

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung  
- Drucksache 17/8662 -**

**Wie sehen die Maßnahmen gegen die NO<sub>x</sub>-Belastung konkret aus?**

**Anfrage der Abgeordneten Dr. Gero Hocker, Jörg Bode, Gabriela König und Dr. Stefan Birchner (FDP)** an die Landesregierung,  
eingegangen am 29.08.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 01.09.2017

**Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz** namens der Landesregierung vom 27.09.2017,  
gezeichnet

Stefan Wenzel

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Das Niedersächsische Umweltministerium verkündete in einer Pressemitteilung vom 25. August sein Arbeitsprogramm „für die nächsten sieben Wochen“. Unter anderem sollen „Maßnahmen gegen die NO<sub>x</sub>-Belastung nach dem Diesel-Skandal, die Unterstützung der Städte bei den Luftreinhalteplänen und die Aufnahme niedersächsischer Kommunen in das „Förderprogramm nachhaltige Mobilität““ umgesetzt werden.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Vertreter der Bundesregierung, der Länder und der Automobilindustrie haben im Ergebnisprotokoll der Veranstaltung zum „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August vereinbart, dass Bund und Automobilindustrie gemeinsam einen „Fonds: Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ auflegen. Die drei deutschen Automobilhersteller werden sich entsprechend ihren Marktanteilen am Industrieteil des Fonds beteiligen. Der Erklärung der Vertreter der Bundesregierung und der Länder zu der Veranstaltung zum „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August sind Einzelheiten zu entnehmen. Danach wurde zwischen den Vertretern der Bundesregierung und der Länder Folgendes vereinbart:

„Zur Unterstützung der Kommunen bei der längerfristigen Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität wird die Bundesregierung einen durch die Automobilindustrie mitzufinanzierenden und insgesamt mit 500 Millionen Euro dotierten ‚Fonds: Nachhaltige Mobilität für die Stadt‘ auflegen. Das Ziel lautet, für jede der 28 von der EU-Kommission benannten, von besonders hohen NO<sub>2</sub>-Belastungen betroffenen Regionen einen individuellen Masterplan („green-city-Plan“) zu entwickeln und umzusetzen, mit Digitalisierung, Intelligenten Verkehrssystemen, intermodalen Mobilitätslösungen sowie mit zunehmender Automatisierung und Vernetzung im Individual- und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).“

Auf Initiative von Umweltminister Stefan Wenzel haben die zuständigen Ministerien der Länder Sachsen, Bremen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Niedersachsen gemeinsam beim Bund gegen den Ausschluss ihrer Kommunen von der Förderung durch das Programm „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ protestiert. Die bisherige Entscheidung von Bundesverkehrsminister Dobrindt, Mittel aus einem Fonds, der nach dem sogenannten Diesel-Gipfel aufgelegt wurde, nur Städten zukommen zu lassen, deren Grenzwertüberschreitungen Gegenstand des EU-Vertragsverletzungsverfahrens sind, ist nicht tragbar. Die hiesigen Kommunen sind vom laufenden Vertragsverletzungsverfahren zwar nicht betroffen, allerdings lässt sich feststellen, dass auch dort Grenzwertüberschreitungen und schlechte Luft vorhanden sind. Es ist daher nicht sachgerecht, das Förderprogramm, das im Übrigen auf eine Initiative der Landesregierung Niedersachsens zurückgeht, lediglich auf einen Teil der Städte und Regionen in Deutschland zu beschränken. Die Forde-

rung der Vertreter der sechs Länder in einem Schreiben an die Bundesministerien für Verkehr und Umwelt zu einer Korrektur der Entscheidung scheint erfolgreich gewesen zu sein. Derzeit nimmt das Bundeskanzleramt davon Abstand, dass die Mittel aus dem einzurichtenden Fonds nur den Städten und Kommunen aus der „Liste der 28“ vom NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren betroffenen Kommunen offenstehen soll. Als erste Ergebnisse des zweiten „Diesel-Gipfels“ hat der Bund daher seinen Beitrag um 500 Millionen Euro auf eine Milliarde Euro aufgestockt und zugesichert, dass alle Kommunen mit NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen als Förderberechtigte in Frage kommen sollen. Eine abschließende Entscheidung über die Modalitäten des Fonds liegt derzeit leider noch nicht vor.

