

Süddeutsche Zeitung vom 6. Februar 2012

<http://newsticker.sueddeutsche.de/list/id/1271929>

Verkehr: Feinstaubwerte 2011 trotz Umweltzonen zu hoch

Berlin (dpa) - Trotz inzwischen mehr als 50 Umweltzonen ist die Luft in Deutschland 2011 zu stark mit Feinstaub und Stickstoffdioxid belastet gewesen. Die Feinstaubwerte lagen dabei sogar über dem Niveau der Jahre 2007 bis 2010.

Die Feinstaubwerte waren 2011 trotz Umweltzonen zu hoch. Das ergab eine erste Auswertung des Umweltbundesamtes (UBA) von Messdaten der Länder und des UBA. Vor allem in Städten und Ballungsräumen wurden die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid zu häufig überschritten, hieß es.

Beim Feinstaub lagen demnach 42 Prozent der verkehrsnahen Messstationen über dem zulässigen Tagesgrenzwert - dieser erlaubt nur 35 Tage mit über 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft. Beim Stickstoffdioxid lagen 57 Prozent der Stationen in Städten über dem erlaubten Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm.

«In großen Teilen Deutschlands hat die Luft eine gute Qualität», betonte UBA-Präsident Jochen Flasbarth. «Allerdings müssen wir dort mehr tun, wo die Atemluft der Menschen immer noch mit zu viel Feinstaub und Stickstoffdioxid belastet ist: in den Städten und Ballungsräumen.» Umweltzonen, bei denen nur schadstoffarme Autos in Innenstädte einfahren dürfen, seien dafür ein geeignetes Mittel. Flasbarth wies darauf hin, dass Umweltzonen aber nur ein Teil der Lösung seien, da Feinstaub und Stickstoffoxide zu großem Teil auch bei Verbrennungsprozessen in Industrie und Haushalten entstehen.

Ein weiterer Faktor, der sich vom Menschen nicht beeinflussen lässt, sei das Wetter: Bei Hochdruckwetterlagen werde die Luft viel weniger durchmischt - Schadstoffe sammeln sich also in den Städten. Das könne dazu führen, dass die Luft selbst dann schlechter wird, wenn Emissionen von Autos, Heizungen oder Fabriken gleichbleiben. Im Jahr 2011 habe es gleich mehrere solcher Wetterlagen gegeben: Von Ende Januar bis März und im November führte dies zu häufigeren Überschreitungen des Feinstaub-Tagesgrenzwertes als in den Vorjahren.

Vorläufige Auswertung als Download: <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/4211.html>

Aktuelle Luftdaten: <http://www.env-it.de/umweltbundesamt/luftdaten/index.html>

Studie zu Umweltzonen in Deutschland: PDF 2,7 MB unter <http://www.umweltbundesamt.de/umid/archiv/umid0411.pdf>

Kurzinfo zu Umweltzonen (pdf): <http://www.umweltbundesamt.de/umweltzonen/umweltzonen.pdf>

Hintergrundpapier zu Feinstaub (pdf): <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3565.pdf>

Frage und Antworten zu Feinstaub: <http://www.umweltbundesamt.de/luft/schadstoffe/feinstaub.htm>

Aktionspläne für bessere Luftqualität: <http://gis.uba.de/website/umweltzonen/lrp.php>

Umweltzonen in der EU: <http://www.lowemissionzones.eu/>

Frage und Antworten zu Stickstoffoxiden: <http://www.umweltbundesamt.de/luft/schadstoffe/no.htm>

ADAC-Kritik an Umweltzonen:

http://presse.adac.de/meldungen/Verkehrspolitik/Deutschen_Staedten_drohen_extreme_Geldstrafen.asp?ComponentID=328990&SourcePageID=15051

Motoren im Vergleich

Wie sehr ein Auto die Luft verpestet, hängt davon ab, was unter der Haube steckt. Denn je nach Motor stößt ein Wagen unterschiedlich viele Feinstaub-Partikel (PM) und Stickstoffdioxide (NO₂) aus. Hier ein Überblick über das Abgasverhalten verschiedener Motoren:

Dieselmotoren: Trotz Rußpartikelfilter - Selbstzünder sind nach Aussage des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die weniger sauberen Motoren. Der Grund liege darin, dass ihr aktueller Grenzwert nach Euro-5-Norm beim Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) - darunter fallen auch die Stickstoffdioxide (NO₂) - dreimal höher als bei Ottomotoren ist. Demnach dürfen Diesel bis zu 180 mg/km an Stickoxiden ausstoßen, während der Vergleichswert bei Benzinern bei 60 mg/km liegt. Bei den Feinstaubpartikeln liegen beide Verbrennungsprinzipien mit erlaubten 5 mg/km gleichauf. Diesel-Pkw können die aktuelle Euro-5-Norm nach Auskunft des VCD nur noch mit Hilfe eines Partikelfilters erreichen.

Benzinmotoren: Moderne Benzinmotoren werden durch Direkteinspritzung zwar sparsamer gegenüber der Vergaser-Technik - und damit wird auch ihr CO₂-Ausstoß gesenkt. Doch haben die Einspritzmotoren oft einen höheren Feinstaub-Ausstoß. Nach einer Untersuchung im Auftrag des VCD und der Deutschen Umwelthilfe stoßen sie eine sehr hohe Zahl an ultrafeinen Partikeln aus, die laut VCD «massive gesundheitliche Folgen für die Atemwege und das Herz-Kreislauf-System» haben können.

In der Untersuchung kam heraus: Benzinfahrzeuge überschritten den aktuellen Grenzwert für Dieselfahrzeuge teils um das Sechsfache. «Derzeit gibt es noch keinen Grenzwert für die hierfür relevante Partikelzahl», sagt VCD-Sprecher Tim Schubert. Mit der voraussichtlich zum September 2014 in Kraft tretenden Euro-6-Norm werde es womöglich einen Wert geben, der - ähnlich wie beim Diesel - mit dem Einbau eines Partikelfilters realisiert werden könne.

Erdgas- und Autogasantriebe (CNG und LPG): Erdgas gilt unter den fossilen Treibstoffen in der Expertenwelt als der sauberste. So stoßen Fahrzeuge, die CNG (Compressed Natural Gas) tanken, noch weniger Stickoxide aus als Benzinern. Der TÜV Süd nennt gegenüber Benzinern eine Reduktion um bis zu 60 Prozent, bei LPG seien bis zu 15 Prozent weniger möglich. Erdgasautos emittieren zudem fast gar keine Rußpartikel.

Hybrid- und Elektroantriebe: Auch Hybridfahrzeuge müssen die Abgasnormen der EU einhalten. Generell lässt sich dem VCD zufolge sagen, dass Dieselhybride, wie sie neuerdings angeboten werden, mehr Schadstoffe ausstoßen als Benzinhybride. Fahren sie im rein elektrischen Modus, stoßen sie keine Schadstoffe aus - doch liegt die Reichweite für den E-Modus meist nur bei wenigen Kilometern. Dann springt der Verbrenner an. Elektroautos stoßen während der Fahrt zwar keinerlei Schadstoffe aus. Doch bei ihrer industriellen Fertigung und bei der Stromerzeugung werden ebenfalls Rußpartikel und Stickoxide erzeugt.

erschienen am 06.02.2012 um 15:48 Uhr