RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR
UMWELT, LANDWIRTSCHAFT,
ERNÄHRUNG, WEINBAU
UND FORSTEN

Ministerium f. Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau u. Forsten | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzender des Ausschusses für
Europa und Eine Welt
Herr Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
16 / 6156
VORLAGE

DIE MINISTERIN

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

30. Nov. 2015

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
MB-01 421-2/2015-42#9		Ulrike.Hoefken@mulewf.rlp.de	06131 16-2304/05 06131 16-4604

Sitzung des Ausschusses für Europa und Eine Welt am 05.11.2015

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde zu TOP 5

Auswirkungen des VW-Dieselskandals auf Rheinland-Pfalz
Vorlage 16/5945, Antrag der SPD-Fraktion

die Übersendung des Sprechvermerks zugesagt, er liegt diesem Schreiben bei. Ich bitte um Weiterleitung an die Ausschussmitglieder.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Höfken

Anlage

Verkehrsanbindung
Ⓗ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße". ♿ Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße. ✚ Besucheranschrift der Abteilung Landwirtschaft und Landentwicklung: Emmeransstraße 39, 55116 Mainz

Parkmöglichkeiten
Parkplatz am Schlossplatz (Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße), Tiefgarage am Rheinufer (Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)

Anlass	Ausschuss für Europa und Eine Welt am 05.11.2015
Thema	Auswirkungen des VW-Abgasskandals auf Rheinland-Pfalz Antrag der SPD-Fraktion Vorlage 16/5945

Die Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG), umgesetzt in Deutschland u.a. durch die 39. BImSchV, legt seit 2010 die Luftqualitätsgrenzwerte u.a. für Stickstoffdioxid (NO_2) in Europa fest.

In Deutschland wurde der Grenzwert (Jahresmittel) von 40 µg/m³ bisher an 60-70 % der verkehrsnahen städtischen Messstationen überschritten. Dies gilt auch für die rheinland-pfälzischen Messstationen in Mainz, Ludwigshafen und Koblenz.

In Koblenz und Ludwigshafen lag der Jahresmittelwert 2014 bei 46 bzw. 47 µg/m³, in Mainz, Parcusstraße, betrug er 57 µg/m³. Diese Werte liegen im Mittelfeld aller deutscher Verkehrsmessstationen. Große Städte wie Berlin, Stuttgart, München etc. weisen noch höhere Werte auf.

Trotz regelmäßiger Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge in den vergangenen Jahren konnte allerdings kein signifikanter Rückgang der NO_2–Konzentrationen festgestellt werden. Das bedeutet, dass auch nach 2015 noch deutliche Überschreitungen zu erwarten sind.

Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch in dem Mitte Juni 2015 von der Kommission gegen Deutschland eingeleiteten formellen Vertragsverletzungsverfahren wieder.

Ursachenanalysen zu den Luftreinhalteplänen in Deutschland haben ergeben, dass der Straßenverkehr Hauptverursacher für die NO_2-Überschreitungen ist. Die unvermindert hohen lokalen verkehrsbedingten Belastungen resultieren bis zu 80 % aus Diesel-Fahrzeugen, da hier die NO_X-Real-Emissionen um ein Vielfaches (durchschnittlich das 7-fache) höher liegen, als die geforderten Grenzwerte der aktuellen EU-Typprüfung.

Der aktuelle „VW-Abgasskandal" hat das Problem erneut in den politischen Blickpunkt gerückt. Wie zwischenzeitlich bekannt, hat VW eine Steuerungssoftware im Motorbetriebsmanagement installiert, die erkennen kann, wann sich ein Fahrzeug in einem Prüfprozess befindet. Auf diese Weise wurde durch das Motormanagement und beispielsweise die Funktion des Abgasnachbehandlungssystems aktiv getäuscht.