Aktuell sind die betroffenen niedersächsischen Kommunen Hameln, Hannover, Hildesheim, Oldenburg und Osnabrück wegen Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Immissionsjahresgrenzwertes in 2015 und 2016 grundsätzlich weiterhin zur Fortschreibung ihrer Luftreinhaltepläne verpflichtet. Dem Instrument „Luftreinhalteplanung“ liegt der Ansatz zugrunde, dass alle geeigneten, das heißt wirksamen und rechtlich zulässigen Maßnahmen, die behördlicherseits durch Anordnung oder sonstige Entscheidung umgesetzt werden können, im Luftreinhalteplan festgelegt und vollzogen werden. Im Jahr 2015 ist auch in den Städten Braunschweig und Göttingen der NO<sub>2</sub>-Grenzwert überschritten worden. Im Jahr 2016 konnte dieser in beiden Städten knapp eingehalten werden.

### **1. Welche Maßnahmen gegen die NO<sub>x</sub>-Belastung ergreift die Landesregierung konkret?**

Die Landesregierung hat schon frühzeitig auf die Notwendigkeit der Einrichtung von Förderprogrammen für Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes in den von Stickoxiden belasteten Innenstädten hingewiesen. Als erkennbar wurde, dass die Bundesregierung beabsichtigte, niedersächsische Kommunen aus dem Kreis der Förderempfänger auszuschließen, wurde in einer koordinierten Aktion die Bundesregierung von mehreren Akteuren aufgefordert, von diesem Plan Abstand zu nehmen. Um im Falle des Beginns der Förderfähigkeit aus dem „Fonds: Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ handlungsfähig zu sein, hat die Landesregierung die betroffenen Kommunen gebeten, eine Auflistung zu erstellen, welche denkbaren Projekte und Maßnahmen für eine mögliche Finanzierung aus dem Fonds von kommunaler Seite vorgeschlagen werden könnten, um lokal die NO<sub>2</sub>-Problematik zu reduzieren. Der derzeitige aktuelle Stand ist in vereinfachter Form der **Anlage** zu entnehmen.

Neben der Daueraufgabe der Wirkungsberechnung lokaler NO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen hat das GAA Hildesheim aktuell die Entwicklung der Luftqualität in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung des Trends und der Wirkung der vom Nationalen Forum Diesel am 02.08.17 beschlossenen Softwareupdates für die Kommunen erstellt. Für die Bürgerstraße in Göttingen, die Deisterstraße in Hameln und die Schuhstraße in Hildesheim werden für 2019 inklusive des fortgesetzten Trends und der Minderung durch das Szenario Diesel-Forum NO<sub>2</sub>-Konzentrationen von knapp unter dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert. Leider sollen die NO<sub>2</sub>-Immissionen in der Göttinger Straße und der Friedrich-Ebert-Straße in Hannover sowie dem Heiligengeistwall in Oldenburg und dem Schlosswall in Osnabrück nach Berücksichtigung der Trendentwicklung bis 2019 und der Minderung durch das Szenario Diesel-Forum immer noch deutlich über dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> liegen.

### **2. Welche konkreten Verbesserungen erwünscht sich die Landesregierung durch diese Maßnahmen?**

Die Landesregierung erwartet, dass die NO<sub>2</sub>-Immissionen in besonders durch den Verkehr belasteten Bereichen den Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> in absehbarer Zeit unterschreiten.

### **3. Ab wann erwünscht sich die Landesregierung erkennbare und nachhaltige Erfolge?**

Unabhängig von den Ergebnissen der „Diesel-Gipfel“ sind die betroffenen niedersächsischen Kommunen weiterhin in der Pflicht, Luftreinhaltepläne mit Maßnahmen aufzustellen, die geeignet sind, den Zeitraum der Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes so kurz wie möglich zu halten. Dies wird auch von der Landesregierung so erwartet. Die für die Aufstellung des Luftreinhalteplans zu-

ständige Behörde muss zumindest alle geeigneten, das heißt wirksamen und rechtlich zulässigen Maßnahmen, die behördlicherseits durch Anordnung oder sonstige Entscheidung umgesetzt werden können, im Luftreinhalteplan festlegen.

**4. Gibt es Unterschiede zwischen der Messung der NO<sub>x</sub>-Belastung in deutschen Städten und in Städten in anderen Ländern und, wenn ja, welche?**

Zur Minimierung möglicher Unterschiede legt die Richtlinie 2008/50/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa für alle Mitgliedstaaten u. a. die Beurteilung der Luftqualität fest. Diese Richtlinie wurde von allen Mitgliedstaaten in das jeweilige nationale Recht umgesetzt, in Deutschland in Form der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Im Hinblick auf die Stickstoffoxide hat die Messung gemäß Anhang VI, Pkt. A. 2. o. g. EU-Richtlinie in allen Mitgliedstaaten nach einer Referenzmessmethode, beschrieben in der europäischen Norm EN 14211 „Außenluft – Messverfahren zur Bestimmung der Konzentration von Stickstoffdioxid und Stickstoffmonoxid mit Chemilumineszenz“ zu erfolgen. Hier sind Anforderungen an den Betrieb und die laufende Qualitätskontrolle für derartige Messungen ebenso festgelegt wie generelle Leistungsanforderungen an die eingesetzten Messgeräte. Die Prüfung, ob ein Messgerätyp diese Leistungskriterien erfüllt, wird von Laboratorien durchgeführt, die unabhängig von den Geräteherstellern sind.

Ein Mitgliedstaat kann gemäß Anhang VI, Pkt. B. 1. der EU-Richtlinie 2008/50/EG auch andere Methoden als die Referenzmessmethode anwenden, wenn er nachweisen kann, dass damit gleichwertige Ergebnisse erzielt werden. Hinsichtlich der Untersuchung der mittleren Stickstoffdioxidbelastung kommen neben den in der Referenzmessmethode eingesetzten Analysatoren auch so genannte Passivsammler zum Einsatz, deren Gleichwertigkeit entsprechend nachgewiesen wurde.

Mit der Festlegung von Referenzmessmethoden und der Leistungsanforderungen an Messgeräte sowie an den laufenden Betrieb und die Qualitätskontrolle wurden die Grundlagen für vergleichbare Luftschadstoffmessungen innerhalb der EU geschaffen. Ebenso legt die EU-Richtlinie 2008/50/EG in Artikel 7 die Anzahl einzurichtender Probenahmestellen sowie Kriterien für deren Standortwahl fest. Damit ist auch die Standortwahl für die Probenahmestellen auf europäischer Ebene harmonisiert. Die zur Kalibrierung der Geräte in den Luftmessnetzen eingesetzten Kalibriergase sind auf nationale und europäische Standards zurückgeführt. Zur Sicherstellung der Gleichwertigkeit von Messungen verschiedener Luftmessnetze werden darüber hinaus auf nationaler und europäischer Ebene regelmäßig Ringversuche durchgeführt, deren Ergebnisse letztlich die Vergleichbarkeit der Messungen verschiedener Luftmessnetze belegen. Des Weiteren sind einige Luftmessnetze (u. a. auch das Lufthygienische Überwachungssystem Niedersachsen) nach DIN EN ISO 17025 akkreditiert und unterliegen einer wiederkehrenden Kompetenzprüfung durch eine unabhängige Stelle (in Deutschland durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS)).

**5. Was beinhaltet das „Förderprogramm nachhaltige Mobilität“ konkret?**

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

**6. Welche Mittel stehen in diesem Förderprogramm wofür zur Verfügung?**

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

**Überblick von Einzelvorhaben zum "Fonds für nachhaltige Mobilität" - Stand: 11.09.2017**

Maßnahme	H	Bs	Hi	Ol	Gö	Os
Aufbau / Verbesserung Verkehrsmanagementsystem	1	1		1	2	4
Ausbau Park + Ride	2			1		1
Aufbau autonomer / automatisierter (ÖPNV-) Verkehr	1					
Verbesserung Parkraumbewirtschaftung / Parkleitsystem	1			1		
Förderung / Ausbau CarSharing	1					1
Aufbau System z. Erfassung relev. Umwelt-/Verkehrsdaten (Urbane Logistik)	1	1		1		1
Entwicklung Logistikkonzepte (Urbane Logistik)	1			2		2
Aufbau kommunale u. gewerbl. E-Mobil-Flotten (Urbane Logistik)	1					4
Aufbau / Förderung E-Mobilität (E-CarSharing, E-Fahrradverleih,...)	1					3
Ausbau E-Lademöglichkeiten	2					2
Verknüpfung Neubauvorhaben und Förderung E-Mobilität	1					
Ausbau / Förderung Fahrradmobilität	7	2		2	1	4
Bildungsmaßnahmen zum Thema "Nachhaltige Mobilität"	2					2
Überarbeitung der Fördermöglichkeiten (Bund/Land) zur Beschaffung emissionsarmer (kommunaler) Fahrzeuge (Vorschlag)		3				1
LSA-Bevorzugung ÖPNV		1				1
Umrüstung bestehende ÖPNV-Flotte auf Euro 6			1			1
Schaffung Förderung Wasserstofftechnologie (Vorschlag)				1		
Erweiterung Förderung Kauf E-Fahrzeuge (Vorschlag)				1		
Attraktivitätssteigerung ÖPNV						1
Refreshing Abgasanlagen ÖPNV-Flotte						1