

Feinstaub - trübe Aussichten?

Versuch eines Überblicks über eine verworrene Situation

von Dr. Winfried Kallinger / Tiddo Bresters/FIVA

In verschiedenen europäischen Ländern, darunter auch in Österreich, sind Maßnahmen zur Bekämpfung der Feinstaubbelastung bereits in Kraft oder in Diskussion, die mit einiger Wahrscheinlichkeit nachteilige Auswirkungen für historische Fahrzeuge haben könnten.

Alle diese Maßnahmen basieren auf EU-Richtlinien, die schon auf die 90-iger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückgehen und deren Umsetzung jetzt einige Verwirrung schafft. Einige europäische Länder scheinen gar nichts zu tun, wie z.B. Frankreich, andere wieder, wie Italien, Deutschland oder die Niederlande scheinen zu überreagieren, Österreich liegt mit seinen Maßnahmen irgendwo in der Mitte. Der nachfolgende Bericht muss auf Grund der unübersichtlichkeit der Situation zwangsläufig unvollständig sein, soll aber wenigstens Anhaltspunkte liefern.

Hintergrund der Umweltmaßnahmen:

Die Umweltmaßnahmen der EU haben zwei Hauptgründe: Gesundheitsschutz und Reduktion der globalen Erwärmung.

- Feinstaubemissionen (PM10), NO und NO² werden als gesundheitsgefährdend eingestuft, weil sie Herz- und Lungenkrankheiten hervor rufen können; besonders Dieselpartikel gelten als krebserregend.
- CO² ist einer der bedeutendsten Faktoren für die globale Erwärmung.
- Die Emissionsnormen in Europa wurden daher insbesondere durch die EU-Direktive 1999/30/EG, die per 1. 1. 2005 in Kraft getreten ist, beträchtlich verschärft. Seitdem gilt der Standard, dass die PM10-Emissionen an nicht mehr als 35 Tagen den Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter und im Jahresdurchschnitt nicht mehr als 40 Mikrogramm pro Kubikmeter überschreiten dürfen.
- Derzeit diskutiert das Europäische Parlament sogar noch strengere PM10-Normen: per 2010 soll der Jahresdurchschnitt nicht mehr als 25 Mikrogramm pro Kubikmeter betragen dürfen.
- Für NO und NO² gibt es ebenso EU-Normen. Für NO² gelten 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt als Maximum. Moderne Fahrzeuge erfüllen diese Normen generell, per 2010 werden allerdings verschärfte Normen in Kraft treten.
- CO² ist ein weltweites Problem. Die Anstrengungen zur Emissionsreduktion erstrecken sich auf neue technische Standards für alle möglichen Produkte, nicht nur Fahrzeuge, und die Einführung energiesparender Lösungen.

Der Kraftfahrzeugverkehr gilt als einer der Hauptverursacher für schädliche Emissionen. Um das in den Griff zu kriegen, konzentriert man sich auf zwei Stoßrichtungen, nämlich einerseits die Einführung umweltfreundlicher technischer Standards für neue Fahrzeuge (Katalysatoren oder Filter) und zweites, die Benützung von Fahrzeugen einzuschränken. Letzteres trifft uns mit unseren historischen Fahrzeugen natürlich mitten ins Herz, weil wir ja keine Chance haben, moderne technische Standards zu erfüllen.

Die EU hat derzeit auf die Maßnahmen zur Einschränkung der Fahrten praktisch keinen Einfluss. Das ist ausschließlich Sache der Mitgliedsländer, die das auf ganz unterschiedliche Art und Weise handhaben. Zum Beispiel sind Verkehrseinschränkungen zur Reduktion der Feinstaubemission in Österreich oder Deutschland Landessache und in Italien Sache der jeweiligen Regionen. Die EU könnte insofern (positiv) ins Spiel kommen, wenn durch überzogene Maßnahmen der Länder das Prinzip des freien Verkehrs von Personen und Waren gefährdet sein könnte.

Die Situation in einigen EU-Ländern

Italien:

Die Situation in Italien ist noch immer höchst verwirrend. Die Maßnahmen sind von Region zu Region unterschiedlich, wobei derzeit Regionen wie Toscana, Lombardia und Veneto und Städte wie Florenz Vorreiter spielen. Die großen nationalen FIVA Organisationen ASI und AAVS versuchen durch entsprechendes Lobbying Einfluss auf die Gesetzgebung zu nehmen und Ausnahmen für historische Fahrzeuge zu erreichen. Für Fahrzeuge, die in einem der offiziell anerkannten Register registriert sind (ASI, Alfa Romeo etc.) gibt es gewisse Ausnahmen, die allerdings auf ziemlich schwacher rechtlicher Basis stehen. Für ausländische Fahrzeuge oder solche, die nicht registriert sind, ist die Situation weiterhin unklar und eine generelle Regelung, die für ganz Italien gilt, ist derzeit nicht in Sicht.

Die in den Medien kolportierten überschüssenden Maßnahmen wie z.B. in der Lombardei einschließlich Mailand und Como, mit denen das gesamte Straßennetze dieser Region Sperrzone für Autos ohne Kat oder Diesel vor 1993 erklärt worden wäre, sind noch immernicht vom Tisch. Allerdings ist anzunehmen, dass sich auf Grund der enormen wirtschaftlichen Auswirkungen einer solchen Maßnahme eine breite Opposition durchsetzen kann und auch auf europäischer Ebene durchaus Chancen bestehen, solche unverhältnismäßigen Eingriffe zu bekämpfen.

Deutschland:

Die neue Regierung hat die Einführung eines Kennzeichnungssystems per 2007 beschlossen (Feinstaubplakette). Im Prinzip folgt die Klassifizierung der Fahrzeuge den Emissionsstandards der Kraftfahrzeugsteuer. Fahrzeuge, die keine Plakette aufweisen, können auf Grund lokaler Bestimmungen in bestimmten Stadtgebieten oder Straßenzügen bei überschreiten gewisser Umweltwerte mit Fahrverbot belegt werden. Der deutsche FIVA-Verband Deuvel versucht mit Nachdruck, Ausnahmen für historische Fahrzeuge zu erreichen - bisher noch nicht mit befriedigendem Erfolg.

Österreich:

In Österreich erfolgt die Regelung der Feinstaubproblematik über die Bundesländer. Wien hat bereits eine Verordnung erlassen, die übrigen Bundesländer werden voraussichtlich 2007/2008 folgen.

Derzeit richten sich die Maßnahmen ähnlich wie in Deutschland gegen Lastwagen, die vor Ende 1992 gebaut wurden. Ausnahmen für historische Fahrzeuge, die ja wirklich nichts zur Feinstaubbelastung auf Grund ihrer geringen Fahrleistung beitragen, werden leider im Notfall vom Gesetzgeber „vergessen“. Der Dachverband ÖMVV ist intensiv dahinter, die Landesregierungen auf dieses Problem aufmerksam zu machen und hat dabei schon einige Erfolge erreicht - Optimismus ist angebracht, das es in Österreich nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen kommen wird.

Spanien:

Als erste spanische Stadt wird Madrid sein Stadtzentrum per 2008 für alle Fahrzeuge, die nicht den EU-Emissionsnormen entsprechen, schließen; diese Maßnahme wird Fahrzeuge vor 1993 treffen, also etwa 10% des Fahrzeugbestandes.

Übrige EU-Länder:

Derzeit gibt es noch keine detaillierten Informationen über Verkehrsbeschränkungen. Schweden z.B. unternimmt massive Anstrengungen, die Abhängigkeit von Erdöl zu reduzieren und fördert die Produktion und den Einsatz von Biotreibstoffen; begleitende Maßnahmen zur Verkehrseinschränkung sind allerdings nicht in Sicht, zumindest nicht derzeit.

Ganz im Allgemeinen muss man sagen, dass wir vor einer Situation stehen, die Reisen durch Europa vielleicht ähnlich schwierig machen wird, wie im Mittelalter. Da der EU die Hände gebunden sind und die Nationalstaaten wohl kaum auf ihr Recht zur eigenen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse verzichten werden, muss man leider von einem richtigen Fleckerlteppich nationaler und lokaler Maßnahmen ausgehen, der uns in der nächsten Zukunft drohen wird - im Prinzip ist das nicht viel anders als zu Zeiten der alten Wegeprivilegien. Wer solchen Partikularismus als nicht gerade gescheit empfindet, dem muss man wohl recht geben, denn die Schadstoffe in der Atmosphäre machen ja nicht bei den Landesgrenzen halt. Wir sind halt beim Umweltschutz noch weit von einem vereinten Europa entfernt.

Bericht aus ÖMVV-Jahrbuch - Ausgabe 2007