

**GR Anfrage der FPÖ am 23.4.2020, DI Heinrich Sickl an StRin Mag.a Schwentner:**

*Studie der TU Graz bezüglich Feinstaubreduktion*

*Wie interpretieren Sie bzw. das Umweltamt die sehr hohe Differenz zwischen -55% Verkehr und dem vergleichsweise geringen Rückgang bei der Feinstaubbelastung und den Stickstoffdioxiden?*

**Dazu der aktuelle Wissensstand des Umweltamtes:**

Die Studie der TU Graz, Institut für Statistik vom 10.04.2020 zeigt eine deutliche Reduktion der Luftschadstoffe seit Beginn der COVID 19 Ausgangsbeschränkungen. Die Beurteilung von Immissionen ist allerdings äußerst komplex, da sehr viele unterschiedliche Faktoren einen Einfluss auf die lokale Luftqualität haben.

Hinsichtlich Feinstaubwerte kommt erschwerend hinzu, dass der Hauptanteil der Verkehrsemissionen nicht direkt vom Verbrennungsprozess stammt. Der **Großteil der Emission entsteht über Aufwirbelung durch die fahrenden Kraftfahrzeuge**. Ab einem gewissen Anteil an KFZ zirkuliert der Großteil an vorhanden Partikeln bereits in der Luft. Bei weiterer Zunahme des KFZ Verkehrs kommt es somit in Abhängigkeit vom Straßenzustand nicht zu einer weiteren Zunahme an aufgewirbelten Partikeln (in ausgeprägter Form ist dieser Effekt zB seit längerem an Autobahnen bekannt).

**Anders als mit dem morgendlich einsetzenden Verkehr ist ein Anstieg wie in Abb. 1 nicht erklärbar.**

Des Weiteren muss beachtet werden, dass vermutlich (an den Zählstellen wird zwischen PKW und LKW nicht unterschieden) der Anteil des LKW-Verkehrs nicht dem Rückgang des PKW-Anteils entspricht. Der LKW-Verkehr jedoch weitaus höhere Emissionen aufweist als PKW's.

Ein erster Hinweis dafür sind auch Lärmmessungen des Landes Stmk. an Autobahnen, wo auch die ermittelte Reduktion des Lärms nicht der gemessenen reduzierten Gesamt-KFZ-Anzahl entspricht.

Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Verkehrsaufkommen und den Luftschadstoffen PM10 und NO<sub>2</sub> ist jedoch bei Betrachtung der Tagesmittelwerte (Abb. 2) sowie Halbstundenmittelwerte (Abb. 3) ersichtlich. Es kommt **jeweils in den Morgenstunden an Werktagen zu einer deutlichen Zunahme der Immissionsbelastung. Ein klarer Indikator ist weiters das regelmäßig niedrigere Belastungsniveau an Sonntagen mit verringertem Verkehrsaufkommen.**

Ein direkter Rückschluss von der prozentualen Verkehrsreduktion auf einem etwaigen prozentualen Rückgang bei den Immissionen ist somit nicht möglich. Um weitere vertiefende Erkenntnisse zu gewinnen, wurde die TU Graz mit der Fortführung der statistischen Auswertungen beauftragt. **Detailliertere Erklärungen liegen aktuell auch bei der messausführenden Stelle, Abt. 15 des Amtes der Stmk. LRG, noch nicht vor.**

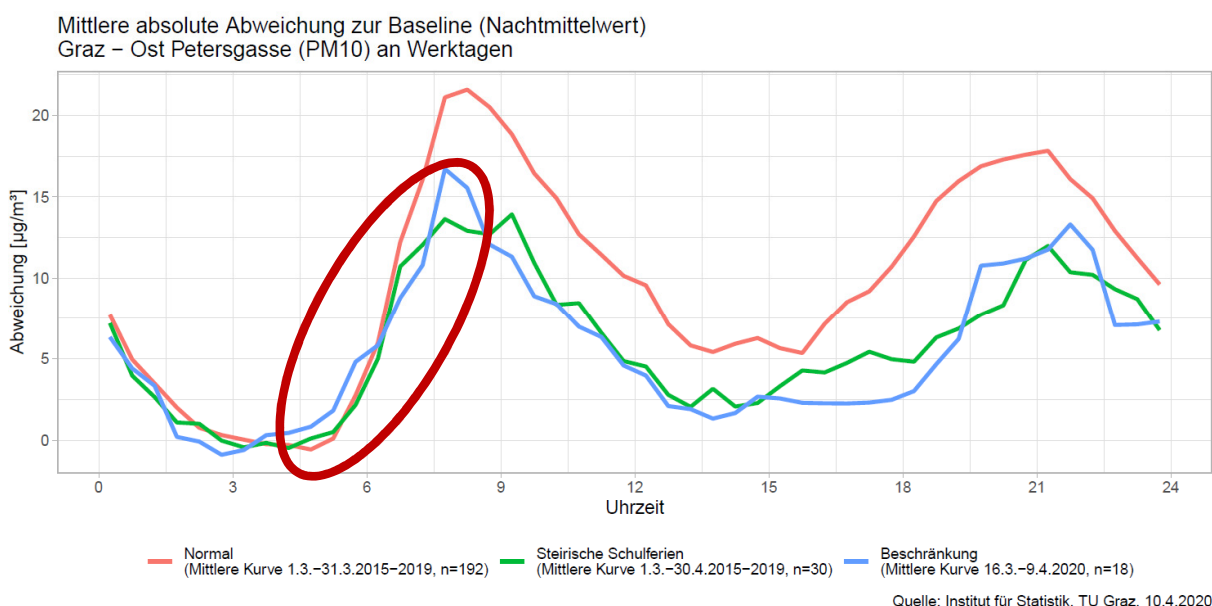


Abb. 1: Mittlere absolute Abweichung zur Baseline (Nachtmittelwert), Graz Ost (PM10) an Werktagen

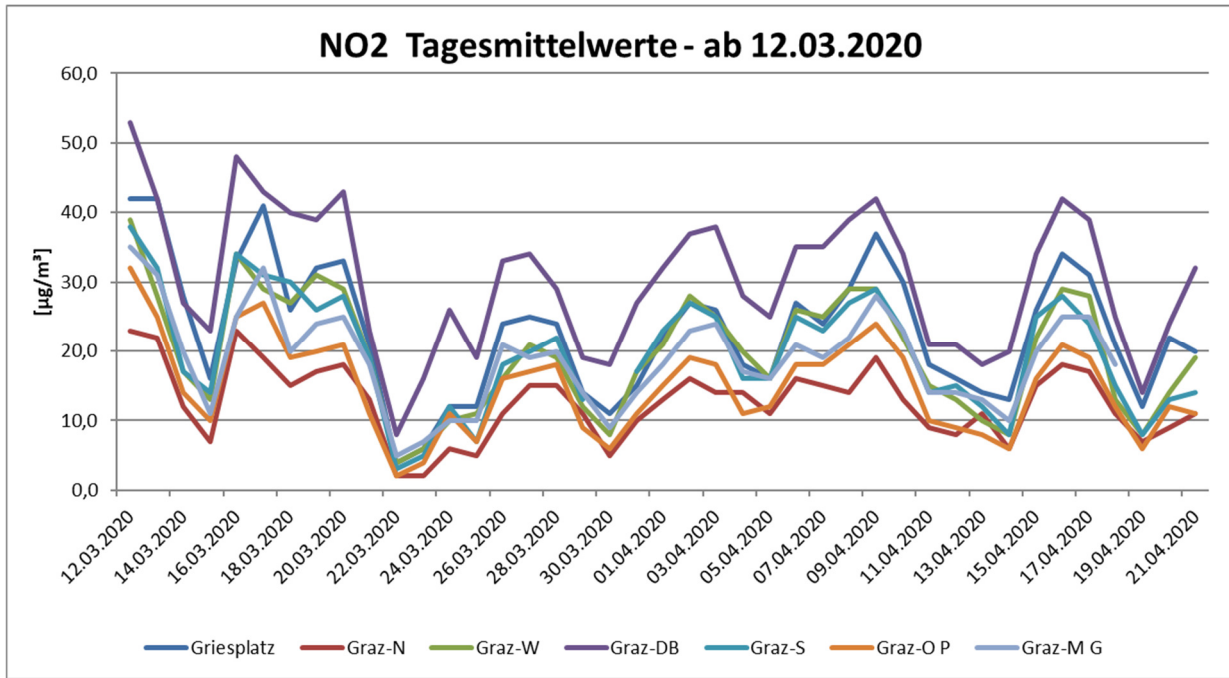


Abb. 2: NO2 Tagesmittelwerte

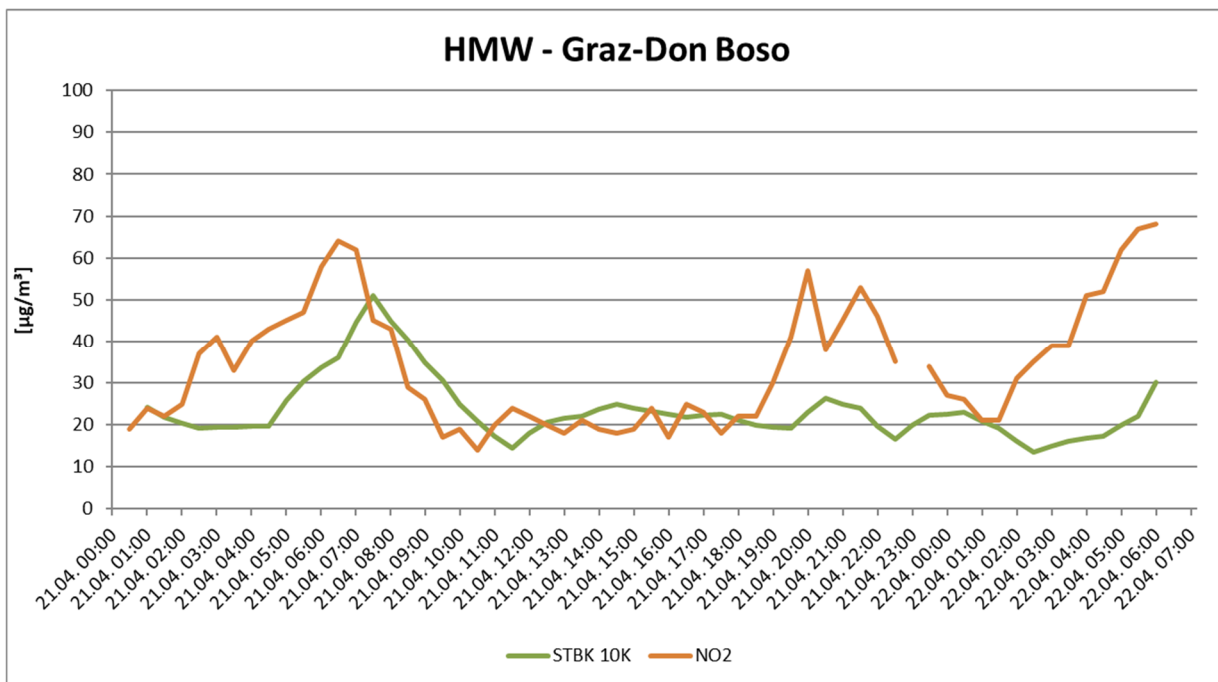


Abb. 3: Halbstundenmittelwerte Graz Don Bosco

Die Bearbeiter:

D. Piringer, MSc

DI. Dr. W. Prutsch

22.4.2020