



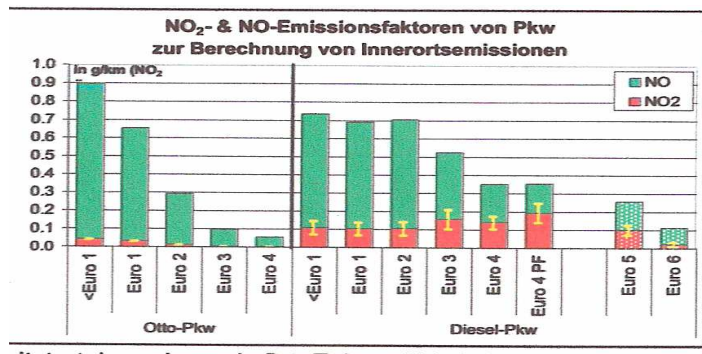
## **Grün ist nicht immer, wo grün draufklebt !**

Ich beschäftige mich seit Monaten schon mit den Auswirkungen der Umweltzonen und auch ich möchte, daß saubere Luft mit Mobilität vereinbar bleibt und suche nach Lösungen. Die Umweltzone ist meiner Meinung leider nur bedingt geeignet zur Verbesserung der Luftqualität. Das Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover setzt hier ein völlig falsches Signal. Hier wurden aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse einfach ignoriert. Ich denke, es ist an der Zeit die ideologischen Grabenkämpfe zu beenden, um sachlich das Thema zu erörtern. Schließlich geht es hier um Gesundheitsschutz !

Aktuelle seriöse Studien (z.B. IFEU 2007) belegen, daß gerade Diesel-Fahrzeuge mit Euro3- und Euro4-Norm (gelbe und grüne Plakette) u.a. aufgrund der verwendeten Partikelfilter einen signifikant erhöhten Ausstoß an gesundheitsschädlichem Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) aufweisen. Dr. Lahl (Abteilungsleiter Immissionsschutz, BMU) greift dies 2008 in seinem Vortrag auf und folgert, daß die für Beurteilung der Wirkung von Umweltmaßnahmen zugrunde liegenden üblichen Modellrechnungen (auch für Umweltzone Hannover) in Bezug auf NO<sub>2</sub> verfälschte Ergebnisse aufweisen, da teilweise veraltete Berechnungsmethoden (Romberg-Faktor) verwendet wurden. Gerade die steigende Anzahl von modernen Diesel-KFZ (grüne Plakette) sorgt dafür, daß die NO<sub>2</sub>-Konzentration sich nicht verringert oder sogar erhöht. Dies hat das IFEU-Institut auch empirisch nachgewiesen. Erst wenn die Fahrzeugflotten der Städte immer mehr mit Euro5 und Euro6 Fahrzeugen durchdrungen werden, ist mit einer Verringerung der NO<sub>2</sub>-Konzentration zu rechnen.

Die Plakettenverordnung war schon immer ausschließlich auf Feinstaub zugeschnitten, für die NO<sub>2</sub>-Situation ist sie jedenfalls nicht nur unwirksam, sondern sogar schädlich. Jedes Euro4-Dieselfahrzeug, welches jetzt beschafft wird, trägt zu einer Erhöhung der NO<sub>2</sub>-Immissionen bei und sorgt außerdem dafür, daß sich daran auch in den Folgejahren nichts ändern wird, denn die gerade zwangsweise angeschafften Fahrzeuge können in absehbarer Zeit nicht erneut ersetzt werden.

Für die Städte besteht ein Zielkonflikt: sie können sich ein Weniger an Feinstaub nur mit einem Mehr an NO<sub>2</sub> erkaufen ! Das Problem ist hausgemacht, denn im Zuge der Feinstaubhysterie wurden ab 2005 mit deutscher Gründlichkeit Partikelfilter massenweise serienmäßig verbaut oder nachgerüstet und mit der Einführung der UZ wurde dies noch weiter forciert. Das Ergebnis sehen wir jetzt: weniger Feinstaub, aber überall NO<sub>2</sub>-Probleme! Dabei hat doch eine Studie des Umweltbundesamtes (UBA) (IVU, Juni 2007, ISSN1862-4804) schon auf die Problematik hingewiesen: Seite 153 "Bei Nutzung von CRT-Rußfiltern kommt es neben einer deutlichen Absenkung der Partikelemissionen zu einer Erhöhung der direkten NO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen. Diese negative Auswirkung sollte in Bezug auf die ab 2010 gültigen EU-Grenzwerte für NO<sub>2</sub> in der Umgebungsluft berücksichtigt werden."



Leider haben sich die modernen Euro4-Dieselfahrzeuge als Mogelpackung herausgestellt ! Wie man deutlich auf Seite 18-20 der IFEU Studie erkennen kann, sinkt der Stickoxid-Ausstoß (NOx, grüne Balken) zwar im Zuge modernerer Motortechnik, die gesundheitsschädliche NO2-Konzentration (rote Balken) steigt jedoch ab Euro3 besorgniserregend an, und erreicht bei dem Euro4-Diesel mit Partikelfilter den traurigen Höhepunkt !

Auch im Feinstaubbereich sind diese Fahrzeuge nicht besser, wie man der Studie des Max-Planck-Instituts von Anfang 2008 entnehmen kann. Hier werden eindeutig, die Abgase von Euro4-Diesel Fahrzeugen (grüne Plakette !) auch in Sachen Feinstaub gesundheitsschädlicher eingestuft, als die älterer Diesel Fahrzeuge !

Es wäre also unverantwortlich, weiterhin die Anschaffung von Diesel Fahrzeugen mit grüner Plakette zu fordern und zu fördern, solange auch nur der Verdacht auf Gesundheitsschädigung der Bevölkerung besteht.

Als sinnvolle Maßnahmen könnten stattdessen u.a. in Frage kommen:

- Abwrackprämie nur für neue Benzin-PKW
- Anreize schaffen zum Umstieg von Diesel-PKW auf Benziner
- Anreize schaffen für die Anschaffung von Euro5 und Euro6-KFZ
- sofortige ausschließliche Verwendung von Euro5-Linienbussen, da lt. IFEU an Hauptverkehrsstraßen die Linienbusse für bis zu 40 % der NO2 Emissionen verantwortlich sind.
- Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung und Verkehrsvermeidung

Ich hoffe, ich kann hiermit eine rege Diskussion einleiten. Für Fragen stehe ich selbstverständlich zur Verfügung !

Links:

Studie des IFEU-Instituts vom 31.10.2007: "Zukünftige Entwicklung der NO2-Emmissionen..." Download pdf. unter:

[http://www.ifeu.org/index.php?bereich=ver&seite=projekt\\_no2gesamt](http://www.ifeu.org/index.php?bereich=ver&seite=projekt_no2gesamt)

Vortrag von Dr. Lahl (BMU) vom 2.4.2008: Download pdf. (Hintergrund)

<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/downloads/doc/41200.php>

Studie des Max-Planck-Instituts von 02.2008:

<http://www.heise.de/tp/blogs/3/104218>

Studie Umweltbundesamt 06/2007

[http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql\\_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3240](http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3240)