

**Stellungnahme der BOB-Ratsfraktion, Dr. Steffen Grüner (hinzugewähltes Mitglied Ausschuss Stadtentwicklung und Umwelt) und Dr. Ralph Lübbe (Fraktionsvorsitzender):**

**Faktencheck nach der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 9. März 2017**

Erwartungsgemäß versuchten Stadtbaurat Otte und die Vertreter der Regenbogen-Koalition, die desaströsen TÜV-Ergebnisse über das Emissionsverhalten der Stadtwerkebusse vor Presse und Publikum schönzureden.

Daher hier nachfolgend einige Richtigstellungen:

**A. Behauptungen des Stadtbaurates Otte**

**Behauptung:** Stadtbaurat Otte behauptete, die NO<sub>x</sub>-Emissionswerte von Bussen und Pkw seien nicht vergleichbar, da in unterschiedlichen Bemessungsgrößen gemessen wurde.

**Fakten:** NO<sub>x</sub>-Emissionswerte von Bussen wurden im TÜV-Gutachten in der Dimension „g/km“ gemessen, NO<sub>x</sub>-Emissionswerte von Pkw werden gemäß Abgasnorm in der Dimension „mg/km“ gemessen

**Fazit:** Ein g entspricht 1.000 mg. Um die Vergleichbarkeit der unterschiedlich gemessenen NO<sub>x</sub>-Emissionswerte von Bussen und Pkw vollziehen zu können, muss man diese nur entsprechend mit dem Faktor 1.000 multiplizieren bzw. durch den Divisor 1.000 teilen.

**Behauptung:** Stadtbaurat Otte behauptete irritierender Weise, dass die an 2 Stellen gemessenen Stickoxidbelastungen während der Neumarktsperre zurückgegangen seien und dies den im TÜV Gutachten gemessenen Emissionen widersprechen würde.

**Fakten:** Die Emissionen der PKW Stickoxidbelastungen sind nicht **direkt** mit den Immissionsmessungen der Schadstoff-Konzentrationen an den Messstellen korrelierbar.

**Fazit:** Emissionen sind nicht mit Immissionen zu verwechseln. Der Stadtbaurat und Architekt Herr Otte ist sehr gut beraten, die Ergebnisse des TÜV Gutachtens von Experten prüfen zu lassen.

Merke: Das was hinten raus kommt, entspricht nicht dem, was in Kopfhöhe gemessen wird !

**B.) Behauptungen seitens der Regenbogenkoalitionäre**

**Behauptung:** Von den Vertretern der Regenbogen-Koalition wurde in einem Wortbeitrag suggeriert, die Immissionswerte an der Messstation „Neumarkt“ seien infolge der Sperrung auf eine Schadstoff-Konzentration von 48 µg/Kubikmeter an den zwei Messstellen zurückgegangen.

**Fakten:** Die NO<sub>x</sub>-Immissionswerte (*d. h. die Schadstoff-Konzentration in der Dimension "Mikrogramm pro Kubikmeter Luft", nicht zu verwechseln mit NO<sub>x</sub>-Emissionswerten in der Dimension „mg/km“*) resultieren aus

- sog. „Hintergrundbelastungen“ (Industrieabgase (Kraftwerk Ibbenbüren), Heizungen privater Haushalte usw.) sowie
- aus verkehrsbedingten NO<sub>x</sub>-Immissionen (insbesondere Dieselbusse und Diesel-Lkw, sowie bei Pkw insbes. Diesel-Pkw, in Hafenstädten in hohem Maße auch aus den Abgasen der Schifffahrt)

**Fazit:** Die monokausale Erklärung für den Rückgang der NO<sub>x</sub>-Immissionswerte am Neumarkt während der Sperrung ist wissenschaftlich kaum zu halten ! Der Rückgang an nur 2 Messstationen kann ebenso gut auf die Jahreszeit (*im Sommer z. B. keine Belastungen aus Heizungen!*), Wetter (*Wind z. B. vertreibt die Schadstoffe*) usw. zurückzuführen sein. Leider fanden keine Messungen in den Wohnanliegerstrassen statt, die während der Neumarktsperrung ebenfalls - wie der Wall - vermehrt belastet worden sind.

### C.) **Behauptungen seitens der Stadtwerke**

**Behauptung:** Die Stadtwerke formulieren in einer Stellungnahme zu den BOB-Überschlagsrechnungen bzgl. NO<sub>x</sub>-Vergleich Neumarkt vor und nach Sperrung, dass dieser „hinke“. Ein realer Vergleich müsse den NO<sub>x</sub>-Ausstoß der Pkw unter realen Bedingungen und auf demselben Streckenverlauf der Bus-Linie 41 zugrunde legen.

**Fakten:** BOB hat in seiner Beispielsrechnung

- nicht auf einen realen Vergleich der NO<sub>x</sub>-Emissionen Bus <—> Pkw abgezielt,
- sondern auf den Vergleich NO<sub>x</sub>-Emissionen im Bereich Neumarkt **vor** und **nach** Umwidmung zur Fußgängerzone mit ZOB.

Neumarkt **vor** und **nach** Umwidmung zur Fußgängerzone mit ZOB unterscheidet sich wie folgt:

- **vorher:** Tempo 50 km/h mit „grüner Welle“, d. h. Konstantfahrten für Pkw waren möglich und auch die Regel
- **nachher:** Schrittgeschwindigkeit (*streng genommen: 5 km/h*) sind gefordert, Konstantfahrten bei Bussen am ZOB die Ausnahme, Bremsen vor dem Halt + Beschleunigen nach dem Halt dagegen die Regel

**Fazit:** BOB hat in seinem Vergleich genau diese beiden o. g. Szenarien zugrunde gelegt - und dabei zugunsten der Busse sogar noch die Daten aus der Grafik „Konstantfahrten“ des TÜV bei 10 km/h zugrunde gelegt, statt der viel höheren Werte bei 5 km/h oder gar bei Beschleunigung aus dem Stand! Bei konstant 10 km/h emittieren die Stadtwerks-Busse lt. TÜV-Gutachten, Grafik 21, mindestens 10.000 mg/km NO<sub>x</sub>.

Bei Pkw wurden dagegen die zulässigen Werte für EURO-6-Diesel-Pkw bei Konstantfahrt mit 50 km/h, wie es vorher auf dem Neumarkt bei "grüner Welle" möglich war, zum Vergleich herangezogen. Wie man der Grafik unten entnehmen kann, liegen die NO<sub>x</sub>-Emissionswerte neuerer Diesel-Pkw bei Konstantfahrt mit 50 km/h sogar noch unter den zulässigen EURO-6-Grenzwerten von 80 mg/km!

Damit entspricht die NO<sub>x</sub>-Emission eines Busses auf einer Fußgängerzone Neumarkt der von rd. 120 EURO-6-Diesel-Pkw auf dem Neumarkt vor der Sperrung. Ein größenordnungsmäßig gleiches Verhältnis ergibt sich übrigens auch, wenn man die NO<sub>x</sub>-Emission der Dieselbusse bei 5 km/h (= bis zu 50.000 mg/km bei Konstantfahrt) der von EURO-3-Diesel-Pkw (≤ 500 mg/km) gegenüberstellt.

**Behauptung:** Die Stadtwerke behaupten, am Neumarkt sind nur 1760 Busbewegungen zu verzeichnen.

**Fakten:** Tatsächlich gaben die Stadtwerke bei PlaNOS "2096" Busbewegungen an und haben 2016 der Zahl von 2200 Busbewegungen nicht widersprochen.

**Fazit:** Ob jetzt 1760 oder 2096 Busbewegungen: Es bleibt weiterhin bei einem Faktor  $\geq 100$ , mit dem ein Diesel-Bus künftig auf dem Neumarkt bei konstant Tempo 10 km/h mehr Stickoxide ausstößt, als ein Euro-6-Diesel-Pkw vor Sperrung des Neumarktes bei konstant Tempo 50 km/h.

**Behauptung:** Die Stadtwerke behaupten, dass der Busbetrieb in Osnabrück bald auf Elektrobuse umgestellt werden würde.

**Fakten:** Für 2018/2019 sind 14 Elektrobuse in Aussicht gestellt worden. Da ein Elektrobus momentan noch das 2-3fache eines Dieselbusses kostet und die Stadtwerke Flotte aus über 400 Bussen besteht, wird die Elektrifizierung noch einige Jahre bis Jahrzehnte andauern.

**BOB fragt:** Warum wird die Flotte nicht auf Erdgas umgestellt oder mit sauberen Kats versorgt? Warum soll eine Umwidmung beschlossen werden, obwohl nicht eine der 17 Einwendungen dagegen bis jetzt beantwortet wurde?