

ANFRAGE von Adrian Bergmann (SVP, Meilen)

betreffend Wird mit ideologisch gefärbter Propaganda der motorisierte Strassenverkehr bekämpft ?
Widersprüchliche Begründungen für Schikanen beim motorisierten Strassenverkehr

Anfrage zu Feinstaub, Ozon und Gesundheitsgefährdung

Hohe Feinstaub- und Ozonwerte werden meistens mit dem motorisierten Strassenverkehr in Verbindung gebracht. Verkehrsbeschränkungen und Tempolimiten sollen daher zu einer reduzierten Luftverschmutzung führen. Wie eine Vielzahl von einfach nachvollziehbaren Untersuchungen belegt, ist der Nutzen solcher Massnahmen jedoch sehr gering. Ein allfälliger, durch Messungen nachzuweisender Effekt geht normalerweise in den viel grösseren, wetterbedingten Schwankungen und/oder der Messgenauigkeit völlig unter.

Weitere Ungereimtheiten ergeben sich ebenfalls aus folgendem Vergleich: Seit anfangs 2009 betreibt der Kanton Zürich direkt neben der Höhenklinik in Wald auf rund 900 m ü. M. eine Luftmessstation. Selbst im weiteren Umfeld dieser Messstation ist das Verkehrsaufkommen gering. Dies ist auch anhand der relativ kleinen, ausserhalb der Heizsaison hauptsächlich verkehrsbedingten Stickoxid-Werten ersichtlich.

Demgegenüber sind die verkehrsbedingten Stickoxidwerte an der stark frequentierten Flughafenautobahn in Opfikon um ein Mehrfaches grösser. Die Messstelle Opfikon liegt aber nicht nur direkt an der Flughafenautobahn, sondern zusätzlich noch in den Einflussbereichen des Flughafens, einer Beschleunigungsspur, einem nahe gelegenen Parkplatz und der verkehrsintensiven Hauptstrasse Kloten - Zürich.

Werden die in den letzten drei Wochen neben der Höhenklinik in Wald gemessenen Feinstaubwerte mit jenen von Opfikon verglichen, sind die Unterschiede gering. Mit andern Worten wird der Einfluss des Strassenverkehrs massiv überschätzt.

Grösser sind die Differenzen beim Ozon, bzw. bei der Anzahl Grenzwertüberschreitungen. Gemäss Luftreinhalteverordnung (LRV) des Bundes darf der Stundenmittelwert von 120 µg/m³ Ozon lediglich einmal pro Kalenderjahr überschritten werden. In Opfikon ist der Grenzwert bis zum 24. April 2010 aber bereits sechsmal, in Wald gar über fünfmal mehr, nämlich 33-mal überschritten worden.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, nachstehenden Fragen zu beantworten:

1. Ist die Luftqualität neben der Höhenklinik in Wald tatsächlich so schlecht, dass diese nur unwesentlich besser ist als am Rande einer Autobahn? Oder ist umgekehrt die Luftqualität unmittelbar am Rande einer Autobahn mittlerweile so gut, dass diese sich am Rande der Heizsaison kaum mehr von der Luft neben einer Höhenklinik unterscheidet?

2. Laut der neuesten Schrift «Kantonale Umweltpraxis Nr. 60», (AWEL April 2010) sind in der Schweiz nach Schätzungen bis zu 3500 frühzeitige Todesfälle auf die erhöhte Luftbelastung zurückzuführen. Andererseits haben sich die auf Computermodellen aufbauenden Behauptungen mittlerweile weltweit etabliert, wonach Feinstaub für den frühzeitigen Tod von jährlich 3700 Menschen in der Schweiz verantwortlich sei. Wie ist der Begriff «frühzeitiger Tod» definiert? Sind das Stunden, Tage, Wochen oder Monate früheren Ablebens, und wie wird das beim Ozon abgegrenzt gegenüber dem Einfluss der jeweils grossen Hitze und beim Feinstaub vom Einfluss der jeweils grossen Kälte resp. der Inversionslagen?
3. Zudem scheint sich offensichtlich die nicht von Feinstaub herrührende Luftverschmutzung auf das Sterberisiko positiv auszuwirken, verursacht doch die gesamte Luftverschmutzung 200 Tote weniger als die Feinstaubbelastung allein. Widersprüchlich auch das von Feinstaub ausgehende Krebsrisiko, sind doch rund 90 Prozent der Lungenkrebstoten aktive Raucher gewesen. Sollte daher die ideologisch gefärbte Propaganda mit der Gesundheitsgefährdung durch Luftverschmutzung nicht auf eine etwas seriösere Basis gestellt werden?
4. Die für die Ozonbildung aufgrund von Computermodellen und Laborversuchen als massgebend hingestellten Stickoxide konnten innerhalb der letzten 25 Jahre europaweit halbiert werden. Allein in der Schweiz war der entsprechende Milliardenaufwand zweistellig. Wie langfristige und verlässliche Messreihen jedoch zeigen, wurde die Anzahl der Grenzwertüberschreitungen durch die verminderte Stickoxidbelastung nicht kleiner. Die Ozonmittelwerte sind als Folge der sauberer gewordenen Luft gar etwas angestiegen. Könnte es sein, dass die im Vergleich zur EU-Gesetzgebung massiv schärferen Schweizer Grenzwerte gar nie erreichbar sind, da die Grenzwertfestlegung vor bald 30 Jahren lediglich auf politischer Basis erfolgte?
5. Für Feinstaub PM10 gilt seit dem 1. März 1998 ein Grenzwert von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) Luft im Jahresmittel. Zudem gilt ein Tagesgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der höchstens einmal pro Jahr überschritten werden darf. In der EU wird demgegenüber an 35 Tagen pro Jahr eine Überschreitung von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toleriert. Zum Vergleich: Die ländlichen NABEL-Stationen Payerne und Tänikon erfassten im «feinstaubreichen» Jahr 2006 je rund 30 Tage mit Werten über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nach Schweizer Vorschriften also je 30-mal eine Grenzwertüberschreitung. Nach EU-Vorschriften wäre daraus hingegen keine einzige Grenzwertübertretung zu beklagen gewesen. Kann es sein, dass auch diese Schweizer Grenzwerte für Feinstaub nicht realistisch sind, da diese Festlegung ebenfalls aus politischen Motiven erfolgte?

Adrian Bergmann