

A N F R A G E von Reto Cavegn (FDP, Oberengstringen)

betreffend Temporeduktionen bei hohen Ozonbelastungen

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 selbständig Notmassnahmen wie Tempo 80 auf Autobahnen einführen können.

In Fachkreisen ist hingegen bereits seit langem bekannt, dass der Wirkung 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_x-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 neusten 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?

Reto Cavegn