

Verringerung der Emissionen in Osnabrück - Aktuelle Stunde – 05.04.2016

Redebeiträge des CDU-Fraktionsvorsitzenden Dr. E. h. Fritz Brickwedde und der stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt Anette Meyer zu Strohen

Zur Frage der Luftqualität in Osnabrück gibt es Verunsicherungen.

So wurde behauptet, dass Osnabrück schon für 2015 Strafzahlungen an die Europäische Union zahlen müsse. Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass sich Verfahren der EU immer gegen Staaten und nicht gegen Städte richten. Außerdem gibt es in Niedersachsen keinerlei Rechtsgrundlage eine EU-Strafzahlung an den Bund vom Land an die Stadt Osnabrück weiterzugeben. Es kann also keine Strafzahlung der Stadt geben, weder an das Land noch an die EU.

Wichtiger aber ist im Interesse der Gesundheit unserer Bevölkerung die Frage nach der Luftqualität und der Verringerung der Emissionen in Osnabrück.

Festzustellen ist, dass wir weder mit Ozon noch mit So₂ in Osnabrück Probleme haben. Und die wichtigste gute Botschaft ist, dass die Feinstaub-Emissionen in Osnabrück deutlich zurückgegangen sind. Feinstaub (PM 10) ist viermal so gefährlich wie No₂.

2006 hatten wir an 55 Tagen Überschreitungen der Grenzwerte, 2015 waren es 15 Tage. Der rechtlich zulässige Grenzwert liegt bei 35 Tagen. Auch der Jahresmittelwert ist stark gesunken von 38 auf 24 Mikrogramm/m³.

Auch beim Feinstaub (PM 2,5) liegt Osnabrück 50 Prozent unter dem Grenzwert. Andere Städte von Berlin über Stuttgart bis Leipzig haben nach wie vor große Probleme.

Wegen der Lungengängigkeit der Stäube und der damit verbundenen Krebsgefahr können wir sehr froh sein, dass dieser große Fortschritt in Osnabrück erreicht wurde. Der Einbau von Dieselrußpartikelfiltern bei PKW wie bei Nutzfahrzeugen, bessere Reifen, um Abrieb zu vermeiden, Filtertechnik in Kaminen und Aufklärung beim Hausbrand sowie Verzicht auf Feuer bei Inversionswetterlagen bis hin zur Umweltzone: ein ganzes Bündel von Maßnahmen war erfolgreich.

Die wichtigste Erkenntnis aus der deutlichen Reduzierung von Feinstaub ist: wir müssen an den Ursachen ansetzen und den Bürger mitnehmen. Und die Stadt muss mit gutem Beispiel vorangehen, wie z. B. bei der Nachrüstung unserer eigenen Fahrzeuge mit Dieselrußpartikelfiltern.

Aktuell haben wir Grenzwertüberschreitungen bei No₂. Schauen wir uns die Messungen und Berechnungen der 277 Straßenabschnitte in Osnabrück an. Zunächst können wir positiv feststellen, dass 213 Straßenabschnitte im Februar im absolut grünen Bereich lagen, also sehr deutlich unter dem Grenzwert. 23 wurden gelb markiert, ihre Werte lagen deutlich unter dem Grenzwert. 33 Straßenabschnitte wurden orange, also unter dem Grenzwert bezeichnet.

Lediglich 7 von 277 waren auf dem Grenzwert oder überschritten ihn leicht oder deutlich (rot). Von den 7 war ein Straßenabschnitt genau auf dem Grenzwert 40 und drei lagen bei 41. Es gab einen mit 43, einen mit 47 und einen mit 51.

Bemerkenswert ist daran, dass der Straßenabschnitt mit der höchsten Überschreitung eine Fußgängerzone darstellt, in der keine PKW fahren, sondern nur Busse. Es handelt sich um die vordere Johannisstrasse.

Wer also gesundheitsgefährdende Emissionen verringern will, muss primär bei den Bussen ansetzen. Natürlich müssen auch die PKW ihre NoX-Emissionen reduzieren. Wer aber in den engen Straßen der Innenstadt die Luftqualität so verbessern will, dass wir die Grenzwerte einhalten, muss mit oberster Priorität kurzfristig an die Nachrüstung der Dieselsebusse herangehen.

Hierzu haben wir den Antrag "Aktionsprogramm saubere Busse" eingebracht.

Die Stadtwerke Osnabrück fahren überwiegend ältere Busse: 22 Euro 2-Busse, 47 Euro 3-Busse, 15 Euro 4-Busse, ein Euro 5-Bus, 54 EEV-Busse und kein Euro 6-Bus. Nur bei den Euro 6-Bussen ist wahrscheinlich davon auszugehen, dass sie die Grenzwerte bei NO₂ einhalten.

Wenn Verkehrsmittel in Studien verglichen werden, schneiden im Hinblick auf Stickstoffoxide die Diesellinienbusse im Nahverkehr am schlechtesten von allen Verkehrsmitteln ab, schlechter sogar als der PKW. Der Dieselsebus im Nahverkehr emittiert fast doppelt soviel Stickstoffoxide wie der PKW, beide verglichen bei durchschnittlicher Besetzung. Am günstigsten schneiden Straßen-, S- und U-Bahnen ab, deswegen ist das Ziel der Stadtwerke ab 2018, sukzessive die Elektrifizierung der Busflotte voranzutreiben, richtig.

Als kurzfristig wirkende Maßnahme, um zu einer Verringerung der NO₂-Emissionen zu kommen, müssen ältere Busse nachgerüstet werden. In Berlin haben die BVG gezeigt, dass ein nachgerüsteter E 3-Bus besser abschneidet als ein E 5.

Abschließend noch einige Worte zu klimaschädlichen Emissionen:

1990 kamen auf jeden Einwohner unserer Stadt 12,7 Tonnen CO₂. 2014 waren es 9,14. Das ist eine deutliche Reduktion um 28 Prozent.

Gemessen an dem Ziel einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 40 Prozent, müssen wir unser Engagement verstärken. Bei den Instrumenten, Energie sparen, Energieeffizienz und verstärkter Einsatz von erneuerbaren Energien, müssen wir als Stadt Vorbild sein. Das gilt von der energetischen Sanierung unserer Schulen bis hin zum Einsatz von erneuerbarer Wärme, wo großer Nachholbedarf besteht.

Zur Vorbildfunktion der Stadt gehört auch, dass wir in Hinblick auf No₂ unsere eigenen Fahrzeuge im realen Betrieb auf den Prüfstand stellen. Wir sollten nichts von den Bürgern fordern, was wir nicht auch selber tun.