

## Der Feinstaub – Ein modernes Märchen?

**(April 2006) – Beginnend im April 1999 erlässt die EU drei Richtlinien für Luftschadstoffe. Darunter die Feinstaub-Richtlinie. Im September 2002 wird das Bundesimmissionsschutzgesetz geändert und im Januar 2005 tritt die Feinstaub-Richtlinie in Kraft, welche besagt, dass 50µg Feinstaub pro m<sup>3</sup> Luft nur an 35 Tagen pro Jahr überschritten werden dürfen.**

Die exakte Bezeichnung des Feinstaubes, welcher die Gemüter erhitzt, lautet „PM10“. Darunter ist Feinstaub mit einem Partikeldurchmesser im Bereich von 10µm und darunter zu verstehen. Nun wird jedoch nicht jede Art von Staub verteufelt, was angesichts des eigentlich natürlichen Bestandteiles „Staub“ in der Luft auch nicht sinnvoll ist, sondern der Fokus auf die sogenannten „direkten Emissionen“ gelenkt. Darunter versteht der Gesetzgeber die Freisetzung staubhaltiger Abluft. Für diese sollen zu etwa gleichen Teilen die Industrie, die Gebäudeheizung und der Kfz-Verkehr verantwortlich sein. Daneben gibt es noch weitere anthropogene Staubemissionen. Dazu zählt man z.B. Staubaufwirbelungen vom Boden (Straßenreinigungsmaschinen, Baustellen etc.), Staubemissionen durch Landwirtschaft sowie Reaktionsprodukte gasförmiger Luftschadstoffe (sekundäre Staubaerosole; z.B. Nitrat aus Stickoxiden).

Dem Feinstaub werden gesundheits-schädliche Eigenschaften zugesprochen, was sicher zutreffend ist. Die einseitige Betrachtung des Problems jedoch und die Fokussierung des Gesetzgebers auf nur einen Gefahrenherd ist zweifelhaft und muss differenziert betrachtet werden. Wer würde z.B. an unseren deutschen Nordseeinseln den salzhaltigen Feinstaub kritisieren, wegen dem Gesundheitsbewusste diese Inseln so gerne aufsuchen?

Es ist richtig, dass besonders feine Feinstaub-Partikel lungengängig sind, sich in den Lungenbläschen ablagern und somit entzündungsauslösend wirken können. Die ab 1.1.2007 ausgerufenen Hatz auf alte Diesel-Pkw und Fahrzeuge ohne Katalysator wegen des angeblich hohen Ausstoßes an Feinstaub scheint ob der Größe der ausgestoßenen Partikel grotesk. Fakt ist, dass alte Saugdiesel-Pkw im Vergleich zu den modernen TDI-Fahrzeugen erheblich größere, und deshalb nicht-lungengängige Partikel ausstoßen und somit weit weniger zur Gesundheitsgefährdung des Menschen beitragen.

Überdies ist die Meßmethode der Feinstaubanlagen nach heutigen Maßstäben als überholt anzusehen, da nach wie vor das Gewicht und nicht die Größe der Partikel gemessen wird. Große Rußpartikel aber sind schwerer als feine Partikel und tragen somit in größerem Maße zur Überschreitung der Grenzwerte bei. Es macht also nicht die Masse, sondern die

Qualität den Unterschied. Dennoch beruht der EU-Grenzwert in der Feinstaubbelastung der Luft (max. 50µg/m<sup>3</sup> an 35 Tagen/Jahr) auf dem wissenschaftlich überholten Massekriterium.

Nichtsdestotrotz haben bereits verschiedene bundesdeutsche Städte Luftreinhaltepläne vorgelegt, welche sich einseitig auf die Verbannung der älteren Diesel-Pkw sowie Fahrzeuge ohne Katalysator und somit auch unserer Oldtimer aus dem Straßenverkehr konzentrieren. Dass beispielsweise die Industrie oder die privaten Haushalte mit ihren Feuerungsanlagen zu gleichen Teilen Verursacher von Feinstaub sind, wird wenig berücksichtigt. Kommentar eines Mitarbeiters des Hessischen Umweltamtes „Ja, aber beim Fahrzeugverkehr können wir halt am schnellsten eingreifen.“

Wie zweifelhaft diese Maßnahme jedoch letztendlich ist, sollen die folgenden Beispiele aus Berlin veranschaulichen:

- Durch ein Fahrverbot für LKWs in einer der Hauptverkehrsstrassen von Berlin wurden 3µg/m<sup>3</sup> weniger Feinstäube gemessen.
- Würden Fahrverbote für alle PKW erlassen (was nicht angedacht ist), ließe sich der Wert voraussichtlich um lediglich weitere 3µg/m<sup>3</sup> drücken.

In der Sendung FAKT vom 13.06.05, ausgestrahlt im MDR wurde noch ein weiterer, die Luftqualität beeinflussender Faktor vorgestellt: Das Wetter. Ein Faktor, der in der Feinstaubdiskussion gerne ausgeblendet wird. Besonders problematisch sind Hochdruckwetterlagen und Ostwinde, weiß man am Institut für Troposphärenforschung.

O-Ton Professor Alfred Wiedensohler, Leibnitz-Institut für Troposphärenforschung in FAKT: „Kommt die Luft von Osten, ist sie angereichert mit Feinstaub. Bei Ostwetterlagen sind die Konzentrationen höher, weil die Luftpartikel nicht ausgewaschen werden (Anm. d. Verfassers: durch Regen) und die Konzentration im Lauf des Transports immer größer wird.“

Auch der Kommentar des Professor Wilfried Endlicher ist sehr aufschlussreich. Sein O-Ton aus der Sendung FAKT: „In diesem Frühjahr (Anm. d. Verfassers: 2005) haben wir besonders viele austauschbare Hochdruckwetterlagen und trockene Ostwetterlagen. Das hat dazu geführt, dass die Grundbelastung an

Feinstaub besonders hoch ist und deswegen haben schon viele Städte in Deutschland den Grenzwert überschritten. In einem verregneten Frühjahr wäre das vielleicht noch nicht der Fall gewesen.“

Wie wirken sich die beschlossenen Fahrverbote ab 1.1.2007 nun auf Oldtimer aus? Wenn man sich vor Augen hält, dass der Anteil der fraglichen, regulär zugelassenen Fahrzeuge (über 25 Jahre) laut KBA bei etwa 1% liegt (ca. 450.000 von über 46 Mio.) und der Bestand der über 25-jährigen laut DEUVET sogar nur bei 0,8%, so kann getrost von keiner Verbesserung der Luftqualität bei Fahrverboten von Oldtimern gesprochen werden.

Der DEUVET hält vor Augen, dass die durchschnittliche Fahrleistung eines Oldtimers unter 2000 km/Jahr beträgt und diese Fahrleistung typischerweise nicht in Ballungsgebieten abgeleistet wird. Typischerweise tritt diese Fahrleistung auch nicht zu Stoßzeiten auf, da die Fahrzeuge im Allgemeinen nicht im Berufsverkehr bewegt werden. Sinnvollerweise wurden seitens der Politik für Motorräder bereits die richtigen Schlüsse gezogen: Der Beitrag zur Feinstaubbelastung ist mit bundesweit 3,5 Mio. Motorrädern (2004) zu gering, um ein Fahrverbot zu rechtfertigen. Diesen stehen 450.000. mind. 25-jährige Oldtimer gegenüber! Zusammengefasst bedeutet dies, dass die über 25-jährigen Fahrzeuge nur einen verschwindend geringen Bruchteil (ca. 2 Promille!) der Fahrleistung eines „Normal-Fahrzeuges“ ableisten und ein Fahrverbot für Oldtimer sich somit in derselben Größenordnung (von 2 Promille) bewegen würde. Eine Verbesserung der Luftqualität ist damit nicht zu erreichen.

Messbar jedoch wären die Folgen, die eine konsequente Verbannung der Veteranen von bundesdeutschen Straßen hätten. Keine Auftragsvergabe mehr an spezialisierte Werkstätten, kein Umschlag mehr bei Ersatzteilen und Betriebsstoffen und somit in letzter Konsequenz nicht unerhebliche Einbußen an Wirtschaftskraft in einem (noch) boomenden Sektor.

Die Forderung der Oldtimerfahrer an den Gesetzgeber definiert sich daher aus den vorgenannten Sachverhalten: Die Abwendung von generellen Fahrverboten für Oldtimerfahrzeuge.

