Antrag BÜNDNIS 90 / Die Grünen vom 11.10.2016 zum Thema „Abwrackprämie fossiler Kleinkrafträder“

Einführung

Motorräder und andere Transportmittel mit Zweitakt-Motor leisten in vielen Städten der Welt einen großen Beitrag zur gesundheitsgefährdenden Luftverschmutzung durch Fahrzeuge. Zu diesem Ergebnis kommt eine internationale Forschergruppe um André Prévôt vom Paul Scherrer Institut in Villigen in der Schweiz.

Bei ihren Messungen stellten die Wissenschaftler fest, dass im Abgas der Zweitakter durchschnittlich 124 Mal mehr gesundheitsschädliche organische Verbindungen zu finden sind als in dem von Viertaktern. In Städten mit vielen Motorrädern oder -rollern auf den Straßen gingen geschätzt 60 bis 90 Prozent dieser Substanzen auf Zweitakter zurück, schreiben die Forscher in „Nature Communications“.

Während man bei Autos die Abgase „einigermaßen“ im Griff hat und moderne Pkw nur noch drei bis fünf Prozent der Schadstoffe eines Oldtimers aus den 50er Jahren in die Luft emittieren, sind viele Roller aus der technologischen „Steinzeit“: Insgesamt machen die Krafträder also nur zwei Prozent aller Fahrzeuge aus, sind aber für zehn Prozent der Schadstoffe verantwortlich, in den Innenstädten sogar für noch mehr: Tausend Roller produzieren so viel Kohlenwasserstoffe wie knapp eine viertel Million Autos ! (Quelle: UBA)

Europaweite Richtlinien regeln die Schadstoffemissionen von motorisierten Zweirädern

Seit Juni 1999 gelten für motorisierte Zweiräder in der Europäischen Union einheitliche Grenzwerte (Euro 1) für die Schadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC) und Stickstoffoxide (NOx), deren Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung gezeigt werden muss. Diese Grenzwerte werden in der EU-Richtlinie 97/24/EC festgelegt. Im Juni 2002 trat für die Typgenehmigung von Kleinkrafträdern die zweite Grenzwertstufe (Euro 2) nach der gleichen Richtlinie in Kraft. Für die Typgenehmigung von Krafträdern gilt die Stufe Euro 2 seit April 2003. Die Grenzwerte sind in der EU-Richtlinie 2002/51/EC festgelegt. Während bei Euro 1 noch eine Differenzierung der Abgasgrenzwerte für Krafträder nach Motorart in Zweitakt- und Viertaktmodelle erfolgte, ist diese Trennung ab Euro 2 zugunsten einer Differenzierung nach Hubraum aufgehoben.

Seit Januar 2006 gilt für die Typgenehmigung von Krafträdern die Grenzwertstufe Euro 3, mit der eine weitere deutliche Senkung der Abgasgrenzwerte festgelegt wurde. Außerdem enthält sie eine Änderung der Testzyklen, die nun auch die Emissionen in der Startphase und beim Warmlaufen des Motors in die Abgasmessung mit einbeziehen, was eine weitere HC- und CO-Reduktion notwendig macht.

Mit EU-Richtlinie 2006/72/EC sind die Messungen der Schadstoffe nach Euro 3 auch optional im weltweit harmonisierten Testzyklus „Worldwide harmonized Motorcycle Test Cycle“ (WMTC) möglich. Der WMTC spiegelt eine motorradtypische Fahrweise wieder, mit der nahezu alle Motorradklassen weltweit erfasst werden können. Er gilt jedoch nicht für Mopeds und Quads.

