

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 224/2017

Sitzung vom 25. Oktober 2017

954. Anfrage (Ist dem Regierungsrat Luft wurscht?)

Kantonsrat Max Robert Homberger, Wetzikon, hat am 28. August 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Der «Dieselskandal» vermochte das mediale Sommerloch bis zum Rande zu füllen. Manipulierte Abgassysteme an Dieselfahrzeugen, vor allem der renommierten deutschen Marken, sorgen für schlechte Luft, für heisse Diskussionen, für Fahrverbote in Städten, für Schadenersatzforderungen und für Strafverfahren. Bis anhin zahlte Volkswagen in den USA 12 Mia. Dollar an geschädigte Dieselmotorkäufer und ein Gericht verurteilte einen VW-Ingenieur zu einer Gefängnisstrafe von 40 Monaten und zu einer Geldbusse von 200 000 Dollar; dieser hätte ein «ernstes Verbrechen» begangen und eine «Schlüsselrolle» gespielt. Dass das kriminelle Handeln schon lange dauert, zeigt die Warnung eines Audi-Ingenieurs aus dem Jahre 2010, als dieser vor der Autoindustrie warnte: «Der angedrohte Einsatz von mobilen Schadstoffmessgeräten muss unter allen Umständen verhindert werden». Und er wurde verhindert, offensichtlich aber nicht bei uns. Unter dem Titel «Neue Diesel-Fahrzeuge stossen zu viel Abgas aus» teilt das AWEL mit. Es führe seit bald 20 Jahren Abgasmessungen an vorbeifahrenden Fahrzeugen aus, es würden oft höhere Emissionen als in der Typenprüfung verankerte gemessen und die Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6 stiessen fünfmal so viel NOx aus, als erwartet. Die Dieselfahrzeuge wären heute auf einem Stand, wo sie vor 20 Jahren hätten sein wollen.

Die eidgenössische Luftreinhalteverordnung (LRV) hält die einzelnen Emissionsgrenzwerte fest und sie erklärt den Vollzug dieser Verordnung als Sache der Kantone.

Fragen an den Regierungsrat:

1. Wie viele Dieselfahrzeuge der jeweiligen Kategorien Euro 1 bis 6 sind im Kanton Zürich zugelassen, und um wie viele Prozente übersteigen diese die zulässigen Emissions-Werte?
2. Auf welche Angaben welcher Stellen stützt sich der Kanton bei der Zulassung von Neufahrzeugen? Macht er eigene Messungen? Wenn nein, weshalb nicht, obwohl er seit 20 Jahren belogen und betrogen wird?
3. Wie gedenkt der Kanton die geschädigten Dieselmotorkäufer zu entschädigen? Soll dies auf ähnliche Weise wie in den USA geschehen?

4. Wie konsequent vollzieht der Regierungsrat die LRV und welche zeitlichen Auswirkungen hat die «reale Diesellage» auf den Luftsanierungsplan?
5. Wie gedenkt der Regierungsrat dem Dieselskandal inskünftig zu begegnen, welche Massnahmen wird er treffen und wie wird er diese kommunizieren?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Max Robert Homberger, Wetzikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Anzahl der im Kanton Zürich zugelassenen dieselbetriebenen Personenwagen beträgt 202 593 (Stichtag: 30. September 2016). Über die Aufteilung dieses Fahrzeugbestands auf die Abgasnormen Euro 1 bis 6 gibt die nachfolgende Tabelle Aufschluss.

Während die Grenzwerte der Fahrzeugemissionen über die Jahre verschärft wurden, zeigen Messungen im realen Fahrbetrieb, dass die zulässigen Emissionen um ein Vielfaches überschritten werden. Es stehen zwei sich ergänzende Messsysteme zur Verfügung: das RSD-System (Remote Sensing Detector), das berührungsfrei am Strassenrand Abgase der vorbeifahrenden Fahrzeuge misst, und das portable Emissionsmesssystem (PEMS), das auf das zu untersuchende Fahrzeug montiert wird.

Das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) misst mit dem RSD-System seit bald 20 Jahren in Gockhausen und verfügt über die weltweit längste Messreihe, die international anerkannt ist. Die RSD-Messungen können gut mit dem Verlauf der Werte der zulässigen Grenzwerte verglichen werden, die zur Typenzulassung auf dem Prüfstand erfüllt sein müssen (Euro-Normen). Gemäss den Messungen stossen neuere Dieselfahrzeuge durchschnittlich fünf- bis sechsmal so viel NO_x-Emissionen aus, wie aufgrund der Abgasnorm erwartet werden sollte (siehe Tabelle).

Abgasnorm	Anzahl Fahrzeuge	Anteil in %	Faktor (Realemission aus RSD- Messungen – Emissionsgrenzwert)
Euro 1	625	0,3	1
Euro 2	2 719	1,3	2
Euro 3	18 639	9,2	2
Euro 4	52 575	26,0	5
Euro 5	92 248	45,5	6
Euro 6	35 787	17,7	5
Total	202 593	100,0	

Messungen mit dem PEMS bestätigen diese Ergebnisse. Eine aktuelle Zusammenstellung verschiedener PEMS-Messungen findet sich in einer Veröffentlichung des International Council on Clean Transportation (ICCT, 2017) «Road tested: comparative overview of real-world versus type-approval NO_x and CO₂ emissions from diesel cars in Europe».

Beide Messsysteme zeigen, dass bei denjenigen Fahrzeuggruppen (Abgasnorm Euro 4 bis 6) mit den grössten Anteilen am Fahrzeugbestand im Kanton Zürich auch die stärksten Emissionsüberschreitungen festzustellen sind.

Die Zulassung von Neufahrzeugen ist im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01) und seinen Ausführungsverordnungen abschliessend geregelt. Danach ist der Bund für die Erteilung der Typengenehmigungen zuständig, und die kantonalen Strassenverkehrsämter müssen bei der Zulassung von Neufahrzeugen von den vom Bund anerkannten Werten und Daten ausgehen. Es bleibt kein Raum für die Erhebung bzw. Berücksichtigung anderer Daten als diejenigen, die in der Typengenehmigung bzw. im diesbezüglichen Datenblatt des Bundes enthalten sind.

Die EU führt nun schrittweise Verbesserungen bei den Prüfverfahren zur Typengenehmigung von neuen Fahrzeugen ein, die auch für die Zulassung in der Schweiz gelten werden. Im Herbst 2018 wird der veraltete Fahrzyklus durch einen neuen ersetzt, der das moderne reale Fahrverhalten auf dem Prüfstand besser abbildet. In den Jahren danach folgt eine zusätzliche Prüfmessung im realen Strassenverkehr mit einem Real-Drive-Emissions-Test. 2019 soll der heute gültige NO_x-Grenzwert um den Faktor 2.1, ab 2021 um den Faktor 1.5 überschritten werden dürfen.

Zu Frage 3:

Die Voraussetzungen für eine Staatshaftung des Kantons ist vorliegend nicht erfüllt. Der Bundesrat hat am 25. September 2017 in seiner Beantwortung der Frage 17.5465 (Betrogene Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter) u. a. ausgeführt, dass er erwarte, dass die Hersteller und Importeure alles unternehmen würden, um die unbefriedigende Situation für die betroffenen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter zu beheben. Dazu gehöre, dass sie auch an den Fahrzeugen der Schweizer Kundinnen und Kunden Massnahmen zur Verbesserung der Abgaswerte – wie zum Beispiel Software-Updates – vornähmen. Anlässlich von mehreren runden Tischen habe das Bundesamt für Strassen (ASTRA) von den Fahrzeugimporteuren gefordert, dass die schweizerischen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter gleich behandelt würden wie die Halterinnen und Halter in den Herstellerländern. Die Importeure hätten Verständnis für die Forderung aufgebracht und seien bemüht, von den Her-

stellern entsprechende Angebote zu erhalten. Zurzeit lägen diesbezüglich bereits erste schriftliche Zusagen vor. Das ASTRA werde die Situation weiterhin aufmerksam verfolgen.

Zu Frage 4:

Der Kanton vollzieht die Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV; SR 814.318.142.1) im Rahmen seiner Möglichkeiten konsequent. Diese sind jedoch bei Fahrzeugen begrenzt. Gemäss Art. 17 LRV richtet sich die vorsorgliche Emissionsbegrenzung von Fahrzeugen nach den Gesetzgebungen über den Strassenverkehr, die Luftfahrt, die Schifffahrt und die Eisenbahnen und untersteht der Handlungskompetenz des Bundes. Der Regierungsrat kann jedoch im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung für Massnahmen, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen, dem Bund entsprechende Anträge stellen (Art. 34 LRV). Im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung (Teilrevision 2016) beantragte der Regierungsrat beim Bund, die notwendigen Grundlagen für die Überwachung der Motorfahrzeugemissionen im Alltagsbetrieb zu erheben und auszuwerten (RRB Nr. 525/2016). Gemäss Antwortschreiben des Bundes vom Januar 2017 wird gegenwärtig die Erhebung der Emissionen im Fahrzeugbetrieb einer Überprüfung unterzogen. Sollten die Ergebnisse zeigen, dass Messungen auf der Strasse sich besser für die Feldüberwachung der Motorfahrzeugemissionen eignen als die heutigen Verfahren (periodische Nachprüfung bzw. Verpflichtung zur Instandstellung bei Fehlermeldung durch On-Board-Diagnose), wird das zuständige ASTRA die heutigen Messverfahren überprüfen.

Im Gegensatz zu Fahrzeugen kann der Regierungsrat im Rahmen von Art. 18 und 19 LRV Massnahmen zur Begrenzung von Emissionen von Verkehrsanlagen anordnen. Mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung (Teilrevision 2016) ordnete der Regierungsrat u. a. folgende Massnahmen im Bereich Verkehr an:

- Überprüfung eines Mobilitätsmanagements für Angestellte der Direktionen des Regierungsrates
- Berücksichtigung der Erfordernisse der Luftreinhaltung bei der Ausgestaltung von Verkehrssteuerungselementen gemäss kantonalem Richtplan (Kap. 4.1.3)
- Verschärfte Bestimmungen für Bautransporte bei Baustellen, die der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen
- Vorrang des Bahntransports bei Massengütertransporten im Auftrag des Kantons
- Berücksichtigung der Lufthygiene bei der Aktualisierung der kantonalen Parkplatz-Wegleitung
- Beitrag zur Luftreinhaltung durch Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs

Die Auswirkungen der zu hohen Emissionen von Dieselfahrzeugen auf die Luftqualität im Kanton Zürich sind erheblich. Insbesondere in städtischen Gebieten und entlang von Hauptverkehrsstrassen nehmen die NO₂-Belastungen in der Aussenluft nicht in dem Ausmass ab, wie es aufgrund der laufend verschärften Abgasnormen zu erwarten wäre. Das AWEL schätzt die durch die gegenwärtigen Emissionsüberschreitungen von Dieselfahrzeugen bewirkte Verzögerung bezüglich des Absenkpfads der NO₂-Immissionen auf fünf bis zehn Jahre.

Zu Frage 5:

Wie in der Beantwortung der Frage 4 ausgeführt, sind die Möglichkeiten des Regierungsrates, dem «Dieselskandal» zu begegnen, begrenzt. Bisherige Aktivitäten im Bereich Luftreinhaltung werden auch in Zukunft weitergeführt. Dazu gehören etwa die Immissionsüberwachungen im Verkehr oder die Emissionsmessungen an Fahrzeugen und gegebenenfalls das Stellen von Anträgen im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung beim Bund. Über solche Massnahmen wird im üblichen Rahmen der Kommunikation informiert.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi