

Journalisten-Workshop „Stickstoff & Verkehr: mehr als ein Diesel-Problem“

Dokumentation

Am 23. April 2018 informierte das Umweltbundesamt mit dem Workshop „Stickstoff & Verkehr: mehr als ein Diesel-Problem“ zu verkehrsbedingten Stickstoffbelastungen und deren Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit. Im Mittelpunkt des Workshops standen folgende Fragen:

- ▶ Welche Dimensionen haben die verkehrsbedingten Stickstoffbelastungen und NOx- Emissionen anderer Quellen tatsächlich?
- ▶ Welche Risiken gehen davon für die menschliche Gesundheit und die Luftqualität und Ökosysteme aus?
- ▶ Was können – jenseits der Diskussion um Software-Updates und Fahrverbote – Perspektiven für einen nachhaltigen, stickstoffarmen Verkehr sein? Welche Lösungsansätze gibt es bereits, welche Minderungsmaßnahmen werden als zukünftige Lösungen diskutiert?

Datum: 23. April 2018, 09:00 bis 14:00 Uhr

Ort: Landesvertretung Sachsen-Anhalt, Berlin

Teilnehmende: 37 Teilnehmende, davon

> 14 Journalistinnen und Journalisten,

> 12 Vertreterinnen und Vertreter von Bundesumweltministerium und UBA,

> 2 Gasthörer,

> 4 externe Referenten,

> 4 Mitarbeitende der Agentur neues handeln.

Der Workshop umfasste zwei Fachvorträge sowie drei Praxisberichte, welche durch eine Podiumsdiskussion abgerundet wurden.

Zu Beginn der Veranstaltung wurden zunächst die Erwartungen an den Workshop abgefragt. Von zentralem Interesse dabei waren die Aneignung von Wissen zu der Thematik, das Knüpfen von Kontakten sowie Fragen zur Rolle und den Möglichkeiten von Kommunen, ÖPNV und Logistikunternehmen bei der Umsetzung von Maßnahmenkonzepten.

1 Die Impulse

Dr. Marcel Langner und Prof. Barbara Hoffmann führten fachlich in die Thematik ein. Herr Langner, Leiter des Fachgebietes „Grundsatzfragen der Luftreinhaltung“ im Umweltbundesamt, legte seinen Schwerpunkt auf das Thema Umwelt und Verkehr; Frau Prof. Hoffmann, habilitierte Umweltepidemiologin an der Universitätsklinik Düsseldorf, führte in die gesundheitlichen Auswirkungen von Stickstoffemissionen ein.

1.1 Impuls: Stickstoff und Verkehr

Referent: Dr. Marcel Langner, Umweltbundesamt

Einleitend erläuterte Marcel Langner den Begriff Stickoxide, der ein Sammelbegriff ist und unter den verschiedene Stickstoffverbindungen fallen. Direkte gesundheitliche Relevanz hat dabei nur das Stickstoffdioxid. Daher ist Stickstoffdioxid die Verbindung, die auch im Rahmen des Diesel-Skandals viel Aufmerksamkeit erhalten hat und deren Grenzwertüberschreitungen Diskussionen um verschiedene Maßnahmen ausgelöst haben.

Freigesetzt werde Stickstoffdioxid hauptsächlich bei Verbrennungsprozessen, wobei es entweder zu einer direkten Freisetzung von Stickstoffdioxid komme oder zu einer Freisetzung von Stickstoffmonoxid, welches als Vorläufersubstanz in der Luft zu Stickstoffdioxid reagieren kann. Im Folgenden werden unter dem Begriff Stickoxide Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid zusammengefasst.

Hauptverursacher der Emissionen sind der nationale Verkehr und die Industrie. In den nationalen Verkehr zählen die internationale Schiff- und Luftfahrt nicht mit hinein. Der nationale Verkehr verursacht nach dem aktuellen Emissions-Inventar, das vom UBA berechnet wird, den größten Anteil an den nationalen Stickoxidemissionen. Dabei gelten vor allem Diesel-PKWs mit einem Anteil von ca. 60 % der Stickoxidemissionen im nationalen Straßenverkehr als Hauptverursacher. Die Stickoxidemissionen übriger PKWs konnten durch die Einführung von Katalysator-technologien gegen Ende der 1990er-Jahre deutlich reduziert werden.

Warum wurden die Grenzwertüberschreitungen überhaupt zum öffentlich diskutierten Problem? Der nationale Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm wurde Herrn Langners Ausführungen zufolge im Jahr 1999 auf EU-Ebene festgelegt und war ab dem Jahr 2010, mit einer möglichen Fristverlängerung bis 2015, einzuhalten. Spätestens seit 2015 kann daher gegen Grenzwertüberschreitungen geklagt werden mit der Konsequenz, dass die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen gegen die Grenzwertüberschreitungen gerichtlich angeordnet werden kann.

Abschließend erläutert Herr Langner, dass es sich bei den deutschen Grenzwerten um politische Grenzwerte handle. Von wissenschaftlicher Seite empfehle beispielsweise die WHO (World Health Organisation) oft strengere Grenzwerte.

1.2 Impuls: Verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Gesundheit

Referentin: Prof. Dr. med. Barbara Hoffmann, Universität Düsseldorf

Barbara Hoffmann zeigte in ihrem Vortrag auf, wie mit Hilfe von verschiedenen Studien die direkten Gesundheitseffekte von Stickstoffdioxid auf den Menschen nachgewiesen werden konnten. Dabei konnten folgende Gesundheitseffekte nachgewiesen werden:

- ▶ Verschlechterung der Lungenfunktion,
- ▶ Zunahme der Empfindlichkeit der Atemwege,
- ▶ allergische Reaktionen,
- ▶ Asthma und
- ▶ eine Erhöhung der Sterberate.

Für akute Effekte auf die Atemwege durch Stickstoffdioxid gebe es demnach eine wissenschaftlich nachgewiesene und belastbare Evidenz. Zudem konnte über Langzeitstudien eine belastbare Evidenz festgestellt werden: Kardiovaskuläre Mortalität und Atemwegserkrankungen treten vermehrt bei einer chronischen Belastung mit Stickstoffdioxid an Wohnorten untersuchter Menschen auf. Allerdings sei es momentan noch schwierig in Langzeitstudien die Luftschadstoffe, denen die Probanden ausgesetzt waren oder sind, voneinander abzugrenzen. Die Korrelation von Feinstaub und Stickstoffdioxid sei häufig hoch, erklärte Barbara Hoffmann.

Für die verkehrsbedingte Gesundheitsbelastung führte Frau Hoffmann jedoch nicht nur Stickstoffdioxid an. Feinstaub, Ultrafeinstaub, Straßenabrieb, Lärm, der Verbrauch von Grünflächen und die damit verbundene Entstehung von Hitzeinseln sowie der mit dem Verkehr verbundene Bewegungsmangel des Verkehrsteilnehmers zählte sie ebenfalls zu einer verkehrsbedingten Gesundheitsbelastung hinzu.

Eine emissionsarme Mobilität und ein aktiver Transport (durch Fahrradfahren oder Laufen) haben für Frau Hoffmann neben strengeren Grenzwerten deshalb das beste und höchste Präventionspotenzial. Eine Reduktion der Verkehrsproblematik alleine auf Stickstoffdioxid zu schieben greife daher zu kurz. Vielmehr müssen attraktive Umgebungsbedingungen für aktiven Transport hergestellt werden.

2 Die Praxisberichte

Im zweiten Teil der Veranstaltung informierten drei Vorträge aus der Praxis zu Perspektiven für einen nachhaltigen Verkehr.

2.1 Praxisbericht: Wie Städte dem Problem begegnen

Referent: Andreas von der Heydt, Umweltschutzamt Kiel

Wie Kommunen der Belastung durch Stickoxide begegnen können, beleuchtete Andreas von der Heydt, Leiter des Umweltschutzamts Kiel. Er hob hervor, dass Kommunen vielfältige Rollen in dieser Diskussion einnehmen müssten. Sie sind zwar in der Regel nicht selbst für die Einhaltung der Grenzwerte und Luftreinhaltung zuständig, dafür übernehmen sie eine wichtige Rolle in der örtlichen Verkehrsplanung, bei der Organisation des ÖPNV oder als Ansprechpartner für die Bevölkerung, die Politik und die Medien. Komme es zu einer Grenzwertüberschreitung, sei das Kind in der Regel schon „in den Brunnen gefallen“ und die Kommune stehe vor einer komplexen strukturellen Problemlage, die meist nicht kurzfristig gelöst werden könne.

