

Interpellation Elsbeth P. Müller betreffend Massnahmen gegen übermässige Ozonkonzentrationen in der Luft

Schriftliche Beantwortung

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

In der GGR-Sitzung vom 11. Juni 1991 wurde die von Gemeinderätin Elsbeth P. Müller eingereichte Interpellation (vgl. S. 256 f. im Protokoll Nr. 8 vom 11. Juni 1991) an den Stadtrat zur schriftlichen Beantwortung überwiesen.

Die Interpellantin weist darauf hin, dass der Regierungsrat des Kantons Zug am 11.6.1990 den "Massnahmenplan gegen übermässige Luftschadstoffe im Kanton Zug" verabschiedet hat. Gewisse Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität fallen auch in die Kompetenz der Gemeinde. In diesem Zusammenhang stellt die Interpellantin Fragen zu den von der Stadtgemeinde Zug zu ergreifenden Massnahmen gegen übermässige Ozonkonzentrationen in der Luft.

Der Stadtrat nimmt zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

"1. Welche Massnahmen gedenkt der Stadtrat zum Schutze der Kinder zu ergreifen. Insbesondere interessiert zu wissen, wieweit die Stadtschulen die Grenzwerte für die Ozonbelastung beim Sportunterricht und anderen körperlichen Tätigkeiten im Freien beachten. (Sporttage, Velotouren usw.)"

Antwort:

Massnahmen zum Schutze der Schulkinder bei zu hohen Ozonwerten werden durch das Schulamt nicht angeordnet. Sie wären im Einzelfalle, d.h. eine Klasse oder einzelne Schüler betreffend, durchzuführen.

Die Tage mit hohen Ozonwerten fallen meistens in die Zeit der Sommerferien. Allgemeine Weisungen zu erlassen, ist nicht sinnvoll. Die Verantwortung liegt bei der Lehrperson, die allgemein auf den Gesundheitszustand von Schülern Rücksicht zu nehmen hat. Die Durchführung von Sporttagen, Velotouren usf. ist u.a. auch von andern Faktoren, wie z.B. grosse Hitze, abhängig. Lehrpersonen werden bezüglich der Klasse oder eines einzelnen Schülers entsprechend reagieren.

"2. Sind die Lehrpersonen über die Auswirkungen der zu hohen Ozonbelastung informiert, wenn nicht, was gedenkt man zu tun?"

Antwort:

Die Information über die Auswirkungen der zu hohen Ozonbelastung an die Lehrpersonen erfolgt nebst den Medien über die Fachzeitschriften. Lehrpersonen sind in der Regel auch für die Ozonproblematik recht sensibel.

"3. Welche Konsequenzen treffen Eltern, welche ihre Kinder aus Gründen der zu hohen Ozonwerte vom Schulunterricht fernhalten?"

Antwort:

Uns ist kein Fall bekannt, dass Eltern wegen der Ozonbelastung einen Schüler nicht zur Schule geschickt haben. Falls ein Kind durch den Aufenthalt im Freien (Schulweg) zu stark gesundheitlich belastet würde, wäre vorzugehen wie im Krankheitsfall, d.h. eine Dispens vom Unterricht könnte durch die Lehrperson erfolgen.

"4. Wie werden Bürger und Bürgerinnen über die zu hohen Ozonwerte und ihre Auswirkungen auf ihre Gesundheit informiert?"

Antwort:

Der Kanton Zug verfügt im Raum Inwil über eine Messstation für Luftschadstoffe. Der Standort wurde dort gewählt, weil er repräsentative Daten für die Luftverschmutzung in der Lorzenebene liefert. Die Zentralstelle für Umweltschutz orientiert periodisch über die Messdaten. Auch die Ozonwerte werden veröffentlicht. Die Information über gesundheitliche Risiken bei zu hohen Luftschadstoffen resp. über zu hohe Ozonwerte ist Sache des Kantonsarztes.

