

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landesrat Rudi Anschober

7. August 2017

zum Thema

**„Wie sich der Dieselskandal auf Oberösterreich auswirkt
und welche Maßnahmen für Luftreinhaltung es nun
braucht, um Millionenstrafen durch
Vertragsverletzungsverfahren zu verhindern und die
Gesundheit zu schützen“**

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

„Wie sich der Dieselskandal auf Oberösterreich auswirkt und welche Maßnahmen für Luftreinhaltung es nun braucht, um Millionenstrafen durch Vertragsverletzungsverfahren zu verhindern und die Gesundheit zu schützen“

Der Dieselskandal mit einem realen Schadstoffausstoß, der teilweise um ein Vielfaches über den garantierten Abgasnormen liegt, bringt auch für Oberösterreich massiv Probleme. Diese hohen Emissionen sind neben dem zu wenig attraktiven öffentlichen Verkehr das Hauptproblem dafür, dass an zwei Messstationen (Enns und Linz-Römerbergtunnel) die Grenzwerte für Stickoxide deutlich überschritten werden. Ohne Dieselskandal würden die Grenzwerte erreicht. So aber drohen Belastungen für die Gesundheit von Anrainer/innen und millionenteure EU-Strafen nach Vertragsverletzungsverfahren.

Umwelt-Landesrat Rudi Anschober hat daher auf einen Dieseltippel auch in Österreich gedrängt, dieser soll nun tatsächlich noch im August kommen. Dabei braucht es umfassende Maßnahmen zur Nachrüstung der Diesel-PKW ohne Belastung der Konsument/innen, die weit über die deutschen Ergebnisse hinausgehen. Gelingt dies nicht, braucht es Zusatzmaßnahmen in Linz. LR Anschober lässt derzeit Varianten für Handlungsmöglichkeiten und ihre Auswirkungen erarbeiten, über die bis Jahresende politische Beschlüsse in der Landesregierung erfolgen müssen. Oberstes Ziel muss es sein, Gesundheitsbelastungen und EU-Strafen zu vermeiden.

Dieseltippel in Deutschland: Minimal-Ergebnis

Letzte Woche trafen sich Autobauer und Bundes- und Landesregierungen in Deutschland zum sogenannten Dieseltippel, um Maßnahmen zu beschließen zur Korrektur der millionenfachen Abgasmanipulationen und um bessere Luft in den Städten zu schaffen.

Die Forderungen reichten von staatlichen Prämien für den Umstieg auf umweltschonende Autos bis hin zur millionenfachen Nachrüstung älterer Dieselautos an Software und Motoren sowie Dieselfahrverbote.

Zentrales Ergebnis ist enttäuschend und unzureichend

Die Autoproduzenten werden bei mehr als fünf Millionen Dieselaautos der Emissionsklasse Euro 5 und teilweise Euro 6 in Deutschland ein Software-Update durchführen, das zu einem verminderten Schadstoffausstoß führt. Ziel sei eine durchschnittliche Stickoxid-Reduzierung von 25 bis 30 % der nachgerüsteten Fahrzeuge. In den fünf Millionen nachzurüstenden Autos enthalten sind 2,5 Millionen Fahrzeuge von Volkswagen, für die bereits schon Abgas-Nachbesserungen angeordnet wurden.

Expert/innen sind sich einig, das wird nicht reichen um die Stickoxid-Werte zu senken und die Luftqualität zu verbessern. Es ist außerdem zu befürchten, dass ein solches Update zu Lasten von Verbrauch, Lebensdauer und Leistung der Wagen gehen wird.

Laut dem deutschen Umweltbundesamt stoßen Euro-6-Diesel mit 507 Milligramm auf der Straße mehr als sechsmal so viel NOx pro Kilometer aus, wie auf dem Prüfstand im Labor erlaubt ist - nämlich 80 Milligramm. Nimmt man nun an, das Softwareupdate bringt eine Reduktion von 30 % dann wären das nach wie vor 355 Milligramm pro Kilometer und somit immer noch mehr als viermal so viel, als das gesetzliche Euro-6-Limit.

Expert/innen rechnen damit, dass die Immissionswerte in Großstädten durch die Ergebnisse des Dieselpipfels maximal um minimale 2-3 Mikrogramm sinken werden.

Europaweit dritthöchster Anteil an Dieselfahrzeugen in Österreich - pro Kopf ist Österreich bei den Dieselfahrzeugen an der Spitze: Folge falscher Weichenstellungen

Besonders dramatisch wirkt sich der Skandal rund um die falschen Herstellerangaben zum Emissionsverhalten von Dieselaautos in Österreich aus. Hierzulande werden rd. 57 Prozent aller Pkw mit Diesel betrieben, das sind 2,7 Millionen Autos. Mit der Begründung, Dieselmotoren seien effizienter und daher auch im Emissionsverhalten (u.a. bei CO₂) besser als Benzinmotoren, wurden und werden Diesel-Pkw in Österreich steuerlich bevorzugt - mit einer niedrigeren Mineralölsteuer MÖSt, die auch Autofahrer/innen aus den Nachbarländern zum

Tanken nach Österreich anzieht. Die Beiträge aus der MÖSt fließen in das allgemeine Bundesbudget.

Neben fiskalischen Vorteilen, die den Trend zum Diesel und damit hohe Schadstoffemissionen mitverursachen, ist auch zu beobachten, dass im Dieselsektor größere und höher motorisierte Autos stärker nachgefragt werden als im Benzinsektor.

Daten und Fakten zu den Emissionswerten aus dem Verkehr

Der Verkehr ist aber Hauptverursacher von zu hohen Stickoxidbelastungen: etwa die Hälfte der Stickoxidemissionen stammt in Österreich aus dem Verkehr – der Großteil von Diesel-Fahrzeugen, ein Viertel aus der Industrie, 15% durch Kleinverbrauch. An besonders belasteten Stellen, wie Linz-Römerbergtunnel macht der Verkehr gar einen Anteil von 80% aus.

Ohne Dieselskandal würden Grenzwerte in OÖ eingehalten

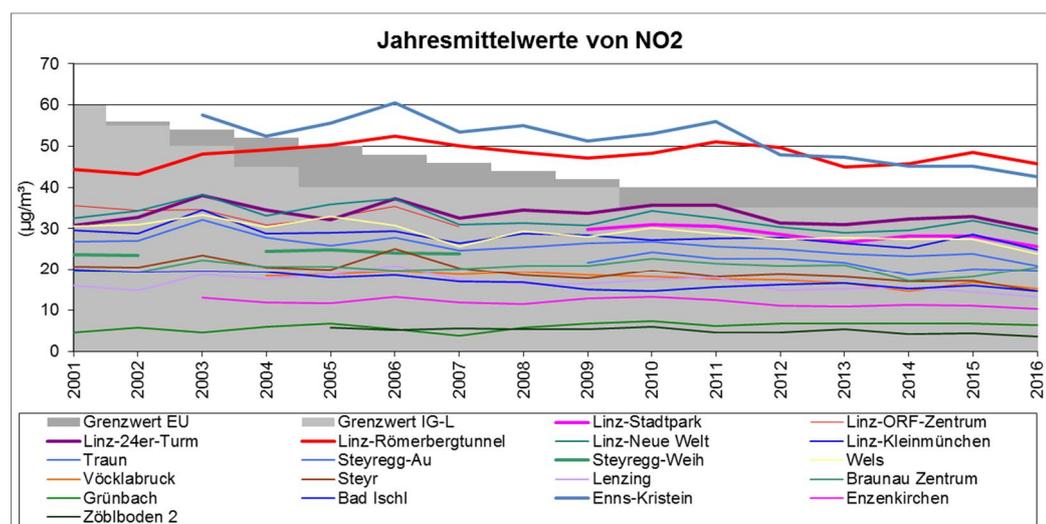
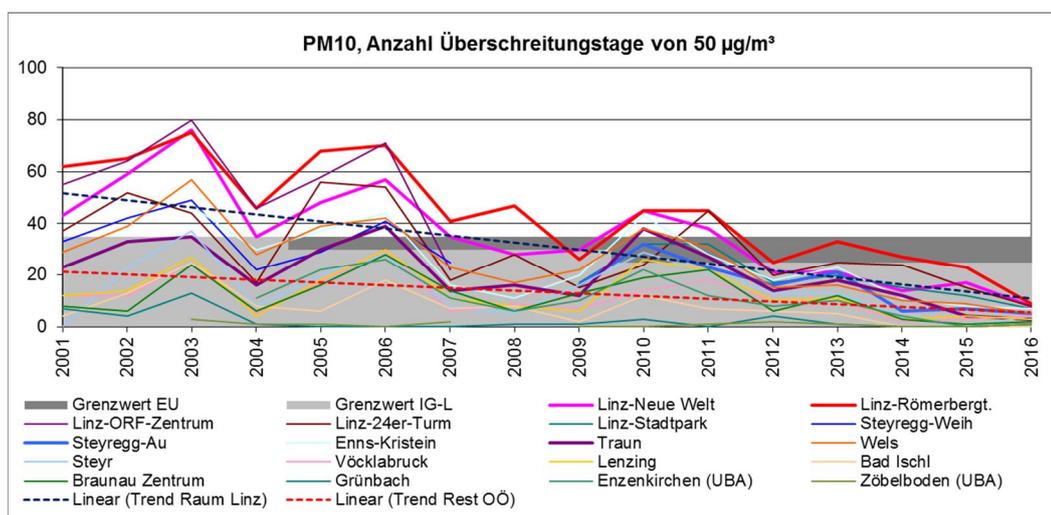
Dass das langjährige, groß betriebene Fälschen der Abgaswerte mancher Autobauer bei Diesel-PKW direkte Auswirkungen auch auf die Luftgütesituation am Römerbergtunnel hat, zeigen Berechnungen des Umweltbundesamtes.

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 nur Emissionen entsprechend der Typprüfung verursachen, so würde im Jahr 2020, laut den Prognoserechnungen, der Jahresmittelwert für NO₂ im Jahresdurchschnitt 2016 bei etwa 33 µg/m³ liegen - anstatt bei rund 46 Mikrogramm in den realen Messungen. OÖ hätte damit kein Problem mit Überschreitungen des Jahresmittelwertes bei Stickstoffdioxid.

Aufgrund der konsequenten Nicht-Einhaltung der NO₂-Grenzwerte in mehreren österreichischen Städten wurde seitens der EU ein Vertragsverletzungsverfahren bereits eingeleitet – auch in Linz an der Messstelle Enns/Kristein und ein weiteres droht an der Messstelle Römerberg.

Entwicklung der Luftgüte in Oberösterreich

In den letzten Jahrzehnten konnte die Luftqualität in Oberösterreich drastisch verbessert werden. Sowohl bei den industriellen Brennpunkten von Linz bis Wels als auch flächendeckend in ganz Oberösterreich. Sehr positiv nach einem Maßnahmenbündel 2005 die Verbesserungen bei den Feinstaubkonzentrationen. Bleiben - außer in Ausnahmefällen - einzig Probleme bei Stickoxidbelastungen an der A1 bei Enns sowie beim Römerbergtunnel im Linzer Stadtzentrum, wo es noch zu Überschreitungen der Grenzwerte bei den Jahresmittelwerten kommt. Ursache: Verkehr.



Grafiken (c) Land OÖ/ Abteilung Umweltschutz

Entwicklung der Luftgüte im Raum Linz

Trotz großer Erfolge bei vielen Luft-Schadstoffen wie z. B. Feinstaub und in vielen Bereichen Oberösterreichs gibt es an zwei Standorten an der A1 sowie im Stadtzentrum so wie auch in vielen anderen Städten in Österreich und der ganzen EU nach wie vor eine Überschreitung der Stickoxidbelastungen. An diesen beiden Standorten liegen die Messwerte seit Jahren über dem Grenzwert der EU für das Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Jahresmittelwert der Messstation Römerbergtunnel lag zuletzt (Durchschnitt von Jänner bis Ende Juni) bei knapp über $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Damit zeigt sich im Augenblick keinerlei Trend in Richtung Emissionsverringerung. Hauptgrund: die zu hohen Emissionen aus vielen Dieselfahrzeugen sowie ein sehr hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Pendlerströmen. Während in anderen Großstädten 40% und mehr der Pendler/innen öffentliche Verkehrsmittel benutzen, sind dies im Großraum Linz rund 17 %. Hauptursache: das teilweise schwache Angebot im öffentlichen Verkehr.

In jedem Fall besteht die rechtliche Verpflichtung, rasch zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Stickstoffdioxidbelastung vor allem auch im Stadtzentrum von Linz zu reduzieren.

Situation A1 Enns/ Kristein: Maßnahmen zeigen bereits Wirkung

Wegen anhaltender Überschreitung der NO_2 Grenzwerte an der Messstelle Enns/Kristein, A1- Autobahnabschnitt zwischen Enns und Linz, wurde seitens der EU-Kommission bereits ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet.

Das hat zusätzliche Maßnahmen dringend notwendig gemacht. So wurde die Schalthäufigkeit von Tempo100 durch eine Verringerung des NO_2 -Schwellenwertes erhöht, der betroffene Autobahn-Abschnitt wurde zur Tempo-Überwachung mit einem zusätzlichen Radar ausgestattet und seit Juli 2016 gilt ein Fahrverbot für alte LKW der Euro-Abgas-Klassen 0, 1 und 2.

Der jährlich zu verfassende Evaluierungsbericht Mai 2015 – Mai 2016 (der aktuelle Bericht steht kurz vor Abschluss) zeigt, dass die Maßnahmen greifen:

- Seit Einführung von Tempo100 sind trotz gesteigener Verkehrsfrequenz die NO_x-Werte im Jahresdurchschnitt von 60 auf 45 Mikrogramm gesunken (Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm).
- Auf dem betroffenen Abschnitt konnte der gesamte Ausstoß aller Fahrzeuge an Stickstoffoxiden um 8% verringert werden.
- Durch das Tempolimit wurde tagsüber real eine Geschwindigkeitsreduktion um rund 10 km/h erreicht.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Grenzwert EU	58	56	54,0	52,0	50,0	48,0	46,0	44,0	42,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Grenzwert IG-L	60	55	50,0	45,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0
Linz Römerberg	44	43	48,2	49,1	50,2	52,4	50,2	48,5	47,1	48,3	51,1	49,6	44,9	45,8	48,5	46,1
Enns-Kristein			57,5	52,4	55,5	60,4	53,5	55,1	51,3	53,1	56,0	47,9	47,2	45,1	45,3	42,7

Auswirkungen des Diesel-Skandals auf OÖ:

Drohendes Vertragsverletzungsverfahren Linz/Römerberg

Schwieriger stellt sich die Situation bei der Messstelle Römerberg dar. Wie in der Tabelle oben ersichtlich, liegen die Jahresmittelwerte für NO₂ nach wie vor deutlich über dem EU-Grenzwert.

Oberösterreich droht nun – so wie anderen Landeshauptstädten – ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren der EU, obwohl in den vergangenen Jahren auch im Stadtraum Linz viele Schritte zur Schadstoffreduktion erfolgreich umgesetzt wurden.

Die EU-Kommission weist in einem Schreiben an die Republik Österreich jedoch darauf hin, dass die NO₂-Konzentration in Linz im Jahr 2015 genauso hoch war wie im Jahr 2010 und fordert umgehend geeignete Maßnahmen.

Unmittelbare Folge – Strafzahlungen in Milliardenhöhe?

Dass dieser NO₂-Grenzwert neben Oberösterreich in diversen Bundesländern (Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Steiermark (Graz) und Wien) seit Jahren überschritten wird, könnte Österreich teuer zu stehen kommen. Drohende bzw.

im Falle von Enns/Kristein bereits eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof EuGH, können zu einer Verurteilung Österreichs führen. In Enns/Kristein ist ein Pilotverfahren, also eine Vorstufe zum Vertragsverletzungsverfahren, bereits anhängig. In diesem Verfahren will die Kommission wissen, was Österreich tut, um die Belastung durch Luftschadstoffe über den Grenzwerten in gewissen Gebieten so kurz wie möglich zu halten.

Am Römerberg könnte die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens unmittelbar bevor stehen.

Falls ein Vertragsverletzungsverfahren mit einer Verurteilung Österreichs enden würde, können ein Mindestpauschalbetrag und ein Zwangsgeld verhängt werden, im schlimmsten Fall sogar gleichzeitig. Die Höhe des Mindestpauschalbetrags beträgt 2,333 Mio. € (Stand 2014), die des Zwangsgeldes zwischen 2.904 € und 174.240 € (Stand 2010) für jeden Tag, an dem die Richtlinie nicht umgesetzt (also der Grenzwert überschritten) wurde.

Dies droht bei nachhaltig fehlenden Umsetzungsmaßnahmen und fehlender Grenzwerterreicherung in mehreren Bundesländern.

Gesundheit der Anrainer/innen gefährdet

Nicht nur horrenden Summen an Strafzahlungungen müssen möglicherweise aufgrund der anhaltend erhöhten Stickstoffdioxid-Werte geleistet werden, auch die Gesundheit v.a. der Anrainer/innen, allein beim Linzer Römerbergtunnel über 30.000 Personen, ist durch die schlechte Luft erhöht gefährdet.

NO₂ ist sehr gesundheitsschädlich und kann die Atemwege schädigen, Entzündungen, Bronchitis und Lungenödeme können die Folge sein. Bei längerer andauernder Konzentration nimmt auch die Zahl der Herzinfarkte zu.

Neben den Anrainer/innen sind auch die Auto-Insass/innen einer hohen Schadstoffbelastung ausgesetzt – PKWs stehen im Stau in einer regelrechten Abgaswolke.

Forderungen - Anschober lässt Handlungsvarianten erarbeiten und macht Druck auf die Bundesregierung zur Sanierung der Dieselflotte:

Würden die garantierten Abgaswerte bei den Dieselautos eingehalten, dann würden auch die Grenzwerte beim Römerbergtunnel eingehalten werden. Das vorrangige Bestreben von Umwelt-Landesrat Anschober ist es daher, beim nun durchgesetzten Dieseltgipfel auch entsprechende Zusagen zu erreichen, die ausreichen, für die Einhaltung der Grenzwerte. Dazu bräuchte es allerdings Beschlüsse, die weit über die Ergebnisse des deutschen Gipfels hinausreichen: es braucht Maßnahmen am Motor und für alle Diesel-PKW – ohne Belastung der Konsument/innen, die ein Recht darauf haben, dass die Verkaufszusagen eingehalten werden.

Erreicht der österreichische Dieseltgipfel diese Ziele nicht, dann braucht es mit Sicherheit Zusatzmaßnahmen. Daher lässt Umwelt-Landesrat Anschober derzeit unterschiedliche Varianten erarbeiten und auf ihre Wirkung untersuchen – u.a.:

- Beschleunigung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs
- Ausbau des Großraums Linz zu einer Modellregion für Elektromobilität
- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch Ausdehnung des Linzer Umwelttickets auch auf Einpendler/innen sowie durch ein günstiges Öffi-Jahresticket
- Bundesmaßnahmen
- Umweltzone

Nach Vorliegen dieser Lösungsvarianten wird es eine politische Entscheidung geben müssen, welche dieser Handlungsvarianten bzw. welche Kombination verwirklicht werden kann. Die erste große Chance ist allerdings der Dieseltgipfel.

Dieselfahrzeuge sind die Hauptverursacher der Stickoxid-Emissionen – der Dieselboom für Österreichs Luftqualität negativ. Stoßen nun neue, vermeintlich saubere, Diesel-Pkw im Schnitt sechs Mal so viele Stickoxide aus, als unter Laborbedingungen ermittelt wurde, trifft das Österreich, mit einem fast doppelt so hohen Diesel-Pkw-Anteil als in Deutschland, besonders hart.

Umso mehr ist nun ein Handeln auf Bundesebene gefragt. Der bereits 2016 von allen Landesumweltreferent/innen gefasste Beschluss, die Bundesregierung möge rechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen einleiten und Schadenersatzforderungen, insbesondere für verursachte Schäden am Gesundheitssystem und mögliche zu leistende Strafzahlungen bei Verurteilung im EU-Vertragsverletzungsverfahren, geltend machen, wurde bis dato nicht umgesetzt!

LR Anschober: „Es ist absolut nicht einzusehen, dass die österreichische Bundesregierung diese Situation tatenlos hinnimmt. In den Ländern müssen wir händeringend immer unpopulärere und teilweise auch teure Maßnahmen beschließen, um die Immissionsvorgaben einzuhalten. All dies wäre nicht notwendig, wenn die Automobilindustrie ihre Zusagen einhalten würde. Es braucht daher Rechtsschritte des Bundes gegen die Verursacher des Abgasskandals!“

Der von Verkehrsminister Leichtfried angekündigte runde Tisch mit Vertreter/innen der Österreich-Niederlassungen der Hersteller, muss dazu genutzt werden, ein Paket mit konkreten Maßnahmen zum Schutz von Gesundheit, Luft und Klima festzulegen:

- kostenlose Nachrüstung aller PKW, die ihre Emissionsangaben nicht einhalten - nicht nur an der Software, sondern auch am Motor, um die garantierten Abgasnormen auch im Realbetrieb zu erreichen > Konsument/innen müssen Produkte in der Qualität erhalten, für die sie bezahlt haben
- keine Neuzulassung von PKW, die nicht in der Lage sind, die Abgasnormen einzuhalten
- Ausstiegskonzept: keine Neuzulassung von Verbrennungsmotoren ab 2030