Kanton Schaffhausen
Regierungsrat

Beschluss vom 29. Oktober 2019

Kleine Anfrage 2019/26
betreffend "Auswirkungen Dieselskandal auf die Luftqualität"

In einer Kleinen Anfrage vom 19. August 2019 stellt Kantonsrat Urs Capaul verschiedene Fragen zu den Auswirkungen des Dieselskandals auf die Luftqualität im Kanton Schaffhausen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Als Diesel- oder Abgasskandal wird die Kombination aus einer Reihe von Manipulationen der Autoindustrie zur Umgehung gesetzlich vorgegebener Grenzwerte für Autoabgase bezeichnet. Dazu gehören beispielsweise auch moderne Motorensteuerungen, welche erkennen, wann sich das Auto auf einem Rollenprüfstand befindet und daraufhin in einen optimierten Testmodus schalten kann. Im Normalbetrieb hingegen werden die Grenzwerte für Schadstoffe bis zu 35-fach überschritten. Diese Manipulationen betreffen verschiedene Autohersteller und sämtliche belieferten Länder. Deshalb lassen sich die Auswirkungen des Dieselskandals auf die Luftqualität im Kanton Schaffhausen grundsätzlich nicht anders beurteilen als im Kanton Zürich. Dem ist hinzuzufügen, dass erst seit Einführung des Euro 6-Standards bei Dieselfahrzeugen ab 2014 das Emissionsverhalten von Neuwagen schrittweise besser wird.

Vor diesem Hintergrund lassen sich die im Einzelnen gestellten Fragen wie folgt beantworten:

1. Wie gross ist aktuell die Differenz zwischen den theoretischen Stickoxid-Emissionen (ohne Dieselskandal) und den effektiven Stickoxid-Emissionen (mit Dieselskandal)?

Wie im Kanton Zürich ist auch im Kanton Schaffhausen damit zu rechnen, dass im Zeitraum 2020 bis 2025 ohne Manipulationen der Autoindustrie 50% weniger Stickoxide ausgestossen würden (siehe dazu den in der Kleinen Anfrage erwähnten Artikel des Tages Anzeigers vom 7.8.2019).

2. Wie ist die Verteilung der Stickoxid-Emissionen auf die einzelnen Emissionsklassen?

Anders als im Kanton Zürich, wo das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) während mehreren Jahren umfassende Messungen der «effektiven» Abgaswerte im Verkehr durchgeführt hat, haben wir im Kanton Schaffhausen mangels solcher Messungen keine Kenntnisse über die effektiven NOx-Emissionen betroffener Dieselfahrzeuge. Entsprechend können zu den Auswirkungen des Dieselskandals auf die Luftqualität im Kanton Schaffhausen keine direkten Aussagen gemacht werden.

Ausgewertet werden kann aber die Zuordnung des Schaffhauser PW-Bestands (Diesel) zu den verschiedenen EU-Emissionsklassen (EURO 1-6) in den Jahren 2015 - 2018. Damit kann auch die Entwicklung pro EURO-Stufe während diesen Jahren nachvollzogen werden:

Personenwagenbestand Kanton Schaffhausen
nach Treibstoff, Emissionscode und Jahr

Treibstoff	Emissionscode gemäss EU	Jahr			
		2015	2016	2017	2018
Diesel	EURO I	100	86	71	55
	EURO II	335	286	251	186
	EURO III	1774	1578	1404	1225
	EURO IV	3617	3525	3353	3104
	EURO V	4801	5004	5078	5102
	EURO VI	722	1756	2776	3557
	Nicht definiert	97	85	79	62

Hinweise und Definitionen:
Erhebungsdatum: 30. September
Kanton: Der Kanton wird nach der Adresse des Halters oder der Halterin und nicht nach dem Nummernschild bestimmt.
Personenwagen: PW sind leichte Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Führerin.
Emissionscode gemäss EU: Die Emissionscodes sind in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) SR 741.41, in den davon unterstellten Verordnungen und in den europäischen Verordnungen definiert.
Daten: Bundesamt für Strassen (ASTRA) - IVZ-Fahrzeuge, ehemals MOFIS-Datenbank
Quelle: BFS - Strassenfahrzeugbestand (Motorfahrzeugbestand)

3. Haben die verschärften Emissions-Grenzwerte bei Dieselfahrzeugen tatsächlich eine Wirkung gezeigt?

Die Messungen des AWEL und anderer Behörden haben gezeigt, dass die früheren Verschärfungen bei Dieselfahrzeugen - anders als bei Benzinfahrzeugen - wegen des Dieselskandals keine Wirkung gezeigt haben. Indes fallen die Unterschiede im Emissionsverhalten zwischen Testbetrieb und Realbetrieb von Dieselfahrzeugen seit Euro 6 deutlich geringer aus. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die am 1. September 2019 in Kraft getretenen neuen Abgasgrenzwerte gemäss Norm Euro 6d-temp zu einer zusätzlichen Verbesserung des Emissionsverhaltens der neuen Dieselfahrzeuge führen werden.

4. Mit welchen Folgekosten ist im Kanton Schaffhausen als Folge der Stickoxid-Emissionen bzw. des Dieselskandals zu rechnen?

Zu den Folgekosten im Kanton Schaffhausen können keine verlässlichen Aussagen gemacht werden.

5. Welchen Einfluss hätte eine fortschrittliche Elektromobil-Strategie (deutlich erhöhter Anteil Elektromobile) gegenüber einer Strategie «wie bisher»?

Im Gegensatz zu CO_2 entfalten Stickoxide in erster Linie am Ort ihres Ausstosses ihre schädliche Wirkung. Obwohl auch bei der Fahrzeugherstellung, der Kraftstoffaufbereitung (je nach Strommix auch die Strombereitstellung), der Wartung und der Fahrzeugentsorgung Stickoxide entstehen können, sind für weite Teile der Bevölkerung hauptsächlich die direkten Stickoxid-Emissionen beim Fahrbetrieb von Bedeutung. Elektrofahrzeuge erzeugen im Betrieb keine direkten Stickoxid-Emissionen. Ein erhöhter Anteil an Elektrofahrzeugen würde die Stickoxid-Emissionen aus dem Verkehr deutlich senken. Somit könnte mit einer fortschrittlichen Elektromobilitäts-Strategie die Luftqualität am Ort ihres Einsatzes erhöht werden. In diesem Zusammenhang ist zudem festzuhalten, dass in der Schweiz die Stickoxidbelastung aufgrund der Strombereitstellung ohne fossile Rohstoffe gering ist.

Da sich die Kleine Anfrage auf das Thema von Stickoxid-Emissionen beschränkt, werden andere Einflüsse von Elektrofahrzeugen nicht behandelt. Bezüglich Elektrofahrzeugen wird sodann auch auf die regierungsrätliche Antwort zur Kleinen Anfrage Nr. 2019/18 von Kantonsrat René Schmidt betreffend «Anteil und Beschaffung von Elektrofahrzeugen im kantonseigenen Fahrzeugpark» vom 20. August 2019 verwiesen.

Schaffhausen, 29. Oktober 2019

Der Staatsschreiber

Dr. Stefan Bilger