

Anfrage Frey Monique und Mit. über ein Fahrverbot von alten Dieselfahrzeugen in Städten

eröffnet am 13. Dezember 2016

Der Skandal um manipulierte Abgastests betrifft längst nicht mehr nur Volkswagen, sondern praktisch alle Hersteller von Dieselaautos. Das hat der Untersuchungsbericht klar gemacht, den die deutsche Regierung veröffentlicht hat. In Deutschland könnte die Dieselaaffäre deshalb bald drastische Massnahmen zur Folge haben: So haben sich die Umweltminister von Bund und Ländern auf die Einführung einer neuen, blauen Umweltplakette für Autos mit geringem Stickoxidausstoss geeinigt. Für Dieselaautos, welche die Abgasnorm Euro 6 nicht erfüllen, würde faktisch ein Fahrverbot für Städte gelten, da diese unter einer anhaltend hohen Stickoxidbelastung leiden. Diese Problematik zeigt sich auch in der Schweiz: «In grossen Städten und entlang stark befahrener Strassen werden die Immissionsgrenzwerte der Jahresmittel von Stickstoffdioxid zum Teil deutlich überschritten», schreibt das Bundesamt für Umwelt (Bafu). Als Ursache nennt das Bafu den steigenden Anteil an Personenwagen mit Dieselmotor. Tatsächlich liegen Dieselfahrzeuge seit Ende der 90er-Jahre im Trend. 2014 waren 53 Prozent aller verkauften Neuwagen in Europa mit Dieselmotor betrieben. In der Schweiz waren es im 2015 knapp 40 Prozent. Damit ist mittlerweile mehr als jedes vierte Auto in der Schweiz ein Diesel.

Leider sind in der Schweiz keine Massnahmen in Planung. Trotzdem kommen solche Forderungen auch von den Schweizer Städten, die diese dreckigen Abgasschleudern aus den Städten verbannen wollen. Denn obwohl die EU in den vergangenen Jahren die Abgasnormen wiederholt verschärft und damit den erlaubten Stickoxidausstoss reduziert hat, konnte an verkehrsorientierten Messstandorten die prognostizierte Schadstoffreduktion nicht festgestellt werden. Die gesetzlichen Grundlagen für die Schaffung von Umweltzonen sind vorhanden. Der Bundesrat müsste nur die Verordnung anpassen.

In diesem Zusammenhang stellen sich einige Fragen an den Regierungsrat:

1. Welche Strategie verfolgt er, um den Stickoxidausstoss im Kanton Luzern, speziell entlang von stark befahrenen Strassen, zu reduzieren?
2. Mit welchen Kosten ist der Kanton konfrontiert, die ihm aufgrund der erhöhten Stickoxide entstehen?
3. Welche Sensibilisierungsmassnahmen unternimmt der Kanton, um seine Bevölkerung auf die Schädlichkeit von Stickoxiden aufmerksam zu machen und ihr vom Kauf von Dieselfahrzeugen mit unzureichender Abgasreinigungstechnik abzuraten?
4. Wie müssten Umweltzonen ausgestaltet sein, um die Probleme rund um den Verkehr (Luft, Lärm, Sicherheit) in Griff zu bekommen?
5. Wie könnte Mobility Pricing zur Verbesserung der Situation beitragen? Wie müsste ein solches System ausgestaltet sein?
6. Was hat der Bundeshaus-Lobbyist des Kantons Luzern unternommen, um die Luftqualität im Kanton Luzern zu verbessern? Gibt es zu diesem Thema ein Monitoring der Aktivitäten des Bundeshaus-Lobbyisten?

Frey Monique
Töngi Michael
Reusser Christina
Stutz Hans
Meile Katharina

Fanaj Ylfete
Roth David
Sager Urban
Mennel Kaeslin Jacqueline