

Bessere Luft durch Umweltzonen

Feinstaub und andere vom Verkehr verursachte Schadstoffe sind eine große Gefahr für die Gesundheit. Obwohl Maßnahmen gesetzt wurden, werden Feinstaubgrenzwerte in Österreich überschritten. Umweltzonen und City-Mauten gegen die hohe Schadstoffbelastung haben sich in vielen europäischen Städten bewährt. Auch in Österreich sind Umweltzonen umzusetzen.

Schadstoffe wie Stickoxide oder Feinstaub, die vom Verkehr mit verursacht werden, schädigen die Gesundheit und beeinträchtigen die Lebensqualität. Rund eine Million Österreicherinnen und Österreicher leiden unter der zu hohen Luftverschmutzung durch den Verkehr. Laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) führt der durch den Verkehr verursachte Feinstaub in Österreich zu mehr als 2.000 Todesfällen pro Jahr. Mit der Reduzierung des Feinstaubes, die von der EU vorgegeben und in Österreich angestrebt wird, werden auch andere Schadstoffe, wie Stickoxide, in der Luft verringert.

Feinstaub kann weiter verringert werden

In vielen Städten Österreichs ist die Feinstaubbelastung nach wie vor gesundheitsschädigend. Im Jahr 2008 wurden die Jahresgrenzwerte an 15 Messstellen überschritten. Rund ein Viertel des Feinstaubes stammt vom Straßenverkehr und wird durch Abgase, Abrieb und Aufwirbelung verursacht. An den Stickoxiden hat der Verkehr einen Anteil von mehr als 60 Prozent. Umweltzonen oder City-Mauten, wie es sie im Jahr 2009 bereits in mehr als 60 europäischen Städten gab, sind effektive Maßnahmen gegen die hohe lokale Schadstoffbelastung.

Hohe Schadstoffbelastung durch Straßenverkehr in Österreich



Gefährliche Kleinstpartikel:

Der Verkehr gehört zu den großen Verursachern der besonders kleinen und gefährlichen Feinstaubpartikel.

Hohe Belastung:

In einigen Städten wird weder der Grenzwert Österreichs (30 Tage), noch der höhere Grenzwert der EU (35 Tage) eingehalten.

In Österreich ist die Feinstaubbelastung zu hoch. Trotz Verbesserungen, die zu einem Teil auf meteorologische Entwicklungen zurückzuführen sind, werden Tagesgrenzwerte überschritten. Auch Jahresgrenzwerte werden vielerorts nicht eingehalten. Im Jahr 2009

waren nach den Vorgaben Österreichs 30 Tage mit Überschreitungen erlaubt. Mitte Dezember waren diese Grenzwerte bereits an sechs Messstellen überschritten. Ab dem Jahr 2010 soll ein Grenzwert von 25 Tagen gelten. Die EU hat einen Grenzwert von 35 Überschreitungen festgelegt, der für Österreich ab dem Jahr 2011 rechtlich relevant wird. Da für Graz keine Fristerstreckung gewährt wurde, muss der EU-Grenzwert von 35 Tagen hier bereits im Jahr 2009 eingehalten werden. Auch dieser Grenzwert war in Graz bereits Mitte November 2009 überschritten. Wenn Grenzwerte nicht eingehalten werden und der EU kein neues Maßnahmenprogramm zur Feinstaubbekämpfung vorgelegt wird, droht Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren mit empfindlichen Geldstrafen.

Schadstoffe belasten die Gesundheit

Eine Studie der Medizinischen Universität Wien zeigt, dass die hohe Feinstaubbelastung in Österreich zu mehr Todesfällen und zu einem starken Anstieg von Atemweg- sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen führt. Laut Umweltbundesamt verkürzt der Feinstaub die Lebenserwartung beispielsweise in Graz um 17 Monate.

Auch Stickoxide (NO_x) verursachen Atemweg-Erkrankungen. Dieselabgase enthalten etwa drei Mal so viele giftige Stickoxide wie die Abgase von Benzin. 64 Prozent der Stickoxide werden vom Verkehr verursacht.

Kinder besonders gefährdet

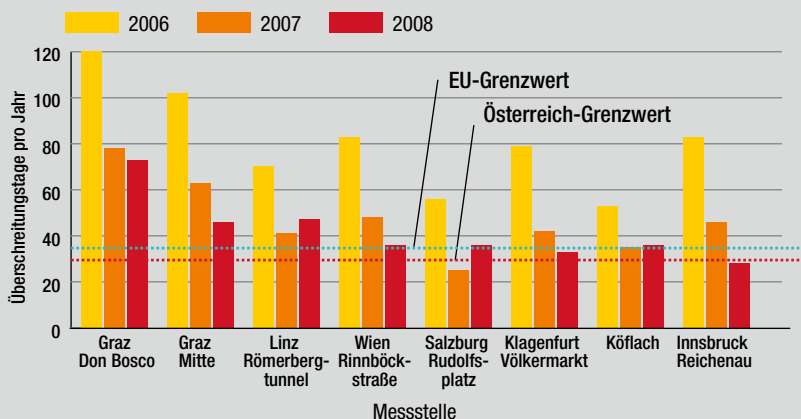
Kinder leiden unter der Schadstoffbelastung noch stärker als Erwachsene. Das Atemvolumen bezogen auf das Körpergewicht ist bei Kindern im Vergleich zu Erwachsenen deutlich größer. Laut WHO führt die Schadstoffbelastung durch den Kfz-Verkehr in Österreich pro Jahr zu 21.000 zusätzlichen Fällen von Bronchitis und 15.000 zusätzlichen Asthma-Anfällen bei Kindern. In den 52 europäischen WHO-Staaten sind jährlich bis zu 13.000 Todesfälle bei Kindern im Alter von bis zu vier Jahren auf die Feinstaubbelastung in der Außenluft zurückzuführen.

Kleine Feinstaubpartikel besonders gefährlich

Je kleiner die Feinstaubpartikel, desto gefährlicher sind sie. Bei Feinstaub wird nach dem Durchmesser der Partikel in Mikrometer in PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ unterschieden. Eine Studie der Universität Harvard zeigt, dass in Städten mit hoher Belastung durch $\text{PM}_{2,5}$ -Partikel die Sterblichkeitsrate um 26 Prozent höher ist als in gering belasteten Städten.

Partikel mit weniger als einem Mikrometer Durchmesser können in die Blutbahn eindringen und sind im gesamten Körper zu finden. Bei diesen Kleinstpartikeln hat der Straßenverkehr durch die starke Verbreitung von Dieselmotoren einen großen Anteil.

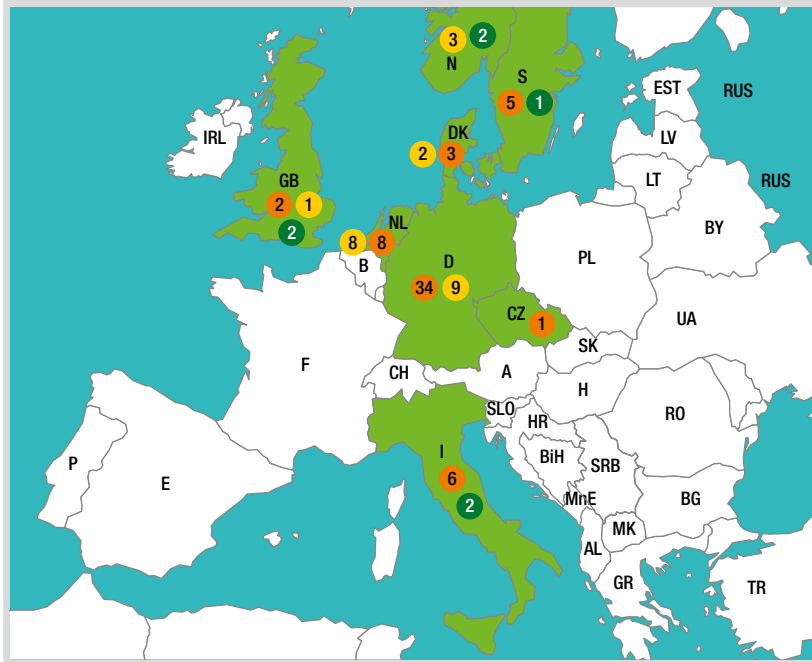
Feinstaub-Grenzwerte werden an vielen Messstellen noch immer überschritten



Die meisten Umweltzonen gibt es in Deutschland



● aktive Umweltzonen ● geplante Umweltzonen ● City-Mauten



Quelle: www.lowemissionzones.eu, VCO; Stand: Dezember 2009 Grafik: VCO 2009

Bisherige Maßnahmen reichen nicht aus

In den einzelnen Bundesländern Österreichs wurden verschiedene Maßnahmen gesetzt, um die Feinstaubbelastung zu reduzieren. Dazu gehören niedrigere Tempolimits, sektorale Fahrverbote, verstärkte Straßenwaschungen oder temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Die bisher gesetzten Maßnahmenpakete reichen dennoch nicht aus. Weitere Schritte, die auf eine Verlagerung beziehungsweise Reduzierung des Verkehrs innerhalb von stark belasteten Gebieten abzielen, sind notwendig.

Umweltzonen in vielen EU-Staaten umgesetzt

In Europa gibt es mittlerweile 59 Umweltzonen. 34 dieser Zonen befinden sich in Deutschland, die ersten davon wurden im Jänner 2008 in Berlin, Hannover, Köln und Dortmund eingerichtet. Die größte Umweltzone liegt in London. Sie umfasst beinahe die gesamte Greater London Area und ist damit größer als die Londoner City-Maut-Zone. In Österreich gibt es bisher keine Umweltzone.

In Deutschland gibt es je nach Emissionen der Fahrzeuge Plaketten in rot, gelb und grün. Nur benzinbetriebene Fahrzeuge mit Katalysator und dieselbetriebene Fahrzeuge mit Partikelemissionen nach Euro 4 erhalten eine grüne Plakette.

City-Mauten gibt es in sieben größeren Städten, darunter London, Stockholm, Oslo und Mailand. Bei City-Mauten gibt es keine Zufahrtsbeschränkungen. Der Verkehr wird über die Mauthöhe gesteuert.

Wirkung von Umweltzonen und City-Mauten

In Berlin sind die Emissionen der besonders gefährlichen Dieselrußpartikel im ersten Jahr um 24 Prozent gesunken, die PM10-Belastung sank um acht Prozent. Die Anzahl der PM10-Überschreitungen gingen von 28 auf 24 Tage zurück. Die NO_x-Emissionen sanken um 14 Prozent. Insgesamt ging der Kfz-Verkehr zurück.

In Stockholm brachte die Einführung einer City-Maut einen Rückgang der verkehrsbedingten

Emissionen von 8 bis 14 Prozent. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen sank in der Maut-Zone um 5 bis 10 Prozent.

Umweltzonen und City-Mauten umfassend gestalten

Damit mit einer Umweltzone eine möglichst große Verbesserung der Luftqualität erreicht wird, sind einerseits strenge Zufahrtsbeschränkungen nötig, andererseits ist die Fläche, über die sich die Umweltzone erstreckt, groß zu fassen, damit auch dann, wenn Ausnahmegenehmigungen gewährt werden, Erfolge gesichert sind. In Berlin umfasst die Umweltzone die gesamte Berliner Innenstadt innerhalb des S-Bahnringes – rund 88 Quadratkilometer.

Bei einer City-Maut sind die erreichten Verbesserungen in erster Linie von der Größe der Zone abhängig. Die City-Maut in London umfasst eine Fläche von rund 38 Quadratkilometern, jene in Stockholm rund 35 Quadratkilometer.

Öffentlichen Verkehr, Gehen, Radfahren stärken

Eine Stärkung des Öffentlichen Verkehrs in Ballungsräumen sowie eine dichte Infrastruktur zum Gehen und Radfahren unterstützen die Wirkung einer Umweltzone oder City-Maut.

Umweltzonen:

In Europa gibt es mittlerweile 59 Umweltzonen, 23 weitere sind geplant. Davon treten 13 bereits im Jahr 2010 in Kraft. City-Mauten gibt es in 7 Städten.

Umweltzonen in Österreich einführen



Zufahrtbeschränkungen:

Wenn nur Pkw mit gelber oder grüner Plakette einfahren dürfen, erhöht das die Wirkung der Umweltzone.

An vielen Orten in Österreich sind nach wie vor zu viele Schadstoffe in der Luft. Das belastet die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen.

Der beobachtete Rückgang bei den Feinstaubemissionen des Verkehrs zwischen den Jahren 2006 und 2007 – minus zwei Prozent bei PM10 und minus 4,7 Prozent bei PM2,5 – ist vor allem auf Verbesserungen bei der Antriebstechnologie zurückzuführen. Auch der derzeitige Trend zu weniger Diesel-Pkw wirkt sich positiv auf die Feinstaubbilanz des Verkehrs aus. Von technologischen Neuerungen und Verbesserungen jedoch weniger beeinflussbar ist der Feinstaub, der durch den Verkehr in Form von Abrieb und Aufwirbelungen entsteht. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luft- und Lebensqualität sind notwendig.

Umweltzonen in stark belasteten Gebieten einsetzen

In der Steiermark wird für Graz, wo die Feinstaubbelastung besonders hoch ist, überlegt, eine Umweltzone einzuführen. Um deren Erfolg zu garantieren, muss die Umweltzone möglichst weitreichend – in Bezug auf die Fläche und die Schadstoffkategorien – gestaltet sein. Als Vorbild sollte Berlin dienen: Dort umfasst die Umweltzone den gesamten Stadtkern, ab Jänner 2010 sind nur mehr Pkw mit grüner Plakette innerhalb der Umweltzone erlaubt.

Bei einer City-Maut ist vor allem deren Größe ausschlaggebend.

Durch die Einführung von Umweltzonen kann die Feinstaubbelastung in Österreich reduziert werden. Mehr öffentliche Verkehrsverbindungen für Pendlerinnen und Pendler sowie eine gute Infrastruktur zum Gehen und Radfahren in Städten sind gleichzeitig wichtig.

Quelle: VCÖ-Hintergrundbericht „Umweltzonen für Österreich“, Wien 2009

vcö-empfehlungen

Umweltzonen oder City-Mauten in Feinstaubgebieten einführen

In Städten wie Graz, Klagenfurt, Wien oder Linz, wo die Feinstaubbelastung zu hoch ist und Grenzwerte überschritten werden, sind Umweltzonen eine wichtige Maßnahme. Eine möglichst weitreichende Gestaltung einer Umweltzone oder einer City-Maut trägt wesentlich zu deren Erfolg bei.

Autobahn- und Schnellstraßenbau in Feinstaubgebieten verbieten

Der Straßenverkehr ist wesentliche Quelle für Luftschadstoffe. In den so genannten Sanierungsgebieten sollen daher keine Autobahnen und Schnellstraßen mehr errichtet werden dürfen.

Öffentlichen Verkehr stärken

Eine Offensive für den Öffentlichen Verkehr setzt auf häufige Verbindungen in Form eines gut abgestimmten Taktfahrplans.

Städte radfahrfreundlich gestalten

Ein dichtes Netz an Verbindungen für den Radverkehr, für das Radfahren geöffnete Einbahnen und mehr Fahrradabstellanlagen machen das Radfahren in Städten attraktiver.

Diesel und Benzin gleich besteuern

Der gesundheitsschädlichere Diesel ist gleich hoch zu besteuern wie Benzin.



DI Martin Blum, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Die Menschen in Österreich leiden unter den Abgasen des Verkehrs. Umweltzonen sind ein wichtiger Schritt, um die Luftqualität in stark belasteten Gebieten zu verbessern.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714