

**Vorlage an den Landrat****Beantwortung der Interpellation 2005/103 von Thomas de Courten: Geplante Sommersmog-Massnahmen der Bau- und Umweltschutzdirektorenkonferenz bzw. der Regierung des Kantons Basellandschaft**

vom 14. Juni 2005

Am 07. April 2005 reichte Landrat Thomas de Courten die Interpellation 2005/103 betreffend geplante Sommersmog-Massnahmen der Bau- und Umweltschutzdirektorenkonferenz bzw. der Regierung des Kantons Basel-Landschaft ein. Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

In einem geradezu "dürren" Mediencommuniqué hat die Regierung des Kantons Basel-Landschaft am 22. März unter dem Titel "Massnahmen gegen Sommersmog" bekannt gegeben, dass sie die Strategie zur Bekämpfung des Sommersmogs der Schweiz. Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektorenkonferenz (BPUK) begrüsst. Die Regierung schweigt sich jedoch seltsamerweise darüber aus, was diese Strategie beinhaltet bzw. was sie selbst aus dieser Strategie übernehmen will. Ebenso verlangt die Regierung in diesem Mediencommuniqué, dass der Bund aufzeigen soll, welche zusätzlichen Massnahmen zur Verminderung der Ozonbelastung vorgesehen werden können.

Recherchen des Interpellanten haben ergeben, dass es bei der erwähnten Strategie offenbar primär um Sofortmassnahmen in Form von Tempobeschränkungen auf der Autobahn geht, wenn die Ozonkonzentrationen bestimmte Werte überschreiten: Gemäss einer Medienmitteilung der BPUK vom September 2004 soll bei einer Konzentration ab 240 Mikrogramm (Grenzwert 120) das Tempo drastisch auf 80 km/h gesenkt werden.

Es sei in diesem Zusammenhang klar hervorgehoben werden, dass dank enormer Anstrengungen, insbesondere aber auch dank Millioneninvestitionen der Wirtschaft (auch die behördlich verordneten in den Sand gesetzten Millionen für technisch untaugliche Gummirüssel an den Tankstellen) die Vorläufersubstanzen des Ozon - NOx und VOC - in der Schweiz seit 1985 auf heute rund die Hälfte reduziert werden konnten. Trotzdem: Die Ozonkonzentrationen haben nicht im gleichen Umfang abgenommen. Das entbehrt auch nicht einer gewissen Logik, wird doch Ozon einerseits durch NOx verursacht, andererseits aber auch wieder vernichtet. Ausserdem räumt laut einer TCS-Publikation selbst das BUWAL ein, dass 70 bis 90 Prozent des Ozons aus dem Ausland in die Schweiz verfrachtet werden, dass die Ozonkonzentrationen in der Schweiz selbst bei Null-Emissionen von VOC und NOx immer noch über dem Grenzwert liegen.

Angesichts der bereits getätigten Umweltinvestitionen und insbesondere der aktuellen wirtschaftlichen Lage speziell der KMU dürfen weitere Belastungen durch neue behördliche Massnahmen nur noch mit grösster Zurückhaltung und unter strikter Beachtung der Verhältnismässigkeit bzw. des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses in die Planung genommen werden.

Ich bitte deshalb die Regierung um schriftliche Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Was beinhaltet konkret die Strategie der BPUK?*
- 2. Was ist in der Medienmitteilung mit "zusätzlichen Massnahmen" gemeint bzw. denkbar? Welche davon würden ganz direkt vor allem die KMU-Wirtschaft treffen?*
- 3. Will die Regierung die Strategie der BPUK auch im Kanton Basel-Landschaft ganz oder teilweise umsetzen?*
- 4. Wenn ja: Mit welchen konkreten Sofort-Massnahmen und mit welchen "zusätzlichen Massnahmen" ist dabei zu rechnen bzw. welche sind dabei denkbar?*
- 5. Mit welchen konkreten Ozonreduktionen rechnet die Regierung im Einzelnen bei den allfälligen "zusätzlichen Massnahmen"?*
- 6. Bei einer allenfalls vorgesehenen Temporeduktion von 120 km/h auf generell 80 km/h handelt es sich um eine sehr drastische Massnahme, die nicht nur den Privat- sondern insbesondere auch den Wirtschaftsverkehr massiv abbremst. Die Massnahmen müssten demnach auch eine echte Wirkung zeigen, sonst sind sie als Alibiübung bzw. reiner Aktionismus zu werten. Deshalb ganz konkret: Mit welcher realistischen Ozonreduktions-Spanne rechnet die Regierung, wenn sie auf den Autobahnen in Basel-Landschaft Tempo 80 generell verfügt? Und was bringt eine Reduktion von 120 auf 100 km/h?*
- 7. Ist es denkbar bzw. sogar realistisch, damit zu rechnen, dass die Ozonkonzentrationen - insbesondere auch in den vom Motorfahrzeugverkehr erschlossenen Baselbieter Wohngebieten - mit verfügbaren Temporeduktionen nur marginal oder überhaupt nicht abnehmen? Ist es denkbar, dass die Ozonkonzentrationen sogar zunehmen?*
- 8. Ist die Regierung bereit, die allenfalls aus der BPUK-Strategie umgesetzten Massnahmen mit einer erweiterten intensivierten Beobachtung und Messung des konkreten Nutzens im Baselbiet zu begleiten?*
- 9. Ist die Regierung bereit, allfällig verfügte Temporeduktionen und die "zusätzlichen Massnahmen" sofort wieder aufzuheben, wenn sie nachweislich keine deutliche Ozonverminderung - auch und gerade im dichten Siedlungsgebiet - bringen?*

Allgemeines

Die immer noch zu hohen Emissionen von Stickoxiden und flüchtigen organischen Stoffen sind die Hauptursache des so genannten Sommersmogs, der durch massive Überschreitung des Ozongrenzwertes charakterisiert ist. Ozon ist ein schädlicher Luftschadstoff, welcher in komplexen chemischen Reaktionen aus der alltäglichen Luftverschmutzung unter Sonneneinwirkung gebildet wird. Hohe Ozonbelastungen sind für empfindliche Personen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen verbunden. Typische Symptome sind Reizungen der Schleimhäute, Augenbrennen, Kratzen im Hals, Husten, Kurzatmigkeit, Druck auf der Brust, Schmerzen bei tiefem Einatmen.

Man schätzt, dass bei Ozonbelastungen um $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und mehr 5-10% der Bevölkerung unter diesen gesundheitlichen Auswirkungen leiden.

In den 80er und 90er Jahren wurden oft Massnahmen zur Bekämpfung des Sommersmogs gefordert. Der Regierungsrat hat immer davon abgesehen, kurzfristige Massnahmen bei hohen Ozonwerten anzuordnen. Im Sinne der Strategie des Bundes setzte der Regierungsrat auf die dauerhafte Reduktion der Vorläuferschadstoffe Stickoxide und flüchtige organische Stoffe. Das anvisierte Reduktionsziel von 70 - 80% (Basis Jahr 1985) konnte noch nicht erreicht werden. Mit dem Vollzug der Luftreinhalte-Verordnung und der Umsetzung des Massnahmenplanes von 1990 wurden die Emissionen bis 2005 um 40 - 60% reduziert.

Sensibilisiert durch die ungelöste Ozonproblematik und durch die im Jahre 2003 im Kanton Tessin angeordnete Temporeduktion auf den Autobahnen, hat sich die BPUK erstmals für eine national koordinierte Strategie zum Sommersmog ausgesprochen. Sie hat aber abgelehnt, während der Sommermonate durch befristete Tempobeschränkungen auf dem Autobahnnetz den Sommersmog präventiv zu bekämpfen. Die BPUK hat sich aber für eine in Anlehnung an die EU-Richtlinie national koordinierte Information der Bevölkerung ausgesprochen.

Der Regierungsrat hat diese Informationsstrategie in einer konsultativen Vernehmlassung der BPUK begrüsst.

Beantwortung der einzelnen Fragen:

1. Was beinhaltet konkret die Strategie der BPUK?

Der vom Vorstand der BPUK in die Vernehmlassung geschickte Entwurf eines Sommersmogkonzeptes beinhaltete folgende Punkte:

- a) Informationskonzept (ab 180 Mikrogramm pro m³)
- b) Alarmkonzept (ab 240 Mikrogramm pro m³)
- c) dauerhafte Massnahmen

Das **Informationskonzept** beinhaltet eine national koordinierte Information beim Erreichen des 1.5 fachen des Ozon-Immissionsgrenzwertes (entsprechend den EU-Schwellenwert) sowie die Weiterführung und den Ausbau der nationalen Informationsplattform "Ozon o.k.?".

