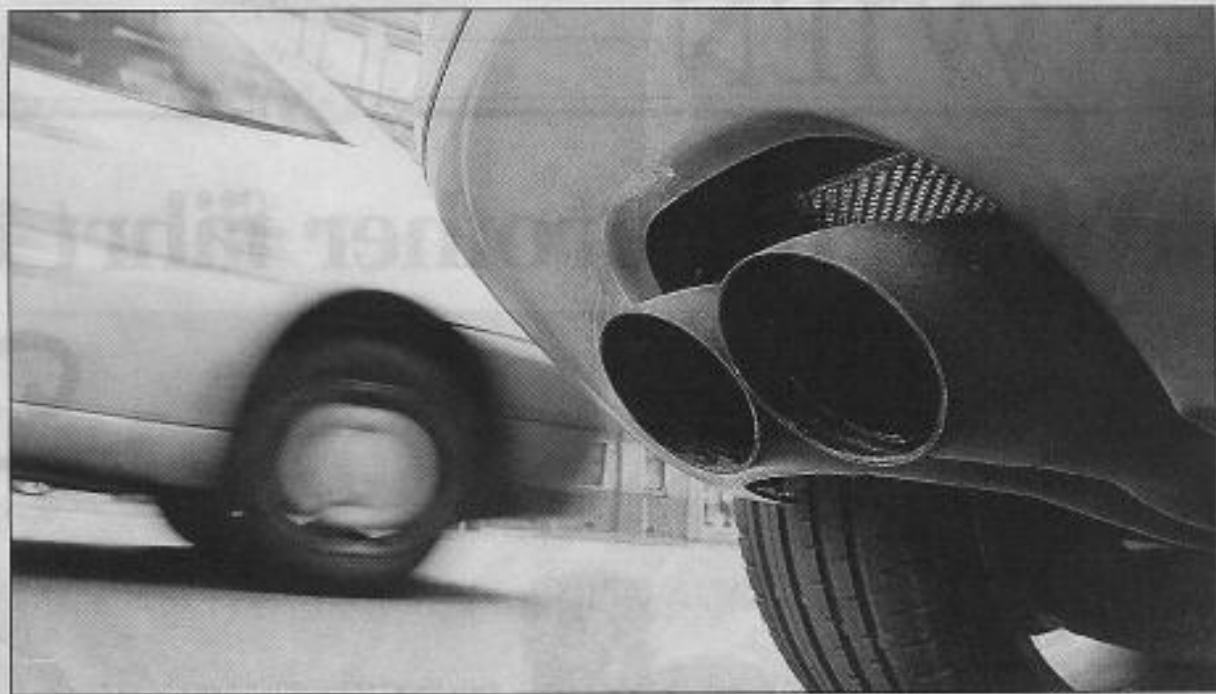


Krebs aus dem Auspuff: Der Straßenverkehr stellt mit Dieseleruss und Abrieb von Bremsbelägen und Reifen eine bedeutende Staubquelle dar.

Foto: AP



Grüne für Diesel-Nachrüstung

Alle Diesel-Fahrzeuge in Österreich sollten verpflichtend mit Rußfiltern nachgerüstet werden, fordert Grünen-Umweltsprecherin Eva Glawischnig. Im Umweltministerium wird dagegen betont, dass die meisten Maßnahmen gegen Feinstaub nur mittelfristig wirken.

Conrad Seidl

Wien - Wenn nur der Wind stärker ginge! Oder es wenigstens feuchter wäre! Aber so, wenn es eher trocken und nicht windig ist, hält sich Feinstaub stärker in der Luft - in unserer Atemluft. Und diese macht krank. 60.000-mal allein bei Kindern, die aufgrund der Luftverschmutzung Behandlung brauchen, wie Eva Glawischnig von den Grünen diagnostiziert.

Ihre Therapieempfehlung gegen die Feinstaubproblematik legt die Grünen-Umwelt-

sprecherin im STANDARD-Gespräch so dar: Alle mit Diesel betriebenen Pkw wären innerhalb von zwei bis vier Jahren zwangsweise mit Partikelfiltern nachzurüsten. Für Lkw soll die Nachrüstungspflicht sogar schon innerhalb von zwei Jahren umgesetzt werden.

Vor allem aber will Glawischnig die Politik in die Pflicht nehmen - und da wieder besonders Umweltminister Josef Pröll: Dieser hat sich bisher auf den Formalstandpunkt zurückgezogen, dass Akutmaßnahmen zur Senkung der Feinstaubbelastung zum Aufgabenbereich der Landeshauptleute gehören. So hatten es die Länder im Jahr 2002 gefordert, als das „Immissionsgesetz Luft“ neu verhandelt wurde - nun sollten sie sich gefälligst danach verhalten, meint man im Umweltministerium.

Die Grünen sehen das anders: Nach ihrer Lesart gebe es nicht neun, sondern eben nur eine „oberste Feinstaubbehör-

de“, nämlich den Minister, der die Landeshauptleute rechtlich zwingen könnte, Beschränkungen bei akuter Gefahr zu erlassen. Gerade im Falle Niederösterreichs (wo Minister Josef Prölls Onkel Erwin Landeshauptmann ist) sei aber nichts geschehen, obwohl dort nicht einmal eine detaillierte Stuserhebung der Feinstaubbelastung vorliege.

Wien hat solche Untersuchungen angestellt - und das so genannte PM10-Messnetz in den letzten Jahren rasch ausgebaut. Es geht dabei um die Messung von Partikeln, die einen Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer (einen Hundertstel Millimeter) haben - nur an 30, ab 2010 nur mehr an 25 Tagen des Jahres darf der Tagesmittelwert von 50 Mikrogramm solcher feinen Stäube pro Kubikmeter Luft überschritten werden. Die Ergebnisse (nicht nur jene aus Wien) sind nicht sehr ermutigend: „Betroffen von den Grenzwertüberschreitungen waren alle größeren Städte, sowie zahlreiche Kleinstädte, aber auch ländliche Regionen in Niederösterreich, im Burgenland und in der Steiermark“, heißt es in der Wiener Stuserhebung.

Aufgrund der vielfältigen Quellen von Feinstaub könne man kaum eine einzige Maß-

nahme als allein Erfolg versprechend einstufen, geben die Experten des Umweltministeriums zu bedenken - noch dazu, wo die Belastung mit den Stäuben auch noch innerhalb einer Gemeinde sehr ungleich verteilt sein kann. Allerdings gilt als gesichert, dass die aus dem Verkehr stammenden Stäube durch eine Temporeduktion auf 60 (Landstraße) und 100 Kilometer (Autobahn) merkbar reduziert werden könnten.

Neben den Emissionen von Dieselmotoren stellen aber der Abrieb von Bremsen und Reifen, Streusplitt, Industrieabgase, die Wohnungsheizung (Hausbrand) sowie Baustellen erhebliche Gefahren dar. Kurzfristig können Fahr- und Betriebsverbote helfen, mittel- und langfristig aber nur eine Umstellung von industriellen Prozessen und der Fahrzeugantriebe. **Kommentar Seite 32**

DER STANDARD
morgen
AUTOMOBIL

Großer Einstieg -
Peugeot 1007, ein
innovativer Kleinwagen
mit Schiebetüren