

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

BETREFFEND STAND DER LUFTREINHALTUNG UND WEITERER  
HANDLUNGSBEDARF  
(VORLAGE NR. 1152.1 – 11242)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 16. MÄRZ 2004

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsrätinnen Erwina Winiger Jutz, Cham und Lilian Hurschler-Baumgartner, Risch, und Kantonsrat Martin Stuber, Zug, sowie vier Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner haben am 18. August 2003 eine Interpellation eingereicht (Vorlage Nr. 1152.1 – 11242). Darin stellen die Interpellanten dem Regierungsrat vor dem Hintergrund des heissen Sommers 2003 sieben Fragen zum Stand der Massnahmenplanung Luftreinhaltung im Kanton Zug und der Innerschweiz sowie zu möglichen Massnahmen auf Bundes- und Kantonebene gegen zu hohe Ozonwerte.

Der genaue Wortlaut der Interpellation und die Begründung dazu finden sich in der Vorlage Nr. 1152.1 – 11242.

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 28. August 2003 die Interpellation dem Regierungsrat überwiesen.

## **I. Ausgangslage**

Ausgangspunkt ist das Bundesumweltrecht. Im Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01; USG) heisst es, für schädliche oder lästige Einwirkungen namentlich bei Luftverunreinigungen habe der Bundesrat durch Verordnung Immissionsgrenzwerte festzulegen und zwar so, dass diese Immissionen Menschen, Tiere und

Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume nicht gefährdeten, wenn sie unterhalb der festgelegten Werte lägen (Art. 13 und Art. 14 USG). In der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (SR 814.318.142.1; LRV) sind die Immissionsgrenzwerte festgelegt. Der Bundesrat hat in seiner Verordnung die Kantone nicht nur verpflichtet, die Immissionen zu überwachen, sondern auch einen Plan aufzustellen, wenn übermässige Emissionen auftreten. Um den Massnahmenplan geht es in der vorliegenden Interpellation.

Massnahmenpläne sind für die Behörden verbindlich, die vom Kanton mit Vollzugsaufgaben betraut sind (Art. 44a Abs. 2 USG). Der Kanton Zug ist dieser Verpflichtung nachgekommen, indem der Regierungsrat am 11. Juni 1990 einen ersten Massnahmenplan beschlossen hat.

Seit Ende der achtziger Jahre arbeiten die Zentralschweizer Luftreinhalte-Fachstellen eng zusammen. Um Ressourcen zu sparen und Synergien zu nutzen, beschlossen die Zentralschweizer Umweltschutzdirektoren im November 1998, einen gemeinsamen Massnahmenplan Luftreinhaltung zu erlassen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat mit Beschluss vom 4. Juli 2000 den zweiten Zuger Massnahmenplan verabschiedet, der den ersten Plan vom 11. Juni 1990 ablöste bzw. aktualisierte. Dieser Zuger Massnahmenplan umfasst den gemeinsamen Massnahmenplan der Zentralschweizer Kantone. Er enthält ein erstes Paket gemeinsamer Massnahmen. Es geht um den überregionalen Strassenverkehr mit vier und dem Regionalverkehr mit zwei Massnahmen, um die Förderung energiesparenden und ökologischen Bauens als erweiterte Massnahme, um Emissionsbeschränkungen auf Baustellen und schliesslich um die Harmonisierung bei Kontrollen von Schwerölfeuerungen und Holzfeuerungen. Den Erläuterungen zum gemeinsamen Massnahmenplan ist zu entnehmen, dass dieses erste Paket die Immissionen nicht soweit vermindert hat, dass die Grenzwerte unterschritten werden, sondern dass weiterer Sanierungsbedarf besteht. Das überrascht nicht. Nach LRV müsste die Luftbelastung mit Stickstoffdioxid und Ozon bereits seit dem 1. März 1994 unter dem Niveau der Immissionsgrenzwerte liegen. Bund und Kantone haben die Frist versäumt. Eine weitere Sanierungsfrist für die Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub läuft nach LRV am 1. März 2006 ab. – Auch wenn Bund und Kantone schlecht mit den Immissionsgrenzwerten nach Luftreinhalte-Verordnung zu Rande kommen, heisst das nicht, dass Resignation am Platz ist. Viel mehr sind die Anstrengungen zu verstärken. Bei allen Bemühungen wird der Einsatz jedes Einzelnen gefordert.

## II. Zu den einzelnen 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?*

Bereits 1990 hat der RR mit der Verabschiedung des Massnahmenplanes Luftreinhaltung die Notwendigkeit erkannt, die Luftbelastung zu reduzieren. Dieser Massnahmenplan verfolgte auch das Ziel, mit der Reduktion der Vorläuferschadstoffe Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC) eine Reduktion des Sekundärschadstoffes Ozon zu erreichen. Durch verschiedene Massnahmen auf Bundesebene und durch bereits umgesetzte Luftreinhaltmassnahmen im Kanton Zug sind in 10 Jahren (1991-2001) die NO<sub>x</sub>-Emissionen um ca. 34 % und die VOC-Emissionen um ca. 36 % zurückgegangen. Dies ist als Erfolg zu werten. Technische Fortschritte haben es ermöglicht, den Ausstoss von Schadstoffen zu senken, beispielsweise bei Heizungen, bei Automotoren und bei Industrieanlagen. Auch die Einführung einer neuen Abgabe auf flüchtige Kohlenwasserstoffe, die sogenannte VOC-Lenkungsabgabe, hat zur Immissionsminderung beigetragen.

Die Ozonkonzentration hat allerdings nicht im gleichen Verhältnis abgenommen.

Erst eine nochmalige Halbierung der heutigen Emissionen der Vorläuferschadstoffe kann die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der LRV mit sich bringen. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass er handeln muss. Mit dem Verordnungsentwurf über die Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr hat er einen Weg aufgezeigt. Dieser Entwurf stiess jedoch in der Vernehmlassung auf Widerstand. Das kann nur bedeuten, dass die Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr überdacht und zusammen mit den Einwohnergemeinden und weiteren interessierten Kreisen eine neue Lösung erarbeitet werden muss.

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?*

Der Zuger Massnahmenplan Luftreinhaltung (vom 4. Juli 2000) umfasst den gemeinsamen Massnahmenplan der Zentralschweizer Kantone. Darin sind noch die vier nachfolgenden Massnahmen aus dem Zuger Massnahmenplan 1990 für den Verkehrsbereich enthalten. Der aktuelle Stand der Umsetzung sieht folgendermassen aus:

### **Differenzierte und variabilisierte Motorfahrzeugsteuer**

Bei der Revision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22) geht es darum, die Strassenverkehrssteuer für Personewagen auf Grundlage des Treibstoffverbrauchs, der Motorenleistung und der jährlichen Kilometerfahrleistung neu zu gestalten und damit eine Ökologisierung der Strassenverkehrssteuern zu erreichen. Ein direktionsinterner Entwurf liegt vor. Sobald sowohl die Erläuterungen zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen als auch die Stellungnahmen zu hängigen parlamentarischen Vorstössen vorliegen, wird die Vorlage dem Kantonsrat unterbreitet.

### **Temporeduktion auf ausgewählten Ausserortsstrecken**

Durch Temporeduktionen auf Ausserortsstrecken sollen Schadstoffemissionen und -immissionen, Lärmimmissionen, Treibstoffverbrauch und Unfallrisiko vermindert und gleichzeitig der Verkehrsablauf verstetigt werden.

Seit 2000 sind in Oberägeri eine, in Baar eine, in Cham drei, in Hünenberg zwei, in Risch eine und in Neuheim zwei Temporeduktionen verfügt worden. In einer Strassensignalkarte des Amtes für Umweltschutz vom Dezember 2003 sind sämtliche zurzeit signalisierten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den National- und Kantonsstrassen eingetragen.

Die Sicherheitsdirektion prüft gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen Temporeduktionen auf Ausserorts-Teilstrecken; auf Grund auch von früheren Urteilen des Verwaltungsgerichts sind diese gesetzlichen Grundlagen des Bundes verbindlich.

### **Verkehrsverflüssigende/beruhigende Massnahmen auf dem Innerorts-Strassennetz**

Mit dieser Massnahme soll die Verkehrssicherheit erhöht sowie die Wohnlichkeit der Quartiere verbessert und sowohl die Lärmbelastung als auch die Schadstoffemissionen reduziert werden.

