



Verschiedene Welten

Bei einer kürzlich vom ÖAMTC veranstalteten Tagung zu den Stickoxidemissionen von Diesel-Pkws zeigten sich enorme Auffassungsunterschiede zwischen Fachleuten des Umweltsektors und der Fahrzeugkonstruktion. Unter anderem stellte sich heraus, dass Österreich abweichend von den Grenzwerten in EU-Richtlinien strengere Maßstäbe an die Luftgüte anlegt, was natürlich auch zu einer größeren Zahl von Überschreitungen der Grenzwerte führt.

In Österreich sind der Bund für die Emissionen, die Länder für die Immissionen verantwortlich. Es gibt etwa 150 Messstellen an den unterschiedlichsten Orten. Selbst die extremsten Positionen direkt neben verkehrsreichen Hauptstraßen sind für das Umweltbundesamt (UBA) berechtigt, da Grenzwerte immer und überall einzuhalten seien, wo sich Menschen aufhalten. Dem wird jedoch entgegengehalten, dass die Grenzwerte in Wohnzonen und Geschäftsvierteln stets deutlich unterschritten werden. Folgt man der Sichtweise des UBA bis ins Extrem, so sollten wir die Luft schon dicht am Auspuffrohr problemlos einatmen können.

Stickoxide nehmen unter den Treibhausgasen eine besondere Rolle ein, da sie säurebildende Eigenschaften haben und stark an der Ozonbildung beteiligt sind. Unbestritten ist, dass moderne Hochleistungsdieselmotoren von Pkws relativ aufwendige Abgasreinigungsmaßnahmen erfordern. Bei kleinen Fahrzeugen sind andere Konzepte erforderlich als die bei größeren Autos und Lkws eingesetzte SCR-Technik, die mit Zugabe von Harnstofflösungen arbeitet. Allen Konzepten gemeinsam sind Abgasrückführungen. Fahrzeugkonstrukteure sind der Ansicht, dass Abgasnormen bis zu Euro 6 sicher erfüllbar sein werden.

Relativ wenig wird über die technische Überwachung und Abgaskontrolle mittels der in den Fahrzeugen eingebauten OBD-Systeme gesprochen. Die Überwachungstechnik hinkt stets hinten nach. Sie orientiert sich am höchsten



Dipl.-Ing. Heinz Lukaschek, Ziviltechniker mit Schwerpunkt Verkehr

Grenzwert und nicht an den individuell erreichbaren Werten einzelner Fahrzeuge.

Etwa 50 Prozent der Stickoxidemissionen stammen von Pkws, etwa gleich viele von Lkws. Berücksichtigt man deren wesentlich geringeren Verkehrsanteil, wären hier Gegenmaßnahmen besonders effizient. Die von den Ländern verfügbaren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen wirken überhaupt nicht, sektorale Fahrverbote sind ohne dichte Überwachung als Alibimaßnahmen zu bezeichnen. Nicht zuletzt wird das Problem durch den hohen Transitverkehrsanteil bei Lkws verschärft. Fazit ist, dass somit 50 Prozent der durch den Verkehr erzeugten Stickoxide nur sehr schwer reduziert werden können – was wiederum bewirkt, dass noch mehr Druck auf den Pkw ausgeübt wird.

Ein durchaus diskussionswürdiges Thema ist der unüblich hohe Dieselanteil im österreichischen Fahrzeugbestand. Neben seinen Verbrauchsvorteilen wird Diesel steuerlich begünstigt. Die Raffinerien sind nicht in der Lage, ihre Fraktionen so zu steuern, dass nur Diesel überbleibt. Ein ausgewogenes Verhältnis Benzin zu Diesel ist also wünschenswert und notwendig. Derzeit muss aber zusätzlich Diesel importiert werden. Steuerliche Begünstigungen müssten nicht unbedingt von den größten Stinkern konsumiert werden.

In der EU ist das Umweltressort für die Abgasgesetzgebung zuständig. Die übrigen technischen Bestimmungen werden von der Generaldirektion für Industrie ausgearbeitet. Beides muss national vom Verkehrsministerium ins KFG umgesetzt werden, welches jedoch an der Entstehung der Abgasrichtlinien nicht direkt beteiligt ist. Durch diese Kompetenzzersplitterung findet das Gespräch zwischen Fahrzeugtechnikern und Umweltfachleuten kaum statt, viele fruchtbare Ideen und praktische Erfahrungen gehen verloren. Die Standpunkte der Umweltverantwortlichen lassen sich oft schwer nachvollziehen, so manches scheint unrealistisch.