

Air Quality Policies for Europe – The Cities' point of view

„About Air Quality in Europe's Cities
and Regions“

Brussels, November 16th, 2015

Dr. Peter Pluschke

City of Nuernberg

Deputy Mayor for Environment and Health

Vice-chair of eurocities Environment Forum

on-line realtime air quality data for the City of Nuernberg:

<http://umweltdaten.nuernberg.de/aussenluft.html>





Overview

PLATFORM FOR **CITY MAYORS** AND LEADERS TO SPEAK WITH **ONE VOICE** ON  **EU POLICY** IMPACTING ON CITIES



BRUSSELS OFFICE OF INTERNATIONAL EXPERTS ON EUROPEAN CITIES, POLICIES AND PROJECTS



OVER **2500** CITY EXPERTS AND POLITICIANS ACTIVELY ENGAGED ACROSS **6** SECTORS

- CULTURE
- ECONOMY
- ENVIRONMENT
- KNOWLEDGE SOCIETY
- MOBILITY
- SOCIAL AFFAIRS

40 WORKING GROUPS



Joint open letter on the National Emission Ceilings Directive

European cities are fully committed to improving air quality. However, many factors affecting air pollution are beyond our control, and many city authorities are struggling to meet the local air quality requirements of the Ambient Air Quality Directive (2008/50/EC).

POLIS and EURO CITIES fully support the revision of the NEC directive, as it is essential for improving local air quality within the limit values of the Ambient Air Quality (AAQ) Directive (2008/50/EC).

Road Transport

Soft modes

- Bicycle
- Pedestrianisation
-

Public Transport

- Tram and Tube
- (low-emission) Bus (retrofit, CNG, hybrid/e-buses
- Incentive measures in pricing ..
-

Traffic management

- (ultra) low emission zones
- optimising traffic flows
- speed limit
-



Beyond Road transport

Construction

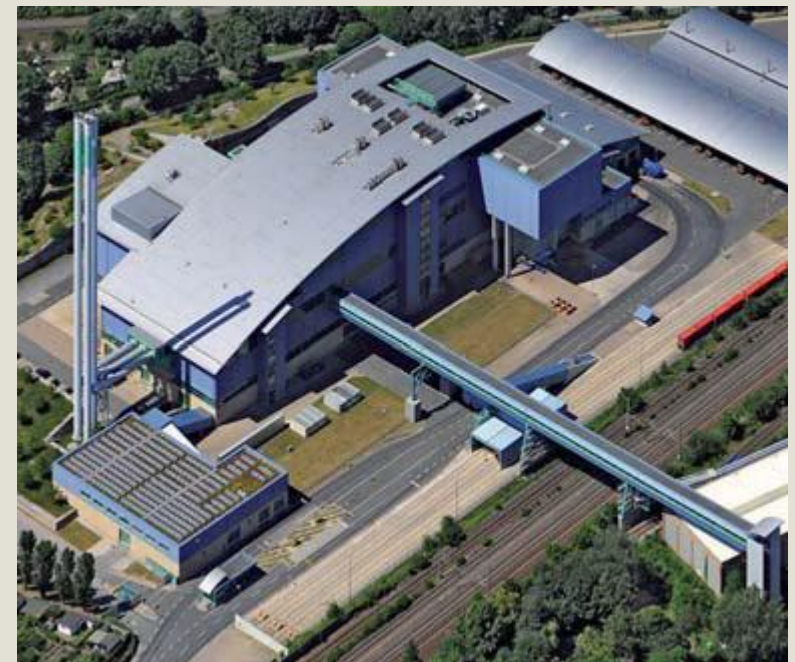
- Emission criteria for machinery and transport equipment
-

Energy efficiency in buildings

Cleaner heating/cleaner thermal processes

- Incentives or bans to switch to cleaner technologies (e. g. chp, clean fuels/renewables)
-

Promoting emission reductions in shipping



The nitrogen-dioxide problem

- Traffic (Diesel-vehicles) is the predominant source
- Much higher NO_x –emissions of Diesel cars in real (urban) traffic (Factor of up to 7 for new Euro 6 passenger cars¹/ i.e. more than Euro 3 limit)
- More Diesel cars due to stimulating national taxes
- No clear downward trend despite LEZ, traffic management

Cities need results

- They don't favour any technology over the other, as long as it delivers
- Failure of Euro standards undermines local, regional and national measures and credibility vis-a-vis our citizens

Cleaning up the fleet

- is an opportunity
 - for new vehicles with lower emissions
 - for retrofit solutions

Not cleaning up the fleet

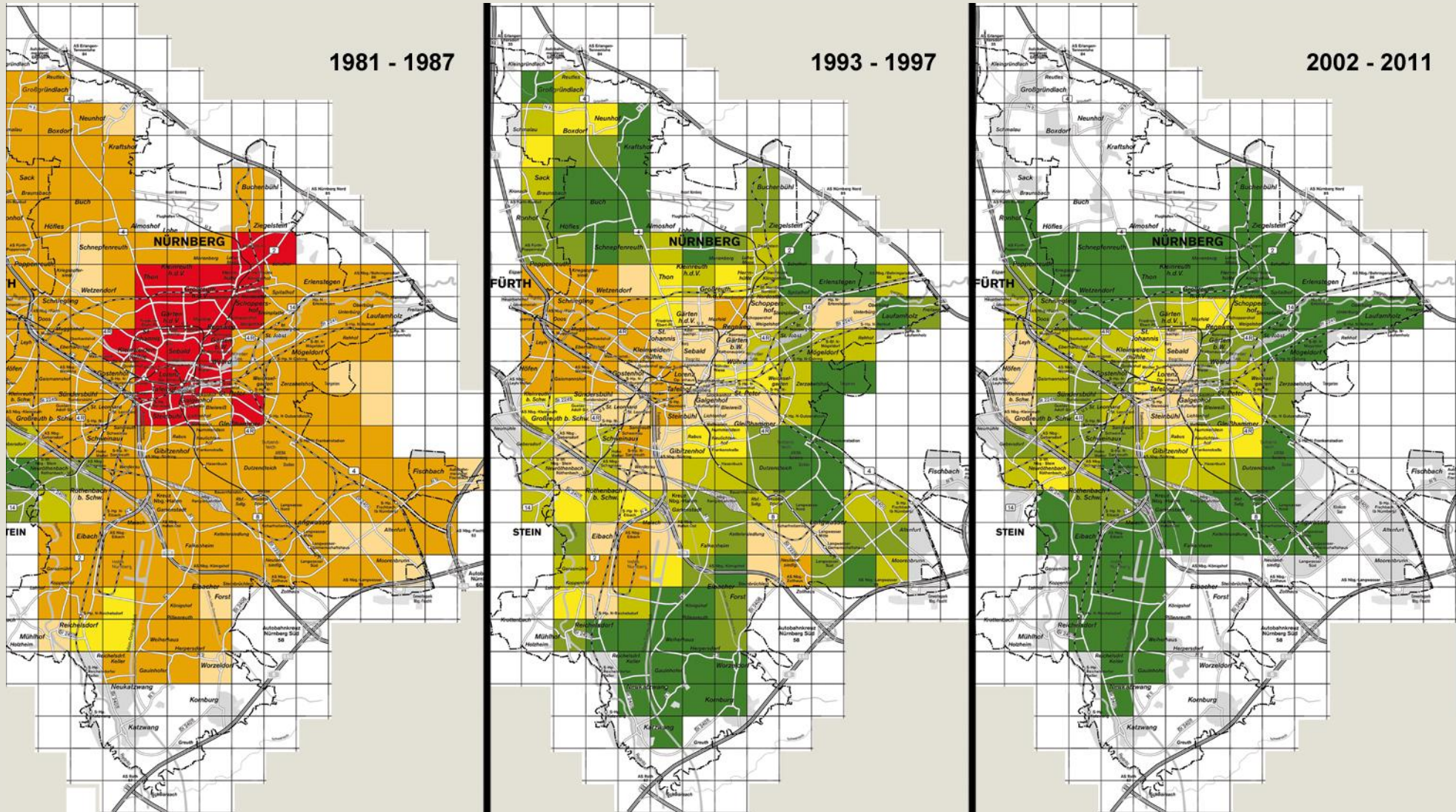
- is not an option
- achieving limits of Ambient Air Quality Directive is incompatible with cars that have the current (average) emission performance

Next steps

- Swift introduction of real driving emissions testing (RDE) and/or in-use-surveillance-testing
- Strict conformity factors/avoiding „loopholes“
- Adjourning of the EU infringement procedures concerning NO₂



Spatial structure of Nitrogen-dioxide Concentration (NO_2) in the City of Nuernberg



Nitrogen-dioxide Concentrations in the Cities of Nuernberg und Munich from 2006 to 2014

NO ₂ -JM _W	Nürnberg v.-d.-Tann-Straße	Nürnberg Bahnhof	Nürnberg Jakobsplatz	Nürnberg Flugfeld	München Landshuter Allee	München L.-v.-Kiesselbach Platz	München Stachus	München Prinzregenten-Straße
2007	53	40	37	22	89	69	71	71
2008	55	37	35	24	85	63	74	77
2009	53	38	30	20	92	57	78	74
2010	50	40	34	20	99	-	74	68
2011	49	38	33	18	85	-	76	61
2012	46	35	32	21	81	-	60	-
2013	47	35	31	20	81	-	64	-
2014	49	35	30	19	83	-	62	-

Removal of measuring stations:

Luise-von-Kiesselbach-Platz 2009
 Prinzregentenstraße 2011

Facing the challenges in sustainable urban development by strategic and integrated approaches, considering

- Life quality for citizens – healthy cities
- Air quality
- Noise pollution
- Energy efficiency – clean energy/decarbonisation
- Saving public urban space – reducing the urban sprawl and defending green spaces and nature



Thank you for your attention

on-line realtime air quality data for the City of Nuernberg:
<http://umweltdaten.nuernberg.de/aussenluft.html>

Air Quality in Germany:
<http://www.env-it.de/luftdaten/trsyear.fwd>

Air Quality in Bavaria:
<http://www.lfu.bayern.de/luft/index.htm>



- Die deutschen Behörden geben an, „dass der NO₂-Jahresmittelwert im Jahr 2015 an den Orten der Überschreitungen trotz der geltenden und zusätzlichen Maßnahmen voraussichtlich weiterhin über dem zulässigen Wert von 40 µg/m³ liegen wird. Die Kommission hält es deshalb für erforderlich, strengere Minderungsmaßnahmen in den Luftqualitätsplan aufzunehmen, wenn in diesen Gebieten die Einhaltung der Grenzwerte bis 2015 erreicht werden soll.“
und weiter:

Die Kommission ist der Auffassung, „dass gegen die Verlängerung der Frist für die Einhaltung des jeweiligen NO₂-Grenzwerts Einwände erhoben werden sollten, weil die deutschen Behörden nicht nachgewiesen haben, dass die Einhaltung des jeweiligen NO₂-Grenzwerts bis zum 1. Januar 2015 oder früher erreicht werden kann.“

Mögliche Maßnahmen:

- wichtigste Maßnahmen im Hinblick auf die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte ist die **rasche Einführung der Euro VI Norm für Dieselmotoren** (Lkw und PKW). Dies ist die Maßnahme, die signifikant und dauerhaft Entlastung von NO₂-Emissionen bringen kann (verpflichtend vorgesehen ab 01.09.2015, Senkung der NO_x-Emissionen von 180 g/km nach Euro 5 auf 80 g/km bei Diesel Pkw, bei Lkw wird eine Absenkung von 2000 mg/kWh auf 400 mg/kWh angestrebt).
- **verstärkter Einsatz von Erdgas als Treibstoff** (städtische Fahrzeugflotte, Taxibetriebe, Kurier- und Expressdienstleister) bzw. von **Elektrofahrzeugen**.
- **Reduzierung des Individualverkehrs** durch Förderung des Umstiegs auf ÖPNV, Fahrrad und andere Formen des nicht-motorisierten Verkehrs
- **Prüfung des Beitrags von Baumaschinen, Schifffahrt, Diesel-Lokomotiven** etc. zur lokalen Luftbelastung und Entwicklung von emissionsmindernden Maßnahmen in diesen Bereichen.
- Einführung einer **Umweltzone** auch in Nürnberg bzw. im Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen

Feststellungen der Europäischen Kommission

Beschluss vom 20.02.2013

- Luftqualitätspläne erfüllen „die meisten der Anforderungen von Anhang XV Abschnitt A der Richtlinie 2008/50/EG“
- „Die deutschen Behörden haben den Verkehr als Hauptquelle der Verschmutzung identifiziert, die zu den hohen NO₂-Konzentrationen auf lokaler Ebene beitragen“
- „Es wurden rechtzeitig Maßnahmen gegen die Hauptquellen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene getroffen“
- „Die Kommission ist der Auffassung, dass trotz der von den deutschen Behörden ergriffenen Minderungsmaßnahmen die Einhaltung des jeweiligen Grenzwerts für NO₂ in keinem der notifizierten Gebiete bis 1. Januar 2010 hätte erreicht werden können.“ und weiter: „Die Kommission stellt fest, dass die deutschen Behörden für keines der Gebiete klar angegeben haben, bis zu welchem Datum die Frist für das Erreichen der NO₂-Grenzwerte verlängert werden soll.“