In der Zwischenzeit sind zusätzlich in der Stadt Zug, der Gemeinde Steinhausen, der Gemeinde Cham und in Hünenberg Tempo-30-Zonen bzw. Begegnungszonen realisiert worden.

Verschiedene Gemeinden im Kanton Zug prüfen oder planen zurzeit die Umsetzung weiterer solcher verkehrsberuhigender Massnahmen.

### **Verminderung des individuellen Pendlerverkehrs**

Mit der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs wird die Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum ÖV gefördert. Aus diesem Grund hat der Kantonsrat neben dem neuen Strassenbauprogramm auch die Planungs- und Projektierungskredite von insgesamt 14.3 Mio. Franken für den öffentlichen Verkehr und den vorgezogenen Budgetkredit von 2.5 Mio. Franken für die Abstimmung des Busnetzes mit der Stadtbahn gesprochen. (Referendumsvorlagen 1168.6 – 11374 und 1171.7 – 11375, Ablauf der Referendumsfrist am 1. März 2004). Allerdings zeigen die neuesten Pendlerzahlen, dass sich jede Zugerin und jeder Zuger seit 1990 noch mehr individuell bewegt. Der Modal-Split (Verhältnis von MIV zu ÖV) hat sich, trotz aller getroffenen Massnahmen wie Ausbau der Schienensysteme, Busbevorzugung, einheitliche Tarifsysteme, Radwegbau, in den letzten 10 Jahren nicht wesentlich verändert. Der Regierungsrat erhofft, dass die Eröffnung der Stadtbahn das Ziel näher bringt und den Modal-Split zugunsten des ÖV verschiebt. Der Kanton hat sich namentlich bei UVP-pflichtigen Bauvorhaben mit erheblichem Publikumsaufkommen bereits bemüht, den Anteil des ÖV zu steigern (Beispiel: Einkaufszentrum Zugerland ÖV und Langsamverkehrsanteil von bisher 9% auf 15% innert Frist von vier Jahren seit Eröffnung des erneuerten Einkaufszentrums).

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 in der Kurzfassung des Massnahmenplanes - S. 16 bis 21) und wie sieht der aktuelle Fahrplan zur Realisierung aus?*

Im Punkt 4 „Massnahmenplan Luftreinhaltung der Innerschweizer Kantone ...“ geht es um das erste Paket gemeinsamer Massnahmen und in Punkt 4.2 um die Massnahmen selbst und deren Ziele. Nachfolgend sind die einzelnen Massnahmen aufgeführt:

**Massnahmenpaket 1 (Teilprojekte Nationalstrassenbereich)**

Die Massnahme **Information und Monitoring Nationalstrassen** (Bereitstellung aktueller Informationen und Entscheidungsgrundlagen über die Auswirkungen des Verkehrs auf den Nationalstrassen, insbesondere des Transitverkehrs; Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten zur Reduktion von Schadstoffemissionen auf den Transitachsen) ist eng mit dem Monitoring des Bundes über die Wirkung der flankierenden Massnahmen zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs auf die Schiene verknüpft. Die Datenerhebung erfolgt in den Kantonen Uri und Luzern an den Transitachsen. Sie ist im Gange.

Die Massnahme **Technisches Zentrum an der A2**, Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen mit Informationen über zweckmässiges Verkehrsverhalten und ihre „persönlichen“ Beiträge zur Luftreinhaltung zu informieren, ist von der Zentralschweizer Umweltdirektorenkonferenz (ZUDK) gestrichen worden. In der Massnahme sind realisierbare Lösungsansätze kaum erkennbar. Der erzielbare lufthygienische Nutzen der Massnahme wurde als unbefriedigend tief eingeschätzt.

Die Massnahme **Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen** (flexible und zeitlich befristete Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit) wird nicht realisiert (ZUDK-Beschluss vom 14. März 2003), da die Massnahme zu stark auf den Verkehrsbereich konzentriert ist.

Im Kanton Zug jedoch ist die Installation einer Verkehrsbeeinflussungsanlage geplant. Der Grund sind die seit Jahren auf der Autobahn A4a entstehenden Staus mit Unfällen zu den Hauptverkehrszeiten. Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss vom 18. Februar 2003 betreffend „Verkehrsleitebene auf Nationalstrassen im Kanton Zug“ wurden die Sicherheits- und die Baudirektion zur Planung und Ausführung ermächtigt. Zudem ist das Projekt im Strassenbauprogramm 2004-2011 im entsprechenden Rahmenkredit der Nationalstrassen enthalten.

Die Massnahme **Erweiterung Kontrollen auf Nationalstrassen**, Ausweitung der bisherigen polizeilichen Kontrollen zur Überprüfung umweltrelevanter, technischer und betrieblicher Vorschriften, erfolgt in Koordination mit den Schwerverkehrskontrollzentren.

Das UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) hat mit Schreiben vom 27. Januar 2004 an die ZUDK bestätigt, dass das Bundesamt für Strassen ein Kontrollzentrum im Kanton Uri (oder in Nidwalden) vorsieht. Dort wird es

vertiefte technische Prüfungen der Lastwagen geben, die auch eine Abgasemissionsmessung umfassen wird.

Die Zuger Polizei leistet pro Jahr rund 3'000 Kontrollstunden, allein für den Schwerverkehr, v.a. auf den Autobahnen A4a und A4 (Transitachsen zum und vom Gotthard). Dabei wird jedes schwere Motorfahrzeug gemäss einer Checkliste ganzheitlich in Bezug auf Fahrtüchtigkeit, Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeit-Bestimmungen, Ladung (gefährliche Güter) und technischen Zustand kontrolliert.

### **Massnahmenpaket 2 (Verkehrsbereich)**

Die Massnahme **Emissionsminderung beim öffentlichen Verkehr** umfasst die Senkung der Schadstoffemissionen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Feinstaub-Emissionen, mit Hilfe von technischen Massnahmen.

Im Kanton Zug wird diese Massnahme durch die Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) bereits umgesetzt. Seit 1999 wird nur noch schwefelarmer Dieseltreibstoff (< 50 ppm) und seit Anfang 2004 nur noch Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von lediglich < 10 ppm eingesetzt. Neben der Verringerung des Ausstosses an Schwefeldioxid reduziert dieser schwefelarme Treibstoff bei den heutigen Dieselmotoren die Stickoxid- und die Partikelemissionen um je bis zu 7 %.

Seit 1999 werden neue Dieselbusse ausschliesslich mit Partikelfiltern (Typ CRT) beschafft. Momentan verfügt die ZVB über 18 Fahrzeuge mit Filtersystemen, zusätzliche 8 Neufahrzeuge werden nach der Einfahrphase ausgerüstet. Im Verlauf des Jahres 2004 werden weitere 9 bis 10 Fahrzeuge in Betrieb genommen und in den nächsten 3 Jahren sollen weitere 20 ältere Busse ersetzt werden. Ende 2007 werden über 70 % der ZVB-Busse über Partikelfilter verfügen. Im Weiteren verfolgen die ZVB sehr intensiv die Entwicklungen im Bereich alternativer Treibstoffe und Antriebssysteme.

Im Kanton Zug ist die Massnahme **publikumsintensive Anlagen und Veranstaltungen** in den nach §12 EG USG vom Regierungsrat zu erlassenden Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr integriert. Der Verordnungsentwurf stiess in der Vernehmlassung auf Ablehnung. Diese Massnahme harrt der Umsetzung.

Die **Massnahme 3 Förderung energiesparendes und ökologisches Bauen** sieht vor, im Bereich der Anwendung von Energiesparnormen, der Ausbildung sowie der Förderung von energieoptimiertem Bauen in der Zentralschweiz zusammenzuarbeiten.

Die Konferenz kantonaler Energiedirektoren und die Konferenz kantonaler Energiefachstellen hat im August 2000 Mustervorschriften im Energiebereich verabschiedet, die sogenannten MuKE. Der Kanton Zug hat die Mustervorschriften in ihrer Detailliertheit noch nicht umgesetzt. Die kantonale Energiefachstelle hat in einem Merkblatt vom 1. Oktober 2003 darauf hingewiesen, dass formell das alte Recht mit Energiegesetz vom 24. Februar 1994 und der Vollziehungsverordnung zum Energiegesetz vom 28. März 1994 gelte. In der Praxis gelten die privatrechtlichen Regeln der Baukunde. Daher müssten die Standards der SIA-Norm "Thermische Energie im Hochbau" 380/1 auch im Kanton Zug gelten. Inzwischen hat der Regierungsrat dem Kantonsrat die Vorlage für ein neues Energiegesetz unterbreitet. Die vorberatende Kommission hat ihre Arbeit am 30. Januar 2004 abgeschlossen (Vorlagen Nrn. 1162.3/4 - 11443/44). Mit dem neuen Energiegesetz wird der Regierungsrat in der Lage sein, Einzelheiten der Anforderungen insbesondere technischer Art an die Energieverwendung in Gebäuden auf dem Verordnungsweg zu regeln (§ 6 Abs. 2 Bst. a des Energiegesetzes [Antrag]).

Schon seit 2001 fördert der Kanton die Renovation von Gebäuden, insbesondere nach "MINERGIE"-Standard (Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit zur Förderung der Renovation von Gebäuden nach "MINERGIE"-Standard vom 28. Juni 2001). Er hat bisher über 1,3 Mio. Franken für die Sanierung von gegen 50 Ein- und Mehrfamilienhäusern zugesichert oder ausbezahlt.

Dass die Bauweise energiesparend und ökologisch sein soll, ist mittlerweile stark ins Bewusstsein nicht nur von Einzelpersonen, sondern einer breiteren, interessierten Bevölkerungsschicht gedrungen. Es darf ohne Übertreibung gesagt werden, dass in unserer Region die Bauqualität auf hohem Stand ist und damit energiesparendes und ökologisches Bauen an der Tagesordnung ist. Wie weit "das Potential für Energiereduktionen", wie es im Massnahmenplan heisst, damit ausgeschöpft ist, lässt sich nicht exakt ermitteln, weil auch andere Faktoren eine Rolle spielen. Insbesondere hemmt ein steigender Wohlstand das Energiesparpotential, weil die beanspruchten Wohnflächen immer grösser, die technischen Geräte mit Energiebedarf immer zahlreicher werden, was den Gesamtbedarf tendenziell steigert.

Die **Massnahme 4 Emissionsbeschränkung an Baustellen** hat das Ziel, durch einheitliche Vorschriften und Auflagen im Baubereich (Bauverfahren, Baumaschinen und Baugeräte) die Emissionen von staub- und gasförmigen Luftschadstoffen zu reduzieren.



Auf Grundlage eines Umsetzungsplanes vom 27. Januar 2003 haben Zentralschweizer Umweltschutzdirektorenkonferenz und Zentralschweizerische Baumeisterverbände gemeinsam die Informationskampagne „Gib 8! – die 8 Hauptmassnahmen der Baurichtlinie Luft für die Zentralschweiz“ erarbeitet. Eine Übersichtsbroschüre und drei Infoblätter erklären die wichtigsten Handlungsbereiche im Zusammenhang mit der Reduktion von Luftschadstoffen auf Baustellen. So haben die Zentralschweizer Regierungen z.B. das Partikelfilter-Obligatorium für Baumaschinen verschärft. Die Kampagne richtet sich an Bauausführende, aber auch an Baubewilligungsbehörden, Bauherren, Projektverfasser und Bauleiter und umfasst auch Weiterbildungskurse für Baustellenpersonal. Die Kampagne startet in Zusammenarbeit mit den Zentralschweizer Baumeisterverbänden im März 2004.

#### **Massnahmenpaket 5 Harmonisierung Vollzug Feuerungen**

Die Massnahme **Schwerölf Feuerungen** ist umgesetzt. Im Kanton Zug gibt es keine Schwerölf Feuerungen mehr.

Die Massnahme Kontrollen **Holzfeuerungen** soll sicherstellen, dass Holzfeuerungen gesetzeskonform und möglichst schadstoffarm betrieben werden. Dafür ist neben der Verbrennungstechnik auch das verwendete Holz massgebend. Das Lösungs- und Realisierungskonzept für diese Massnahme wurde erarbeitet und liegt vor. Die Umsetzung der ersten Phase (Information und Aufklärung) ist in Vorbereitung und erfolgt voraussichtlich in der Heizperiode 2004/2005.

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 Jahre 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?*

Im Kanton Zug ist die Massnahmenplanung rollend. Die Massnahmen werden umgesetzt und einer Erfolgskontrolle unterzogen. Die Erkenntnisse fliessen in Entscheidungen ein, d.h. je nach Ergebnissen werden weitere Massnahmen geplant. So sind

z.B. neue oder andere Massnahmen zu prüfen, falls der Regierungsrat aus politischen Gründen keine Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr erlassen kann.

