

FEINSTAUBREDUZIERUNGEN, MAßNAHMEN UND DEREN AUSWIRKUNGEN

Seit Anfang diesen Jahres ist dieser Begriff in aller Munde – Feinstaub – Als extrem gesundheitsgefährdend eingestuft wurden Grenzwerte festgelegt. Werden diese regelmäßig überschritten, sind Bund, Länder und Gemeinden zum Einschreiten verpflichtet. Andernfalls haben Anwohner in betroffenen Regionen, etwa an viel befahrenen Strassen das Recht zur Klage. Aber wie erfährt die fahrende Wirtschaft rechtzeitig von entsprechenden Maßnahmen ? Was kann man eventuell im Vorfeld machen ?

Zunächst einmal gilt es festzuhalten, dieses Thema ist nicht neu. Lediglich die Betroffenen sind gestärkt worden, indem man ihnen ein Recht auf Klage und damit auch auf Schadenersatz zubilligt. Aber wie soll sich die Branche nun verhalten.

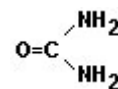
Hier besteht praktisch nur die Möglichkeit einer Umrüstung der Fahrzeugflotte auf emissionsärmere Antriebsarten bzw. die Ausrüstung mit Diesel-Partikelfiltern. Dabei entsteht zunächst einmal mehr die Frage, warum eigentlich Dieselkraftstoff;

Für den Dieselmotor spricht zunächst der geringer Verbrauch und damit verbunden eine geringere Kohlendioxid Produktion. Dagegen spricht, dass der Ruß eines Dieselmotors und die daran haftenden unverbrannten KWSt. krebserregend sind. Außerdem erfolgt bei Dieselmotoren eine wesentlich höhere Stickoxid-Produktion im Vergleich zum Otto-Motor. Laut einer Schätzung (Quelle Wirtschaftswoche 29/99) liegt das krebserregende Potential von Diesel-Abgasen beim 17 bis 18 - fachen des Benzin-Motors.

Seit diesem Jahr gilt in der EU die neue Abgasnorm; ("weitgehende" Versorgung mit "schwefelarmem" Dieseltreibstoff = max. 10 mg Schwefel pro kg Treibstoff, ab 2009 "flächendeckende" Versorgung). Sie wird zur Folge haben, dass Diesel-PKW weniger Treibstoff brauchen und weniger Ruß-Partikel ausstoßen. Voraussetzung dafür ist die Senkung des Schwefel-Gehaltes im Diesel-Treibstoff. In der BRD gibt es bereits Diesel-Treibstoff mit 10 ppm Schwefel, in Österreich wird es schwefelarmen Diesel ab 2004 geben. Die Absenkung des Schwefelgehaltes von Diesel-Treibstoff wird auch bei filterlosen älteren Fahrzeugen den Ausstoß von Rußpartikeln um 10 bis 20% senken.

Für Diesel LKW wird in Folge der Euro-Norm 4 (ab 2006 verpflichtend) ein neues System zur Reduktion der Stickoxide eingesetzt: Aus einem zusätzlichen Tank wird dem Abgas eine Harnstofflösung zudosiert. Der Harnstoff reduziert in einem Katalysator die Stickoxide zu Stickstoff und Wasser. (Spiegel 42/2003)

Seit Juli 2004 bieten die ersten Tankstellen eine Harnstoff-Lösung für Diesel LKW an. Die Harnstofflösung wird in das Abgassystem eingespritzt und soll die Rußpartikel um 80 % und die Stickoxide um ein Drittel senken.



Harnstoff

Quelle: <http://www.chemienet.info/8-auto2.html>

Beides macht sich zunächst direkt bei einem anderen Thema unmittelbar bemerkbar.

Die Mauthöhe wird unter Berücksichtigung von Wegstrecke, Achszahl und Emissionsklasse festgelegt. Die Mauthöheverordnung (MautHV) vom 24. Juni 2003 (BGBl I 2003, S. 1001) sieht drei Mautkategorien (A, B, C) vor, denen Schadstoffklassen nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) zugeordnet werden (§ 1 MautHV).

Ab Januar 2005 sollen auch die ersten Euro-5 (S 5) konformen Fernverkehrs-Lkw ausgeliefert werden. Diese Abgasnorm wird vom Gesetzgeber erst ab Herbst 2009 verlangt. Wer bereits vorher Fahrzeuge einsetzt, die diese strengen Abgaswerte einhalten, kommt in den Genuss der Einstufung in die günstigste Mautkategorie:

Mautkategorie	bis 30.9.2006	ab 1.10.2006 bis 30.9.2009	ab 1.10.2009
A bis zu drei Achsen mit vier oder mehr Achsen	S 4, S 5, EEV Klasse 1 0,09 Euro 0,10 Euro	S 5, EEV Klasse 1 0,09 Euro 0,10 Euro	EEV Klasse 1 0,09 Euro 0,10 Euro
	B bis zu drei Achsen mit vier oder mehr Achsen	S 3, S 2 0,11 Euro 0,12 Euro	S 4, S 3 0,11 Euro 0,12 Euro
C bis zu drei Achsen mit vier oder mehr Achsen	S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse angehören 0,13 Euro 0,14 Euro	S 2, S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse angehören 0,13 Euro 0,14 Euro	S 3, S 2, S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse angehören 0,13 Euro 0,14 Euro

Quelle: <http://www.stuttgart.ihk24.de>

Wie und vor allem wann sich die entstehenden Umrüst-Kosten rechnen lassen, ist momentan nicht vorhersagbar. Die Umrüstung eines PKW kosten ca. 600,00 € und wird mit etwa 250 € gefördert. Darüber hinaus lässt sich heute noch nicht sagen, wie die Gemeinden reagieren werden. Grundsätzlich werden bei Fahrverboten zwar zunächst Fahrzeuge mit einer Abgasnorm schlechter 3 bevorzugt gesperrt, aber immer wieder wird auch die Sperrung des kompletten LKW-Verkehrs in Erwägung gezogen. Damit wäre dann die beste und teuerste Umrüstung am Ende vergeblich.