

## Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache

Titel

Festlegung aus der öff. Sitzung des StR vom 10.05.2017 zum TOP 6.2.19 (DS 0843/17 - Umweltzone) - Nachfragen

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

- (1) Der Fragesteller zitierte aus der Beantwortung und bat um die wissenschaftliche Unterlegung des Begriffes "überwiegend" im Satz:

*Diese Belastung beruht überwiegend auf Emissionen des Fahrzeugverkehrs und hier der Dieselfahrzeuge.*

Antwort:

Die Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid ist im gesamten Gebiet von Erfurt uneinheitlich. Die höchsten Stickstoffdioxid-Konzentrationen werden nahe der Hauptemissionsquelle an viel befahrenen Straßen gemessen. Mit einem Emissionsanteil von 38 % ist der Verkehr weiterhin mit Abstand der größte Verursacher, davon überwiegend aus dem Lkw-Verkehr. Generell entstehen bei der Kraftstoffverbrennung im Dieselmotor im Vergleich zum Benzinmotor höhere Temperaturen, die wiederum eine höhere Bildungsrate von Stickoxid nach sich ziehen.

Zur räumlichen Verteilung in Erfurt führt die Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus dem Jahr 2012 Folgendes aus: "Die Luftverunreinigung durch Stickstoffdioxid setzt sich aus einer städtischen Hintergrundbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung zusammen. Die Zusatzbelastung an der Verkehrsmessstelle i. H. v. ca. 46 % wird überwiegend durch den Verkehr (Diesel-Pkw, Lkw/Busse, sonstiger Verkehr) verursacht. Die Hintergrundbelastung (stadtbedingter Beitrag) ergibt sich neben dem Verkehr aus Hausbrand, Industrie und sonstigen Quellen. Ihr Anteil beträgt ca. 54 % an der Gesamtbelastung. Im Gegensatz zum Feinstaub spielt der Feineintrag von Stickoxiden eine sehr unwesentliche bzw. keine Rolle für die Grenzwertüberschreitung in der Stadt."

- (2) Zudem bat er um die Erläuterung der folgenden Textpassage aus der Beantwortung:

*Aktuelle Untersuchungen im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit - BMBU (Anlage 1) zeigen, dass auch bei einem höheren Anteil von Fahrzeugen der EURO 6-Norm keine grundlegende Verbesserung zu erwarten ist. Entgegen den Laborwerten wird es im regulären Betrieb nicht die gewünschten Reduzierungen im Schadstoffausstoß geben. Diese Tatsache spricht konkret für die Beibehaltung der Umweltzone.*

Antwort:

Euro-6-Diesel stoßen sechs Mal mehr Stickstoffoxide aus als erlaubt. Der Grenzwert liegt bei 80 mg NOx/km für diese Schadstoffklasse. Bei sogenanntem RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) wurden durch moderne, aktuell zugelassene Euro-6-Diesel-Pkw im Mittel jedoch 507 mg NOx/km emittiert. Im Gegensatz zu Laborbedingungen (mit konstanten Temperaturen

von über 20 °C) werden bei diesen Straßentests sachlichere Annahmen getroffen, in dem die Auswertung bei unterschiedlichen Außentemperaturen (Temperaturen aller Jahreszeiten in Deutschland) durchgeführt werden. Dies führt zu einem realistischeren Bild der Emissionen. Die Hälfte der Pkw-Fahrleistungen wird in Deutschland bei Temperaturen unter 10 °C erbracht. Dass die Abgasreinigung von Stickoxiden von Diesel-Pkw an kalten Tagen im praktischen Betrieb auf der Straße teilweise nur unzureichend funktioniert, war erst im Zuge des Dieselskandals im vollen Umfang bekannt geworden.

Anlagen

1- Auszug aus dem Thüringer Emissionskataster – Stadt Erfurt (nur für Ausschussmitglieder)

gez. Lummitsch  
Unterschrift Amtsleiter

14.07.2017  
Datum