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 Standesvertretung 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 Inner-schweizer und Zuger Massnahmen vorzunehmen?*

Im gemeinsamen Massnahmenplan der Zentralschweizer Kantone wird auf mehrere Massnahmen des Bundes verwiesen, die inzwischen entweder eingeführt sind oder Aussicht auf eine Umsetzung haben. Wir nennen drei Beispiele.

Für Industrie und Gewerbe ist mit der seit 1. Januar 2000 erhobenen Abgabe gemäss Verordnung über die Lenkungsabgabe auf flüchtigen organischen Verbindungen (VOCV) vom 12. November 1997 (SR 814.018) ein finanzieller Anreiz gegeben, auf solche Stoffe zu verzichten oder sie anders einzusetzen als bisher. Ebenfalls seit dem 1. Januar 2000 ist eine Änderung der LRV Anhang 5 Ziff. 5, 6 und 11 - um nur drei ihrer Neuerungen zu erwähnen - in Kraft. Darin geht es um technische Spezifikationen von Benzin, Dieselöl und Heizölen, die der Bundesrat im Interesse der Luftreinhaltung angepasst hat. Schliesslich ist die Einführung der Abgabe auf Leistungen des Schwerverkehrs zu erwähnen. Das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG) vom 19. Dezember 1997 (SR 641.81) ist am 1. Januar 2001 in allen Teilen in Kraft getreten.

Die Frage bleibt, was die Sparmassnahmen des Bundes bewirken. Gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 2003 über dringliche Massnahmen aus dem Entlastungsprogramm 2003 (AS 2003, S 5203) beteiligt sich der Bund an den Kosten für Umweltschutzmassnahmen bei Nationalstrassen und mit Bundeshilfe auszubauenden Hauptstrassen. Bei den übrigen Strassen werden für die Kantone Beiträge von

wenigstens 20 % nur für Lärm- und Schallschutzmassnahmen ausgerichtet. Die Innerschweizer Kantone sind abgesehen davon beim Bund vorstellig geworden, um eine Mitwirkung des Bundes bei der Umsetzung des Massnahmenplanes zu erreichen. Das Monitoringprogramm auf Nationalstrassen und die Einrichtung der Schwerverkehrskontrollzentren (Massnahmen 1) sind Resultate dieser Verhandlungen. Weder sind die in der Interpellation nachgefragten Vorsprachen des Regierungsrates bei den Zuger Landesvertretern in den Eidg. Räten noch Kompensationen durch örtliche Luftreinhaltemassnahmen nötig. Der Bund leistet durchaus seinen Beitrag zur Luftreinhaltung.

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 Verkehrswachstumswachstumszahlen lassen darauf schliessen, dass dieses Horrorszenario leicht Realität werden könnte. Ist dieses exorbitante Wachstum resp. die damit verbundenen Emissionen 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 Verkehrswachstum als Massnahme zur Folge haben müsste: ist der Regierungsrat bereit, den TRP Verkehr entsprechend zu überarbeiten?*

Die Zunahme der Verkehrsleistung im Privatverkehr bis ins Jahr 2020 um 43 % ist keine Zielgrösse der Zuger Verkehrspolitik, sondern eine begründete Annahme, dass der Privatverkehr in diesem Ausmass wachsen wird. Der kantonale Richtplan datiert vom 28. Januar 2004, während der Massnahmenplan Luftreinhaltung auf den Regierungsratsbeschluss vom 4. Juli 2000 zurückgeht. Nach Art. 33 Abs. 1 LRV sind die im Massnahmenplan gestellten Aufgaben in der Regel innert 5 Jahren zu verwirklichen. Damit wird der für den Kanton Zug geltende Massnahmenplan ohnehin zu überprüfen sein, was Gelegenheit bietet, ihn mit dem neuen Kantonalen Richtplan zu koordinieren. Der Sachbereich Verkehr wird dabei eine herausragende Rolle spielen, doch sind wir angesichts des klaren Kantonsratsbeschlusses vom 28. Januar 2004 über den Kantonalen Richtplan nicht bereit, dass Planungswerk bereits wieder in Frage zu stellen. Die Planungssicherheit hat Vorrang. Nötig ist jedoch ein griffiger Massnahmenplan, um unerwünschte Auswirkungen des Verkehrswachstums einzudämmen.

7. *Der Kanton Tessin - der Kanton mit der höchsten Autodichte - hat zur Überraschung vieler angesichts der Ozonwerte eine flächendeckende Reduktion der Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Es ist unbestritten, dass diese Massnahme zwar nicht die Lösung des Problems 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, zur Erhöhung der Wirksamkeit sich bei den anderen Innerschweizer Kantonen für die gleiche Massnahme einzusetzen?*

Es ist vorzuschicken, dass die Erfahrungen mit kurzfristigen, lokalen Temporeduktionen im Tessin im Sommer 2003 gezeigt haben, dass die Reduktionen in Bezug auf Ozon minim waren. Der Regierungsrat ist nicht bereit, auf kleinem Gebiet eine Massnahme einzuführen, die eher als Schikane denn als wirksames Mittel verstanden würde.

Die Strategie zur Reduktion von Ozon ist eng verknüpft mit der Reduktion der Vorläuferschadstoffe (NO<sub>x</sub> und VOC). Seit 1985 konnten in der Schweiz die NO<sub>x</sub>-Emissionen um ca. 40 % und die VOC-Emissionen um ca. 50 % gesenkt werden. Allerdings ist die damals (erwartete) Verminderung des bodennahen Ozons nicht so erfolgt, wie Vorläufersubstanzen abgenommen haben. So haben zwar seit 1990 die Konzentrationen der Spitzenwerte um ca. 10 % abgenommen, dafür hat aber die mittlere Belastung zugenommen. Diese Zunahme ist mit dem Anstieg der grossräumigen Hintergrundbelastung von Ozon zu sehen, was zu Überschreitungen des 1-Stundenmittelgrenzwertes führt, auch wenn die örtliche Ozonbildung nur zu einem Teil zur Gesamtbelastung beiträgt. Messungen auf dem Jungfraujoch haben ergeben, dass eine Zunahme der hemisphärischen Hintergrundbelastung festzustellen ist, die insbesondere in einer globalen Verfrachtung von Luftpaketen aus dem asiatischen Raum zu sehen ist. Mit anderen Worten kann der Regierungsrat mit einem Massnahmenplan keine Weltprobleme lösen.

Hinzu kommt, dass in den letzten zwei Jahren in der Schweiz eine Stagnation bzw. eine leichte Zunahme (2003) der NO<sub>x</sub>-Konzentrationen festgestellt wird. Dieser Anstieg ist mit der Zunahme von Verkehrsleistungen (v.a. Dieselfahrzeuge) zu erklären. Der Bundesrat hält in seinem „Bericht über die lufthygienischen Massnahmen des Bundes und der Kantone“ vom Juni 1999 fest, dass zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und der international festgelegten Dosiswerte von Ozon gegenüber dem Stand von 1995 die NO<sub>x</sub>-Emissionen um etwa 65 % und die VOC-Emissionen um ca. 60 % gesenkt werden müssten.

Örtliche Massnahmen lösen das Problem hoher Ozonspitzenwerte in den Sommermonaten nur teilweise. Dazu braucht es über einen längeren Zeitraum und in einem grösseren Gebiet saisonale Massnahmen, um Wirkung zu zeigen. Hier ist der Bund zuständig. Beispiele möglicher Massnahmen sind verstärkte Informationen und Sensibilisierung der Bevölkerung (2003 durchgeführte, erfolgreiche Ozon o.k.-Kampagne) sowie die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs (Stadtbahn Zug). Auf Initiative des Kantons Tessin hat der Bund derzeit einen „runden Tisch“ mit Vertretern verschiedener Kantonsregierungen im Sinne eines koordinierten Vorgehens organisiert, um mögliche saisonale Massnahmen (z.B. Tempobeschränkungen) zur Bekämpfung des Sommersmogs zu diskutieren. Die Zentralschweizer Kantone werden das koordinierte Vorgehen unterstützen. In diesem Sinne wird auch der Kanton Zug seinen Beitrag leisten.

### **III. Antrag:**

Kenntnisnahme.

Zug, 16. März 2004

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio