

# Protokolleintrag vom 01.09.2010

2010/360

## Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Balthasar Glättli (Grüne) vom 01.09.2010: Bericht über die Einführung einer Umweltzone in der Stadt Zürich

Von Markus Knauss (Grüne) und Balthasar Glättli (Grüne) ist am 1. September 2010 folgendes Postulat eingereicht worden:

Der Stadtrat wird aufgefordert, einen Bericht zu verfassen, der die Einführung einer Umweltzone mit dem Ziel einer maximalen Verkehrs- und Luftschadstoffreduktion untersucht. Dabei soll dargestellt werden,

- welche institutionellen Rahmenbedingungen geändert werden müssen, damit eine Umweltzone in der Stadt Zürich, oder noch besser in einem weitaus grösseren Perimeter, eingerichtet werden können,
- wie die Umweltzone ausgestattet sein muss, um eine möglichst grosse Autoverkehrsreduktion und eine entsprechende Reduktion von Luftschadstoff- und allenfalls Lärmbelastungen zu erzielen,
- welche weitergehenden Auswirkungen die Einführung von Umweltzonen haben können (z.B. stärkere Berücksichtigung von schadstoffarmen Autos beim Neuaufkauf),
- welche anderen Massnahmen, resp. welcher Massnahmenmix ergriffen werden müsste, um eine vergleichbare Wirkung zu erzielen,
- welche Massnahmen sonst ergriffen werden müssten, um flächendeckend die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung einzuhalten und den widerrechtlichen Zustand bei der Luftbelastung endlich zu beenden.

### Begründung:

Saubere Luft und ein Leben ohne übermässige Lärmbelastungen bleiben in der Stadt Zürich leider vorerst ein Wunschtraum. Obwohl rechtliche Bestimmungen wie die Luftreinhalteverordnung einen klaren Bundesauftrag vorgeben, besteht aktuell ein militanter Nichtvollzug dieses Bundesauftrages.

Nach Art. 42 Abs. 3 Luftreinhalteverordnung hätten die kantonalen Massnahmenpläne innert drei Jahren nach dem Inkrafttreten am 1. März 1986 erstellt und innert weiterer fünf Jahre, d.h. bis 1. März 1996, umgesetzt sein sollen. Diese Frist wurde immer wieder erstreckt, letztmalig bis ins Jahr 2003, ohne genügendes Resultat. Wir befinden uns somit seit Jahren in einem widerrechtlichen Zustand.

Nun zeigt sich der Kanton Zürich weder im neuesten Umweltbericht, noch in der Teilrevision des PBG im Bereich Parkierungsanlagen und stark verkehrserzeugende Nutzungen fähig und willens, die bundesrechtlich vorgeschriebenen Umweltziele zu erreichen. Deshalb muss die Stadt Zürich selber tätig werden, um ihrer Bevölkerung eine lebenswerte Umwelt anzubieten. Hierbei stellt sich die Frage, ob neue Instrumente substantielle Beiträge zu besserer Luft zu leisten vermögen. Wie Untersuchungen zeigen, ist Road-Pricing wenig geeignet, Fortschritte zu erzielen (so weist eine Untersuchung im Auftrag der ZKB vom April 2008 bei allen Varianten eine Reduktion der Autoverkehrsbelastung von weniger als 1% bis ins Jahr 2025 aus).

Für die Schweiz wenig bekannt sind hingegen die Wirkungen von so genannten Umweltzonen, wie sie in verschiedenen europäischen Städten zum Einsatz kommen. Mit einem Bericht soll deshalb untersucht werden, ob mit der Einführung einer Umweltzone eine markante Verbesserung der Umweltsituation erreicht werden kann, oder ob diese Massnahme nicht einfach eine Förderung des Automobilgewerbes darstellt. Ziel ist und bleibt es, der Stadtzürcher Bevölkerung akzeptable und rechtskonforme Umweltbedingungen anzubieten.

Mitteilung an den Stadtrat