



Sehr geehrter Herr Döring!

Vielen Dank für Ihre Antwort. Sie haben mein Schreiben vom 23.08. auch an das nds. Umweltministerium weitergeleitet. Von dort erwarte ich jedoch keine Antwort, da ich mit der Behörde bereits öfters Kontakt hatte und man dort meine Ansichten weitgehend teilt.

Sicherlich wollten Sie damit auf die Zuständigkeit der Länder für die Luftreinhaltung hinweisen. Dies ist jedoch nur die halbe Wahrheit! Der Bund (BMU) macht den Ländern Vorgaben, indem er die möglichen (wirksamen) Maßnahmen zur Luftreinhaltung gegenüber der EU auflistet, wozu auch die Umweltzone gehört. Die Länder können damit die Fahrverbote ohne weitere Prüfung rechtfertigen bzw. sich sogar verpflichtet fühlen die Maßnahme zu ergreifen, wenn Grenzwerte überschritten werden. Es ist also nicht die EU sondern der Bund, der Umweltzonen "vorschreibt"!

Problem ist, daß offensichtlich nicht näher bzw. nicht genau genug differenziert wird, ob die Fahrverbote nur bei Überschreitung der Feinstaubwerte anzuordnen sind, oder auch wenn lediglich der NO₂-Grenzwert überschritten wird. Man kann darüber streiten, ob eine mögliche Feinstaubreduzierung von 0-4% (vergl. z.B. Prof. Groneberg) eine enteignungsgleiche Umweltzone rechtfertigt. Aber kein Experte behauptet konkret mit Fahrverboten nach Plakettenverordnung NO₂ reduzieren zu können. Auch das Umweltbundesamt nicht (vergl. Interview).

Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Plakettenverordnung war man noch der Meinung, man könne die NO₂-Konzentration verringern, indem man nur den Stickoxid-Ausstoß (NO_x) der KFZ verringere. Diese Ansicht wurde jedoch spätestens durch die IFEU-Studien (2007, 2010) widerlegt. Wie der ersten Grafik im Anhang zu entnehmen ist, sind die NO_x-Emissionen erwartungsgemäß kontinuierlich im Zuge modernerer Motorentechnik gesunken. Hingegen ist die gesundheitschädliche NO₂-Konzentration angestiegen und verharrt auf hohem Niveau. Dieses Phänomen ist auf die hohen NO₂-Direktemissionen der modernen Diesel-PKW (EURO3-5, grüne u. gelbe Plakette) zurückzuführen, wie auch den Emissionsfaktoren (2. Grafik) zu entnehmen ist. Deshalb sind sich alle Experten einig, daß nur die schnelle Durchdringung der KFZ-Flotten mit EURO6-KFZ (ab 2014) das NO₂-Problem lösen kann. Umweltzonen sind hier sicherlich eher kontraproduktiv, zumal sie zudem auch noch die notwendige Durchdringung verzögern!

Bestes Beispiel für die Unwirksamkeit ist die Umweltzone Berlin, welche vom Senat und den Umweltverbänden als Erfolg verkauft wird. Welche Erfolge feiert man denn in Berlin? Etwa die höchste Feinstaubbelastung seit Jahren ausgerechnet nach Einführung der strengen Umweltzone 2010, während die EU-Grenzwerte 2007-2009 ohne Umweltzone weitgehend eingehalten wurden? Auch die NO₂ Belastung hat sich nicht verringert. Alles nachzulesen beim Umweltbundesamt! Eindeutiger kann ein Flop nicht aussehen!

Wenn die Koalition sich offensichtlich schon von der im Koalitionsvertrag vereinbarten Überprüfung der Umweltzonen verabschiedet hat ("...Fahrverbote sollten dort gelockert werden, wo die Einschränkungen in keinem vernünftigen Verhältnis zur Feinstaubreduzierung stehen..."), dann sollte der Bund (BMU) doch wenigstens endlich gegenüber den Ländern und der Öffentlichkeit eindeutig darlegen, in welchen Fällen die Einrichtung von Umweltzonen zu empfehlen wäre, um weiteren Schaden zu vermeiden!

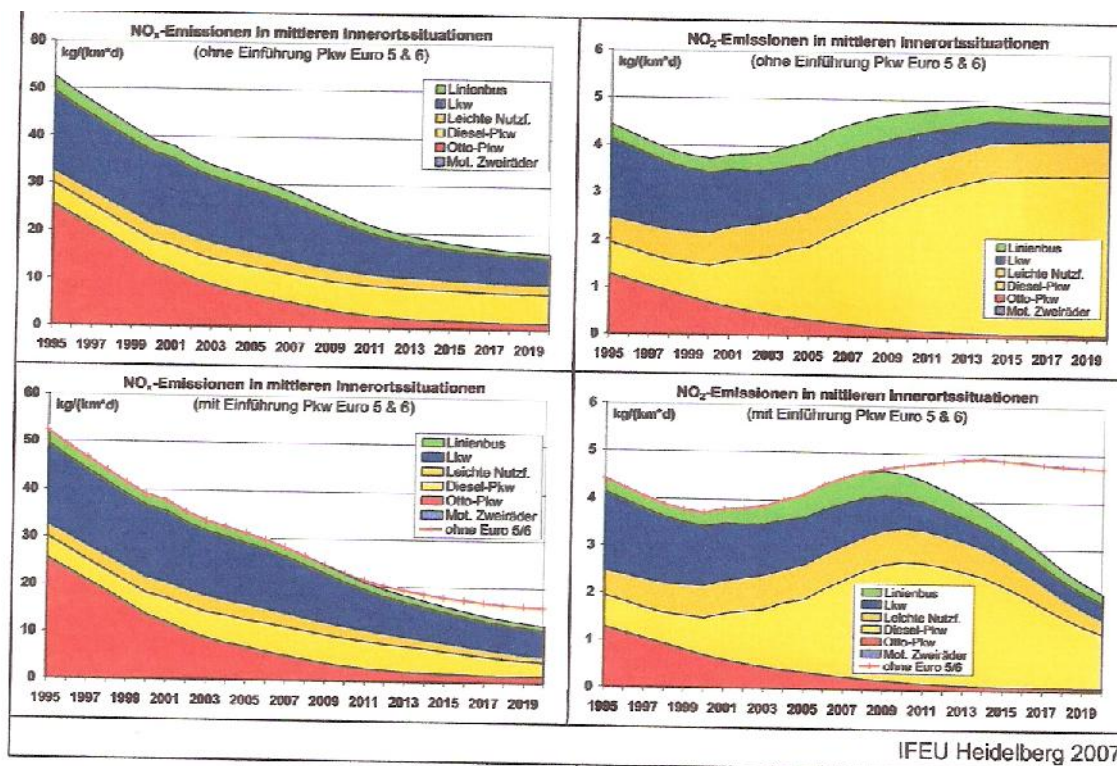
Oder sollen die Umweltzonen etwa lediglich zur Ankurbelung der KFZ-Nachfrage mißbraucht werden?

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

Interview UBA:

<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/1379680/>



IFEU Heidelberg 2007

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

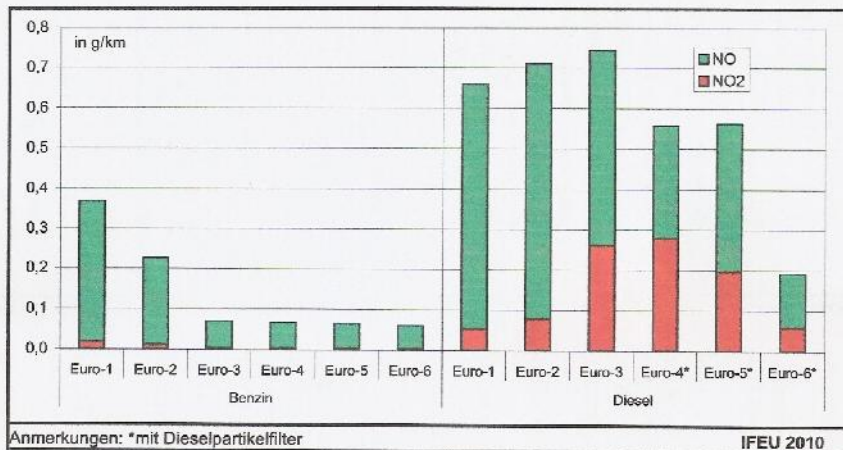


Abb. 16: NO_x- Emissionen unterteilt nach NO und NO₂-Emissionen in der durchschnittlichen Innerortssituation (\varnothing_{io}) für Pkw Euro-1 bis -6, 2010