

## **Erhöhte Stickoxidwerte durch den Dieselskandal – Stadt muss handlungsfähig werden**

(Antrag Bündnis 90 / Die Grünen vom 07.06.2017)

### **Die lufthygienische Situation in Nürnberg**

Im Stadtgebiet Nürnberg werden wie in den letzten Jahren an allen Luftgüte-Messstationen die Immissionsgrenzwerte für die Feinstaubfraktion PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> sicher eingehalten. Dies gilt auch für die verkehrsnahen Messstationen Von-der-Tann Straße.

Mit 22 Überschreitungstagen des zulässigen Tagesmittelwertes für Feinstaub PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> an 35 Tagen lag auch an dieser Messstation bis Mitte Dezember 2017 keine Überschreitung des EU-Grenzwertes vor.

Auch wenn für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid der 1-Stunden Grenzwert von 200 µg/m<sup>3</sup> auch an keiner Messstation im Stadtgebiet überschritten wurde, wird doch an der stark verkehrsbeeinflussten Messstelle (Von-der-Tann-Straße, B4R) noch weiterhin der Grenzwert für den Jahresmittelwert an Stickstoffdioxid (JMW NO<sub>2</sub>) überschritten. Statt des gültigen Grenzwertes des Jahresmittelwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> liegt der Durchschnitt für die ersten zehn Monate von 2017 bei der Messstation Von-der-Tann Straße derzeit bei 44 µg/m<sup>3</sup>.

Sofern nicht noch langanhaltende Inversionswetterlagen in den letzten Dezemberwochen auftreten, steht zu erwarten, dass der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid für das Jahr 2017 unter 45 µg/m<sup>3</sup> liegt. Damit kann auch weiterhin eine fallende Tendenz für 2017 festgestellt werden.

Vertiefende Informationen über den Schadstoffgehalt der Luft in Nürnberg für die letzten Jahre neben einer Ursachenanalyse können dem Faltblatt der Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (Anhang 1) entnommen werden.

Aufgrund der seit Jahren bestehenden Grenzwertüberschreitung des Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid an der Messstation Von-der-Tann Straße wurde der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen für den Bereich des Stadtgebietes Nürnberg von der Regierung von Mittelfranken in Zusammenarbeit mit der Stadt Nürnberg fortgeschrieben und am 15.09.2017 als 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes in Kraft gesetzt. In seinem aus 5 Säulen bestehenden „Aktionsprogramm 2016“ enthält die 2. Fortschreibung 12 zusätzliche Maßnahmenpakete zur Minderung der Luftschadstoffe (Nähere Informationen unter <https://www.nuernberg.de/internet/umweltamt/luftreinhalteplanung.html>)

### **Zu Punkt 1 und 2 des Antrags - Bundesweite blaue Plakette zur effektiven Kennzeichnung schadstoffarmer Dieselfahrzeuge**

Hinsichtlich der Problematik der Emissionen durch Dieselfahrzeuge befindet sich die Stadt Nürnberg, wie auch viele andere deutsche Kommunen mit Überschreitungen der Luftschadstoffe, in einem echten Dilemma. Einerseits sind sie dem verfassungsrechtlichen gesicherten Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger verpflichtet. Andererseits wollen und können Dieselfahrzeuge nicht gänzlich aus der Stadt ferngehalten werden, ohne die Stadt lahmzulegen und die Besitzer der meisten Dieselfahrzeuge zu diskriminieren.

Die Städte - unter anderem auch die Stadt Nürnberg - sind nicht Verursacher des Problems, müssen aber die Konsequenzen tragen und diese im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessenlagen den betroffenen Fahrzeughaltern und der Stadtgesellschaft vermitteln.

Die Stadt Nürnberg befürwortet daher, die vom Bayerischen Städtetag und Deutschen Städtetag vertretene Forderung einer praktikablen bundesweiten Regelung zur Kennzeichnung schadstoffärmerer Dieselfahrzeuge in Form einer „blauen Plakette“, um sowohl den Gesundheitsschutz durch eine geringere Belastung mit Stickoxiden und ein funktionierendes städtisches Leben zu gewährleisten. Nur auf diese Weise können mögliche Fahrverbote im laufenden und ruhenden Verkehr eindeutig und rasch vollzogen und auch überwacht werden.

Um die Stickoxidbelastung durch Dieselfahrzeuge in den Städten stärker zu bekämpfen und die Gesundheit der Menschen besser zu schützen wurden auf dem 1. Dieselpipfel am 2. August 2017 von Bund, Ländern, Kommunen, Automobilindustrie und Verbänden erste verbindliche Maßnahmen zur Nachbesserungen bei Diesel-Pkw eingefordert.

