

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Rudi Anschober

12. Juni 2018

zum Thema

**"Linzer Luft/ Studie: Was bringen die bisher paktierten
Nachrüstungsmaßnahmen nach dem Dieselskandal –
und was bräuchte es weiter?"**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

"Linzer Luft/ Studie: Was bringen die bisher paktierten Nachrüstungsmaßnahmen nach dem Dieselskandal – und was bräuchte es weiter?"

Zwei Monate nach Vorlage des Berichts des Landesrechnungshofes über Grenzwertüberschreitungen im verkehrsnahen Bereich in Linz und einem damit verbundenen möglichen Vertragsverletzungsverfahren der EU kommen die Arbeiten des Landes zum Erreichen der Grenzwerte und damit zur Sicherung des Gesundheitsschutzes in die entscheidende Phase. Umwelt-Landesrat Anschober strebt ein entsprechendes Maßnahmenprogramm bis Jahresende an, Ziel muss es sein, die Grenzwerte bis 2020 zu erreichen.

Anschobers Gespräche in Brüssel mit der Umweltkommission haben gezeigt, dass es ernst ist, dass dringender Handlungsbedarf besteht und die Kommission bis Jahresende über ein Vertragsverletzungsverfahren entscheiden wird.

Ohne Diesel-Skandal würde es keine Grenzwertüberschreitungen geben - sondern der Jahresmittelwert bei $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen (Grenzwert $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, realer JMW $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Gestern hat sich der Diesel-Skandal neuerlich zugespitzt: auch insgesamt 774.000 Fahrzeuge von Daimler müssen aufgrund von Manipulationen zurückgerufen werden.

Die Bundesregierung hat mit der Automobilindustrie zur Sanierung des Diesel-Skandals Softwarenachrüstungen paktiert.

Nun hat das Umweltbundesamt im Antrag LR Anschobers die Wirksamkeit dieser Softwarenachrüstungen untersucht: sie werden die Emissionen lediglich um rund 2,5% absenken können - viel zu wenig, um den Grenzwert kurzfristig zu erreichen.

Umwelt-Landesrat Anschober fordert daher vom Verkehrsminister vehement Nachrüstungen der Hardware ein: Studien zeigen, dass damit die Grenzwerte unterschritten werden könnten, sie technisch, rechtlich und wirtschaftlich machbar wären. Anschober: *„Es ist also rein eine Frage des politischen Willens, ob Verkehrsminister Hofer den Gesundheitsschutz sicherstellt. Eine Möglichkeit wäre, diese Nachrüstungen an der Hardware vorrangig in Gebieten der Grenzwertüberschreitungen vorzuschreiben. Dies wären außer Linz noch Salzburg, Wien und Graz.“*

Anschober möchte diesen Vorschlag am Freitag auch bei der Sitzung der Umweltreferent/innen der Bundesländer in Salzburg als gemeinsame Position durchsetzen.

Schon am Donnerstag wird es die erste Gesprächsrunde des Landes mit der Stadtpolitik geben. Anschober erwartet von der Stadt Linz konkrete Vorschläge über eigene Beiträge zum Erreichen der Grenzwerte, wie z.B. Busschleusen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen u.a.

Was ist der „Dieselskandal“?

Verschiedene Hersteller, allen voran der VW-Konzern haben zugegeben, in Diesel-Fahrzeugen Vorrichtungen eingebaut zu haben, um die Abgasreinigung im Fahrbetrieb teilweise abzuschalten. Dadurch liegen die NO_x -Emissionen im realen Fahrbetrieb um ein Vielfaches höher als bei der Typenprüfung.

Darüber hinaus ist bekannt, dass die NO_x -Emissionen im realen Fahrbetrieb auch bei nicht ungesetzlich manipulierten Fahrzeugen massiv über den Typprüfwerten liegen. Im Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs werden für Euro 5 Diesel - Fahrzeuge mit einem NO_x Grenzwert von 0,18 g/km durchschnittlichen Emissionen von 0,86 g/km ausgewiesen, für Euro 6 Fahrzeuge (Grenzwert 0,08 g/km) 0,49 g/km.

Konsequenzen des Dieselskandals?

Die Porsche Austria GmbH als Vertretung Volkswagens in Österreich hat 2016 mit dem Rückruf von 387.431 in Österreich zugelassenen Fahrzeugen begonnen, um an diesen Fahrzeugen Software-Updates und damit die Deaktivierung der illegalen Abschaltvorrichtungen vorzunehmen.

Um weitere Schritte zu setzen und als Reaktion auf den Deutschen Dieseltreffen im Juli 2017 lud Verkehrsminister a.D. Leichtfried die Vertreter der Österreich-

Niederlassungen der Fahrzeughersteller am 22.8.2017 zu einem österreichischen „Dieselgipfel“.

Zu folgenden Punkten hat man sich geeinigt:

- **Softwareupdate für 600.000 Dieselfahrzeuge der Klassen 5 und 6**
Darin sind allerdings auch bereits die 387.431 Diesel-Fahrzeuge des VW Konzerns enthalten, für die bereits die Rückrufaktion (seit Jänner 2016) läuft. Diese Aktion wird zudem freiwillig stattfinden, nur die 387.431 Diesel-Fahrzeuge des VW-Konzerns werden verbindlich upgedatet.
- **keine Hardware-Nachrüstung**
Eine signifikante NOx Reduktion könnte durch eine Hardware-Umrüstung und der Installation eines Selective Catalytic Reduction-System (SCR) samt AdBlue-Einspritzung erzielt werden. Diese Option lehnten die Hersteller – wie schon in Deutschland – ab.
- **Gewährleistung für Bauteile**
Die Hersteller sicherten zu, dass es zu keinen Nachteilen bei Kraftstoffverbrauch, Motorleistung und CO2-Ausstoß kommt und übernehmen die Gewährleistung für Bauteile, die durch die Maßnahme (Software Update) beansprucht werden.
- **Ökoprämie**
Besitzer älterer Dieselmotore sollen zum Kauf eines Neuautos motiviert werden. Die Höhe der Prämie bleibt den Herstellern überlassen.

Aktueller Stand Umsetzung

Laut aktueller Auskunft des Verkehrsministeriums wurden zum Stand Mai 2018 vom VW-Konzern 341.916 Fahrzeuge zurückgerufen, was damit eine Umsetzung zu 90% ergibt.

Darüber hinaus gibt es freiwillige Rückrufe der Fahrzeughersteller Mercedes, Renault und Opel für insgesamt 7.500 Fahrzeuge, von denen ebenfalls 90 % umgerüstet sind.

Aber, was bringen Software-Updates tatsächlich? Aktuelle UBA-Studie

Im Auftrag des oö. Umweltressorts von LR Anschober hat das Umweltbundesamt in einer Studie untersucht, was die zugesagten Maßnahmen des Dieselpipfels (August 2017) an Verbesserung für die Luftqualität bringen können bzw. schon gebracht haben. Weder vom Kraftfahrtbundesamt (zuständig für die Typengenehmigungen von VW) noch von anderen Messlabors gab es groß angelegte Messkampagnen, um die VW Fahrzeuge vor und nach der Rückholaktion zu vermessen, deshalb haben die Umweltbundesämter Österreich und Deutschland die TU Graz beauftragt, dies zu tun.

Aussagen zu konkreter Wirkung der zugesagten Maßnahmen lassen sich einzig zu den 387.431 Diesel-Fahrzeugen des VW Konzerns, bei denen ein verpflichtendes Software-Update vorzunehmen ist, treffen. Das Potential des freiwilligen Updates kann noch nicht seriös abgeschätzt werden.

Eine Bewertung der Ökopremie ist noch schwierig, jedoch haben im Zeitraum September 2017 bis Dezember 2017 von den 113.000 neu zugelassenen PKW nur knapp 10 % davon ein älteres Fahrzeug ersetzt.

Testreihe

Vermessen wurden drei VW Fahrzeuge (VW Golf Variant TDI 1.6l, VW Passat Kombi TDI 1.6l, VW Passat Kombi TDI 2.0l) der Abgasnorm EURO 5.

Die Testfahrzeuge wurden einmal vor der Umrüstung, also mit der „Schummel-Software“ vermessen. Nach dieser Basisvermessung wurden die Fahrzeuge in einer Fachwerkstätte umgerüstet (Softwareupdate). Abhängig von der Motorbaureihe wurden teilweise auch noch Hardwareänderungen durchgeführt (Schwingungsdämpfer bzw. Strömungsgleichrichter).

Nach der Umrüstung wurden die Fahrzeuge wieder mit dem gleichen Messprogramm vermessen.

Das Ergebnis dieser Studie

Im Durchschnitt über alle drei Fahrzeuge verändern sich die CO₂-Emissionen bzw. der Verbrauch kaum (Veränderung von -2% bis + 5%) und die NO_x Emissionen nehmen ab. Hier reicht die Bandbreite allerdings von minus 13% bis minus 50% (wenn auch eine Hardware-Änderung durchgeführt wird).

Da es sich bei dem vermessenen Set um wenige Fahrzeuge handelte und die Bandbreite der Messergebnisse dieser 3 Fahrzeuge sehr groß ist, sind die Ergebnisse mit hohen Unsicherheiten behaftet – eine Tendenz lässt sich jedoch ableiten.

Wirkung in Linz 2020 – minus 2,5 % NO_x-Emissionen

Die NO_x Emissionen werden sich durch die Ergebnisse des Dieselpipfels geringfügig verringern (um etwa -2,5%). Das heißt, dass sich der Jahresmittelwert, der im Jahr 2017 bei der relevanten Messstation Römerbergtunnel bei 46 µg/m³ gelegen war, auf knapp unter 45 µg/m³ verringern würde. Der Grenzwert kann also so nicht erreicht werden, wie auch das Umweltbundesamt hochrechnete. Es braucht daher entweder Nachrüstungen an der Hardware oder/und umfassende verkehrspolitische Maßnahmen.

Ohne Dieselskandal Grenzwerte eingehalten

Dass das langjährige, groß betriebene Fälschen der Abgaswerte mancher Autobauer bei Diesel-PKW direkte Auswirkungen auf die Luftgütesituation am Römerbergtunnel hat, zeigen Berechnungen des Umweltbundesamtes.

Fachliche Erhebungen haben ergeben, dass es an dieser Messstation zu keinen Überschreitungen des Jahresmittelwertes (sowohl gem. EU Richtlinie als auch IG-L) kommen würde, wenn die realen Abgaswerte dem entsprechen würden, was die EU-Emissionsvorgaben sind und die Automobilindustrie laut Prüfzyklen einhält. Würden die Diesel-KfZ Emissionen entsprechend der Typprüfung verursachen, so würde im Jahr 2020 laut den Prognoserechnungen der Jahresmittelwert für NO₂ bei etwa 33 µg/m³ liegen.

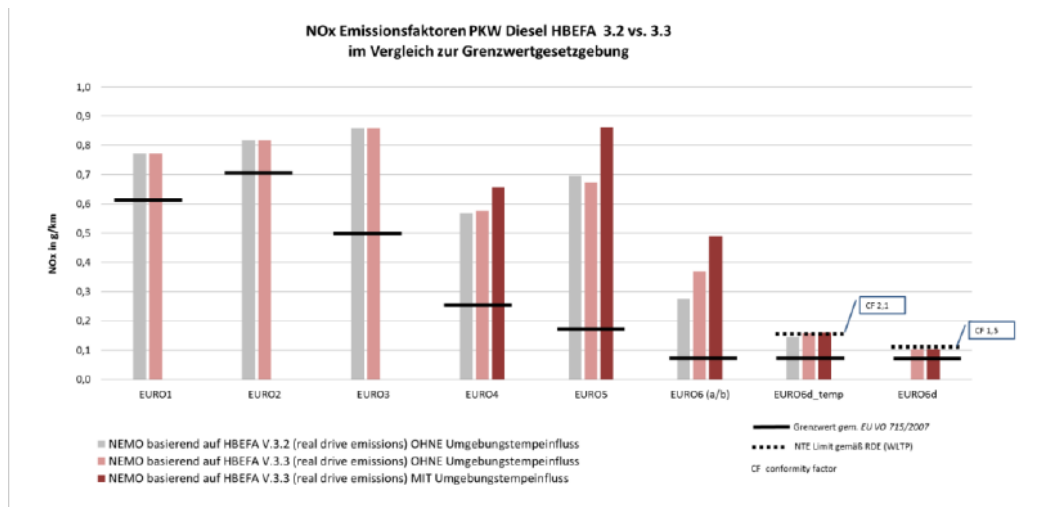


Abbildung 1: NOx Emissionsfaktoren PKW Diesel HBEFA 3.3; Quelle: Umweltbundesamt

Bundesregierung hat es in der Hand: durch eine Sanierung des Dieselskandals kann eine Umweltzone verhindert werden

Eine Umweltzone würde nach Berechnungen des Umweltbundesamtes gemeinsam mit einigen zusätzlichen verkehrspolitischen Maßnahmen dafür sorgen, dass die Grenzwerte unterschritten werden. Die Umweltzone ist politisch jedoch nicht erwünscht. Auch für Umwelt-Landesrat Anschober ist es jene Maßnahme, die nur dann ergriffen wird, wenn kein anderer, gemeinsamer Weg gefunden werden kann.

Deutsche Studie belegt: Nachrüstung der Hardware ist mit verträglichem Aufwand möglich

Ein Gutachten des renommierten, deutschen Wissenschafters Prof. Dr. Georg Wachtmeister von der TU München sagt, dass die dafür erforderlichen Nachrüstungsmaßnahmen an der Hardware nicht nur technisch möglich, sondern auch mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durchführbar sind.

Von den möglichen Umsetzungspfaden – Nachrüstung durch Fahrzeughersteller oder durch Anbieter am Nachrüstmarkt – ist „eine Nachrüstung durch die Fahrzeughersteller selbst eindeutig die beste und sicherste Lösung. Nur die

Fahrzeughersteller selbst haben das gesamte Wissen von Funktionsweise bis hin zu Wechselwirkungen (...) und können so eine Nachrüstung ohne wesentliche Verschlechterung des Kraftstoffverbrauchs gewährleisten.“

Was die Kosten betrifft, so wird der Rahmen von Anbieter der Nachrüstungsmaßnahmen von EUR 1.000 – 3.000 beziffert. Der Studienautor schätzt realistischer Weise mit einem finanziellen Aufwand von EUR 3.000,- inkl. der Einbauarbeiten, was eine Hardware-Umrüstung durchaus umsetzbar macht.

Vorschlag Deutschland: Hardware-Umrüstung nach Dringlichkeit

In Deutschland diskutieren allen voran Umweltministerin Svenja Schulze (SPD) und Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) über das weitere Vorgehen.

Der neueste Vorschlag der Umweltministerin: Zunächst sollten gezielt Fahrzeuge dort nachgerüstet werden, "wo die Luft besonders schlecht ist". Die technischen Umbauten an Motoren sollten anhand eines Stufenplans bewerkstelligt werden. Auf diese Weise könnten Fahrverbote verhindert und der finanzielle Aufwand begrenzt werden.

Zusätzlichen Rückenwind für die tatsächliche Umsetzung solcher Nachrüstung an der Hardware gibt es jetzt auch seitens des deutschen Kraftfahrtbundesamtes (KBA). Das hat laut aktuellen Medienberichten seine Bereitschaft bekundet, ein erstes Set zur Nachrüstung von Dieselaautos mit Stickoxidkatalysatoren zu genehmigen. Wird im Prüflabor nachgewiesen, dass sich durch die Hardwarenachrüstung „das Abgas- und Geräuschverhalten des veränderten Fahrzeugs nicht verschlechtert“, dann sei mit der Erteilung einer allgemeinen Betriebserlaubnis zu rechnen, so das deutsche Kraftfahrtbundesamt.

Anschober: „Damit wird meine Forderung von prominenter Experten- und Politikseite unterstützt. Die Bundesregierung muss in Verhandlungen mit der Automobilindustrie diese Hardware-Nachrüstung und ihre Finanzierung durch die Verursacher durchsetzen. Dies würde Linz eine Umweltzone ersparen, die Bundesregierung hat es in der Hand. Natürlich muss eine derartige Nachrüstung für die Konsument/innen gratis erfolgen. Und es kann auch nicht Aufgabe der Öffentlichen Hand sein, dies zu subventionieren.“

Auch die EU-Kommission unterstützt die Forderung nach Nachrüstungsmaßnahmen – das hat Umwelt-Landesrat Anschober bei einem Besuch in der Umweltkommission erfahren.

Die weiteren Schritte

Antrag bei der Konferenz der Umweltreferent/innen am FR für Hardware-Umrüstung

Bei der am Freitag in Salzburg stattfindenden Landesumweltreferent/innen-Konferenz wird LR Anschober ein entschlosseneres Vorgehen der Bundesregierung zur Durchsetzung von Maßnahmen an der Hardware auf Kosten der Automobilindustrie, fordern.

Vorbild USA

Im Vergleich zu den von den betroffenen Fahrzeugherstellern zugesagten Maßnahmen in Deutschland und Österreich, könnte der Umgang mit dem Dieselskandal in den Vereinigten Staaten nicht unterschiedlicher sein.

Einerseits das konsequente juristische Vorgehen gegen die verantwortlichen Entscheidungsträger des VW-Konzerns. So hat die amerikanische Justiz nach der Anklage gegen Martin Winterkorn Haftbefehl gegen den früheren VW-Chef erlassen. Dem 2015 zurückgetretenen Vorstandsvorsitzenden wird neben Betrug außerdem Verschwörung zum Verstoß gegen Umweltgesetze und zur Täuschung der Behörden vorgeworfen.

Andererseits gibt es großen Druck auf VW die betroffenen Autos aus dem Verkehr zu ziehen und so nicht weiter auf Kosten der Umwelt die betrügerischen Manipulationen zu dulden.

Der betroffene Fahrzeughersteller VW hat durch Rückkäufe, Leasing-Stopps und Reparaturen bereits 85,8 Prozent aller manipulierten Dieselaautos in den USA aus dem Verkehr gezogen oder die illegale Abgas-Technik in ihnen beseitigt – der Großteil der Fahrzeuge musste zurückgekauft werden.

Anschreiben Infrastrukturminister

In einem Schreiben Anschobers an den zuständigen Verkehrsminister Hofer forderte dieser seitens des Bundes endlich initiativ im Bemühen um Einhaltung der EU-Luftgrenzwerte in vielen österreichischen Landeshauptstädten zu werden. Anschober legte Hofer nahe, Neuverhandlungen mit der Automobilindustrie zur Durchsetzung von Nachrüstungsmaßnahmen an der Hardware durchzuführen.

In der Antwort Hofers auf das Schreiben äußert dieser Zweifel hinsichtlich technischer, rechtlicher und finanzieller Umsetzung von Nachrüstungsmaßnahmen an der Hardware und geht davon aus, Softwareupdates wären ausreichend.

Die beiden Gutachten können jedoch zum einem die mangelnde Umsetzbarkeit der Hardwareumrüstung widerlegen und zum anderen die Wirkungen des Dieselgipfels 2017 also nicht ausreichend für die Grenzwerteinhaltung qualifizieren.

LR Anschober: *„Ich werde Minister Hofer auf die beiden Gutachten hinweisen, die eindeutig belegen: nur Umrüstungen an der Hardware bringen die nötige Wirkung - und sind technisch und wirtschaftlich umsetzbar! Es braucht ein konsequentes Vorgehen auch in Österreich damit endlich diejenigen zur Verantwortung gezogen werden, die durch Schummelsoftware die erhöhten NOx-Emissionen verursacht haben.“*

Arbeitsprozess für das Linzer Maßnahmenpaket

Nach Gesprächen mit den zuständigen Ressorts der Landesregierung wird nun die Stadt Linz in den Arbeitsprozess miteingebunden.

Bei einem Gespräch kommenden Donnerstag wird erörtert werden, welche konkreten Maßnahmen die Stadt Linz zur NOx-Reduktion setzen kann. Anschober: *„Ich erwarte mir, dass Linz einen klaren Beitrag leistet, alleine Maßnahmen außerhalb von Linz einzufordern, ist zu wenig. Busschleusen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Ökologisierung der Service-Fahrten sind dafür konkrete, notwendige Möglichkeiten.“*

Ziel ist es, ein Maßnahmenpaket spätestens bis Jahresende zu beschließen, das geeignet ist, die Grenzwerte gesichert zu unterschreiten.

Am 27. Juni 2018 tagt der **Kontrollausschuss** des oberösterreichischen Landtages und beschäftigt sich mit den Empfehlungen des Landesrechnungshofes zur Luftsanierung.