



Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Energie, Innovation und Technologie
z.Hd. Frau BM BA Leonore Gewessler
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, am 12.3.2020

10 Jahre Feinstaub – eine Geschichte der Verdrängung?

*Fehlende Maßnahmen gegen Feinstaub und die „neue“
Ultrafeinstaubproblematik*

Sehr geehrte Frau Bundesministerin!

Sie sind sehr ambitioniert in diese Regierung eingetreten und haben sich sicher gravierende Veränderungen in der Umweltpolitik vorgenommen, das entnehme ich Ihren bisherigen Aussagen und Ihrer bisherigen hoffentlich auch regionalen, lokalen Umwelt (insbesondere Klima-)Kenntnissen.

Was aber nur zögerlich oder gar nicht drastisch genug angegangen wird, ist der Kampf gegen den Feinstaub. Besonders die Wiener Stadtregierung erweist sich dabei bisher als sehr handlungs-resistent, was etwa die Einschränkung des KFZ Verkehrs betrifft insbesondere an meteorologisch prognostizierbaren Problem-Wetterlagen (Inversionslage, Windstille, Hitzetage) im Sinne eines Vorsorgeprinzips.

Dabei stand bereits am 27.9.2012 (!) etwa in der Süddeutschen Zeitung folgendes zu lesen: „*Feinstaub macht krank: Die winzigen Partikel schädigen die Atemwege, verschlimmern Lungenkrankheiten und können Herzinfarkte verursachen*“. Interview mit Annette Peters Epidemiologin, Helmholtz-Zentrum München.

Wie wenig die Autoindustrie an Lösungen interessiert ist zeigt wohl folgende Entwicklung: das Gewicht von Diesel KFZ ist um 21% gestiegen bei gleichzeitigem höheren Kraftstoffverbrauch.

Auch wurde noch bis 2008 bei PKWs ein Anstieg der Motorleistung ohne Rücksicht auf mehr Schadstoffausstoß betrieben.

Beachtenswert ist auch ein Absinken des Besetzungsgrades pro PKW von 1,4

Personen (1990) auf 1,1 Personen bis 2017/2018 was eine Verschlechterung der Transporteffizienz bedeutet („Umadum“- eine Tiroler Initiative versucht diesen Trend wieder zu verbessern
(angeführte Zahlen wurden aus dem Klimabericht 2019 des Umweltbundesamtes entnommen)
Seit 2000 sind die Feinstaubwerte österreichweit zwar zurückgegangen, aber es dürfte wieder oben gehen, das zeigen Messwertverläufe der letzten 2 Jahre.

Die technische Entwicklung der KFZ auf Verbrennungsmotorbasis wurde jahrzehntelang hauptsächlich nur auf Erdöl basierenden Kraftstoffen (Ausnahme biogasbetriebene KFZ) betrieben. Die Folgen von gesundheitsschädliche Verbrennungsrückständen wurden aus wirtschaftlichen Gründen lange überhaupt ignoriert. Vorgegebene Schadstoffreduzierungen der Automobilhersteller wurden durch KonsumentInnentäuschung und eine scheinbare endlose steigbare Produktion und Verkaufsstrategie wieder in negativem Sinne für die Umwelt wett gemacht. Abgase wurden technologisch unsichtbar gemacht, dafür aber die Partikelgröße der Verbrennungsrückstände so verringert, dass diese gerade deshalb trotzdem gesundheitsgefährdend und pflanzentoxikologisch bedenklich wurden.

Leider ist auch der momentane Traum vom emissionsfreien Elektroauto fragwürdig und noch nicht als Lösung der Mobilitätsproblematik zu sehen, da dadurch ein neuer Rohstoffkonflikt angeheizt wird.

Zu den Schadstoffen aus dem Kraftfahrzeugverkehr kommen die Ultrafeinstäube aus dem Luftverkehr dazu. Lt. meteorologischen Erkenntnissen kommen über die globalen Luftbewegungen in höheren Luftschichten Schadstoffe aus dem US amerikanischen Luftverkehr zu uns. Aber bei Start- und Landeanflügen verbleiben die Abgase vor Ort vor allem Russ und auch 16 verschiedene metallische Ultrafeinstäube, wie etwa Aluminium (Abrieb von Turbinen, Studienergebnis 2016 ETH Zürich, Dr. Ulrike Lohmann), Barium versetzt.

Durch die Anrechnung von nur inländischen Flügen auf nationale Territorien entsteht vorerst der Eindruck einer vernachlässigbaren Größe, da internationale Flüge sich insgesamt natürlich gravierender auswirken

Menschliche Körper und Pflanzenblätter sind nicht in der Lage künstlich erzeugte, giftige (Mikro)Feinstäube auszufiltern. Daher können diese im ungünstigen Fall direkt in innere Organe und in die Spaltöffnungen von Pflanzen eindringen.

Die Hauptverursacher sind klar - KFZ und Flugzeuge sind über zivilen und militärischen, großflächigen Einsatz für die Verteilung dieser Vielzahl von Kleinstpartikeln mitverantwortlich. Inzwischen ist auch der Donau-Schiffsverkehr durch einen steigenden BesucherInnen-tourismus ohne nennenswerte Vorteile etwa für die Wachau zu einem "wirksamen" Emittenten geworden. Schwerölverbrennende Tanker und Kreuzfahrtschiffe tragen zusätzlich für die globale Feinstaub-Anreicherung bei.

In Österreich sind weiterhin auch noch die bei ihrer flächendeckenden Einführung etwa in den 70er Jahren als „umweltfreundliche“ und vor allem als praktisch bezeichnete Ölheizungen ein Luftbelastungsproblem. Eine angekündigte Verbrennung des Fachverbandes für Energiehandel eines „grünen Öls“ aus Altfetten zur CO² Reduzierung kann nur kritisch betrachtet werden.

Die Gefährlichkeit von (Ultra)Feinstaub für die menschliche Gesundheit bestätigt auch der bekannte Umweltmediziner Dr. Hans-Peter Hutter. Besonders problematisch ist die Schwächung des Immunsystems durch Feinstaubbelastung. In diesem Zusammenhang sollte auch die massive Ausbreitung des Corona-Virus in vorher ausgewiesenen Luftbelastungsgebieten wie die Provinz Wuhan in China und Norditalien (<https://www.air-q.com/blog/luftverschmutzung-in-europa-feinstaub>) zu denken geben.

Daher stellen sich folgende Fragen:

- 1) Warum kann ein Tempolimit von 100 km aus Klimaschutz- und Gesundheitsgründen in Österreich nicht rasch umgesetzt werden (Bsp. Niederlande)?
- 2) Sind flächendeckende Informationskampagnen mit stichhaltigen Begründungen bezüglich erforderlicher Maßnahmen gegen die Feinstaubbelastung und für den Gesundheitsschutz geplant?
- 3) In welcher Form kann politischer Druck (Klage?) gegen realitätsverweigernde AutofahrerInnen-Clubs (Ausbau von weiteren Straßen, insbesondere auch Lobautunnel, Waldviertelautobahn) ausgeübt werden?
- 4) In wie weit kann die Automobilindustrie mit Strafzahlungen oder Schadensersatzandrohungen für konkrete Umweltschäden (Waldschäden, Klimaveränderung mit Schädfolgen, Luftbelastung, Flächenverbrauch und Bodenversiegelung, Produktion von überbreiten, verkehrsbehinderten SUV) konfrontiert werden?
- 5) Die Forcierung von Elektroautos kann nur mit Alternativen zur umweltfeindlichen, Trinkwasser verbrauchenden Lithiumgewinnung und Klärung des E-Batterien-Recyclings und der möglichen Akku-Brandgefahr weiterbetrieben werden. Welche konkreten Lösungen können Sie über Ihr Ministerium realisieren?
- 6) Es kommt mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit von KFZ auch zu einer Zunahme des Straßen-, Brems- und Reifenabriebs, daher sind auch hohe Geschwindigkeiten von meist schweren Elektroautos keine Perspektive. Wird diese Feinstaubproblematik auch im Rahmen verschiedenster KFZ Verkehrseinschränkungen von Ihrem Ministerium berücksichtigt?

7) Lt. WHO wird Luftverschmutzung als „globale Gesundheitskrise“ bezeichnet. 7 Millionen Menschen sterben pro Jahr vorzeitig. Rund 600 000 von ihnen sind Kinder unter 15 Jahren! Für Österreich gibt es vom Umweltbundesamt zwar den Hinweis, dass aufgrund von Feinstaubbelastungen mit einer 8 monatigen Lebenszeitverkürzung zu rechnen ist. Können Sie konkrete Zahlen über Todesfälle in direktem Zusammenhang mit Feinstaubbelastungen für Österreich nennen?

Ich hoffe, auf eine baldige Beantwortung der Fragen und vor allem um dringend erforderliche, deutliche Feinstaubreduzierungen. Sarkastisch betrachtet hat es einer „Corona-Krise“ bedurft, um Menschen auch in Österreich drastische Maßnahmen vor Augen zu führen, wenn direkte Todesfolgen drohen. Deshalb ist auch eine schleichende Gesundheitsbedrohung durch Feinstaub von AkteurInnen in Politik und Wirtschaft ernsthafter wie bisher wahrzunehmen.

Mit wertschätzenden Grüßen

Klaus Wechselberger
Umweltinitiative Wienerwald