Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Verwaltungsausschuss**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Klimaschutzoffensive; Abwrackprämie "fossile Kleinkrafträder" und Vorstoß zur Luftreinhaltung**
Bezug: 226/2016
Anlagen:

Beschlussantrag:

Der Beschlussantrag der Vorlage 226 wird in Ziffer 2 neu gefasst und um Ziffer 3 ergänzt:

2. Für das Programm „Abwrackprämie für fossile Kleinkrafträder“ werden Mittel in Höhe von maximal 25.000 Euro zur Verfügung gestellt.
3. Der Tübinger Gemeinderat appelliert an die Bundes- und die Landesregierung, eine Plakettenverordnung für motorisierte Zweiräder zu schaffen und die Einfahrt von Fahrzeugen mit Zweitaktmotor in Luftreinhaltegebieten künftig zu untersagen.

Finanzielle Auswirkungen	HH-Stelle	Haushaltsansatz 2016	neu verfügbar (2017 ff)
Verwaltungshaushalt:			
Förderung v. Projekten zur Nachhaltigkeit hier soll künftig auch die Abwrackprämie "fossile Kleinkrafträder" verbucht werden.	1.1200.5752.000	9.000 €	25.000 €
Deckung durch Klimaschutzreserve	1.9100.8500.000		25.000 €
Saldo:			0 €

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Verwaltung hat aufgrund der nunmehr intensiven öffentlichen Debatte über die bereits im Herbst letzten Jahres vorgestellte Idee einer Abwrackprämie für motorisierte Zweiräder Daten im Stadtzentrum Tübingen erhoben und den Versuch unternommen, die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien zu den Emissionswerten von Zweitaktmotoren auf die örtliche Situation zu übertragen. Der Anteil der Zweitaktfahrzeuge an giftigen Abgasen in der Tübinger Innenstadt ist demnach so hoch, dass die Verwaltung den Handlungsbedarf noch größer einstuft als bislang und mehr Mittel für diesen Zweck zur Verfügung stellen will. Zugleich soll klar gestellt werden, dass die Prämie auf Fahrzeuge mit Zweitaktmotor konzentriert wird.

2. Sachstand

Über die Anzahl der Zweiräder mit Zweitaktmotor wird in Deutschland keine separate Statistik geführt. Das Kraftfahrtbundesamt weist in der Fahrzeugklasse bis 125 ccm für Deutschland rund 800.000 Zweiräder aus. Diese sind im Durchschnitt 16 Jahre alt. Die Versicherungswirtschaft hat rund 1,9 Millionen Kennzeichen für Krafträder ausgegeben.

Um das Ausmaß der Luftverschmutzung durch motorisierte Zweiräder im Stadtzentrum abzuschätzen, hat die Verwaltung an einem regenfreien Tag die Zahl der in der Mühlstraße verkehrenden Kleinkrafträder ermittelt. Zwischen 7:30 und 15:30 wurden dabei 190 motorisierte Zweiräder erfasst. Da Zweitaktmotoren im Bestand der Kleinkrafträder stark dominieren und Zweiräder mit mehr als 125 ccm eine Ausnahme im Stadtverkehr darstellen, lässt sich als konservative Schätzung eine Zahl von 100 Durchfahrten von Zweirädern mit Zweitaktmotor täglich in der Mühlstraße ansetzen.

Zur Abschätzung des Anteils der Emissionen von motorisierten Zweirädern an den Gesamtemissionen in der Mühlstraße stützt sich die Verwaltung auf Entwicklung der Emissionsgrenzwerte und eine Forschungsarbeit.

Für Kleinkrafträder gibt es Begrenzungen der Schadstoffemissionen erst seit dem Jahr 1999 (EURO 1). Für Stickoxide und Kohlenmonoxid sind diese Werte wie in Vorlage 226 dargestellt bis zu 7,5 mal höher als für Pkw. Für Feinstaub sieht die ab 2017 geltende Norm für Motorräder (Euro 4) immer noch einen Wert 18-fach höher als für PKW vor. Für Kleinkrafträder gibt es bis heute keine Regulierung der Feinstaubemissionen. Um so wichtiger sind die Erkenntnisse einer internationalen Forschergruppe um den Schweizer Andre Prevot, veröffentlicht in Nature, Mai 2014:

www.nature.com/ncomms/2014/140513/ncomms4749/full/ncomms4749.html#ref9

Hauptergebnis der Studie ist, dass die Emissionen von Fahrzeugen mit Zweitaktmotoren so unverhältnismäßig hoch sind, dass auch eine kleine Anzahl von Kleinkrafträdern dramatische Verschlechterungen der Atemluft bewirken kann. Durch die Funktionsweise des Zweitaktmotors und den verwendeten Treibstoff setzen diese Motorroller mehr unverbrannte Treibstoffreste frei, außerdem mehr Abbauprodukte von Ölen. Vor allem die organischen Aerosole und die daraus entstehenden Sekundärverbindungen sind eine Quelle für Feinstaub. „Unsere Ergebnisse zeigen, dass Motorroller bei diesen Schadstoffen asymmetrische Luftverschmutzer sind“, konstatieren die Forscher. Obwohl ihr Anteil am Verkehr relativ niedrig ist, sind sie im Extremfall für bis zu 96% der organischen Abgase in den Straßen verantwortlich.

Die Messungen ergaben: Die Motorroller stießen sowohl im Leerlauf als auch beim Fahren zwischen 53 und 771 Mal mehr organische Aerosole aus als andere Fahrzeuge. Auch der Ausstoß an flüchtigen organischen Kohlenwasserstoffen war bei den Motorrollern bis zu 124 Mal höher als bei anderen Fahrzeugen. Und dies obwohl sie der Euronorm 2 entsprachen. „Besonders besorgniserregend war unter den aromatischen Verbindungen das Benzol wegen seiner krebserregenden Wirkung“, berichten Prévôt und seine Kollegen. „Wenn man an einer Ampel hinter einem Motorroller wartet, während dieser im Leerlauf läuft, dann kann dies bereits hochgradig gesundheitsschädlich sein“, betonen die Forscher. (Zitate nach Bild der Wissenschaft).

Für eine näherungsweise Abschätzung der Belastung der Luft in der Mühlstraße durch die Abgase von Zweitakt-Fahrzeugen im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen legt die Verwaltung konservativ einen Wert der relevanten Emissionen mit dem Faktor 25 eines modernen Stadtbuses mit Euro 6 an. Damit ergibt sich bei 100 Durchfahrten täglich in der Mühlstraße eine Schadstoffbelastung durch Zweiräder mit Zweitaktmotor, die der Belastung durch 2500 Busfahrten entspricht. Tatsächlich verkehren fahrplanmäßig nur etwa 1500 Busse in der Mühlstraße. Es ist also davon auszugehen, dass die Zweitaktmotoren in der Mühlstraße mehr Schadstoffe produzieren als alle Busse zusammen. Schon der Ersatz von hundert Zweitaktrollern durch elektrische Roller oder Fahrräder könnte die Luftqualität in der Innenstadt spürbar verbessern.

Dieses Ergebnis steht im Einklang mit einer Prognose des Umweltbundesamtes, dass in wenigen Jahren die motorisierten Zweiräder trotz eines Anteils an der Verkehrsleistung von nur 3% für 20% der Luftschadstoffe verantwortlich sein werden.

Aus Sicht der Verwaltung wird damit deutlich, dass der Anteil der motorisierten Zweiräder an den Schadstoffemissionen in Tübingen ein Ausmaß erreicht hat, dass es notwendig macht, diese anders als in der Vergangenheit in Maßnahmen zur Luftreinhaltung einzubeziehen. Es ist nicht mehr verhältnismäßig und auch nicht vermittelbar, warum wenige Jahre alte Pkw aus der Umweltzone ausgeschlossen werden, wenn beliebig alte und im schlimmsten Fall fast 1000-fach stärkere Emittenten auf zwei Rädern völlig unreglementiert bleiben. Die Stadtverwaltung erinnert auch daran, dass das Regierungspräsidium die Einführung von Tempo 30 im Einbahnstraßenring um den botanischen Gartens als zwingend notwendige Maßnahme betrachtet hat, weil dadurch rechnerisch eine Verringerung der Schadstoffemissionen um etwas mehr als 1% erreicht werden konnte. Die Einführung einer Plakettenordnung für Zweitakter verspricht bei einem sehr viel kleineren Eingriff einen größeren Effekt.

Frühere Hoffnungen, der Verkauf von motorisierten Zweirädern könnte sich in Deutschland wie etwa in China stark auf Elektroroller verlagern, haben sich bisher nicht erfüllt. Offensichtlich gelingt dieser Umstieg trotz großer Kostenvorteile beim Treibstoff bisher nicht. Ein wesentlicher Grund sind fehlende regulatorische und finanzielle Anreize der Politik. Neben dem Förderprogramm für Tübingen schlägt die Verwaltung daher einen Appell an die Bundes- und die Landesregierung vor, die Umweltzonengesetzgebung entsprechend anzupassen. Dies erscheint angesichts der Diskussionen über die Einführung einer blauen Plakette verbunden mit weiteren Verschärfungen der Bestimmungen für Pkw überfällig.

Für Fortschritte im Klimaschutz im Stadtverkehr ist der Durchbruch der Elektromobilität elementar wichtig. Auch wenn der unmittelbare Fokus der vorgeschlagenen Maßnahmen die lokalen Emissionen und damit der Gesundheitsschutz sind, sieht die Verwaltung in der Förderung elektrischer Mobilität auf zwei Rädern daher auch einen wichtigen Beitrag im lokalen Klimaschutzprogramm.

3. Vorschlag der Verwaltung

Ergänzend zum Vorschlag der Verwaltung aus Vorlage 226/226 soll das Förderprogramm auf maximal 25.000 Euro Gesamtzuschusssumme gedeckelt.

Ferner soll an die Bundes- und die Landesregierung herangetreten werden, damit diese eine Plakettenverordnung für motorisierte Zweiräder schaffen und die Einfahrt von Fahrzeugen mit Zweitaktmotor in Luftreinhaltegebieten künftig untersagen.

4. Lösungsvarianten

4.1. Es wird kein städtisches Förderprogramm für den Umstieg von benzingetriebenen Zweitakt-Zweiräder auf E-Zweiräder aufgestellt.

4.2. Es werden keine Initiativen Richtung Land und Bund zur Aufnahme von Zweirädern in die Luftreinhaltebemühungen unternommen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung des Förderprogramms erfolgt über Mittel aus der Haushaltsstelle 1.9100.8500.000 „Deckungsreserve Klimaschutz“.