

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Rudi Anschober

11. Mai 2018

zum Thema

**„Linzer Luft“ –
Die nächsten Arbeitsschritte und weitere mögliche
Maßnahmen**

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

DVR: 0069264

„Linzer Luft“ – Die nächsten Arbeitsschritte und weitere mögliche Maßnahmen

Bei Kontakten mit der Umweltkommission der EU ist für Rudi Anschober deutlich geworden, dass die Situation bei den Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxidkonzentrationen entlang der Linzer Durchzugsstraßen aufgrund des notwendigen Gesundheitsschutzes nach wie vor ernst sei.

Eine Entscheidung über die mögliche Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens dürfte bis Jahresende fallen. Anschober will daher bis Jahresende den Beschluss eines Maßnahmenprogramms durchsetzen, das die Einhaltung der Grenzwerte bis 2020 garantieren sollte. Dabei müssen der umfassende Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und des Radfahrverkehrs sowie die Umstellung der teilweise stark veralteten Linzer Taxiflotte auf Elektromobilität im Mittelpunkt stehen. Anschober fordert zusätzlich die Nachrüstung der vom Dieselskandal betroffenen Fahrzeuge an der Hardware auf Kosten der Automobilindustrie. Ein Gutachten renommierter deutscher Wissenschaftler bestätigt mittlerweile die Machbarkeit und Finanzierbarkeit. Nur wenn ein derartiges Maßnahmenpaket verwirklicht wird, kann auf die Verhängung einer Umweltzone mit Fahrverboten für alte Dieselfahrzeuge verzichtet werden.

Im Fall eines Schuldspruches bei einem Vertragsverletzungsverfahren würde es um Millionen gehen

Für die Leistung von Strafzahlungen kann ein Tagessatz berechnet werden, in dem unter anderem auch die Dauer der Vertragsverletzung berücksichtigt wird. Zu leisten wäre ein solcher Tagessatz, der je nach Bewertung der Schwere des Verschuldens von 25.000,-- bis 50.000,-- Euro reichen könnte, für jeden Tag ab Ausspruch des Urteils bis Erreichen der Grenzwerte bzw.

Erlassung von geeigneten Maßnahmen zur Erreichung eines solchen. Jahresbeträge von 9 Mio bis 18 Mio Euro könnten daher auf die Republik Österreich, die bei einem Vertragsverletzungsverfahren Beklagte ist, zukommen. Die diesbezüglichen Zahlungen wären aus dem jeweiligen (Landes-)Budget zu begleichen. Ein Handeln ist also dringend notwendig!

Der Arbeitsprozess der zuständigen Ressorts der Landesregierung wurde gestartet und wird nun auch auf die Stadt Linz erweitert. Konsens ist, dass bis Jahresende ein Maßnahmenpaket beschlossen sein muss, das dazu geeignet ist, die Grenzwerte am Römerberg zu unterschreiten. Landesrat Rudi Anschober appelliert an die Bundesregierung, durch verpflichtende Nachrüstmaßnahmen der Hardware auf Kosten der Automobilindustrie bei den vom Dieselskandal betroffenen Fahrzeugen den entscheidenden Beitrag zu leisten. Dieser würde Linz eine Umweltzone ersparen. Gleichzeitig braucht es aber auch einen massiven Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und des Radfahrverkehrs. Denn dafür hat es zwar politische Beschlüsse gegeben, die Realität sieht jedoch ganz anders aus.

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 hat jedoch in der Politik keine Freunde. Auch für Umweltlandesrat Anschober ist es jene Maßnahme, die nur dann ergriffen wird, wenn ansonsten keine Lösung erreicht wird.

Eine ausreichende Lösung wäre auch die Sanierung des Dieselskandals. Denn Berechnungen des Umweltbundesamtes haben auch gezeigt, dass der Jahresmittelwert bei der Messstation Römerbergtunnel 2017 real bei 46 Mikrogramm/m³ gelegen ist, ohne Dieselskandal, das heißt würden die

Dieselfahrzeuge Emissionen entsprechend der Typprüfung verursachen, jedoch bei 35 Mikrogramm/m³ gelegen wäre - bei einem Grenzwert der Luftqualitätsrichtlinie von 40 µg/m³. Das Umweltbundesamt präzisiert die Berechnung dahingehend, dass für das Jahr 2020 eine NO₂ Belastung von 33 µg/m³ prognostiziert wird.

Nun zeigt ein Gutachten eines renommierten Wissenschaftlers aus Deutschland Prof. Dr.-Ing. Georg Wachtmeister von der TU München, dass die dafür erforderlichen Nachrüstungsmaßnahmen an der Hardware nicht nur technisch möglich, sondern auch mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durchführbar sind.

Anschober: „Damit wird meine Forderung von prominenter Expertenseite 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 Umweltlandesrat Anschober Donnerstag letzte Woche bei einem Besuch in der Umweltkommission erfahren.

Aktuelle deutsche Studie belegt: Nachrüstung der Hardware ist mit verträglichem Aufwand möglich

Die aktuelle Studie von Prof. Wachtmeister „über das Potential einer Realisierung einer Hardware-Nachrüstung für Dieselfahrzeuge EU5 (EU4) zur NO_x-Reduzierung“ belegt, was LR Anschober auch in einem aktuellen

Schreiben an Bundesminister Norbert Hofer fordert: eine Nachrüstung von Fahrzeugen ist mit verträglichem Aufwand möglich.

Die zu beantwortende Fragestellung der im Auftrag des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellten Studie lautete, „technische Möglichkeiten einer Nachrüstung von bereits in Serie befindlichen Fahrzeugen mit dem Ziel einer NO_x-Nachrüstung herauszuarbeiten und auf deren Potenzial einer Umsetzung zu prüfen“.

