

1. POSTULAT DER ALTERNATIVEN FRAKTION
BETREFFEND REDUZIERUNG DER FEINSTAUBBELASTUNG UND EINHALTUNG
DER GRENZWERTE DER LUFTREINHALTEVERORDNUNG
(VORLAGE NR. 1401.1 - 11933)

2. MOTION VON THOMAS LÖTSCHER
BETREFFEND "NOTFALLKONZEPT FEINSTAUB"
(VORLAGE NR. 1491.1 - 12243)

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 20. FEBRUAR 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Alternative Fraktion hat am 23. Januar 2006 folgendes Postulat eingereicht
(Vorlage Nr. 1401.1 - 11933):

Der Regierungsrat wird eingeladen, die nötigen Massnahmen zu treffen, damit die lokale Feinstaubbelastung reduziert wird und die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung eingehalten werden können. Insbesondere soll er prüfen:

- a) nachhaltig wirkende Massnahmen, um die Jahresgrenzwerte bis 2010 einhalten zu können:
 - Partikelfilterpflicht für alle neu in Verkehr gebrachten und im Kanton Zug immatrikulierten Dieselfahrzeuge;
 - Nachrüstungspflicht für alle bereits im Gebrauch stehenden Dieselfahrzeuge innert drei Jahren, wo dies technisch machbar ist;
 - finanzielle Anreize zum Einbau / Nachrüsten von Partikelfiltern bei Holzfeuerungsanlagen;
- b) sofort umsetzbare Massnahmen bei akuten Tagesgrenzwert-Überschreitungen:
 - Spezialangebote zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs;
 - Temporeduktionen zur Verminderung von Abgasen und Abrieb;

- Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter;
- Einschränkung von Holzfeuerungen ohne Partikelfilter;
- Benutzungsverbote von saugenden Strassenwischmaschinen, rücken-tragbaren Blasgeräten und fahrbaren Mehrzweckmaschinen, die beim Saugen und Reinigen Staub aufwirbeln.

Die Alternative Fraktion begründet ihr Postulat im Wesentlichen wie folgt: Feinstaub bestehe aus Partikeln in der Luft mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als 10 Mikrometern. Es werde unterschieden zwischen groben Partikeln, feinen Partikeln und ultrafeinen Teilchen. Feinstaub gelte als Hauptindikator für die Gesundheitsbelastung, speziell im Winterhalbjahr. Hauptverursacher von Feinstaub sei gemäss einer im Dezember 2005 veröffentlichten BUWAL-Studie mit 37 % die Land- und Forstwirtschaft, mit 29 % der Verkehr und mit 27 % Industrie und Gewerbe. Allgemein würden 44 % der jährlichen PM 10-Emissionen bei Verbrennungsprozessen freigesetzt. Dabei handle es sich hauptsächlich um Russaerosole aus Auspuffen von Dieselmotoren sowie um die Partikel von kleinen Holzfeuerungen und offenen Feuerstellen. Der restliche Feinstaub falle primär durch Abrieb und Aufwirbelung an - so zum Beispiel im Strassenverkehr, wo sich Bremsen, Pneu's und Strassenbeläge durch die mechanische Beanspruchung tonnenweise abreiben und in der Luft verteilen. Besonders gesundheitsgefährdend seien die feinen Russpartikel aus Dieselmotoren. Auf Grund ihrer Winzigkeit seien diese feinen Partikel lungengängig und würden sich dort festsetzen. Sie würden sowohl Atemwegserkrankungen und Funktionsstörungen des Herz-Kreislauf-Systems wie auch Krebserkrankungen und in der Folge Todesfälle auslösen. Der im Januar 2006 an elf aufeinander folgenden Tagen teils massiv überschrittene Tagesgrenzwert für Feinstaub habe die Schweizer Bevölkerung aufgeschreckt und das bedrohliche Ausmass der winterlichen Luftverschmutzung ins Bewusstsein gerückt. Die von Bundesrat Leuenberger angekündigten Massnahmen auf Bundesebene seien leider enttäuschend und mutlos ausgefallen. Gerade unter dem Aspekt, dass Feinstaub stärker regional und lokal bekämpft werden könne als andere Luftverschmutzungsfaktoren, sei der Regierungsrat des Kantons Zug gefordert, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen, damit wir alle wieder aufatmen könnten.

Am 4. November 2006 hat Thomas Lötscher eine Motion betreffend "Notfallkonzept Feinstaub" eingereicht (Vorlage Nr. 1491.1 - 12243). Danach wird der Regierungsrat beauftragt, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, wonach

1. Massnahmen aufgrund von Luftbelastungen (Ozon, Feinstaub) vom Kantonsrat zu genehmigen sind.

2. Grenzwerte vom Kantonsrat zu genehmigen sind, ab welchen solche Massnahmen ergriffen werden können. Vorbehalten bleibt Bundesrecht.
3. Die Motion ist sofort zu behandeln.
4. Für die Umsetzung der erheblich erklärten Motion ist dem Regierungsrat eine reduzierte Frist von einem Jahr einzuräumen.

Zur Begründung führt der Motionär an, dass zur Reduktion der Luftbelastung verschiedene Massnahmen diskutiert würden, zum Teil mit höchst zweifelhaftem Erfolg. Besonders "beliebt" seien Temporeduktionen auf Autobahnen. Erstmals im Hochsommer zur Reduktion der Ozonbelastung diskutiert, seien sie im letzten Winter als Alibiübung gegen die Feinstaubbelastung eingeführt worden, obwohl bekannt sei, dass der Effekt vernachlässigbar sei. Selbst der keineswegs als Autolobbyist bekannte Bundesrat Moritz Leuenberger habe die Wirksamkeit in Abrede gestellt. Es sei offensichtlich, dass solche Massnahmen nur dazu dienten, den Eindruck zu erwecken "etwas" zu tun. Sie würden aber den Eingriff in die persönliche Freiheit keineswegs rechtfertigen. Wenn Massnahmen gegen die Luftbelastung ergriffen würden, sollten sie vorgängig sauber evaluiert werden, um sicherzustellen, dass ein gesundes Verhältnis zwischen erzielter Wirkung und erzwungener Einschränkung bestehe. In der Beantwortung der Interpellation Burch/Lötscher zu Temporeduktionen bei hohen Ozonbelastungen (Vorlage Nr. 1331.2 - 11836) habe der Regierungsrat vor einem Jahr geschrieben, dass diese landesweiten Massnahmen von der Politik, der breiten Öffentlichkeit und der Wirtschaft getragen werden müssten. Damals erachtete die Regierung "Notmassnahmen im Kanton Zug nicht aktuell". Inzwischen habe die Umweltdirektoren-Konferenz Ende September 2006 ein dreistufiges Notfallkonzept zur Feinstaubthematik präsentiert, welches u.a. wieder Tempo 80 auf Autobahnen vorsehe. Offensichtlich unterstützte die Zuger Regierung dieses Konzept ohne Einbindung der breiten Öffentlichkeit, der Wirtschaft und der Politik (Parlament). Nach den Erfahrungen mit der Hau-Ruck-Übung des letzten Winters, welche mehr Wirkung in den Medien als in der Luft entfacht habe, sei es wichtig, solchen Schnellschüssen einen Riegel zu schieben und allfällige Zwangsmassnahmen, sofern sie überhaupt nötig wären, politisch breiter abzustützen. Die sofortige Behandlung und reduzierte Umsetzungsfrist seien nötig, damit in der Zwischenzeit nicht Massnahmen ohne öffentlichen und politischen Rückhalt ergriffen würden, denen später allenfalls die Grundlage entzogen werde. Der Regierungsrat sei gehalten, während der Umsetzung von Zwangsmassnahmen abzusehen.

Der Kantonsrat hat das Postulat der Alternativen Fraktion an seiner Sitzung vom 23. Februar 2006 dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen, die Motion von Thomas Lötscher in gleicher Weise am 30. November 2006. Bezüglich der Motion von Thomas Lötscher ist darauf hinzuweisen, dass sich dieser in der Kantonsratssitzung von Ende November 2006 einverstanden erklärt hat, auf die sofortige Behandlung seiner Motion zu verzichten, unter der Zusicherung, dass die Motion bis spätestens Ende März 2007 behandelt und beantwortet wird.

Da die beiden Vorstösse im Grundsatz dieselbe Thematik beschlagen - beim Vorstoss der Alternativen Fraktion geht es sinngemäss um die Umsetzung eines Massnahmenkatalogs zur Bekämpfung insbesondere der Feinstaubproblematik und bei der Motion Thomas Lötscher sinngemäss um den Genehmigungsvorbehalt des Kantonsrates bezüglich Umsetzung solcher Massnahmen - rechtfertigt es sich, gesamthaft in einer Vorlage dazu Stellung zu nehmen, wobei sich der Bericht wie folgt gliedert:

	Seite:
A) DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	4
B) EINFÜHRUNG	5
C) POSTULAT DER ALTERNATIVEN FRAKTION	11
I. Begehren des Postulates	11
II. Zusammenfassung und Schlussfolgerung	20
D) MOTION VON THOMAS LÖTSCHER	20
I. Begehren des Motionärs	20
II. Zusammenfassung und Schlussfolgerung	23
E) ANTRÄGE	23

A) DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

1. Die Luftbelastungen - unter anderem Ozon und Feinstaub - sind ein ernst zu nehmendes Thema. Anfang des Jahres 2006 war denn auch die Feinstaubbelastung der Luft ausserordentlich hoch. Mit dem im Dezember 2006 verabschiedeten Interventionskonzept Feinstaub hat der Regierungsrat reagiert und sofort umsetzbare Massnahmen, soweit in seinem Zuständigkeitsbereich liegend, umgesetzt. Langfristige Massnahmen, welche die dauerhafte Belastung mit Feinstaub senken werden,

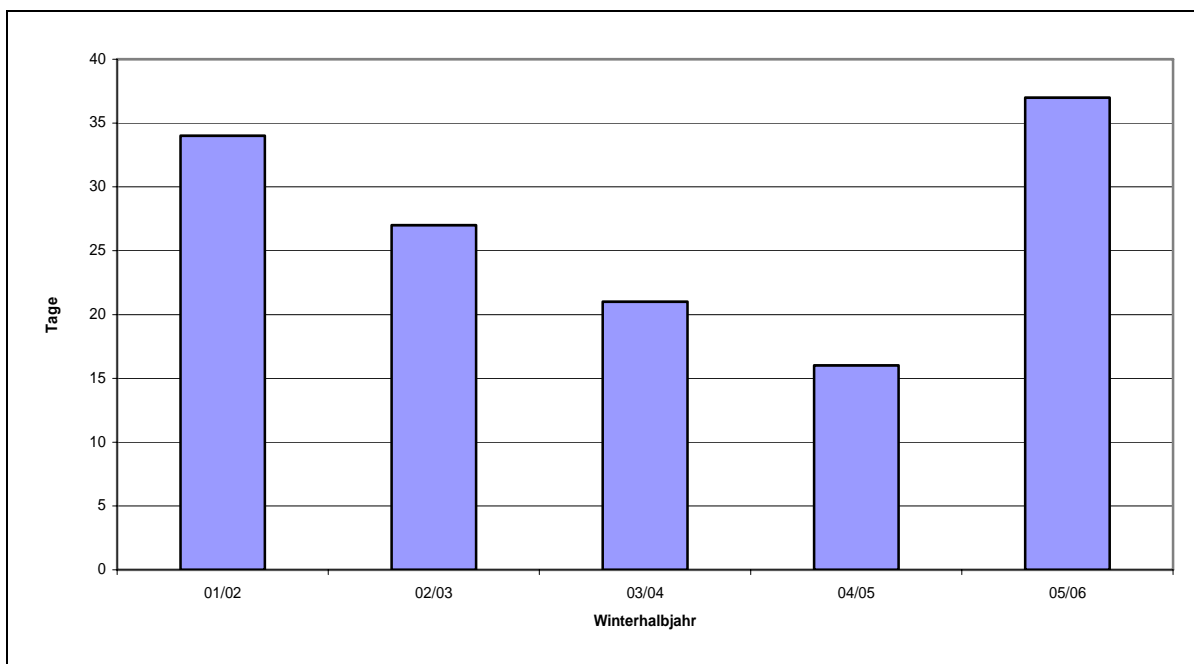
sind des Weiteren durch den Aktionsplan Feinstaub des Bundes sowie durch geplante Massnahmen des gemeinsamen Massnahmenplans der Zentralschweizer Kantone vorgesehen.

2. Der Regierungsrat hat am 19. Dezember 2006 das Interkantonale Interventionskonzept PM10 der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) bei Wintersmog verabschiedet. Dieses Konzept sieht je nach Luftbelastung ein dreistufiges Vorgehen vor (Informationsstufe, Interventionsstufe 1, Interventionsstufe 2) und hat letztlich den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zum Ziel. Der Erlass sowie die Umsetzung einer solchen Massnahme, die insbesondere auch mit dem Bund und den Kantonen zu koordinieren ist, ist typischerweise eine Aufgabe der Exekutive, namentlich auch deshalb, weil Bundesumweltrecht mit eigenen Luftreinhaltegrenzwerten nicht unterlaufen werden darf.

3. Weder das Postulat der Alternativen Fraktion noch die Motion von Thomas Lötscher sind erheblich zu erklären. Zum einen sind die im Postulat geforderten Massnahmen - soweit den Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates betreffend - weitestgehend erfüllt, zum anderen fordert die Motion Thomas Lötscher eine Kompetenzverschiebung vom Regierungsrat an den Kantonsrat, die aus Gründen von Zuständigkeitsvorschriften sowie aus Praktikabilitätsgründen zu verwerfen ist.

B) EINFÜHRUNG

Vor allem in den Wintermonaten führen Inversionswetterlagen häufig zu einer grossen Schadstoffbelastung der Luft. Die Feinstaubmessungen am Postplatz in Zug zeigen seit Jahren eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung vom 16. Dezember 1985 (SR 814.318.142.1; LRV).

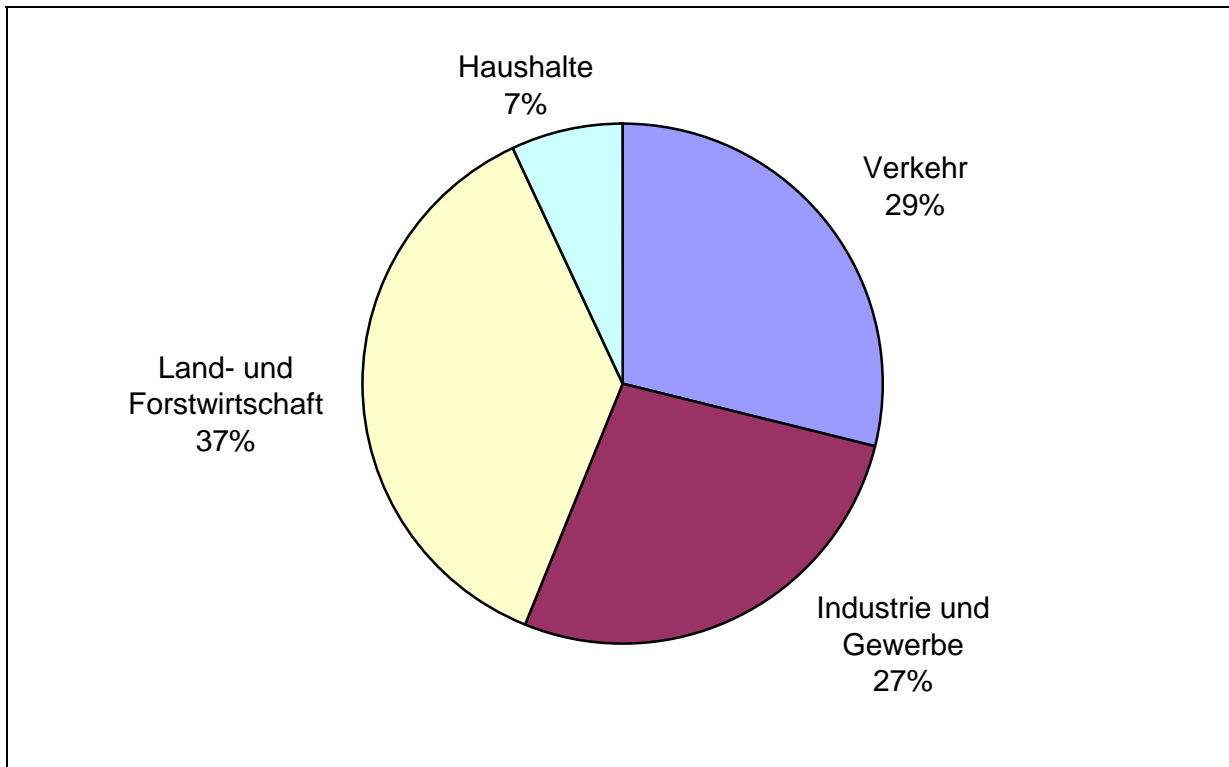


Anzahl Tage mit Tagesmittelwerten über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Schwebstaub (PM10-Grenzwert), Messstation Postplatz Zug; zulässig ist 1 Tag pro Jahr

Besonders hohe Belastungen wurden zu Beginn des Jahres 2006 gemessen. Neben der lang andauernden Überschreitungshäufigkeit des Tagesmittelgrenzwertes waren die sehr hohen Feinstaubwerte, wie sie bisher in der Zentralschweiz noch nie gemessen worden waren, problematisch. Am Postplatz in Zug wurde der zulässige Tagesmittelgrenzwert mit ermittelten Konzentrationen von $142 \mu\text{g}/\text{m}^3$ um nahezu das Dreifache überschritten. Der höchste Stundenmittelwert betrug Ende Januar $162 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Feinstaub besteht aus Partikeln mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer (abgekürzt mit PM10; 10 Mikrometer bzw. $10 \mu\text{m}$ entsprechen 10 Tausendstelmmillimeter) und setzt sich aus einer Vielzahl von chemischen Verbindungen zusammen.

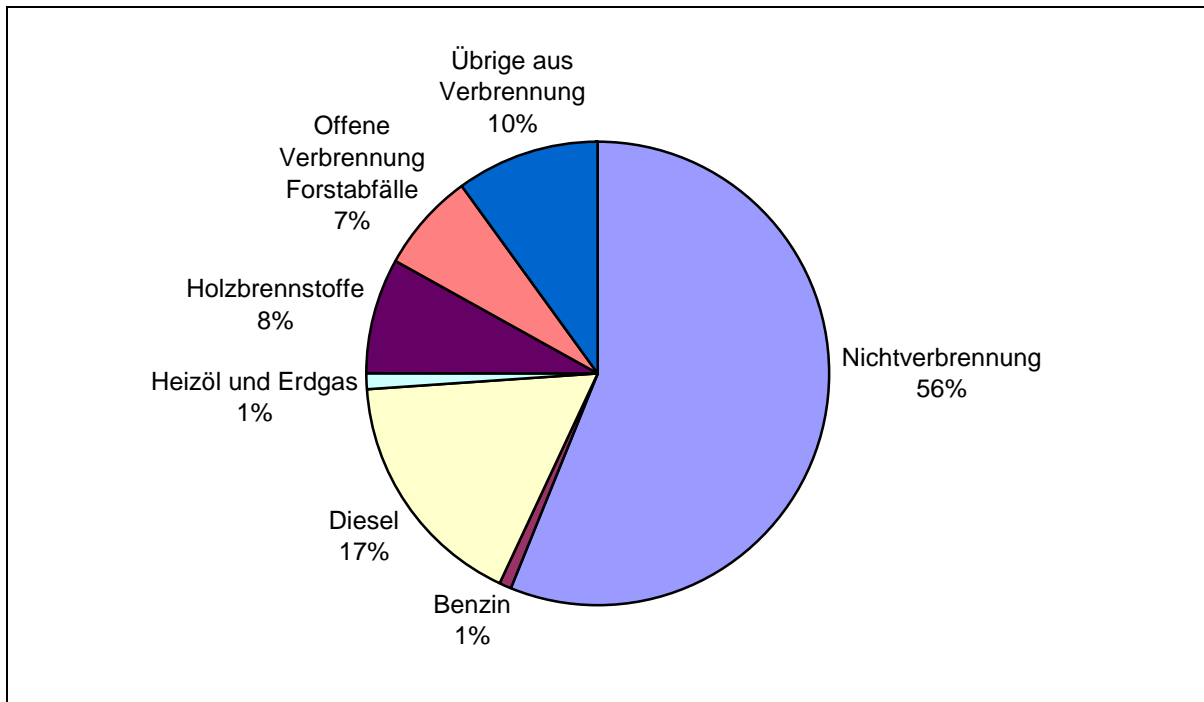
In der Schweiz werden pro Jahr rund 21'000 Tonnen Feinstaub emittiert, der anteilmässig folgende Herkunft hat:



BAfU 2006

(Angaben für das Jahr 2000; Die Zahlen der Land- und Forstwirtschaft sind im Moment noch in Diskussion, vor allem was den Russanteil angeht)

Fast die Hälfte aller Feinstäube stammt aus der unvollständigen Verbrennung von Treib- und Brennstoffen inklusive Holz. Die andere Hälfte des PM10 stammt aus industriellen Prozessen sowie aus mechanischem Abrieb (Strassen und Schienen) und Aufwirbelung (Strassen, Ackerböden, Baustellen). In der nachfolgenden Grafik sind die Quellenanteile der Feinstaubemissionen (Jahr 2000) dargestellt.



BAFU 2006

PM10 Feinstäube werden entweder direkt emittiert oder können sich erst in der Luft aus gasförmigen Vorläuferschadstoffen wie Ammoniak, Stickoxiden und organischen Verbindungen (VOC) bilden. Ein kleiner Teil des Feinstaubes stammt aus natürlichen Quellen wie z.B. Saharastaub, Meersalz oder Pollen.

Die Wirkungen der Luftverschmutzung sind gut erforscht. Aus gesundheitlicher Sicht stellt die Luftbelastung durch Feinstaub ein gravierendes Problem dar. Aufgrund der Kleinheit der Partikel gelangt ein Teil des eingeatmeten Feinstaubes tief in die Lunge bis in die Lungenbläschen. Die gesundheitlichen Folgen können Herz-Kreislauf- sowie Atemwegserkrankungen wie z.B. chronischer Husten, Bronchitis, Lungeninfektionen oder gar Lungenkrebs sein. Es gibt inzwischen erste Hinweise, dass möglicherweise ein Zusammenhang zwischen der Belastung mit Feinstaub und der Ausprägung von Arteriosklerose besteht. Studien belegen, dass eine kurzfristige Verschlechterung der Luftqualität um $10 \mu\text{g PM}_{10}$ pro m^3 die krankheitsbedingte Sterblichkeit in den folgenden Tagen um etwa ein halbes Prozent erhöht.

Nicht alle Partikel sind gleich gefährlich. Besonders schädlich für die Gesundheit sind die Krebs erzeugenden, sehr feinen Russpartikel aus der unvollständigen Verbrennung, beispielsweise von Diesel oder Holz. Die Abwehrmechanismen der Atmungsorgane versagen bei diesen sehr kleinen Partikeln (sogenannte Nanopartikel, kleiner

0.1 μm), so dass sie sich in den Lungenbläschen festsetzen oder sogar ins Blut gelangen können.

Studien, die sich mit der Luftverschmutzung des Strassenverkehrs befassen, kommen zum Schluss, dass die gesundheitlichen Risiken besonders hoch für all jene sind, die sehr nahe an verkehrsreichen Strassen wohnen. Das ist plausibel, denn neben Stickoxiden und sehr feinen Russpartikeln im Abgas treten Partikel vom Reifen- und Bremsabrieb entlang von Strassen (0 bis 100 Meter Distanz) in wesentlich höheren Konzentrationen auf als in weiter entfernt liegenden Wohnlagen. Untersuchungen des Paul-Scherrer-Instituts (PSI) während der Feinstaubperiode im vergangenen Jahr zeigen auf, dass der Anteil der kleinen Holzfeuerungen und Cheminées an der Feinstaubbelastung offenbar grösser ist als bisher angenommen. So zeigen die Analysen des Feinstaubes, dass auch Holzöfen mit schlechter, d.h. unvollständiger Verbrennung im Gegensatz zu gut eingestellten Feuerungen toxische Russpartikel ausstossen. Allerdings lassen sich die Auswirkungen der Luftverschmutzung nicht nur auf den Feinstaub reduzieren. Entscheidend ist eine gesamthafte Betrachtung der Belastung, denn die gesundheitlichen Auswirkungen sind das Resultat eines komplexen Zusammenspiels einer Vielzahl von gas- und staubförmigen Stoffen.

Seit dem Inkrafttreten der Luftreinhalteverordnung haben Bund, Kantone und Gemeinden eine Vielzahl von Massnahmen getroffen, um den Ausstoss von PM₁₀ und seinen Vorläuferschadstoffen zu vermindern. Dazu gehören beispielsweise Emissionsbegrenzungen für industrielle Anlagen, verbesserte Abgasgrenzwerte für Fahrzeuge, die Inkraftsetzung der Baurichtlinie Luft zur Verminderung der Feinstaubemissionen auf Baustellen, die Einführung der Lenkungsabgabe auf VOC sowie Qualitätsanforderungen an Brenn- und Treibstoffe. Allerdings reichen diese Massnahmen noch nicht aus, wie auch die extremen Belastungen Anfang des Jahres 2006 gezeigt haben, um die Luftreinhalteziele einzuhalten. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) geht davon aus, dass die schweizerischen Emissionen von PM₁₀ nochmals halbiert werden müssen, um die Grenzwerte der LRV einzuhalten. Dieses Ziel ist nur mit einer konsequenten Weiterführung der Luftreinhalte-Politik und einer Vielzahl von neuen Massnahmen zu erreichen.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) lancierte im Januar 2006 einen Aktionsplan "Feinstaub". Dieser betrifft insbesondere den Dieselmotorschadstoff sowie den Feinstaub- und Russausstoss von Holzfeuerungen. Der Bundesrat hat den Aktionsplan des UVEK im Juni 2006 gutgeheissen

und um weitere Massnahmen ergänzt. Dazu gehören die in der Kompetenz des Gesamtbundesrates liegenden Massnahmen wie zum Beispiel die differenzierte Rückerstattung der Mineralölsteuer für öffentliche Transportunternehmen, die vorzeitige Einführung der künftigen Abgasnorm EURO 5, die Einführung einer emissionsabhängigen Differenzierung der Importsteuern auf Personenwagen oder eine wirksame Differenzierung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Da die Feinstaubbelastung im Winter stark durch örtliche Emissionen (z.B. Holzheizungen) beeinflusst wird, sind neben den mittel- bis langfristigen Massnahmen auch temporäre, kantonale Massnahmen in Smogperioden dringlich. So hat die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) am 21. September 2006 ein Interventionskonzept Feinstaub verabschiedet, das in ausserordentlichen Smogperioden wie im vergangenen Winter ein koordiniertes, gesamtschweizerisches Vorgehen ermöglicht. Dieses Interventionskonzept sieht Sofortmassnahmen bei akut hohen Feinstaubwerten vor, um Belastungsspitzen zu brechen bzw. den weiteren Anstieg der Luftbelastung im Sinne der Schadenbegrenzung zu verhindern. Mit temporären Massnahmen kann das Feinstaubproblem allerdings nicht dauerhaft gelöst, sondern bestenfalls vorübergehend entschärft werden. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat am 19. Dezember 2006 die Umsetzung dieses Interventionskonzeptes beschlossen, das sowohl eine verstärkte Informationstätigkeit als auch behördlich angeordnete Sofortmassnahmen umfasst.

Aufgrund der Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte sind die Kantone angehalten, Massnahmenpläne für die Luftreinhaltung zu entwickeln. Die Zentralschweizer Kantone haben einen zweiten gemeinsamen Massnahmenplan erarbeitet. Der bestehende Massnahmenplan I wurde mit zusätzlichen griffigen Massnahmen weiterentwickelt und wird in den Massnahmenplan II überführt. Das Gesamtprojekt wurde von der Zentralschweizer Umweltdirektoren-Konferenz (ZUDK) am 27. April 2006 verabschiedet und wird der ZUDK im Frühjahr 2007 zur Beschlussfassung unterbreitet.

C) POSTULAT DER ALTERNATIVEN FRAKTION

I. Begehren des Postulates

Das Postulat der Alternativen Fraktion lädt den Regierungsrat ein, verschiedene kantonale Massnahmen zu prüfen. Wir nehmen zu den Vorschlägen, die in zwei Hauptabschnitten aufgelistet sind, nachfolgend Stellung:

a) Nachhaltig wirkende Massnahmen, um die Jahresgrenzwerte bis 2010 einhalten zu können

- ***Partikelfilterpflicht für alle neu in Verkehr gebrachten und im Kanton Zug immatrikulierten Dieselfahrzeuge***

Dieselmotoren sind eine Quelle für die besonders gefährlichen und krebserregenden, ultrafeinen Dieselpartikel. Die im Moment beste verfügbare Technologie zur Abgasreinigung stellen Partikelfilter dar, die sehr effizient sind. So werden bei Neuwagen mit Partikelfiltern ca. 98 bis 99 % der PM10 (auch der schädlichen ultrafeinen Partikel) herausgefiltert. Die Schadstoffbelastung an Strassen und in Städten liesse sich mit dieser Massnahme wirkungsvoll reduzieren.

Die technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge werden durch das Bundesrecht geregelt (Art. 8 Abs. 1 und 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]). Zuständig ist der Bundesrat (Art. 4, 11 und 12 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983, USG; SR 814.01) und nicht die Kantone. Eine der fünf Massnahmen, die der Bundesrat am 16. Juni 2006 im Kampf gegen den Feinstaub verabschiedet hat, sieht die vorzeitige Einführung der künftigen EURO 5 Russgrenzwerte für leichte Dieselfahrzeuge vor. Dies hätte zur Folge, dass alle neu importierten Personenwagen, Kleinbusse und Lieferwagen mit Partikelfiltern ausgestattet werden müssten. Die Auswertung des dazu notwendigen Notifikationsverfahrens der Schweiz bei der Welthandelsorganisation und der Europäischen Union läuft zur Zeit.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Umsetzung dieser Massnahme in die Zuständigkeit des Bundes und nicht des Kantons fällt.

- ***Nachrüstpflicht für alle bereits in Gebrauch stehenden Dieselfahrzeuge innert drei Jahren, wo dies technisch machbar ist***

Eine Nachrüstpflicht vorzuschreiben liegt in der Kompetenz des Bundesrates. Wir verweisen auf die vorgehenden Ausführungen zur Partikelfilterpflicht.

Bei neueren Personenwagen führt der nachträgliche Einbau eines Filters zu einem Aufpreis von rund 1000 Franken. Allerdings ist die Nachrüstung nicht an allen Fahrzeugen machbar und die Kosten können vor allem bei alten Fahrzeugen beträchtlich sein. Nachträglich eingebaute Filter erreichen zur Zeit auch noch nicht die Wirkung eines Serienfilters (Partikelreduktion zwischen 40 % und 50 %).

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) rüsten die neu beschafften Fahrzeuge schon seit einiger Zeit konsequent mit CRT-Partikelfiltern aus. Sie gaben beispielsweise im 2006 dafür über Fr. 280'000 aus. Ende 2007 dürften 87 Prozent der eingesetzten ZVB-Dieselmotoren über einen Partikelfilter verfügen.

Entsprechend der Baurichtlinie und der lufthygienischen Massnahme M4 "Emissionsminderung auf Baustellen" müssen auf grossen Baustellen im Kanton Zug alle Baumaschinen mit einer Leistung über 18 kW mit einem Partikelfilter ausgerüstet sein. Ab September 2007 werden in der Zentralschweiz auch auf kleinen Baustellen Partikelfilter für Maschinen über 37 kW obligatorisch.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass auch bei den landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen ein Optimierungspotential besteht. Deshalb beschloss er, ab dem 1. Januar 2007 ein Anreizsystem für die Nachrüstung oder die Anschaffung von landwirtschaftlichen Dieselmotorfahrzeugen mit Partikelfiltern einzuführen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat, gestützt auf § 3 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Landwirtschaft (BGS 921.1), ein entsprechendes Reglement über die Förderung von Partikelfiltern bei schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen geschaffen. Danach wird die Nachrüstung oder die Neuanschaffung von landwirtschaftlichen Dieselfahrzeugen mit einem Partikelfilter mit einem Pauschalbetrag von Fr. 4'000.-- unterstützt. Diese Förderungsmassnahme für den Einsatz von umweltgerechten Landwirtschaftsfahrzeugen ist auf längstens 5 Jahre befristet.

Zusammenfassend gilt auch hier, dass die Anordnung einer generellen Nachrüstpflicht von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern in der Kompetenz des Bundesrates liegt. Wie die vorgehenden Ausführungen zeigen, unternimmt der Regierungsrat im

Rahmen seiner Zuständigkeit Anstrengungen zur Ausrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern.

- ***Finanzielle Anreize zum Einbau / Nachrüsten von Partikelfiltern bei Holzfeuerungsanlagen***

Die heutigen Holzfeuerungen stossen im Vergleich zu Öl- und Gasfeuerungen bis zu 300 Mal mehr Feinstaub und ein Mehrfaches an Stickoxiden aus. Der Aktionsplan Feinstaub des UVEK sieht im Bereich Holzheizungen verschiedene Massnahmen vor, die eine Teilrevision der Luftreinhalteverordnung (LRV) notwendig machen. So ist vorgesehen, dass Holzfeuerungen bis 350 kW den Nachweis der Konformität mit den entsprechenden Produktnormen der EU erbringen müssen. Mit der Revision der LRV hätten kleinere Holzheizungen bis 350 kW im Vergleich zu heute strengere Abgasnormen (Feinstaub und Kohlenmonoxid) einzuhalten, so wie sie bereits heute im Rahmen des Qualitätssiegels von Holzenergie Schweiz gefordert werden. Für automatische Holzfeuerungen mit Leistungen über 70 kW sind, zeitlich abgestuft, verschärfte Grenzwertanforderungen für Feinstaub vorgesehen. Damit dürften Anlagen über 1 MW ab Inkrafttreten der Änderung der Luftreinhalte-Verordnung (LRV), voraussichtlich im Jahr 2007, nur noch mit wirksamen Staubfiltern betrieben werden. Das UVEK hat die zur Teilumsetzung des Aktionsplans gegen Feinstaub notwendigen Änderungen der LRV in die Anhörung geschickt. Die Vernehmlassung in den Kantonen, Verbänden und Wirtschaftskreisen wurde Ende Januar 2007 abgeschlossen.

Eine Verschärfung der Grenzwerte von Feinstaub und Kohlenmonoxid wird zur Folge haben, dass ein Teil der bestehenden Holzheizungen sanierungspflichtig wird. Da die Grenzwertverschärfungen insbesondere bei kleineren Holzfeuerungen gestaffelt eingeführt werden, sind die Sanierungen wirtschaftlich vertretbar.

Ein Grossteil der bestehenden Holzheizungen sind kleiner als 70 kW, für deren Kontrolle im Kanton Zug entsprechend der Verordnung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (V EG USG) vom 5. Mai 1998 (BGS 811.11) die Gemeinden zuständig sind. Als vordringliche Massnahme zur Feinstaubbekämpfung in diesen Anlagen ist die Kontrolle und strenge Ahndung bei der nicht zulässigen Verbrennung von Altholz bzw. Abfall zu nennen.

Das Amt für Umweltschutz empfiehlt, nur Holzheizungsanlagen zu betreiben, die das Qualitätssiegel des Vereins Holzenergie Schweiz besitzen. So besteht die Gewähr, dass die aus technischer Sicht bestmöglichen Produkte installiert werden. Vor dem Hintergrund der Feinstaubproblematik rückt das Interesse von Feinstaubminimierungsmöglichkeiten bei kleineren Holzfeuerungsanlagen in den Fokus der Öffentlichkeit, was in der Feuerungsbranche inzwischen einen Innovationsschub ausgelöst hat und in Zukunft verschiedene Systeme zur Anwendung bringen wird. Im Moment können kleinere Holzfeuerungen bereits mit einem von der Forschungsinstitution für Materialwissenschaften und Technologie (EMPA) entwickelten und von einer Firma angebotenen Elektrofilter nachgerüstet werden. Im Kanton Luzern unterstützt die Albert Koechlin Stiftung finanziell die Nachrüstung von 200 kleineren Feuerungsanlagen mit diesen Elektrofiltern. Sollte die Praxistauglichkeit dieses Filters erwiesen sein, wäre eine entsprechende Förderung analog der Unterstützung zur Ausrüstung von Traktoren zu prüfen.

Festzuhalten ist, dass eine Revision der LRV mit verschärften Anforderungen an das Abgasverhalten von Holzfeuerungsanlagen bevorsteht. Ist diese Verordnungsänderung in Kraft, kann auch die Frage beantwortet werden, ob bestehende messpflichtige Anlagen (grösser als 70 kW) sanierungspflichtig sind. Im Falle der Sanierungspflicht bedarf es keiner finanzieller Anreize. Bei den kleineren nicht messpflichtigen Holzfeuerungen (kleiner als 70 kW) kann eine finanzielle Förderung zur Nachrüstung mit staubhemmenden Einrichtungen bzw. zur Erneuerung des alten Anlagenbestandes geprüft werden.

b) Sofort umsetzbare Massnahmen bei akuten Tagesgrenzwert-Überschreitungen

Die Problematik der Feinstaubbelastung hat der Regierungsrat erkannt und deshalb im Dezember 2006 die Umsetzung des interkantonalen Interventionskonzept Feinstaub beschlossen. Im Sinne eines Notfallkonzeptes sind vorübergehende Massnahmen bei ausserordentlich hoher Luftbelastung mit Feinstaub vorgesehen. Dazu zählen auch Massnahmen, die im Rahmen dieses Postulates aufgeführt werden. Der Kanton Zug bildet mit den Zentralschweizer Kantonen und dem Kanton Zürich eine Region und setzt in Koordination mit den genannten Kantonen das dreistufige Wintersmog-Konzept um, das die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) am 21. September 2006 verabschiedet hat. Mit temporären Massnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Luftqualität wollen die Kantone

künftig koordiniert vorgehen und die Belastungsspitzen von akuten Wintersmog-Situationen brechen und so den weiteren Anstieg der Luftbelastung verhindern. Das Konzept sieht ein dreistufiges Vorgehen vor:

- **Informationsstufe** mit verstärkter Informationstätigkeit, Aufrufen und freiwilligen Massnahmen (bei anderthalbfacher Überschreitung des PM10-Grenzwertes)
- **Interventionsstufe 1** mit behördlich angeordneten Massnahmen (bei zweifacher Überschreitung des PM10-Grenzwertes)
- **Interventionsstufe 2** mit zusätzlich behördlich angeordneten Massnahmen (bei dreifacher Überschreitung des PM10-Grenzwertes)

- ***Spezialangebote zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs***

Aufgrund der sehr hohen Feinstaubbelastung hat der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) am 5. Februar 2006 die Aktion "Einfach zahlen - retour fahren" lanciert, an der sich auch der Tarifverbund Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG beteiligt hatten. Diese Aktion wurde von den Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs, flankierend zu der in verschiedenen Deutschschweizer Kantonen eingeführten Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen, durchgeführt. Die Aktion vom 5. Februar 2006 war eine Goodwill-Aktion des öffentlichen Verkehrs. Die durch die Tarifvergünstigung entgangenen Erträge wurden von den beteiligten Transportunternehmungen und Tarifverbänden allein getragen. Die Bestimmung von Artikel 11 des Bundesgesetzes über den Transport im öffentlichen Verkehr vom 4. Oktober 1985 (Transportgesetz; SR 742.40) schreibt vor, dass die öffentliche Hand (Bund, Kantone und Gemeinden) den Transportunternehmungen für verlangte Tarifierleichterungen die volle Entschädigung zu entrichten haben. Als Grund für solche Tarifierleichterungen erwähnt Art. 11 ausdrücklich auch Massnahmen zur Erreichung umweltpolitischer Ziele. Aufgrund dieser bundesrechtlichen Vorgabe sind Ertragsausfälle, die den Transportunternehmungen und den Tarifverbänden als Folge von Massnahmen im Rahmen von Umweltkampagnen entstehen, speziell abzugelten.

Der Regierungsrat vertritt die Auffassung, dass Spezialangebote zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs die Problematik der Feinstaubbelastung nicht lösen können - auch nicht im Fall von akuten Tagesgrenzwert-Überschreitungen. Massnahmen seitens des öffentlichen Verkehrs können allenfalls flankierenden Charakter haben und

höchstens zur Sensibilisierung der Bevölkerung beitragen. Mit Bezug auf den Kanton Zug ist zu berücksichtigen, dass wirkungsvolle zusätzliche Massnahmen praktisch kaum mehr möglich sind, da im öffentlichen Verkehr bereits heute ein sehr dichtes Angebot besteht. Angesichts der Tatsache, dass sich die Preise des Tarifverbands Zug im gesamtschweizerischen Vergleich auf tiefem Niveau bewegen, ist auch nicht damit zu rechnen, dass mit Spezialangeboten im Bereich des öffentlichen Verkehrs ein merkbarer Umsteigeeffekt erzielt werden könnte. Hinzu käme eine Ungleichbehandlung der täglichen ÖV-Benutzer.

Aus den vorgenannten Gründen lehnt es der Regierungsrat ab, Spezialangebote zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren.

- ***Temporeduktion zur Verminderung von Abgasen und Abrieb***

Zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung ist die Behörde oder das Bundesamt befugt, für bestimmte Strassenstrecken Höchstgeschwindigkeiten anzuordnen (Art. 108 Abs. 1 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979; SSV; SR 741.21). In besonderen Fällen kann die Polizei den Verkehr vorübergehend beschränken oder umleiten (Art. 3 Abs. 6 SVG). Anordnungen, die länger als acht Tage gelten sollen, müssen von der zuständigen Behörde genehmigt werden (Art. 107 Abs. 4 SSV). Die zuständige Behörde für Nationalstrassen ist das Bundesamt für Strassen (Art. 110 Abs. 2 SSV und Art. 104 Abs. 3 SSV). Für andere Strassen gelten die §§ 5 und 6 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation vom 22. Februar 1977 (BGS 751.21). Danach entscheidet die Sicherheitsdirektion nach Anhörung der Baudirektion über Temporeduktionen auf Kantonsstrassen, der Gemeinderat bzw. der Stadtrat über solche auf Gemeindestrassen.

Eine zeitlich befristete Temporeduktion auf Autobahnen von 120 km/h auf 80 km/h ist einfach und vor allem rasch umsetzbar. Mit dieser Massnahme werden Feinstäube sowohl aus dem Abrieb von Bremsen und Pneus als auch aus dem Motor reduziert. Dadurch reduzieren sich auch die CO- und NOx-Emissionen um etwa 8 Prozent. Stickoxide tragen als Vorläuferschadstoffe massgeblich zur Bildung von sekundärem Feinstaub bei.

Als kurzfristige Massnahme gegen die übermässigen Feinstaubwerte wurde Anfang Februar 2006 während 5 Tagen in der Zentralschweiz wie auch in anderen Kantonen Tempo 80 auf Autobahnen angeordnet. Wie Feststellungen der Zuger Polizei zeigen,

wurde die erlassene Temporeduktion durchwegs sehr gut befolgt, was letztlich auch von Akzeptanz zeugt. Es waren auch deutlich weniger Fahrzeuge unterwegs, was im Zusammenhang mit einer Sensibilisierung der Bevölkerung zu sehen ist. In der Medienmitteilung der ZUDK vom 12. April 2006 wird der Effekt der Tempobeschränkung auf die Feinstaubreduktion entlang der Autobahn mit gesamthaft 2 % bis 5 % angegeben, was einen nicht zu unterschätzenden Wert darstellt.

Allfällige, zukünftige Temporeduktionen auf Autobahnen/-strassen sind zudem Bestandteil des im Dezember 2006 beschlossenen Interventionskonzeptes Feinstaub. Wenn die Tagesmittelwerte für Feinstaub doppelt so hoch sind wie der Immissionsgrenzwert der Luftreinhalte-Verordnung und die Wetterprognose für die folgenden drei Tage eine stabile Wetterlage vorhersagt, wird die Interventionsstufe 1 des Konzeptes ausgelöst. Die Bedingungen für das Inkrafttreten dieser Interventionsstufe wären in den vergangenen sieben Jahren zweimal (2003 und 2006) während je einer Woche erfüllt gewesen. In diesem Fall ordnet die Sicherheitsdirektion auf zu bezeichnenden Abschnitten von Autobahnen und Autostrassen Tempo 80 sowie ein Überholverbot für Lastkraftwagen an. Diese Massnahme wird - nebst anderen - mit den Nachbarkantonen koordiniert.

Temporeduktionen mit länger andauernder Geltung sind geeignet, die Emissionen langfristig günstig zu beeinflussen. Dafür ist auf Nationalstrassen das Bundesamt für Strassen und nicht der Kanton zuständig. Allerdings hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Forderung der Zentralschweizer Umweltdirektoren-Konferenz (ZUDK) nach rascher Umsetzung des Aktionsplans Feinstaub ausgeführt, dass er eine allfällige Verlängerung von Temporeduktionen auf Nationalstrassen unbürokratisch bewilligen würde.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Temporeduktionen auf Nationalstrassen im Rahmen des Interventionskonzeptes Feinstaub für die Dauer von acht Tagen durch die Sicherheitsdirektion in Absprache mit der Baudirektion angeordnet werden können. Für länger dauernde Temporeduktionen ist der Bund und nicht der Kanton zuständig.

- ***Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter***

Das Interventionskonzept Feinstaub sieht auch Massnahmen im Bereich Fahrverbote von dieselbetriebenen Maschinen, Geräten und Fahrzeugen der Land- und Forstwirtschaft.

schaft sowie des Baugewerbes vor, die nicht über Partikelfilter bzw. gleichwertige staubhemmende Systeme verfügen. Diese Massnahme ist Bestandteil der Interventionsstufe 2, die zum Tragen kommt, wenn die Feinstaub-Konzentrationen bei stabilen Wetterprognosen dreimal so hoch sind wie der Grenzwert der Luftreinhalteverordnung. Der Regierungsrat hat beschlossen, in Abstimmung mit den Zentralschweizer Kantonen sowie dem Kanton Zürich, diese Bestimmungen erst am 1. Januar 2010 in Kraft treten zu lassen. Mit dieser zeitlichen Erstreckung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die von der Interventionsstufe 2 erfassten Fahrzeuge, Maschinen und Geräte zur Zeit nur teilweise mit Partikelfiltern ausgerüstet werden können. Dieses Vorgehen räumt den betroffenen Betrieben ausreichend Zeit für die Nachrüstung ihrer Maschinen, Geräte und Fahrzeuge ein und ist mit Blick auf den Umstand, dass die Schwellenwerte der Interventionsstufe 2 bisher nie erreicht wurden, auch vertretbar.

An stark befahrenen Strassen und in Städten sind die Feinstaubgrenzwerte überschritten. Ein zeitlich befristetes Fahrverbot während Smogperioden für alte, emissionsintensive Fahrzeuge beim Innerortsverkehr könnte eine mögliche Massnahme zur Reduzierung der Schadstoffbelastung sein. In Schweden beispielsweise sind seit dem Jahre 2002 in verschiedenen Städten sogenannte Umweltzonen für den Schwerverkehr ausgewiesen, in denen keine Dieselfahrzeuge, die älter als acht Jahre sind, fahren dürfen. Auch in einigen deutschen Städten sind temporäre Umweltzonen in Planung, in denen in ausserordentlichen Smogperioden nur noch entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge verkehren dürfen. In der Schweiz sind solche Massnahmen bisher kein Thema. Es sind die weiteren Entwicklungen und Erfahrungen abzuwarten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es bereits heute auf grossen Baustellen Fahrverbote für Baumaschinen (Leistung grösser als 18 kW) gibt, die nicht über Partikelfilter verfügen. Fahrverbote von dieselbetriebenen Maschinen, Geräten und Fahrzeugen der Land- und Forstwirtschaft ohne staubhemmende Systeme wird es ab 2010 bei der Auslösung der Interventionsstufe 2 geben. Ein dauerndes Fahrverbot für alte Fahrzeuge müsste vom Bund geprüft werden, da es um die Zulassung von Fahrzeugen nach Bundesrecht geht.

- ***Einschränkung von Holzfeuerungen ohne Partikelfilter***

Im Rahmen des Interventionskonzeptes Feinstaub sind Einschränkungen von Holzfeuerungen vorgesehen. Ab der Interventionsstufe 1 des Konzeptes darf in Holz-Zusatzfeuerungen (z.B. Cheminées, Schwedenöfen) nur gefeuert werden, wenn diese über das Qualitätsgütesiegel von Holzenergie Schweiz oder einen Partikelfilter verfügen. Auch der lufthygienischen Relevanz der offenen Verbrennung ist mit Massnahmen ab der Interventionsstufe 1 Rechnung getragen worden. Das Verbrennen von Grünabfällen aus Gärten, Land- und Forstwirtschaft belastet die Luft. Deshalb ist ein Verbot von jeder Art von Feuern im Freien gerechtfertigt.

Als Sofortmassnahme bei hohen Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub wäre auch die vorübergehende Einschränkung von grösseren Holzfeuerungen ohne Filter sowie von Restholzfeuerungen möglich. Wie bereits ausgeführt, sind aber verschiedene Massnahmen im Bereich Holzfeuerungen in Vorbereitung, welche die lufthygienischen Anforderungen dieser Anlagen verschärfen sollen. Geht es um sanierungspflichtige Anlagen, kann die Behörde im Falle der Dringlichkeit notfalls die Stilllegung verfügen (Art. 16 Abs. 4 USG).

- ***Benutzungsverbote von saugenden Strassenwischmaschinen, rücken-tragbaren Blasgeräten und fahrbaren Mehrzweckmaschinen, die beim Saugen und Reinigen Staub aufwirbeln***

Die meisten Strassenwischmaschinen blasen viel Feinstaub in die Luft (bis zu 400 Gramm pro Stunde). Seit kurzem gibt es Strassenwischmaschinen mit dem sogenannten Koanda-System, das den Feinstaubausstoss durch einen geschlossenen Kreislauf der Luft erheblich reduziert. Der kantonale Strassenunterhaltsdienst besitzt zwei grosse und zehn kleine Strassenwischmaschinen. Sie werden nach und nach auf den neuesten Stand gebracht. Eine kleine Maschine kostet ca. Fr. 180'000.--, eine grosse ca. Fr. 280'000.--. Das kantonale Tiefbauamt hat bereits eine neue Maschine mit dem neuen System samt Partikelfilter im Einsatz und die Anschaffung einer weiteren grossen Reinigungsmaschine mit diesem System ist geplant. Im Submissionsverfahren werden Partikelfilter verlangt. Inzwischen sind auch mehrere Mehrzweckmaschinen mit Partikelfiltern ausgerüstet worden.

Im Übrigen sind im Rahmen des beschlossenen Interventionskonzeptes Feinstaub während der Informationsstufe Empfehlungen vorgesehen, auf stark staubende Tätigkeiten zu verzichten. Die öffentliche Hand nimmt hier eine Vorbildfunktion ein und schränkt diese Reinigungsarbeiten im öffentlichen Raum ein.

II. Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Mit der Verabschiedung des Interventionskonzeptes Feinstaub sind einige der geforderten sofort umsetzbaren Massnahmen durch den Regierungsrat des Kantons Zug beschlossen worden. Langfristige Massnahmen, die dauerhaft die Belastung mit Feinstaub senken werden, sind durch den Aktionsplan Feinstaub des Bundes sowie durch geplante Massnahmen des gemeinsamen Massnahmenplans der Zentralschweizer Kantone vorgesehen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Regierungsrat im Rahmen seiner Zuständigkeit wirkungsvolle Massnahmen zur Feinstaubminimierung eingeleitet bzw. umgesetzt hat. Die Forderungen aus dem Postulat der Alternativen Fraktion sind daher im Wesentlichen erfüllt. Das Postulat ist deshalb nicht erheblich zu erklären und abzuschreiben.

D) MOTION VON THOMAS LÖTSCHER

I. Begehren des Motionärs

Der Motionär beabsichtigt mit seiner Motion, dass Massnahmen aufgrund von Luftbelastungen sowie die Festlegung von Grenzwerten durch den Kantonsrat zu genehmigen sind. Er beantragt somit eine Verschiebung der heute praktizierten Zuständigkeitsordnung.

Bei einer andauernden hohen Belastung genügen Empfehlungen nicht mehr. Es müssen Massnahmen behördlich angeordnet und durchgesetzt werden. Wie bereits in der Beantwortung des Postulates der Alternativen Fraktion dargelegt, hat der Regierungsrat des Kantons Zug am 19. Dezember 2006 die Umsetzung des interkantonalen Interventionskonzeptes Feinstaub beschlossen. Das Konzept kommt nur bei ausserordentlichen Luftbelastungen zum Tragen. Es soll einerseits die Bevölkerung sensibilisieren und beinhaltet andererseits temporäre Massnahmen.

Das Interkantonale Interventionskonzept ist selber im Umweltrecht nicht verankert. Übermässige Luftverunreinigungen können zu schädlichen Einwirkungen führen (Art. 13 Abs. 1 USG), die mit Emissionsbegrenzungen zu bekämpfen sind (Art. 11 Abs. 3 USG). Emissionsbegrenzungen können durch Vorschriften, namentlich durch die Luftreinhalte-Verordnung (LRV) vom 16. Dezember 1985 (SR 814.318.142.1) oder durch unmittelbar auf das Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01) gestützte Verfügungen, eingeschränkt werden (Art. 12 Abs. 2 USG). Im Kanton Zug ist die Baudirektion für den Vollzug des Bundesumweltrechts generell zuständig (§ 2 Abs. 1 EG USG), soweit es um Verfügungen nach Art. 12 Abs. 2 USG geht. Die Verfügungen für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen

- Verbot des Betriebs von Zweitheizungen
- Verbot von Feuern im Freien
- Verbot des Einsatzes von dieselbetriebenen Maschinen, Geräten und Fahrzeugen ohne Partikelfilter im Bereich Land- und Forstwirtschaft sowie Gewerbe (ab 2010)

können deshalb durch die Baudirektion erlassen werden.

Der Bundesrat ist gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG befugt und verpflichtet, die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen zu beschränken. Von dieser Kompetenz hat der Bundesrat Gebrauch gemacht und in Art. 4a der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h, ausserhalb von Ortschaften auf 80 km/h beschränkt. Auf Autostrassen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und auf Autobahnen eine solche von 120 km/h. Autobahnen sind die mit dem Signal "Autobahn", Autostrassen die mit dem Signal "Autostrasse" gekennzeichneten Strassen, auf denen besondere Verkehrsregeln gelten (Art. 1 Abs. 6 SSV und Art. 45 Abs. 1 SSV). Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG).

In besondern Fällen kann die Polizei die erforderlichen Massnahmen treffen, namentlich den Verkehr vorübergehend beschränken oder umleiten (Art. 3 Abs. 6 SVG). Vorübergehende Anordnungen der Polizei (Art. 3 Abs. 6 SVG), die länger als acht Tage gelten sollen, müssen von der Behörde genehmigt werden (Art. 107 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979; SSV; SR 741.21). Die 'zuständige Behörde' im Sinne von Art. 107 Abs. 4 SSV ist für Nationalstrassen 1. und 2. Klasse

(Autobahnen und Autostrassen) das Bundesamt für Strassen (Art. 110 Abs. 2 SSV und Art. 104 Abs. 3 SSV). Für andere Strassen gelten die §§ 5 und 6 SVO. Im Kanton Zug entscheidet die Sicherheitsdirektion in Absprache mit der Baudirektion über die Auslösung der Massnahme. Die Zuger Polizei erlässt die entsprechende Verfügung zur Umsetzung der Massnahme.

Aufgrund der vorgehenden Ausführungen ist festzustellen, dass dem Kanton nach dem heute geltenden Bundesrecht die Kompetenz nicht zusteht, *zeitlich unbefristete generelle* Abweichungen von den vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten auf Nationalstrassen und Kantonsstrassen festzulegen. Bis zu einer Dauer von acht Tagen können Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen gestützt auf Bundesrecht (Art. 3 Abs. 6 SVG) durch die Polizei angeordnet werden. An diese Zuständigkeitsregelung sind die Kantone gebunden.

Steht fest oder ist zu erwarten, dass schädliche Einwirkungen von Luftverunreinigungen durch mehrere Quellen verursacht werden, so erstellt die zuständige Behörde einen Plan der Massnahmen, die zur Verminderung oder Beseitigung dieser Einwirkungen innert angesetzter Frist beitragen (Massnahmenplan; Artikel 44a Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [Umweltschutzgesetz USG vom 7. Oktober 1983; SR 814.01]). Der Regierungsrat hat am 4. Juli 2000/18. Juni 2002 in Koordination mit den Zentralschweizer Kantonen einen Massnahmenplan erlassen. Dieser enthält 10 Massnahmen, geht jedoch nicht auf das immer wieder auftretende Problem des Feinstaubes ein. Ein Massnahmenplan ist insbesondere dann erforderlich, wenn unbestimmt viele Anlagen trotz eingehaltenen Emissionsgrenzwerten die Immissionslage übermässig belasten. Der Massnahmenplan ist selber nicht Rechtsgrundlage zur Festsetzung von Massnahmen. Er führt zu Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 12 USG. Wenn übermässige Immissionen nahezu Winter für Winter während Inversionslagen auftreten, sind die Emissionsbegrenzungen verhältnismässig und innert nützlicher Frist darauf auszurichten. Zwar will der Massnahmenplan auf Dauer Abhilfe schaffen. Er dient jedoch auch zur Abwehr von zu erwartenden schädlichen Einwirkungen, wie Artikel 44a Abs. 1 USG dies ausdrückt. Die Ergänzung des bestehenden Massnahmenplans mit Vorkehrungen gegen Feinstaub ist daher angezeigt. Sie betrifft Emissionsverbote (bestimmte Feuerungen) sowie Betriebs- und Verkehrseinschränkungen (siehe dazu auch Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Artikel 44a, N25 folgende und N33 folgende).

In praktisch allen Kantonen (mit zwei Ausnahmen) erlässt die Exekutive die Massnahmenpläne. Der Motionär beantragt, dass der Kantonsrat solche Massnahmen sowohl genehmigt als auch die Auslösung dieser Massnahmen regelt. Aus Sicht des Regierungsrates ist dieser Vorschlag bereits aus Gründen der Praktikabilität abzulehnen; er ist nicht durchführbar. Müssen Massnahmen umgesetzt werden, so ist ein rasches Handeln angezeigt. Letzteres ist nur machbar, wenn die Kompetenzen beim Regierungsrat verbleiben. Kommt hinzu, dass gerade die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung ohnehin vom Bund festgelegt werden. Zudem hat der Kantonsrat in der abgelaufenen Legislaturperiode schon einmal über die Zuständigkeit zum Beschluss des Massnahmenplans beraten. Er hat an seiner Sitzung vom 25. August 2005 die Beschlussfassung über den Massnahmenplan dort belassen, wo sie hingehört, nämlich beim Regierungsrat. Für eine Abkehr von diesem Kantonsratsbeschluss gibt es keine stichhaltigen Argumente, dies auch noch aus folgendem Grund: Nach § 12 Abs. 1 Einführungsgesetz zum Umweltschutzgesetz (BGS 811.1) liegt die Kompetenz für den Erlass wie auch für Ergänzungen eines Massnahmenplans explizit beim Regierungsrat; somit gibt es auch eine gesetzliche Grundlage für diese Kompetenzzuweisung. Ein beschlossener Massnahmenplan ist im Übrigen für die Vollzugsbehörden verbindlich.

II. Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Aus den vorgenannten Gründen ist die Motion Lötscher nicht erheblich zu erklären. Sie würde zu einer Vermischung der Aufgaben der Legislative und der Exekutive führen. Eine Abkehr von der geltenden Kompetenzregelung ist zudem auch aus Praktikabilitätsgründen abzulehnen.

E) ANTRÄGE

Aufgrund der vorangehenden Ausführungen stellen wir folgende **A n t r ä g e** :

1. Das Postulat der Alternativen Fraktion sei nicht erheblich zu erklären.

2. Die Motion Lötscher sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 20. Februar 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Beantwortung des Postulats Feinstaub kostete Fr. 5'500.--.

Die Beantwortung der Motion Lötscher kostete Fr. 1'200.--.