Fahrverbote können nach Ansicht von Herrn von der Heydt nur als ultima ratio gelten, da sie häufig nur zu einer Problemverschiebung führten – von der einen Straße weg hin zu einer anderen Straße. Um das strukturelle Problem von der Wurzel her anzugehen, habe die Stadt Kiel umfangreiche Masterpläne für Mobilität und Klimaschutz entwickelt, die zahlreiche Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität beinhalten.

2.2 Praxisbericht: Was der ÖPNV beitragen kann

Referent: Heinrich Klingenberg, hySOLUTIONS

Heinrich Klingenberg, Geschäftsführer der hySOLUTIONS GmbH, gewährte Einblicke in die Initiativen zur Reduzierung von Schadstoffemissionen aus dem Verkehr, insbesondere dem ÖPNV in Hamburg. Die Umstellung des ÖPNV auf Elektromobilität stelle eine zentrale Säule des Luftreinhalteplans der Hansestadt Hamburg dar. Mit jährlichen Fahrgastzuwächsen von rund zwei Prozent könne der ÖPNV einen wichtigen Beitrag für den Umwelt- und Gesundheitsschutz leisten. Mit der Umstellung der Busflotte auf emissionsfreie Antriebe werde aktuell systematisch begonnen, aufgrund fehlender deutscher Hersteller bliebe jedoch die Bereitstellung von emissionsfreien Bussen hinter den Erwartungen zurück.

Herr Klingenberg hob zudem hervor, dass das Auto oft einfach nur genutzt werde, weil es „da“ sei. hySOLUTIONS habe deshalb u.a. eine App zu einer flexiblen Nutzung verschiedener Verkehrsträger erstellt, die auf die verschiedenen Bedürfnisse der Bevölkerung eingehen. Dabei sollen Car-Sharing und ÖPNV ineinander greifen und sich gegenseitig unterstützen.

2.3 Praxisbericht: Was Logistiker unternehmen

Referent: Dr. Tobias Wider, DHL Express

Tobias Wider von DHL Express Germany erläutert in seinem Vortrag, was die Logistikbranche für den nachhaltigen Verkehr in Deutschland unternimmt. Die DHL habe sich das Ziel gesetzt bis 2050 keine Emissionen mehr zu verursachen, bereits bis 2025 soll die Paketzustellung mit bis zu 70 Prozent auf einem „sauberen Weg“ erledigt werden. Auf dem Weg zu ihrem Ziel sieht sich die DHL aber verschiedenen Herausforderungen gegenüber. Aktuell sei der Diesel für die DHL unverzichtbar, da die alternativen Antriebe mit den täglichen Strecken und Mengen, die transportiert und gefahren werden müssen, noch nicht mithalten könnten. In Teilbereichen sei es aber bereits gelungen, auf alternative Antriebe umzustellen. Beispiele hierfür sind StreetScooter oder Lastenräder.

Weiterführende Lösungen für ein nachhaltiges Wirtschaften stellten zudem City Hub-Lösungen dar (Logistikumschlagplätze in Städten) oder die Idee, den Kunden nicht mehr direkt bis vor die Haustür zu beliefern, sondern das Angebot an Packstationen auszuweiten. Aktuell, so Herr Wider, erprobt die DHL verschiedene Modellprojekte, um die konventionelle Zustellung zu reformieren.

3 Podiumsdiskussion: Nachhaltige Lösungen für den innerstädtischen Verkehr

Moderation: Dr. Katrin Dziekan, Leiterin des Fachgebietes „Umwelt und Verkehr“ am Umweltbundesamt

Die abschließende Podiumsdiskussion mit allen Referentinnen und Referenten suchte nach nachhaltigen Lösungen für den innerstädtischen Verkehr. Deutlich wurde: Die langfristige Herausforderung für den innerstädtischen Verkehr liege vor allem in einem strukturellen Umbau der Stadtgebiete. Es müsse ein Wandel stattfinden, weg von einer PKW-gestützten Mobilität hin zu einer Mobilität, die auf die differenzierten Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden eingehe – umgesetzt über ein vielfältiges Angebot unter anderem mit einem starken ÖPNV, Bike- und Car Sharing-Angeboten, On-Demand-Bussen etc. Besonders eine aktive Mobilität – also Fahrradfahren und Laufen – bringe starke Synergieeffekte für die Gesundheit mit sich.

Gesundheitsrelevant sei aber auch, kurzfristig Lösungen für die Stickoxidbelastung zu finden. Der öffentlichen Hand komme dabei eine Schlüsselrolle zu. Ihr müsse es stärker als bislang gelingen, die vielfältigen Ansätze der unterschiedlichen Ressorts zu bündeln und in eine stringente Strategie zu überführen. Gefordert sei aber auch die Industrie, der es bislang noch nicht gelungen sei, den Bedarf an alternativen Antrieben insbesondere auch im Bus- und LKW-Verkehr adäquat zu befriedigen.

Auf die Frage, warum es nicht schon früher Anstrengungen gegeben habe, um die Stickoxidbelastung zu senken – immerhin sind die aktuellen Grenzwerte seit 1999 bekannt – verwiesen die Experten auf den „Erkenntnisgewinn“ der letzten Jahre. Lange sei man davon ausgegangen, dass die für Kraftfahrzeuge vorgeschriebenen Grenzwerte auch im realen Betrieb auf der Straße und nicht nur auf dem Prüfstand eingehalten würden, sich das Stickoxid-Problem also quasi von alleine erledige.

Dass Elektromobilität mindestens eine Teilantwort auf die verkehrsbedingte Stickoxidbelastung liefern kann, war Konsens. Doch wie, so die Frage aus dem Kreis der Teilnehmenden, könne die Nachfrage bedient werden? Unternehmen wie die DHL setzen mangels geeigneter Anbieter teilweise auf Inhouse-Lösungen, teilweise werden auch Kooperationen mit großen Herstellern eingegangen. Erfolg-versprechend seien auch Ansätze, um den Druck auf die Industrie zu erhöhen – etwa über ein gemeinsames Lastenheft der Verkehrsunternehmen.

Ansätze, um den Flächenproblemen in den Städten zu begegnen, sahen die Diskutanten unter anderem in einem veränderten Stellplatzschlüssel bei Neubauten. Zudem führe kein Weg daran vorbei, die Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr schrittweise zu verschlechtern, um auch darüber alternative Mobilitätskonzepte zu fördern.

Gefragt nach den Möglichkeiten, was Kommunen kurzfristig tun können jenseits der Verhängung von Fahrverboten, räumten die Expertinnen und Experten ein: relativ wenig. Kurzfristig gebe es bisher keine optimale Lösung, um die komplexen strukturellen Probleme zu lösen.

4 Kontakte

Umweltbundesamt

Dr. Katrin Dzienkan

Fachgebietsleiterin: I 3.1 Umwelt und Verkehr

Umweltbundesamt

Wörlitzer Platz 1

06844 Dessau-Roßlau

Telefon: +49 (0)340 2103 6555

katrin.dzienkan@uba.de

Dr. Marcel Langner

Fachgebietsleiter: II 4.1 Grundsatzfragen der Luftreinhaltung

Umweltbundesamt

Wörlitzer Platz 1

06844 Dessau-Roßlau

Telefon: +49 (0)340 2103 2460

marcel.langner@uba.de

Externe Referenten

Prof. Dr. med. Barbara Hoffmann MPH

Leitung des Fachbereichs Umweltepidemiologie
Universitätsklinikum Düsseldorf
Gurlittstr. 55/II
40223 Düsseldorf
Telefon: +49 (0) 211 - 586729 110
b.hoffmann@uni-duesseldorf.de

Andreas von der Heydt

Leiter
Umweltschutzamt der Landeshauptstadt Kiel
Holstenstraße 108
Postfach 1152
24099 Kiel
Telefon: +49 431-901-1018
Andreas.vonderHeydt@kiel.de

Heinrich Klingenberg

Geschäftsführer
hySOLUTIONS GmbH – Innovative Antriebe für Hamburg
Steinstraße 25
20095 Hamburg
Telefon: +49 40 32 88 - 35 32
anja.ribbekamp@hysolutions-hamburg.de

Dr. Tobias Wider

Managing Director Operations
DHL Express Germany GmbH
Heinrich-Brüning-Str. 5
53113 Bonn
Telefon: +49 228 306-34000
tobias.wider@dhl.com

5 Weiterführende Informationen

Die Stadt für Morgen:

<https://www.umweltbundesamt.de/die-stadt-fuer-morgen>

Straßen und Plätze neu denken:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken>

Veranstaltungshinweis kommunal mobil 2018:

<https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/fachtagung-kommunal-mobil-2018>

Europäische Mobilitätswoche:

www.mobilitaetswoche.eu