Klare Antwort der Studie: eine Hardware Nachrüstung ist sowohl technisch als auch wirtschaftlich machbar. 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.

In Schreiben an Bundeskanzleramt, Verkehrsministerium und Justizministerium hat Anschober ein entschlosseneres Vorgehen zur Durchsetzung von Maßnahmen an der Hardware auf Kosten der Automobilindustrie eingefordert.

Seit Jahren Beschlüsse für Ausbau von Öffentlichem Verkehr und Radverkehr -

passiert ist das Gegenteil

Der oö Landtag hatte bereits im Jahr 2011 beschlossen und damit der Regierung den Auftrag erteilt, bis 2025 den ÖV-Anteil der Einpendler nach Linz von derzeit 17 Prozent auf 30 Prozent zu erhöhen.

Und der Linzer Gemeinderat hat im Jahr 2012 die Velo-Charta von Brüssel unterzeichnet und beschlossen, den Anteil des Radverkehrs von damals 6 auf 15 Prozent bis 2020 zu erhöhen.

Passiert ist das Gegenteil:

- der ÖV-Anteil bei Einpendlern nach Linz ist nicht gestiegen
- laut Verkehrserhebung 2012 ist von 2001 bis 2012 der Individualverkehr in Oberösterreich von 62,4 auf 67,6 Prozent gestiegen
- der Anteil des ÖV in OÖ von 12,5 auf 10,2 Prozent gesunken
- der Anteil des Fahrradverkehrs in OÖ von 6,5 auf 5,2 Prozent ebenfalls gesunken

Anschober: „Es braucht also eine Trendumkehr durch umfassende Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs und Maßnahmen für den Radfahrverkehr.“

Im von LR Anschober der Landesregierung vorgelegten Maßnahmenpaket sind daher Maßnahmen wie die Einrichtung von Busschleusen für den Bereich der Nordzufahrten nach Linz, die Erarbeitung von Varianten für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Linzer Innenstadt sowie auch die Unterbindung der Schaffung eines zusätzlichen Parkraumangebotes enthalten.

Gespräche wie eine Umsetzung dieser Maßnahmen konkret aussehen könnte, werden von den jeweiligen Fachexperten von Land und Stadt bereits geführt.

Das Maßnahmenpaket ist auch um den Ausbau des Radverkehrs im Großraum Linz zu ergänzen. LR Anschober sieht hier eine Chance, durch Attraktivierung der Radwege mehr Leute auf's Rad zu bringen, somit gerade kürzere Autofahrten und damit Emissionen einzusparen und gleichzeitig ein modernes, flexibles, vielfältiges Stadtbild zu bekommen.

Laut aktueller Erhebung des Verkehrsclub Österreich (Auswertung Daten des bmvit) werden in Österreich im Schnitt 5,8 Millionen Fahrten zur Arbeit und wieder zurück nach Hause gemacht – 2,1 Millionen davon sind kürzer als 5 km und damit in Radfahrdistanz – am Fahrrad oder zu Fuß legt aber nur knapp ein Drittel diese Weg zurück. Es besteht hier großes Potential – für den Umstieg aufs Fahrrad braucht es aber einen Ausbau der Rad-Infrastruktur. Dann ist ein Radverkehrsanteil von 14 % der Wege zur und von der Arbeit wie in Vorarlberg auch in Oberösterreich möglich.

Weitere Handlungsoption, als Beitrag zur Grenzwerteinhaltung: schrittweise Umstellung des Taxiverkehrs in Linz

Die Umweltdirektion hat auch die Zusammensetzung der Linzer Taxiflotte untersucht.

Die Ergebnisse sind sehr spannend: ganze 91 Prozent der 395 Fahrzeuge sind Dieselfahrzeuge, davon wiederum sind 40 Prozent Fahrzeuge der Euroklasse 0-3 und somit älter als 14 Jahre.

In Linz sind also Fahrzeuge mit einer sehr großen Fahrleistung und mit zum Teil sehr hohen Emissionsausstoß unterwegs – Maßnahmen in diesem Bereich daher besonders wirksam.

Graz hat Linz den Weg vorgezeigt und mittels Vorschrift in der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung jene Taxis, die unter die Kategorie Uralt-Diesel fallen (Euro 3 und älter), aus dem Verkehr gezogen.

Damit verbunden wurde auch eine Förderaktionen für den Ankauf von Fahrzeugen mit umweltfreundlichem Antrieb durchgeführt.

Eine Umsetzung dieser zweistufigen Maßnahme – Verbot von Uralt-Diesel-Taxis sowie die Förderung für den Umstieg auf saubere E-Taxis – bringt für Linz einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der derzeitigen Luftgütwerte.

Arbeitsprozess für das Linzer Maßnahmenpaket im Laufen

Nach einer ersten Sitzung der zuständigen Ressorts der Landesregierung wird der Arbeitsprozess nun auf die Stadt Linz ausgedehnt. 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.

Ebenfalls im Juni wird das Umweltressort eine Abgleichung zum Stand der Maßnahmen der anderen von einem Vertragsverletzungsverfahren bedrohten Bundesländern durchführen.

Bei der Landesumweltreferent/innenkonferenz wird Oberösterreich einen Antrag für „Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie“ einbringen und fordert vom Bund endlich tätig zu werden. Es braucht zusätzlich zu den Maßnahmen auf Länderebene einen aktiven Beitrag des Bundes zur Erreichung der Grenzwerte. Das reicht von Nachverhandlungen mit Fahrzeugherstellern für verpflichtende Hardware-Nachrüstungen bis hin zur Abschaffung des Dieselprivilegs und der Koordinierung der Bundesländer bei der Erstellung von Maßnahmenprogrammen.