

Die Wahrheit über Feinstaub



Picture Alliance

Im Mittelalter machte Stadtluft frei, heute krank. Schon seit 2008 versucht eine EU-Richtlinie, bis 2020 die Luftverschmutzung so weit zu vermindern, dass von ihr keine inakzeptablen Auswirkungen für Mensch und Umwelt mehr ausgehen. Was das bedeutet, definieren konkrete Grenzwerte. Deren andauernde Überschreitung droht die EU mit Bußgeldern zu ahnden. Ziel von Regionen mit schlechter Luft ist also, die Grenzwerte möglichst selten zu überschreiten. Wobei schon da Zweifel aufkommen dürfen, wie sehr besser eingehaltene Werte an bestimmten Punkten die Luft verbessern – was sicher unstrittig notwendig ist. Aber wie so oft ist der Weg zum hehren Ziel strittig, was sich selten ändert, wenn das Ziel dringlicher wird. Dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Messwerte (NO₂ und Feinstaub) sieht das Land Baden-Württemberg in Stuttgart – angesichts einer aktuellen Stellungnahme der Europäischen Kommission zum EU-Vertragsverletzungsverfahren und eines beim Verwaltungsgericht Stuttgart anhängigen Gerichtsverfahrens der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land wegen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart. Die Landesregierung will daher ab 2018 an „Feinstaubtagen“ vorübergehende Verkehrsbeschränkungen im Stuttgarter Talkessel, in Feuerbach und Teilen von Zuffenhausen verhängen: für alle Dieselmotorkraftfahrzeuge, die nicht die aktuell strengste Abgasnorm Euro 6/VI erfüllen. In Stuttgart sind 107 000 Dieselfahrzeuge zugelassen, von denen 73 000 diese Abgasnorm nicht erfüllen. Für 20 Prozent der betroffenen Fahrzeuge könnte es Ausnahmeregelungen geben. Die Fahrverbote treffen so vor allem Pendler. Viele davon haben Autos, die man bis August 2015 noch neu zulassen konnte, ohne dass abzusehen gewesen wäre, dass man damit drei Jahre später nicht mehr zum Arbeitsplatz würde fahren können. Vielleicht müssen Fahrverbote ja irgendwann sein, um die Stadtluft wieder gesund zu machen. Aber selektiv für manche, gar nicht mal alte, Diesel sind sie ungerrecht und wirkungslos (siehe rechts). gs

FEINSTAUB

Zu viel Wirbel um Autoabgase

Gerd Stegmaier über Ursachen von Feinstaub.



Gesundheitsschädlicher Feinstaub muss raus aus unserer Atemluft. Aber auf der Suche nach dem Wie stochert die Politik im Nebel. Fünf Fakten.

■ **Aufwirbelungen** Der meiste Feinstaub ist schon vor den Autos in der Stadt, er entsteht in der Industrie und beim Heizen. Fahren wirbelt ihn auf – unabhängig vom Motorprinzip.

■ **Autoabgase mit wenig Feinstaub** Laut DEKRA stammen nur sechs

Feinstaub-Emissionen stammen auch von Heizungen



Prozent des Feinstaubs an der kritischen Messstelle Stuttgarter Neckartor aus Autoabgasen.

■ **Benziner schlimmer als Diesel** Dieselfahrzeuge stoßen immer weniger Feinstaub aus (Partikelfilter), moderne Benziner immer mehr.

■ **Abrieb** Den meisten Feinstaub erzeugen Autos durch Bremsen und Reifenabrieb. Zusammen mit Wiederaufwirbelung stammen davon etwa 84 Prozent. Selbst Elektroautos würden also nur für geringfügig weniger Feinstaub sorgen, weil sie mehr durch Rekuperation verzögern.

Fazit: Nur 31 Prozent des in Stuttgart gemessenen Feinstaubs erzeugt der Autoverkehr, nicht die Abgase. Also: endlich auch die anderen Ursachen bekämpfen!

STICKOXIDE

Euro 6 heißt nicht gleich sauber

Dirk Gulde über den Unsinn kategorischer Fahrverbote.



Drei Gründe, warum die Koppelung der Fahrverbote an Euro-Grenzen beim NO_x zu kurz gedacht ist.

■ **Große Unterschiede bei Euro 6** auto motor und sport testet regelmäßig Diesel im realen Fahrbetrieb auf deren NO_x-Ausstoß. Die Bandbreite der Ergebnisse fällt riesig aus: So stieß der Renault Espace als bislang schmutzigstes Euro-6-Modell rund 30-mal so viel Stickoxid pro Kilometer aus wie das sauberste, die Mercedes



E-Klasse. Euro-Grenzen müssen bisher nur im Labor eingehalten werden, der Real-Ausstoß soll erst ab 2018 (Euro 6c) begrenzt werden.

■ **Euro-5-Diesel teils sauberer als Euro 6** Mit Stickoxid-Emissionen von mehr als einem Gramm pro km liegen schlechte Euro-6-Diesel sogar über den EA-189-Motoren von VW, die den Dieselskandal ausgelöst haben.

■ **Realwerte existieren** Neben auto motor und sport und weiteren Prüforganisationen hat auch das KBA NO_x-Tests verschiedenster Fabrikate auf der Straße durchgeführt. Die Problem-Motoren sind bekannt. Wer die Luftqualität verbessern will, sollte lieber diese gezielt ausschließen.

Fazit: Bis Euro 6c startet, helfen nur differenzierte Fahrverbote nach realem NO_x-Ausstoß.