

# FACT SHEET FEINSTAUB

## Feinstaub

Feinstaub ist ein „Dauerbrenner“ in den Medien: „Grenzwerte von Feinstaub wurden überschritten“. Dafür wird meistens der Verkehr als wesentlichster Verursacher gesehen. Darauf reagieren dann manche Organisationen reflexartig mit der Forderung nach Umweltzonen, Fahrverboten oder Geschwindigkeitsreduktionen. Die GSV möchte die Fakten zum Thema präsentieren und Lösungen aufzeigen.

## Verursacher des Feinstaubes

Je nach Feinstaubart (PM 10 oder PM 2,5)<sup>1</sup> ist der Anteil des Verkehrs laut Daten des Umweltbundesamtes bei 20,9 – 23,3%. Kleinverbraucher und Industrie emittieren definitiv mehr PM 10. Bei PM 2,5 hat der Kleinverbrauch sogar einen Anteil von 42%. Obwohl die Verkehrsleistungen seit 1990 steigen, ist in Abbildung 1 erkennbar, dass die PM 2,5 und die PM 10 Emissionen des Verkehrs seit 2006 kontinuierlich sinken. Das liegt vor allem daran, dass die Abgasemissionen des Verkehrs - laut dem

| Feinstaubanteile 2010 | PM 10 | PM 2,5 |
|-----------------------|-------|--------|
| Industrie             | 31,2% | 19,6%  |
| Kleinverbrauch        | 26,4% | 42%    |
| Verkehr               | 20,9% | 23,3%  |
| Landwirtschaft        | 15,5% | 6,5%   |
| Energieversorgung     | 4,5%  | 6,1%   |
| Sonstige              | 1,5%  | 2,4%   |

Quelle: Umweltbundesamt

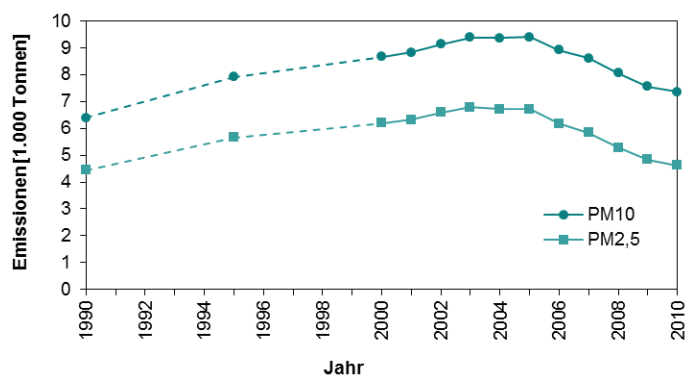


Abbildung 1: Feinstaubanteile des Verkehrs (Grafik: Umweltbundesamt)

Österreichischen Verein für Kraftfahrzeugtechnik (ÖVK) - laufend reduziert werden. Reifen- und Bremsabriebemissionen sind in der Relation problematischer geworden (Abbildung 2). Ein großer Teil des Feinstaubs entsteht aus der Aufwirbelung, vor allem in der Stadt, wo aufgrund der Splitt- und Salzstreuung sowie der Ausschüttung von Bremsand von Straßenbahnen viel Feinstaub ohnehin auf der Straße vorhanden ist.

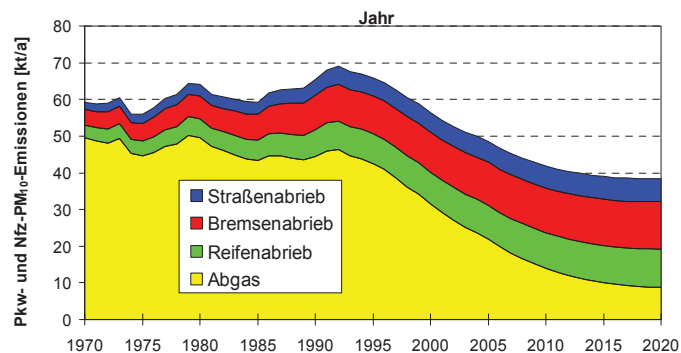


Abbildung 2: PKW und NFZ PM 10 Emissionen (Grafik: ÖVK)

**„Abgasemissionen  
sind seit einigen Jahren  
reduziert worden“**

<sup>1</sup> 50% der Teilchen der jeweiligen Staubfraktion (PM 10 bzw. PM 2,5) haben einen Durchmesser von 10 µm (= PM 10) bzw. 2,5 µm (= PM 2,5).

Für Aufwirbelung sorgt aber auch der häufig vorhandene Wind. 1700 Tonnen Brems sand werden jedes Jahr in Wien von den Straßenbahnen gestreut, um Rädergleiten beim Bremsen zu vermeiden. Es handelt sich um Quarzsand, der zwischen Rad und Schiene in ultrafeine Partikel verwandelt wird. Quarz gilt als eine der gefährlichsten Staubarten. Zum Vergleich: Der Straßenverkehr emittierte in Wien laut Emissionskataster 2000 535 Tonnen PM 10. Feinstaubpartikel sind so klein, dass sie in der Luft kaum sinken, sondern eher vom Wind weiter transportiert werden. Aus diesem Grund wird die Feinstaubbelastung in Wien nur teilweise von den Wiener Emittenten verursacht. Auch die benachbarten Bundesländer und das Ausland beeinflussen die Feinstaubbelastung von Wien. Nach der AQUELLA - Studie (2003) werden 65%, nach der Statuserhebung 2002 & 2003 75% von außerhalb über Wien getragen. Das heißt, dass Wien nur für 25 – 35% der Feinstaubemissionen selbst verantwortlich ist.

## Umweltzone

Aufgrund dieser Tatsache kann man davon ausgehen, dass die geforderten Umweltzonen wohl kaum starke Veränderungen mit sich bringen würden: Das hat auch der ADAC, der größte Automobilclub Europas, in einer Studie herausgefunden: Der ADAC hat Städte mit und ohne Umweltzone verglichen. Zwar schwanken die Feinstaubwerte abhängig vom Wetter, die Umweltzone hat aber keine meßbare, den Umweltzonen direkt zurechenbare Luftverbesserung gebracht, so das ernüchternde Fazit der Erhebung des Automobilclubs. Die Verkehrsexperten verglichen die Schadstoffbelastungen vor und nach der Einführung sogenannter Umweltzonen und zwar – wegen der identischen Witterungseffekte – in benachbarten Städten. In der Berliner Innenstadt, in der seit dem Frühjahr 2008 ein Fahrverbot für ältere Autos gilt, verzeichneten die Messstationen demnach einmal einen Rückgang der Feinstaubkonzentration bis zu 4,7 Prozent und ein anderes Mal einen Anstieg bis zu fünf Prozent. Ebenso uneinheitlich veränderten sich zeitgleich die Feinstaubwerte im etwa 30 Kilometer entfernten Potsdam, wo es keine Umweltzone gibt. Hier schwankten die Werte dem Bericht zufolge zwischen minus 1,9 Prozent und plus 2,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ)

schrrieb am 11.01.2012 über die steigenden Messwerte nach dem Fahrverbot. Diese sind nach Angaben des deutschen Umweltbundesamtes 2010 und 2011 großteils wieder angestiegen (Abbildung 3). Die Umweltzone alleine wird also das Problem nicht lösen. Wobei die Umweltzone Anreize setzt, Fahrzeuge umzurüsten (Partikelfilter), da andernfalls eine Einfahrt in die Stadt nicht mehr möglich ist. Diese Maßnahme beschränkt sich jedoch nur auf die Stadt, außerhalb darf weiterhin ohne Partikelfilter gefahren werden und, wie bereits erwähnt, macht der Feinstaub nicht vor dem Schild Umweltzone Halt. Das beschränkt natürlich die Wirksamkeit der Maßnahme. Laut der FAZ gab es für die steigende Feinstaubbelastung andere Ursachen, welche weit größeren Einfluss als der Verkehr hatten wie z.B. Wind, Niederschlagsmengen und Härte der Winter.

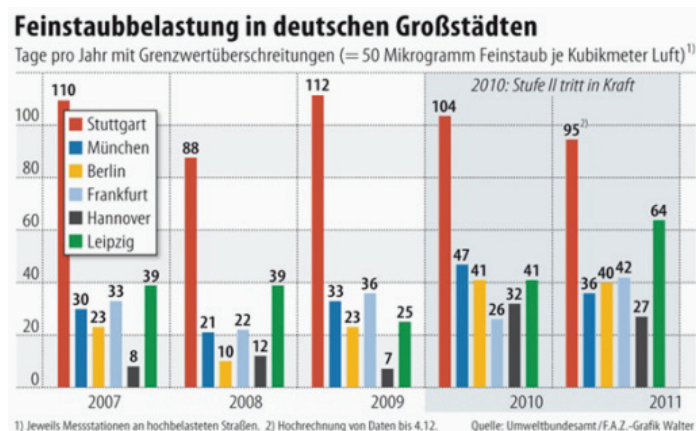


Abbildung 3: Feinstaubbelastung in deutschen Großstädten (Grafik: FAZ)

## Fazit der GSV

Selbstverständlich tritt auch die GSV für eine Senkung der Feinstaubbelastung in Österreich ein. Dafür müssen aber verursachergerechte Maßnahmen gesetzt werden. Einseitige Schuldzuweisungen lehnt die GSV strikt ab. Konkret ist die GSV für die Verstärkung folgender Maßnahmen:

- Anreize zur Verjüngung der Fahrzeugflotte
- Anreize zum Ersatz alter Ölheizungen bzw. generell dem Hausbrand
- Optimierter Streumittel Einsatz inklusive Anwendung neuer „Feinstaubkleber“ (EU-LIFE-Projekt CMA+)
- Anstrengungen zur Verminderung der Feinstaubverfrachtung über Landes- oder Staatsgrenzen hinweg auf internationaler Ebene