### Initiative Kulturgut Mobilität

c/o Peter-David Göhr (V.i.S.d.P.)

Stresemannring 3

63225 Langen

Telefon: (061 03) 535 55

Telefax: (061 03) 236 86

E-Mail: kulturgut-mobilitaet@gmx.com

Home: www.kulturgut-mobilitaet.de

## Credo: Initiative »Kulturgut Mobilität«

Warum wird so oft über die Erfindung des Rades gesprochen? Einfache Antwort: Weil das Rad die Welt verändert hat. Kulturelle Veränderungen waren und sind auch immer abhängig vom Thema Mobilität. Insofern kommt der motorisierten Mobilität der letzten 120 Jahre eine ganz besondere Bedeutung zu. Ob man alle Errungenschaften, die mit dieser Mobilität in Zusammenhang zu bringen sind, positiv bewertet, mag dahingestellt sein, aber sie sind Teil unserer Geschichte und es gilt, die Entwicklung dieser Mobilität zu dokumentieren.

Technisches Kulturgut umfasst einen weiten Bereich, der Produkte und Produktionsmittel der Technik einschließt und insofern von den Dingen des täglichen Lebens bis hin zu Industrieanlagen und dem Straßenbau, der die Architektur unserer Landschaften grundlegend verändert hat, reicht. Wenn wir den Zeitraum der letzten 200 Jahre sehen, dann ist das Automobil seit 120 Jahren so stark an der technischen Entwicklungsgeschichte beteiligt wie kaum eine andere Erfindung. Was uns jedoch fehlt, ist ein allgemeines Bewusstsein für den Wert dieses Kulturguts als dingliches Zeugnis der Vergangenheit, an dem sich viel über Arbeitsprozesse, Nutzung von Dingen und Lebensbedingungen ablesen lässt. Ja, wir gehen soweit zu behaupten, dass Ethik, Kultur-, Material-, Ingenieur- und Naturwissenschaften vom Automobil entscheidend mitbestimmt wurden. Das heutige Aussehen unserer Städte und Landschaften sowie die Gestaltung unserer individuellen Umgebung beruht zu einem großen Teil auf den kulturhistorischen Entwicklungen der zurückliegenden 200 Jahre. Vielen Menschen ist die Formung ihrer Umgebung durch eine Industriekultur wenig bewusst. Und doch sind ihre kulturelle Identität, ihre gegenwärtige Lebenssituation genauso wie ihre Träume und Sehnsüchte eng mit dem Automobil verbunden. Insofern ist es von großer Bedeutung, einen Teil der Hinter-

lassenschaften des automobilen Industriezeitalters als historische Zeugnisse des 19. und 20. Jahrhunderts zu erhalten.

Der Verlust der wesentlichen Zeugnisse dieser nahen Vergangenheit hinterlässt im privaten wie im gesamtgesellschaftlichen Kontext eine Leere. Nur vor dem Hintergrund einer in der Breite der Gesellschaft verankerten Balance zwischen Vorwärtsstreben und Rückbesinnung kann ein Klima der Innovation und des wirtschaftlichen Aufschwungs entstehen. Und auf diesem Augenmerk sollte zu einem erheblichen Teil unser Hobby liegen. Oldtimer werden in Museen als Objekte und Belegstücke der Errungenschaften und der Meisterleistungen der Ingenieurkunst des 19. und 20. Jahrhunderts gesammelt oder aber von Interessierten, die sich für historische Lösungsansätze technischer Problemstellungen interessieren, dokumentiert. Aber um das Automobil als historisch komplexen Zeugen der Geschichte zu präsentieren, muss dieses auch für ein interessiertes Publikum auf der Straße – dem Ort, für den es geschaffen wurde – präsent sein. Leider hat unsere Politik das nur wenig begriffen.

Am 29. Januar 1886 erhält Carl Benz das Patent mit der Nr. 37435 auf das erste Automobil. Auf der Ringstraße in Mannheim fährt er am 3. Juli zum ersten Mal mit seinem »pferdelosen Wagen« außerhalb des Fabrikgeländes. Dies sind 120 Jahre Technikgeschichte, die die Welt veränderten und die es auch als ein Stück »Geschichte der Technik« zu bewahren und durch unsere Oldtimer lebendig zu präsentieren gilt.

