

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 277-2015
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.1103

Eingereicht am: 16.11.2015

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: de Meuron (Thun, Grüne) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 1

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 316/2016 vom 9. März 2016
Direktion: Polizei- und Militärdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Auswirkungen des VW-Abgasskandals auf den Kanton Bern

Stickoxide zählen zu den Hauptluftschadstoffen. Sie sind Vorläuferschadstoffe von Ozon und Feinstaub und schädigen sowohl die Gesundheit als auch die Vegetation. Trotz eines Rückgangs seit den 1980er-Jahren werden die Grenzwerte für Stickoxide vor allem in Städten und in Strassennähe auch heute noch regelmässig überschritten.

Der Strassenverkehr verursacht rund die Hälfte der NOx-Emissionen und ist somit dessen Hauptverursacher, auch in Zukunft. Die Abgasnormen für Motorfahrzeuge werden in regelmässigen Abständen verschärft. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass sich dadurch die Luftqualität nicht auch im erwarteten Mass verbessert. Denn entgegen den optimistischen Erwartungen aufgrund der Entwicklung der Abgasgrenzwerte zeigen Messungen, dass die NOx-Emissionen im realen Fahrbetrieb insbesondere von Dieselfahrzeugen markant höher sind. Rückblickend wurden die Gesamtemissionen um rund 20 Prozent unterschätzt. In der Regel werden die spezifischen Emissionen pro Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand ermittelt, in dem genau definierte Fahrzyklen mit einer Auswahl von Fahrzeugen abgefahren werden. Die Praxis zeigt jedoch, dass die standardisierten Prüfstandmessungen die Emissionen unter realen Verkehrsbedingungen ungenügend abbilden.

Eine weitere Erklärung für diese Abweichungen dürfte der nun aufgedeckte VW-Abgasskandal sein. Der VW-Konzern hat zugegeben, in den USA systematisch die Abgaswerte auf dem Prüfstand mit einer Software manipuliert zu haben. Betroffen sind Dieselfahrzeuge. Der tatsächliche Schadstoffausstoss dieser Fahrzeuge ist in Wirklichkeit – also bei der Fahrt auf der Strasse – um

ein Vielfaches höher als im Prüfstand. Die Manipulationen betreffen nicht nur die in den USA verkauften Autos. Weltweit sind 11 Millionen Fahrzeuge von der Manipulation betroffen, in der Schweiz sind über 128 000 Autos mit der manipulierten Software ausgestattet. Die Autos aus dem VW Konzern bilden in der Schweiz den grössten Anteil an Motorfahrzeugen.

Auf diese Diskrepanz zwischen offiziellen Messwerten und realen Emissionen wird durch Fachkreisen seit Jahren hingewiesen. Dies gilt nicht nur für die Schadstoffe NO_x, sondern auch beim CO₂- und Benzin- und Dieserverbrauch. Die Messverfahren entsprechen nicht der Realität. Es ist im Interesse der Bevölkerung und Umwelt, dass die Schweiz umgehend alle nötigen Massnahmen trifft, um bei allen Autotypen den realen Ausstoss von Schadstoffen wie Stickoxide (NO_x) und auch für das Klima schädlichen Kohlendioxide (CO₂) zu messen - und zu gewährleisten, dass die gesetzlichen Vorgaben in der Realität eingehalten werden und nicht nur im Labor.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, welche Auswirkungen das auf den Kanton Bern hat und welche Handlungsfelder sich daraus ableiten lassen.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Kennt der Kanton Bern die durch den Kanton Zürich durchgeführten Feldüberwachungen von Fahrzeug-Abgasen im realen Strassenverkehr und deren Erkenntnisse?
2. Führt der Kanton Bern auch solche Feldüberwachungen durch?
3. Welche Auswirkungen haben die Manipulationen auf die Berechnung der Fahrzeugsteuer im Kanton Bern?
4. Wie ist die Umsetzung der vom VW-Konzernchef schweizweit angekündigten Entschädigungen vorgesehen?
5. Was bedeutet der höher als angenommene Schadstoffausstoss für die Luftreinhaltung und Klimapolitik des Kantons Bern (NO_x, CO₂ Ziele)?
6. Was unternimmt der Kanton Bern, um die Bevölkerung und Umwelt vor zu übermässiger Luftschadstoffbelastung durch NO_x und CO₂ zu schützen?

Antwort des Regierungsrates

Zu Ziffer 1

Mit den vom Kanton Zürich durchgeführten Feldüberwachungen sowie weiteren Studien konnte bereits lange vor dem VW-Abgasskandal aufgezeigt werden, dass zwischen den standardisierten Prüfstandmessungen und dem realen Fahrbetrieb grosse Diskrepanzen bestehen. Der Kanton Bern hat diese Erkenntnisse in seinem revidierten Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030 bereits berücksichtigt, indem der Regierungsrat beim Bund beantragt hat, geeignete Massnahmen zur Überwachung der Fahrzeugemissionen im Alltagsbetrieb zu treffen.

Der Bundesrat hat zudem am 12. August 2015 bei der Beantwortung der Interpellation 15.3746 (Motorfahrzeuge. Überfällige Anpassung des Normverbrauches an die Realität) ausgeführt, dass bei der Einführung des neuen, weltweit harmonisierten Fahrzyklus und Verbrauchstests (World-

wide Harmonized Light Duty Test Procedure, WLTP) ungefähr im Herbst 2017 durch die Europäische Union (EU) die Schweiz das neue Verfahren zeitgleich übernehmen werde. Dieser neue Fahrzyklus soll die erkannten Mängel des heute verwendeten Neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) beheben und den neuesten Stand der Technik berücksichtigen.

Zu Ziffer 2

Der Kanton Bern hat bis heute keine solche Feldüberwachungen durchgeführt. Für die Abgasvorschriften des Strassenverkehrs ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Der Kanton Bern vertritt deshalb die Ansicht, dass eine Feldüberwachung – wie im Rahmen der lufthygienischen Massnahmenplanung beim Bund beantragt – aufgrund der komplexen Messtechnik primär durch den Bund erfolgen sollte. Erste diesbezügliche Schritte beim Bund wurden bereits eingeleitet. So hat das BAFU Anfang 2015 ein portables sogenanntes PEMS-Messgerät angeschafft, mit welchem Emissionsmessungen direkt am Fahrzeug auf der Strasse unter realen Bedingungen durchgeführt werden.

Zu Ziffer 3

Basis für die Erhebung der Verkehrsabgaben bilden die amtlichen Typengenehmigungsdaten des ASTRA. Bei den betroffenen Fahrzeugtypen des VW-Konzerns wurden die schweizerischen Typengenehmigungen aufgrund von EG-Gesamtgenehmigungen erteilt. Grundlage für die Festlegung der massgeblichen Verbrauchs-, Energie- und Emissionseffizienz (Effizienzkatoren) bildet das Effizienzbewertungssystem des Bundes (Art. 12a des Gesetzes vom 12. März 1998 über die Besteuerung der Strassenfahrzeuge, BSFG, BSG 761.611). Eine gesamtschweizerische einheitliche Datenbasis ist für die Besteuerung der Fahrzeuge zwingend, damit die Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit bei Veranlagung und Bezug der Steuern gewährleistet sind.

Begünstigt werden im Kanton Bern Fahrzeuge der Effizienzkatoren A und B für befristete Dauer. Aufgrund der bis jetzt zur Verfügung stehenden amtlichen Informationen kam es zu Manipulationen der NOx-Werte (Stickoxide). Da für die Vergünstigungen die Energieeffizienzkatoren eines Personenwagens massgebend ist, hat der NOx-Wert keinen Einfluss auf die Besteuerung der Fahrzeuge. Die Energieetikette unterstützt die angestrebte Absenkung des mittleren Treibstoffverbrauchs neuer Personenwagen. Sie informiert über den Treibstoffverbrauch in Liter/100 km, den CO₂-Ausstoss in g/km und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeugleergewicht.

Der aktuellsten Information des ASTRA (5. Januar 2016) ist zu entnehmen, dass gegenwärtig bezüglich der Möglichkeit von Falscheinstufungen des CO₂-Ausstosses Nachmessungen unter Aufsicht des deutschen Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) vorgenommen werden. Sollte sich bewahren, dass durch die Manipulationen die CO₂- und Verbrauchswerte im Vergleich zu den Typengenehmigungswerten zu tief ausgewiesen wurden, soll eine entsprechende Korrektur in den Typengenehmigungsunterlagen erfolgen. Es wird gestützt darauf zu quantifizieren sein, in welchem Umfang im Kanton Bern zu tiefe Motorfahrzeugsteuern erhoben wurden. Dazu müssen allerdings zuerst die betroffenen Motoren, die Korrektur der Energieeffizienzkatoren der betroffenen Fahrzeuge sowie die konkreten Fahrzeugeinlösungen im Kanton Bern bekannt sein.

Zu Ziffer 4

Was die verbleibenden konkreten Auswirkungen in der Schweiz sein werden, lässt sich erst sagen, wenn die Resultate der aktuell noch laufenden Nachmessungen unter der Leitung des KBA abgeschlossen sind. Eine Arbeitsgruppe unter Leitung des ASTRA mit Vertretern des Bundesamts für Energie und der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) wurde eingesetzt. Die Arbeitsgruppe hat zum Ziel, die Auswirkungen zu analysieren und gerechte sowie in Bezug auf

den Aufwand verhältnismässige Optionen zu definieren. So sollen auch allfällige Schadenersatzbegehren koordiniert gestellt werden.

Zu Ziffer 5

Basis für die lufthygienische Massnahmenplanung im Bereich Verkehr ist die zukünftige Entwicklung der Emissionsfaktoren. Das Handbuch Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs enthält ausführliche Angaben über die wichtigsten Luftschadstoffe, darunter die Schadstoffmenge, die ein Personenwagen je nach Verkehrssituation, Motorenkonzept und Alter ausstösst. Da die Problematik der Diskrepanz zwischen Prüfstandmessungen und realem Fahrbetrieb seit längerem bekannt ist, wurde dieser Sachverhalt im Handbuch bereits berücksichtigt. Erste Auswertungen des BAFU zeigen, dass die Erkenntnisse aus dem VW-Skandal keinen Einfluss auf die Prognosen der Emissionsfaktoren im Handbuch und damit auf die Luftreinhaltung im Kanton Bern haben.

Auf die Klimapolitik im Kanton Bern hat der Abgasskandal keinen Einfluss. Die Strategie im Verkehrsbereich basiert nicht auf Emissionsfaktoren. Vielmehr soll die CO₂-Reduktion mit verschiedenen Massnahmen wie der Einführung eines Mobilitätsmanagements in der Kantonsverwaltung, der Förderung des Langsamverkehrs und der Elektromobilität, dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie mit raumplanerischen und steuerlichen Massnahmen erreicht werden.

Zu Ziffer 6

Mit den bis heute ergriffenen Massnahmen konnten die NO_x-Emissionen gegenüber 1985 bereits um rund 60% gesenkt werden. Mit dem revidierten Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030 soll eine weitere Reduktion der Luftbelastung erreicht werden. Dabei stehen Massnahmen im Vordergrund, mit welchen an stark belasteten Verkehrsachsen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sichergestellt werden soll. Die Standorte für Verkehrsintensive Vorhaben werden künftig im Richtplan so festgelegt, dass für den motorisierten Individualverkehr möglichst kurze Wege resultieren. Im Bereich Industrie und Gewerbe müssen grosse NO_x-Emittenten ihren Schadstoffausstoss weiter reduzieren.

CO₂ ist kein Luftschadstoff. Zwischen den Massnahmen zur Luftreinhaltung und Klimaschutz bestehen jedoch ausgeprägte Synergien.

Verteiler

- Grosser Rat