



### Medieninformation

Ulm, 25. Oktober 2011

Nr. 183

# Umweltzonen verhindern Senkung der Stickstoffdioxidemissionen

Fraunhofer-Institut: Zielkonflikt zwischen Feinstaubminderung und Stickstoffdioxidreduzierung

Umweltzonen leisten bisher keinen nachweisbaren Beitrag zur Verminderung der Feinstaubwerte. Und: Die Plakettenregelung in Umweltzonen orientiert sich nur am Feinstaubausstoß der Fahrzeuge. Für andere Schadstoffe können die Regelungen nicht angewendet werden. Im Gegenteil: Die derzeit gültige Plakettenregelung der Umweltzonen führt bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) zu einem höherem Ausstoß. Dies sind die wichtigsten Ergebnisse des Gutachtens des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI im Auftrag der IHK Ulm.

Nach der Untersuchung des Fraunhofer-Instituts zeigen die Auswertungen der Daten der städtischen Hintergrundstation Ulm große Schwankungen sowohl bei den NO-, als auch bei den NO<sub>2</sub>-Immissionen durch natürliche meteorologisch bzw. luftchemische Einflussfaktoren. So sinkt mit zunehmender Windgeschwindigkeit die NO2-Belastung um 50 Prozent. In der Folge müssten auf Emissionsseite also große Reduktionspotentiale erschlossen werden, um überhaupt messtechnisch nachweisbare Minderungseffekte nachweisen zu können.

Durch diese natürlichen Einflussfaktoren des Wetters sieht das Fraunhofer IVI in Umweltzonen keine bedeutsame Möglichkeit, die Stickoxidbelastung zu senken. Das Dresdner Institut weist außerdem darauf hin, dass sich seit Bestehen der Umweltzone in Ulm die Stickoxidbelastung nicht verbessert hat. Von Bedeutung ist dies, weil seit 1. Januar 2010 Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO2) gelten. Hinzu kommt die Verschärfung der Umweltzonen. Betroffen von künftigen Fahrverboten sind Fahrzeuge mit roter (ab 1. Januar 2012) und gelber Plakette (voraussichtlich ab 1. Januar 2013). Das Aussperren von diesen Kfz wirkt jedoch dem Ziel, die NO2-Immissionsbelastung zu senken, sogar







### Medieninformation

entgegen. Denn selbst modernste Diesel-PKW und leichte Nutzfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 bzw. Euro V (grüne Plakette) stoßen zwar weniger Feinstaub, allerdings bedeutend mehr Stickstoffdioxid aus als ältere mit roter Plakette. Zufahrtsbeschränkungen bewirken daher einen Zuwachs des Stickstoffdioxidausstoßes von bis zu zwei Prozent. Und auch die Nachrüstung eines Partikelfilters wirkt kontraproduktiv. Dadurch erhalten ältere Diesel-Kfz zwar eine gelbe oder grüne Plakette. Dies aber nur zum Preis eines erhöhten Stickstoffdioxidausstoßes. "Es besteht ein Zielkonflikt: Eine Reduzierung des Feinstaubausstoßes ist derzeit nur durch eine Erhöhung des Stickstoffdioxidausstoßes zu erkaufen", so Dr. Matthias Klingner, Institutsleiter beim Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI in Dresden. "Eigentlich müssten solche Diesel-Kfz mit grüner Plakette ausgesperrt werden, was die Plakettenregelung auf den Kopf stellen würde und Umweltzonen nichtig macht", so Klingner weiter.

Schlimmer noch: eine Einführung von Fahrverbotsstufen für Fahrzeuge mit roter und gelber Plakette wird zum jetzigen Zeitpunkt dazu führen, dass der Stickstoffdioxidausstoß der Kfz sogar auf lange Sicht nicht abnehmen wird. Denn erst wenn genügend Fahrzeuge die Abgasnorm Euro 6 bzw. Euro VI erfüllen, wird sich der Stickstoffdioxidausstoß merklich verringern. Die Einführung dieser Schadstoffklasse ist jedoch nicht vor dem Jahr 2014 zu erwarten. Werden vor diesem Zeitpunkt Fahrzeuge mit roter oder gelber Plakette ausgesperrt und durch Kfz mit grüner Plakette ersetzt, so verhindert dies die notwendige Durchdringung der Fahrzeugflotte mit Kfz der modernsten Abgasnorm Euro 6 bzw. Euro VI. "Zwangsweise angeschaffte Fahrzeuge können in dieser kurzen Zeit nicht schon wieder ersetzt werden," so Klingner.

"Die Verantwortlichen täten gut daran, endlich die wissenschaftlichen Ergebnisse anzuerkennen: Umweltzonen bewirken keine Verbesserung der Luftsituation. Es gibt andere Maßnahmen, die wirkungsvoller sind", ergänzt Klingner. So liegt das größte Schadstoffminderungspotential bei Stickstoffdioxid im Verkehrsfluss. Bei flüssigem Verkehr ist der Stickstoffdioxidausstoß je nach Straßentyp und Geschwindigkeit um 29 bis 55 Prozent geringer als bei Stopp & Go. Oberstes Ziel muss daher eine weitere Verbesserung des Verkehrsflusses sein.







## Medieninformation

Jedoch wird in den nächsten Jahren durch die geplanten innerstädtischen Baustellen der Verkehr an verschiedenen Stellen eingebremst. Es muss daher mit mehr Stopp and Go gerechnet werden. "Vor diesem Hintergrund sollte aus unserer Sicht noch einmal darüber nachgedacht werden, die nächsten Fahrverbotsstufen einzuführen,, so Otto Sälzle, Hauptgeschäftsführer der IHK Ulm. "Die IHK Ulm fordert daher die Stadt Ulm und das Regierungspräsidium Tübingen auf, die Plakettenreglung nicht zu verschärfen", so Sälzle weiter. Andere effektive Maßnahmen wie die Sperrung der Zinglerstraße für den Schwerlastverkehr, die auch die IHK Ulm seit langem vorgeschlagen hat, wurden bislang noch immer nicht umgesetzt. Auch hat die IHK Ulm das selektive Durchfahrtsverbot für Lkw auf der B 10 befürwortet. Die nicht ausreichende Kontrolle wird bedauert.

#### Ansprechpartner für die Redaktion:

IHK Ulm, Simon Pflüger, Tel. 0731 / 173-230, pflueger@ulm.ihk.de