In Deutschland sind nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) Fahrzeuge mit EURO 5 Dieselmotoren der Größe 2, 1,6 und 1,2 Liter betroffen. Am 15. Oktober 2015 hat das KBA VW den Rückruf der 2,4 Mio. der in Deutschland betroffenen Fahrzeuge angeordnet, wobei die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen ist und alle Maßnahmen zur Wiederherstellung eines vorschriftsmäßigen Zustandes zu ergreifen sind. Der Rückruf betrifft 5,4 % aller Pkw bzw. 17 % aller Diesel-Pkw in Deutschland.

Für Rheinland-Pfalz bedeutet dies, dass ca. 125.000 Fahrzeuge von der Manipulation betroffen sind.

Zur Quantifizierung und Qualifizierung der Auswirkungen der Abgasmanipulation auf Stickoxyd-, Feinstaub- und CO_2-Belastungen können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen gemacht werden. Rheinland-Pfalz setzt sich jedoch auf der anstehenden Umweltministerkonferenz am 11.-12. November 2015 u.a. für eine lückenlose Aufklärung und Folgeabschätzung des Abgasskandals ein, dazu gehört auch die Forderung, dass das Umweltbundesamt eine Bewertung der Auswirkungen der manipulierten Diesel-Pkw auf die Immissionswerte insbesondere von NO_2 vornimmt.

Nicht zuletzt aufgrund des VW-Abgasskandals werden auf nationaler und europäischer Ebene folgende Maßnahmen diskutiert bzw. gefordert, um zumindest mittelfristig zu einer Verbesserung der lufthygienischen Bedingungen beizutragen:

<u>1. Ansatz: Einführung eines realistischen Typprüfzyklusses (WLTP) ab 2017 mit RDE</u>

Der VW-Abgasskandal hat die Manipulierbarkeit des aktuell gültigen Typprüfverfahrens (NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus) belegt, das aufgrund seiner erheblichen Diskrepanz zwischen Prüfstands- und Realmesswerten beim Ausstoß von Stickstoffoxiden von Dieselfahrzeugen bereits seit Jahren in der Kritik steht. Die Einführung eines realistischeren Typprüfverfahrens, wie der „Worldwide harmonized

Light Vehicle Test Procedure" (WLTP) in Kombination mit Emissionsmessungen im realen Fahrbetrieb (RDE) werden als notwendig erachtet, um signifikant zur Reduzierung der Stickstoffoxidemissionen, insbesondere von Dieselfahrzeugen, beizutragen.

Wie sich gezeigt hat, liegen die NO_X-Real-Emissionen bei Diesel-Pkw ab der Euro 3-Norm deutlich (d.h. um durchschnittlich das 7-fache) über den Grenzwerten, die von der europäischen Kommission vorgegeben werden.

Insofern ist es nicht verwunderlich, dass die Länder und Kommunen trotz umfangreicher Luftreinhaltepläne und –maßnahmen, wie auch der Einrichtung von Umweltzonen, deutschlandweit nicht sicherstellen konnten und können, dass die zum Schutz der Gesundheit festgelegten Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid an verkehrsreichen Straßen eingehalten werden.

Eine Reihe von Klagen durch Umweltverbände in der letzten Zeit, zuletzt in Hessen, hat diese Problematik nochmals deutlich gemacht. Die für die Luftreinhalteplanung zuständigen Behörden werden voraussichtlich auch in kommenden Gerichtsverfahren unterliegen, da bisher kein Gericht die auf lokaler oder regionaler Ebene inzwischen nur noch sehr begrenzt vorhandenen Minderungsmöglichkeiten als ausreichenden Grund anerkannt hat, die NO_2-Immissionsgrenzwerte schnellst möglich und dauerhaft einzuhalten. Im Gegenteil: Luftreinhaltepläne und ihre Fortschreibungen müssen danach – wenn nötig – auch einschneidende Maßnahmen enthalten, um eine möglichst schnelle Verringerung der Belastung unter das Grenzwertniveau zu erreichen. Dem Gesundheitsschutz ist im Rahmen der Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit mehr Gewicht beizumessen als den Belangen der von Maßnahmen Betroffenen.