Ein Ergebnis des sogenannten Diesel-Gipfels war, dass auf Kosten der Automobilindustrie deutschlandweit insgesamt fünf Millionen Diesel-Autos (Abgasnorm EURO 5 und EURO 6) mit einer Software nachgerüstet werden, die das Abgasverhalten der Fahrzeuge deutlich verbessert und ggf. vorhandene Abschaltbeschränkungen der Abgasanlage aufheben soll.

Auf Grundlage der Nürnberger Flottenzusammensetzung hat anschließend das Landesamt für Umwelt errechnet, dass dadurch die Belastung an Stickoxid in Nürnberg um rund 5 % reduziert werden könnte.

Am 04.09.2017 und 28.11.2017 fanden bisher zwei Kommunale-Dieselpipfel im Bundeskanzleramt unter Teilnahme eingeladener betroffener Städte statt. Als Ergebnis wurde für die betroffenen Kommunen ein Sofortprogramm in Höhe von bis zu 1 Mrd. Euro zur Verbesserung der Luftqualität bereitgestellt. Das Sofortprogramm des Bundes unterstützt die für die örtliche Verkehrs Infrastruktur zuständigen Länder und Kommunen bei der Durchführung der notwendigen Anstrengungen zur Verbesserung der Luftqualität. Diese ergreifen weitere geeignete Maßnahmen je nach Erfordernissen vor Ort, etwa in den Bereichen ÖPNV oder Radverkehr.

Bund, Länder und Kommunen sind sich darüber einig, dass die Kommunen so früh wie möglich mit den erforderlichen Maßnahmen beginnen müssen und daher der administrative Aufwand für wirksame Maßnahmen so gering wie möglich gehalten werden soll. Deswegen werden Bund, Länder und Kommunen eng zusammenarbeiten, damit die Maßnahmen auch effizient vorbereitet werden können. Voraussetzung für diese Förderung ist ein städtischer Masterplan, der unter Federführung von Referat VI / Vpl erarbeitet wird. Auf entsprechende Vorlage der Verwaltung in der Stadtratssitzung vom 13.12.2017 wird verwiesen.

Wie bereits in der 2. Fortschreibung benannt, hat die Verwaltung der Stadt Nürnberg die Absicht, sollten die rechtlichen Rahmenbedingungen durch Novellierung der 35. BImSchV (Plakettenverordnung / Blaue Plakette) feststehen, die Einführung einer stickstoffreduzierten Umweltzone erneut zu prüfen und deren Umgriff im Ballungsraum erneut zur Diskussion zu stellen, denn es soll die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger geschützt aber dennoch generelle Diesel-Fahrverbote vermeiden werden.

### **Zu Punkt 3 des Antrags - Konzeptentwicklung einer verbilligten Nutzung des ÖPNV für Tage mit Dieselfahrverbot**

Zum entsprechenden Punkt hat die VAG wie folgt Stellung genommen:

Autofahrer zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, sehen die VAG und ihre Partner im VGN als eine wesentliche Zielsetzung ihrer Tätigkeiten an. Primär werden dabei Maßnahmen ergriffen, die zu einer langfristigen und damit nachhaltigen Verhaltensänderung in der

Verkehrsmittelwahl führen. Diese von der VAG verfolgte Strategie wurde durch das Tarifprojekt der Stadt Nürnberg bestätigt, bei dem zum 01.01.2016 diverse Maßnahmen zur Förderung dieser nachhaltigen Ziele umgesetzt wurden.

Im Fokus stehen dabei vor allem Maßnahmen, die zur Gewinnung und Bindung von Stammkunden führen und somit zu einem dauerhaften Beitrag zur Verbesserung der Lebensbedingungen und -qualität in Nürnberg beitragen.

Der VGN bzw. die VAG bieten hierzu ein fein abgestuftes und auch finanziell attraktives Angebot an Zeitkarten an, die die Bedürfnisse zahlreicher Zielgruppen, wie Schüler (Schülerticket), Studenten (Semesterticket), Arbeitnehmer (Jahres- und Firmen Abo) und Nicht-Berufstätige (9:00 Uhr Abo, MobiCard) sehr gut abdecken.

