

Sitzung vom 24. Juli 1991

2686. Dringliche Interpellation

Die Kantonsräte Dr. Josef Gunsch, Russikon, Dr. Hansruedi Fischer, Aeugst a.A., Dr. Felix Walz, Uitikon, und Mitunterzeichnende haben am 24. Juni 1991 folgende dringlich erklärte Interpellation eingereicht:

Weite Bevölkerungskreise sind durch die jährlich wiederkehrenden, lang anhaltenden, gesundheitsschädigenden Sommersmogphasen stark beunruhigt bzw. beeinträchtigt. Sie sähen gerne wirksame Massnahmen und eine rasche Besserung der Situation.

Aus dieser Besorgnis heraus bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Besorgnis?
2. Ist der Regierungsrat bereit, gesunde Luft zu einem Hauptziel seiner Regierungstätigkeit zu machen?
3. Warum verfügt der Regierungsrat keine Betriebseinschränkungen für nicht sanierte Tankstellen und Treibstofflager sowie Betriebseinschränkungen für industrielle und gewerbliche Kohlenwasserstoffemittenten, und zwar im Sommer 1991?
4. Warum lehnt der Regierungsrat die lufthygienisch wirksamsten Massnahmen wie ein Teilfahrverbot für Nichtkatalysatorfahrzeuge bzw. gerade/ungerade Fahrzeugnummern ab (evtl. kombiniert mit Car-Pooling)?
5. Wie gedenkt der Regierungsrat die beschlossenen Tempolimiten durchzusetzen?
6. Warum nützt der Regierungsrat die ihm vom Bundesrat eingeräumten Kompetenzen zur Geschwindigkeitsreduktion nicht voll aus?
7. Ist der Regierungsrat bereit, der betroffenen Bevölkerung rasch ein mit kompetenten Leuten besetztes Ozon-Beratungstelefon zur Verfügung zu stellen?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die dringlich erklärte Interpellation Dr. Josef Gunsch, Russikon, Dr. Hansruedi Fischer, Aeugst a.A., Dr. Felix Walz, Uitikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Die Bildung des Ozons, für das die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung überschritten sind, ist stark von der Emission von Stickoxiden (NO_x) und Kohlenwasserstoffen (VOC) abhängig. Häufige, langandauernde Schönwetterperioden begünstigen die Ozonbildung.

Gegenwärtig nimmt der Ausstoss an Stickoxiden aufgrund bereits getroffener Massnahmen ab, was auch in rückläufigen Stickoxidimmissionen zum Ausdruck kommt. Eine vergleichbare Entwicklung ist für VOC-Emissionen noch nicht eingetreten. Eine Verringerung der Ozonkonzentrationen kann nur mit einer gleichzeitigen Reduktion von NO_x und VOC erreicht werden. Eine einseitige Verringerung der einen oder andern Stoffkategorie bleibt auf Ozon wirkungslos oder kann den Ozonpegel gebietsweise sogar ansteigen lassen. Diese wissenschaftliche Auffassung scheint sich anhand der Immissionsentwicklung im Kanton Zürich zu bestätigen.

Eine Reduktion der heute gemessenen Ozonkonzentrationen ist möglichst rasch anzustreben. Das ist eine der gesetzlichen Aufgaben von Bund, Kanton und Gemeinden im Bereich der Luftreinhaltung, nicht zuletzt im Dienste der Volksgesundheit. Es dient aber dem Vollzug nicht, wenn in der Bevölkerung unnötige Besorgnisse und Ängste hervorgerufen werden.

An der Strategie des Luftprogramms ist festzuhalten, weil nur auf diese Weise die Belastungen nachhaltig auf das Niveau der Immissionsgrenzwerte gesenkt werden können. Zur Verringerung der Stickoxidkonzentrationen sind über das festgesetzte Luftprogramm hinaus höchstens noch vereinzelte Massnahmen erforderlich. Ergänzungen des Massnahmenplans im Bereich der Kohlenwasserstoffe werden gegenwärtig geprüft.

Sofortmassnahmen gegen Ozon sind wirkungslos. Hingegen können vorsorgliche saisonale Massnahmen in gewissem Umfang wirksam sein, welche die Emissionen während der kritischen Monate Juli und August zusätzlich reduzieren. Weil die bisherigen Massnahmen vor allem bei den Stickoxiden wirken, steht dabei eine Senkung der VOC-Emissionen im Vordergrund.

Der Regierungsrat hat die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, für Tanklager und Tankstellen, welche nicht termingerecht saniert würden, während der Monate Juli und August Betriebsbeschränkungen oder Betriebsschliessungen zu erlassen. Die Sanierungsverfügungen der Volkswirtschaftsdirektion sehen für Tankstellen Fristen für die Einrichtung von Gasrückführungen vor, die nach Umsatz abgestuft sind. Die grössten Tankstellen müssen danach bis Ende 1991 saniert sein. Betriebsbeschränkungen oder Betriebsschliessungen können daher im Rahmen rechtlicher Möglichkeiten frühestens für Sommer 1992 angeordnet werden. Betriebseinschränkungen bereits für den Sommer 1991 konnten zudem nicht in Betracht gezogen werden, weil heute erst vereinzelte Tankstellen mit Gasrückführung ausgerüstet sind. Die Versorgung hätte nicht mehr gewährleistet werden können, und es wären lufthygienisch unerwünschte Suchfahrten provoziert worden. Ähnliche Gründe stehen auch zu frühen Massnahmen in bezug auf Tanklager entgegen.

Die Volkswirtschaftsdirektion ordnet programmgemäss Sanierungen gegenüber allen Kategorien industrieller und gewerblicher Emittenten von Kohlenwasserstoffen an. Dabei sind die technischen Probleme meistens schwieriger als bei Tankstellen. Behördlich angeordnete Betriebseinschränkungen kämen auch bei diesen Betrieben von vornherein höchstens in Frage, soweit sie nicht termingerecht saniert würden. Die Zahl von Anlagen, die kurz vor einer Sanierung stehen, ist aber nicht so gross, dass Betriebseinschränkungen bei allenfalls nicht rechtzeitiger Durchführung angeordneter Massnahmen lufthygienisch ins Gewicht fielen. Im übrigen sind die Verhältnisse bei den tausenden von Betrieben verschiedenster Kategorien derart unterschiedlich, dass auch für die Zukunft generelle Betriebseinschränkungen kaum in Aussicht genommen werden können.

Ein Teilfahrverbot für Motorfahrzeuge ohne Katalysator auf dem gesamten Strassennetz fiel in die Zuständigkeit des Bundes. Der Regierungsrat verzichtete auf einen entsprechenden Antrag an den Bundesrat. Die Realisierung einer solchen Massnahme wäre mit zu grossen Problemen verbunden. Eine Signalisierung für ein derartiges Verbot existiert heute im Bundesrecht ebensowenig wie eine Kennzeichnung der Fahrzeuge ohne Katalysator. Gegenüber ausserkantonalen und ausländischen Fahrzeugen könnte ein Teilfahrverbot kaum durchgesetzt werden. Für Privatfahrzeuge, die im Kanton Zürich immatrikuliert sind, wäre, zumal die Massnahme in die Ferien- und Hauptreisezeit fiel, nicht ohne eine grosse Zahl von Ausnahmegewilligungen auszukommen. Mit Hilfe von Ausnahmegewilligungen müsste vor allem auch die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt werden. Die Durchsetzung würde einen enormen Vollzugsaufwand erfordern, der die vorhandenen Kapazitäten der Polizei weit übersteigt.

Ein nummernbezogenes Teilfahrverbot wäre zwar einfacher zu vollziehen, auch wenn selbst bei dieser Variante zahlreiche Ausnahmen nötig würden. Durch diese Massnahme würden aber Motorfahrzeuge mit Katalysator stillgelegt, während Fahrzeuge ohne Katalysator trotz wesentlich höherer Abgasemissionen weiterhin verkehren könnten. Dies wäre sachlich ungerechtfertigt.

Der Regierungsrat hat bereits in der Beantwortung einer früheren Interpellation (KR-Nr. 294/1990) darauf hingewiesen, dass die Kantonspolizei trotz intensiver Kontrolltätigkeit, welche die Grenze des heute Möglichen darstellt, kaum mehr in der Lage ist, die Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeitsvorschriften in wünschenswerter Weise durchzusetzen. Verbesserungen der Durchsetzbarkeit der Geschwindigkeitslimiten sind Bestandteil des Massnahmenplans Lufthygiene. Ausdrücklich erwähnt sind insbesondere:

- Ausrüstung von Fahrzeugen mit technischen Hilfsinstrumenten zur besseren Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit (Geschwindigkeitsschalter, Drehzahlbegrenzer, Restwegschreiber);
- Freigabe weiterer technischer Hilfsmittel zur Ermöglichung von amtlichen Geschwindigkeitskontrollen bei mehrspurigen Strassen (z.B. Radarpistole, Lichtschranken);
- Erhöhung der Ordnungsbussenansätze.

Der Bundesrat hat bisher auf diese Anträge, die ihm vom Regierungsrat mit Schreiben vom 27. Juli 1990 gestellt worden sind, nicht reagiert. Ohne derartige Massnahmen wird es der Kantonspolizei nicht möglich sein, die Effizienz der Geschwindigkeitskontrollen zu verbessern. Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen auf Hochleistungsstrassen sind zwar vorgesehen, dürfen jedoch keinesfalls zu einem übermässigen Verzicht auf Kontrollen an sonstigen Innerorts- und Ausserortsstrecken führen, auf denen die Verkehrssicherheit gleichfalls von grösster Bedeutung ist.

Der Regierungsrat wollte zur Reduktion von Ozon-Spitzenbelastungen nicht neue Massnahmen einführen und damit vom Luftprogramm abweichen, sondern beschlossene Massnahmen im Rahmen der beschränkten Möglichkeiten beschleunigen. Er hat deshalb dem Bundesrat Geschwindigkeitsreduktionen auf Nationalstrassen für den Versuch im Juli und August 1991 dort vorgeschlagen, wo in Gebieten mit stark übermässigen Immissionen Anträge auf Geschwindigkeitsbeschränkungen Bestandteil des Massnahmenplans sind.

Im Sommer 1990 hatte sich gezeigt, dass grosse Teile der Bevölkerung nur mangelhaft über Ursachen, Zusammenhänge und mögliche Auswirkung von Grenzwertüberschreitungen bei Ozon orientiert sind. Die bisherige Informationstätigkeit beschränkte sich auf die (auch telefonische) Beantwortung von Fragen aus der Bevölkerung. Der Regierungsrat hat deshalb die Baudirektion mit einer erweiterten Information beauftragt. In der Folge wurden den Gemeinden verschiedene Mittel zur Information der Bevölkerung zur Verfügung gestellt. Der Rückgang der Anfragen lässt darauf schliessen, dass das gesteckte Ziel erreicht wurde. Fragen aus der Bevölkerung, die durch das Informationsmaterial nicht beantwortet sind, können ohne Einrichtung eines speziellen Ozon-Beratungstelefons beantwortet werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten, der Polizei und der Volkswirtschaft.

Zürich, den 24. Juli 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller