

Anfrage	Vorlage-Nr: VO/2015/6250			
Öffentlichkeitsstatus:				
Luftschadstoffbelastungen durch manipulierte Dieselmotoren in Osnabrück				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungs- art	Zuständigkeit	TOP- Nr.
Rat der Stadt Osnabrück	03.11.2015	Ö	Kenntnisnahme	21.4

Sachverhalt:

Die Stadt Osnabrück hat aufgrund der Schadstoffbelastungen in der Luft und den damit einher gehenden Gesundheitsgefährdungen gemäß EU-Vorgaben einen Luftreinhalteplan erstellt. Bestandteil des Luftreinhalteplans ist die Einrichtung einer Umweltzone im Stadtgebiet, die das Befahren von Straßen in der Osnabrücker Kernstadt von Emissionswerten von PKW und LKW nach Schadstoff-Klassen abhängig macht. Vor dem Hintergrund der bekannt gewordenen Manipulationen an Dieselmotoren fragen wir die Verwaltung:

1. Kann die Verwaltung Angaben zum Anteil von Fahrzeugen mit Dieselmotoren im Stadtgebiet machen und wenn ja, welche?
2. Wie hoch ist der Anteil der Schadstoff-Emissionen durch Dieselmotoren an der Gesamtbelastung der Osnabrücker Luft?
3. Welcher Anteil daran kann den jetzt bekannt gewordenen Manipulationen zugeordnet werden, was ist durch ggf. erfolgende technische Nachbesserungen der Dieselmotoren zu erwarten und welche technologischen Alternativen bestehen dazu?

Sachverhalt:

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wie folgt:

1. Kann die Verwaltung Angaben zum Anteil von Fahrzeugen mit Dieselmotoren im Stadtgebiet machen und wenn ja, welche?

Die Verwaltung kann nur Aussagen zu den in der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und dem Kreis Steinfurt angemeldeten Fahrzeugen machen. Über die Fahrbewegungen liegen der Stadt keine Erkenntnisse vor. Am [1.1.2015](#) waren nach Erhebung des Kraftfahrzeugbundesamtes folgende Kraftfahrzeuge gemeldet.

Stadt Osnabrück

	Dieselfahrzeuge	Gesamtfahrzeuge
PKW	25.222	78.278
Nutzfahrzeuge	5.615	5.788
gesamt	30.837	84.066

Landkreis Osnabrück

	Dieselfahrzeuge	Gesamtfahrzeuge
PKW	67.450	210.070
Nutzfahrzeuge	14.185	14.474
gesamt	81.635	224.544

	Dieselfahrzeuge	Gesamtfahrzeuge
PKW	83.054	248.798
Nutzfahrzeuge	16.255	16.587
gesamt	99.309	265.385

2. Wie hoch ist der Anteil der Schadstoff-Emissionen durch Dieselmotoren an der Gesamtbelastung der Osnabrücker Luft?

In Osnabrück wird die Luftbelastung durch Emissionen an den Messstellen *Schlosswall*, *Neuer Graben* und *Bomblattstraße* gemessen. Aus den Messungen ergeben sich keine Informationen zu dem Anteil der durch Dieselfahrzeuge verursachten Luftbelastungen. Die bislang durchgeführten lufthygienischen Modellrechnungen können nur nach LKW und PKW-Anteilen und EURO-Normen unterscheiden. Derzeit ist eine weitere Modellrechnung in Bearbeitung, mit der dann auch der reine Dieselanteil berechnet werden kann.

Für die Stadt Hannover erfolgten diese Berechnungen in der jüngsten Vergangenheit: Die NO_x-Emissionsbilanz (Gesamtsumme Stickoxide) des Straßenverkehrs in Hannover zeigt, dass 88% der NO_x-Emissionen des Straßenverkehrs in Hannover durch Dieselfahrzeuge hervorgerufen werden. Würde die Stadt Hannover ausschließlich von Benzin-Pkw befahren, dann verminderte sich die NO₂-Belastung im Mittel an den Belastungsschwerpunkten um 6 µg/m³ (ca. 20%). In Osnabrück würde eine solche Reduzierung zur Einhaltung der Grenzwerte führen.

3. Welcher Anteil daran kann den jetzt bekannt gewordenen Manipulationen zugeordnet werden, was ist durch ggf. erfolgende technische Nachbesserungen der Dieselmotoren zu erwarten und welche technologischen Alternativen bestehen dazu?

Hierzu liegen der Stadt Osnabrück keine Informationen vor. Es ist nicht bekannt, wie viele Autos mit Manipulationen in Osnabrück gemeldet sind. Weiterhin ist derzeit auch nicht bekannt, ob es auch bei anderen Fahrzeugtypen zu Unregelmäßigkeit kam. Hinlänglich bekannt ist jedoch, dass es zwischen den am Messprüfstand gemessenen Emissionen (Messung für die Fahrzeugtypenzulassung erforderlich) und dem realen Fahrbetrieb bei verschiedenen Fahrzeugtypen deutliche Unterschiede gibt. Hier liegen die realen Emissionen bis zum 7fachen über den Zulassungswerten der EURO-Norm. Aus diesem Grunde wird zurzeit an einem sogenannten Real Drive Emission – Testzyklus (RDE) zur Typenzulassung gearbeitet. Über die Wirksamkeit von Nachbesserungen liegen der Verwaltung keine konkreten Informationen vor.