Aber auch für begrenzte Zeiträume stehen mit 7- und 31-Tage-Tickets sowie dem 3- und 6-Monats-Abo preislich sehr attraktive Angebote zur Verfügung, die sich in der Regel selbst bei einem reinen Betriebskostenvergleich mit dem PKW je Fahrt häufig als deutlich günstiger darstellen. Da bereits heute schon ca. 60% aller PKW-Fahrten in Nürnberg ohne größere Reisezeitnachteile mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können, ist darüber hinaus anzunehmen, dass andere Faktoren einen wesentlicheren Einfluss auf das persönliche Verkehrsverhalten haben. Auch ist davon auszugehen, dass vor allem die Zeitkartennutzer eine einseitige preisliche Förderung der „Zwangsumsteiger“ bei Fahrverboten als unverhältnismäßig und in Bezug auf ihr dauerhaft umweltorientiertes Verhalten als ungerecht ansehen würden.

Besonders bei einem unentgeltlichen Beförderungsangebot würde eine solche Regelung unweigerlich dazu führen, dass auf bestimmten Strecken zu bestimmten Zeiten Überlastungen, mit der Folge überfüllter Busse und Bahnen und einer abnehmenden Pünktlichkeit / Verlässlichkeit auftreten werden. Dies würde die bestehenden (zahlenden) Kunden zusätzlich verärgern und die neuen (nicht zahlenden) Kunden in ihrer möglicherweise negativen Meinung gegen über dem ÖPNV bestärken.

Die Erfahrungen in anderen Regionen, aber auch die Analysen aus dem Nürnberger Tarifprojekt, bestätigen nicht die Erwartungshaltung, dass die Gewinnung neuer Fahrgäste durch Tarifsenkung über den zu erwartenden Fahrgastzuwachs zu finanzieren ist, so dass der Kostenausgleich zu klären wäre. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Genehmigungsbehörden, analog den Schülertickets für Selbstzahler in Nürnberg oder den Sozialtickets in der Region, einer Preissenkung der Tarife im VGN zustimmen werden, wenn diese entweder zu Lasten der Verkehrsunternehmen gehen oder durch Preiserhöhungen für andere Zielgruppen an ÖPNV-Nutzern kompensiert werden müssen.

Eine Umsetzung des Antrages für einen kostenlosen bzw. verbilligten ÖPNV an Tagen mit Fahrverboten wird daher aus Sicht der VAG nur dann möglich sein, wenn entsprechende Ausgleichsleistungen des Bedarfsträgers an den VGN geleistet werden.

An dem Beispiel Stuttgart, das vergünstigte Tagestickets vom 16.10.2017 bis 15.04.2018 anbietet, werden die Mindereinnahmen in großen Teilen vom Land Baden-Württemberg getragen. Inwieweit diese Maßnahme in Stuttgart zu der gewünschten Verhaltensänderung führt und welche Auswirkungen dies auf das ÖPNV-System, besonders in den Nachfragespitzen hat, sollte daher beobachtet und anschließend bewertet werden.

Die Verwaltung teilt die Auffassung der VAG hinsichtlich der Beobachtung der Erfahrungen in Baden-Württemberg. Ergänzend wird jedoch angeregt, gerade bei Kurzzeittickets in Hinblick auf die Förderung der Akzeptanz des ÖPNV, die Tarifkostenstruktur zu überprüfen.

## **Zu Punkt 4 des Antrags - Der Dieselskandal betrifft auch städtische Fahrzeuge und Fahrzeuge der N-ERGIE AG**

### **Innerstädtischer Fuhrpark**

Im innerstädtischen Fuhrpark sind insgesamt 1118 Fahrzeuge im Einsatz, davon 308 PKWs.

Die PKW unterteilen sich in 11 Elektro-PKW, 17 Bivalente-PKW, 193 Benzin-PKW und 87 Diesel-PKW. Von diesen 87 Diesel-Fahrzeugen besitzen 27 den Abgasstandard EURO 5 und 23 den Abgasstandard EURO 6, wobei sich hierunter noch kein unter RealDriveEmission (RDE) gemessenes Fahrzeug der EURO 6d-Abgasnorm befindet, da ein solches Fahrzeug von den Herstellern erst wahrscheinlich in 2018 angeboten wird.

Vom „Diesel-Abgasskandal“ sind also 27 EURO-5 und 23 EURO-6-PKW des innerstädtischen Fuhrparks betroffen.

