



Ende der Lufthoheit

Viel Bürokratie und hohe Kosten, aber kaum Erfolge bei der Luftqualität – Gründe genug für die niederländische Regierung, die Amsterdamer Umweltzone abzublasen.
In Deutschland geht es nach Schema F(einstaub) weiter

Vielleicht sollten sich die deutschen Umweltminister von Bund und Ländern einmal mit ihrer niederländischen Kollegin über das Thema Feinstaub unterhalten. Eine gewisse Leidensfähigkeit wäre allerdings Voraussetzung, denn schnell bekämen sie jene ungeschminkte Wahrheit serviert, die Jacqueline Cramer kürzlich auch ihren Mitbürgern zuteil werden ließ: Der bürokratische Aufwand von innerstädtischen Fahrverbotszonen stehe in keinem vernünftigen Verhältnis zum geringen Effekt bei der Verbesserung der Luftqualität. Die Hauptstadt Amsterdam habe ihre Pläne für eine „Milieuzone“ daher vorerst auf Eis gelegt, Wiedervorlagentermin: 2013.

Dabei hatten die holländischen Luftreinhalter Großes vor: Allen Benzinern ohne gegelten Kat sowie allen vor 1997

gebauten Diesel-Pkw drohte die Ausspernung, bei den Nutzfahrzeugen wären sogar nahezu alle vor 2005 gebauten Modelle betroffen gewesen. Die Amsterdamer Pläne gingen deutlich über das hinaus, was in Deutschland bereits umgesetzt wurde, vor allem bei Lkw und Lieferwagen, deren Dieselmotoren den Löwenanteil zum verkehrsbedingten Feinstaub beisteuern.

Auf Basis der geplanten Maßnahmen errechnete das international renommierte Öko-Forschungsinstitut *Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO)* in einer Studie die zu erwartende Verbesserung der Luftqualität – und kam zu einem ernüchternden Ergebnis: Generell trage der motorisierte Straßenverkehr ohnehin nur fünf Prozent zum innerstädtischen Fein-

staub bei, der zum größten Teil von außen in die Städte hineingeweht werde.

Noch bemerkenswerter ist die zweite Erkenntnis der Forscher: Zwar bliesen Dieselfahrzeuge von zehn und mehr Jahren Alter mehr Ruß hinaus als vier- bis fünfjährige. Dafür emittierten die jüngeren Selbstzünder mehr Stickoxide (NO_x). Dies kehre den geringen Nutzen beim Feinstaub bei den ab Anfang nächsten Jahres europaweit limitierten Stickstoffdioxiden

ins Netz gegangen:

<http://www.lowemissionzones.eu/>

Englischsprachiges Internetportal, das eine Übersicht über alle Umweltzonen Europas bietet und jeweils auflistet, welche Fahrzeuge von Fahrverboten betroffen sind.

(NO₂) ins Gegenteil um. Kaum war die TNO-Studie veröffentlicht, erklärte Hollands Umweltministerin das vorläufige Ende von Amsterdams Umweltzone.

Der niederländische Weg ist nicht weniger als ein Paradigmenwechsel bei der Bekämpfung innerstädtischen Feinstaubs, räumt er doch einerseits mit der – oft ideologisch motivierten – Verteufelung des Straßenverkehrs als Hauptfeind sauberer Luft auf. Andererseits enttarnt das TNO die deutsche Gleichung als Milchmädchenrechnung, derzufolge neuere Autos zwangsläufig sauberer und damit umweltverträglicher sind. Nun gewinnen Fakten die Lufthoheit über die Feinstaub-Debatte, die bislang geprägt wurde von lautsprecherischen Öko-Aktivisten und – wie Kritiker vermuten – im Stillen von den Interessen der Autoindustrie.

Dabei hätte es der holländischen Studie nicht bedurft, längst lagen die Fakten auf dem Tisch. Bereits 2006 wies das Fraunhofer-Institut den überwältigenden Einfluss des Wetters beim Staubgehalt der Luft nach und erklärte, der menschengemachte Anteil sei viel geringer als bislang angenommen. Die Forscher rieten, von starren Höchstgrenzen für Tagesmesswerte abzurücken, die das Ergebnis meteorologischer Zufälle seien. Bislang blieb der Vorschlag ungehört.

Auch der schwindende Effekt von immer strengeren Abgasnormen ist bereits vor drei Jahren statistisch erfasst worden: In einer Studie hatte das Umwelt-Bundesamt (UBA) errechnet, dass 2010 von den 10,6 Kilotonnen Gesamtemissionen des Pkw-Verkehrs zwei Drittel durch Abrieb zustande kommen. Da der Abrieb unabhängig vom Fahrzeugalter ist, bringt die Aussperrung älterer Pkw so gut wie nichts, schon gar nicht bei älteren Benzinern, deren Abgas sowieso keine Partikel enthält. Zum Vergleich: Stationäre Großfeuerungsanlagen wie Kohlekraftwerke werden im kommenden Jahr über 32 Kilotonnen Feinstaub in die Luft blasen.

Was die Modellrechnungen der Vergangenheit bereits vermuten ließen, bestätigt sich nun im deutschlandweiten Feldversuch. Nur wenige der über 30 Kommunen mit Umweltzonen haben überhaupt Feinstaub-Bilanzen erstellt, und der Verdacht liegt nahe, dass dies kein Zufall ist. Denn wo Ergebnisse vorliegen, gibt es keinen Grund zur Euphorie: In Berlin, Hannover und Stuttgart wiesen die Messgeräte nach einem Jahr Umweltzone eine Minderung von drei bis knapp fünf Prozent aus – Werte, die innerhalb der Messtoleranz liegen.

Baden-Württembergs Umweltministerin Tanja Gönner spricht denn auch wolkig von einer „verhalten positiven Zwischenbilanz“, beeilt sich sogleich aber mit der Feststellung, in innerstädtischen Bereichen gebe es „keine gangbare Alternative zu Umweltzonen.“ 15 der 34 deutschen Verbotszonen befinden sich in Gönners Bundesland, das sich damit offenbar auch umweltpolitisch zum Musterländle aufschwingen möchte. Trotz der bisherigen Wirkungslosigkeit kommen Anfang nächsten Jahres drei weitere Sperrbezirke dazu.

Die schwäbische Tugend der Sparsamkeit gerät darüber ins Hintertreffen. Allein jede der rund 400 bundesdeutschen Messstationen kostet die Steuerzahler jährlich 50.000 Euro. Zu diesen 20 Millionen kommen nach Schätzungen von Professor Ferdinand Dudenhöffer weitere 100 Millionen Euro direkter Kosten für Druck und Vergabe der Plaketten, Herstellung und Aufstellen von Schildern und Verwaltungsaufwendungen. Die Zahlen verdeutlichen, was man in Holland erkannt hat: dass Aufwand und Ertrag in einem krassem Missverhältnis stehen.

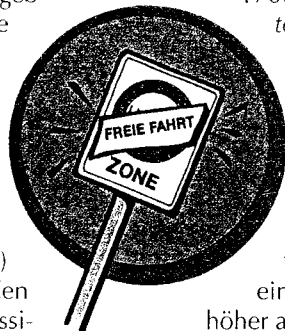
Rund sieben Millionen Pkw sind von den Fahrverboten betroffen. Mit über 1700 Euro setzt der Leiter des Center Automotive Research der Uni Duisburg-Essen den persönlichen Vermögensschaden an, den die Halter dieser Autos etwa durch Wertverluste erleiden. Sie addieren sich auf zwölf Milliarden Euro. Bezöge man die Nutzfahrzeuge in die Rechnung mit ein, fielen der Schaden noch weit höher aus, so Dudenhöffer.

Gerade für Handwerker und Gewerbetreibende, die auf ihr Auto angewiesen sind, sowie kleine innerstädtische Werkstätten sind Umweltzonen oft existenzbedrohend, weil sie sich einen Fahrzeugkauf oder Umzug nicht leisten können. Für sie wird die Luft in der Krise nun noch dünner. Für die Niederländer war das ein weiterer Grund, die Pläne auf Eis zu legen.

Nicht so in der Alexanderstraße 3 in Berlin, wo das Bundesumweltministerium seinen Sitz hat. Dort erklärt Sprecher Thomas Hagbeck auf Nachfrage: „Einen Bezug zur Wirtschaftskrise können wir nicht erkennen.“ Würde Hagbeck der Alexander- und Heinrich-Heine-Straße für wenige Kilometer folgen, stünde er mitten in Kreuzberg mit seinen tausenden kleinen Läden und Hinterhof-Werkstätten. Womöglich lässt sich der Zusammenhang dort bald besichtigen.

Text: Dirk Ramackers

Illustrationen: Lothar Krebs
d.ramackers@oldtimer-markt.de



„Best for Cars“

Die Spezialversicherung für besondere Fahrzeuge



Neuer Tarif seit 01.01.2009
Lassen Sie sich jetzt
Ihr Angebot erstellen!

Vorteile, die für sich sprechen:

- Äußerst günstige Versicherungsbeiträge für nicht alltägliche Fahrzeuge.
- Marderbiss inkl. Folgeschäden bis 3000 EUR in der Kaskoversicherung.
- Kompetente Beratung durch Experten.
- Kundennaher Service durch unsere Fachleute vor Ort.
- Bis zu 10% Beitragsnachlass auf Ihr Alltagsfahrzeug, wenn Ihr Oldtimer bei uns versichert ist.
- Wir versichern auch Ihr Oldtimer-Wohnmobil!



Interessiert? Dann lassen Sie sich von unserem Expertenteam ein Angebot erstellen – es lohnt sich!
Telefon 07 11 6 62-5778,
Telefax 07 11 6 62-11 59,
oldtimer.service@wuerttembergische.de

Besuchen Sie uns auch im Internet:
www.wuerttembergische.de,
www.oldtimer.de,
www.wuerttembergische-classic.de



württembergische
Partner von Wüstenrot