Um die Luftqualitätsgrenzwerte für NO_2 einhalten zu können, ist es zwingend erforderlich, die Emissionen insbesondere von Dieselfahrzeugen im realen Betrieb deutlich zu reduzieren und die Wirksamkeit der eingesetzten Schadstoffminderungssysteme über die gesamte Nutzungsdauer der Fahrzeuge sicher zu stellen .

Aus technischen Gründen ist es jedoch erforderlich, einen sogenannten Konformitätsfaktor (Abweichung der Messergebnisse im realen Betrieb von den Typprüf-Grenzwerten (Euro 6-Diesel-Pkw: 80 mg/km) einzuführen, da beispielsweise eine Abgasnachbehandlung mit einem SCR-Katalysator zur Reduktion der NOX-

Emissionen der Diesel-Pkw in den Klassensegmenten Mini, Klein- und Kompaktwagen (ca. 15 % aller Pkw) aus technischen Gründen noch nicht wirksam möglich ist. Hier besteht noch Entwicklungsbedarf.

Am 28. Oktober 2015 hat die Europäische Kommission diese Konformitätsfaktoren beschlossen:

- Ab dem 01.09.2017 gilt ein Konformitätsfaktor von 2,1 für neue Fahrzeugtypen.
- Ab dem 01.09.2019 gilt ein Konformitätsfaktor von 2,1 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.
- Ab dem 01.09.2020 gilt ein Konformitätsfaktor von 1,5 für neue Fahrzeugtypen.
- Ab dem 01.09.2021 gilt ein Konformitätsfaktor von 1,5 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.

Es ist zu erwarten, dass mit der Einführung des Konformitätsfaktors von 2,1 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2019 und besonders mit der Einführung des Konformitätsfaktors von 1,5 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2021 eine signifikante Verbesserung der NO_2-Immissionssituation in den Ballungszentren (auch in Mainz, Ludwigshafen und Koblenz) eintreten wird.

2. Ansatz: Überprüfung der Abgasstandards durch KBA (Marktüberwachung)

Um in Zukunft Manipulationen ausschließen zu können, ist eine regelmäßige Überwachung der Fahrzeuge im realen Betrieb notwendig. Denkbar ist, dass das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) stichprobenhaft Messungen der Fahrzeuge im realen Betrieb durchführt und über die festgestellten Ergebnisse dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) berichtet. Festgestellte Überschreitungen der Abgasgrenzwerte könnten so unmittelbar sanktioniert werden.

3. Ansatz: Stufenweiser Abbau der Privilegierung von Dieselkraftstoff im Hinblick auf die Energiesteuer?

Wie beschrieben, ist die derzeitige NO_2-Belastungs-situation in den Städten im Wesentlichen auf Diesel-Fahrzeuge (ca. 33 % Anteil Diesel Pkw im Bestand; bei den Neuzulassungen ca. 50 % Diesel-Pkw) zurückzuführen: Die extreme Zunahme in den letzten Jahren ist nicht zuletzt in der Subventionierung des Dieselkraftstoffes begründet. Der große Preisunterschied zwischen Otto- und Dieselkraftstoff (aktuell bis ca. 20 Euro-Cent) ist trotz höherer Anschaffungskosten und Steuerlast für viele Käu-

fer das ausschlaggebende Kaufargument für ein Dieselfahrzeug. Auch aufgrund der von der Weltgesundheitsorganisation bereits Mitte 2012 offiziell vorgenommenen Einstufung von Dieselabgasen (Ruß) als krebserregend ist diese Bevorzugung von Dieselkraftstoff zumindest zu hinterfragen. Eine stufenweise Angleichung der Steuersätze für Otto- und Dieselkraftstoff könnte eine Lenkungswirkung entfalten und auf diese Weise eine Verbesserung der Immissionsbelastung herbeiführen – allerdings möglicherweise zu Lasten der Klimaschutzziele, da der Diesel nach wie vor deutlich weniger CO_2 ausstößt, als ein mit Benzin betriebenes Fahrzeug.

