

Vorlage an den Landrat

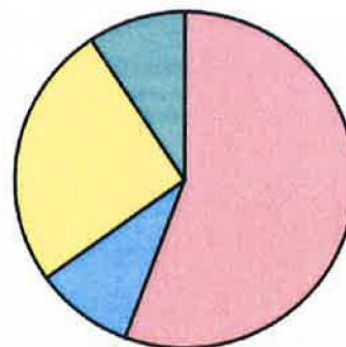
Bericht zum Postulat 2016/365 von Klaus Kirchmayr: «Beschaffung von Diesel-Personenwagen für die Verwaltung überdenken» 2016/365

vom 23. Oktober 2018

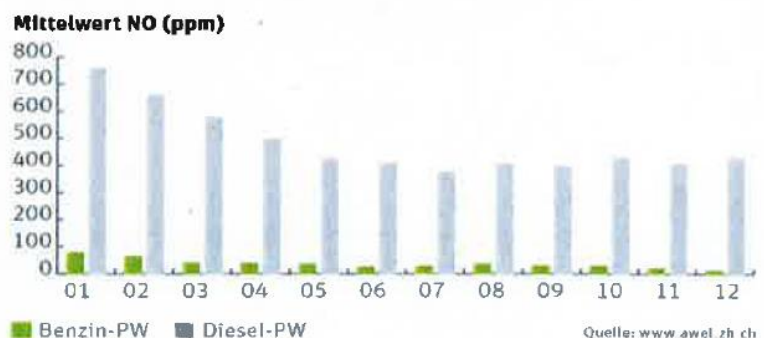
1. Text des Postulats

Am 17. November 2016 reichte Klaus Kirchmayr das Postulat 2016/365 «Beschaffung von Diesel-Personenwagen für die Verwaltung überdenken» ein, welches vom Landrat am 9. Februar 2017 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die Öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) gehört zu den grössten Fahrzeugflottenbetreibern in der Schweiz. Mit einer auf die Luftreinhaltung ausgerichteten Beschaffungspolitik bei den Personenwagen könnte ein wichtiger Beitrag zu einer beschleunigten Reduktion der gesundheitsschädlichen Stickoxide (NOx) geleistet werden. In den allermeisten Fällen wird jedoch bei der Beschaffung von Personenwagen als Umweltkriterium einzig die Energieeffizienz (Energieetikette) und/oder der CO₂-Ausstoss herangezogen. Die Stickoxid-Emissionen werden bis anhin nicht berücksichtigt. Stickoxide sind gefährliche Luftschadstoffe, die die Umwelt schädigen und krank machen. Wegen Luftschadstoff bedingten Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen werden in der Schweiz jährlich ca. 20'000 Tage im Spital verbracht. Die belastete Atemluft führt zu rund 17'000 Fällen von akuter Bronchitis bei Kindern und rund 3'000 neuen Fällen von chronischer Bronchitis bei Erwachsenen. Ferner resultieren ca. 4,7 Mio. Tage mit eingeschränkter Aktivität bei Erwachsenen. Dadurch entstehen jedes Jahr Gesundheitskosten von rund CHF



Benzin- vs. Diesel-Personenwagen: Mittelwert NO nach Fahrzeugalter (2001–2012)



4 Milliarden. Durch Stickstoffdioxid kommen in Europa jedes Jahr Zehntausende zu Tode – deutlich mehr als durch Verkehrsunfälle: Einer Studie der Europäischen Umweltagentur zufolge sind im Jahr 2012 ca. 75'000 vorzeitige Todesfälle in ganz Europa durch eine lange NO₂-Exposition verursacht. Für die Schweiz geht diese Studie für das Jahr 2012 von 950 vorzeitigen Todesfällen durch das geruchlose und unsichtbare Atemgift aus.

Diesel-Fahrzeuge sind Hauptverursacher der hohen Stickoxid-Emissionen in der Schweiz. Der gemessene Stickoxid-Ausstoss nimmt in den letzten Jahren sogar zu. Dies hat mit der zunehmenden Zahl von Dieselfahrzeugen und den unrealistischen Messbedingungen zu tun, welche bei der Zulassung der Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Der Skandal um manipulierte Abgas-Steuer-Software bei VW hat das prinzipielle Dilemma des Dieselantriebs nochmals verdeutlicht.

Ab 1. September 2017 werden bei den Diesel-Personenwagen RDE-Tests (Real Drive Emissions) – also Abgas-Messungen im realen Strassenverkehr statt nur unter Laborbedingungen – verlangt. Obligatorisch sind die Tests vorerst nur für die Zulassung neuer Modelle (Typengenehmigung). Erst ab September 2019 gelten die RDE-Tests für alle neuen Dieselfahrzeuge. Damit sich die Situation schneller verbessert, soll die Verwaltung keine Diesel-Personenwagen mehr beschaffen oder nur solche, für die der bestandene RDE-Test Voraussetzung ist.

Die Regierung wird eingeladen, ihre Beschaffungspolitik bei den Personenwagen so anzupassen, dass auf Dieselfahrzeuge verzichtet wird oder nur solche beschafft werden, welche die ab 1.9.2017 geltenden Abgasnormen und also den RDE-Test erfüllen.

2. Stellungnahme des Regierungsrates

Die kantonale Fahrzeugflotte umfasst aktuell rund 320 Fahrzeuge. Die verteilen sich plus-minus auf ca. 80 Blaulicht Einsatzfahrzeuge und 70 Einsatzfahrzeuge der Polizei, ca. 120 Personenwagen und ca. 50 Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 3.5 Tonnen und Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3.5 Tonnen. Dem steht ein Personenwagenbestand in der Schweiz im Jahr 2017¹ von insgesamt 4.6 Mio. Fahrzeugen gegenüber. Der sich auf rund 3.1 Mio. Benziner, 1.3 Mio. Diesel aufteilt. Hybrid und E-Automobile sind mit rund 72'000 Fahrzeugen vertreten.

Für die Zulassung neuer Fahrzeuge mit Dieselmotor gilt ab September 2018 das neue Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure), für Testzyklus demnach WLTP / RDE (Real Driving Emissions). Die Einführung von WLTP bedeutet in der Praxis eine Umstellung bei den Automobilherstellern und führt zu einer Vielzahl an Fragen bezüglich Prüfverfahren und künftigen Angaben über Verbrauch usw. bei den einzelnen Fahrzeugtypen. Aufgrund der neuen Zulassungsmodalitäten für Neufahrzeuge, unter anderem auch Modelle, die in der kantonalen Fahrzeugflotte im Einsatz stehen (Blaulicht Einsatzfahrzeuge), sind mehrmonatige Lieferfristen ab Bestellung eingetreten.

Der Regierungsrat ist sich seiner Verantwortung bewusst, auch im Bereich Fahrzeugwesen der kantonalen Verwaltung trotz deren relativer Grösse eine Vorbildfunktion einzunehmen und auf aktuelle Themen und Erwartungshaltungen, wie zum Beispiel die Frage der Antriebstechnologie, einzugehen. Da die großen Fahrzeughersteller und Zulieferer enorme Investitionen in die Diesels-technologie getätigt haben, bleibt auch abzuwarten, ob der Diesel grundsätzlich keine Zukunft mehr hat, oder ob sich dies nur auf die aktuelle Diesels-technologie (also die Motoren, die aktuell angeboten werden) bezieht. Daher verlangt eine Diskussion um Antriebskonzepte generell eine sehr differenzierte Betrachtung.

Die Elektroantriebe sind heute noch mit einem sauberen Image ausgestattet, sofern man die Verfügbarkeit und die Art und Weise der Gewinnung von Rohstoffen für die Akkumulatoren ausblendet. Nebst der Anschaffung der Fahrzeuge wären umfangreiche Installationen in Ladestationen erforderlich, die in einer Lebenszyklus Kostenbetrachtung mit zu berücksichtigen wären.

¹ Quelle: "Mobilität und Verkehr - Taschenstatistik 2018, Bundesamt für Statistik BfS

Im Bereich der Nutzfahrzeuge setzen die großen Hersteller weiterhin auf die Dieselsechologie und Hybridlösungen mit Diesel und Gas. Lösungen mit Elektroantrieben sind unter wirtschaftlichen Aspekten zurzeit nur im Rahmen von Pilot Projekten zu beobachten (z.B. Entsorgungsfahrzeuge in Lausanne, Thun und weitere). Eine Diesel-LNG Technologie wird von der VOLVO Group in 2019 marktreif sein (Quelle Volvo Deutschland). Hierbei kommt ein Treibstoff mit hoher Dichte und entsprechendem geringen Volumen (LNG, Liquide Natural Gas) zum Einsatz. Die etablierten Dieselantriebe werden in diesem Fall mit Gas und geringen Mengen Diesel betrieben. Bis diese Technologien marktreife haben, ist der Dieselantrieb im Nutzfahrzeug nicht wegzudenken. Gerade auch in Bereichen mit spontaner Einsatzbereitschaft und unklaren Einsatzbedingungen (z. B. Winterdienst) erscheint die Diesel Antriebstechnologie aktuell alternativlos.

So stellt sich die Frage, wie man flexibel auf die im Umbruch befindliche technologische Entwicklung reagieren kann, wenn Elektroautos in großem Umfang eine zumindest kritisch zu betrachtende Alternative darstellen.

Handlungsoptionen aus Sicht des Regierungsrats, die rasch umgesetzt werden könnten, sofern nicht schon in Umsetzung, wären

- Verringerung des Anteils an Dieselfahrzeugen in der kantonalen Fahrzeugflotte zu Gunsten von Fahrzeugen mit Hybridantriebstechnologien oder Benzin Verbrennungsmotoren oder Elektrofahrzeugen, unter Berücksichtigung der Lebenszykluskosten (Anschaffungskosten, Betrieb und Unterhalt, Drittkosten für Installationen [Ladestationen inkl. Zuleitungen]);
- Ersatzbeschaffung durch Neufahrzeuge, welche die aktuellsten WLTP Emissionsgrenzwerte für Personenfahrzeuge mit Dieselmotoren erfüllen;
- Downsizing bezüglich Motorisierung und Fahrzeuggröße;
- Verjüngung des Fuhrparks in dem ältere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoss rasch ausgemustert werden (Stichwort Lieferfristen);
- Leasing anstelle Kauf, um zeitnah auf technologische Neuerungen reagieren und entsprechende Fahrzeuge beschaffen zu können.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2016/365 «Beschaffung von Diesel-Personenwagen für die Verwaltung überdenken» abzuschreiben.

Beilage:

– Auszug aus Mobilität und Verkehr - Taschenstatistik 2018, Bundesamt für Statistik BfS

Liestal, 23. Oktober 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich