

Interpellation Blumer-Gossau vom 25. September 2003
(Wortlaut anschliessend)

Massnahmen gegen zu hohe Ozonbelastung

Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. Januar 2004

Unter Hinweis auf die extreme, lange und heisse Hochsommerphase 2003 erkundigt sich Ruedi Blumer-Gossau über Massnahmen gegen zu hohe Ozonbelastungen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Bereits im Rahmen der Antwort der Regierung vom 21. August 2001 auf die Einfache Anfrage 61.01.14 «Ozon: eine Luft-Offensive ist nötig» äusserte sich die Regierung über die Einschätzung der Lage und über Massnahmen. Die damaligen Äusserungen sind auch heute noch weitgehend gültig.

Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. An allen Messstationen im Kanton löste dieser wärmste Sommer seit Messbeginn während mehr als 80 Tagen Ozon-Grenzwertüberschreitungen aus. In der Ostschweiz blieben die maximalen Stundenmittelwerte mit Werten zwischen 180 und 240 Mikrogramm je Kubikmeter auch unter diesen für die Ozonbildung extrem günstigen Witterungsbedingungen im Rahmen dessen, was schon in den Neunzigerjahren zu beobachten war.

Durch Belastungen in der Höhe, die während den vergangenen Sommertagen gemessen wurden, können bei empfindlichen Personen Schleimhautreizungen und bei körperlichen Anstrengungen geringfügige Einschränkungen der Lungenfunktion um 5 bis 10 Prozent auftreten. Die individuellen Unterschiede sind dabei sehr gross, und junge Menschen, insbesondere Kinder unter fünf Jahren, reagieren generell empfindlicher als ältere Personen. Diese Symptome bilden sich zurück, wenn die Ozonwerte wieder gesunken sind. Spezielle ozonbedingte Krankheiten oder Langzeitschäden sind bei den genannten Konzentrationen nicht bekannt.

2. Das kantonale Instrument zur Minderung der Ozonbelastung ist der Massnahmenplan Luftreinhaltung gemäss Art. 31 ff. der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (SR 814.318.142.1; abgekürzt LRV). Mit dem Massnahmenplan des Kantons St.Gallen vom 18. Dezember 1990 sowie seiner Nachführung vom 25. August 1998 soll ein Rückgang der Emissionen von Stickoxiden (NO₂ usw.) und flüchtigen Kohlenwasserstoffen (VOC), beide Vorläuferschadstoffe des Ozons, erreicht werden. Die vorgesehenen Massnahmen setzen bei den hauptsächlichsten Quellen dieser beiden Schadstoffe an, namentlich bei der Wärmeerzeugung und motorischen Verbrennung sowie Verdampfung von Treibstoffen und leichtflüchtigen organischen Lösungsmitteln. Der Vollzug der Massnahmen ist in Industrie und Gewerbe sowie bei Feuerungen weit fortgeschritten. Beim motorisierten Verkehr sind sie nur schwer umzusetzen. Aufgrund des Entstehungsprozesses von Ozon sind weitergehende Massnahmen zur Minderung der Ozonbelastung nur in regionalem (z.B. Ostschweiz-Vorarlberg-Liechtenstein) oder nationalem bzw. internationalem Rahmen sinnvoll.

Auch andere kantonale Massnahmen zielen auf die Minderung der Ozonbelastung. So nennt der Richtplan folgende Handlungsprioritäten für den Gesamtverkehr: Erste Priorität hat die Förderung von konzentrierten Siedlungsformen mit kurzen Wegen, zweite Priorität

das Umlagern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder auf den Langsamverkehr. Umgesetzt werden diese Handlungsprioritäten beispielsweise bei Einkaufs- und Freizeitzentren. Der Richtplan sorgt dafür, dass diese an geeigneten Standorten errichtet und mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden.

3. In der Novembersession 2002 verabschiedete der Kantonsrat den Strategieplan öffentlicher Verkehr, der die Stossrichtungen für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs beinhaltet. Basierend auf dieser Grundlage wurde das 3. öV-Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 entwickelt und in der Novembersession 2003 gutgeheissen. Bei der Priorisierung von Massnahmen für das öV-Programm waren auch die Kriterien «Gesundheit der Bevölkerung schützen» und «Ressourcen und Klima schonen» massgebend.

Bei Massnahmen gegen Luftverschmutzung ist die Polizei vor allem mit deren Umsetzung betraut. Sowohl das eidgenössische (Art. 3 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes [SR 741.01] als auch das kantonale (Art. 20 Bst. g des Strassengesetzes [sGS 732.1]) Recht enthält Vorschriften, die ein allfälliges polizeiliches Handeln bei zu hoher Ozonbelastung definieren. Die Zuständigkeit liegt bei der Kantonspolizei.

Um eine einheitliche Handhabung zu gewährleisten, erliess das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) am 22. Mai 1990 ein Kreisschreiben betreffend verkehrsrechtlicher Möglichkeiten, mit welchen die Luftreinhalteziele in Agglomerationen erreicht werden sollen. Unter anderem bedarf es als Grundlage für entsprechende Beschränkungen oder Anordnungen eines Massnahmenplans nach Art. 31 LRV. Der Massnahmenplan des Kantons St.Gallen sieht in dieser Hinsicht keine Massnahmen vor.

4. Im Unterschied zu den Regelungen der EU enthält die LRV keinen Ozon-Alarmwert. Ein Handlungsbedarf entsteht indessen bereits dann, wenn der Immissionsgrenzwert überschritten ist. Aufgrund des Entstehungsprozesses von Ozon sind Verkehrsbeschränkungen zur Minderung von übermässigen Spitzenbelastungen nur wirkungsvoll, wenn sie möglichst grossräumig, d.h. mindestens in regionalem, besser aber in nationalem bzw. internationalem Massstab und nicht als kurzfristige und kurzzeitige, sondern frühzeitig und als länger dauernde (z.B. saisonale) Massnahme angeordnet werden. Ein dauerhafter Erfolg ist nur mit einem weiteren markanten Rückgang der VOC- und insbesondere der NO₂-Grundbelastung zu erreichen.
5. In der Bundesverfassung ist festgehalten, dass die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist (Art. 82 Abs. 3 BV). Der Grundsatz der Gebührenfreiheit für die Benützung öffentlicher Strassen stellt ein verfassungsmässiges Individualrecht dar, das nur durch andere Verfassungsbestimmungen beschnitten werden kann (z.B. Autobahnvignette, Schwerverkehrsabgabe). Im Einzelfall ist zudem die Bundesversammlung befugt, Ausnahmen zu bewilligen. Davon wurde erst ein Mal Gebrauch gemacht (Strassentunnel unter dem Grosse St.Bernhard).

Im Mai 2001 hat eine vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation eingesetzte Expertengruppe «Finanzierung des Agglomerationsverkehrs» ihre Empfehlungen veröffentlicht. Die wichtigste vorgeschlagene Massnahme ist eine Verfassungsänderung, die es erlaubt, aus zweckgebundenen Mineralöl-Steuererträgen Schienen- und Strasseninfrastrukturinvestitionen des Agglomerationsverkehrs zu unterstützen. Hingegen hat die Expertengruppe bewusst kein Roadpricing vorgeschlagen, weil sie dieses im heutigen Zeitpunkt nicht als realistische Lösungsmöglichkeit für die Finanzierung des ganzen Agglomerationsverkehrs betrachtet.

Nachdem es den Kantonen verwehrt ist, ein Roadpricing einzuführen und auf eidgenössischer Ebene in absehbarer Zukunft keine Änderung von Art. 82 BV zu erwarten ist, besteht für die st.gallische Regierung bezüglich Roadpricing kein Handlungsbedarf.

13. Januar 2004

Wortlaut der Interpellation 51.03.59

Interpellation Blumer-Gossau: «Massnahmen gegen zu hohe Ozonbelastung

Im vergangenen Sommer freuten wir uns über eine besonders lange und heisse Hochsommerphase. Diese Zeit hat uns auch deutlich vor Augen geführt, dass wir unserer Umwelt wieder vermehrt Sorge tragen müssen. Die Ozonbelastung hat im vergangenen Sommer den Grenzwert von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter an hundert Tagen überschritten. Zulässig wäre ein Tag. Der Grenzwert wurde im Kanton St.Gallen bis zu 100 Prozent überschritten. Es besteht also dringend Handlungsbedarf, um derart massive Schadstoffbelastungen in unserer Luft zukünftig zu vermeiden. Dazu muss auch der Kanton St.Gallen seinen Beitrag leisten.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt die Regierung die Verantwortbarkeit dieser langen und massiven Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte?
2. Welche Massnahmen ergreift der Kanton St.Gallen, um zukünftig die Grenzwerte bei der Ozonbelastung einzuhalten?
3. Was unternimmt der Kanton, um den motorisierten Individualverkehr einzuschränken und den öffentlichen Verkehr zu fördern?
4. Wie dramatisch muss für die Regierung die Ozonbelastung werden, bis sie gezielte und befristete Fahrverbote für den motorisierten Individualverkehr erlässt?
5. Wo und unter welchen Bedingungen sieht die Regierung Roadpricing vor?»

25. September 2003