

INTERPELLATION VON DANIEL BURCH UND THOMAS LÖTSCHER
BETREFFEND TEMPOREDUKTION BEI HOHEN OZONBELASTUNGEN

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 4. OKTOBER 2005

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Daniel Burch, Risch, und Thomas Lötscher, Neuheim, haben am 29. April 2005 eine Interpellation eingereicht (Vorlage Nr. 1331.1 - 11706). Darin stellen die Interpellanten dem Regierungsrat Fragen zum Thema Temporeduktion bei hohen Ozonbelastungen.

Der genaue Wortlaut der Interpellation und die Begründung dazu finden sich in der Vorlage Nr. 1331.1 - 11706.

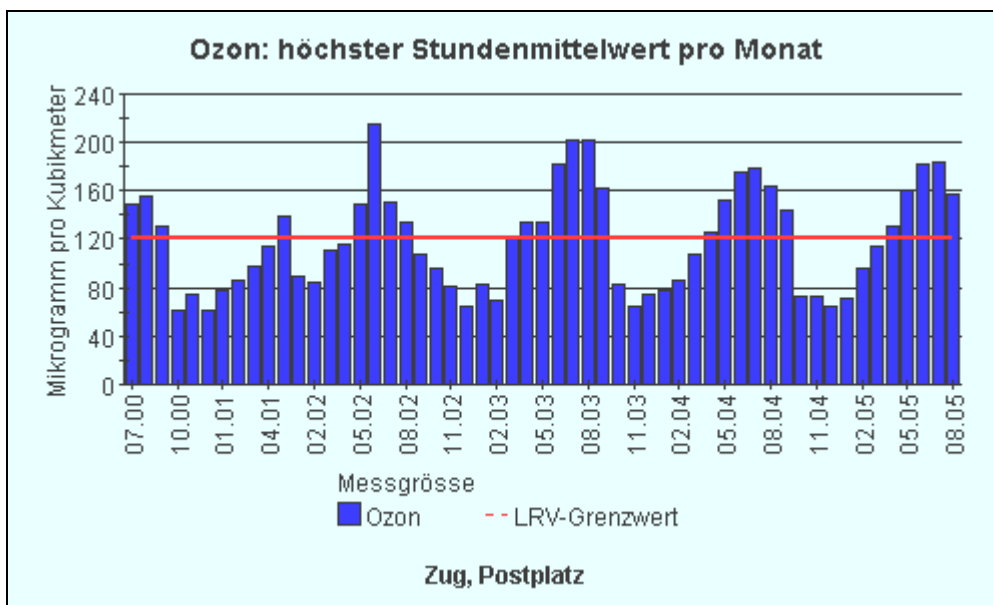
Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 2. Juni 2005 die Interpellation dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

I. Einführung

Der Hitzesommer im Jahre 2003 bewirkte in der Schweiz und im europäischen Ausland massive und grossräumige Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes von Ozon. Diese Situation führte dazu, dass sich Luftreinhaltefachleute und Politikerinnen und Politiker überlegten, was bei einer Wiederholung zu tun sei. Einigkeit bestand darin, dass zur Bekämpfung der Sommersmog-Belastung dauerhaft wirksame Massnahmen auf nationaler und internationaler Ebene im Vordergrund stehen müssten.

Grenzwerte und Messungen im Kanton Zug

Die Luftreinhalteverordnung (LRV) der Schweiz gibt für Ozon einen Grenzwert von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (1-Stundenmittelwert) vor, der höchstens einmal pro Jahr überschritten werden darf. Im Hitzesommer 2003 wurde dieser Grenzwert in Zug 397-mal überschritten.



Die Grafik zeigt anhand der Messungen am Postplatz in Zug die Maximalwerte der Ozonbelastung in den Jahren 2000 bis 2005.

Der Cercl'Air, ein Zusammenschluss der Luftreinhalte-Fachstellen, hat im Auftrag der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) und in Zusammenarbeit mit dem BUWAL das Vorgehen auf nationaler Ebene koordiniert. Er hat im März 2004 das Positionspapier "Sommersmog" für ausserordentliche Belastungssituationen vorgelegt. Nach mehreren Anpassungen wurde das Sommersmogkonzept schliesslich im Februar 2005 den Kantonen zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Antworten waren durchwegs zustimmend.

Das Sommersmogkonzept beinhaltet im Wesentlichen ein zweistufiges Vorgehen:

Informationskonzept

Bei Überschreitung des Ozon-Schwellenwertes von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (EU-Informationswert), dem Eineinhalbfachen des schweizerischen Grenzwertes, wird eine automatische Information der Bevölkerung über die Medien ausgelöst. Darin werden Verhaltensempfehlungen abgegeben und freiwillige Massnahmen zur Senkung des Schadstoffausstosses propagiert.

Alarmkonzept

Bei Überschreitung der europäischen Alarmschwelle von $240 \mu\text{m}^3$ sollen im Sinne eines Alarmkonzeptes Massnahmen durch die betroffenen Kantone ergriffen werden (beispielsweise Tempobeschränkungen, Verkehrseinschränkungen für Altfahrzeuge oder 2-Takt-Fahrzeuge).

Gemäss unserem Informationsstand ist zurzeit kein gesamtschweizerisches Vorgehen beim Erreichen des Alarmwertes der EU vorgesehen. Allerdings hat die BPUK eine Arbeitsgruppe beauftragt, das Alarmkonzept zu vertiefen und zu konkretisieren. Inzwischen hat die Plenarversammlung der BPUK das Sommersmog-Informationskonzept genehmigt und zur Umsetzung im Sommer 2005 freigegeben. An einer Pressekonferenz am 4. Mai 2005 wurde über den Beschluss zum Sommersmogkonzept vom 21. April 2005 informiert.

Die Interpellanten bringen in der Begründung ihres Vorstosses zum Ausdruck, dass sie vom Nutzen einer Tempolimit zur Reduktion von Ozon keineswegs überzeugt sind. Richtig ist, dass diese Massnahme allein bei weitem nicht ausreicht, dass sie jedoch durchaus einen Baustein für die Ozonbekämpfung in kritischen Situationen bilden kann und deshalb im Alarmkonzept erscheint.

II. Zu den einzelnen Fragen

1. *Kennt der Regierungsrat die Studien des Büros infras, Bern „Emissionsszenarien Strassenverkehr, Input für Ozonmodellierungen“, vom 20.04.2004, und des Paul Scherrer Institutes „Influence of Reducing the Highway Speed Limit to 80 km/h on Ozone in Switzerland“ vom Mai 2004?*

Beide Studien sind bekannt. Sie untersuchen die lufthygienischen Auswirkungen von Tempobeschränkungen auf Autobahnen. Zusammengefasst kommen beide Studien zu folgenden Schlüssen:

Emissionsmessungen an Fahrzeugen im realen Betrieb zeigen, dass die ausgestossenen Schadstoffe Stickoxid (NO_x), Kohlenmonoxid (CO) und flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC) mit zunehmender Geschwindigkeit ansteigen. Mit Tempobeschränkung von 120 auf 80 km/h reduzieren sich die CO- und NO_x-Emissionen um etwa 8 %. Lokal kann die Abnahme (NO_x) aber auch mehr als 35 % betragen.

Andererseits sind die Auswirkungen auf die Ozonkonzentration gering. Die Abnahme der Ozonkonzentration durch diese Massnahme beträgt weniger als 1 %.

Ozon ist ein Sekundärschadstoff und wird in Bodennähe aus den Primärschadstoffen NO_x und VOC gebildet. Die Resultate der Studien zeigen auf, dass kurzzeitige Geschwindigkeitsmassnahmen in der Schweiz allein nicht ausreichen, um das Ozonniveau unter den Grenzwert der Luftreinhalteverordnung zu senken. Strategien zur Verringerung des Ozons müssen koordiniert in ganz Europa umgesetzt werden und sich über längere Zeiträume sowie über weitere Emissionskategorien erstrecken. Temporeduktionen haben dennoch einen Sinn, da sie die Primärschadstoffe verringern.