"5. Gedenkt man zugunsten der Verkehrsverflüssigung gemäss Massnahmenplan, gemeindliche Stoppstrassen aufzuheben bzw. auf Gemeindestrassen Temporeduktionen (Tempo 30) einzuführen? Wenn ja, besteht darüber ein Konzept und was sieht dieses vor? (Massnahmenplan S. 9/10)"

Antwort:

Der Stadtrat ist bereit, verkehrsverflüssigende und -beruhigende Massnahmen zu treffen. Dazu gehören gemäss Massnahmenplan gegen übermässige Luftschadstoffe (RRB vom 11.6.1990, S. 9):

- a) wo möglich Kreisel statt Rotlicht,
- b) wo möglich Stoppstrassen aufheben,
- c) Benutzersteuerung an Verkehrsregelungsanlagen und Fussgängerampeln,

- d) grüne Wellen,
- e) Tempo 30 auf Gemeindestrassen in bestimmten Quartieren.

zu a)

Die Bauabteilung studiert derzeit detailliert einen Verkehrskreisel an der Kreuzung Aabachstrasse als Ersatz für die heutige Verkehrsregelungsanlage. Ein Entscheid des Stadtrates betreffend einer allfälligen Realisierung ist noch nicht erfolgt.

zu b)

In den letzten Jahren wurden bereits an verschiedenen Orten Stoppsignale durch das Signal "Kein Vortritt" ersetzt. Vorgängig wurden von der Stadtpolizei alle Stoppstrassen einer Prüfung unterzogen. Der Stadtrat ist aber bereit, die Polizeiabteilung erneut zu beauftragen, die damalige Aktion zu wiederholen. Es versteht sich von selbst, dass dabei die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bei einer allfälligen Aenderung beim Entscheid miteinzubeziehen sind.

zu c)

Von den 14 auf städtischem Gebiet stehenden Verkehrsregelungsanlagen sind deren 13 verkehrsabhängig gesteuert, d.h., sie werden vom Verkehr beeinflusst. Auch die letzte Anlage soll innert absehbarer Zeit eine verkehrsabhängige Steuerung erhalten. Entsprechende Studien sind veranlasst worden. Weiter werden die Signalanlagen an der Baarerstrasse im Hinblick auf eine noch weitergehenden Busprivilegierung überprüft. Die Federführung liegt hier beim Kanton.

zu d)

Eine "grüne Welle" existiert heute auf der Baarerstrasse im Abschnitt Bundesplatz - Gubelstrasse. Eine Ausdehnung derselben wurde bis heute nicht in Betracht gezogen, wegen der zu grossen Distanz zu den nächsten Verkehrsregelungsanlagen. Sollten sinnvolle Lösungen aufgezeigt werden, ist der Stadtrat aber bereit, den Bereich der "grünen Welle" auszudehnen,

zu e)

Tempo 30 Zonen sind zur Verkehrsberuhigung sinnvoll. Das Fahrverhalten wird deutlich ruhiger. Bei Kollisionen ist die Unfallschwere geringer. Fussgänger und Radfahrer fühlen sich sicherer. Der Wohncharakter in derartigen Zonen nimmt zu.

Hingegen ergibt sich bei mit Dreiwegkatalysatoren ausgestatteten Fahrzeugen keine Reduktion an Luftschadstoffen. Gemäss Prognose im Massnahmenplan Luftreinhalteplan für den Kanton Zug sollen im laufenden Jahr 50%, 1995 86%

aller Personenwagen mit Dreiwegkatalysator ausgerüstet sein. Gemäss Angabe der Motorfahrzeugkontrolle beträgt dieser Anteil heute bereits 55%. Bis die vorgesehenen Tempo 30 Zonen in der Stadt Zug realisiert sind, verbleibt nur noch ein marginaler Teil an Personenwagen, die nicht mit Katalysatoren ausgerüstet sind. Unter dem Titel Emissionsreduktion kann daher keine Tempo 30 Zone begründet werden.

