

Bericht der Verwaltung

für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 11. September 2014

Grenzwertüberschreitungen Am Dobben

In der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 5. Juni 2014 hat der Abgeordnete Gottschalk (SPD) einen Bericht erbeten, welche Lösungen zur fortdauernden Grenzwertüberschreitung NO₂ Am Dobben möglich sind und welche Lösungskonzepte bisher geprüft worden sind.

Sachdarstellung

Die NO₂-Werte an den Messstationen in Bremen sind bis 2010 von fast 60 µg/m³ im Jahr 2002 auf rund 44 µg/m³ kontinuierlich zurückgegangen. Seitdem stagnieren sie auf diesem Niveau. Damit liegen sie 10 % über dem Grenzwert von 40 µg/m³. Die Überschreitungen sind im Vergleich z.B. mit Hamburg oder anderen Großstädten (Überschreitung z.B. in HH um rund 20 µg/m³) noch moderat. Die Prognoseberechnung zur Wirksamkeit der Umweltzone (siehe hierzu den Bericht der Verwaltung zur Wirksamkeit der Umweltzone vom 27.05.2014) ergab, dass ohne zusätzliche Maßnahmen frühestens ab 2018 die Luftschadstoffgrenzwerte für NO₂ in Bremen eingehalten werden können.

In der Vergangenheit wurde auf der Grundlage des Luftreinhalteplans eine Umweltzone eingerichtet, die auch den Bereich Am Dobben umfasst. Mit der BSAG wurde bereits frühzeitig ab 2006 vereinbart, die Busflotte kontinuierlich zu modernisieren, sodass bereits ab 2006 die ersten Busse mit dem modernen EEV-Standard beschafft wurden. Diese Technik erfüllte bereits im Jahr 2006 die erst ab 2009 geltenden Bedingungen für Euro V und führte unter anderem zu einer deutlichen Reduzierung der NO₂-Emissionen. Die ersten Busse wurden vorrangig auf der Linie 25 eingesetzt.

Durch diese verabredete Maßnahme konnten die NO₂-Emissionen Am Dobben frühzeitig bereits deutlich reduziert werden.

Die Motortechnik auf dem derzeitigen weit verbreiteten Stand hat zwar deutlich zur Reduzierung der Gesamtstickoxide (NO_x) beigetragen, ist jedoch aus folgenden Gründen nicht in der Lage, weitere Reduzierungen der NO₂-Belastung zu bewirken:

1. Mit dem hohen und teilweise noch steigenden Anteil der Diesel-Pkw an der Gesamtflotte ist die erhoffte Senkung der NO₂-Werte durch die Einführung der Euro-5-Dieselmotoren nicht erfolgt. Die auf den Testständen der Hersteller ermittelten Emissionswerte der Euro-5-Motoren sind von den Herstellern auf die von der EU vorgegebenen Testpunkte bei 50 km/h und 90 km/h optimiert. Im Realbetrieb liegen die Emissionen teilweise erheblich höher als im Handbuch für Emissionsfaktoren dokumentiert wird.
2. Die Motoren müssen einen NO_x-Grenzwert einhalten. Darin sind NO und NO₂ enthalten. Die Euro-5-Motoren emittieren aber im Verhältnis mehr NO₂ als ihre Vorgängermotoren und tragen damit zu mehr Direktmissionen von NO₂ bei. Es wurde in der Vergangenheit von der EU versäumt eine Begrenzung für NO₂ festzulegen.

Von Motorseite kann erst mit einer flächendeckenden Einführung von Euro 6/VI-Motoren – vor allem in der LKW-Flotte – zu einer weiteren signifikanten Reduzierung der NO₂-Emissionen beigetragen werden. Euro 6/VI gilt ab 2014, mit einer Flottendurchsetzung kann frühestens 2017/2018 gerechnet werden.

Eine Untersuchung der EU über die zukünftige NO₂-Belastung in Europa im Rahmen der Erarbeitung des „7. Umweltaktionsprogramms der KOM“ hat gezeigt, dass unter Annahme der gegenwärtigen Gesetzeslage und darauf basierend einer kontinuierlichen Entwicklung im Jahr 2020 der NO₂-Grenzwert in Deutschland noch an 28 Stationen überschritten würde. Für das Jahr 2025 wird eine Überschreitung an 14 Stationen und für das Jahr 2030 eine Überschreitung immerhin noch an vier Stationen prognostiziert.

Damit zeigen diese Untersuchungen, dass derzeit der Handlungsspielraum zur Minderung der NO₂-Belastung ohne massive Eingriffe in den Straßenverkehr durch Verkehrsverbote sehr begrenzt ist. Als theoretisch denkbare Maßnahmen kommen derzeit in Betracht:

1. Reduzierung der Verkehrsmenge Am Dobben um ca. 20%

Die dauernde Einhaltung des NO₂-Grenzwertes Am Dobben könnte durch eine Reduzierung der Verkehrsmenge um mindestens 20 % bzw. um mindestens 5.600 Kfz/Tag erreicht werden. Dazu müssten allerdings einschneidende verkehrslenkende Maßnahmen (wie Durchfahrtsverbote, Zufahrtsbeschränkungen auf Grundlage einer Einführung einer neuen „Umwelt-Plakette“ für schadstoffarme Euro-6/VI- und Euro-5-Otto-Fahrzeuge oder eine City-Maut) ergriffen werden.

2. Ausschluss des Busverkehrs über die Straße Am Dobben

Durch eine Verlegung der Buslinie 25 – weg vom Dobbenweg – könnte eine Einsparung von etwa 5% erreicht werden. Dabei ist zu beachten, dass die Haltestelle Am Dobben eine zentrale Rolle im Verkehrsnetz der BSAG darstellt und eine Verlegung dieser Linie weg von der Straße Am Dobben erhebliche Auswirkungen auf den Öffentlichen Nahverkehr in Bremen hätte. Falls mittelfristig der wirtschaftliche Einsatz von Elektrobussen in Bremen möglich ist, wäre die Linie 25 prioritär.

3. Verstetigung des Verkehrs durch die weitere Optimierung von Lichtsignalanlagen

Diese Möglichkeit wurde bereits im Rahmen der Luftreinhalteplanung ausführlich geprüft und umgesetzt. Der Kreuzungsbereich bietet zurzeit kein weiteres Optimierungspotential.

Aktuelle strebt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit derzeit die Novellierung der 35. BImSchV zur Einführung einer neuen Umweltplakette für Euro-6/VI- und Euro-5-Otto-Fahrzeuge auf Grundlage des § 40 Absatz 3 des BImSchG an. Darüber hinaus sind auf EU- und Bundesebene derzeit keine weiteren Maßnahmen sichtbar, die auf eine weitergehende Absenkung der verkehrsbedingten NO₂-Belastungen abzielen. Die abwartende Haltung der EU auf die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Überschreitungen der NO₂-Grenzwerte lässt erkennen, dass auch dort keine weiteren Ideen existieren, die über die eben dargestellten Möglichkeiten hinausreichen.

Fazit

Aufgrund der geringen Überschreitungshöhe entsprächen solch einschneidende Maßnahmen zur Verkehrsreduktion nicht dem Gebot der Verhältnismäßigkeit. Wenn sich im Laufe der nächsten Jahre die Euro 6/VI-Motoren flächendeckend in den Flotten durchgesetzt haben werden, ist damit auch ein Absinken der NO₂-Belastung unter den Grenzwert zu erwarten.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.