Das **Alarmkonzept** der BPUK unterstützt die Einführung von Tempobeschränkungen auf Autobahnen im Tessin und im Süd-Graubünden sowie in Genf bei Überschreitungen der europäischen Alarmschwelle gemäss Alarmkonzept der Regierungen der Kantone TI, GR und GE. Ferner soll sich die BPUK beim UVEK dafür einsetzen, dass die Kantone - über die bereits vorhandene kurzzeitige Möglichkeit zur Temporeduktion hinaus - die Kompetenz erhalten, Temporeduktionen auf Autobahnen zeitlich auszudehnen, ohne dass zuerst ein zusätzliches Gutachten erstellt werden muss.

Schliesslich unterstützt die BPUK die Strategie des Bundesrates, das Ozonproblem mit weiteren **dauerhaften Massnahmen** in den Griff zu bekommen, insbesondere fordert sie den Bundesrat auf, in den Bereichen Dieselmotoren und 2-Taktern Vorschriften zu erlassen, die auf bestmöglichen Techniken basieren und die Einführung dieser Techniken mit fiskalischen Massnahmen zu beschleunigen.

Die BPUK setzt sich im Rahmen der Agglomerationsprogramme für die Verlagerung des Personenverkehrs auf den öffentlichen Verkehr ein. Dazu unterstützt sie auch ökonomische Instrumente.

2. Was ist in der Medienmitteilung mit "zusätzlichen Massnahmen" gemeint bzw. denkbar? Welche davon würden ganz direkt vor allem die KMU-Wirtschaft treffen?

Die Einhaltung der Ozongrenzwerte erfordert nach heutigen Erkenntnissen gegenüber den Emissionen im Jahr 1995 mindestens eine Halbierung der Stickoxidemissionen sowie der flüchtigen organischen Stoffe. Dieser Handlungsbedarf kann allerdings nur teilweise durch kantonale Massnahmen (siehe Luftreinhalteplan 2004, Seite 83ff) gedeckt werden. Im Luftreinhalteplan wird der Bundesrat aufgefordert, die bestehenden Emissionslücken im Rahmen der Fortführung des nationalen Luftreinhaltekonzeptes mit weiteren Massnahmen zu schliessen, z.B. durch Verschärfung der Abgasnormen für Strassenfahrzeuge sowie durch Anpassung der Luftreinhalte-Verordnung an den Stand der Technik (in Anlehnung an die deutsche TA-Luft), sowie die Weiterentwicklung der ökonomischen Instrumente (z.B. Einführung eines Road-Pricing, Erhöhung der Abgabesätze bei der VOC-Lenkungsabgabe und bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen).

Die steigende Ozon-Hintergrundbelastung zeigt, dass auch auf internationaler Ebene weitere Anstrengungen zur Senkung der Luftbelastung unternommen werden müssen. Die Hintergrundbelastung hat in den letzten Jahren zugenommen. Kann dieser negative Trend nicht gestoppt werden, wird es schwierig, in der Zukunft die Immissionsgrenzwerte der LRV einzuhalten, auch wenn die Emissionen der Ozonvorläufer auf nationaler Ebene in den kommenden Jahren noch weiter gesenkt werden. Im Rahmen der UN/ECE-Konvention von Genf (Europa, USA und Kanada) über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung und im Rahmen einer EU-Direktive zur Emissionsbegrenzung wurden bereits wichtige erste Schritte zur grossräumigen Senkung der Vorläuferschadstoffe unternommen. So haben sich im UNECE Protokoll von Göteborg 1999 31 Länder verpflichtet, ihre NO_x- und VOC Emissionen bis 2010 gegenüber dem Stand von 1990 um 40 bis 60% zu senken. Diese Reduktionen reichen (noch) nicht aus, um die Ozonbelastung bis in den Bereich der Immissionsgrenzwerte der LRV zu senken. Deshalb sind auch auf internationaler Ebene weitere Anstrengungen zur Senkung der Vorläuferschadstoffemissionen notwendig.

Der Bundesrat wurde vom Regierungsrat deshalb aufgefordert, sich im Rahmen der Konvention von Genf und im Rahmen der Luftreinhalte-Strategie der EU weiterhin für griffige Emissionsbegrenzungen und Massnahmen zur Senkung der Ozonvorläufer NO_x und VOC einzusetzen. Das Protokoll von Göteborg soll verschärft und eine weitergehende Senkung der Emissionen der Ozonvorläuferschadstoffe nach 2010 vereinbart werden.