Auch wenn der Fokus des Dieselskandals bei den Diesel-PKW zu finden ist, befinden sich im kommunalen Fuhrpark noch viele Nutzfahrzeuge mit Dieselmotoren im Einsatz. Von zum Beispiel den 282 Fahrzeugen bis 3,5t Gesamtgewicht besitzen 182 Fahrzeuge einen Abgasstandard schlechter als EURO 5. Eine EURO 5 Abgasnorm besitzen 88 Fahrzeuge und bisher 12 Fahrzeuge bis 3,5t ein EURO 6 Abgassystem. Bei einer Modernisierung des Fuhrparks der Nutzfahrzeuge ist auch bei diesen Fahrzeugen auf ein hohes Potential zur Schadstoffminderung vorhanden.

Die Optimierung des städtischen Fuhrparkmanagements wurde als übergeordneter Prozess im Rahmen der Haushaltskonsolidierung 2009 Stufe 3 in die Haushaltskonsolidierung eingebracht. Mit der Untersuchung dieses Prozesses wurde das externe Beratungshaus EcoLibro beauftragt, das sich auf strategische und operative Mobilitätsplanung spezialisiert hat. Auf der Basis der Ergebnisse der Potentialanalyse von 2015 zur Bewirtschaftung des städtischen Fuhrparks im Bereich der PKW und Transporter (bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) wurde eine weitergehende Detailanalyse beauftragt.

Im Gutachten werden Sparpotentiale konkretisiert, die sich im Wesentlichen ergeben aus:

- der Einführung eines Cooperate Carsharings (CCS) mit einem Dienstleister an ausgewählten Pool-Standorten,
- einer Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge verbunden mit einer höheren Auslastung sowie
- einer deutlichen Reduzierung der für dienstliche Zwecke an den Pool-Standorten genutzten Privat-PKWs.

Nach Berechnungen von EcoLibro kann allein durch die Verjüngung des Fahrzeugbestandes über einen CorporateCarSharing-Dienstleister auch der unmittelbare CO<sub>2</sub>-Ausstoß der dienstlichen Mobilität um 30 % bzw. 185 Tonnen reduziert werden. Was gleichzeitig auch mit einer Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung einhergeht. Bei Einsatz von Elektro-Pkws im Pool und Nutzung von regenerativ erzeugtem Strom kann der CO<sub>2</sub>/NO<sub>2</sub>-Ausstoß noch deutlich stärker gesenkt werden.

Die Verwaltung wurde beauftragt, die Ergebnisse der Detailanalyse unter Federführung von Ref. I / II umzusetzen. Dabei soll das vorgeschlagene Organisationsmodell des Cooperate-Car-Sharings (CCS) zunächst als Pilotprojekt für den Standort Rathenauplatz umgesetzt werden, in einer weiteren Ausbaustufe auf die Standorte Bauhof und Rathaus / Stöpselgasse ausgeweitet werden. Die Funktion der Schnittstelle zum CCS-Anbieter und der zentral verantwortlichen Stelle für das Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement bei der Stadt Nürnberg wird von SÖR wahrgenommen. Eine Steigerung des Anteils an Elektro-PKWs wird im Ausschreibungsverfahren weiter verfolgt werden (siehe dazu auch POA vom 19.12.2018).

## **Fuhrpark der N-ERGIE AG**

Zum Fuhrpark der N-ERGIE wurde von dort wie folgt Stellung genommen:

Vom Diesel-Abgasskandal sind 67 Fahrzeuge der N-ERGIE AG betroffen. Soweit vermeidbar werden bis auf weiteres keine Diesel-Fahrzeuge beschafft (einzige Ausnahme: Fahrzeuge für hohe Anhänge-/Zuladelasten).

Bei der Erneuerung der Flotte werde man seitens der N-ERGIE AG verstärkt auf E-Mobilität setzen.

Gemeinsam mit kommunalen Stadtwerken und Partnern baut die N-ERGIE derzeit eine einheitliche Ladeinfrastruktur in Nordbayern auf und schafft dadurch eine wichtige Voraussetzung für den Durchbruch der Elektromobilität. Die Förderung der Elektromobilität ist fest in der Konzernstrategie verankert, da sie zum Erreichen der Klimaschutzziele beiträgt. Die mittelfristige Elektrifizierung des Fuhrparks ist ein deutlicher Ausdruck dieser übergeordneten Strategie.

Sowohl von Seite der N-ERGIE AG als auch seitens der Stadt Nürnberg ist derzeit keine Klage gegen die Fahrzeughersteller geplant. Vielmehr wird derzeit auf den politischen Dialog gesetzt in dem die Kommunen über ihre Spitzenverbände (Bayerischer und Deutscher Städtetag) direkt intensiv beteiligt sind. Auf die entsprechenden Forderungen an die künftige Bundesregierung wird verwiesen.