



An die Umweltdezernate Wiesbaden und Mainz

Betr.: Luftreinhalteplan - Umweltzonen

Sehr geehrte Frau Eder, sehr geehrter Herr Goßmann!

Ich beschäftige mich schon länger mit der Wirkung von Umweltzonen, habe intensiv recherchiert und komme zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme nicht zur Reduzierung von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) geeignet ist. Im Gegenteil: es besteht die Gefahr, dass sich die Belastung noch erhöht und darüber hinaus das NO<sub>2</sub>-Problem den Städten noch über 2020 hinaus erhalten bleiben und damit zwangsläufig zu Strafzahlungen an die EU führen wird.

Die Wirkung von Umweltzonen ist nach wissenschaftlicher Erkenntnis äußerst zweifelhaft, auch wenn die Maßnahme mit bescheidenen 2-6% prognostizierter Minderung fälschlicherweise als wirkungsvollste Einzelmaßnahme bezeichnet wird. Die Aussagekraft von NO<sub>2</sub>-Prognosen anhand von Modellberechnungen nach HBEFA 3.1 ist sehr beschränkt, da die Wirkung der Fahrverbote sehr vom Verhalten der KFZ-Halter abhängt und es damit zu paradoxen (auch negativen!) Ergebnissen je nach Modellannahmen kommen kann. Es kann doch nicht sinnvoll sein die Verbreitung der NO<sub>2</sub>-intensiven EURO4 und EURO5-PKW (grüne Plakette) und Transporter noch zu beschleunigen und die notwendige Durchdringung mit EURO6 KFZ zu verzögern, indem die KFZ-Halter jetzt noch in suboptimale Motorentechnik gezwungen werden und ab 2014 kein Geld und Motivation vorhanden sein dürfte erneut zu investieren. So wird den Städten das NO<sub>2</sub>-Problem auch nach 2020 erhalten bleiben! Die Nachrüstung der 6-8 Jahre alten EURO3-PKW wird sich zudem kaum lohnen, da zusätzlich auch der Oxikat erneuert werden müsste (Gesamtkosten bis zu € 2000). Auch die Nachrüstung von Nutzfahrzeugen (€ 4000 - 10.000) kann unbestritten nicht zur Reduzierung von NO<sub>2</sub> führen. Dieser Tatbestand wurde z.B. in Hannover und Osnabrück nachträglich im Ausnahmekatalog berücksichtigt.

Die Belastungstabellen des Umweltbundesamtes beweisen zudem, daß sich die NO<sub>2</sub>-Konzentration z.B. in Berlin trotz strenger Umweltzone nicht verringert hat. Die gemessenen Werte haben im Gegensatz zu PM<sub>10</sub> eine ungleich höhere Aussagekraft, da die Abgase der KFZ tatsächlich 60-80% der NO<sub>2</sub>-Belastung ausmachen und damit äußere Einflüsse einer geringere Rolle spielen. Das Umweltbundesamt empfiehlt die Maßnahme zur Reduzierung von NO<sub>2</sub> ausdrücklich nicht. Das Fraunhofer-Institut hat am Beispiel Ulm nachgewiesen, dass sich die NO<sub>2</sub>-Konzentration durch die Fahrverbote sogar um bis zu 2% erhöhen würde. Bei Betrachtung der Emissionsfaktoren lt. IFEU 2010 (s.u.) läßt sich schon mit etwas gesundem Menschenverstand erkennen, dass Fahrverbote nach Plakettenverordnung zu paradoxen Ergebnissen führen müssen. Ferner entbehrt die Behauptung, eine Umweltzone entfalte eine größere Wirkung, wenn sie nur weit genug gefasst werde, jeglicher wissenschaftlicher Grundlage.

Es gilt daher einen LRP zu erstellen, der wirklich wirksame Maßnahmen enthält, die ohne Umweltzone zur Einhaltung des Grenzwertes führen könnten und dies mit entsprechenden Gutachten zu untermauern. So gibt es laut Nds. Umweltministerium bereits Modelrechnungen, die einer Verstärkung des Verkehrs (grüne Welle etc.) ein Minderungspotential von 12 – 23 % (7 – 13 µg/qbm) zuschreiben. Das Fraunhofer Institut geht bei dem Einsatz von Titanoxidplatten von einer Reduzierung von 20-30% aus. Noch wirksamer dürfte es sein, die Anzahl der besonders NO<sub>2</sub>-intensiven EURO 3-5 Diesel-PKW zu reduzieren, indem die Bevölkerung über die schädlichen Eigenschaften von Diesel-PKW mit grüner Plakette informiert wird. Die KFZ-Halter werden darauf sicherlich umweltbewusst reagieren und sich vermehrt für Benziner entscheiden. Eine Absenkung der Diesel-Quote bei den Neuzulassungen um 50% wäre schon ein Erfolg und das Minderungspotential könnte anhand von Modellrechnungen ermittelt werden

Es ist daher zu empfehlen die Pläne für Umweltzonen aufzugeben, die Urteile nicht zu akzeptieren bzw. in die Revision zu gehen, auch damit sich nicht bundesweit andere Kommunen genötigt fühlen, diese sinnlose Maßnahme zu ergreifen. Es ist nicht akzeptabel, daß Richter, die offenbar nicht über ausreichenden naturwissenschaftlichen Sachverstand verfügen, die Städte zu wirkungsloser oder sogar schädlicher Placebopolitik zwingen.

Die Bevölkerung hat ein Anspruch auf eine wirksame, nach wissenschaftlicher Erkenntnis gestaltete Luftreinhaltepolitik. Parteipolitik und ideologisch motivierte Symbolpolitik haben dabei nichts zu suchen!

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

Links:

Nds. Umweltministerium, PDF unter „Hinweis“ (unten)

[http://www.mu1.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=2147&article\\_id=93683&psmand=10](http://www.mu1.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=2147&article_id=93683&psmand=10)

Fraunhofer Institut:

<http://www.fraunhofer.de/presse/presseinformationen/2010-2011/08/saubere-luft-durch-pflastersteine.jsp>

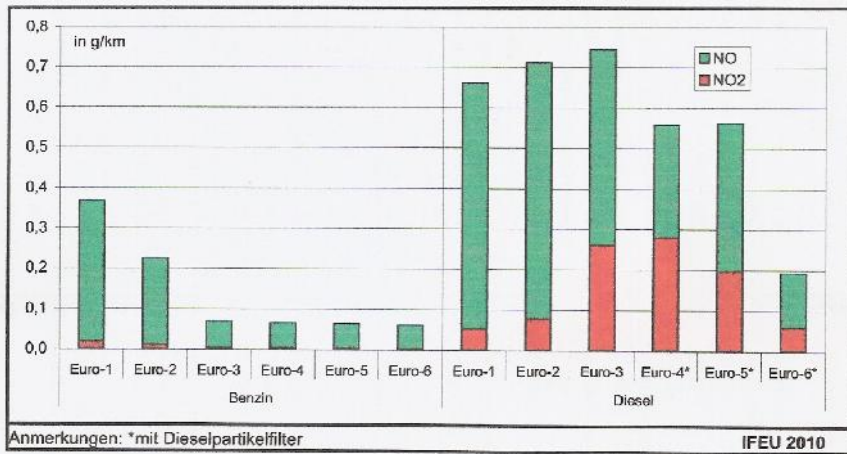
<http://www.augsburger-allgemeine.de/neu-ulm/Fraunhofer-Forscher-Die-Umweltzone-ist-komplett-unnuetz-id17271101.html>

Interview DLF:

<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/1379680/>

alle Argumente zusammengefasst unter:

<http://www.anti-plakette.com/index.html>



Anmerkungen: \*mit Dieselpartikelfilter

IFEU 2010

Abb. 16: NO<sub>x</sub>-Emissionen unterteilt nach NO und NO<sub>2</sub>-Emissionen in der durchschnittlichen Innerortssituation ( $\bar{\theta}$ -io) für Pkw Euro-1 bis -6, 2010