Achim Fahnenschild (Dipl-Ök.)

◆◆◆

Tronjeweg 34
30455 Hannover
◆
Tel. 0511-441952
Fax-Nr. 0511-2102682
05.11.2010

An das Umweltministerium NRW

Betr.: Umweltzonen

Sehr geehrter Herr Remmel !

Es ist enttäuschend! Mit dem Regierungswechsel kam die Hoffnung auf, dass auch ein grüner Umweltminister fähig sein könnte, vernünftig und pragmatisch zu handeln, aber nun soll anscheinend das Land unter dem Deckmantel des Gesundheitsschutzes mit immer größeren und strengeren Umweltzonen überzogen werden unter Inkaufnahme einer Wertvernichtung in Milliardenhöhe. Dabei ist eine signifikante Wirkung der Maßnahme immer noch nicht erwiesen!

Der Versuch die Wirkung von Fahrverboten mit dem Vergleich von Überschreitungstagen (ÜT) zu belegen, ist abenteuerlich, unseriös und hält einer Plausibilitätsprüfung geschweige denn einer wissenschaftlichen Überprüfung nicht stand. So werden die Jahre 2007 und 2009 miteinander verglichen und das Jahr 2008 anscheinend bewusst ignoriert. Denn in 2008 ist die Anzahl der ÜT in allen großen Städten erheblich gesunken (teilweise 20-30 ÜT weniger als 2007), und zwar ohne Umweltzonen! Nachdem Ende 2008, bzw. Anfang 2009 die Umweltzonen eingerichtet wurden, stieg die Anzahl der ÜT in 2009 wieder stark an (10-20 ÜT mehr als 2008). Was soll man denn daraus folgern?

Beispiel Düsseldorf (Corneliusstr.): 2007 59 ÜT; 2008 36 ÜT; 2009 47 ÜT; 2010 29 ÜT
Beispiel Duisburg (Bruckhausen): 2007 65 ÜT; 2008 32 ÜT; 2009 42 ÜT; 2010 36 ÜT
(die Zahlen für 2010 bis 1.11.)
Die Zahlen kann jeder im Internet beim Umweltbundesamt nachlesen!

Es ist hinlänglich bekannt, dass die Hälfte des Feinstaubaufkommens in den Städten aus Quellen von außerhalb entstammt, woraus folgt, dass die Feinstaubbelastung und die ÜT immer Spielball der Wetterlagen bleiben werden. Von dem zu 50% lokal erzeugtem Feinstaub sind 40-60% fahrzeugbedingt, wovon lediglich 25% den Abgasen zuzuschreiben sind (vergl. HBEFA), sodaß die Abgase der KFZ, die von Umweltzonen beeinflussbar sind, lediglich 4 – 8% der Gesamtbelastung ausmachen. Dies hat auch z.B. das Verwaltungsgericht Hannover erkannt und die Umweltzone in Bezug auf Feinstaub als unverhältnismäßig eingestuft! 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." Das bedeutet, dass selbst wenn nur noch EURO6 und Elektro-KFZ fahren dürften, sich die PM10-Belastung lediglich um 4-8% verringert. Eine grüne Umweltzone könnte 1,5 – 3,5% bringen, die erste Fahrverbotsstufe weit unter 1% und dürfte damit wohl kaum Einfluß auf die Überschreitungstage haben!

Zudem sollte endlich beachtet werden, dass die moderne Motorentechnik auch neue Risiken in sich birgt. Moderne EURO4 und EURO5 Dieselmotoren, die in Umweltzonen privilegiert

sind, stoßen zwar weniger PM10 aus, dafür jedoch laut Max-Planck (2008) extrem gefährliche Nanopartikel, die laut Umweltbundesamt auch nicht von den gebräuchlichen Partikelfiltern abgeschieden werden können. Die Max-Planck-Studie wird leider von den Umweltpolitikern beharrlich totgeschwiegen, da sie offenbar vielen gerade nicht in den Kram passt. Es ist ein Skandal, dass die Umweltminister hier nicht tätig werden!

Auch für die Bekämpfung von Stickstoffdioxid (NO2) sind die Umweltzonen nicht geeignet. Im Gegenteil, es besteht die Gefahr, dass sich dadurch die Belastung noch erhöht! Laut IFEU 2010 ist hauptsächlich die zunehmende Anzahl von „modernen“ EURO3-5 PKW und Transportern für die überall gestiegene NO2-Konzentration verantwortlich. Die aktuellen Emissionsfaktoren (Anhang) nach IFEU 2010 sprechen für sich. Sämtliche in den Luftreinhalteplänen enthaltenen Modellrechnungen und Wirkungsanalysen wurden auf Grundlage veralteter Emissionsfaktoren und Berechnungsmethoden (Kenntnisstand 2004) erstellt und müssten dringend aktualisiert werden. Die Bezirksregierungen weigern sich jedoch dies zu tun und rufen hemmungslos sogar neue Umweltzonen aus (Krefeld, Dinslaken) oder verschärfen bestehende (Düsseldorf). Die betroffenen Kommunen sollten sich dagegen wehren und neue Modellrechnungen auf der Grundlage von HBEFA 3.1 (IFEU 2010) einfordern oder notfalls selber in Auftrag geben. Schließlich geht es um die Gesundheit der Bevölkerung und um die Belastung von Wirtschaft, Bürgern und Stadtkassen! Bemerkenswert ist, dass alle Städte, die dieses Jahr Modellrechnungen in Auftrag gegeben haben, bewusst auf Umweltzonen verzichtet haben (z.B. Darmstadt, Hamburg). Die Umweltzone steht in Hamburg sogar im Koalitionsvertrag. Auch von Seiten des grünen Umweltsenators ist nun keine Rede mehr davon.

Auch Umweltpolitiker müssen endlich bereit sein Fehler einzuräumen und zu korrigieren. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich die gesamte Umwelt- und Klimapolitik bei der Bevölkerung unglaubwürdig macht!

Achim Fahnenschild

Links:

Max-Planck-Studie
http://www.mpg.de/bilderBerichteDokumente/dokumentation/pressemitteilungen/2008/pressemitteilung20080208/

IFEU 2010 Download unter:
http://www.ifeu.de/index.php?bereich=ver&seite=projekt_no2gesamt

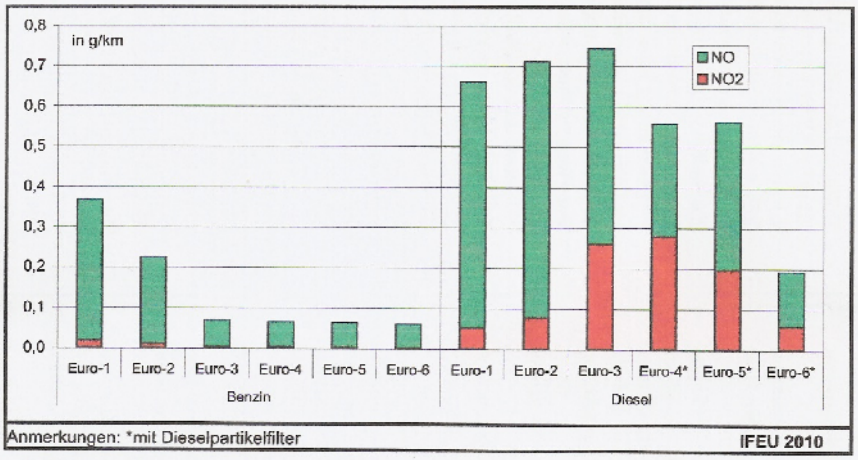

Abb. 16: NO_x- Emissionen unterteilt nach NO und NO_2-Emissionen in der durchschnittlichen Innerortssituation (Ø-io) für Pkw Euro-1 bis -6, 2010

Die Abbildung unten rechts zeigt die prognostizierte NO2-Entwicklung bis 2020 mit Einführung von Euro5 und Euro 6 – PKW ohne Umweltzone. Das Entwicklung mit Umweltzone dürfte sich eher an der Abbildung oben rechts orientieren, da hier die Durchdringung mit Euro 6 – PKW u. Transportern erheblich verzögert wird !

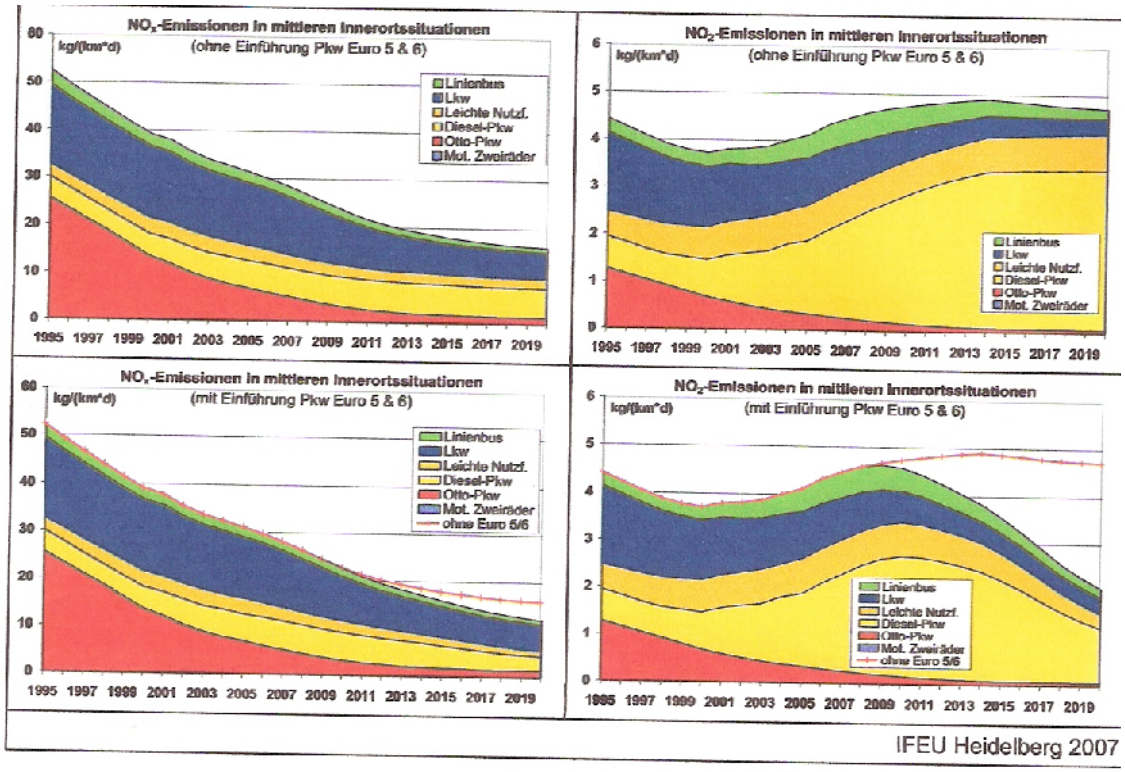

Abb. 14 NO_x- und NO_2-Emissionen in einer mittleren Innerortssituation