

Feinstaub längst über Grenzwert

Der Kanton warnt vor dem hohen Feinstaubanteil in der Luft. Transporteure aus dem Bezirk rüsten ihre Diesellaster aber nur langsam um.

Alle Jahre wieder: Hängt über Zürich eine Nebeldecke, werden irgendwann die Feinstaub-Grenzwerte überschritten. In diesem Jahr dauerte es gerade einmal 14 Tage, ehe der Kanton aufgrund der seit Tagen überschrittenen Werte die Bevölkerung dazu aufrief, unnötige Schadstoffemissionen zu vermeiden. In einer Medienmitteilung schrieb er gestern, dass ab sofort keine offenen Feuer entfacht werden sollen, dass man auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und insbesondere Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter stehen lassen soll.

Der letzten Bitte werden die Transportunternehmer nicht nachkommen. Zu gross wären die Umsatzeinbussen. So fahren die Transporteure der Schneider AG aus Meilen auch in diesen Tagen mit ihren 18 bis 40 Tonnen schweren Lastwagen durch die Region. Über Partikelfilter, die den schädlichen Russ um bis zu 95 Prozent reduzieren könnten, verfügt derzeit keines der Fahrzeuge. Allerdings hat das mit 65 Fahrzeugen grösste Transportunternehmen aus dem Bezirk angekündigt, dass in den kommenden Wochen erste Lastwagen mit integriertem Partikelfilter geliefert würden. «Neue Fahrzeuge sind unter dem Strich günstiger, als die Bestehenden für 20 000 bis 30 000 Franken mit Partikelfiltern umzurüsten», sagt Geschäftsführer und Mitinhaber René Schneider.

Er verweist zudem auf den Euro5-Motor

- «der Lastwagenmotor mit den derzeit geringsten Schadstoffemissionen» -, der in einem Grossteil seiner Fahrzeuge bereits eingebaut ist. Schneider, der seine Fahrzeuge freiwillig umrüstet, sagt, der Umweltschutz sei ihm wichtig. «Aber wir müssen auch konkurrenzfähig bleiben.»

Es fehlen die gesetzlichen Grundlagen

Ähnlich argumentiert Christoph Hess, Geschäftsführer des Oetwiler Transportunternehmens Grimm. Ein Drittel seiner 25 Fahrzeuge wurden mit Partikelfiltern nachgerüstet, der Rest verfügt über Euro4- oder Euro5-Motoren. «Wir halten uns an die von der EU vorgegebenen Normen», sagt Hess. Inwieweit die Luft durch besagte Motoren von Russpartikeln entlastet wird, konnte er nicht sagen.

Aufschluss über die Belastung gibt Rainer Bunge, Leiter des Instituts für Umwelttechnik an der Hochschule für Technik in Rapperswil: Von den Giftstoffen her gesehen sei ein Euro5-Motor kein bisschen besser als andere Motoren. Er produziere zwar weniger Russ. Aber die winzigen Nanopartikel existieren auch dann, gelangen in die Lunge und verteilen sich von dort in den ganzen Körper.

Bunge macht aber auf die wirtschaftlichen Zwänge der Unternehmer aufmerksam. Es gäbe bislang schliesslich kein Gesetz, das die Transporteure zum Einbau von Partikelfiltern zwingt. «Da ist der Gesetzgeber gefordert», sagt Bunge. Allerdings müsse diese Diskussion nicht nur in der Schweiz, sondern auch ennet der Grenze geführt werden. (rpg)

