

INTERPELLATION VON ERWINA WINIGER JUTZ, MARTIN STUBER UND
LILIAN HURSCHLER-BAUMGARTNER

BETREFFEND STAND DER LUFTREINHALTUNG UND WEITERER
HANDLUNGSBEDARF

VOM 18. AUGUST 2003

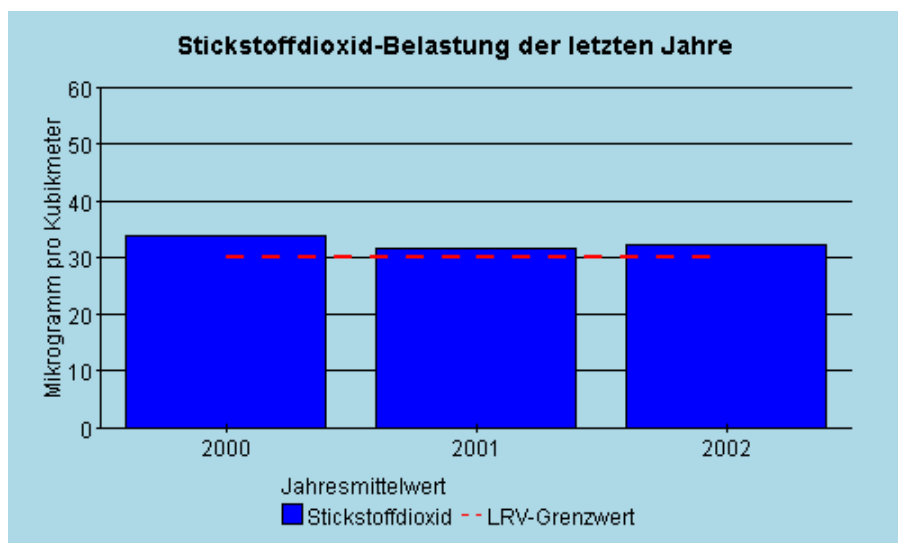
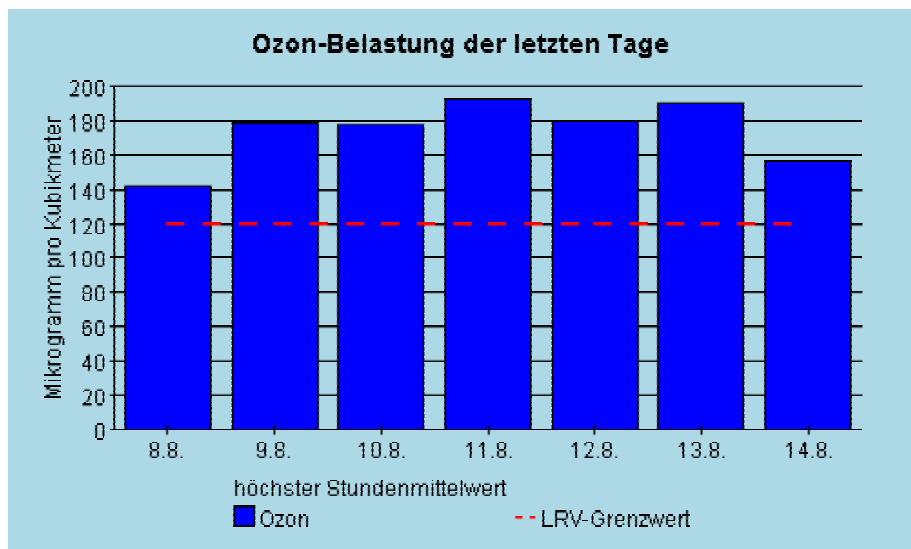
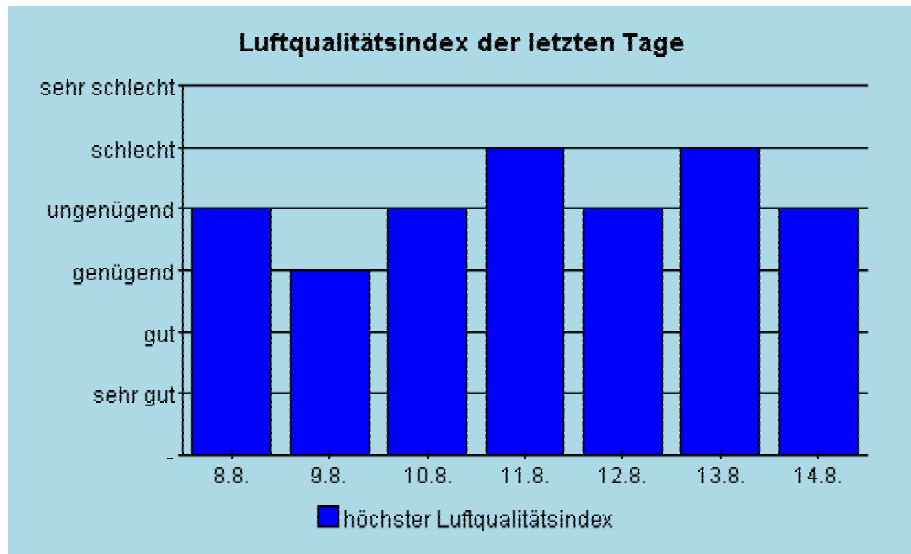
Die Kantonsrätinnen Erwina Winiger Jutz, Cham, Lilian Hurschler-Baumgartner, Risch, und Kantonsrat Martin Stuber, Zug, sowie vier Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner haben am 18. August 2003 folgende Interpellation eingereicht:

Nachdem der ärgste Teil der ausserordentlichen Hitzeperiode nun vorüber zu sein scheint, liegt es nahe, sich mit etwas kühlerem Kopf Gedanken zu Auswirkungen, Handlungsbedarf und längerfristigen Perspektiven zu machen.

Nach heutigem Wissensstand ist damit zu rechnen, dass die Häufigkeit solcher Hitzeperioden zunehmen wird. Ferner ist aufgrund der Temperaturmessungen der letzten zehn Jahre deutlich geworden, dass die Durchschnittstemperaturen ansteigen. In der Fachwelt inzwischen unbestritten ist auch die weltweite Klimaerwärmung – umstritten sind die Gründe, das Ausmass und die Folgen. Breiter Konsens herrscht allerdings inzwischen über den negativen Einfluss der sogenannten Treibhausgase. Und unbestritten ist ebenfalls, dass ein Teil der Probleme durch die menschliche Lebensweise hausgemacht ist.

Die unmittelbarste Ursache hat gleichzeitig auch die unmittelbarsten Auswirkungen auf die Lebensqualität: die Luftverschmutzung. In den Hitzewochen am gravierendsten sind die hohen Ozonwerte, welche vielerorts über längere Zeitperioden tagsüber die Alarmwerte zum Teil massiv überschritten haben.

Als Illustration mögen die beiden Diagramme der Messstation Postplatz Zug dienen, ausführlichere Werte finden sich auf www.in-luft.ch. Eine Übersicht bietet auch der Jahresbericht des interkantonalen Luftmessnetzes, den alle KR-Mitglieder erhalten haben.



Eine ausführliche Erörterung der ausserordentlich breit gestreuten negativen Folgen der hohen Ozonwerte kann an dieser Stelle verzichtet werden, die Medien berichten darüber und jede und jeder spürt sie am eigenen Leib. Festgehalten werden muss einfach, dass es sich hier um eine unmittelbare Gefährdung der Gesundheit handelt bis hin zu tödlichen Folgen (etwa für ältere Leute) und die Lebensqualität breiter Bevölkerungskreise stark leidet.

Wie die hohen Ozonwerte entstehen ist bekannt und unumstritten, die Grenzwerte ebenfalls und dementsprechend ist die Reduktion der sogenannten Vorläufersubstanzen (vor allem NO₂ und VOC) Teil der Massnahmenpläne zur Einhaltung der Luftreinhalteverordnung (LRV).

Ein bedeutender Teil dieser Vorläufersubstanzen stammt aus dem motorisierten Individualverkehr, ganz besonders in der ozonkritischen Zeit des Sommers, wo der Verschmutzungsbeitrag durch Heizungen minim ist.

Tägliche Radiomeldungen, dass über Mittag die Fenster zu schliessen seien und Kinder und Betagte zuhause bleiben sollen, weisen deutlich auf den Vollzugsnotstand bezüglich Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung hin. Der erste Massnahmenplan zur LRV stammt aus dem Jahre 1990 – ist also schon 13 Jahre alt. In der Aktualisierung des Massnahmenplanes aus dem Jahr 2000 wird Folgendes festgestellt: „Die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂), für Ozon (O₃) und Feinstaub (PM₁₀) waren 1999 im Kanton Zug teils lokal, teils flächenhaft überschritten.“ An dieser Situation hat sich nichts verbessert, im Gegenteil.

Wir stellen dem Regierungsrat auf diesem Hintergrund folgende **Fragen**:

1. Erkennt der Regierungsrat angesichts der obigen Ausführungen und des derzeitigen Standes der Nichteinhaltung der Grenzwerte der LRV mit allen negativen Konsequenzen die Dringlichkeit des Handlungsbedarfes? Ist er bereit, diesbezüglich zwei Gänge höher zu schalten und alles zu tun, dass die Situation bezüglich Luftqualität rasch und nachhaltig verbessert wird?
2. Unter dem Punkt 3.3. im Zuger Massnahmenplan sind die bereits beschlossenen Massnahmen aufgeführt. Wie ist der aktuelle Stand bei diesen vier Massnahmen und wie sieht der aktuelle Fahrplan zur Realisierung aus?
3. Sinnvollerweise haben sich die Umweltdirektoren der Innerschweizer Kantone im Juni 2000 auf einen gemeinsamen Massnahmenplan zur LRV geeinigt. Wie ist der aktuelle Stand bei den fünf Massnahmen (Punkt 4.2 im der Kurzfassung des Massnahmenplanes – S. 16 bis 21) und wie sieht der aktuelle Fahrplan zur Realisierung aus?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aussage, dass der Zuger Massnahmenplan und der gemeinsame Massnahmenplan der Innerschweiz nicht genügen wird: „Aus heutiger Sicht der Massnahmenwirkungen ist zu erwarten, dass weitere Pakete gemeinsamer Massnahmen geplant und realisiert werden müssen.“ (Massnahmenplan LRV des Kt. Zug, S.7)? Und noch deutlicher auf S.10: „Selbst im Jahr 2010 wird noch immer ein Sanierungsbedarf bestehen.“

Ist die Planung dieser weiteren Pakete im Gang, wenn Ja, wie ist der Stand und welche weiteren Massnahmen umfasst sie?

5. Für die Einhaltung der Grenzwerte wird stark auf den Sanierungsbeitrag des Bundes (über ein Drittel) gesetzt. Wie schätzt der Regierungsrat angesichts der angekündigten Sparrunden im öffentlichen Verkehr und des geplanten massiven Strassenausbauprogrammes die Wahrscheinlichkeit ein, dass der Bund seinen Beitrag tatsächlich leisten kann? Ist der Regierungsrat bereit, beim Bund diesbezüglich vorstellig zu werden? Falls nötig, ist er bereit, die Zuger Landesvertretung in National- und Ständerat bezüglich der entsprechenden Erwartungen an den Bund zu informieren und seine diesbezügliche Erwartungshaltung kund zu tun? Falls absehbar ist, dass der Bund seinen Beitrag nicht leisten wird, ist der Regierungsrat bereit, eine entsprechende Kompensation mit Innerschweizer und Zuger Massnahmen vorzunehmen?
6. Der Ausbau des Strassennetzes im Teilrichtplan Verkehr hat als Zielgrösse ein Wachstum des motorisierten Individualverkehrs von 43 % bis ins Jahr 2020. Der aktuelle Trend beim Fahrzeugbestand wie auch die aktuellen Verkehrswachstumswahlen lassen darauf schliessen, dass dieses Horrorszenario leicht Realität werden könnte. Ist dieses exorbitante Wachstum resp. die damit verbundenen Emmissionen in den beiden Massnahmenplänen berücksichtigt? Wenn Nein oder falls nur zum Teil: ist der Regierungsrat bereit, sofort eine entsprechende Überarbeitung der Massnahmenpläne zu veranlassen? Da diese Überarbeitung zweifellos eine Reduktion des Verkehrswachstumes als Massnahme zur Folge haben müsste: Ist der Regierungsrat bereit, den TRP Verkehr entsprechend zu überarbeiten?
7. Der Kanton Tessin - der Kanton mit der höchsten Autodichte - hat zur Überraschung vieler angesichts der Ozonwerte ein flächendeckende Reduktion der Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Es ist unbestritten, dass diese Massnahme zwar nicht die Lösung des Problemes ist, aber kurzfristig eine gewisse Linderung bringen kann. Weshalb hat der Regierungsrat auf diese Sofortmassnahme verzichtet? Ist er bereit, bei einer ähnlichen Situation in Zukunft zu diesem Mittel zu greifen? Ist er bereit, sich zur Erhöhung der Wirksamkeit sich bei den anderen Innerschweizer Kantonen für die gleiche Massnahme einzusetzen?

Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner

Lang Josef, Zug
Lustenberger-Seitz Anna, Baar
Siegwart Christian, Zug
Zeiter Berty, Baar