

gastbeitrag

Feinstaub: Schwer zu bekämpfen

RENÉ WEIERSMÜLLER, Meilen



Der unabhängige Chemiker, lange für Luftreinhaltung tätig, zweifelt an der Wirkung von Verkehrsaufkommen auf Feinstaub.

Hauptursache hoher Luftbelastung mit Feinstaub (PM10) ist nicht der PM10-Ausstoss, sondern die Temperaturschichtung der Luft (Kaltluftsee/Inversion). In niederen Lagen kann daher die tägliche PM10-Belastung an der gleichen Messstelle trotz identischem PM10-Ausstoss um bis zum Faktor 30 variieren.

SCHWERER NACHWEIS. Laut dem Nationalen Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe (Nabel) sind die PM10-Jahresmittel in Niederungen der Alpennordseite weitgehend ähnlich, ob in Zürich, Tänikon (TG), Basel-Binningen, Payerne oder an der Autobahn Härkingen. Höher sind die Werte nur am Strassenrand in Bern, wo in Häuserschluchten derselbe Feinstaub immer neu aufgewirbelt wird. Je mehr die Messstation direkt von Abgasen angeblasen wird und je mehr Stau, um so höher die PM10-Werte. Die sonst überregionale Homogenität der PM10-Belastung erschwert den Nachweis eines kleineren PM10-Ausstosses, sei das als Folge einer Umweltzone (Fahrverbot für «Stinker») oder Tempobeschränkung. Wegen ausbleibenden Berufsverkehrs und Lastwagenfahrverbots haben wir aber an Sonntagen gleichsam eine europaweite Umweltzone. Die verkehrsspezifische Luftverunreinigung sinkt sonntags im Mittel auf etwa einen Drittel, während die PM10-Belastung kaum

abnimmt und der geringe Rückgang zudem ähnlich stark auch weitab

Werte bei Tempo 80 ergeben sieben Mal eine tiefere, ein Mal eine gleiche und sieben Mal eine höhere Belastung.

vom Verkehr eintritt. Oder: Gegen Ende 2001 war der Gotthardtunnel für zwei Monate gesperrt. Der Transitverkehr (täglich 4000 Lastwagen) brach völlig ein. So verminderte sich die verkehrsspezifische Luftverschmutzung an der Autobahn um zwei Drittel. Eine geringere PM10-Belastung war hingegen nicht nachweisbar.

KEIN EINFLUSS. Solche Fakten überzeugen Luftfachleute des Kantons Zürich nicht. In einer Studie zu den Auswirkungen von fünf Tagen Tempo 80 auf Autobahnen im Februar 2006 behaupteten sie, die PM10-Belastung sei dadurch um fünf bis zehn Prozent gesunken. Werden die an den drei Autobahnabschnitten während fünf Tagen ermittelten Werte hingegen korrekt ausgewertet, ergibt sich sieben Mal eine tiefere, ein Mal eine gleiche und sieben Mal gar eine höhere (!) PM10-Belastung durch Tempo 80. Andernorts verglichen dieselben Fachleute die Höhe des Kaltluftsees und die PM10-Belastung mit dem Verkehrsaufkommen. Fazit: Obwohl die Höhe des Kaltluftsees tief blieb, stiegen die Feinstaubwerte kaum. Begründet wurde dies mit Verkehrsrückgang. Nach der veröffentlichten Grafik verminderte sich aber das Verkehrsaufkommen erst drei Tage später - die Untersuchung bewies demnach also unabsichtlich, dass das Verkehrsaufkommen keinen Einfluss auf die PM10-Belastung hat. Zu diesem Befund kommt auch, wer den vorgelegten Feinstaubverlauf mit einer zeitlich erhöhten Auflösung nachverfolgt.