

1.1.2011:

Sehr geehrter Herr Oeliger!

Der NABU behauptet in der jüngsten Pressemitteilung, daß die Umweltzonen ein geeignetes Mittel seien, um Feinstaub **und** Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) zu reduzieren. Mit dieser Ansicht steht der NABU jedoch alleine da, weil die nach Schadstoffklassen erteilten Fahrverbote nach neuster wissenschaftlicher Erkenntnis eindeutig nicht zur Reduktion von NO<sub>2</sub> geeignet sind. Wie Sie auch beigefügtem Artikel der "Welt" entnehmen können, räumt selbst die "Deutsche Umwelthilfe" ein, daß die Anwendung der Plakettenverordnung und die grüne Plakette, NO<sub>2</sub> nicht reduzieren können und fordern deshalb zu diesem Zwecke eine neue blaue Plakette. Auch das UBA hält zwar Umweltzonen für wirksam, explizit jedoch nur gegen Feinstaub, eine Aussage zu NO<sub>2</sub> wird hingegen vermieden!

Die Emissionsfaktoren laut IFEU 2010 sind seit März 2010 Bestandteil des "Handbuch der Emissionen 3.1" und sprechen eine klare Sprache. Durch die Fahrverbote werden gerade die Diesel-PKW und Transporter ausgesperrt, die mit Abstand am wenigsten NO<sub>2</sub> ausstoßen. Werden diese gegen Diesel PKW und Transporter der EURO 4 oder 5 -Norm ausgetauscht, erhöht sich der NO<sub>2</sub>-Ausstoß um ein Vielfaches und sorgt eher für eine Erhöhung der NO<sub>2</sub>-Konzentration und damit für eine zusätzliche Gesundheitsbelastung der Bevölkerung! Die Verbreitung moderner Diesel KFZ (grüne Plakette) sind also nicht die Lösung sondern die Ursache des NO<sub>2</sub>-Problems! Gerade weil die Auspuffemissionen anders wie beim Feinstaub zu 60-80% an der NO<sub>2</sub>-Belastung beteiligt sind, können falsche Entscheidungen fatale Folgen haben.

Der Verweis auf angebliche Erfolge in Berlin ist wenig hilfreich, da den Untersuchungen veraltete Berechnungsgrundlagen (Kenntnisstand 2004) zugrunde lagen und gerade in Bezug auf NO<sub>2</sub> verfälschte Ergebnisse lieferten. Bei Berücksichtigung der aktuellen Emissionsfaktoren (IFEU 2010) dürften sich bei einer Neuberechnung grundlegend andere Zahlen ergeben. Es ist bezeichnend, daß überall dort, wo Wirkungsanalysen nach HBEFA 3.1 erstellt wurden, bewußt auf Umweltzonen verzichtet wurde (z.B. Darmstadt, Hamburg). In Hamburg stand die Umweltzone sogar im Koalitionsvertrag. Auch seitens der grünen Umweltsenatorin war bald keine Rede mehr davon und das Gutachten wird wohl aus Rücksichtnahme auf den grünen Koalitionspartner unter Verschluß gehalten.

Die meisten UWZ sind Ende 2008/Anfang 2009 eingerichtet worden. So kann man einfach die NO<sub>2</sub> Werte für 2008 und 2009 anhand der Tabellen des Umweltbundesamtes vergleichen. So ergibt sich bundesweit, daß sich die NO<sub>2</sub>-Werte an 27 Meßstationen in Umweltzonen erhöht haben und an 13 Meßstellen verringert. Meßbare Erfolge lassen daraus sicherlich nicht ableiten!

Auch die Wirkung der Fahrverbote gegen Feinstaub (PM<sub>10</sub>) ist allenfalls marginal, da der Anteil der Abgase der KFZ am Feinstaubaufkommen lediglich 4-8% beträgt (vergl. z.B. Verwaltungsgericht Hannover). Selbst wenn man mit einer grünen Umweltzone 50% an Dieselruß vermindern könnte, würde dies das PM<sub>10</sub>-Aufkommen lediglich um 2-4% reduzieren.

In den Naturwissenschaften kann es immer nur eine Wahrheit geben, nämlich die nach dem aktuellen Erkenntnisstand. Wenn jedoch Umweltpolitiker und Umweltgruppen die Bevölkerung bewußt oder unbewußt durch falsche Behauptungen täuschen, nur um keine

Fehler zugeben zu müssen, besteht die große Gefahr, daß sich die gesamte Umwelt- und Klimapolitik bei der Bevölkerung unglaublich macht!

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

Am 03.01.2011 18:25, schrieb Dietmar Oeliger:

Sehr geehrter Herr Fahnenschild,

Sie haben in gewisser Weise Recht: Umweltzonen (UZ) in der derzeitigen Systematik können nicht sehr wirksam sein, um die NO<sub>2</sub> Belastungen runter zu setzen. Dies hängt damit zusammen, dass EURO 4 und 5 Fahrzeuge ebenfalls mit grüner Plakette ausgestattet werden, obwohl doch erst EURO 6 eine Reduktion in ähnlichem Umfang wie bei einem Benziner verspricht. Dies zeigt sich auch in der von Ihnen beigefügten Grafik.

Die in unserer Pressemitteilung getätigte Aussage bezog sich aber vor allem darauf, dass selbst die blaue Plakette (so sie denn kommt) in flächenmäßig kleinen UZ nicht richtig greifen kann, da NO<sub>2</sub> sich deutlich stärker verteilt, als Partikel (Feinstaub). Die so genannte "Hintergrundbelastung" wird demnach in einer kleinen UZ stärker zum Tragen kommen, selbst wenn sie innerhalb der UZ nur EURO 6 Fahrzeuge fahren lassen. Aus unserer Sicht müssen daher die UZ größer werden.

Schauen Sie sich das Ruhrgebiet oder den Stuttgarter Raum an. Dort herrscht ein Flickenteppich an unterschiedlichen Regelungen für Autos. Hier sollte einheitlich die Umweltzone eingeführt und verschärft werden.

Die Umweltzone alleine kann die Feinstaubbelastung nicht zurückführen. Auch da stimme ich Ihnen zu. Dies haben wir in unserer Pressemitteilung so aber auch geschrieben. Dennoch ist mir kein einziges Instrument bekannt, das derart schnell und wirksam einen Beitrag zur Luftreinhaltung im Verkehr gebracht hat. Wenn Sie eines kennen, wäre ich um eine kurze Antwort dankbar.

Freundliche Grüße  
Dietmar Oeliger

6.1.2011

Sehr geehrter Herr Oeliger!

Vielen Dank für Ihre schnelle Antwort. Warum fordert der NABU die Ausweitung und Verschärfung von Umweltzonen, obwohl Sie selbst einräumen, daß die Fahrverbote nichts bringen, weil damit auch die Verbreitung der NO<sub>2</sub> intensiven EURO4 und EURO5 - Diesel KFZ gefördert wird? Warum sollte eine großräumige Ausdehnung der Fahrverbote mehr bringen, wenn auch im Landkreis mehr NO<sub>2</sub>-Dreckschleudern unterwegs sind, was doch eher zu einem Anstieg der Hintergrundbelastung führen dürfte? Und wie kommen Sie darauf, daß sich NO<sub>2</sub> deutlich stärker räumlich verteilt als Feinstaub? Laut IFEU 2010 sind z.B. in Stuttgart zu ca. 60% die hohen NO<sub>2</sub>-Direktemissionen der "modernen" Diesel-PKW für die hohe Belastung verantwortlich (vergl. S.29, Abb.17). Die LKW (ca. 10%) und sogar die Hintergrundbelastung, die immer als Begründung für großflächige

