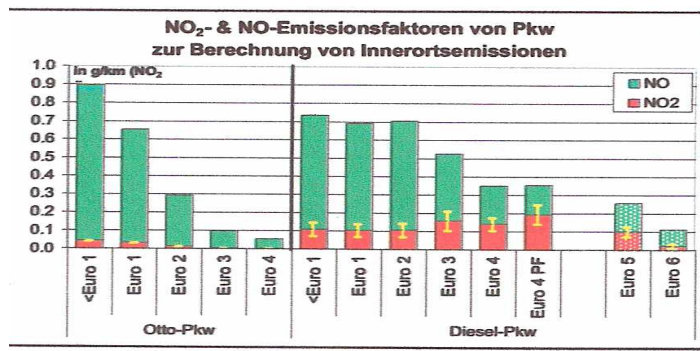




Urteil des Verwaltungsgerichts ist zweifelhaft !

Wie befürchtet, wurden vom Gericht und von den Gutachtern (!) die Erkenntnisse der letzten 3 Jahre zur NO₂-Problematik bei der Entscheidung völlig ignoriert ! Nur so konnte das Gericht fälschlicherweise zur Überzeugung gelangen, dass die Absenkung der NO_x-Werte auch immer mit der Absenkung der NO₂-Immissionen verbunden sei. Immerhin handelt es sich bei der IFEU-Studie (2007) nicht nur um die aktuellste (Okt. 2007), sondern auch um die umfassendste Studie. Bereits 2006 hat IFEU empirisch nachgewiesen, daß bei den verkehrsnahen städtischen Messstationen zwar in den letzten Jahren die NO_x-Belastung wie erwartet im Zuge modernerer Motortechnik stark zurückging, jedoch scheinbar paradoxerweise die Konzentration des gesundheitsschädlichen NO₂ gleich blieb bzw. stellenweise sogar zunahm. IFEU begründete dies mit der Zunahme moderner Diesel-PKW der Euro-Norm 3 und 4. Daraufhin untersuchte IFEU (IFEU 2007) die Ursachen dieser Entwicklung und kam durch Auswertung von zahlreichen Messdaten darauf, dass die NO₂-Direktemissionen (von Euro1 bis Euro 4) stark ansteigen (IFEU 2007, S.18). Dies resultiert lt. Studie nicht nur aus dem Einsatz von Oxi-Kats ab Euro 2, sondern auch aus der Verwendung von beschichteten Partikelfiltern, die serienmäßig bei fast allen Euro4-Diesel-PKW verbaut wurden („Euro4PF“) mit über 80% höheren NO₂-Auspuffemissionen im Vergleich zu Euro2. Auch die luftchemischen Prozesse mit dem verbleibenden NO sind nicht in der Lage die hohen Direktemissionen entscheidend zu relativieren Die Verbreitung „moderner“ Diesel-PKW ist also nicht die Lösung des NO₂-Problems, sondern dessen Ursache ! Überspitzt gesagt ist also jeder gekaufte Euro4-Diesel PKW eine Sünde gegen die Gesundheit der Bevölkerung.



In der Urteilsbegründung geht man hingegen lediglich von konstanten NO₂-Direktemissionen aus und beruft sich auf eine veraltete Studie (IFEU 2005 !!). Zudem argumentiert die Stadt weiterhin auf Grundlage der Lohmeyer-Modellrechnungen (2006), obwohl die Ergebnisse durch die neuen Erkenntnisse stark in Zweifel zu ziehen sind. Bei Lohmeyer ist der sogenannte Rombergfaktor (1996) implementiert, der für die Umrechnung von NO_x zu NO₂ verwendet wird. Auch bei dem vor Gericht von Dr. Friederich vorgelegtem Streudiagramm handelt es sich wohl um diese Rechenmethode. Der auf empirischen Analysen basierenden Rombergfaktor liefert jedoch angesichts der erheblich veränderten NO₂-Direktemissionen der modernen Diesel-PKW völlig verfälschte Ergebnisse. Dr. Lahl (BMU) kommentierte dazu (April 2008): „Bei den bisher üblichen Berechnungen einer lokal zu erwartenden NO₂-Konzentration wurde mit Ausbreitungsmodellen die NO_x-Konzentration ermittelt; die dabei anteilig entstandene NO₂-Konzentration wurde mit Hilfe der Romberg-Formel [Romberg 96] abgeschätzt. Diese Formel beruht auf statistischen Auswertungen von gemessenen NO₂/NO-Relationen vergangener Jahre. Allein schon wegen der erwähnten Änderungen des NO₂-Anteils im Abgas der Pkw bildete eine solche starre Formel bereits die Immissionskonzentration der letzten Jahre nicht korrekt ab. Sie genügt erst recht nicht, um die zukünftige NO₂-Belastung abzuschätzen“.

Daß hier von Gutachtern und dem Gericht ältere Studien und veraltete Berechnungsmethoden Beachtung finden, obwohl aktuelle Studien vorliegen, ist unseriös. Es drängt sich der Verdacht auf, dass die IFEU-Studien (2006 u. 2007) bewusst ignoriert wurden, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Auch das beigebrachte Gutachten des Berliner Senats ... ist aus ähnlichen Gründen anzuzweifeln, da auch für die Berliner Stadtverwaltung ähnlich wie in Hannover, die Umweltzone bereits zum Selbstzweck geworden ist und um jeden Preis durchgesetzt werden soll. Auf keinen Fall ist dieses „Gutachten“ geeignet, eine seriöse, umfassende und wissenschaftlich allgemein anerkannte Studie wie IFEU 2007 zu ersetzen oder anzuzweifeln.

Die Stadtverwaltung und das Gericht gehen davon aus, dass die strikt nach Euro-Normen gestaffelten Fahrverbote geeignet seien, die NO₂-Belastung erheblich zu senken. An anderer Stelle wird jedoch zugegeben, dass die Nachrüstung von Nutzfahrzeugen über 3,5 to. und 23% der leichten Nutzfahrzeuge sich bestenfalls NO₂-neutral auswirkt, also nicht geeignet ist, NO₂ zu senken. Das gleiche gilt übrigens auch für den Austausch eines Euro1-Euro3 LKW gegen einen Euro4 LKW mit Partikelfilter (vergl. IFEU 2007, S.19). Eine weitere Differenzierung ist nach der Plakettenverordnung jedoch nicht vorgesehen. Es besteht ein nicht aufzulösender Widerspruch, die Behauptung der Stadtverwaltung ist folglich schlichtweg falsch !

Dieses Urteil kann weder vor höherer Instanz Bestand haben, noch kann es mit dieser Begründung „Symbolcharakter“ für andere Gerichtsverfahren (z.B. Berlin) entfalten. Doch wie ich Herrn Mönninghoff einschätze, wird ihn dies alles kaum beeindrucken. Hannover braucht die Umweltzone, koste es, was es wolle (Gewerbesteuern, Unternehmensexistenzen, Arbeitsplätze, Wertverluste, ..., Gesundheit). Auf die freundliche Unterstützung der Regierungsfraktionen und der lokalen Presse kann er sich sicherlich verlassen.

Links:

IFEU-Studie 2006 u. 2007: Download unter:

http://www.ifeu.de/index.php?bereich=ver&seite=projekt_no2gesamt

Vortrag Dr. Lahl (BMU), April 2008

<http://www.erneuerbare-energien.de/inhalt/41200/35258/>

NO₂ Forschungsobjekt Kopenhagen:

http://www.atmosphere.mpg.de/enid/UQ_3_Mai_7_Autos_und_Ozon/F_Mehr_NO2_in_Staedten_6b0.html

Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover:

<http://www.dbovg.niedersachsen.de/Entscheidung.asp?Ind=0520020080052114%20A>