

Sitzung vom 15. Juli 1992

2193. Interpellation

Die Kantonsräte Ruedi Keller, Hochfelden, und Vreni Müller-Hemmi, Adliswil, haben am 1. Juni 1992 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Neuere Untersuchungen lassen vermuten, dass der Schadstoffausstoss des Luftverkehrs in Reiseflughöhe (über 9000 m) wesentlich zum Abbau des Ozonschutzschildes und damit zur Klimaerwärmung beiträgt. Weder die Umweltbilanz des Flughafens noch die Ökobilanz der Swissair befassen sich mit diesen Schadstoffen. Beide begnügen sich mit Untersuchungen über den Ausstoss in Bodennähe. Erfasst werden dabei nur rund 7% der Flugzeugabgase, nämlich diejenigen unter 900 m über Boden.

In diesem Zusammenhang fragen wir den Regierungsrat an:

1. Sind ihm - oder mindestens den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Amt für Luftverkehr - solche Untersuchungen bekannt?
2. Wie viele Tonnen Schadstoffe (Stickoxyde und andere) werden in Reiseflughöhe von Flugzeugen abgesetzt, die vom Flughafen Kloten aus starten?
3. Teilt die Regierung die Auffassung von Fachleuten, dass der Luftverkehr erheblich zur Gefährdung der Ozonschicht beiträgt und dass diese umweltschädigenden Auswirkungen besonders sorgfältig beobachtet werden müssen?
4. a) Befasst sich im Kanton Zürich auch das Institut einer Hochschule mit dieser Problematik?
b) Ist der Regierungsrat bzw. das Amt für Luftverkehr in Verbindung mit einer Forschungsstelle, welche sich mit diesen Auswirkungen befasst?
5. Welche Schlüsse zieht der Regierungsrat aus diesen neueren Erkenntnissen in bezug auf die zu erwartende expansive Entwicklung des Flughafens Kloten (Verdoppelung des Flugverkehrs bis 2010)?
6. Wäre der Regierungsrat bereit - falls sich die erwähnten Feststellungen erhärten würden -, sich für Massnahmen einzusetzen, welche die prognostizierte massive Zunahme des Flugverkehrs bremsen würden (z. B. durch die Abschaffung der Zoll- und Steuerfreiheit für Kerosin)?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

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 Interpellation Ruedi Keller, Hochfelden, und Vreni Müller-Hemmi, Adliswil, wird wie folgt beantwortet:

Der Flugverkehr macht zwar global betrachtet nur einen sehr geringen Anteil an den vom Verkehr verursachten Emissionen aus, er ist aber in der oberen Troposphäre (8-15 km) weitgehend der einzige Emittent. Aus der im Frühjahr 1991 veröffentlichten Umweltbilanz des Flughafens Zürich geht hervor, dass 1989 grob geschätzt rund 12 000 t Stickoxyde in Reiseflughöhen von Flugzeugen emittiert wurden, die vom Flughafen Zürich aus starteten.

Die sich in der Atmosphäre abspielenden lufthygienisch relevanten Vorgänge, die im Zusammenhang mit dem Flugverkehr stehen, sind noch nicht vollständig bekannt. Deshalb sind in jüngster Zeit verschiedene Studien von meist internationalen Gremien in Angriff genommen oder durchgeführt worden. So sind gegenwärtig grössere Untersuchungen der amerikanischen NASA (National Aeronautics and Space Administration), der DLR (Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt), der OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) und der EG (Europäische Gemeinschaft) im Gange. An der EG-Studie ist über das Bundesamt für Zivilluftfahrt auch die Flughafendirektion Zürich unmittel-

bar beteiligt. Im Rahmen dieser Arbeit geht es darum, die Auswirkungen der vom Luftverkehr emittierten Stickoxide (NO_x) auf die Atmosphäre in einer Höhe zwischen 8 und 15 km (obere Troposphäre) zu untersuchen. Die EG-Studie sollte gegen Ende 1994 vorliegen. Infolge der Komplexität und der weltweiten Bedeutung dieser Themen werden derartige Untersuchungen mehr und mehr im internationalen Verband durchgeführt. Dabei ist es den einzelnen Fachinstituten meist freigestellt, ob sie sich an derartigen Forschungsaufgaben aus eigenem Interesse und ohne direkte Abgeltung beteiligen oder ob sie, was eher die Regel ist, solche Aufträge gegen Entgelt übernehmen wollen. Um auch schweizerischen Instituten die Teilnahme an diesen Studien zu ermöglichen, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt beim Bund Kredite beantragt. Bisher haben die auf atmosphärische Chemie spezialisierte MetAir, Illnau-Effretikon, und das LAPETH (Labor für Atmosphärenphysik der ETH) ihr Interesse an der Mitwirkung angemeldet.

Aufgrund der Ergebnisse der bisher vorliegenden Studien herrscht unter Wissenschaftlern darüber Einigkeit, dass der Flugverkehr in den verschiedenen Schichten unterschiedliche Einflüsse auf die Zusammensetzung der Atmosphäre hat. Dabei ist zu unterscheiden, ob es sich um Auswirkungen auf die Ozonschicht handelt oder aber um Faktoren, die zum Treibhauseffekt beitragen. Da noch weitere Emissionen, allen voran die Fluorchlorkohlenwasserstoffe (FCKW), in die komplexen Strukturen unserer Atmosphäre eingreifen, ist es daher von grosser Bedeutung, die Einflüsse, welche der Luftverkehr darauf ausübt, zu kennen. Solange von den zurzeit laufenden Studien keine gesicherten Resultate vorliegen, können zu den relevanten Fragen kaum verlässliche Antworten gegeben werden.

Es ist unzutreffend, von einer zu erwartenden expansiven Entwicklung des Flughafens (Verdoppelung des Flugverkehrs bis zum Jahr 2010) zu sprechen. Bei den diesem Zeithorizont zugrunde gelegten Verkehrszahlen handelt es sich lediglich um im Jahre 1990 erstellte, mit verschiedenen Unsicherheiten behaftete Prognosewerte, welche mit Bezug auf die an dieser Stelle allein interessierenden Flugbewegungen mit einem Wachstum von rund 50% rechnen. Der Regierungsrat hat mit dem Teilplan Flughafen des kantonalen Luft-Programms seine Absicht bekräftigt, die ihn bei einem weiteren Ausbau des Flughafens treffende ökologische Verantwortung wahrzunehmen. Die Massnahmen im Bereich Flugverkehr zielen direkt auf eine Verminderung der Emissionen an der Quelle ab, so dass entsprechende Verbesserungen nicht nur während der Start- und Landephase, sondern während des ganzen Flugs zum Tragen kommen. Massnahmen, welche wie z. B. eine Besteuerung des Kerosins auf eine indirekte Reduktion des Luftverkehrs abzielen, können nur dann Wirkung zeitigen, wenn sie auf internationaler Ebene eingeführt werden. Ein Alleingang der Schweiz wäre in keiner Weise erfolgversprechend, sondern würde sich im Gegenteil sogar kontraproduktiv auswirken. Bei einer Einführung des Treibstoffzolls auf Kerosin würden die Fluggesellschaften den (billigeren) Treibstoff im Ausland tanken und so mit mehr Gesamtgewicht als nötig umherfliegen, was wiederum zu vermehrten Emissionen führen würde.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 15. Juli 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller