

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-das-bedeutet-der-deutsche-diesलगipfel-fuer-oesterreich-27678912>

Datum: 18.07.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC: Das bedeutet der deutsche Diesलगipfel für Österreich

Mobilitätsclub gibt Antworten auf aktuelle Fragen

Der ÖAMTC beantwortet aktuelle Fragen zum deutschen Diesलगipfel sowie zum österreichischen "Sachstandsbericht Mobilität":

Worum geht es beim aktuellen Diesलगipfel in Deutschland?

- Es geht darum, dass in zahlreichen deutschen Städten die EU-weit geltenden Luftschadstoffgrenzwerte überschritten werden. Das betrifft insbesondere Stickoxide (NO_x), vereinzelt auch Feinstaubgrenzwerte.
- Hauptverursacher sind ältere Diesel-Fahrzeuge ohne moderne Abgasreinigung (SCR-Filter bzw. AdBlue Einspritzung).
- Februar 2018: Das deutsche Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entscheidet, dass Kommunen Dieselfahrverbote verhängen können.
- Juni 2018: 1. Dieselfahrverbot tritt in Hamburg in Kraft – weitere Fahrverbote sind bereits für Frankfurt und Stuttgart angekündigt.
- Die deutsche Bundesregierung hat den aktuellen Diesलगipfel einberufen, um Lösungen für Konsumenten zu finden, um Schadstoff-Grenzwerte einzuhalten und Fahrverbote zu vermeiden.

Was bedeutet die deutsche Dieseldiskussion für Österreich?

- Im Grunde gar nichts.
- Betroffen sein könnten lediglich Österreicher, die künftig mit älteren Dieselfahrzeugen in Fahrverbotszonen deutscher Städte einfahren möchten.

Haben die Ergebnisse des deutschen Diesलगipfels Auswirkungen auf Österreich?

- Direkte Auswirkungen gibt es keine.
- Der ÖAMTC fordert von Herstellern und Politik, dass die in Deutschland im Raum stehenden besonderen Umtauschprämien/Aktionen auch österreichischen Konsumenten angeboten werden.
- Eine Hardware-Nachrüstoption nach deutschem Vorbild (nachträglicher Einbau eines SCR-Filters bzw. AdBlue-Einspritzung) stünde laut dem Mobilitätsclub auch hierzulande auf der Tagesordnung, wenn es zu Fahrverboten kommen sollte.
- Nach deutschem Vorbild wäre auch in Österreich eine(geförderte) Hardware-Nachrüstung mit SCR-System bei kommunalen Fahrzeugen (z.B. Müllwagen oder Straßenreinigung) bzw. Handwerker- und Lieferfahrzeugen ein wirksamer Schritt zur Schadstoffreduktion.

Sind Hardware-Nachrüstungen eine sinnvolle Alternative?

- Wie ein gemeinsamer Test von ÖAMTC und ADAC im Mai 2017 gezeigt hat, ist der nachträgliche Einbau eines Selective Catalytic Reduction-Systems (SCR-Filter) samt AdBlue-Einspritzung eine sehr wirksame Möglichkeit zur Reduktion von Stickoxiden, die den NOx-Ausstoß bei minimalem Mehrverbrauch um bis 90 Prozent verringert. Allerdings braucht diese Lösung viel Platz und ist technisch nicht bei jedem Fahrzeug durchführbar.
- Es gibt allerdings noch keine Dauertests. Die Gewährleistung für die nachgerüsteten Fahrzeuge ist daher umstritten.
- Auch aufgrund der Kosten wurde diese Lösung bisher von den Autoherstellern abgelehnt.

Stehen in Österreich Fahrverbote oder andere dieseleinschränkende Maßnahmen im Raum?

- Das Niveau der Stickoxid-Belastung ist in Österreich deutlich geringer. Selbst direkt an österreichischen Stationen, die derzeit zu hohe Belastungen messen, ist absehbar, dass die Grenzwerte in naher Zukunft durch den natürlichen Austausch des Kfz-Bestandes eingehalten werden.
- Folglich sind Fahrverbote derzeit in Österreich nirgendwo ein Thema.
- In Österreich stehen auch keine EU-Vertragsverletzungsverfahren wegen schlechter Luftqualität im Raum.

Braucht es auch in Österreich einen neuen Dieselpipfel?

- In Österreich drohen keine konkreten Fahrverbote. Wenn es allerdings hilft, dass die österreichischen Konsumenten dieselben besonderen Umtauschprämien/Aktionen erhalten wie die deutschen Autobesitzer, ist auch ein österreichischer Dieselpipfel zu befürworten.

Worum geht es beim "Sachstandsbericht Mobilität" des österreichischen Umweltbundesamtes?

- Hier geht es um die Reduktion von CO₂, das ein Klimagas, aber kein Luftschadstoff ist. Jedes Lebewesen atmet CO₂ aus, Pflanzen binden es – es ist kein giftiges Gas.
- Basis des Sachstandsberichtes Mobilität ist die Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung. Ziel ist die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen um 36 Prozent. Der Verkehrssektor muss 7,2 Mio. Tonnen THG Emissionen einsparen.
- Der Sachstandsbericht Mobilität analysiert 50 Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehr, die im Detail jedoch noch nicht bekannt sind. Seriosität und Nachvollziehbarkeit der einzelnen untersuchten Maßnahmen können erst nach vollständiger Veröffentlichung eingeschätzt werden.
- Der Sachstandsbericht Mobilität wurde im Auftrag von bmvit & bmnt unter Federführung des Umweltbundesamtes (UBA) und von B.A.U.M. Consulting in Zusammenarbeit mit dem Institut für höhere Studien (IHS) und dem Meinungsforschungsinstitut GfK erstellt.

Was kann der Verkehr zur Reduktion der Luftschadstoffe in Österreich beitragen?

- Um das Ziel einer CO₂-Reduktion zu erreichen, schlägt der ÖAMTC ein Bündel von Maßnahmen abseits der öffentlich stark im Fokus stehenden Antriebsarten vor.
- Darunter fallen etwa die Verbesserung des Besetzungsgrades im Pkw und die Etablierung von Mikro-ÖV-Systemen, speziell im ländlichen Raum. Ein privater Transportunternehmer soll in Zukunft tageszeitabhängig, angepasst an die Mobilitätsbedürfnisse, die Nachfrage entweder mit dem Bus oder dem Sammeltaxi bedienen können.
- Unter dem Stichwort "Mobility as a Service" (MaaS) kann sich der Club auch vorstellen, einen freien Markt für Anbieter von integrierten Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen. Das soll den Nutzungsgrad

von öffentlich subventionierten Verkehrsmitteln heben.

Worauf sollten Konsumenten beim Kauf eines neuen Autos achten?

- Weil in Österreich nicht mit Fahrverboten für Diesel-Pkw zu rechnen ist, hängt die Kaufentscheidung ganz vom Einsatzzweck des Fahrzeugs und den Bedürfnissen ab. Vielfahrer sind aufgrund des niedrigeren Verbrauchs nach wie vor gut mit einem Diesel bedient. Bei einem Diesel-Neuwagenkauf macht es Sinn, sich ein Fahrzeug der aktuellsten Abgasnorm Euro 6dtemp anzuschaffen. Bei kleineren Fahrzeugen, die keine hohen Kilometerleistungen zu erbringen haben und überwiegend innerstädtisch eingesetzt werden, sind tendenziell Benzinmotoren zu empfehlen, doch kommt es auch hier individuell auf die Bedürfnisse des Fahrers an. Für Kurzstreckenfahrer steht bereits eine breite Palette an Elektro-Fahrzeugen zur Verfügung.