

Verzicht auf Klage nach Kompromiss zur Umweltzone

Von Andreas Schinkel 26.02.2010

- 1 **Der Kompromiss im Streit um die Umweltzone hat der Stadt eine Klage erspart. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) teilte am Freitag mit, dass sie mit der Übergangsregelung von insgesamt sechs Monaten leben könne und vorerst auf Rechtsmittel verzichte.**

5 „Wir werden aber ab Montag selbst mit Kontrollen beginnen und alle Autofahrer ohne grüne Plakette dem Ordnungsamt melden“, kündigte DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch an.

10 Zuvor hatten Umweltminister Hans-Heinrich Sander (FDP) und Oberbürgermeister Stephan Weil (SPD) eine Einigung im Streit um die Umweltzone verkündet. Danach will es die Stadt in den ersten drei Monaten der Karenzzeit bei einer Ermahnung von Plakettensündern belassen. Erst in der zweiten Hälfte müssen alle Halter von Fahrzeugen ohne grüne Plakette mit einem Bußgeld rechnen, es sei den sie können einen „nachvollziehbaren Grund“ nachweisen – etwa den, dass sie einen Rußfilter bestellt haben, der aufgrund von Lieferschwierigkeiten noch nicht eingebaut werden konnte.

20 Der Anwalt der DUH, Remo Klinger, erwartet aber von der Stadt, dass sie auch zu Beginn der Übergangszeit hart durchgreift. „Wird ein Plakettensünder zum zweiten Mal erwischt, darf es nicht bei einer weiteren Ermahnung bleiben.“ Die Stadt müsse dann ein Bußgeld von 40 Euro erheben und einen Punkt in der Flensburger Verkehrssünderkartei eintragen. Falls die Kontrollen zu nachlässig seien, denke man erneut über eine Klage nach.

30 In der Ratspolitik macht man sich derweil mehr Gedanken um den zweiten Teil des Kompromisses zwischen Weil und Sander: Die beiden wollen mithilfe einer Arbeitsgruppe von Stadt und Land ausloten, ob der vorgeschriebene Luftreinhalteplan auch ohne Umweltzone zu erfüllen ist. Über diesen Passus zeigten sich die Grünen gestern konsterniert.

35 „Es ist nicht einzusehen, warum jetzt eine Kommission noch einmal über die Wirksamkeit der Umweltzone nachdenken soll“, sagt ihr umweltpolitischer Sprecher Michael Dette. Schließlich habe der Rat die Regelung beschlossen, und der sei „der Souverän“.

In der Tat steht die Umweltzone wieder grundsätzlich zur Debatte. Vertreter der Stadt und des Landes, aber auch Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft sollen die Plakettenregelung „ergebnisoffen“ bewerten. CDU und FDP sehen darin eine Bestätigung ihrer jahrelangen Kritik. „Endlich werden Alternativen zur Umweltzone ausgelotet“, sagt Jens-Michael Emmelmann, Fraktionsvize der CDU. FDP-Umweltexperte Jens Meyburg findet es „gut, dass auch Vertreter der Wissenschaft mitreden“. Im Gegensatz zu ihrem grünen Koalitionspartner begrüßt auch die SPD eine neue Grundsatzdebatte. „Dass sich jetzt Fachleute zusammensetzen, ist vernünftig“, sagt die Fraktionsvorsitzende Christine Kastning.

55 Doch bis die Expertenrunde ein neues Konzept zur Bekämpfung der Luftverschmutzung ausgebrütet hat, gilt die letzte Stufe der Umweltzone. Die Kraftfahrzeuginnung rechnet in den nächsten Wochen mit einer erhöhten Nachfrage nach Rußfiltern. „Bei den Herstellern wird es Engpässe geben“, sagt der Obermeister der Innung, Fritz Henze. Denn Mitte Januar, als Sander das Fahrverbot per Erlass lockern wollte, wurden viele Rußfilter wieder abbestellt. Wer jetzt erneut einen Filter ordern wolle, müsse mit Lieferzeiten von bis zu sechs Wochen rechnen, sagt Henze.

Rollenkarte: „Stimme des Volkes“

Eure Aufgabe ist es, die Meinung von Passanten zum Thema Feinstaub und Umweltzone zu beschreiben. Dazu könnt ihr euch Fragen für ein kurzes Interview überlegen und Passanten in der Fußgängerzone eurer Stadt befragen. Vorher solltet ihr aber mithilfe der ausliegenden Materialien oder weiterer Recherchen Hintergrundinformationen zum Thema Feinstaubproblematik und Umweltzone sammeln, um sinnvolle Fragen für ein Interview zu formulieren. Ihr könnt selbst entscheiden, welche Themen ihr auswählt.

Rollenkarte: Weltgesundheitsorganisation (WHO)

Ihr recherchiert die Position der WHO und vertrittet diese in der Redaktionssitzung. Durch Studien konntet ihr belegen, dass Feinstaub gesundheitsschädlich ist. PM10 erhöht die Gefahr von Herz-Kreislaufkrankungen. Ferner treten Atemwegsentzündungen verstärkt in Gebieten mit hoher Feinstaubbelastung auf. Die Folgen einer lang anhaltenden mäßigen Feinstaubbelastung sind schwerwiegender als die einer kurzzeitigen hohen Belastung. Infolge der Feinstaubbelastung erhöhen sich die Kosten für Medikamente gegen Atemwegsbeschwerden sowie für Krankenhausaufenthalte. Feinstaub der Klasse PM2,5 ist gefährlicher als PM10. Hier sinkt die Lebenserwartung um durchschnittlich 6 %, was ihr auf die Zunahme an Herz- und Lungenerkrankungen und auch Krebs zurückführt. Bei Kindern wurden in Gebieten mit hoher Feinstaubbelastung mehr Fälle von chronischen Lungenerkrankungen bzw. eine allgemein geringere Lungenfunktion festgestellt. Ein Schwellenwert, also ein Konzentrationswert, ab dem ein Gefahrstoff erst eine schädigende Wirkung hat, konnte nicht festgestellt werden. Dies bedeutet nach eurer Sicht, dass eine selbst noch so geringe Konzentration an Feinstaub schädigend wirken kann.

Ihr begrüßt demnach die Forderung der EU, die Feinstaubbelastung zu senken, jedoch scheinen euch die Grenzwerte der EU zu hoch eingestuft. Dies begründet ihr mit dem fehlenden Schwellenwert. Die Umweltzone erscheint euch als Maßnahme zur Senkung der Feinstaubbelastung geeignet zu sein, insbesondere für die stark belasteten Bereiche der Innenstadt. Zudem senken Umweltzonen die Schadstoffbelastung der Luft allgemein. Ihr sprecht euch daher klar dafür aus, dass die strengste Stufe der Umweltzone beibehalten/umgesetzt werden soll und es keine Ausnahmeregelungen geben darf.

Quelle: <http://www.euro.who.int/de/home>

Rollenkarte: Handwerkskammer Hannover

Ihr habt Vertreter der Handwerkskammer Hannover befragt und vertrittet deren Position in der Redaktionssitzung. Ihr bezweifelt, dass die Umweltzone ein geeignetes Mittel zur Reduzierung der Schadstoffbelastung in den Städten ist. Ihr appelliert an die Vernunft der Landesregierung sowie der Vertreter der Stadt Hannover, unwirksame Elemente von Luftreinhalteplänen zu streichen – so auch die Umweltzonen. Für die Handwerksbetriebe in Hannover führt diese Maßnahme zu vielen Problemen: Viele Fahrzeuge von Handwerkern dürfen nicht in die Umweltzone einfahren, weil sie entweder eine rote oder eine gelbe Plakette tragen. Die Umrüstung alter Fahrzeuge mit Rußpartikelfiltern oder die Anschaffung von Fahrzeugen mit geringerem Schadstoffausstoß führt zu immensen Kosten für die Betriebe und somit zu massiven Wettbewerbsnachteilen. Der Verkauf der Altfahrzeuge ist zudem unrentabel, da die Fahrzeuge mit der Einführung der Umweltzonen massiv entwertet wurden. Diese Kosten für die Handwerker müssen auf die Preise für Handwerksleistungen aufgeschlagen werden, was auch die Haushaltseinkommen der Bürger verringert. Für euch stellt die Umweltzone angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Lage für die Handwerker eine unzumutbare Sanktion und Benachteiligung dar; ihr fordert die Abschaffung der Umweltzone. Ein Kompromiss könnte für euch darin bestehen, die Ausnahmeregelungen zu verlängern und zu vereinfachen. Bisher muss ein Handwerker vom Steuerberater eine Bescheinigung zum Nachweis der Existenzgefährdung vorlegen, um die Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen zu können. Ihr fordert auch, dass das Fahrverbot für Fahrzeuge mit gelber Plakette jetzt aufgehoben und frühestens 2015 eingeführt wird.

Quelle: <http://www.hwk-hannover.de>

Materialkarte 5: ADAC-Untersuchungen zur Wirksamkeit von Umweltzonen

„Am Beispiel von drei Gebieten in Deutschland untersuchte der ADAC die Wirksamkeit von Umweltzonen. [...] Die Witterungsverhältnisse im Jahr 2008 führten in den betrachteten Städten meist zu niedrigeren Messwerten der Schadstoffbelastung als im Vorjahr. Dieser Rückgang sollte – wenn Umweltzonen eine wirkungsvolle Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität darstellen – in Städten, die 2008 eine Umweltzone einführten, nennenswert stärker ausgeprägt sein als in den jeweiligen Referenzstädten ohne Umweltzone. [...]

Die Messwerte belegen dies allerdings nicht: Die Änderung der Feinstaubkonzentration 2008 im Vergleich zu 2007 lag in Berlin an verkehrsnahen Messstationen zwischen einem Anstieg um 5% und einem Rückgang um 4,7%. Diese große Spannweite zeigt die hohe Variabilität aufgrund unterschiedlicher lokaler Einflüsse. In Potsdam (ohne Umweltzone) streute die Änderung zwischen 2,1% Zunahme und 1,9% Abnahme. In Mannheim (mit Umweltzone) wurde ein Rückgang um 11,9% festgestellt, während in Ludwigshafen und Karlsruhe (ohne Umweltzone) die Werte zwischen 0,1% und 10,7% zurückgingen. Allerdings konnte in Mannheim nur eine Messstation herangezogen werden, daher ist die Aussagekraft dieses Vergleichs eingeschränkt. [...]

Insgesamt zeigen die Ergebnisse deutlich, dass der durch die Einführung von Umweltzonen erhoffte Effekt keinesfalls in dem Umfang eingetreten ist, wie er gewünscht war. Weder der Vergleich der Messwertveränderung von Berlin mit Potsdam, Mannheim mit Ludwigshafen/Karlsruhe noch von Stuttgart/Tübingen/Ludwigsburg mit Pforzheim/Heilbronn/Herrenberg/Mühlacker zeigt wesentliche Unterschiede zwischen Städten mit und Städten ohne Umweltzone. Das Beispiel Berlin – Potsdam führt dies besonders klar vor Augen: Hier weist die Stadt ohne Umweltzone (Potsdam) sogar eine stärkere Luftverbesserung bzw. geringere Luftverschlechterung auf als die Vergleichsstadt Berlin, eine der ersten Städte in Deutschland mit einer Umweltzone.“

(zitiert aus: Laberer, C., Niedermeier, M. (2009): Wirksamkeit von Umweltzonen. ADAC e.V. Interessenvertretung Verkehr; im Internet publiziertes Dokument: www.adac.de/verkehrs-experten)

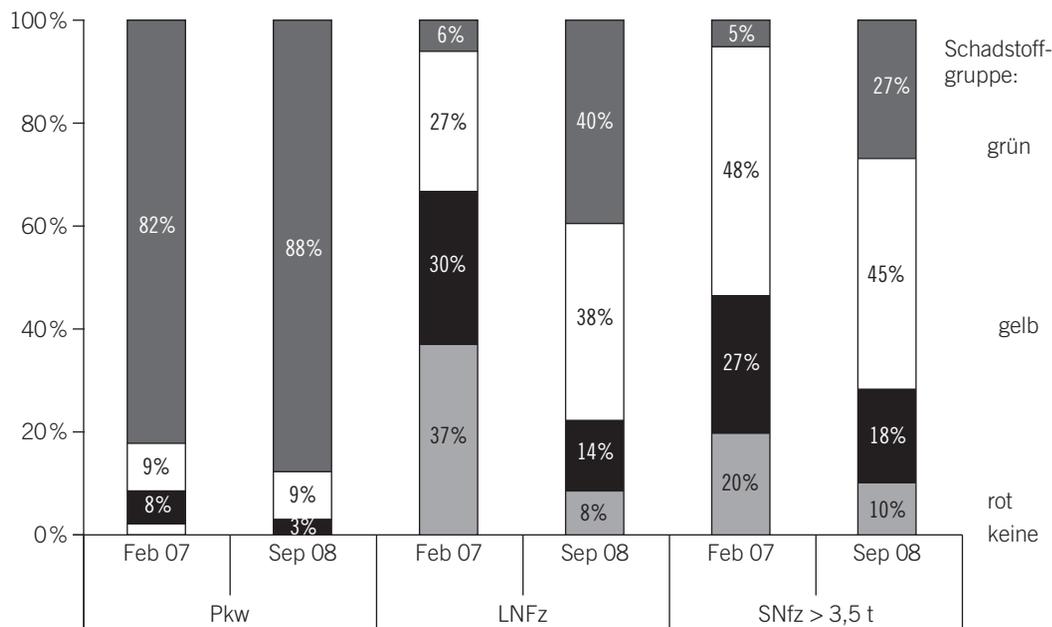
Materialkarte 6: Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) zur ADAC-Studie

„In den Medien wird häufiger eine »Studie« des ADAC angeführt, welche angeblich die fehlende Wirksamkeit von Umweltzonen aufzeigt. [...] Die Methode ist der Vergleich der Schadstoffbelastung in nahe beieinander liegenden Städtepaaren. Wobei es in der einen Stadt eine Umweltzone gibt, in der anderen nicht. [...] Ziel des Vergleichs des ADAC ist es zu zeigen, dass es in den Städten mit Umweltzonen gegenüber den regionalen Vergleichsstädten ohne Umweltzone keine signifikanten Verbesserungen der Luftqualität gibt. Aus verschiedenen Gründen sind dieser Ansatz und seine Ergebnisse zu kritisieren.

Was der Vergleich des ADAC leider überhaupt nicht untersucht, ist das Ziel von Umweltzonen. Sie zielen auf die Beschleunigung der Flottenmodernisierung, d. h. die Ausstattung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern bzw. die Beschaffung von Fahrzeugen mit höherer Euro-Norm. Dieses Ziel wird in Berlin [...] nachweislich erreicht und vom ADAC [...] bei seinem Vergleich auch nicht in Frage gestellt. Die Verbesserung der Luftqualität resultiert aus dieser beschleunigten Flottenmodernisierung.

Was vom ADAC ebenfalls vollkommen vernachlässigt wird, ist die Tatsache, dass die Umweltzone in Berlin natürlich auch positive Effekte in Potsdam hat. Die Mehrzahl der Fahrzeuge in Potsdam hat eine Plakette, obwohl diese in Potsdam nicht benötigt wird. Die Wirkung der Berliner Umweltzone strahlt also auch nach Potsdam aus. Offenbar achten auch die Fahrzeughalter in Potsdam darauf, dass neue Fahrzeuge eine grüne Plakette bekommen oder mit Partikelfiltern nachgerüstet sind, um dauerhaft in die Berliner Innenstadt fahren zu können.“ <http://www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/download/04-15-PK-Umweltzone.pdf>

(Text zitiert aus: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2009): VCD Stellungnahme. ADAC-Klagen gegen Umweltzone; Im Internet publiziert unter: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/themen/auto_umwelt/Umweltzone/091208_vcd-stellungnahme_umweltzonen.pdf)



Flottenanteile an der Frankfurter Allee in Berlin: Vorher-Nachher-Vergleich (Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt und Verbraucherschutz, Referat III D, Berlin, 2010; <http://www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/download/04-15-PK-Umweltzone.pdf>)
 (Text zitiert aus: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2009): VCD Stellungnahme. ADAC-Klagen gegen Umweltzone; Im Internet publiziert unter: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/themen/auto_umwelt/Umweltzone/091208_vcd-stellungnahme_umweltzonen.pdf)

Materialkarte 7: Stellungnahme von Fachleuten aus dem Arbeitsausschuss „Feinstäube“

„Der Arbeitsausschuss „Feinstäube“ wurde im Jahr 2006 auf Beschluss der Gesellschaften DECHEMA (Deutsche Gesellschaft für Chemische Technik und Biotechnologie), GDCh (Gesellschaft Deutscher Chemiker) und KRdL (Kommission Reinhaltung der Luft im VDI) gegründet. Sie befasst sich mit den Feinstäuben in der Umwelt von der Entstehung (Emission, Reduktionstechnologien) über die Ausbreitung (Transport) und die chemische und physikalische Transformation bis zur Immission (Messtechnik und –strategien) und den gesundheitlichen Auswirkungen. Ihr Ziel ist, den Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse in den verschiedenen disziplinären Feldern kritisch zu bewerten sowie Forschungs- und Entwicklungsbedarf abzuleiten. [...]

Die Bedeutung des Verkehrs

Unter allen Emittenten von Feinstäuben hat der Verkehr eine gewisse Sonderstellung. Neben der Partikelemission aus der unvollständigen Verbrennung tragen in seinem Falle auch indirekte Emissionen wie die Aufwirbelung von Straßenstaub und der Reifenabrieb zur Erzeugung von Feinstaub bei. D.h. selbst saubere Motoren in Fahrzeugen sind Quellen von Feinstäuben. Nach Beobachtungen aus den Luftmessnetzen des Bundes und der Länder tragen die lokalen Emittenten in einer Stadt in Deutschland zwischen 30 und 70 Prozent zur PM10-Belastung bei (Diegmann et al., 2006). Der Anteil des Verkehrs allein an diesen Belastungen liegt zwischen 25 und 50 Prozent (John und Kuhlbusch, 2004; Quass et al., 2004). Daher liegt der Fokus von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im innerstädtischen Bereich vornehmlich auf dem Straßenverkehr. Ein Schwerpunkt hierbei bildet die Minderung der Rußpartikel-Emissionen, die hauptsächlich aus den Dieselmotoren (Lkw und Pkw) stammen. Der Beitrag von Otto-Motoren zur Ruß-Emission ist praktisch vernachlässigbar.“

(zitiert aus: Zellner et al. (2009): Feinstäube und Umweltzonen. Im Internet publiziert: http://www.akpf.org/pub/20090528_zellner.pdf)