Mit der Richtlinie 2013/60/EU der Kommission vom 27. November 2013 zur Anpassung von Richtlinie 97/24/EG wurde der Kaltstart für zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge mit einbezogen. Ab Januar 2016 gilt die neue EU-Verordnung 168/2013. Sie enthält sehr ambitionierte Emissionsstandards unter anderem für Motorräder und Mopeds bis zu Emissionsstufe Euro 5. Hier sind bis zum Jahr 2020 Grenzwerte für Verdunstungsemissionen (HC), Onboard-Diagnose (OBD), Lärm und Dauerhaltbarkeitsanforderungen in Bezug auf die Emission mindernden Bauteile vorgeschrieben. Für Motorräder der Klasse L3e gelten die Abgasgrenzwerte der Stufe Euro 4 ab dem 01.01.2016, die Grenzwerte der Euro 5 ab dem 01.01.2020. Mit der Verordnung (EU) Nr. 134/2014 vom 16. Dezember 2013 wurden die Durchführungsbestimmungen zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit festgelegt. Für den Kraftstoffverbrauch beziehungsweise für die CO₂-Emissionen existieren für motorisierte Zweiräder keine Emissionsanforderungen.

Zahl der motorisierten Zweiräder und Schadstoffpotential in Nürnberg

Das Ordnungsamt der Stadt Nürnberg (Zulassungsbehörde) hat nur Kleinkrafträder über 50cm³ registriert. Alles was kleiner ist benötigt kein reguläres Kennzeichen, sondern wird mit Versicherungskennzeichen ausgestattet, d.h. diese werden nicht über die Zulassung registriert, demzufolge liegen für diesen Bereich auch keine Zahlen vor. Größere motorisierte Zweiräder (größer 50 cm³) sind in Nürnberg in einer Anzahl von 8.078 Stück gemeldet; davon liegen 1.297 motorisierte Zweiräder im Bereich von 50 cm³ bis 125 cm³.

Das Schadstoffpotential der motorisierten Zweiräder in Nürnberg wird anhand der Grafiken 1 – 7 (Beilage 1) gezeigt. Die Ergebnisse stammen aus dem Projekt „CyPT-Air“, das die Stadt Nürnberg gemeinsam mit SIEMENS durchführt.

Die als „Baumdiagramme“ gestalteten Grafiken zeigen recht anschaulich, welches Schadstoffpotential bis 2020 die unterschiedlich motorisierten Verkehrsträger (Zweiräder, PKW, LKW etc.) für den Stadtverkehr entwickeln. Es zeigt sich deutlich, dass die motorisierten Zweiräder trotz der geringeren Verkehrsdichte einen hohen Anteil an gesundheitsschädlichen organischen Verbindungen ausstoßen (Grafik 1), wohingegen sie bei CO, CO₂, NO_x, NO₂ und Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) eine untergeordnete Rolle spielen (Grafik 2-7).

Förderprogramm der Stadt Tübingen über eine Abwrackprämie für Krafträder mit Zweitaktmotor und den Kauf eines Elektro-Zweirades

Die Bürger der Stadt Tübingen können einen Zuschuss für den Kauf eines elektrischen Mopeds oder eines Pedelec bekommen, wenn sie ihr altes Mofa oder ihren Zweitakt-Roller verschrotten lassen. Die Abwrackprämie für Mopeds, Mofas oder Roller mit Zweitakt-Motoren beträgt 500 Euro. Insgesamt stehen für das Programm maximal 25.000 Euro aus Mitteln der „Deckungsreserve Klimaschutz“ zur Verfügung. Dies beschloss der Tübinger Gemeinderat Ende Juli 2016.

Anlagen:

- Beschlussvorlage im Gemeinderat Tübingen (Beilage 2)
- Förderprogramm der Stadt Tübingen über eine Abwrackprämie für Krafträder mit Zweitaktmotor und den Kauf eines Elektro-Zweirades – Förderrichtlinien (Beilage 3)

Förderprogramme und Abwrackbonus können deutliche Kaufanreize geben

Eine Förderung von einspurigen Elektroleichtfahrzeugen für Privatpersonen bietet große Vorteile. Zunächst wird auch im privaten Bereich ein Kaufanreiz bei der Erstbeschaffung gesetzt. So kann gerade dort verhindert werden, dass aus finanziellen Gründen ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor statt einem Elektroroller oder Elektromotorrad gekauft wird. Auch bei der Ersatzbeschaffung wird in Verbindung mit dem Abwrackbonus ein deutlicher Anreiz für den Kauf bspw. eines Elektrorollers gesetzt.