Seitens BPUK sind noch keine konkreten Anträge an den Bundesrat gestellt worden.

3. Will die Regierung die Strategie der BPUK auch im Kanton Baselland ganz oder teilweise umsetzen?

Der Regierungsrat hatte in der Vergangenheit auf die Anordnung und Durchführung von kantonalen bzw. lokalen Massnahmen zur Minderung der Ozonbelastung im Alleingang verzichtet, weil mit lokalen Massnahmen das Ozonproblem nicht effizient entschärft werden kann.

Deshalb begrüsst der Regierungsrat die nationale Koordination durch die BPUK und ist bereit, die vorgeschlagenen Massnahmen zu übernehmen und sie im Kanton Basel-Landschaft umzusetzen, insbesondere weil es sich lediglich um die Information der Bevölkerung beim Erreichen und Überschreiten des Schwellenwertes von 180 Mikrogramm Ozon pro m³ handelt.

4. *Wenn ja: Mit welchen konkreten Sofort-Massnahmen und mit welchen "zusätzlichen Massnahmen" ist dabei zu rechnen bzw. welche sind dabei denkbar?*

Als Massnahme ist lediglich die Information der Bevölkerung, wenn die Ozonkonzentration 180 Mikrogramm pro m³ erreicht bzw. überschreitet, geplant. Diese Information wird national koordiniert an alle Medien durch eine Daten- und Kommunikationszentrale im Auftrag des BUWAL verschickt. Als lokale Auskunftsstelle fungiert das Lufthygieneamt beider Basel.

Es sind keine weiteren Massnahmen als diese Information vorgesehen.

5. *Mit welchen konkreten Ozonreduktionen rechnet die Regierung im Einzelnen bei den allfälligen "zusätzlichen Massnahmen"?*

Wie oben erwähnt handelt es sich nur um die koordinierte Information der Bevölkerung. Deswegen ist nicht mit einer Minderung der Vorläuferschadstoffe bzw. des Ozons zu rechnen. Die Bevölkerung wird im Mediencommuniqué zu den Gesundheitsrisiken bei erhöhten Ozonkonzentrationen aufgeklärt und eingeladen, vermehrt zu Fuss zu gehen oder das Velo zu benutzen und auf vermeidbare Autofahrten zu verzichten sowie vermehrt die öffentlichen Transportmittel zu benutzen.

6. *Bei einer allenfalls vorgesehenen Temporeduktion von 120 km/h auf generell 80 km/h handelt es sich um eine sehr drastische Massnahme, die nicht nur den Privat- sondern insbesondere auch den Wirtschaftsverkehr massiv abbremst. Die Massnahmen müssten demnach auch eine echte Wirkung zeigen, sonst sind sie als Alibiübung bzw. reiner Aktionismus zu werten. Deshalb ganz konkret: Mit welcher realistischen Ozonreduktions-Spanne rechnet die Regierung, wenn sie auf den Autobahnen in Basel-Landschaft Tempo 80 generell verfügt? Und was bringt eine Reduktion von 120 auf 100 km/h?*

Im Konzept der BPUK sind – ausser im Kanton Tessin (Autobahn A2 und A13) – keine emissionsmindernden Massnahmen vorgesehen und der Regierungsrat hat keine weiteren Massnahmen zur Bekämpfung des Sommersmogs geplant.

Bei einer Tempo-Reduktion auf der Autobahn A2 von 120 auf 80 km pro Stunde reduzieren sich die Stickoxidemissionen der Personenwagen um 40 % bzw. von 120 auf 100 km pro Stunde um 20%. Die maximal vorgeschriebene Geschwindigkeit für Lastwagen beträgt schon 80 km pro Stunde und somit bleibt eine Temporeduktion auf 80 bzw. 100 km pro Stunde praktisch ohne Auswirkung auf die Emissionen des Schwerverkehrs.

Der Anteil der Stickoxidemissionen aus den Personenwagen auf der Autobahn liegt bei rund 40%. Eine Temporeduktion auf der Autobahn von 120 auf 80 Km/Stunde bewirkt eine Gesamtreduktion der Stickoxidemissionen von 17%, bzw. 8% bei Tempo 100.

