

# 1. Maßnahmenpaket der Stadt Wien gegen Feinstaub

April 2005

*Die Stadt Wien hat das Problem Feinstaub schon vor Jahren erkannt und entsprechende Schritte zur Verbesserung der Luftqualität gesetzt. Wien wird weiterhin konsequent entsprechende Maßnahmen in den Bereichen Raumwärme, Straßenreinhaltung und Winterdienst, Verkehr, Industrie und Gewerbebetriebe sowie Baustellen setzen. Zugleich ist aber klar, dass Feinstaub ein überregionales Problem ist und daher gemeinsame Maßnahmen von Bund und Ländern unerlässlich sind.*

## 45-Punkte-Maßnahmenpaket der Stadt Wien gegen Feinstaub

### A) Straßenreinhaltung und Winterdienst:

- **Winterdienstverordnung 2003:** Vermehrter Feuchtsalz-Einsatz, Streusplittmenge wurde halbiert von 33.000 Tonnen auf 17.000 Tonnen im Winter 04/05
- **MA 48: Basaltsplitt** statt Dolomitsplitt, weniger Abrieb vom Streugut. Ab 1. Mai 2005 Verbot der alten Splittsorten, die MA 48 hält sich freiwillig seit zwei Saisonen daran
- **Einkehrverpflichtung für Streusplitt** (wenn nicht mehr für Verkehrssicherheit erforderlich)
- **Einkehrung heuer in Rekordzeit:** 3,5 Wochen für Wiener Straßennetz (2.800 km, Strecke Wien-Lissabon)
- **Investition von 4 Mio. Euro für Umrüstung Winterdienstfuhrpark** auf Feuchtsalstechnologie
- **Streusplitt: Recyclinganlage der MA 48, Aufbereitung des Streuguts für wiederholten Einsatz**
- **Befeuchten vor dem Kehren der Fahrbahn**
- **Waschen auch bei Regen, dadurch** höhere Effizienz der Reinigung
- Heuer erstmals erfolgreicher **Einsatz einer Solekehrmaschine**, die einen Einsatz auch bei Minustemperaturen ermöglicht
- **Forcierung der Straßenreinigung** (z.B. an trockenen Wintertagen nach Einsatz von Streumitteln)
- Durch forcierte winterliche Betreuung des **Hauptradwegernetzes** ist deren Nutzung beinahe immer möglich

## B) Raumwärme:

- **Intensiver Ausbau der Fernwärmeversorgung:** Per 30.9.2004 waren 239.642 Wohnungen sowie 5.063 Großkunden an die Fernwärme angeschlossen. Ein Drittel des gesamten Wiener Raumwärmebedarfs wird somit (Wohnungen und Betriebe) aus Fernwärme gedeckt. Die Fernwärmeförderschiene wurde erst jüngst neuerlich verbessert. Nur noch 0,5 % des gesamten Wiener Raumwärmebedarfs werden durch Kohleheizungen gedeckt.
- 95 % der Haushalte in Wien sind **an staubarme Energieträger** wie Fernwärme und Gas u. a. angeschlossen, der Anteil an Hausbrand konnte auf 4 % gesenkt werden.
- **Effizienzsteigerung bei Kraftwerken:** Steigerung der Brennstoffausnutzung in Wiens Kraftwerken von 1996 von 68 % auf 75 %, KW Donaustadt hat Effizienzgrad von 85 %.
- **Verstärkte Wärmedämmmaßnahmen bei Althausanierungen:** Ende 2004 waren insgesamt 45.946 Wohnungen in die Förderschiene THEWOSAN eingebunden. Seit 1990 wurden 83.385 Wohnungen im Rahmen anderer Förderschienen (z.B. Sockelsanierungen) saniert, bei denen unter anderem auch Wärmedämmmaßnahmen gesetzt wurden. Durch die im Herbst 2003 in Kraft getretene Novelle zur Sanierungsverordnung wurden die Förderungen weiter verbessert.
- **Forcierung von Solaranlagen:** Solarinitiative "Sonne für Wien". Neugestaltung der Wiener Solarförderung, beste Solarförderung österreichweit, seit 2004 eine eigene "Solarberatung Wien".
- **Verstärkte Überprüfung von Heizungsanlagen, insbesondere von Festbrennstoffheizungen:** Eine entsprechende Novelle der Abgas- und Emissionsgrenzwertverordnung wurde am 1.6.2004 kundgemacht (LGBl. für Wien Nr. 23/2004). Durch die Verschärfung der maximalen Abgasverluste sowie die Absenkung der Nennheizleistung, ab der eine wiederkehrende Prüfung vorzusehen ist, auf 15 kW. Maßnahme ist ein weiterer Impuls für die raschere Substitution veralteter Festbrennstoffkessel.

## C) Verkehr:

- **Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs:** kürzere Wartezeiten, Niederflur-Busse und –Straßenbahnen. Bis Ende 2005 soll die Anzahl der derzeit 130 ULF-Wagen auf 150 aufgestockt werden (bis 2012 auf 300). Das Nachtbussystem ist sehr erfolgreich und wird laufend optimiert.
- **U-Bahn-Ausbau:** U1 nach Leopoldau 2006 und U2 nach Aspern 2009 (Flugfeld bis 2012). Für die nächste Ausbauphase ist man sich mit dem BMVIT verkehrspolitisch einig, die Finanzierung durch den Bund ist aber noch nicht gesichert.
- **Ausbau Straßenbahn:**
  - Verlängerung O-Wagen durch das Nordbahnhofgelände (bis 2009)
  - Verlängerung 16 nach Eßling bis Großenzersdorf (bis 2009)
  - Verlängerung 26 Strebersdorf - Aspern (2011)
- **80 km/h Tempolimit auf allen Wiener Stadtautobahnen ist seit Mitte der 70er bereits umgesetzt**
- **Verkehrsberuhigte Zonen:**

47 % des Wiener Gemeindestraßennetzes sind heute schon Tempo 30 Zonen (Bezirkskompetenz); die Stadt Wien appelliert nochmals an alle Bezirke für eine rasche Ausweitung (9. Bezirk sehr weit, Problemkind Döbling)
- **Kanalisation des Verkehrs auf hochrangige Straßen mit Unterflurtrassen und Einhausungen** (gezielte Ausblasungen und Filtermaßnahme). Wien hat sich hier z.B. beim nordöstlichen Regionering durchgesetzt.
- **Rasche Sanierung beschädigter Straßenoberflächen** (z.B. Frostaufbrüche, Schlaglöcher und sonstige Fahrbahnschäden) durch die MA 28 – schnellstmögliche Schadensmeldung durch die **Infoline Straße und Verkehr – 95559**.
- Der **Masterplan Verkehr 03** ist mit KLIP abgestimmt und daher auf eine **Optimierung der Emissionen von PM10 und NOX ausgelegt**;
- **Fahrzeugseitige Maßnahmen:** Verstärkte Kontrolle zur Verringerung des Anteils von technisch nicht einwandfreien Fahrzeugen im Straßenverkehr (rund 1000 pro Jahr); Pilotprojekt Abgasfernmessungen in Zusammenarbeit mit der MA 46 und der Bundesprüfanstalt, im Projekt ULI (Urbane Luftinitiative Wien) wird an einer kurz- bis mittelfristigen Einführung gearbeitet.
- **Permanente Erneuerung des Fuhrparks der Stadt Wien**
- **Busse der Wiener Linien fahren mit Flüssiggas**

Die gesamte Flotte der Wiener Linien fährt bereits mit Flüssiggas.
- **Intensiver Ausbau der Radfahrwege**

Noch im Sommer 2005 soll der 1000ste Radwegkilometer geschaffen werden. Bis 2008 sind für den Radwegeausbau 30 Millionen Euro budgetiert, bis 2010 soll der Radverkehrsanteil gegenüber 2003 von 4 % auf 8 % verdoppelt werden. Radfahren gegen die Einbahn soll – soweit möglich – flächendeckend realisiert werden, die Radwegebenutzungspflicht soll aufgehoben werden.

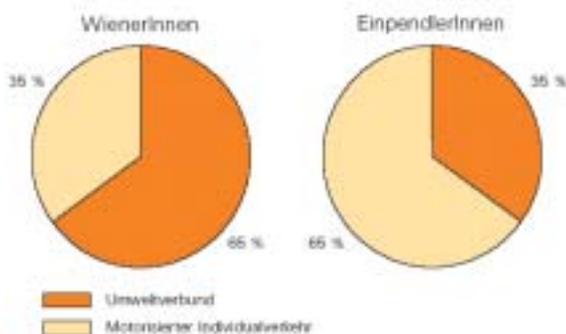
- **Erfolgsmodell Parkraumbewirtschaftung:**

1994 eingeführt und seither ein großer Erfolg. Das Modell soll zukünftig punktuell ausgedehnt werden (Pilotprojekt Stadthalle), Einnahmen dienen auch zukünftig der Querfinanzierung des Umweltverbundes.

- **Weiterer Ausbau von P&R-Anlagen.** Geplant ist der Bau von rund 8.000 weiteren Park & Ride-Stellplätzen bis 2010 in Wien und 5.200 Stellplätzen in der Region.
- **Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung** laufen bereits sehr intensiv. **Verkehrsmanagement VEMA** etabliert sich zunehmend.

**Das größte Problem ist der Pendlerverkehr (Modal Split):**

Wien selbst hat europaweit die beste Verkehrssituation.



Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2030, Wien, 2007.

**Der Wiener Verkehr hat am Feinstaubproblem einen Anteil von 15 %:**

100 % Feinstaubbelastung in Wien

25 % Anteil Wiens (60 % Ausland, 15 % restliches Österreich)

15 % Anteil des Straßenverkehrs in Wien

**Die Maßnahmen des Bundes wirken größtenteils kontraproduktiv:**

Österreichweit werden für zusätzliche ÖPNRV-Leistungen von den gesetzlich fixierten **60 Mill. Euro nur rund 7 Mill. Euro** zur Verfügung gestellt. **Umschichtungen im Generalverkehrsplan** gehen zugunsten des MIV... Bsp: Die Südautobahn wird rasch vier-spurig ausgebaut, während der Ausbau der Pottendorfer Linie auf 2011 verschoben wurde. **Querfinanzierungen innerhalb der ÖBB** (Güterverkehr – Personenverkehr) sind durch die neue Struktur nicht mehr möglich.

#### **D) Spezifische Maßnahmen zur Minderungen der Staubemissionen von Baustellen und bei Gewerbebetrieben**

- Beispiel Messstelle Liesing: Durch MA 22/Gewerbebehörde MA 36 auf Betriebsareal der Firma „Wopfinger Transport Beton“ Auflage erteilt, Verkehrsflächen zu reinigen, da es zu erhöhten Staubemissionen kam.
- Baustelle der MA 28 in Liesing: Feuchthalten der Baustraßen
- **Diverse Maßnahmen bei Baustellen der Stadt Wien:** Herstellen von Wasservorhängen bei Abbrucharbeiten.
- Reinigen der Fahrzeuge bei Verlassen des Baugeländes
- Reinigen der Baustellenzu- und abfahrten, im Zusammenwirken mit der MA 48.
- Herstellen von Schutzeinhausungen und Befeuchtungsmaßnahmen bei Fassadenarbeiten
- Abdecken von Ladegut bei Transportfahrzeugen
- Feuchthalten von Baustraßen
- Abdecken von gelagertem Baumaterial auf der Baustelle
- Forcierung des Ersatzes von Dieselaggregaten zur Stromerzeugung (bei Baustellen, Veranstaltungen) durch die Nutzung von vorhandenen Stromanschlüssen.

#### **E) Intensive Forschungsarbeiten nach Feinstaubquellen:**

- Aquella: Im Auftrag der MA 22 arbeitet ein Expertenteam unter der Leitung von Prof. Puxbaum von der Technischen Universität Wien an, im Rahmen der sogenannten „Aquella-Studie“, einer chemischen Analyse der Feinstaubquellen. Etliche Bundesländer haben sich dieser Studie angeschlossen. Die Analysen ermöglichen eine klare Zuordnung der Feinstaubquellen.

#### **F) Erstellung des Wiener Emissionskatasters**

- Sofort nach Feststellung von PM10-Überschreitungen wurde mit der Erstellung eines Wiener Emissionskatasters begonnen, er erfasst alle in Betracht kommenden Emissionengruppen, auf ihn aufbauend wurde die Statuserhebung erstellt. Der Emissionskataster und die Statuserhebung sind wesentliche Grundlagen für die weiteren Maßnahmen der Stadt Wien zur Reduktion des Feinstaubes.

#### **G) ULI: Urbane Luftinitiative Wien**

- Im Rahmen eines großangelegten magistratsübergreifenden Projekts wird ein umfassendes Maßnahmenprogramm zur Reduktion der lokalen Emissionen von Stickoxiden, Feinstaub und flüchtigen Organischen Verbindungen erarbeitet. Ziel sind innovative Ideen zur Verringerung der Luftschadstoff-Konzentration in Wien. Als

erster Schritt wird ein kurzfristiges Maßnahmenprogramm zur Reduktion der Luftschadstoffe erstellt. In weiterer Folge soll ein längerfristiges Programm zur nachhaltigen Verbesserung unserer Luft- und Lebensqualität in Wien erarbeitet und umgesetzt werden.

## Forderungspaket der Stadt Wien:

- 1) **Rasche Umsetzung des Emissionshöchstmengengesetzes (EG-L):** Damit sollen Luftschadstoffe wie Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, flüchtige organische Verbindungen und Ammoniak bedeutend reduziert werden.
- 2) Gesetzliche Regelungen für **Anlagengenehmigungen** auf den Stand der Technik abstimmen (u.a. Glas, Sinteranlagen, Zementanlagen). Es ist technisch nicht erklärbar, warum die Grenzwertsetzung für Staub bei z.B. Zementherstellung mit  $50\text{mg/m}^3$  wesentlich großzügiger ist, als die Grenzwerte im abfallrechtlichen Bereich mit  $30\text{ mg/m}^3$ . Aus heutiger technischer Sicht ist mit zeitgemäßen Filteranlagen ein Reststaubgehalt von  $10\text{mg/m}^3$  bis maximal  $20\text{mg/m}^3$  problemlos einhaltbar, dennoch erlaubt der Bund Anlagen mit bedeutend höheren Staubemissionen.
- 3) **Verpflichtende Dieselpartikelfilter für Neufahrzeuge**, intensives Lobbying auf EU-Ebene
- 4) **Kostenausgleich für PKW mit Diesel-Partikel-Filter.** Die Förderung von 350 Euro, durch die Änderung der NOVA, bei neu zugelassenen Diesel - PKW mit Partikelfilter ist bei weitem nicht ausreichend. Durch den Partikelfilter entstehen je nach Fahrzeugtyp bei der Anschaffung Mehrkosten von durchschnittlich 800 Euro. Durch die immer noch verbleibenden Mehrkosten von 450 Euro wird durch dieses System kein Anreiz für den Einsatz von Partikelfilter geschaffen.
- 5) **Periodische Überprüfungen bei schweren Nutzfahrzeugen und sogenannten Offroad-Fahrzeugen.**
- 6) **Wiedereinführung der jährlichen Überprüfung von PKWs.** 5 % der PKW und LKW sind für mehr als die Hälfte der Emissionen durch den Verkehr verantwortlich. Gerade diese schlecht eingestellten Fahrzeuge gehören raschest einer technischen Überprüfung durch eine Fachwerkstätte unterzogen, damit sie die Normen erfüllen.
- 7) **Alle PKWs ohne Katalysatoren sind spätestens 2008 außer Betrieb zu nehmen.**
- 8) Haftungsregelungen im ABGB im Zusammenhang mit dem **Winterdienst.** Solange die Haftungsbestimmungen derart geregelt sind, muss auch auf verkehrsberuhigten Strassen gestreut werden, was im Gegenzug zu einer erhöhten Staubbelastung führt.

- 9) Sofortige Veröffentlichung der Studie des Umweltbundesamtes „**Nationale Staubstrategie**“. Im Auftrag vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde vom Umweltbundesamt eine Nationale Staubstrategie erstellt, in der umfangreiche Vorschläge für Reduktionsmaßnahmen insbesondere auf Bundesebene in allen relevanten Bereichen (Industrie, Verkehr, Hausbrand, Landwirtschaft) ausgearbeitet wurden. Diese Maßnahmen könnten einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Einhaltung der Grenzwerte leisten.
- 10) **Emissionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge:** Der derzeit festgelegte Emissionsgrenzwert laut EURO5 für schwere Nutzfahrzeuge ist mit Wirksamkeit von 2008 von 2 g/kWh auf 1 g/kWh zu reduzieren.
- 11) **Emissionsvorgaben für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge:** Die Festlegung der EURO5-Grenzwerte auf EU-Ebene ist so zu erlassen, dass diese bereits 2008 gelten und Fahrzeuge mit Otto-Motor und Dieselmotor emissionstechnisch gleich gestellt werden.
- 12) **Schwere Nutzfahrzeuge**, die nicht den Bestimmungen der EURO1-Klassifizierung entsprechen, sind spätestens 2008 aus dem Verkehr zu nehmen bzw. im Sinne der Oldtimer-Regelung in ihrem zeitlichen Einsatz sowie in den Fahrleistungen zu beschränken.
- 13) **Schwere Nutzfahrzeuge**, die nicht die Bestimmungen der EURO3-Abgasgrenzwerte erfüllen, sind spätestens 2010 im Sinne der vorstehenden Regelung zu beschränken. (Bemerkung: EURO1- und EURO2-Stufe sind im tatsächlichen Betrieb vom NO<sub>x</sub>-Emissionsverhalten her gleich zu setzen.)
- 14) **Emissionsabhängiges Road-Pricing:** Die derzeit bei schweren Nutzfahrzeugen ausschließlich auf die Achsenzahl abgestimmte Abgabe ist rasch um ein schadstoffemissionsstrukturiertes wirksames Modell zu erweitern. Im Masterplan Verkehr 2003 wird zudem eine Erhöhung auf 29 Cent/km mit einer Querfinanzierung zur Schiene von 7 Cent/km gefordert.
- 15) Eine auf Schadstoffklassen **abgestufte Vignette für Pkw** und leichte Nutzfahrzeuge bzw. alternativ gestaffelt nach Emissionsklassen ist einzuführen. Dadurch werden auch Fahrzeuge anderer Länder erfasst.
- 16) **Offroadfahrzeuge und Maschinen:** Angleichung der rechtlichen Vorgaben für die Emission von Luftschadstoffen, von straßengebundenen und nicht straßengebundenen Fahrzeugen und Maschinen. Dazu sollen auch Anreize für den Umstieg angeboten werden.

- 17) **Anpassung der Prüfzyklen an die realen Fahrbedingungen.** Die Prüfbedingungen sind möglichst rasch an die realen Fahrbedingungen anzugleichen.
- 18) **Öffentliches Beschaffungs- und Auftragswesen:** Berücksichtigung der Schadstoffemissionen als Auswahlkriterium im öffentlichen Beschaffungswesen.
- 19) **Lobbying auf EU-Ebene** für weit reichende Verschärfungen der PM- und NOX-Emissionsgrenzwerte für PKW (EURO 5) und LKW (EURO 6).
- 20) Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, um Fahrzeuge mit sehr hohen spezifischen Emissionen (**„Superemitter“**) aus dem Verkehr ziehen zu können.
- 21) **Staubmindernde Maßnahmen** in der Bauwirtschaft nach Vorbild der Schweizer Bau-richtlinie.