

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0080/2015/IV

Datum:
01.04.2015

Federführung:
Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

Fünf Jahre Umweltzone Heidelberg - Sachstand

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	14.04.2015	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Gemeinderat nimmt den Sachstand zur Umweltzone Heidelberg und der Entwicklung der Luftschadstoffbelastung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Am 01.01.2010 traten die Verkehrsbeschränkungen in der Umweltzone Heidelberg in Kraft. Seitdem hat sich die Fahrzeugflotte in Heidelberg verjüngt und die Luftqualität deutlich verbessert. Der EU-Grenzwert für Feinstaub wurde auch an der höchstbelasteten Messstelle in der Mittermaierstraße immer eingehalten, der Grenzwert für Stickstoffdioxid wird nur noch knapp überschritten.

Begründung:

1. Umweltzone Heidelberg

Am 01.01.2010 traten die Fahrverbote für Altfahrzeuge in der Heidelberger Umweltzone in Kraft. Damit wurde die wichtigste Maßnahme des vom zuständigen Regierungspräsidium Karlsruhe erstellten Luftreinhalte-/Aktionsplans für den Regierungsbezirk Karlsruhe, Teilplan Heidelberg umgesetzt. Seit dem 01.01.2013 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in der Heidelberger Umweltzone fahren.

Die Aufstellung eines Luftreinhalteplans war aufgrund der EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie und ihrer Tochterrichtlinien – mittlerweile zusammengefasst in der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa – erforderlich, da landesweite Messungen 2001 und 2002 feststellten, dass der ab 2010 gültige Grenzwert für Stickstoffdioxid nicht ohne weitere Maßnahmen eingehalten werden konnte. Die Richtlinie enthält auch einen seit 2005 gültigen Grenzwert für Feinstaub (PM10). Dieser wurde jedoch in Heidelberg, anders als im Großraum Stuttgart, immer eingehalten. Statt rechtzeitig der Automobilindustrie als Verursacherin entsprechend strenge EURO Abgasnormen vorzugeben, delegierte die EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie die Verantwortung für saubere Luft an die Behörden der EU-Mitgliedsstaaten.

Wichtigstes Ziel der Einrichtung einer Umweltzone ist die beschleunigte Verjüngung der Fahrzeugflotte im Stadtgebiet. Für Dieselfahrzeuge ist auch durch technische Nachrüstung eines Partikelfilters eine höhere EURO-Abgasnorm erreichbar.

Ausgenommen von der Kennzeichnungspflicht und damit auch von den Verkehrsbeschränkungen in allen deutschen Umweltzonen sind Sonderfahrzeuge und „Oldtimer“ mit H-Kennzeichen. Weitere Ausnahmen für die Fahrverbote in der Umweltzone sind nur nach dem landesweit einheitlichen, strengen Ausnahmekonzept möglich und können nur für ein Kalenderjahr erteilt werden. Verstöße gegen die Kennzeichnungspflicht und das Fahrverbot in deutschen Umweltzonen wurden – bis April 2014 - mit einem Bußgeld von 40 Euro und einem Punkt im Verkehrszentralregister in Flensburg geahndet. Seit Mai 2014 beträgt das Bußgeld 80 Euro, der Punkt in Flensburg entfällt. Eine Plakettenkontrolle an parkenden Fahrzeugen in der Umweltzone wird aufgrund vorheriger rechtlicher Unklarheit bezüglich der Halterhaftung erst seit 2012 durchgeführt.

Tabelle 1:
Fahrverbote Umweltzone: Zahl der Ausnahmegenehmigungen und der Verstöße

Jahr:	Fahrverbote	Zahl der Ausnahmegenehmigungen	Zahl der festgestellten Verstöße
2010	Stufe 1: Verbot für Fahrzeuge ohne Plakette	400	117
2011	Stufe 1: Verbot für Fahrzeuge ohne Plakette	204	68
2012	Stufe 2: Verbot für Fahrzeuge ohne und mit roter Plakette	118	749
2013	Stufe 3: Verbot für Fahrzeuge ohne, mit roter und mit gelber Plakette	92	682
2014	Stufe 3: Verbot für Fahrzeuge ohne, mit roter und mit gelber Plakette	25	254

2. Entwicklung der Fahrzeugflotte in Heidelberg

Bereits vor der Einrichtung der Heidelberger Umweltzone erfüllten 2008 etwa 82 Prozent der in Heidelberg zugelassenen Kraftfahrzeuge die Abgasnorm für die grüne Umweltplakette. Durch die „Umweltprämie“ („Abwrackprämie“), mit der der Neukauf eines PKW bei gleichzeitiger Verschrottung eines Altfahrzeugs 2009 vom Bund gefördert wurde, konnte der Anteil der Fahrzeuge mit grüner Plakette bis Ende 2009 auf 85 Prozent gesteigert werden. 2012 betrug dieser Anteil 89 Prozent. Aktuell haben 91 Prozent der in Heidelberg zugelassenen Fahrzeuge eine grüne Plakette, 5 Prozent eine gelbe und 1 Prozent eine rote.

Bei Fahrzeugen ohne Plakette handelt es sich überwiegend um nicht kennzeichnungspflichtige Oldtimer oder Sonderfahrzeuge. Diese Fahrzeuge sind nicht von den Fahrverboten in der Umweltzone betroffen. Fahrzeuge mit roter Plakette dürfen nicht in der Umweltzone fahren und erhalten auch keine Ausnahmegenehmigung mehr. Hierunter fallen viele gewerbliche Nutzfahrzeuge mit geringen Jahreskilometerleistungen und entsprechend längerer Betriebszeit, die nur noch außerhalb der Umweltzone zum Einsatz kommen. Ihr Abgasausstoß spielt für die Luftqualität in der Umweltzone praktisch keine Rolle. Fahrzeuge mit gelber Plakette dürfen aufgrund der landesweiten Vorgaben ebenfalls nicht mehr in der Umweltzone fahren. Allerdings hat der Abgasausstoß dieser Fahrzeuge keinen Einfluss auf die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid, da sich herausgestellt hat, dass Dieselfahrzeuge mit gelber Plakette zwar in der Summe mehr Stickoxide emittieren als Dieselfahrzeuge mit grüner Plakette, aber anteilig überwiegend das vergleichsweise unbedenkliche Stickstoffmonoxid. Der Ausstoß an Stickstoffdioxid ist dagegen meist geringer als bei Dieselfahrzeugen mit grüner Plakette.

Erst mit der seit 2015 gültigen Abgasnorm EURO 6 ist der zulässige Ausstoß an Stickoxiden bei Dieselfahrzeugen so gering, dass eine flächendeckende Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes gewährleistet ist, sobald diese Abgasnorm in der Fahrzeugflotte dominiert. Das wird voraussichtlich 2020 der Fall sein. Eine Novellierung der Kennzeichnungsverordnung ist jedoch bislang nicht vorgesehen, so dass es für eine weitere Verschärfung der Fahrverbote in den Umweltzonen im Sinne einer beschleunigten Verjüngung der Fahrzeugflotte zurzeit keine Rechtsgrundlage gibt.

3. Entwicklung der Luftqualität in Heidelberg

Die Konzentrationen von „klassischen“ Luftschadstoffen, wie Schwefeldioxid oder Kohlenmonoxid, konnten durch strenge Grenzwerte und technische Verbesserungen so stark gesenkt werden, dass ihre Messung im Rahmen des Landes-Messnetzes mittlerweile eingestellt wurde. Auch die Konzentration von Stickstoffdioxid weist an den meisten Messstationen eine Abnahme auf, liegt aber an vielen Verkehrsmessstationen noch deutlich über dem Grenzwert. In Heidelberg wird Stickstoffdioxid an der automatischen Landes-Messstation Berliner Straße und – als Jahresmittelwert mit einem Passivsammler - an der Spotmessstelle Mittermaierstraße gemessen. Während die Landesmessstation den für den Großteil des Stadtgebietes repräsentativen Luftqualitätswert misst, wird an den Spotmessstellen – stark befahrene Hauptverkehrsstraßen mit schlechter Durchlüftung – die punktuelle Spitzenbelastung ermittelt. Erst wenn der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert an der Spotmessstelle weniger als 40 Mikrogramm pro Kubikmeter beträgt, wird der EU-Grenzwert formal eingehalten.

Die Entwicklung der Stickstoffdioxid-Konzentration an den Heidelberger Messstellen zeigt Anlage 1. Alle Datenreihen weisen einen abnehmenden Trend auf, wobei der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter an der Berliner Straße bereits seit 1999 nicht mehr überschritten wurde. An den Spotmessstellen – aufgrund der Großbaustelle in der Mittermaierstraße wurde die Messung 2006 bis 2008 an die Karlsruher Straße verlagert – wurde der Grenzwert bisher noch nicht eingehalten. Mit 44 µg/m³ (Mikrogramm pro Kubikmeter) wurde 2014 an der Mittermaierstraße der bisher niedrigste Jahresmittelwert festgestellt und der EU-Grenzwert nur noch knapp überschritten.

4. Ausblick

Da an den meisten deutschen Spotmessstellen die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid und - an einigen Messstellen – auch für Feinstaub (PM10) trotz Aufstellung eines Luftreinhalteplans nicht eingehalten werden, hat die EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Pilotverfahren als Vorstufe eines Vertragsverletzungsverfahrens eröffnet. Eine Pilotanfrage zu Stickstoffdioxid wurde im November 2014 von der Bundesregierung beantwortet. Dabei wurde für Heidelberg eine Einhaltung des Grenzwerts für 2016 prognostiziert. Eine ergänzende Anfrage zu Feinstaub wurde – nichtöffentlich – Ende Januar 2015 beantwortet. Hiervon ist Heidelberg jedoch nicht betroffen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg als die für Luftreinhaltung zuständige oberste Landesbehörde erwartet, dass es zumindest für die Ballungsräume, in denen eine Grenzwerteinhaltung erst 2020 oder später zu erwarten ist, zu einem Vertragsverletzungsverfahren kommen wird. Die Regierungspräsidien erarbeiten mit den betroffenen Kommunen Fortschreibungen der Luftreinhaltepläne. Dies wird für Heidelberg voraussichtlich nicht erforderlich sein. Auch wenn der Stickstoffdioxid-Grenzwert an der Mittermaierstraße bereits 2015 eingehalten wird, ist eine Beendigung der Fahrverbote in der Heidelberger Umweltzone nach Aussage des Regierungspräsidiums Karlsruhe kurzfristig nicht wahrscheinlich. Dazu müssten sich die Grenzwert-Einhaltung und der positive Trend in den Folgejahren bestätigen.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern
UM 1	+	Umweltsituation verbessern
UM 4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

Begründung:
Die Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Fahrzeuge mindert die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr und trägt zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Die Minderung der verkehrsbedingten Emissionen ist eine der wichtigsten Aufgaben im Bereich Umwelt-, Klima- und Immissionsschutz.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxid-Immission in Heidelberg