

## Dossier – Feinstaub

## Schwebestaub und Abgasfilterung

Die aktuellen medial geführten Diskussionen zum Thema Feinstaub sowie jüngst publizierte medizinische Erkenntnisse erwecken den Anschein, dass bei dieser Problematik akuter Handlungsbedarf besteht. Tatsache ist, dass die reale Feinstaub-Situation in Österreich auf Basis neuester Untersuchungen im Durchschnitt einen leicht sinkenden Trend aufweist. Gerade der Straßenverkehr lässt massive Verbesserungen aufgrund der sehr effizienten Maßnahmen für die Zukunft realistisch erscheinen. Dabei trägt der Verkehr, welcher häufig als Hauptverursacher angesehen wird, lediglich 13,6 Prozent zu den PM10-Emissionen (Feinstaub) bei. Eine differenzierte Betrachtung des Sektors Straßenverkehr zeigt, dass gerade einmal 7,2 Prozent der Gruppe der PKW und leichten Nutzfahrzeuge zuzuordnen sind. Hauptverursacher sind Kleinverbraucher (Hausbrand und dergleichen) und Industrie.

Von Seiten des Gesetzgebers wird versucht, durch Absenkung der Grenzwerte die Feinstaub-Belastung zu reduzieren. In Österreich gilt das Immissionsschutzgesetz von 2001 mit einem maximalen Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) und einem Tagesmaximalwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dieser Wert darf seit 2005 lediglich 30-mal pro Jahr überschritten werden. Ab 2010 soll diese Schwelle auf 25 Überschreitungen pro Jahr sinken. Diese Vorgaben beziehen sich allerdings nur auf die Immissionen und haben demzufolge keine unmittelbaren Auswirkungen auf die einzelnen Verursacher. Wichtig wäre es jedoch, alle Emittenten im gleichen Maße zur Reduktion der Feinstaub-Emissionen zu verpflichten. Diesbezügliche Schritte sind kurzfristig zu setzen, weil der Straßenverkehr aufgrund seiner eher untergeordneten Bedeutung trotz starker Reduktionen nur einen geringen Teil zur Gesamt-reduktion beitragen kann.

Unabhängig davon berücksichtigt der EU-Grenzwert nicht die natürlichen Feinstaub-Immissionen. Beispielsweise weisen küstennahe Kur-

gebiete einen hohen Salzanteil in der Luft und somit hohe Feinstaubwerte auf.

**Maßnahmen in allen Bereichen**

Außerdem ist die Wettersituation ein ganz gewichtiger Einflussfaktor: Niederschläge oder feuchte Luft binden den Feinstaub, trockene Luft begünstigt dagegen hohe Immissionswerte.

Hinsichtlich der Senkung der Abgas-Emissionen hat sich der Diesel-Partikelfilter (DPF) als sehr effizient he-

rausgestellt. Diese Technik ermöglicht Reduktionen von 90 bis 99 Prozent des Feinstaubes beziehungsweise der Partikel aus dem Abgas der Motoren. Politische Maßnahmen zur schnellstmöglichen Verbreitung (Förderung, Aktionen und Ähnliches) sind die besten Hilfesteller für die Minderung der Feinstaub-Emissionen aus dieser Sparte. Die Nachrüstung mit DPF in Altfahrzeugen ist zwar grundsätzlich positiv, allerdings darf man sich bei einem Wirkungsgrad

von lediglich 40 bis 50 Prozent anstatt der oben genannten über 90 Prozent keine riesigen Effekte erwarten. Speziell deshalb nicht, weil Altfahrzeuge rund zwei- bis viermal so hohe Emissionen produzieren als die aktuellen Neufahrzeuge der Abgasstufe Euro 4 (ohne DPF). Die schon länger anstehende Festlegung der neuen Abgasvorschrift Euro 5 für PKW muss endlich erfolgen.

Fortsetzung auf Seite 28

**economy**  
Wochenzeitung für Forschung, Technologie & Wirtschaft  
www.economy.at

**Wissen schafft.**

**Die Feinstaubsünder**