2. *Wie wurde der Regierungsrat vom BUWAL über die neusten Erkenntnisse bezüglich der Wirkungen von Temporeduktionen aufgeklärt?*

Dem Regierungsrat liegen die Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lufthygiene und des Cercle Air vor, die aus den beiden oben erwähnten Studien die notwendigen Schlüsse ziehen. Ebenfalls hat im Rahmen der BPUK bereits eine intensive sachbezogene und politische Diskussion stattgefunden. Der Regierungsrat verfügt über die notwendigen Diskussions- und Entscheidungsgrundlagen.

3. *Hat der Regierungsrat Abklärungen gemacht, um die volkswirtschaftlichen Nachteile einer „ozonbedingten“ Temporeduktion auf unseren Autobahnen zu ergründen sowie die Nachteile von Staulagen und Umfahrungen bei allfälligen Temporeduktionen zu erforschen?*

Das Sommersmogkonzept sieht Temporeduktionen nur im Alarmkonzept vor. Solche Temporeduktionen stehen zurzeit nicht zur Debatte, da der Alarmwert in der Nordschweiz seit 1988 nicht überschritten wurde (auch nicht im Jahrhundertsommer 2003). Es besteht für den Regierungsrat aus diesem Grund keine Veranlassung, teure Abklärungen zu volkswirtschaftlichen Nachteilen von Temporeduktionen auf Autobahnen in Auftrag zu geben.

Darüber hinaus sind die volkswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Folgen bereits in anderem Zusammenhang intensiv diskutiert worden. Sicher ist dabei, dass Temporeduktionen eine Verstetigung des Verkehrs (weniger Staukosten) und eine Senkung der Unfallgefahr mit sich bringen.

4. *Erachtet der Regierungsrat eine „ozonbedingte“ Temporeduktion mit den marginalen Auswirkungen als vertretbar und sinnvoll?*

Die Sachlage ist dem Regierungsrat bekannt. Die Massnahme "Temporeduktion auf Autobahnen" wirkt sich tatsächlich nur in untergeordneter Weise auf die Ozonkonzentration aus. Hingegen wirkt sie sich massgeblich auf die Emissionen von Stickoxiden und Schwebstaub aus. Die Gesamtbelastung durch den Schadstoff-Mix wird gesenkt, was sich aufgrund der Kombinationswirkung dieser Schadstoffe positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirkt. Die BPUK hat an ihrer Sitzung vom 4. März 2004 festgehalten, dass der psychologische und erzieherische Wert solcher Notmassnahmen zur Stärkung des Problembewusstseins der Bevölkerung beiträgt und das Verständnis für solche Massnahmen fördert.

Wie bereits in Frage 3 ausgeführt, sind Notmassnahmen im Kanton Zug nicht aktuell. Sollten die Kantone landesweit Notmassnahmen beschliessen, wäre der Kanton Zug bereit, sich diesen Massnahmen anzuschliessen, um die Gesundheit seiner Bürgerinnen und Bürger zu schützen. Allerdings müssten diese landesweiten Massnahmen von der Politik, der breiten Öffentlichkeit und der Wirtschaft getragen werden.

5. *Gedenkt der Regierungsrat sich dem Vorgehen der BPUK anzuschliessen?*

Ja, der Regierungsrat hat sich im Rahmen der Vernehmlassung vom Februar 2005 über die Strategie zur Bekämpfung des Sommersmogs grundsätzlich mit dem Vorgehen einverstanden erklärt.

III. Antrag:

Kenntnisnahme.

Zug, 4. Oktober 2005

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber Stv.: Gianni Bomio

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete Fr. 2'880.--.