Umweltzonen herangezogen wird, ist mit ca. 30% hingegen schon eher gering! Zudem setzt sich der Großteil der Hintergrundbelastung aus dem städtischen Hintergrund und weniger dem Umland zusammen, d.h. das im Stadtgebiet direkt oder luftchemisch erzeugte NO<sub>2</sub> verteilt sich in allen Straßen und ist auch noch vorhanden, wenn die belastete Straße für den Verkehr gesperrt werden würde. Um eine Verringerung der NO<sub>2</sub>-Belastung zu erreichen, müßten also die NO<sub>2</sub>-Direktemissionen gesenkt werden, indem man z.B. die Anzahl der EURO4 und EURO 5 Diesel PKW mit grüner Plakette verringert oder zumindest die weitere Verbreitung dieser Fahrzeuge verhindert. Zur Eindämmung des NO<sub>2</sub>-Problems sind m.E. folgende Schritte denkbar:

- Abschaffung aller Umweltzonen, da dadurch auch die NO<sub>2</sub>-intensiven Diesel PKW und Transporter gefördert werden. Zudem wird durch die Fahrverbote die notwendige Verbreitung von wirklich schadstoffarmen EURO6-KFZ (ab 2013) erheblich verzögert, da die KFZ-Halter die jetzt zwangsweise in (suboptimale) Motortechnik investieren mußten, in 3 - 4 Jahren kein Geld und keine Motivation haben dürften, erneut zu investieren.
- Forderung an Bund und EU, die Einführung von EURO6 vorzuziehen und die Einhaltung des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> von 2015 auf 2020 verschieben
- Anreize schaffen zum Umstieg auf Benzin-PKW
- Anreize schaffen zum Erwerb von EURO6 - KFZ. Diesel-Fahrer sollten aufgefordert werden ihren älteren PKW oder Transporter noch ein paar Jahre länger zu fahren, um dann genug angespart zu haben, um gleich einen EURO6 anzuschaffen, sobald diese zur Verfügung stehen und sich ein Markt dafür gebildet hat.
- diverse Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und - verflüssigung

Die Maßnahmen zur Beschleunigung der Verbreitung von EURO6-KFZ ist auch für die Feinstaubbekämpfung förderlich, da diese KFZ nicht nur den Feinstaub fast vollständig abscheiden, sondern auch die besonders gefährlichen Nanopartikel, die laut Max-Planck-Studie 2008 (siehe Anhang) von den EURO4 und 5 Diesel KFZ ungefiltert (**vergl. UBA**) ausgestoßen werden!

Die Feinstaubbelastung ist in Deutschland nicht mehr das Hauptproblem. Feinstaubprobleme gibt es 2010 nur noch in Baden-Württemberg, in 2 Städten Bayerns, in 3 Städten in NRW und in einigen Städten in Ostdeutschland, darunter Berlin trotz schärfster Umweltzone. Die meisten Umweltzonen werden daher ausschließlich mit NO<sub>2</sub> begründet. Diverse aktuelle Gutachten haben ergeben, daß Umweltzonen keine signifikante Wirkung aufweisen. Nach Hamburg und Darmstadt liegen nun die Gutachten für Mainz und Wiesbaden vor. Der Mainzer Umweltdezernent Reichel hat daraufhin Zweifel an der Maßnahme angemeldet, nachdem er vorher glühender Verfechter einer Umweltzone war!

Früher oder später wird sich die Maßnahme Umweltzone als größter Unsinn aller Zeiten herausstellen, indem hier Werte in Milliardenhöhe vernichtet, Existenzen gerade von Betrieben gefährdet, und darüber hinaus eine irrwitzige Bürokratie geschaffen wurde, ohne einen signifikanten Nutzen zu bringen. Sollten die Umweltgruppen und die Grünen trotzdem weiterhin auf Umweltzonen setzen, werden sie die die Konsequenzen dafür zu tragen haben!

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild

Links

<http://www.allgemeine-zeitung.de/region/mainz/meldungen/9796925.htm>

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

7.1.2011:

Sehr geehrter Herr Fahnenschild,

es ist eigentlich nicht die feine Art, eine Mail, die ich an Sie gerichtet habe, gleich an alle Redaktionen dieser Republik zu schicken. Ich habe absolut nichts zu verbergen, aber sowas macht man grundsätzlich nicht, zumal Sie mir die Worte im Mund rundrehen. Deshalb will auch gerne noch mal Stellung nehmen.

Ich habe nicht gesagt, dass Umweltzonen nichts bringen. Untersuchungen über die älteste und größte Umweltzone in Berlin zeigte bereits binnen Jahresfrist nach Einführung der Umweltzone (Stufe 1 in 2008) eine Reduzierung der verkehrsbedingten Rußbelastung um 24 Prozent und um 14 Prozent bei Stickstoffdioxid. 2009 waren es 35 Prozent weniger Dieselrußemissionen und 19 Prozent geringere Stickstoffdioxidbelastungen. Diese Werte können Sie gerne beim Senat in Berlin nachfragen.

Auch in Dortmund hat sich was getan:

<http://www.derwesten.de/staedte/dortmund/Umweltzone-zeigt-in-Dortmund-Wirkung-id4114293.html>

Rätselhaft ist mir Ihre Aussage, dass das Feinstaub-Problem in Deutschland mehr oder weniger erledigt sei. Die aktuellen Zahlen sprechen eine andere Sprache:

<http://www.env-it.de/luftdaten/trsyear.fwd?comp=PM1&state=UB&month=2&order=0&boxed=1&year=2010&x=7&y=9>

An vielen Messpunkten wurden auch 2010 die Grenzwerte überschritten. Zur Erinnerung: an maximal 35 Tagen im Jahr darf der Grenzwert überschritten werden.

Um die NO<sub>2</sub>-Grenzwerte zu erreichen bedarf es allerdings zusätzlicher Maßnahmen, denn die sehr verbreiteten Euro 4 Diesel Pkw haben sehr hohe NO<sub>2</sub> Emissionen, wie die IFEU-Abbildung zeigt. Wir vom NABU waren, wie übrigens auch die anderen großen Umweltverbände, dagegen, dass Euro 4 ohne Filtertechnik die grüne Plakette bekommt. Die Bundesregierung war damals anderer Meinung. Wohl auch um die Autoindustrie und viele Besitzer neuer Fahrzeuge nicht vor den Kopf zu stoßen.

Wir haben lange und intensiv um EURO 6 gekämpft, wollten die neuen Norm sowohl bei Pkw als auch bei Lkw sehr viel schneller eingeführt haben. Auch die ungleiche Behandlung von Benzinern und Diesel haben wir immer kritisiert, zuletzt bei der CO<sub>2</sub>-basierten Kfz-Besteuerung, die leider in vielen Punkten auf Diesel-Pkw zugeschnitten ist.

[http://www.pressrelations.de/new/standard/result\\_main.cfm?pfach=1&n\\_firmanr\\_=101257&sektor=pm&detail=1&r=354049&sid=&aktion=jour\\_pm&quelle=0](http://www.pressrelations.de/new/standard/result_main.cfm?pfach=1&n_firmanr_=101257&sektor=pm&detail=1&r=354049&sid=&aktion=jour_pm&quelle=0)

Kurzum: Sie richten Ihren Appell an die falsche Adresse.

Mit freundlichen Grüßen

Dietmar Oeliger  
Referent Verkehrspolitik

9.1.2011:

Sehr geehrter Herr Oeliger!

Es ist auch nicht die feine Art, die Bevölkerung immer wieder durch zweifelhafte und unwahre Behauptungen bewußt zu täuschen. Daher müssen Sie schon bereit sein auch heftige Kritik auszuhalten. Ich habe ich Ihnen auch nicht das Wort im Mund herumgedreht. Sie haben geschwiegen: Zitat: "Umweltzonen (UZ) in der derzeitigen Systematik können nicht sehr wirksam sein, um die NO<sub>2</sub> Belastungen runter zu setzen." Das heißt doch nicht anderes, als daß Umweltzonen bezüglich NO<sub>2</sub> nichts bringen! Ich hatte erklärt, warum auch die noch so große räumliche Ausdehnung der Fahrverbote nichts bringen kann, worauf Sie jedoch nicht eingegangen sind. Zudem gibt es nun mal die Umweltzone in der derzeitigen Systematik, und nur darüber ist zu urteilen!

Leider sind viele Umweltpolitiker und insbesondere Umweltgruppen gegen Argumente immun. Fakten die ihnen nicht in den Kram passen, werden einfach ignoriert. So werden immer wieder die angeblichen Erfolge in Berlin als "Argument" gebracht, obwohl die dortigen Untersuchungsergebnisse spätestens mit Bekanntwerden der aktuellen Emissionsfaktoren (IFEU 2010) veraltet sind und aktualisiert werden müßten. Dies gilt übrigens für sämtliche in den Luftreinhalteplänen enthaltenen Wirkungsanalysen vor 2010. Der gesunde Menschenverstand würde nun sagen, daß bevor Umweltzonen eingerichtet oder verschärft werden, es unabdingbar ist, neue Wirkungsanalysen unter Berücksichtigung der aktuellen Emissionsfaktoren zu erstellen, um eine realistische Entscheidungsgrundlage zu haben. Dies geschieht jedoch nicht, sondern man versucht stattdessen eifrig anhand willkürlich konstruierter Zahlenspielergebnisse, die Fahrverbote öffentlich als Erfolg zu

verkaufen. Aktuellstes Beispiel dafür sind die "Validierungen" des grünen NRW Umweltministers Remmel, die dann anderorts gleich wieder als "eindeutiger Beweis" oder gar als "Studie" für die Wirksamkeit von Umweltzonen herangezogen werden. Meine Ansicht dazu habe ich dem Ministerium mitgeteilt (Anlage).

Ich habe nicht behauptet, daß das Feinstaubproblem in Deutschland gelöst ist, sondern nur bemerkt, daß immer mehr Umweltzonen und deren Verschärfung überwiegend oder ausschließlich mit der Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes begründet werden. Und zumindest diese Umweltzonen müßten verschwinden, da sie nichts bringen oder gar eine kontraproduktive Wirkung aufweisen! Sicherlich ist es richtig, daß Umweltzonen in der Lage sind Feinstaub (PM<sub>10</sub>) zu reduzieren. Jedoch ist die Wirkung sehr marginal, sodaß sich hier die Frage nach der Verhältnismäßigkeit der Mittel stellt. Das Verwaltungsgericht Hannover hat sich dazu klar geäußert: Zitat:"Hinzu kommt, dass nur 6 bis 8 % der PM<sub>10</sub> - Emissionen aus den Auspuffabgasen der Kraftfahrzeuge entstammen, was bereits deutlich macht, dass auf Umweltzonen begrenzte Fahrverbote nur einen sehr begrenzten Verminderungseffekt haben können."

Warum raten die Umweltgruppen der Bevölkerung nicht grundsätzlich davon ab, wenn möglich auf den Erwerb von Dieselfahrzeugen zu verzichten? Warum erzeugen sie bei den Autofahrern die Illusion, daß sie bei Nachrüstung mit einem Partikelfilter nur noch saubere Diesel-Autos fahren, obwohl die gebräuchlichen Filter lediglich 30-50% der Partikelmasse reduzieren und gerade die besonders gefährlichen kleinsten Teilchen durchlassen? Den Umweltgruppen und den Grünen geht es doch weniger um die Gesundheit der Bevölkerung, sondern mehr um die Durchsetzung ideologischer Positionen und um die Schikanie der verhassten Autofahrer. Dafür nehmen sie offensichtlich auch gern die zusätzliche Gesundheitsbelastung durch den vermehrten Ausstoß von NO<sub>2</sub> und Nanopartikeln der in Umweltzonen privilegierten Diesel KFZ mit grüner Plakette in Kauf!

Bleibt nur zu hoffen, daß die Medien endlich anfangen selber zu recherchieren, um dann objektiver berichten zu können!

Mit freundlichen Grüßen

Achim Fahnenschild