In Anbetracht, dass die Stickoxidbelastung entlang der Autobahn auch übermässig ist, würde eine solche Massnahme zu lokalen Verbesserungen der Luftqualität sowie zur Senkung der dadurch verursachten Hintergrundbelastung führen. Um eine ozonmindernde Wirkung zu entfalten, müsste eine Temporeduktion permanent oder zumindest während der Sommermonate eingeführt werden. Die Option einer koordinierten Temporeduktion während der Sommermonate auf dem gesamten Autobahnnetz der Schweiz wurde von der BPUK abgelehnt.

7. *Ist es denkbar bzw. sogar realistisch damit zu rechnen, dass die Ozonkonzentrationen - insbesondere auch in den vom Motorfahrzeugverkehr erschlossenen Baselbieter Wohngebieten - mit verfügbaren Temporeduktionen nur marginal oder überhaupt nicht abnehmen? Ist es denkbar, dass die Ozonkonzentrationen sogar zunehmen?*

Der Ozonbildungsmechanismus ist sehr komplex. Einerseits weil Ozon aus den Vorläufersubstanzen Stickoxiden und flüchtigen organischen Stoffen unter starker Sonnenstrahlung entsteht und weder Ozonbildung noch Ozonminderung in linearem Zusammenhang mit den Emissionsmengen der Vorläuferstoffe verlaufen. Andererseits kann sich Ozon in den höheren Luftschichten anreichern und somit kann dieses "gespeicherte" in den Folgetagen die Ozonkonzentration in der Luft in die Höhe treiben. Diese komplexen Mechanismen der Ozonbildung beschränken im Wesentlichen auch die Bekämpfungsstrategie des Sommersmogs: tageweise Massnahmen – Ein- und Auslösen von Massnahmen, je nach Belastungssituation – eignen sich deshalb nicht, um kurzfristig die Ozonbelastung wirksam zu beeinflussen.

Interventionsmassnahmen im Sinne von Notmassnahmen sind im Kanton Tessin geplant, allerdings treten dort auch wesentlich höhere Ozonbelastungen auf: Werte über 300 Mikrogramm Ozon pro m³ wurden im Südtessin gemessen. Auf der Alpennordseite wurde der Alarmwert der EU (240 Mikrogramm pro m³) noch nie erreicht bzw. überschritten.

Die Strategie zur Bekämpfung des Sommersmogs liegt weiterhin in der dauerhaften Reduktion der Vorläuferschadstoffe.

8. Ist die Regierung bereit, die allenfalls aus der BPUK-Strategie umgesetzten Massnahmen mit einer erweiterten intensivierten Beobachtung und Messung des konkreten Nutzens im Baselbiet zu begleiten?

Der Regierungsrat sieht keinen Anlass, zusätzliche Mittel in die Immissionsüberwachung zu investieren. Der Regierungsrat vertritt die Auffassung, dass die Verbesserung der Luftqualität eine Notwendigkeit ist und ein gesetzlicher Auftrag besteht, die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Andererseits verursacht die bestehende Luftverschmutzung hohe volkswirtschaftliche sowie erhebliche Gesundheitskosten, die politisch nicht weiter zu verantworten sind. Die knappen Ressourcen sollen deshalb in der Ursachenbekämpfung statt in intensivierten Beobachtungen eingesetzt werden.

9. Ist die Regierung bereit, allfällig verfügte Temporeduktionen und die "zusätzlichen Massnahmen" sofort wieder aufzuheben, wenn sie nachweislich keine deutliche Ozonverminderung - auch und gerade im dichten Siedlungsgebiet - bringen?

In der Luftreinhaltung besteht Handlungsbedarf: die massive Überschreitung des Ozongrenzwertes ist u.a. ein Beweis dazu. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass zur Verbesserung der Luftqualität weitere Massnahmen notwendig sind. Dreiviertel der Bevölkerung sind in dicht besiedelten Agglomerationen der übermässigen Belastung der Luft ausgesetzt. Der Regierungsrat ist verpflichtet, dem gesetzlichen Auftrag der Umweltschutzgesetzgebung nachzukommen. Eine Temporeduktion ist nicht nur eine wirksame Massnahme, um die Vorläufersubstanzen des Ozons zu reduzieren, sondern auch eine effiziente Massnahme, die übermässige Feinstaubbelastung zu mindern. In diesem Sinne ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die Temporeduktion wirksam ist, allerdings fehlt ihr die politische Unterstützung (noch). Deshalb hat der Regierungsrat von einer Temporeduktion bisher abgesehen.

Liestal, 14. Juni 2005

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Ballmer

der Landschreiber: Mundschin