieser Rückgang entspricht der bundesweit festgestellten Größenordnung. Gründe für den Rückgang der Stickstoffdioxid-Werte sind die Erneuerung der Pkw-Flotte mit einem wachsenden Anteil von Euro 6-Fahrzeugen, sowie auch Verbesserungen des ÖPNV, etwa die mit Landesmitteln geförderte Mainzelbahn in Mainz und andere erfolgreich umgesetzte Maßnahmen im Rahmen der kommunalen Luftreinhaltung.
- Die Automobilindustrie muss ihre Anstrengungen im Bereich der Alternativen Antriebe, insbesondere der Elektromobilität stark ausweiten, auch um international die Anschlussfähigkeit nicht zu verlieren.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Höfken