4. Ansatz: Deutliche Erhöhung der Förderung der E-Mobilität durch den Bund

Die Bundesregierung hat das Ziel ausgegeben, bis zum Jahr 2020 1 Mio. Elektrofahrzeuge im Fahrzeugbestand zu erreichen.

Zum 1. Januar 2015 waren es allerdings erst 18.948 reine Elektrofahrzeuge (Rheinland-Pfalz 622). Um dieses Ziel zu erreichen, müssen weitere Anstrengungen, wie beispielsweise eine Förderung (Zuschuss) der Anschaffung eines Elektrofahrzeugs sowie entsprechende Infrastrukturmaßnahmen (Ladestationen, Kapazitätsausbau des Stromnetzes etc.) durch die Bundesregierung unternommen werden.

5. Ansatz: Fortschreibung der Kennzeichnungsverordnung („Blaue Umweltplakette")

Durch die regelmäßige Erneuerung der Fahrzeugflotte werden Neufahrzeuge auf den Markt gebracht, die die Anforderungen der derzeit höchsten Abgasstufe (Schadstoffklasse 4 – grüne Plakette) erfüllen. Somit hat sich - auch in Rheinland-Pfalz - der Anteil der Fahrzeuge, die eine grüne Plakette erhalten, von 81,3 % im Jahr 2009 auf 92,2 % im Jahr 2015 erhöht. Der Anteil wird in den nächsten Jahren noch weiter ansteigen.

Es ist nach dem bisherigen Erkenntnisstand nicht davon auszugehen, dass die Manipulationen von VW Auswirkungen auf die Kennzeichnung und somit Auswirkungen auf die Einfahrtberechtigungen nach der aktuell gütigen Umweltzonenregelung (35. BImSchV) haben wird.

Allerdings wird u.a. die Diskrepanz zwischen Prüfstands- und Realmesswerten beim Ausstoß von Stickstoffoxiden von Dieselfahrzeugen zum Anlass genommen, eine

Novellierung der 35. BImSchV (Kennzeichnungsverordnung) zu fordern und ihre Geltung auf die NO_x-Emissionen der Fahrzeuge auszuweiten.

Zwar ist eine entsprechende Fortschreibung der 35. BImSchV im Hinblick auf eine zeitnahe Einführung einer neuen „Blauen Plakette" und damit eine Verschärfung der Einfahrvoraussetzungen, eine Möglichkeit, die NO_2-Belastung in verkehrsreichen Innenstädten weiter zu reduzieren. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass eine entsprechend zeitnahe Regelung (2017) in Verbindung mit einer Umweltzone, die die Einfahrberechtigung nur für Euro 6 Diesel-Fahrzeuge und Euro 4 Benziner vorsieht, ca. 30-35 % der Fahrzeuge aus Städten mit „blauer" Umweltzone ausschlösse. Dies würde erhebliche Nachteile besonders für die Halter im Euro 5-Segment (quasi Fahrverbot/Wertminderung) bedeuten, die sich gerade erst einen neuen - vermeintlich sauberen - Diesel angeschafft haben. Auch hätte dies Auswirkungen auf den ÖPNV. Erst kürzlich angeschaffte EURO V-Busse (beispielsweise der Mainzer-Verkehrsgesellschaft) wären ebenfalls von dieser Regelung betroffen, der gesamte Bus-Bestand müsste erneuert oder zumindest umgerüstet werden oder es müssten Ausnahmen zugelassen werden.

Bei einer eventuellen Anpassung der 35. BImSchV ist also auf die Sozialverträglichkeit zu achten.