



Luzern, 4. April 2017

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 245

Nummer: P 245
Eröffnet: 13.12.2016 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 11.04.2017 / Ablehnung wegen Erfüllung
Protokoll-Nr.: 360

Postulat Frey Monique und Mit. über die öffentliche Beschaffung: Anschaffung von Dieselfahrzeugen nur mit modernster Abgasreinigungstechnik

Das Ziel der Beschaffung und des Betriebs von Fahrzeugen der öffentlichen Hand nach ökologischen Grundsätzen wird seit vielen Jahren verfolgt. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 778 vom 1. Juli 2008 den Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008 beschlossen, der sich wiederum auf den Massnahmenplan Luftreinhaltung II der Zentralschweizer Umweltschutzdirektoren-Konferenz (ZUDK) vom 4. Dezember 2007 stützt. Als Massnahme Z2 wurde im Massnahmenplan der Regierung verbindlich festgehalten, dass der Kanton Luzern bei der Beschaffung und dem Betrieb seines eigenen Fahrzeugparks sowie bei beauftragten Unternehmen ökologische Kriterien beachtet. Neue dieselmotorenbetriebene Fahrzeuge sind nach diesem Massnahmenplan nur mit geschlossenen und geregelten Partikelfiltersystemen zulässig. Gestützt auf die Massnahme Z2 wurde von den Umweltschutzfachstellen der Zentralschweizer Kantone im Juni 2012 eine Richtlinie für die Beschaffung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten ab 18 Kilowatt (kW) herausgegeben. Sie verlangt unter anderem, dass zu beschaffende Fahrzeuge möglichst wenige Schadstoffe ausstossen und mindestens die bestehenden Normen erfüllen. Die Richtlinie ist für die kantonale Verwaltung verbindlich.

Darüber hinaus gelten übergeordnete Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge. Seit 1995 sind die Vorschriften des Bundes vollständig mit der Europäischen Union harmonisiert. Für neue Personen- und Lieferwagen mit Dieselmotoren und direkteinspritzenden Benzinmotoren sowie für schwere Nutzfahrzeuge gelten für Dieselmotoren strenge Grenzwerte, die in den Euro-Normen 5 und 6 festgehalten sind. Diese Normen können nur mit Partikelfiltern eingehalten werden. Sie legen auch Grenzwerte für den Stickoxid (NO_x)-Ausstoss fest.

Es ist unbestritten, dass NO_x-Emissionen gesundheitsschädigend sind. Dies gilt aber in vermehrtem Mass auch für andere Luftschadstoffe. Im Bericht Ökofaktoren Schweiz 2013 des Bundesamtes für Umwelt werden Stickoxide mit 39 Belastungspunkten, Feinstaub mit 140 Punkten und Dieselmotoren mit 38 000 Punkten bewertet (<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/wirtschaft-konsum/publikationen-studien/publikationen/oe-koefaktoren-2015-knappheit.html>). Die Belastung der Luft mit NO_x und Feinstaub ist im Kanton Luzern trotz einer Zunahme der Fahrleistungen und der Anzahl Dieselfahrzeuge rückläufig. An der ältesten Luzerner Messstation Sedel wurde 1989 ein Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert von 42 µg/m³, 2006 einer von 24,5 µg/m³ und 2016 einer von 21 µg/m³ gemessen. In

Reiden und auf dem Sedel lag 2006 ein Feinstaub-Jahresmittelwert von $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und 2016 ein solcher von $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor. Seit dem Jahr 2012 wird im Kanton Luzern auch Russ gemessen. An den Messstationen Moosstrasse ($1 \text{ ng}/\text{m}^3$) und Sedel ($0,5 \text{ ng}/\text{m}^3$) liegen die Werte deutlich über der Empfehlung der eidgenössischen Kommission für Lufthygiene ($0,1 \text{ ng}/\text{m}^3$). Aus diesen Gründen sind die lufthygienischen Massnahmen heute in erster Linie auf die Reduktion des Dieselmusses ausgerichtet.

Der überwiegende Teil der kantonalen Dieselfahrzeuge erfüllt mindestens die Euro Norm 5. Ausnahmen kommen insbesondere bei Lastkraftwagen, Lieferwagen sowie landwirtschaftlichen Fahrzeugen vor. Diese Spezial- und Arbeitsfahrzeuge weisen jedoch eine geringe Fahrleistung auf, da sie nicht als Transport- sondern als Arbeitsgeräte im Einsatz sind.

Diejenigen kantonalen Stellen, die Fahrzeuge beschaffen, achten auf die Einhaltung der aktuell gültigen Normen. Dies ist insbesondere bei Standardfahrzeugen und Personenwagen problemlos der Fall. Je nach Einsatzgebiet und Fahrkilometern wird zwischen Fahrzeugen mit Diesel-, Benzin-, Hybrid- oder Elektromotor entschieden. Neben der Ökologie sind jedoch auch andere Aspekte wie technische Anforderungen, Sicherheit sowie Wirtschaftlichkeit zu beachten. So wird beispielsweise bei Patrouillen-Einsatzfahrzeugen der Polizei der Sicherheitsstandard höher gewichtet als die Ökologie oder die Wirtschaftlichkeit. Weiter ist die Typenauswahl bei Spezial- und Arbeitsfahrzeugen wesentlich geringer als bei Personenwagen, wodurch bei der Ökologie Kompromisse eingegangen werden müssen.

Aus der Sicht der Fahrzeuge beschaffenden Stellen wäre es sinnvoll, den Fuhrpark (exklusiv Spezial- und Arbeitsfahrzeuge) alle fünf bis sechs Jahre zu erneuern und somit dessen Ökobilanz laufend zu verbessern. Aufgrund der finanziellen Ausgangslage des Kantons bleiben die Fahrzeuge jedoch wesentlich länger im Einsatz.

Zusammenfassend halten wir fest, dass bei der Beschaffung von Dieselfahrzeugen bereits heute die aktuell geltenden Normen eingehalten werden. Bei Arbeits- und Spezialfahrzeugen müssen aufgrund der technischen Ausgangslage Ausnahmen gemacht und Kompromisse eingegangen werden. Das Anliegen des Postulats ist damit, soweit überhaupt umsetzbar, bereits erfüllt, weshalb wir Ihnen seine Ablehnung beantragen.