

# Dossier – Feinstaub

Fortsetzung von Seite 27

Die neue Abgasvorschrift schreibt extrem niedrige Partikelausstoßwerte und damit praktisch den DPF vor. Außerdem dauert die reale Umsetzung noch ungefähr eineinhalb Jahre.

Ein Umsteigen auf den letzten Stand der Technik, also auf Fahrzeuge mit DPF, ist somit dringend zu empfehlen. Derartige Fahrzeuge sollten gefördert werden, um die Verbreitung zu beschleunigen und um noch vor Euro 5 eine entsprechende Marktdurchdringung zu erreichen. Nachrüstung bringt etwas, ist allerdings kein Allheilmittel, weil

dies mit einer möglichen Zunahme von  $\text{NO}_2$ - (Stickstoffdioxid)-Emissionen verbunden sein kann.

Viel zu wenig beachtet wird in der öffentlichen Diskussion das Thema Aufwirbelung von Streusplitt und Straßenstaub sowie Abrieb aus Reifen und Bremsen. Die Mengenangaben sind zu meist sehr grobe Schätzungen, welche nur bedingt die wirkliche Situation wiedergeben. Streusplitt und vor allem der Hausbrand sind saisonale Erscheinungen und entsprechend ausgeprägt. Laut den Wiener Messstellen Lobau, Kendlerstraße, Rinnböckstraße und Schafberg treten die meisten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Winter und

im Frühling auf, wenn Streusplitt liegt und geheizt wird. Von Anfang April bis Ende September sind im Jahr 2004 bei keiner dieser Messstellen Überschreitungen festgestellt worden.

## Streusplitt und Reifenabrieb

Der Bremsenabrieb ist über das Jahr gesehen als etwa gleich verteilt anzusehen. Zu betonen ist allerdings, dass der Reifenabrieb tendenziell im Winter etwas höhere Abriebwerte liefert. Winterreifen sind weicher, und die Interaktion mit Streusplitt verstärkt die Problematik. Da das Thema Streusplitt- und Abriebsproblem viel zu wenig bekannt und verifiziert ist, sind umfangreiche For-

schungsarbeiten durchzuführen, um diese Problematik verstehen und vor allem quantifizieren zu können.

Neben dem klassischen Straßenverkehr gibt es noch die Gruppe des „sonstigen Verkehrs“. Hierunter fallen Baumaschinen, Schienenfahrzeuge, Schiffe und so weiter. In ihrer Menge zwar niedriger als die Straßenfahrzeuge verursachen sie jedoch keinen minder bedeutenden Anteil an den  $\text{PM}_{10}$ -Emissionen. Ihr Beitrag wird derzeit mit elf Prozent bewertet. Dies erscheint zwar sehr verblüffend, ist aber durch die veraltete Technik und nicht mehr zeitgemäße Abgasgesetzgebungen für diese Verkehrskategorie leicht erklärbar. Um wirkungsvoll Abhilfe zu schaffen, müssen schnellstmöglich diese wenigen, aber extrem emittierenden Verursacher mit DPF der aktuellen Generation ausgestattet werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Feinstaub sehr viele Verursacher hat. Speziell der Straßenverkehr, oft fälschlicherweise als Hauptverursacher bezeichnet, kann aufgrund mittlerweile unzähliger Studien nicht als Anführer der Emittenten bezeichnet werden. Tatsächlich sind Industrie und Kleinverbraucher die primären Ansprechstellen für wesentliche Maßnahmen zur Verminderung.

## Keine Lust auf Mehrkosten

Gegen die Hintergrundimmission aus verwehten Quellen des Auslandes kann man im eigenen Land wenig tun, für die heimischen Emissionen können aber, wie am positiven Beispiel PKW und Nutzfahrzeug durch den Einsatz des Dieselpartikelfilters bewiesen, Abhilfen geschaffen werden. Seine Verwendung ist jedoch noch viel zu gering, freiwillig sind nur wenige bereit, die Mehrkosten zu tragen. Die Politik muss Anreize schaffen, um die Nutzungsquote von etwa 30 auf 100 Prozent zu erhöhen.

Hier passiert leider noch viel zu wenig. Unausgereifte Maßnahmen, wie beispielsweise das Androhen von Fahrverboten sowie das pauschale Absenken der Tempolimits, sorgen nur für Verärgerung, anstatt das Problem an der Wurzel zu packen. Ideen sind gefragt.

Bernhard Geringer

Der Autor ist Vorstand des Instituts für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeugbau an der Technischen Universität Wien.

## Buchtipps

### Im Recht

„Feinstaub – Rechtsgrundlagen zum Schutz von Leben und Gesundheit“ informiert über die gesetzlichen Grundlagen zur Bekämpfung des Schwebstaubs und zeigt dabei konkrete Handlungsmöglichkeiten, aber auch juristische Problemfelder auf. Lars Diederichsen, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, stellt die wichtigsten Regelungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts und des nationalen Rechts dar. Im Mittelpunkt stehen straßenverkehrsbezogene Regelungen zur Bekämpfung des Feinstaubes.

Lars Diederichsen: Feinstaub, Beuth Verlag, Berlin – Wien – Zürich 2005, 18 Euro, ISBN 3-410-16105-8

Veranstalter → Cmk. + derStandard.at DER STANDARD | FMA

www.cyberschool.at

**cyberschool**

Einladung zum größten SchülerInnen-Wettbewerb für Neue Medien!

Private Partner → APA + Microsoft | OBB Bahn wirkt. + sms +

Public Partner → BWA BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT + bm:bwk

Alle Infos und Anmeldung unter [www.cyberschool.at](http://www.cyberschool.at) oder Cyberschool-Office, Gonzagagasse 12/12, 1010 Wien

T (01) 532 61 63-13