

# Titel : Probleme mit dem Feinstaub

Autor(en): **Müller, Thomas / Meili, Erika / Schindler, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 71

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-557272>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Probleme mit dem Feinstaub

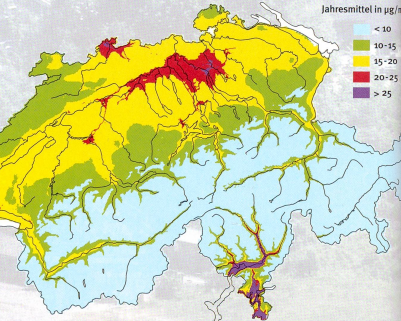
Die Schweizer Feinstaubgrenzwerte sind relativ streng, werden aber regelmässig überschritten. Zwar ist die Forschung noch nicht sicher, welche Quellen am gefährlichsten sind und wie sich die winzigen Partikel im Körper verhalten. Doch Langzeitstudien zeigen: Feinstaub macht krank. Experten fordern deshalb strengere Massnahmen. Bild Hans-Christian Wepfer/Studio25, LoD

Jedes Jahr reist Feinstaub 3700 Menschen vorzeitig aus dem Leben. Seit Beginn des Jahrzehnts stagnieren die Immissionen auf zu hohem Niveau. Die in diesem Jahr von Bund und Kantonen ergriffenen **Massnahmen** erachten Fachleute als **ungenügend**. Von Thomas Müller, Hintergrundbild Heinz Leuenberger/Desair

## Eine Halbierung tut not

Als Januar und Februar 2006 während Wochen der Smog über dem Mittelland hing und die Feinstaubkonzentrationen manchenorts bis zum Vierfachen des Grenzwerts stiegen, herrschte auch in Amtsstuben, Gemeinde- und Kantonsparlamenten dicke Luft. Schliesslich verordneten elf Kantone Anfang Februar während fünf Tagen eine allgemeine Temporeduktion auf 80 Kilometer pro Stunde. Inzwischen ergaben Untersuchungen des Paul-Scherrer-Instituts, dass Holzfeuerungen aller Art, vor allem aber schlecht befeuerte Kleinöfen und Cheminées einen grossen, bisher unterschätzten Anteil an der Feinstaubproduktion während dieser Episode hatten.

Entsprechend hielt sich die Wirkung der Temporeduktionen in Grenzen. Um fünf bis zehn Prozent sei die Feinstaubbelastung an Autobahnstandorten stärker zurück-



Vor allem in grossen Städten und im Tessin wird der Feinstaub-Jahresgrenzwert von 20 µg/m<sup>3</sup> deutlich überschritten: PM10-Konzentrationen in der Schweiz 2000 bis 2005. [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch)

gegangen als an andern Orten, zogen die beteiligten Kantone Bilanz. Wichtiger sei jedoch gewesen, dass nicht wenige das Auto stehen liessen und das Verkehrsaufkommen um

14 Prozent gesunken war. Das lasse auf eine gewisse Sensibilisierung der Bevölkerung schliessen, kommentiert Urs Baltensperger, Leiter des Labors für Atmosphärenchemie am Paul-Scherrer-Institut, die umstrittene Massnahme.

Einmal mehr zeigte sich, dass Feinstaub ähnlich wie Ozon ein grossräumiges Problem darstellt. Wann immer sich im Winter über dem Mittelland eine anhaltende Inversionslage aufbaut, bildet sich ein Kaltluftsee, in dem sich die Luftschadstoffe zu einem komplexen Cocktail anreichern. Da solche Wetterlagen immer wieder auftreten, bleibt nichts anderes übrig, als den Ausstoss von Feinstaub und seinen Vorläufersubstanzen systematisch auf die Hälfte der heutigen Emissionen zu senken, darin sind sich die Fachleute einig.

liche Quellen wie Saharastaub oder Meersalz machen nur einen kleinen Teil der Belastung aus. In Innenräumen sind vor allem Räucher- oder Kochen wichtige Quellen für Feinstaub. Neben diesen Primärquellen entsteht Feinstaub auch durch chemische Reaktionen von Luftschadstoffen wie Ammoniak, Schwefeldioxid, Stickoxiden oder gasförmigen Kohlenwasserstoffen (VOC). Daraus bilden sich sekundäre Feinstaubpartikel wie Nitrate, Sulfate oder Ammonium, die in städtischen Umgebungen etwa die Hälfte der Immissionen ausmachen. In der Schweiz darf der Tagesmittelwert 50 Mikrogramm PM10-Partikel pro Kubikmeter (µg/m<sup>3</sup>) Luft nicht überschreiten. Der Jahresmittelwert liegt bei 20 µg/m<sup>3</sup> (EU: 40 µg/m<sup>3</sup>). Der Jahresmittelwert wird in weiten Teilen der Schweiz verfehlt, ebenso wird der Grenzwert des Tagesmittelwerts (CH und EU: 50 µg/m<sup>3</sup>) immer wieder überschritten.

### Was ist Feinstaub?

Feinstaub besteht aus kleinen, tief in die Lunge eindringenden Partikeln mit einem Durchmesser von weniger als 10 Tausendstel Millimetern (Mikrometer). Zum Vergleich: Ein menschliches Haar ist zehn Mal so dick. Partikelgrößen werden mit dem PM-Standard beschrieben. PM10 steht für Partikel, die kleiner sind als 10 Mikrometer, PM2,5 für Feinstaubteilchen von weniger als 2,5 Mikrometer Grösse. Etwas mehr als die Hälfte des Feinstaubes in der Schweizer Luft stammt aus industriellen Prozessen, von mechanischem Abrieb aus dem Strassen- und Schienenverkehr oder ist aufgewirbelter Staub. Etwas weniger als die Hälfte entsteht durch die unvollständige Verbrennung von Treib- und Brennstoffen, darunter auch Holz. 17 Prozent des Feinstaubes wird von Dieselmotoren verursacht. Die Verbrennung von Holz schlägt mit 15 Prozent zu Buche. Natur-

Sichtbar hohe Feinstaubbelastung im Dorf Roveredo an der San-Bernardino-Achse. Hauptverursacher sind Holzfeuerungen und Strassenverkehr, wie Messungen des Paul-Scherrer-Instituts ergeben haben. [surs](http://surs)

Dass dieses Unterfangen keineswegs hoffnungslos ist, zeigt die langfristige Entwicklung der Feinstaubkonzentrationen. Seit Beginn der Messungen im Jahr 1988 bis ins Jahr 2000 sind die Jahresmittelwerte zum Teil beträchtlich gesunken. Seither stagniert der Ausstoss bei etwa 21000 Tonnen Feinstaub jährlich. 3700 vorzeitige Todesfälle und Gesundheitskosten von 4,2 Milliarden Franken pro Jahr sind die Folgen, schätzt das Bundesamt für Umwelt.

### WHO fordert PM2,5-Grenzwert

Besonders gefährlich sollen die Partikel mit weniger als 2,5 Mikrometer Durchmesser sein (PM2,5). Ihre Konzentration in der Aussenluft sei klar mit der Sterblichkeitsrate korreliert, sagt Urs Baltensperger. Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat aus diesen Gründen kürzlich die Einführung eines PM2,5-Grenzwertes vorgeschlagen. Obwohl PM2,5-Werte in der Schweiz an sechs Standorten bereits gemessen werden (für PM10 sind es 14), ist zurzeit offen, ob die Schweiz einen solchen einführen wird.

Um Smogepisoden wie letzten Winter auf lange Sicht zu verhindern, hat der Bundesrat einen

Aktionsplan beschlossen, der neben der Reduktion der Emissionen aus Holzfeuerungen die Prüfung einer möglichst raschen und gegenüber der EU vorzeitigen Einführung der Euro-5-Norm (Grenzwert 0,005 Gramm Feinstaub pro Kilowattstunde) für Dieselfahrzeuge bis 3,5 Tonnen vorsieht. Von den bis August 2006 verkauften Dieselpersonenwagen erfüllen 57 Prozent diese Norm bereits heute. Bis allerdings der gesamte Personenwagenpark erneuert ist, dürften gut zehn Jahre vergehen, schätzt man bei auto-schweiz, der Vereinigung der Schweizer Automobilimporteure.

Kein Thema für den Bund ist die vorgezogene Euro-5-Norm bei Lastwagen. Seit dem 1. Oktober 2006 gilt für die Zulassung neuer Lastwagentypen die Euro-4-Norm (0,025 Gramm Feinstaub pro Kilowattstunde). In Diskussion ist jedoch, dass Halter von Lastwagen mit nachgerüsteten Partikelfiltern ab 2008 in den Genuss einer reduzierten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) kommen.

«Genügend ist der Aktionsplan des Bundes nicht», sagt Baltensperger, «aber ein Schritt in die richtige Richtung.» Mittelfristig müsste auch der Stickoxidausstoss

von Dieselmotoren reduziert und – noch viel wichtiger – in die Entwicklung effizienterer Ofen investiert werden.

Kurzfristige Aktionen, etwa bei einer erneuten, anhaltenden Inversionslage, werden auch mit diesen Massnahmen kaum zu vermeiden sein. Die Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren (BPUK) hat deshalb einen Interventionsplan verabschiedet, der bei anhaltender zweifacher Überschreitung des Tagesmittelwerts Geschwindigkeitsreduktionen und das Verbot von Feuern im Freien und in Cheminées vorsieht. Bei dreifacher Überschreitung müssten auch Bau-, Landwirtschafts- und Forstmaschinen ohne Partikelfilter den Betrieb einstellen.

Der Eidgenössischen Kommission für Lufthygiene ist diese Abstufung zu zögerlich. Sie fordert, bereits bei Überschreitung des doppelten Grenzwerts sämtliche Massnahmen zu ergreifen. Nur so könne das Ziel, bei akuten Wintersmogsituationen möglichst viele Menschen zu schützen, erreicht werden.

Tagesaktuelle Werte von Luftschadstoffen: [www.umwelt.schweiz.ch/buwal/der/fachgebiete/g\\_luft/luftloesung/aktuell/index.html](http://www.umwelt.schweiz.ch/buwal/der/fachgebiete/g_luft/luftloesung/aktuell/index.html)



Aus der Land- und Forstwirtschaft stammen etwa 17 Prozent der Feinstaubemissionen.



Der Verkehr ist für etwa 29 Prozent der Feinstaubemissionen verantwortlich.



Industrie und Gewerbe betrieblinliche Zentren verteilen etwa 27 Prozent der Feinstaubemissionen.



Im Winter sind in den Alpenländern der Anteil der Heizungsanlagen an den Feinstaubemissionen hoch.



Etwas 21 Prozent der Dieselmotorenemissionen stammen von Lastwagen.



Eine Hausstaubsauger saugt Luft durch einen Feinstaubfilter. Täglich wird das Gewicht der darauf abgekippten Feinstaubmenge gemessen.

Schadstoffquellen



Feinstaub belastet Lunge, Kreislauf sowie Nervensystem und verursacht Krebs. Wie die **Kleinstpartikel** jedoch genau in die Zellen eindringen und sie schädigen, ist noch wenig bekannt. Ultrafeine Teilchen scheinen allerdings ganz **neuartige Eigenschaften** zu besitzen. **von Ruth Jahn, Bilder Institut für Anatomie Universität Bern**

# Ultrafeinstaub überwindet alle Grenzen

**N**och weiss die Forschung erst wenig darüber, was mit eingeatmetem Feinstaub im Körper passiert. Während Epidemiologen schon mit ersten Langzeitstudien zu den Gesundheitsrisiken aufwarten und bei erhöhten Feinstaubkonzentrationen mehr Herz-Kreislaufbedingte Todesfälle zu beobachten sind, versuchen Biologen aufzuzeigen, wie sich der inhalierte Feinstaub überhaupt im Körper verteilt und was er dort anrichtet. Nur zu gerne würden die Wissenschaftler verstehen, wie Feinstaub die Atemwege, das Herz-Kreislauf- und das Nervensystem schädigt und Krebs auslöst. «Zellbiologie und Epidemiologie zum Thema Feinstaub zu verheiraten ist einer unserer sehnlichsten Wünsche», sagt etwa Peter Gehr, Professor für Histologie an der Universität Bern und Experte für die Partikel-Lungen-Interaktion.

**Lungenbläschen als Eintrittspforte**  
Was man bis heute weiss: Je kleiner die inhalierten Staubteilchen, desto tiefer gelangen sie in die Lunge. Feinstaubpartikel zwischen drei und zehn Mikrometer Durchmesser werden in den oberen und mittleren Luftwegen abgefangen. Partikel kleiner als etwa drei Mikrometer gelangen in Bronchiolen und Lungenbläschen. Bei den meisten Partikeln, die es in die Lungenbläschen schaffen, handelt es sich aber um ultrafeine Partikel, das heisst Teilchen mit weniger als 0,1 Mikrometer Durchmesser. In den Lungen-

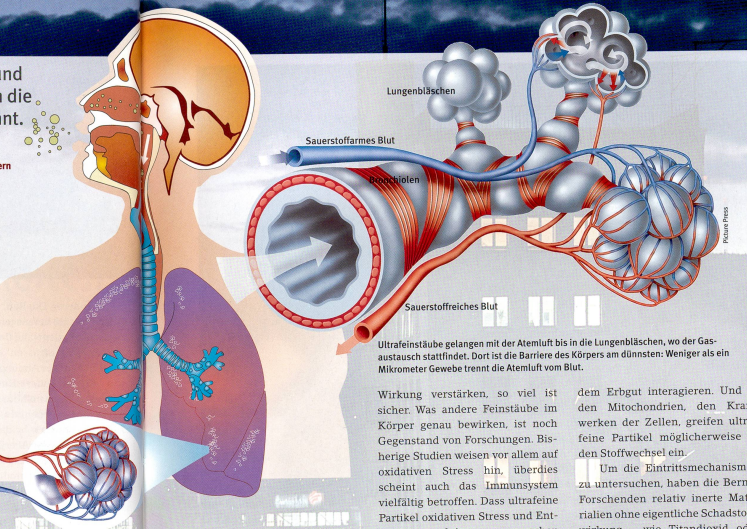
bläschen findet der Gasaustausch statt. Hier befindet sich nicht nur die grösste Oberfläche des menschlichen Körpers – von der Grösse eines Tennisplatzes, wie Peter Gehr als Erster vor bald dreissig Jahren ausgemessen hat – sondern gleichzeitig auch die dünnste Barriere des Körpers. Weniger als ein Mikrometer Gewebe trennt hier die Atemluft vom Blut. Für ultrafeine Staubpartikel die Eintrittspforte in den Körper.

**Selbstreinigung versagt**  
«Zwar verfügt der menschliche Atemtrakt über zwei äusserst effiziente Abwehrmechanismen gegen Feinstaub», sagt die Biologin und Dozentin für Histologie Marianne Geiser von der Universität Bern. Flimmerhaare reinigen die luftleitenden Atemwege, indem sie die Partikel in einem Flüssigkeitsstrom wieder hinaufbefördern. In den Lungenbläschen räumen Fresszellen (Makrophagen) auf, indem sie sich Partikel einverleiben und diese entweder zersetzen oder nach oben Richtung Flimmerhaare befördern. «Doch Makrophagen versagen bei Feinstaub unter 0,1 Mikrometer Durchmesser. Auf die feinsten der Feinen ist die Lungenselbstreinigung offensichtlich nicht eingestellt», hat Marianne Geiser – zumindest in Versuchen mit Ratten, die ultrafeinen Titanoxidstaub einatmen – festgestellt.

Auch im Reagenzglas bringen die Feinstäube mit Nanodimensionen (0,1 Mikrometer) Erstaunliches zustande: So können etwa kleinste

fluoreszierende Polystyrolkugeln in rote Blutkörperchen eindringen, wie eine Studie vom Institut für Anatomie der Uni Bern gezeigt hat. Wie das vonstatten geht, gibt den Forschern allerdings ein Rätsel auf: «Rote Blutkörperchen sind zu einer Aufnahme von Partikeln eigentlich gar nicht befähigt! Ultrafeine Stäube überwinden also Zellgrenzen ganz anders, als wir es uns in der Biologie sonst gewöhnt sind», sagt Peter Gehr.

Eine von Marianne Geiser geleitete Studie in der Ratten Titanoxidstaub inhalieren, wie auch ähnliche Versuche in Deutschland, in denen die Forscher radioaktiv markierte ultrafeine Teilchen verschiedener Materialien benutzten, zeigen zudem: Ein kleiner Prozentsatz der ultrafeinen Partikel gelangt ins Blut und lässt sich in Niere, Leber und Milz sowie im Herz und im Gehirn nachweisen. Einen Weg ins



Ultrafeinstäube gelangen mit der Atemluft bis in die Lungenbläschen, wo der Gasaustausch stattfindet. Dort ist die Barriere des Körpers am dünnsten: Weniger als ein Mikrometer Gewebe trennt die Atemluft vom Blut.

Wirkung verstärken, so viel ist sicher. Was andere Feinstäube im Körper genau bewirken, ist noch Gegenstand von Forschungen. Bisherige Studien weisen vor allem auf oxidativen Stress hin, überdies scheint auch das Immunsystem vielfältig betroffen. Dass ultrafeine Partikel oxidativen Stress und Entzündungsreaktionen verursachen können, hat auch Peter Gehr mit Hilfe eines Drei-Zellen-Modells aus Makrophagen, Zellen der Luftwegswand sowie speziellen Immunzellen herausgefunden: Ultrafeine Partikel wandern in den Zellkern und können dort allenfalls mit

dem Erbgut interagieren. Und in den Mitochondrien, den Kraftwerken der Zellen, greifen ultrafeine Partikel möglicherweise in den Stoffwechsel ein. Um die Eintrittsmechanismen zu untersuchen, haben die Berner Forschenden relativ inerte Materialien ohne eigentliche Schadstoffwirkung – wie Titanoxid oder Silber – verwendet. Und Wechselwirkungen mit anderen Partikelarten oder Luftschadstoffen wie Ozon oder Stickoxiden, wie sie etwa im Cocktail «Stadtluft» vorkommen, wurden zumeist bewusst ausser Acht gelassen.

**Wie Partikel des Feinstaubes durch die Luftwegswand transportiert werden**

Zum Studium von Feinstaubteilchen hat das Forschungsteam um Peter Gehr ein Modell der Luftwegswand entwickelt. Das kleine Bild links oben zeigt einen Ausschnitt des Modells mit Epithelzellen (rot), einer dendritischen Zelle (gelb) auf der Unterseite und einem Makrophagen (blau) auf der Oberseite der Epithelschicht. Die Forschenden machten zwei interessante Entdeckungen (grosses Bild unten rechts): Erstens bildet die dendritische Zelle einen Ausläufer durch die Epithelschicht hindurch und tritt mit dem Makrophagen in Kontakt. Zweitens gibt der Makrophage Feinstaubteilchen (hellrot) an die dendritische Zelle weiter, die diese durch die Epithelschicht hindurch auf deren Unterseite schleust. So könnten Feinstaubteilchen vom Körper aktiv aufgenommen werden.



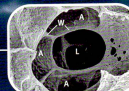
...mit einer Grösse von 3 Mikrometern gelangen bis in die Lungenbläschen.



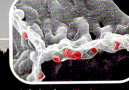
In den Lungenbläschen werden die Pilzsporen mit einem Flüssigkeitsfilm bedeckt.



...von Fresszellen (Makrophagen) verdaut und später abtransportiert.



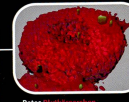
Im Bronchus (A) mit ihren dünnen Wänden (W) im Rasterelektronenmikroskop. Im Zentrum ein peripherer Luftweg (L).



Aufgebrochene Wand (W) mit roten Blutkörperchen (rot angefärbt).



Rotes Blutkörperchen (in vivo), in das ultrafeine Partikel (rot eingetäuscht) eingedrungen sind.



Rotes Blutkörperchen (in vivo), in das ultrafeine Partikel (rot eingetäuscht) eingedrungen sind.



Rotes Blutkörperchen (in vivo), in das ultrafeine Partikel (rot eingetäuscht) eingedrungen ist.

Was im Körper passiert