

Sitzung vom 19. November 1997

2499. Anfrage (Feinstaub PM10 im Flughafengebiet)

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 8. September 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Durch die Auswirkungen des Flugverkehrs wird das Risiko einer Gesundheitsgefährdung der Flughafenrainer erhöht. Wissenschaftliche Studien – leider nur aus dem Ausland – weisen darauf hin, dass der Fluglärm Auswirkungen auf die Gesundheit hat. Neben den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz hat die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) neu auf die ernstzunehmende Gesundheitsgefährdung, einschliesslich dem höheren Sterberisiko durch übermässige Feinstaubbelastung, hingewiesen.

Durch die massive Zunahme des Flugverkehrs (4. Welle, zusätzliche Freigabe der Piste 16 für Starts usw.) über dicht besiedeltem Gebiet muss angenommen werden, dass für viele Einwohner der Flughafenregion nicht nur der Fluglärm, sondern auch der Feinstaub PM10 ein gesundheitliches Risiko bedeutet.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Immer wieder wird behauptet, dass auch in der Flughafenregion der grösste Teil des Russniederschlags, der zu einem Teil aus den feinen Schwebestaubpartikeln besteht, vom Individualverkehr stamme. Worin liegt der Unterschied bei der Zusammensetzung des Niederschlags aus dem Individualverkehr und dem Flugverkehr einschliesslich Luftfrachtersatzverkehr (LEV)?
2. Gesundheitsgefährdend ist vor allem der Feinstaub gemessen als PM10. Die PM10 stammen zu einem wesentlichen Teil von Lastwagen und nicht von Personenwagen. Dies ist im Zusammenhang mit dem massiven Ausbau des LEV wichtig. Wie hoch ist der Anteil an PM10 aus dem Flugverkehr und aus dem LEV?
3. Welche Massnahmen werden vom Flughafenhalter bzw. der Regierung zur Minderung der PM10-Emissionen unternommen?
4. Was unternimmt der Regierungsrat, um feststellen zu können, wie hoch die Belastung der Bevölkerung durch PM10 ist, die durch den Flugverkehr ausgelöst wird? Sind Messstellen an verschiedenen Orten vorgesehen, um vergleichbare Resultate zu erhalten?
5. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft will nächstes Jahr Feinstaub-Immissionsgrenzwerte einführen. Was sind die Konsequenzen für die Flughafengemeinden und den Regierungsrat?

Auf Antrag der Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, wird wie folgt beantwortet:

Staubniederschlag, in der Anfrage Russniederschlag genannt, besteht aus gröberen Partikeln, die zu schwer sind, um in die Lunge zu gelangen. Sie stellen deshalb kein besonderes gesundheitliches Risiko dar. Hingegen können mit Staubniederschlag Schadstoffe in die Böden gelangen oder zu unerwünschten Ablagerungen auf Fenstersimsen und anderen Einrichtungen führen. Staubniederschlag stammt aus Verbrennungsprozessen, kann aber auch mit Pollen und Mineralstäuben vermischt sein. Für solche Ablagerungen gibt es keine standardisierte Messmethodik und keine Grenzwerte. Hingegen haben Fachexperten eine mikroskopische Methode entwickelt, um aus den Russkonfigurationen qualitative Hinweise auf deren Herkunft zu erhalten. Eine derartige Untersuchung hat die EMPA im Frühjahr 1995 im Auftrag des Kantons Zürich durchgeführt. Sie zeigte auf, dass sich die Russablagerungen der untersuchten Standorte Kloten (Westpiste), Watt, Portal Gubristtunnel, Zürich-Wiedikon, Wald und Bachtel wenig voneinander unterscheiden und in der Regel nicht spezifischen lokalen Quellen zugeordnet werden können. Einzig die Probe aus einem Flugzeugtriebwerk-Prüfstand wies eine Charakteristik auf, die an keinem anderen Standort festgestellt werden konnte. Daraus wurde geschlossen, dass die Flugzeugemissionen in der Umgebung des Flughafens nicht zu höheren Russablagerungen führen, als sie in anderen stark genutzten Gebieten des

Kantons Zürich üblich sind. Deren Hauptquellen sind vor allem Dieselmotoren, vereinzelt auch Feuerungen. Anhand des Russbildes kann aber nicht festgestellt werden, für welchen Zweck (Lastwagen, Baumaschinen usw.) oder gar für welche Einsatzart (Personen- oder Gütertransport, Luftfrachtersatzverkehr usw.) diese Motoren verwendet wurden. Vernachlässigbar ist der Anteil der benzinbetriebenen leichten Motorfahrzeuge.

Die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) für Schwebestaub werden im ganzen Kantonsgebiet, auch in der Region Flughafen, eingehalten. Für die sogenannten Feinstäube PM10, d.h. für Partikel mit einem Durchmesser von weniger als zehn Mikrometer, enthielt die LRV bisher keine Vorschriften, entsprechende Grenzwerte sind jedoch im Rahmen der laufenden Revision vorgesehen. Die Anteile des Motorfahrzeugverkehrs, des Flugverkehrs und anderer Verursacher an den PM10-Emissionen können heute noch nicht ausgewiesen werden. Der Regierungsrat hat in seiner Vernehmlassungsantwort den Bund ersucht, entsprechende Grundlagen bereitzustellen. Beispielsweise enthält das Nationale Forschungsprogramm NFP 41, «Verkehr und Umwelt», ein Projekt, das die PM10-Emissionen des Strassenverkehrs ermitteln soll.

Einzelne Massnahmen, wie etwa die Emissionsreduktion bei Grossbaustellen, hat der Regierungsrat vorsorglich bereits mit dem Luft-Programm 1996 beschlossen. Ob und in welcher Weise das Luft-Programm noch zu ergänzen ist, wird nach Erlass der revidierten LRV zu prüfen sein. Im Hinblick auf die angekündigten PM10-Grenzwerte wurden bereits erste Immissionsmessungen in Angriff genommen. Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor. Die Flughafendirektion ist jedoch bereits von sich aus aktiv geworden und hat im Frühling 1997 in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für technische Anlagen und Lufthygiene (ATAL) ein «Luftmesskonzept Flughafen Zürich 1997» entwickelt, mit dem die Entwicklung der Luftschadstoffimmissionen vor, während und nach der 5. Ausbaustufe verfolgt werden soll. Mit diesen Messungen soll die Wirkung getroffener Massnahmen überprüft sowie die Notwendigkeit allfälliger weiterer Vorkehrungen ermittelt werden. Für die PM10-Messung ist ein Standort ausgewählt worden, der eine hohe Staubbelastung erwarten lässt und besonders den Emissionsquellen des Flugverkehrs ausgesetzt ist. Der Beginn der Messreihe, an der sich auch die Stadt Kloten beteiligt, ist für 1998 geplant.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi