

Schriftwechsel mit Umweltministerium Baden-Württemberg

11.01.2010

Sehr geehrte Frau Gönner !

Ihre Bemühungen die Schadstoffbelastung in den Städten zu reduzieren, ist zu begrüßen. Ihre Einschätzung, daß Umweltzonen das wirksamste Mittel zur Bekämpfung von Feinstaub seien, kann ich jedoch nicht teilen. Insbesondere die Aussage, daß die Feinstaubbelastung in Stuttgart durch die Fahrverbote um 15 % gesenkt werden konnte, ist unrealistisch.

Die Auswirkung auf die Feinstaubbelastung kann allenfalls marginal sein. Dazu folgende Rechnung: Selbst wenn 50 % des Feinstaubaufkommens fahrzeugbedingt ist und die Hälfte davon aus dem Auspuff kommt und davon wiederum großzügig gerechnet 25 % von den älteren Diesel-KFZ stammen, dann sind wir schon bei ca. 6% als Anteil der vermeintlichen "Stinker" an der Feinstaubbelastung. Wenn wir allen diesen KFZ einen Filter verpassen würden, kämen wir bei einer durchschnittlichen Filterwirkung von 40 % auf eine Gesamtabenkung von ca. 2,5 %. Mehr ist theoretisch gar nicht möglich. Realistisch (Ausnahmen etc.) ist also eine Feinstaubreduzierung nur im nicht meßbaren Marginalbereich (1-2%) möglich.

Es ist zu begrüßen, daß Sie offensichtlich nicht den Fehler machen, die Stickstoffdioxidbelastung mit Umweltzonen bekämpfen zu wollen, denn dies wäre z.B. nach aktuellen Erkenntnissen des IFEU-Instituts (2007) wegen der ungünstigen NO₂-Eigenschaften der Euro4-Diesel KFZ kontraproduktiv ! Auch das UBA hat mir dies bestätigt. (vergl. www.anti-plakette.de) Nicht zu unterschätzen ist auch die zusätzliche Belastung durch Nanopartikel, die von modernen Diesel-KFZ ab Euro4 ausgestoßen werden und nicht von den gewöhnlichen Filtern abgeschieden werden können.. Leider begründen Städte wie Hannover und Berlin ohne Kenntnisnahme der Bevölkerung ihre Umweltzonen ausschließlich mit NO₂, da dort die EU-Feinstaubrichtlinie in den letzten Jahren eingehalten wurde.

Über eine kurze Stellungnahme würde ich mich freuen !

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

Maier, Ute (UM) schrieb:

Sehr geehrter Herr Fahnschild,

Frau Ministerin Tanja Gönner dankt Ihnen für Ihre Email vom 11. Januar 2010. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Die gesundheitsschädliche Luftbelastung in städtischen Gebieten ist eines der drängendsten Umweltprobleme. Mit der Luftqualitätsrichtlinie 96/62/EG hat die EU den Mitgliedstaaten Grenzwerte für Feinstaub und andere Luftschadstoffe vorgegeben, die ab dem Jahr 2005 einzuhalten waren. Der Grenzwert für Feinstaub von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft darf an höchstens 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Die EU hat den Mitgliedstaaten eingeräumt, die Frist zur Einhaltung der Vorgaben bis Mitte 2011 zu verlängern. Baden-Württemberg hat davon Gebrauch gemacht und über den Bund bei der EU-Kommission Ausnahmen von der Einhaltung des Grenzwertes für Feinstaub beantragt. Nach einer Prognose der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg können bis zu diesem Termin in Baden-Württemberg die Feinstaubgrenzwerte weitgehend eingehalten werden. Diese überwiegend positive Prognose gilt jedoch nicht für die Landeshauptstadt Stuttgart, wo davon ausgegangen werden muss, dass ohne weitere Maßnahmen auch noch im Jahr 2011 gegen die EU-Vorgaben verstoßen wird.

Im Zusammenhang mit einer Landtagsdebatte über Luftreinhaltung wurde das Thema von der Presse aufgegriffen. Nach unserem Eindruck wurden die Sachverhalte nicht immer korrekt und unmissverständlich wiedergegeben. Die Haltung des baden-württembergischen Umweltministeriums können Sie u.a. in nachstehender Pressemitteilung nachlesen:

<http://www.um.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/63469/> .

Der überwiegende Beitrag zur Minderung des abgasbedingten Feinstaubausstosses beruht auf den turnusmäßigen oder vorgezogenen Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen, die nach unserer Überzeugung durch die Einführung von Umweltzonen erheblich beschleunigt wurde. Diese neuen Fahrzeuge weisen geringere abgasbedingte Schadstoffemissionen auf. Der Emissionsminderungsbeitrag durch Nachrüstungen ist nachgeordnet und liegt bei Pkw bei ca. 6%.

Angaben zur Wirkung einzelner Aktionsplanmaßnahmen sind im Internetangebot der Regierungspräsidien eingestellt, beispielsweise für den Regierungsbezirk Stuttgart unter:

[_http://www.rp-stuttgart.de/servlet/PB/menu/1155476/index.html#Teilplan_](http://www.rp-stuttgart.de/servlet/PB/menu/1155476/index.html#Teilplan_) .

Mit freundlichen Grüßen
Ute Maier

Ute Maier
Umweltministerium Baden-Württemberg
Referat 43 - Gebietsbezogener und
verkehrsbezogener Immissionsschutz, Lärm
Postfach 10 34 39, 70029 Stuttgart
Tel.: 0711/126-2947; Fax:-2822
Email: Ute.Maier@um.bwl.de

25.01.2010

Sehr geehrte Frau Maier !

Vielen Dank für Ihre Antwort.

Die Umweltzonen sind nicht geeignet die Luftqualität zu verbessern . Die Begründung dafür läßt sich allein schon aus dem Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover (April.09) ableiten. In der Urteilsbegründung steht: "Hinzu kommt, dass nur 6 bis 8 % der PM10 - Emissionen aus den Auspuffabgasen der Kraftfahrzeuge entstammen, was bereits deutlich macht, dass auf Umweltzonen begrenzte Fahrverbote nur einen sehr begrenzten Verminderungseffekt haben können." Anscheinend haben die Umweltzonenverfechter vor lauter Feierei des "wegweisenden" Urteils vergessen sich die Begründung durchzulesen, denn danach dürfte selbst die vollständige Verbannung aller Fahrzeuge aus den Städten das Feinstaubproblem kaum lösen !

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

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

Maier, Ute (UM) schrieb:

Sehr geehrter Herr Fahnenschild,

vielen Dank für Ihre Rückmeldung.

Dass wir bezüglich der Wirksamkeit der Umweltzonen anderer Meinung sind, wird Sie nicht verwundern. Dass wir mit dieser Meinung nicht allein stehen, belegen mehrere Urteile deutscher Verwaltungsgerichte, deren Begründung wir selbstverständlich gründlich gelesen haben.

So hat das VG Berlin in seinem Urteil vom 9. Dez. 2009 (Anlage 1) zur Rechtmäßigkeit von Umweltzonen festgestellt:

- Die getroffenen Regelungen - insbesondere die verfügt Verkehrsbeschränkungen in zwei Stufen für besonders hochemittierende Kraftfahrzeuge - sind in jeder Hinsicht verhältnismäßig.
- Der vom Beklagten erlassene Luftreinhalte-/Aktionsplan Berlin 2005 bis 2010 erweist sich bei der rechtlichen Überprüfung als in jeder Hinsicht rechtsfehlerfrei.
- Die durch den angefochtenen Plan getroffene Regelung, durch die es in zwei Stufen hoch emittierenden Fahrzeugen zum Zwecke der Reduzierung der Luftschadstoffe im Bereich der Umweltzone untersagt wird, in dieses Gebiet einzufahren, erweist sich auch als verhältnismäßig, denn die getroffene Regelung ist geeignet und erforderlich um das

angestrebte Ziel - Gesundheitsschutz der Bevölkerung vor Luftschadstoffen - zu erreichen und die angeordnete Beschränkung steht im Hinblick auf das angestrebte Ziel nicht außer Verhältnis zu den sich aus den Einschränkungen ergebenden Belastungen der Halter von hoch emittierenden Kraftfahrzeugen

- Sowohl in Rechtsprechung (...) als auch in allen anderen Publikationen (...) ist Hauptverursacher einer Feinstaubbelastung der Anwohner einer viel befahrenen Durchgangsstraße in der Regel der Straßenverkehr; dies gilt insbesondere hinsichtlich der Abgase von dieselgetriebenen Kraftfahrzeugen. (...) Gleiches gilt für Stickstoffdioxide - NO₂ .

- Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnislage kann nicht ernsthaft bezweifelt werden, dass die durch den angefochtenen Plan verfügte Verkehrsbeschränkung für hoch emittierende Fahrzeuge zur Reduzierung der Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid geeignet ist. Dies entspricht einer einfachen Logik. Wenn in einem Gebiet, in dem das Vorhandensein von bestimmten Luftschadstoffen festgestellt worden ist, die Einfahrt von Kraftfahrzeugen untersagt wird, die eben diese Schadstoffe emittieren, müssen zwangsläufig die Werte für diese Schadstoffe sinken.

- Auch die Kammer geht - wie bereits ausgeführt - davon aus, dass insbesondere die Feinstaubbelastung nicht ausschließlich aus Berliner Quellen stammt, sondern nach jährlich und jahreszeitlich abweichenden Werte um 50 % aus Quellen stammt, die nicht zu den lokalen Quellen und auch nicht zum städtischen Hintergrund gerechnet werden können. Hieraus folgt jedoch nicht, dass der Beklagte nicht berechtigt, weil verpflichtet war, Maßnahmen zur Reduzierung der vorgenannten Luftschadstoffe in die Wege zu leiten.

- Dass diese Einschätzung in der Praxis auch funktioniert, ergibt sich zur Überzeugung der Kammer aus dem Bericht der Senatsverwaltung vom Mai 2009 über die Entwicklung der Schadstoffe in Berlin und speziell in der Umweltzone im Jahr 2008. Die Kammer hat keinen Anlass, an der Richtigkeit dieser Messungen zu zweifeln, die im Einklang mit anderen einschlägigen Erkenntnissen stehen.

- Auch die Tatsache, dass es zum Jahresende in Deutschland 40 Umweltzonen geben wird, ist nach Auffassung des Gerichts ein deutlicher Hinweis darauf, dass auch in Deutschland - wenn auch mit erheblicher Verspätung gegenüber anderen europäischen Staaten - nunmehr die Einsicht gewonnen wurde, dass Verkehrsbeschränkungen ein in jeder Hinsicht wirksames Mittel zur Verringerung der Luftverschmutzung sind.

- Im Hinblick darauf, dass die getroffenen Verkehrsbeschränkungen geeignet und erforderlich sind, um die Gesundheit der Menschen zu schützen, die sich in der Umweltzone aufhalten, kann von einer Unverhältnismäßigkeit auch nicht im Ansatz gesprochen werden.

- Der vom Kläger herangezogene ADAC-Städtevergleich vom Juni 2009 ist wissenschaftlich gesehen ein Muster ohne Wert und in keiner Weise geeignet, die Rechtmäßigkeit des Plans für Berlin in Frage zu stellen. Es ist seit langem unstrittig, dass die Werte der verkehrsbedingtem Luftschadstoffe - hier vor allem Feinstaub - zwischen den einzelnen Städten erheblich voneinander abweichen: z. B. einerseits München 62 %, andererseits Koblenz 14 % (vgl. hierzu ausführlich die Darstellung bei Lahl, Verkehrsbeschränkung S. 19 f mit zahlreichen Beispielen). Soweit der ADAC glaubt, einen Vergleich zwischen Berlin und Potsdam wagen zu dürfen, vermag die Kammer nicht zu erkennen, welche Straßenzüge der Berliner Umweltzone mit denen Potsdams vergleichbar

sein sollen.

Auch das von Ihnen zitierte VG Hannover hat in seinem Beschluss vom 22.01.2009 die von Umweltminister Sander verordnete Rücknahme des seit dem 1. Januar 2010 geltenden Fahrverbots für Kfz mit gelber Plakette wieder aufgehoben (Anlage 2).

Mit freundlichen Grüßen

Ute Maier

31.01.2010

Sehr geehrte Frau Maier !

Aus Ihrer Antwort schließe ich, daß Sie nicht mehr gewillt sind zu argumentieren oder aber keine Argumente mehr anbringen können. Ich erwarte deshalb auch keine Antwort mehr.

Gerichtsurteile .sagen nichts darüber aus, ob eine Maßnahme gut oder schlecht ist, sondern nur, ob sie sich im Bereich der Verfassungsmäßigkeit bewegt.

Leider sehen die Verwaltungsgerichte die Fahrverbote auch dann als verhältnismäßig an, wenn nur eine sehr geringe Reduzierung von Schadstoffen möglich erscheint. Das erste OVG Urteil wird diese Praxis hoffentlich beenden. Bis dahin sollten besonnene, vernünftige politische Entscheidungen getroffen werden !

Eine gute Politik sollte sich an Fakten und dem gesunden Menschenverstand orientieren. Und dies passiert hier überhaupt nicht !

Es gibt z.Zt. nur 2 Flächenländer (BW u. NRW), die ihren Kommunen Umweltzonen aufdrängen. Andere Länder verzichten vernünftigerweise darauf bzw. prüfen noch.. Es wird immer wieder auf EU-Strafzahlungen hingewiesen und damit gedroht, die Städte in Regress zu nehmen, falls sie auf die Einrichtung und Verschärfung von Umweltzonen verzichten. Wenn man davon ausgeht, daß die Fahrverbote bezüglich PM10 kaum was bringen und bezüglich NO2 sogar kontraproduktiv sind, dann fallen die Strafzahlungen für das Land doch trotzdem an, da die Städte sich ja mittels wirkungsloser Umweltzonen davon befreien konnten. Die geplanten Verschärfungen z.B. in Stuttgart könnten für zusätzliche Probleme sorgen, denn wenn die Euro2 Diesel-KFZ gegen Euro4-Diesel-KFZ ausgetauscht werden , würde sich nach IFEU-Studie (2007) der NO2 Ausstoß bei diesen Fahrzeugen um über 80 % erhöhen.

Wenn sich eine Politik ausschließlich auf Gerichtsurteile beruft, nur um keine Fehler zugeben und korrigieren zu müssen, .macht sie sich unglaubwürdig. Das wird dazu führen, daß das Umweltbewußtsein in der Bevölkerung sinkt und irgendwann sogar sinnvolle Umweltmaßnahmen in Zweifel gezogen werden !

Mit feundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

18.3.2010

Sehr geehrte Frau Maier !

Es ist bedauerlich, daß Sie weiterhin an den Umweltzonen festhalten, obwohl Sie außer zweifelhafter und falsch interpretierter Gerichtsurteile keine Argumente für die Wirksamkeit dieser Maßnahme vorweisen können. Es ist unverantwortlich, z.B. mit der geplanten Verschärfung in Stuttgart jetzt noch vollendete Tatsachen zu schaffen , obwohl die Oberverwaltungsgerichte die Maßnahme sehr wahrscheinlich kassieren werden und auch das Bundesverkehrsministerium wie kürzlich wieder angekündigt, die Umweltzonen überprüfen will.

Die Fahrverbote sorgen nur für mehr NO₂ und PM₁, ohne erkennbare Erfolge bei der Feinstaubbekämpfung. Zudem verzögern die Umweltzonen die notwendige Durchdringung mit den EURO6-Diesel KFZ, da die gerade zwangsweise angeschafften NO₂ und PM₁ belasteten EURO4-KFZ in absehbarer Zeit nicht erneut ersetzt werden können.

Auch die Durchfahrtsverbote für LKW erscheinen mir zweifelhaft, obwohl die Maßnahme vordergründig für den Normalbürger plausibel erscheinen mag. So stellen sich folgende Fragen:

Hat man sich denn die Mühe gemacht, zu berechnen, wieviele Millionen zusätzliche Kilometer durch die weiträumigen Umfahrungen jährlich anfallen?

Wieviel Diesel wird zusätzlich verbrannt, und wieviel Schadstoffe entstehen zusätzlich?

Wo bleiben die Proteste der Klimaschützer wegen des erheblichen Mehrausstoßes des Treibhausgases CO₂?

Welcher Anteil des zunehmenden Schadstoffaufkommens auf dem Autobahnring wird in die Umweltzone Stuttgart eingeweht?

Welche zusätzlichen Kosten entstehen den Fuhrunternehmen und wieviele Überschreitungstage könnten damit finanziert werden (EU-Strafzahlungen)?

Wie auch die Umweltzonen können Durchfahrtsverbote für LKW die Feinstaubbelastung kaum reduzieren, da die Abgase der KFZ lediglich 6-8% des Feinstaubaufkommens ausmachen, auch unter Berücksichtigung von Aufwirbelung und Abrieb.

Warum also das Ganze? Nur um der EU und der Bevölkerung zu zeigen, daß überhaupt etwas passiert?

Aber ich bin sicher, daß Sie bereits umfangreiche Untersuchungen durchgeführt haben , und würde mich über eine Stellungnahme freuen!

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

23.03.2010

Sehr geehrter Herr Fahnenschild,

hinsichtlich der Antworten auf Ihre Fragen verweise ich Sie auf nachstehende, im Internet verfügbare Unterlagen:

- Fortschreibung des Aktionsplans Stuttgart (Februar 2010) mit ergänzenden Gutachten
eingestellt unter
<http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1155476/index.html>
Abschnitt: Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

- Quellen für die Schadstoffe Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid: siehe Ursachenanalysen im Grundlagenband 2008 (S. 61 / 62)
<http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/show/1300734/lrp-lhs-glb08.pdf>

- Schweizer Studie „PM10-Emissionsfaktoren von Abriebspartikeln des Strassenverkehrs (APART)“; download unter <http://partnershop.vss.ch> .

Mit freundlichen Grüßen

Ute Maier

Ute Maier

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg

Referat 43 - Gebietsbezogener und

verkehrsbezogener Immissionsschutz, Lärm

Postfach 10 34 39, 70029 Stuttgart

Tel.: 0711/126-2947; Fax:-2822

Email: Ute.Maier@uvm.bwl.de

1.4.2010

Sehr geehrte Frau Maier !

Ich melde mich nochmal aus aktuellem Anlaß. Ich hatte mich auch an Herrn Resch, Bundesvorsitzender DUH, mit u.a. Schreiben gewandt. Dieser hatte der Stadt Stuttgart immerhin mit Klagen auf eine vorgezogene Verschärfung der Umweltzone gedroht. Die überraschende wie knappe Antwort kam prompt. Den Einsatz für die Umweltzone begründete er ausschließlich mit der Reduzierung von Dieselmotoren, kein Wort mehr über Feinstaub (PM10). Auch Herr Resch hat im Gegensatz zu Ihrem Ministerium wohl eingesehen, daß die Fahrverbote gegen den Feinstaub machtlos sind. Eine Klage ist jedenfalls nicht zu befürchten !

Vielen Dank für die Materialien u.a. zu den LKW-Fahrverboten. Nach dem ersten Überfliegen der Gutachten, konnte ich keine Antwort auf meine Fragen finden. Ziel der Gutachten war es wohl, zu untersuchen, ob es durch die Umfahrungen zu Überschreitungen der Grenzwerte in den Nachbargemeinden kommen könnte.

Im Übrigen regt sich in anderen Städten der Widerstand gegen Umweltzonen :

http://www.volksstimme.de/vsm/nachrichten/sachsen_anhalt/sachsen_anhalt/?em_cnt=1674153

<http://www.mdr.de/sachsen/7214747.html>

Mit freundlichen Grüßen

Achim F.

Sehr geehrter Herr Fahnenschild,

untenstehend leite ich Ihnen folgende Antwort von Herrn Resch auf Ihre email vom 17. März weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Göppel
Persönliche Referentin des Bundesgeschäftsführers

Deutsche Umwelthilfe e.V.
Bundesgeschäftsstelle Radolfzell

Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Telefon: +49 7732 9995 13
Telefax: +49 7732 9995 77
E-Mail: goeppel@duh.de
www.duh.de

Berlin:

Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Telefon: +49 30 2400867 74
Telefax: +49 30 2400867 19

Deutsche Umwelthilfe e.V.
BGF: Jürgen Resch, Rainer Baake
Vorstand: Prof. Dr. Harald Kächele,
Burkhard Jäkel, Michael Spielmann
Vereinsregister Frankfurt/M Nr. 6771
Spendenkonto: VoBa Konstanz-Radolfzell
Kto. 210 677 216 (BLZ 692 910 00)

Sehr geehrter Herr Fahnenschild,
vielen Dank für Ihre Nachricht.

Die Deutsche Umwelthilfe setzt sich seit Jahren für Umweltzonen ein. An der Stadt Berlin kann man beispielhaft erkennen, wie die Wirkung einer Umweltzone nach bereits 1,5 Jahren war: die Dieselrußemissionen sind noch vor der Verschärfung der Umweltzone um 24 Prozent zurückgegangen und die Stickoxid-Emissionen um 14 Prozent. Der Einsatz von Partikelfiltern bei Pkw führt generell zu einer Verringerung der NO₂-Emissionen, bei Anwendung entsprechender Nachrüsttechnik (SCRT) führt auch der Einbauch von Nachrüfiltern bei Bussen und LKW zu einer Verringerung des NO₂-Ausstoßes.

Da besonders gesundheitsgefährdend der Ausstoß von Rußpartikeln in innerstädtischen Straßenschluchten ist, - abgesehen von der zusätzlichen Lärmbelastung, - unterstützt die Deutsche Umwelthilfe ein Lkw-Durchfahrverbot so wie es in München durchgesetzt wurde.

Mit freundlichen Grüßen
Jürgen Resch

-----Original Message-----

Date: Wed, 17 Mar 2010 14:58:32 +0100

Subject: Feinstaubbelastung Stuttgart

From: Achim <achimf@kampe-trucks.de>

To: jresch@t-online.de

Sehr geehrter Herr Resch !

Ihre Forderungen nach Umweltzonen, LKW-Fahrverbote und jetzt Filterpflicht für Baumaschinen hören sich vordergründig für den Normalbürger plausibel an, sind jedoch bei genauerer Betrachtung für die Feinstaubbekämpfung kaum geeignet bzw. sogar kontraproduktiv. Wenn Sie beabsichtigen, Umweltzonen bzw. deren Verschärfung einzuklagen, sollten Sie bedenken, daß das Verwaltungsgericht Hannover in seiner Begründung die Fahrverbote für ungeeignet zur Feinstaubbekämpfung angesehen hat ! Zitat: "Hinzu kommt, dass nur 6 bis 8 % der PM₁₀ - Emissionen aus den Auspuffabgasen der Kraftfahrzeuge entstammen, was bereits deutlich macht, dass auf Umweltzonen begrenzte Fahrverbote nur einen sehr begrenzten Verminderungseffekt haben können." Anscheinend haben die Umweltzonenverfechter vor lauter Feierei des "wegweisenden" Urteils vergessen sich die Begründung durchzulesen, denn danach dürfte selbst die vollständige Umstellung auf Elektromobilität das Feinstaubproblem kaum lösen ! Die vermehrte Feinstaubbelastung zu Beginn des Jahres in Berlin trotz strengster Umweltzone Europas spricht doch Bände: lokale Maßnahmen wie Fahrverbote können nichts gegen Feinstaub ausrichten.

Die marginale Feinstaubminderung durch die Umweltzonen dürfte allein schon durch die erzwungenen Umfahrungen der Zone überkompensiert werden.

Auch die LKW-Durchfahrtsverbote sind zweifelhaft. So stellen sich folgende Fragen:

Hat man sich denn die Mühe gemacht, zu berechnen, wieviele Millionen zusätzliche Kilometer durch die weiträumigen Umfahrungen jährlich anfallen?

Wieviel Diesel wird zusätzlich verbrannt, und wieviel Schadstoffe entstehen zusätzlich?

Wo bleiben die Proteste der Klimaschützer wegen des erheblichen Mehrausstoßes des Treibhausgases CO₂?

Welcher Anteil des zunehmenden Schadstoffaufkommens auf dem Autobahnring wird in die Umweltzone Stuttgart eingeweht?

Welche zusätzlichen Kosten entstehen den Fuhrunternehmen und wieviele Überschreitungstage könnten damit finanziert werden (EU-Strafzahlungen)?

Wie auch die Umweltzonen können Durchfahrtsverbote für LKW die Feinstaubbelastung kaum reduzieren, da die Abgase der KFZ lediglich 6-8% des Feinstaubaufkommens ausmachen, auch unter Berücksichtigung von Aufwirbelung und Abrieb.

Warum also das Ganze? Nur um der EU und der Bevölkerung zu zeigen, daß überhaupt etwas passiert?

Ich finde es unverantwortlich, daß die Umweltgruppen sofort dabei sind, wenn es darum geht, den verhassten KFZ-Verkehr zu belasten oder zu schikanieren. Die Nebenwirkungen dieser Maßnahmen werden jedoch ignoriert. So entstehen durch die in den Umweltzonen privilegierten Euro4-Diesel KFZ vermehrt NO₂ und vor allem die besonders gefährlichen Nanopartikel, die auch nicht von den gewöhnlichen Filtern abgeschieden werden können !

Mit der Verfeinerung der Meßtechnik dürfte dies bald der nächste Umweltskandal sein. Warum schweigen die Umweltverbände dazu ?

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

Links:

Pressebericht Max-Planck-Studie 2008:

http://www.mpg.de/bilderBerichteDokumente/dokumentation/pressemitteilungen/2008/pressemitteilung_20080208/