

Das Feinstaub-Paradoxo

BGL, Frankfurt am Main – Wenn „Otto Normalverbraucher“ das Wort „Feinstaub“ hört oder liest, so erfolgt dies in den meisten Fällen im Zusammenhang mit Dieselruß und/oder Fahrverboten für Lkw. Zahlreiche Städte und Gemeinden planen, Lkw-Fahrverbote zur Reduzierung der Feinstaub-Belastung ihrer Bürger einzuführen. Dabei entwickeln diese noch nicht einmal in Kraft getretenen Fahrverbote bereits im Vorfeld eine ungeahnte Wirksamkeit: Zumindest ist die Anzahl der Tage, an denen die von der EU vorgegebenen Feinstaub-Grenzwerte überschritten wurden, vielerorts im Jahre 2006 deutlich niedriger gewesen als im Jahre 2005. Und das, obwohl der Straßengüterverkehr auch in 2006 gegenüber dem Vorjahr wieder erheblich zugenommen hat. Ist das nicht paradox? Wenn der Lkw-Verkehr tatsächlich maßgeblich an der Feinstaubbelastung beteiligt wäre, dürfte es eigentlich auch nicht zu dem Phänomen kommen, dass es auf der Insel Norderney Überschreitungen von Feinstaubgrenzwerten gibt, obwohl dort keine Lkw fahren. Oder dass in München auch an Sonntagen die Feinstaubgrenzwerte überschritten werden, obwohl an Sonntagen gar keine Lkw fahren dürfen; dafür sind in der bayerischen Landeshauptstadt in derselben Woche werktags – trotz starkem Lkw-Verkehr – die Feinstaubgrenzwerte nicht überschritten worden. Oder, als in Mainz wegen des Besuches von US-Präsident Bush jeglicher Straßenverkehr unterblieb, sanken trotzdem die Feinstaubwerte nicht.

Zur Auflösung dieses Feinstaub-Paradoxons dient möglicherweise, das Augenmerk auf die vielen anderen Feinstaub-Quellen zu richten: Neben den natürlichen Quellen (z.B. Vulkane, Bodenerosion, Saharastaub, Pollen oder Waldbrände) existieren eine Menge menschengemachter Feinstaub-Quellen, die nichts mit dem Straßen(güter)verkehr zu tun haben: Heizungen, Kraftwerke, Industrieanlagen, aber auch das Handling von Schüttgütern (siehe Anlage). So verbleibt nach Angaben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) nur ein Feinstaub-Anteil von 20 % für den gesamten Straßenverkehr, also inklusive Personenverkehr mit Bussen, Diesel-Pkw und Benzin-Pkw. Und auch hier trägt der Dieselruß nur einen Teil des Feinstaubes bei, erhebliche Anteile haben nämlich auch Abriebe z.B. von Bremsen, Reifen und Kupplungen sowie die von Fahrzeugbewegungen ausgelösten Staubaufwirbelungen.

Signifikanten Einfluss auf die hohen Feinstaubkonzentrationen haben vielmehr sog. austauscharme Wetterlagen (Inversionswetterlagen), ausbleibende Niederschläge, aber auch die Feinstaubverfrachtung über große Entfernungen: So kann in der Forschungsstation am Jungfraujoch in der Schweiz die Herkunft jeglicher Schadstoffe genau festgestellt werden. Und die Messdaten zeigen, dass die Schadstoffe aus dem Fernen Osten erheblich zugenommen haben, vorwiegend aus russischen Kohlekraftwerken und aus China. Feinstaub schert sich nun einmal nicht um Ländergrenzen.

Bei der Ausweisung von Umweltzonen handelt es sich nach Ansicht des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. um nicht zielführenden Aktionismus, der einerseits die Bürger beruhigen soll („Seht her, wir tun doch was!“), andererseits über die Ausgabe von Ausnahmegenehmigungen für die Ver- und Entsorgung der Innenstädte die kommunalen Kassen klingeln lassen soll. Ausnahmegenehmigungen muss es jedenfalls in größerer Zahl geben, soll die Ver- und Entsorgung der Innenstädte nicht zusammenbrechen, da ein großer Teil der im Verkehr befindlichen Lieferfahrzeuge die geforderten Abgasnormen nicht erfüllt.

Frankfurt am Main, 19.10.2007

Anhänge zu dieser Meldung:

FEINSTAUB.JPG <http://www.bgl-ev.de/daten/news/2007/FEINSTAUB.JPG>

Diese und weitere Pressemeldungen finden Sie unter:
<http://www.bgl-ev.de/web/presse/index.htm>