Des Weiteren bieten einspurige Elektrofahrzeuge insbesondere im Personentransport ein großes Verlagerungspotential. Besonders im Pendelverkehr für Arbeitswege, die nicht mehr mit dem Rad zurückgelegt werden können, wird in vielen Haushalten ein zweiter Pkw angeschafft, der hauptsächlich für den Personentransport von ein bis zwei Personen verwendet wird. Diese Fahrten können etwa mit einem Elektroroller ebenfalls zurückgelegt werden. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen stellen Elektroroller ein nachhaltiges und flexibles Transportmittel dar.

Mit dem N-ERGIE Elektroroller in den Frühling – Stand in Nürnberg

Die N-ERGIE machte das Innovationsthema Elektromobilität im Jahr 2010 für ihre Kunden wortwörtlich erfahrbar: insgesamt zehn Elektroroller vergab der regionale Energieversorger an Kunden in Nürnberg und der Region, die diese für jeweils zwei Monate testen konnten. Die Testphasen begannen im Mai, Juli und September. Parallel dazu erhielten fünf Unternehmen jeweils einen weiteren N-ERGIE Elektroroller für Langzeittests. Bei dem N-ERGIE Elektroroller handelte es sich um einen Elektroroller der Marke e-max mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bei einer Leistung von 2,7 kW (3,7 PS). Mit einer geladenen Batterie hat der Roller eine Reichweite von bis zu 60 Kilometern und konnte an jeder Haushaltssteckdose (230V) „betankt“ werden.

Für Testfahrer in Nürnberg bestand zudem die Möglichkeit, die N-ERGIE Elektroroller an einer Stromtankstelle im Stadtgebiet zu laden. Mindestens fünf Ladesäulen der N-ERGIE waren bis Ende 2010 im Stadtgebiet geplant. Der Testfahrer erhielt deshalb zum Roller eine Chipkarte, mit der er kostenlos Ökostrom der N-ERGIE tanken konnte. Das Fahren mit dem N-ERGIE Elektroroller war dadurch emissionsfrei.

Im Rahmen des CO₂-Minderungsprogrammes wurde in den Jahren 2011 bis 2014 der Neukauf eines Elektrofahrzeuges mit einer Gutschrift von 450 EURO oder eines Elektromotorrollers (Gutschrift 100 EURO) gefördert. Seit 2015 fördert das CO₂-Minderungsprogramm das Anbringen einer Wand-Ladestation auf Privatgrund.

Beschlussempfehlung für die Stadt Nürnberg

Die motorisierten Zweiräder bedeuten eine maßgebliche Emissionsquelle für gesundheitsschädliche organische Verbindungen als Luftschadstoffe. Besonders ältere zweirädrige Verbrennungsfahrzeuge erzeugen große Mengen an Schadstoffen, aufgrund von fehlenden Katalysatoren und durch den Betrieb mit einem Öl-Benzingemisch bei Zweitakttern. Zudem tragen sie als Antriebe mit Verbrennungsmotor zur Kohlendioxidbelastung bei.

Im Luftreinhalteplan der Stadt Nürnberg ist die „Förderung der E-Mobilität in Nürnberg“ genannt (Beilage 4: Maßnahme Nr. 26 des LRP Nürnberg).

Daher ist zu empfehlen, dass die Verwaltung die Umsetzungsmöglichkeiten eines Förderprogrammes – ähnlich dem Tübinger Modell – in den Verhandlungen zum „CO₂-Minderungsprogrammes“ mit der N-ERGIE prüft.