Am 8. Juli hat der Stadtrat vom Untersuchungsbericht Tempo 30 Zonen (ev. Tempo 40 Zonen) zustimmend Kenntnis genommen und beschlossen, diese Zonen in erster Priorität in den Quartieren Guthirt und Oberwil einzuführen. Der Auftrag für die Weiterbearbeitung wurde erteilt und die notwendigen Kredite genehmigt.

- "6. Welche Massnahmen gedenkt der Stadtrat zu ergreifen, um die individuellen Fahrten der Berufspendler bis 1994 um 25% zu reduzieren? (Massnahmenplan S. 10/11)"
- "7. Ist eine Aenderung der Parkplatzbewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan vorgesehen? (Massnahmenplan S. 11)"

Antworten zu Frage 6 und 7:

Im Auftrag des Stadtrates sind von der Polizeiabteilung, in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe "Koordination Stadtverkehr", Offerten eingeholt worden betreffend Ausarbeitung eines Konzeptes zur Reduktion des Verkehrs, insbesondere des Pendlerverkehrs. Keine der eingereichten Offerten vermag derzeit zu genügen. Es sind nun Gespräche notwendig mit den Offertstellern, um einerseits die bis heute erteilten Aufträge im Bereich Verkehr miteinzubeziehen, andererseits müssen Abgrenzungen gegenüber den Aufgaben des Kantons gemacht werden. Mit revidierten Offerten und anschliessender Auftragserteilung ist im Verlaufe dieses Herbstes zu rechnen.

Mit diesem Vorgehen will der Stadtrat nach Vorliegen des zu erarbeitenden Konzeptes eine Beurteilung aus gesamtlicher Sicht vornehmen. Bereits getroffene oder sich in Bearbeitung befindliche Massnahmen, auch anderer Instanzen, wie Bus- und Radwegkonzept von Kanton und Stadt, Verkehrskonzept neuer Bahnhof, Parkplatzkataster, Tempo 30 Zonen, Anwohnerbevorzugung, Busspurenplanung, Zentrumskonzept etc. werden miteinbezogen werden.

- "8. Gedenkt der Stadtrat Pfortneranlagen auf stark frequentierten Durchgangs- und Verbindungsstrassen einzurichten?"

Antwort:

Wie dargelegt, erwartet der Stadtrat vom noch zu bestimmenden Konzeptverfasser die Aufzeigung von Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs, insbesondere des Pendlerverkehrs. Es wird sich zeigen, ob Pfortneranlagen im dichtbesiedelten Gebiet der Lorzebene sinnvoll sind. Dabei ist zu beachten, dass der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zur Motion der Kantonsrätin M. Landolt betreffend Pfortneranlagen in Zug, Cham und Baar zwecks Steuerung des Innerortsverkehrsvolumens vom 5.5.1989 sich klar gegen eine Erheblicherklärung aussprach. Der Kantonsrat ist darauf dieser Meinung gefolgt. Hauptgrund dafür waren die zu erwartenden Emissionen bei sich vor einer Pfortneranlage stauenden Kolonnen im dichtbesiedelten Agglomerationsgebiet, die damit verbundene Störung des öffentlichen Verkehrs und die Tatsache, dass die Staus vorwiegend beim Verkehr stadtauswärts auftreten.

- "9. Prüft der Stadtrat die Möglichkeit, Vorstösse im Hinblick auf Pfortneranlagen auf kantonalen Strassen in der Stadt Zug, auch bei den zuständigen, kantonalen Instanzen zu machen?"

Antwort:

Der Stadtrat hat in einem konkreten Fall beim Regierungsrat die Prüfung einer Pfortneranlage beantragt. Besprechungen in dieser Angelegenheit sind noch pendent.

Zug, 20. August 1991

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Kamer

Albert Müller