

Sitzung vom 13. Juli 2005

**1034. Anfrage (Temporeduktionen bei hohen Ozonbelastungen)**

Kantonsrat Reto Cavegn, Oberengstringen, hat am 9. Mai 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss Pressemitteilungen hat sich die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) für Massnahmen zur Ozonbekämpfung (Sommersmog) geeinigt. Um den Sommersmog zu bekämpfen, sollen die Kantone künftig selbstständig Notmassnahmen wie Tempo 80 auf Autobahnen einführen können.

In Fachkreisen ist hingegen bereits seit Langem bekannt, dass der Einfluss von Tempo 80 auf die Ozonreduktion nahezu wirkungslos ist.

Die vom BUWAL in Auftrag gegebene Studie des Paul Scherrer Institutes «Influence of Reducing the Highway Speed Limit to 80 km/h on Ozone in Switzerland» vom Mai 2004 über die Auswirkungen einer NO<sub>x</sub>-Reduktion auf die Ozonbelastung zeigt, dass die Auswirkung einer Tempolimite von 80 km/h auf die Ozonbelastung sehr klein ist und dass die Abnahme der nachmittäglichen Ozonbelastung weniger als 1% beträgt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Kennt der Regierungsrat die Studien des Büros infras, Bern «Emissionsszenarien Strassenverkehr, Input für Ozonmodellierungen», vom 20. April 2004, und des Paul Scherrer Institutes «Influence of Reducing the Highway Speed Limit to 80 km/h on Ozone in Switzerland» vom Mai 2004?
2. Wie wurde der Regierungsrat vom BUWAL über die neuesten Erkenntnisse bezüglich der Wirkungen von Temporeduktionen aufgeklärt?
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?
4. Erachtet der Regierungsrat eine «ozonbedingte» Temporeduktion mit den marginalen Auswirkungen als vertretbar und sinnvoll?
5. Gedenkt der Regierungsrat sich dem Vorgehen der BPUK anzuschliessen?

Auf Antrag der Baudirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Reto Cavegn, Oberengstringen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die beiden Studien über die Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen sind bekannt. Sie bestätigen, dass der direkte Einfluss auf die Ozonwerte sehr viel geringer ist als der Symbolwert, der dieser Massnahme zugeschrieben wird. Hingegen zeigen Untersuchungen des Kantons Tessin, dass während der Tempo 80-Phase im August 2003 in Moleno nahe der Autobahn um rund 20% weniger NO<sub>x</sub> festzustellen war als bei Standardgeschwindigkeiten. Auch die Feinstaubemissionen durch Aufwirbelung sind bei tieferen Geschwindigkeiten weniger hoch, vor allem von Lastwagen, wie in der Antwort auf die dringliche Anfrage KR-Nr. 131/2005 dargelegt wurde. Da alle diese Schadstoffe Atemwegs- und Augenreizungen auslösen können, kann bezüglich gesundheitlicher Effekte nicht von einer Wirkungslosigkeit tieferer Tempolimiten gesprochen werden. Ebenso unbestritten ist, dass mit um 20 km/h tieferen Geschwindigkeiten der Treibstoffverbrauch um 7 bis 10% verkleinert werden kann.

Zu Frage 2:

Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) pflegt regelmässige Kontakte zu den Fachämtern und hat seine Erkenntnisse jeweils frühzeitig über die Kanäle der Schweizerischen Gesellschaft der Lufthygiene-Fachleute (Cercl'Air) vermittelt. Eine förmliche Orientierung des Regierungsrates ist nicht erfolgt.

Zu Frage 3:

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen von Temporeduktionen auf Autobahnen wurden 1990 ermittelt, als diese Massnahme Gegenstand des ersten Zürcher Luft-Programms bildete. Zu jenem Zeitpunkt war erst ein geringer Teil der Motorfahrzeuge mit Katalysatoren ausgerüstet, und der Absenkung der Geschwindigkeit auf zehn definierten Autobahnabschnitten wurde eine Emissionsreduktion von 250–350 Tonnen Stickoxid pro Jahr zugeschrieben. In einer Kosten-Nutzen-Betrachtung erwiesen sich die dadurch vermiedenen Schadenkosten als wesentlich höher als der durch die Massnahme ausgelöste Aufwand. Durch die Fortschritte der Abgastechnik haben sich diese Verhältnisse eindeutig verschoben, wurden indessen nicht mehr neu ermittelt.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat hat mit dem Luft-Programm 1990 erklärt, welche Temporeduktionen er für verhältnismässig erachtet, um die Luftschadstoffbelastung zu senken. Einsprachen von Verkehrsverbänden führten zu jahrelangen Rechtsmittelverfahren, und der Bundesrat hat entschieden, welche Temporeduktionen auf Zürcher Autobahnen erlaubt sind und welche nicht. Für den Regierungsrat besteht gegenwärtig kein Anlass, von jenem Entscheid abzuweichen. Hingegen bleibt das Konzept des integrierten Verkehrsmanagements, das primär eine Optimierung des Verkehrsflusses und damit indirekt auch eine geringere Schadstoffproduktion auf der Autobahn anstrebt, nach wie vor ein Anliegen des Regierungsrates, das sich überdies nicht nur auf Ozonsituationen beschränkt.

Zu Frage 5:

Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) hat ein Konzept beschlossen, das eine in der ganzen Schweiz und in allen Grenzregionen einheitliche Information der Bevölkerung über Ozonbelastungen und -prognosen sowie über sinnvolle Verhaltensänderungen bei Erreichen des Pegels von  $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vorsieht. Diesem Vorgehen wird sich der Kanton Zürich anschliessen. Noch nicht beschlossen wurde, in welcher Weise mit der auch in der EU gebräuchlichen Alarmschwelle von  $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$  umgegangen werden soll. Die BPUK beschloss: «Ein Alarmkonzept gemäss Stufe II der EU (Überschreitung der Alarmschwelle von  $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Ozon/ $\text{m}^3$ ) mit polizeilich angeordneten Massnahmen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Informationskonzeptes der BPUK: Dies wird, sofern es die Belastungssituation auf der Alpennordseite erfordert, gegebenenfalls für einen späteren Zeitpunkt ins Auge gefasst.» Festzuhalten ist indessen, dass diese Schwelle in den letzten zehn Jahren im Kanton Zürich nie erreicht wurde, auch nicht im Hitzesommer 2003. Anders sind die Verhältnisse in der Südschweiz, wo solch hohe Ozonbelastungen regelmässig festgestellt werden und deshalb zusätzliche Tempobeschränkungen auch einen anderen Stellenwert erhalten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**