

Interpellation Bernhardsgrüter-Jona / Aggeler-Sargans / Blumer-Gossau
vom 27. September 2005
(Wortlaut anschliessend)

Kein Diesel ohne Filter

Schriftliche Antwort der Regierung vom 2. November 2005

Urs Bernhardsgrütter-Jona, Bernhard Aggeler-Sargans und Ruedi Blumer-Gossau weisen in ihrer Interpellation vom 27. September 2005 auf die nachteiligen Auswirkungen feiner Dieselpartikel auf die menschliche Gesundheit hin. Unter Verweis auf die technischen Möglichkeiten erkundigen sie sich nach den Emissionsquellen und den von der Regierung vorgesehenen Gegenmassnahmen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Regierung ist sich der gesundheitsschädigenden Wirkung feinsten Staubpartikel bewusst. Die Messresultate der interkantonalen Luftqualitätsüberwachung OSTLUFT der vergangenen Jahre zeigen Handlungsbedarf: Vor allem im Winterhalbjahr wurde der Tagesmittel-Grenzwert der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (LRV) für Feinstaub (PM10) an bis zu 40 Tagen überschritten. An stark verkehrsbelasteten Lagen war auch der Jahresmittel-Grenzwert überschritten.

Um die durch Feinpartikel erhöhten Risiken für die Gesundheit zu vermindern, befürwortet die Regierung Gegenmassnahmen überall dort, wo diese technisch möglich und wirtschaftlich tragbar sind.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Von den 261'854 Fahrzeugen, die im Kanton St.Gallen Ende September 2005 in den erfragten Kategorien registriert waren, werden 51'740 (19,8 Prozent) von einem Dieselmotor angetrieben. Es handelt sich um 393 Gesellschaftswagen, 3'428 Lastwagen, 8'812 Lieferwagen, 23'513 Personenwagen, 13'569 Traktoren und Motorkarren sowie 2'025 Arbeitsmaschinen und -karren.
2. Im öffentlichen Verkehr verlangt der Kanton als Besteller von Verkehrsleistungen in Umsetzung des Massnahmenplans Luftreinhaltung seit dem Jahr 1999, dass Fahrzeuge mit einer zeitgemässen Abgasreinigungstechnologie zu beschaffen sind. Als Folge davon sind von den rund 250 Dieselnissen, die im öffentlichen Regionalverkehr eingesetzt werden, heute schon knapp die Hälfte mit Partikelfiltern ausgerüstet.

Für die übrigen Einsatzbereiche sind keine entsprechenden Zahlen verfügbar. Folgende Angaben zeigen aber den allgemeinen Trend:

- Als Folge des Vollzugs der Baurichtlinie Luft des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft sowie von Ziffer 82 Anhang 1 LRV nimmt die Zahl der mit Partikelfiltern ausgerüsteten Baumaschinen im Kanton St.Gallen laufend zu. Laut einer Statistik der Partikelfilter-Hersteller und -Ausrüster wurden im Jahr 2004 gesamtschweizerisch etwa 2'000 Maschinen mit Partikelfiltern bestückt.

- Bei den Personenwagen steigt der Dieselanteil überproportional. Nach Angaben der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure machte dieser Ende des Jahres 2004 einen Viertel der Neumatrikulationen aus. Von den derzeit in der Schweiz erhältlichen Dieselmotoren werden rund 30 Prozent mit Partikelfilter angeboten (einige nur optional gegen Aufpreis), von den nach Euro IV typengenehmigten Modellen sind es 42 Prozent.
 - Bei Lastwagen sowie forst- und landwirtschaftlichen Maschinen dürfte die Zahl der mit Partikelfiltern ausgerüsteten Motoren noch klein sein.
3. Der Ostschweizer Emissionskataster weist für den Kanton St.Gallen einen Ausstoss von rund 840 Tonnen PM10 aus (Datenlage 2000, hochgerechnet auf das Jahr 2005). Davon stammen rund 80 Tonnen aus motorischen Strassenverkehrsabgasen. Die übrigen 760 Tonnen verteilen sich wie folgt: Rund 225 Tonnen werden verkehrsbedingten Aufwirbelungs- und Abriebprozessen zugeordnet (davon 175 Tonnen aus dem Strassen- und 50 Tonnen aus dem Schienenverkehr), 155 Tonnen dem Baugewerbe, 125 Tonnen der Verbrennung von Abfällen in Forst- und Landwirtschaft sowie Haus und Garten, je 85 Tonnen industriellen Prozessen bzw. landwirtschaftlichen Maschinen, 70 Tonnen den Feuerungen und je rund 8 Tonnen den Kehrrichtverbrennungsanlagen bzw. Feuerwerken.
4. Um die PM10-Belastung zu vermindern, ist eine breite Massnahmenpalette erforderlich. Zur kurzfristigen Reduktion der Dieselmotoremissionen steht die Anwendung zeitgemässer Filtertechnologie im Vordergrund:
- Die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand erfordert einerseits, dass für den eigenen Fuhrpark dieselbetriebene Fahrzeuge und Arbeitsmaschinen mit geeigneten Abgasreinigungssystemen beschafft werden. Andererseits ist bei der Vergabe von Aufträgen an Unternehmen des Hoch- und Tiefbaus der Einsatz von entsprechend ausgerüsteten Arbeitsgeräten gemäss den im AFU-Merkblatt «Partikelfilter für Baumaschinen» erläuterten Bestimmungen zu verlangen.
 - Bei der Bestellung von Transportleistungen im öffentlichen Verkehr ist die bisherige Strategie fortzusetzen. Dies dürfte dazu führen, dass bis Ende des Jahres 2007 etwa 70 Prozent der Dieselbusse mit Partikelfiltern ausgerüstet sein werden.

Beim Schwerverkehr und in der Landwirtschaft liegen die effizientesten Handlungsmöglichkeiten beim Bund. Zum einen wäre dies eine von den zuständigen Bundesstellen bisher abgelehnte Differenzierung der LSVA, zum anderen die Aufnahme von lufthygienischen Kriterien in den ökologischen Leistungsnachweis der Landwirtschaft.

Die Modellwahl beim Fahrzeug-Neukauf beeinflusst die künftigen Schadstoffemissionen aufgrund des Lebenszyklus eines Fahrzeuges während mehr als einem Jahrzehnt. Es sind daher Anreize nötig, damit emissionsarme Modelle bevorzugt werden. Den im Vergleich zu Benzinmotoren nachteiligen Russ- und Stickoxidemissionen von Dieselmotoren stehen leichte Vorteile beim CO₂-Ausstoss gegenüber.

Deutliche Vorteile hinsichtlich CO₂- und Schadstoffausstoss bieten Erdgasfahrzeuge. Im Agglomerationsverkehr können hinsichtlich Energieeffizienz konventionell betriebene Fahrzeuge nicht mit modernen Hybridfahrzeugen mithalten.

5. Innerhalb der Kantonskompetenzen sind Anreize über die Motorfahrzeugsteuern mögliche Lenkungsinstrumente. In ihrer Antwort auf die Einfache Anfrage 61.05.18 «Hohe Ozonwerte» äusserte sich die Regierung dahingehend, dass sie bereit sei, «nebst den bisher ergriffenen Massnahmen zur Reduktion der Vorläuferschadstoffe, in grenzüberschreitender Zusammenarbeit auch weitere Ansätze wie beispielsweise emissionsabhängige Steuerdifferenzierungen zu prüfen.» Mit der von den Interpellanten mitunterzeichneten Motion

42.05.20 «Steuerliche Begünstigung von umweltfreundlichen Fahrzeugen» wird die Regierung eingeladen, dem Kantonsrat eine entsprechende Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben im Sinn eines emissionsabhängigen Modells zu unterbreiten. Dazu wird die Regierung noch separat Stellung nehmen.

Einige der effizientesten Massnahmen liegen ausserhalb der Zuständigkeit der Kantone. Daher beabsichtigt die Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz der Ostschweiz, dem Bundesrat gemeinsame Anträge zu diesem auch von der Regierung als wichtig erachteten Bereich zu unterbreiten.

2. November 2005

Wortlaut der Interpellation 51.05.45

Interpellation Bernhardsgrütter-Jona / Aggeler-Sargans / Blumer-Gossau: «Kein Diesel ohne Filter

In der Schweiz verursacht die Luftverschmutzung Jahr für Jahr 3300 vorzeitige Todesfälle, 45'000 Bronchitiserkrankungen und 23'000 Asthmaanfalle bei Kindern!

Hauptursache der Luftverschmutzung ist die Verbrennung fossiler Brenn- und Treib-Stoffe. Der Feinstaub (PM 10) ist ein Gemisch von kleinsten Staubpartikeln, mit einem Durchmesser kleiner als 10 Mikrometer (1 Mikrometer = 1/1000 Millimeter). Feinstaub besteht aus Teilchen, die direkt bei Verbrennungsprozessen insbesondere bei Dieselmotoren ausgestossen werden. Dieselmotoren stossen 1000-mal mehr Feinstaub aus als Benzinmotoren. Diese Partikel werden eingeatmet und gelangen – je nach Grösse – in die Bronchien, die Lunge und ins Blut.

Dieselmotoren haben zudem ein grosses krebserregendes Potential: Durch Dieselmotoren werden in der Schweiz jährlich 270 Lungenkrebsfälle verursacht. Das sind 10 Prozent aller Lungenkrebsfälle. Durch den Einbau von Partikelfiltern lässt sich die krebserzeugende Wirkung der Dieselabgase um mehr als 90 Prozent vermindern.

Aus gesundheitlicher Sicht ist die Reduzierung der Feinstaub-Belastung notwendig, sie entspricht dem gesetzlichen Auftrag und es bestehen technische Lösungen: nämlich der Partikelfilter. Partikelfilter in allen Dieselfahrzeugen sind erforderlich.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Busse, LKWs, Baumaschinen, Traktoren und PWs sind im Kanton St.Gallen mit Dieselmotoren in Betrieb?
2. Wie viele davon sind mit Russpartikelfilter ausgestattet?
3. Wie gross ist der Ausstoss von Russpartikeln und Feinstaub im Kanton St.Gallen?
4. Welche Möglichkeiten sieht der Kanton, den Ausstoss von Russpartikeln und Feinstaub zu reduzieren?
5. Ist die Regierung bereit, griffige Massnahmen, z.B. auch eine Gesetzesänderung, zu ergreifen? Welche?»

27. September 2005