

Wagner, Nicole; Wittenberg, Erich

Article

"Umweltzonen erhöhen Luftqualität, Konzept könnte aber verbessert werden"

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Wagner, Nicole; Wittenberg, Erich (2022) : "Umweltzonen erhöhen Luftqualität, Konzept könnte aber verbessert werden", DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 89, Iss. 13, pp. 212-, https://doi.org/10.18723/diw_wb:2022-13-2

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/252294>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

INTERVIEW



„Umweltzonen erhöhen Luftqualität, Konzept könnte aber verbessert werden“

Nicole Wagner ist Doktorandin in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin

- 1. Frau Wagner, 2008 wurden in Deutschland die ersten Umweltzonen eingeführt, um die Schadstoffbelastung durch den Autoverkehr zu verringern. Ist eine Umweltzone ein geeignetes Mittel, um die Luftqualität zu verbessern?** Heute gibt es 56 aktive Umweltzonen in Deutschland, also gebietsbezogene Fahrbeschrankungen für besonders emissionsintensive Fahrzeuge. Unsere empirischen Analysen zeigen, dass Umweltzonen verkehrsbedingte Luftverschmutzung reduzieren. So sind die Konzentrationen von Feinstaub und Stickstoffdioxid innerhalb der Umweltzonen deutlich gesunken. Allerdings beobachten wir auch unbeabsichtigte Effekte: Die Konzentration von bodennahem Ozon erhöhet sich nach Einführung der Umweltzonen, sowohl innerhalb ihrer Grenzen als auch in angrenzenden Gebieten. Das ist potenziell problematisch, denn Ozon ist ein gesundheitsschadigendes Reizgas. Doch insgesamt verbessert sich die Luftqualität innerhalb der Umweltzonen, trotz steigender Ozonwerte.
- 2. Wie sind die steigenden Ozonwerte zu erklären?** Im Gegensatz zu Feinstaub und Stickstoffdioxid ist Ozon ein Sekundarschadstoff. Ozon wird nicht direkt aus Kraftfahrzeugen emittiert, sondern bildet sich erst durch chemische Interaktion. Es kann daher passieren, dass sich der Ozonwert erhöhet, wenn die Stickstoffdioxidkonzentration sinkt. Genau das beobachten wir in den Umweltzonen.
- 3. Welche Auswirkung hat das auf die Gesundheit der AnwohnerInnen?** Es wurde bereits gezeigt, dass innerhalb von Umweltzonen weniger Krankenhauseinweisungen für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Atemwegserkrankungen auftreten und AnwohnerInnen weniger für Medikamente ausgeben. Wir konnten jetzt feststellen, dass Befragte, die innerhalb einer Umweltzone wohnen, seltener Bluthochdruck bekommen. Das heißt auch, dass ihr Risiko, später eine Herz-Kreislauf-Erkrankung zu entwickeln, geringer ist. Das stützt die bisherige Evidenz zu den positiven Gesundheitseffekten von Umweltzonen.
- 4. Steigt auch die Lebenszufriedenheit der AnwohnerInnen in den Umweltzonen?** Die allgemeine Lebenszufriedenheit der Anwohnenden geht mit Einführung der Umweltzonen temporär zurück und bleibt mehrere Jahre lang verringert. Das ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Umweltzonen mit realen Kosten für die AnwohnerInnen einhergehen. Ihre individuelle Mobilität wird eingeschränkt, sofern ihr Kraftfahrzeug von den Fahrbeschrankungen betroffen ist. Dadurch entstehen Anpassungskosten, beispielsweise durch den Kauf eines saubereren Fahrzeugs oder den Wechsel zu anderen Verkehrsmitteln. Wir beobachten, dass die Lebenszufriedenheit von DieselfahrerInnen stärker abnimmt als im Gesamtdurchschnitt. Das ist vermutlich auf die strengeren Standards für Dieselfahrzeuge zurückzuführen. Jüngere Menschen sind stärker in ihrer Lebenszufriedenheit eingeschränkt, höchst wahrscheinlich weil sie ein höheres Mobilitätsbedürfnis haben als die ältere Bevölkerung.
- 5. Inwieweit ließe sich das Konzept der Umweltzone noch verbessern?** Das Konzept geht in die richtige Richtung, aber es gibt an einigen Stellen noch Verbesserungspotenzial. So könnten einerseits die negativen Auswirkungen auf die Ozonkonzentration minimiert werden, beispielsweise durch eine Vergrößerung des Geltungsbereichs von Umweltzonen oder durch saisonale Fahrbeschrankungen in den Wintermonaten. Andererseits sollten auch die Auswirkungen auf die Lebenszufriedenheit berücksichtigt werden. Informationskampagnen über die gesundheitlichen Vorteile von Umweltzonen könnten die Akzeptanz dieser Maßnahme erhöhen. Auch könnte der Wechsel vom privaten Pkw zu umweltfreundlichen Alternativen attraktiver gestaltet werden.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.



Das vollständige Interview zum Anhören finden Sie auf www.diw.de/interview

IMPRESSUM



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V.

Mohrenstraße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 Fax: -200

89. Jahrgang 30. März 2022

Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Tomaso Duso; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan;
Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander
Kriwoluzky; Prof. Dr. Stefan Liebig; Prof. Dr. Lukas Menkhoff; Prof. Karsten
Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Carsten Schröder; Prof. Dr. Katharina Wrohlich

Chefredaktion

Sabine Fiedler

Lektorat

Jana Hamdan

Redaktion

Prof. Dr. Pio Baake; Marten Brehmer; Rebecca Buhner; Claudia Cohnen-Beck;
Dr. Hella Engerer; Petra Jasper; Sebastian Kollmann; Sandra Tubik;
Kristina van Deuverden

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice, Postfach 74, 77649 Offenburg

leserservice@diw.de

Telefon: +49 1806 14 00 50 25 (20 Cent pro Anruf)

Gestaltung

Roman Wilhelm, Stefanie Reeg, Eva Kretschmer, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

ISSN 0012-1304; ISSN 1860-8787 (online)

Nachdruck und sonstige Verbreitung – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung eines Belegexemplars an den
Kundenservice des DIW Berlin zulässig (kundenservice@diw.de).

Abonnieren Sie auch unseren DIW- und/oder Wochenbericht-Newsletter
unter www.diw.de/newsletter