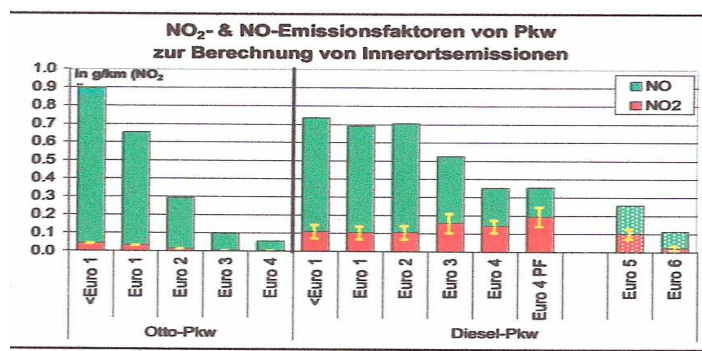


Betr.: Grün ist nicht immer, wo grün draufklebt

Sehr geehrter Herr Dr. Reh !

Mit Interesse habe ich Ihren Hintergrundbericht zur Wirksamkeit von Umweltzonen gelesen. Sie sagen, es gäbe kaum anerkannte Studien zur Wirksamkeit von UWZ. Es gibt jedoch aktuelle seriöse Studien über die Ursachen und Entwicklung der Schadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub, mit Hilfe derer man auf die Wirksamkeit von UWZ schließen kann. Diese Studien weisen darauf hin, daß die Euro4-Diesel-Fahrzeuge, die durch die UWZ privilegiert werden, teilweise erheblich ungünstigere Abgaseigenschaften aufweisen, als ältere Diesel-KFZ.

So stoßen laut Max-Planck-Studie (2008) die Euro4-KFZ zwar weniger Feinstaub (PM10) aus, jedoch dafür kleinere und gefährlichere Partikel (PM2,5 u. PM1), sodaß die Abgase "moderner" Euro4-Diesel auch von Umweltmedizinern als schädlicher eingestuft werden, als die älterer KFZ ! Auch sind die gewöhnlichen Partikelfilter nicht in der Lage diese kleinsten Nanoteilchen abzuscheiden, was mir auch vom Bundesumweltamt bestätigt wurde. Im Gegenteil: sie sorgen durch die Nachverbrennung größerer Partikel dafür, daß noch zusätzlich kleinste Teilchen entstehen. Abgesehen davon, dass sich seit der Feinstaubhysterie von 2005 das Feinstaubproblem in vielen Städten (z.B. Hannover u. Berlin) entspannt hat, setzt sich immer mehr die Einsicht durch, dass man den Einfluß der fahrzeugbedingten Auspuffemissionen auf die Feinstaubbelastung erheblich überschätzt hat. Wenn jedoch, durch die Umweltzonen generiert, immer mehr Euro4-KFZ unterwegs sind, dann werden viele Städte bald ein Feinstaubproblem bezüglich der erheblich gefährlicheren PM2,5 und PM1 Stäube bekommen. Vor kurzem berichtete das Umweltbundesamt über mögliche Gefahren durch Nanoteilchen in modernen Produkten, woraufhin diverse Umweltgruppen sofort Kennzeichnungspflicht und Regulierung für diesen Bereich forderten. Wo bleiben denn hier die Forderungen in Bezug auf die „modernen“ und vermeintlich „sauberen“ Euro4-Diesel KFZ ?



Auch bei Betrachtung der Stickstoffdioxidemissionen (NO₂) haben die „modernen“ Euro4-PKW ein Problem: laut IFEU-Studie (2007) stoßen sie trotz geringerem Stickoxidausstoßes (NO_x, grüne+rote Balken) über 80% mehr gesundheitsschädliches NO₂ (rote Balken) aus, als Euro2 PKW. Auch die luftchemische Reaktion des verbleibenden NO mit Ozon kann diesen Effekt nicht entscheidend relativieren. Die Experten sind sich zudem darüber einig, dass die Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern sich in der Regel NO₂-erhöhend auswirkt, bestenfalls jedoch NO₂-neutral. Dies wurde auch so z.B. vom Verwaltungsgericht Hannover festgestellt. Trotzdem werden Nutzfahrzeughalter zur Erlangung der grünen Plakette zu kostspieligen, unwirtschaftlichen und u.U. auch existenzbedrohenden Nachrüstungen (€ 4000-10000) gezwungen !

Das NO₂-Problem kann nur auf Bundes- und EU-Ebene gelöst werden, indem man z.B. Anreize schafft, auf Benzin-PKW umzusteigen (die Abwrackprämie wurde leider nicht dazu genutzt) und Diesel KFZ der Euro5 oder Euro6-Norm anzuschaffen. Die Kommunen könnten allenfalls mit Konzepten zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverflüssigung einen Beitrag leisten. Laut Dr. Lahl (BMU) kann nur eine schnelle Durchdringung der Fahrzeugflotten mit Euro5 und Euro6-KFZ die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes in den Städten noch bis 2015 ermöglichen. Dazu sind die Umweltzonen jedoch hinderlich, da sie jetzt die KFZ-Halter zur Anschaffung von NO₂-belasteten Euro4-KFZ zwingen, die dann in absehbarer Zeit nicht erneut durch schadstoffeffizientere KFZ ersetzt werden können (vergl. Grafik im Anhang) Ich habe mich bereits an viele Politiker, Wissenschaftler und Umweltgruppen mit meinen Ausführungen gewandt, mit wenig Resonanz, aber auch ohne ernstzunehmenden Widerspruch. Die erwähnten aktuellen Studien werden auch gern mal ignoriert, da sie vielen gerade nicht in den Kram passen. Keiner will Fehler zugeben. Auch der Einfluß der Umweltzonen-Nutznießer, wie Autohersteller, Filterhersteller, TÜV etc. spielt sicherlich eine Rolle. In Berlin wird die Umweltzone ausschließlich anhand eigener Immissionsmessungen gerechtfertigt, die naturgemäß mit großen Unsicherheiten behaftet und darüber hinaus leicht manipulierbar sind. In Hannover klammert man sich ausschließlich an das Verwaltungsgerichtsurteil, welches jedoch äußerst zweifelhaft ist (Begründung siehe Anhang) Vielleicht hat die neue Bundesregierung den Mut und die Kraft die notwendigen Maßnahmen auf Bundes- und EU-Ebene anzustoßen . Angekündigt wurde jedenfalls schon, dass die Umweltzonen überprüft und ggf. gelockert werden sollen. Die schwarz-gelbe Koalition besäße auch die erforderlichen Mehrheiten, entsprechende Änderungen zu erwirken. Als die Plakettenverordnung beschlossen wurde und sich einige Städte zur Einrichtung von Umweltzonen entschieden haben, gab es die von mir erwähnten Studien noch nicht. Die neuen Erkenntnisse erfordern jetzt dringend die notwendigen Korrekturen. Wenn Politiker (und Umweltverbände !) jedoch nicht bereit sind, Fehler einzuräumen und zu korrigieren, wird die Glaubwürdigkeit der Politik gerade im Umwelt- und Klimabereich über Jahre hinweg zerstört sein.

Die verantwortlichen Politiker müssen sich den Vorwurf gefallen lassen, durch die Umweltzone die Gesundheit der Bevölkerung zu gefährden, evtl. sogar mit strafrechtlichen Konsequenzen !

Wie schätzen Sie die erwähnten Studien ein ? Ist es vor diesem Hintergrund überhaupt noch sinnvoll, die Einrichtung und Verschärfung von Umweltzonen zu fordern ?

Über eine fachkundige Stellungnahme würde ich mich freuen !

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

Links:

Max-Planck-Studie

<http://www.mpg.de/bilderBerichteDokumente/dokumentation/pressemitteilungen/2008/pressemitteilung20080208/>
oder

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

Link zum Umweltbrief-spezial, relevant sind die ersten beiden und der letzte Beitrag:

http://www.umweltbrief.de/neu/html/Umweltbrief_spezial_Feinstaub.html

Studie des IFEU-Instituts vom 31.10.2007: "Zukünftige Entwicklung der NO₂-Emissionen..."

Download pdf. unter:

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>

Zusammenfassung der Argumente:

<http://www.anti-plakette.de/>

Die Abbildung unten rechts zeigt die prognostizierte NO₂-Entwicklung bis 2020 mit Einführung von Euro5 und Euro 6 – PKW ohne Umweltzone. Das Entwicklung mit Umweltzone dürfte sich eher an der Abbildung oben rechts orientieren, da hier die Durchdringung mit Euro 5 und Euro 6 – PKW erheblich verzögert wird !

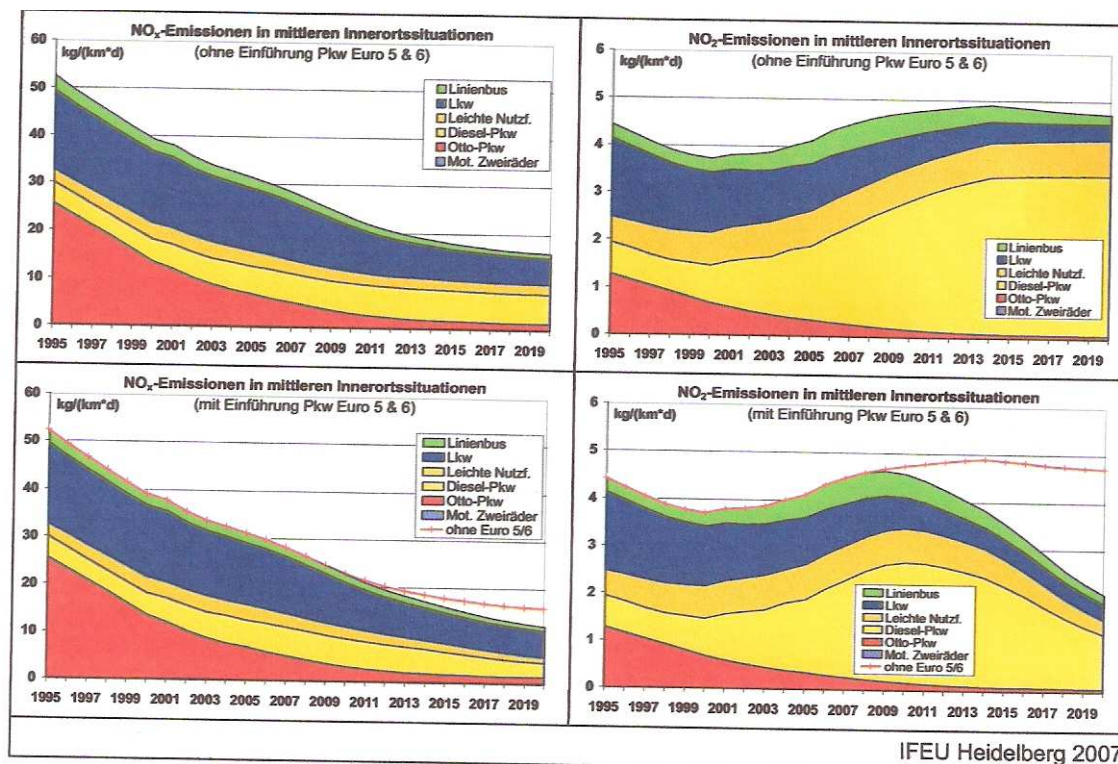


Abb. 14 NO_x- und NO₂-Emissionen in einer mittleren Innerortssituation