

## INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

**Landesrat Rudi Anschober**

am

3. Oktober 2018

zum Thema

**"Chancen und Handlungsmöglichkeiten aus dem  
deutschen Diesel-Paket für die Luftsanierung in Linz –  
Fakten, Forderungen, Lösungsvorschläge"**

### 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

## **"Chancen und Handlungsmöglichkeiten aus dem deutschen Diesel-Paket für die Luftsanierung in Linz – Fakten, Forderungen, Lösungsvorschläge"**

In 65 deutschen Städten drohen starke Grenzwertüberschreitungen bei NO<sub>2</sub>. Auch in Österreich werden an vier Messstellen diese Grenzwerte überschritten, darunter auch die Messstation Römerbergtunnel in Linz als repräsentative Messstelle für verkehrsnahen Lebensbereiche in Linz. In Linz wird von der Landesregierung derzeit ein Maßnahmenpaket erarbeitet, das bis Ende Oktober fixiert sein sollte und dann in ein Stellungnahmeverfahren gebracht wird. Bis Jahresende soll das Paket fixiert sein, um ein drohendes Vertragsverletzungsverfahren der EU mit möglichen Schadenszahlungen in Millionenhöhe zu vermeiden.

Oberösterreichs Landesregierung hat dabei das Ziel, die Grenzwerte zu unterschreiten - ohne Dieselfahrverbote. Gesichert würde dies erreicht mit einer verpflichtenden Hardwarenachrüstung für die betroffenen Diesel-PKW, wie sie von Umwelt-Landesrat Anschober vom Verkehrsminister eingefordert wurde. Dieser hat nun in einem Schreiben an Anschober erklärt, diese abzulehnen, weil viele technische und rechtliche Fragen ungeklärt seien.

Seit gestern sind aber genau diese Hardwarenachrüstungen Teil des deutschen Maßnahmenpakets. Daher appelliert Anschober nun an den Verkehrsminister, auch in Österreich Hardwarenachrüstungen zur Luftsanierung auf Kosten der Produzenten vorzuschreiben.

### **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 NO<sub>2</sub> bei etwa 33 µg/m<sup>3</sup> liegen.

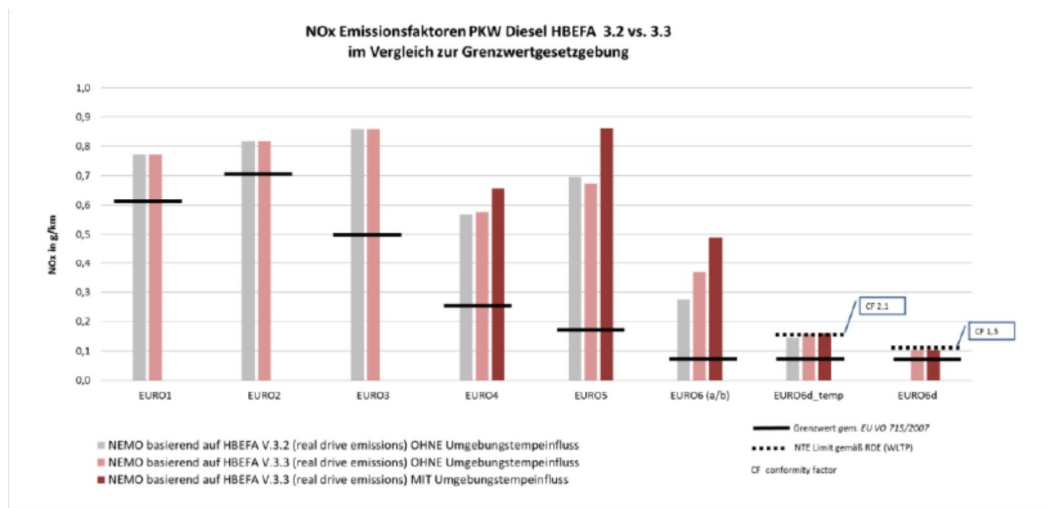


Abbildung 1: NO<sub>x</sub> Emissionsfaktoren PKW Diesel HBEFA 3.3; Quelle: Umweltbundesamt

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

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 Dieselfahrzeuge des VW-Konzerns werden verbindlich upgedatet.
- **Keine Hardware-Nachrüstung**  
Eine signifikante NO<sub>x</sub> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt und übernehmen die Gewährleistung für Bauteile, die durch die Maßnahme (Software Update) beansprucht werden.
- **Ökoprämie**  
Besitzer älterer Dieselmotoren sollen zum Kauf eines Neuautos motiviert werden. Die Höhe der Prämie bleibt den Herstellern überlassen.

### **Aber, was bringen Software-Updates tatsächlich? UBA-Studie**

Im Auftrag des öö. Umweltressorts von LR Anschober hat das Umweltbundesamt in einer Studie untersucht, was die zugesagten Maßnahmen des Dieselmotors (August 2017) an Verbesserung für die Luftqualität bringen können bzw. schon gebracht haben.

#### **Wirkung in Linz 2020 – minus 2,5 % NO<sub>x</sub>-Emissionen**

Die NO<sub>x</sub> Emissionen werden sich durch die Ergebnisse des Dieselmotors geringfügig verringern (um etwa -2,5%). Das heißt, dass sich der Jahresmittelwert, der im Jahr 2017 bei der relevanten Messstation Römerbergtunnel bei 46 µg/m<sup>3</sup> gelegen war, auf knapp unter 45 µg/m<sup>3</sup> 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.

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.“*

### **Hofer lehnt bisher die Hardware-Nachrüstungen wegen offener Fragen ab**

Der Verkehrsminister sieht im Wesentlichen viele offene Fragen im technischen und rechtlichen Bereich - unter anderem die Haftungsfrage.

### **Deutsches Konzept für saubere Luft**

Gestern wurden von der deutschen Bundesregierung die Eckpfeiler dieses lange diskutierten Pakets präsentiert. Dieses muss in etlichen Punkten massiv kritisiert werden, sieht aber erstmals die Hardware-Nachrüstung als eine umsetzbare mögliche Option an.

Konkret heißt es im Konzept:

".....Bewohner der besonders betroffenen Städte und weiterer Städte, in denen ein demnächst aufgestellter bestandskräftiger Luftreinhalteplan wegen fehlenden rechtlichen Ermessensspielraums Verkehrsbeschränkungen vorsieht, Bewohner der angrenzenden Landkreise und außerhalb dieser Gebiete wohnhafte Fahrzeughalter, die ein Beschäftigungsverhältnis in der Stadt haben und Selbständige, die ihren Firmensitz in der Stadt haben und deswegen aus beruflichen Gründen in die Städte pendeln müssen sowie Fahrzeughalter, für die es eine Härte bedeuten würde und deren Fahrzeuge diesen technischen Anforderungen nicht genügt, erhalten zwei alternative Angebote:

#### **Möglichkeit 1: Umtausch-Aktion**

Die deutschen Automobilhersteller haben dem Bund zugesagt, den Fahrzeughaltern von Euro4 und Euro5 Diesel-Fahrzeugen ein Tauschprogramm mit attraktiven Umsteigsprämien oder Rabatten anzubieten (...)

#### **Möglichkeit 2: PKW Hardware-Nachrüstungen**

Will ein betroffener Fahrzeughalter die Hardware-Nachrüstungen seines Euro 5-Diesel-Fahrzeugs mit einem SCR-System (...) und ist dieses verfügbar und

geeignet, den Stickoxidausstoß auf weniger als 270 mg/ km zu reduzieren, erwartet der Bund vom jeweiligen Automobilhersteller, dass er die Kosten hierfür einschließlich des Einbaus übernimmt. Der Bund wird die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass solche Systeme möglichst bald auf dem Markt verfügbar sein können. Die Haftung richtet sich nach den Regelungen für das Werkvertragsrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch. Damit tragen die Nachrüster die Haftung (...)"

**Anschober: „Damit sind alle offenen Fragen für die Hardware-Nachrüstung geklärt - jetzt muss der österreichische Bundesminister handeln“**

*Anschober: „Mit dieser Möglichkeit 2 übernimmt die deutsche Bundesregierung die volle Verantwortung, dass entsprechende wirksame technische Optionen auf den Markt kommen, die Automobilhersteller die Kosten tragen und die Haftungsrisiken ebenfalls von diesen übernommen werden. Damit sind die offenen Fragen geklärt. Verkehrsminister Hofer muss nun den betroffenen Städten und Konsument/innen dieselben Möglichkeiten des Einbaus von Hardware-Nachrüstungen auf Kosten und in Haftung der Automobilwirtschaft geben und damit einen zentralen Beitrag dafür leisten, dass Diesel-Fahrverbote vermieden werden und sich die Lebenssituation für zehntausende Anrainer/innen verbessert.“*