



Landeshauptstadt Hannover
Dezernat V
Postfach 125
30001 Hannover

Hannover, 15.05.2009

Betr.: 67.10UZ

Sehr geehrter Herr Mönninghoff !

Vielen Dank für Ihr Antwortschreiben und die detaillierte Darlegung Ihrer Position, die auch eine gute Diskussionsgrundlage darstellt.

Bisher baute sich meine Position hauptsächlich auf die katastrophalen NO₂-Direktemissionen der Euro4-Diesel PKW auf. Diese Fahrzeuge wurden u.a. auf Druck von Umweltpolitikern und Umweltverbänden und wegen der steuerlichen Förderung von Fahrzeugen mit Filter bzw. Strafsteuer für Fahrzeuge ohne Filter, serienmäßig zusätzlich mit Partikelfiltern ausgerüstet, obwohl sie die Euro4-Norm auch ohne Filter erfüllen. Dadurch erhöht sich das NO₂/NO_x-Verhältnis von 40% auf 55% und der NO₂ Ausstoß folglich um weitere 35% (vergl. IFEU S.18). IFEU geht zudem aus mir unbekanntem Gründen von einem NO_x-Ausstoß von 0,35 g/km statt dem Grenzwert von 0,25 g/km aus, was den negativen NO₂-Effekt noch wesentlich verstärkt. Die ADAC-Studie war mir bislang im Detail nicht bekannt. Ich gehe jedoch im Folgenden, vorbehaltlich einer späteren Überprüfung, von der Richtigkeit der Ergebnisse aus.

Sie begründen die positive Wirkung der Umweltzone mit dem positiven Effekt der Euro3-Filternachrüstungen, machen jedoch für die Gesamtbeurteilung völlig unrealistische Annahmen, die einer deutlichen Korrektur bedürfen.

Sie können bei der prozentualen Aufteilung der Fahrzeuggruppen nicht von der absoluten Anzahl der Fahrzeuge ausgehen, vielmehr muß nach dem Schadstoffausstoß gewichtet werden. Schließlich stößt ein LKW ein Vielfaches der Abgase eines PKW aus. Nach Untersuchung des IFEU-Instituts haben die schweren Nutzfahrzeuge (incl. Busse) je nach Verkehrssituation einen Anteil von ca. 50% der NO_x-Emissionen und 25-50% der NO₂-Emissionen (IFEU S.20-22). Man könnte also realistisch die schweren Nutzfahrzeuge mit 40% und die PKW incl. leichter Nutzfahrzeuge mit 60% gewichten.

Sie gehen davon aus, dass sämtliche Euro3-PKW auch genau mit den vom ADAC untersuchten Filtern nachgerüstet werden. Zunächst gibt es ja auch die Möglichkeit alternativ auf Euro4-Diesel umzusteigen. Gerade im Transporterbereich wird man häufig auf die Nachrüstmöglichkeit verzichten, weil die Kosten relativ hoch sind (bis 1500 €) und es für Nutzfahrzeuge bis 12t. keine staatliche Förderung gibt. Eine

Nachrüstung könnte sich unter diesen Umständen, auch in Verbindung mit der beabsichtigten und von der Politik erwünschten Verjüngung der Fuhrparks, als nicht lohnend herausstellen ! Ich würde den Anteil der Euro3-PKW, die durch Euro4-PKW ersetzt werden, vorsichtig auf 30% schätzen.

Es kann desweiteren nicht davon ausgegangen werden, dass alle Nachrüstungen mit den vom ADAC untersuchten Filtern stattfinden. Für die Erlangung der grünen Plakette ist ausschließlich die Partikelminderung (PM-Stufe) entscheidend. Es könnten deshalb auch ältere, uneffektivere und billigere Filtersysteme zum Einsatz kommen, die wesentlich ungünstigere NO₂-Eigenschaften aufweisen. Den Anteil der PKW, die nicht mit den vom ADAC getesteten Filtern, nachgerüstet werden, würde ich mit 50% annehmen, bei der vorsichtigen Schätzung einer durchschnittlichen NO₂-Reduzierung von 15%.

Sie können nicht davon ausgehen, dass alle Mercedes-Nutzfahrzeuge mit NO₂-neutralen Filtern nachgerüstet werden, nur weil Mercedes exklusiv ein solches Filtersystem anbietet. Allein schon aus Kostengründen werden sich auch viele Mercedes-Nutzfahrzeughalter für ein anderes Filtersystem entscheiden und dazu eine freie Werkstatt aufsuchen. Zudem sind die von Mercedes angebotenen Filtersysteme für viele LKW-Halter unattraktiv, da man sich hier u.a. festlegen muß, ob der LKW im Langstreckenverkehr oder im Kurzstreckenverkehr eingesetzt werden soll. Außerdem erhöht sich in der Regel der Wartungsaufwand. Aus diesen Gründen werden sicherlich höchstens 30 % der Nutzfahrzeuge mit NO₂-neutralen Filtern nachgerüstet werden. Auch die Möglichkeit einen Euro3 LKW gegen einen Euro4 LKW (mit Partikelfilter) auszutauschen mit weiteren erheblichen negativen Folgen für die NO₂-Direktemissionen (siehe IFEU S.19), muß berücksichtigt werden. Angesichts der von IFEU ermittelten Erhöhung der NO₂-Emissionen um Faktor 3-6 durch den Einsatz von Partikelminderungssystemen, erscheint die Annahme einer 40%igen Erhöhung der NO₂-Emissionen für den Rest der Nutzfahrzeuge noch als untertrieben !

Unter diesen realistischeren Annahmen ergibt sich für die Euro3 KFZ folgendes Gesamtbild:

21%	PKW u. leichte NFz.	ADAC-Filter	- 30%	NO ₂
21%	PKW u. leichte NFz.	andere Filter	- 15%	NO ₂
18%	PKW u. leichte NFz.	Austausch gegen Euro4	+28%	NO ₂
12%	schwere NFz.	Mercedes-Filter	- 0%	NO ₂
28%	schwere NFz.	andere Filter	+ 40%	NO ₂

Nach diesem Modell ergibt sich eine negative Gesamtwirkung allein durch die dritte Fahrverbotsstufe ! Um die Wirkung der Umweltzone zu beurteilen, muß zumindest auch die zweite Fahrverbotsstufe einbezogen werden. Für jeden Euro2-Diesel PKW (incl. leichte NFz.), welcher durch einen Euro4-Diesel ersetzt wird, erhöhen sich die NO₂-Direktemissionen um über 80%. Bei LKW ist dieser Effekt noch größer. Außerdem verzögert jedes zwangsweise angeschaffte Euro4-Diesel KFZ die Durchdringung mit wesentlich schadstoffärmeren Euro5 und Euro6 – KFZ (vergl. mein letztes Schreiben).

Schließlich kann ich nicht verstehen, warum Sie den Betrieben zumuten, ihre Euro2 und Euro3 LKW zu erneuern oder nachzurüsten (€ 5000 - € 15000), obwohl Sie genau wissen, dass dies die NO₂-Situation noch verschlechtert. Wo bleibt denn hier das Verursacherprinzip und die Verhältnismäßigkeit ? Für diese leicht abzugrenzende Fahrzeuggruppe müsste doch konsequenterweise zumindest eine generelle Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Die geltende Ausnahmegenehmigung für die ÖNVP-Busse ist jedenfalls auch hinsichtlich der NO₂-Belastung sinnvoll, denn so werden die wegen der sonst drohenden Fahrverbote eigentlich erforderlichen, aber kontraproduktiven und teuren Nachrüstungen vermieden. Trotz jüngster Modernisierungen dürfte der überwiegende Teil der hannoverschen Busflotte noch aus Euro2 und Euro3 Fahrzeugen bestehen. Angesichts des bis zu 30%igen Anteils der relativ wenigen Stadtbusse an den gesamten NO₂-Emissionen, wäre hier eine zügige Durchdringung der Busflotte mit Euro5 und Euro6 Fahrzeugen besonders effektiv. Dies gilt auch für den LKW-Bereich, wobei hier bereits auch bundespolitische Maßnahmen (Maut, Zuschüsse) greifen. Die Umweltzone ist jedenfalls für diesen Bereich nicht zwecktauglich und hinderlich!

Zugegeben, meine Betrachtung ist sehr abstrakt und sicherlich nicht geeignet, die Wirklichkeit abzubilden. Ich versuche jedoch Tendenzen aufzuzeigen mit der Erkenntnis, dass verschiedene Annahmen für das Verhalten der Fahrzeughalter und für die Emissionsfaktoren, die Wirkung der Umweltzone leicht in die eine oder andere Richtung beeinflussen können. Entscheidend ist die langfristige Entwicklung der NO₂-Konzentration und die Frage, ab wann die EU-Norm eingehalten werden kann (mit und ohne Umweltzone). Entsprechende Modellrechnungen dazu werden noch im Sommer vorliegen. Die aktuellen Erkenntnisse der IFEU-Studie finden auch von offizieller Seite immer

mehr Berücksichtigung. So habe ich z.B. vom Bundesumweltamt erfahren, dass das „Handbuch für Emissionsfaktoren“ noch in diesem Jahr entsprechend überarbeitet erscheint. Bei der Grundsatzentscheidung für die Umweltzone 2007 konnten die neuen Erkenntnisse noch nicht berücksichtigt werden. Heute hätte man u.U. anders entschieden. Anstatt den einmal gefassten Beschluß kompromisslos unter Schaffung vollendeter Tatsachen gerichtlich durchzufechten und alle Gegenargumente klein zu reden, sollte jetzt endlich das Thema ergebnisoffen, auch auf Grundlage der Modellrechnungen, erörtert werden, um dann politisch neu zu entscheiden. Dabei sollte ausschließlich der Gesundheitsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit im Vordergrund stehen und andere Motive wie z.B. das Image der Stadt zurückstehen. Schließlich hat Hamburg den Umweltpreis auch ohne Umweltzone gewonnen !

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild