

Zürich, den 2. Februar 2000

DER STADTRAT VON ZÜRICH

an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. Juli 1999 reichten die Gemeinderäte Balthasar Glättli (Grüne) und Markus Bischoff (AL) folgende Motion GR Nr. 99/312 ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Weisung vorzulegen, welche die «Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren» vom 25. September 1994 wie folgt ändert:

Art. 7 (neu) Wenn der geltende 98-Prozent-Grenzwert bezüglich Ozon im Vorjahr mehr als einmal überschritten wurde, werden diese Gebühren im Folgejahr während der Monate April bis August pauschal um 50 Prozent erhöht.

Art. 8 bis 10 (Text der bisherigen Art. 7 bis 9)

Begründung:

Seit Jahren werden die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung bei weitem überschritten. Asthma und andere Atemwegkrankungen nehmen weiter zu, und die fortgesetzten Empfehlungen an Alte, Kranke und Kinder, bei zu hohen Ozonwerten das Haus nicht zu verlassen, entbehren nicht des Zynismus, schränken sie doch die Freiheit dieser Menschen unverhältnismässig ein.

Eine temporäre Erhöhung der Parkplatzgebühren würde ein geeignetes Instrument darstellen, um die Attraktivität des MIV während der bekannten Sommersmog-Zeit zu reduzieren. Der Kurzzeitgrenzwert von 120 Mikrogramm Ozon wurde in den letzten Jahren jeweils über hundert Mal überschritten, laut Luftreinhalteverordnung wäre eine Überschreitung zulässig. Der geltende 98-Prozent-Grenzwert von 100 Mikrogramm (98 Prozent aller Messwerte eines Monats müssen kleiner als dieser Wert sein), der gemäss LRV ebenfalls max. einmal pro Jahr überschritten werden dürfte, wurde in den vergangenen Jahren ebenfalls mehrmals überschritten:

1993: 6mal (März bis August), 1994: 5mal (April bis August), 1995: 5mal (April bis August) 1996: 5mal (April bis August)

Die vorgeschlagene massvolle Erhöhung der Parkgebühren soll an die Überschreitung des 98-Prozent-Grenzwertes und nicht an den Kurzzeitgrenzwert für Ozon gekoppelt werden, damit sie nur als Reaktion auf gravierenden Sommersmog in Kraft gesetzt wird.

Nach § 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses zu verlangen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Die Vorschriften über die Parkierungs- und Parkuhrkontrollgebühren wurden mit Gemeindebeschluss vom 25. September 1994 gutgeheissen. Eine Änderung bzw. Ergänzung der Vorschriften würde demnach in die Kompetenz des Gemeinderates bzw. der Gemeinde fallen. Der Antrag ist somit grundsätzlich motionabel.

Gemäss Art. 81 Abs. 2 GeschO GR hat der Stadtrat innerhalb von sechs Monaten seit Einreichung eine schriftliche Begründung zu geben, wenn er die Entgegennahme einer Motion ablehnt.

Ozon ist ein so genannter sekundärer Luftschadstoff. Er bildet sich erst in der Atmosphäre durch komplexe fotochemische Reaktionen aus den Vorläuferschadstoffen Stickoxid NO_x und flüchtigen organischen Verbindungen VOC.

Wird ein Sommertag mit einer Ozonspitzenkonzentration von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Stundenmaximum) betrachtet, setzt sich diese Belastung aus 4 Hauptkomponenten zusammen:

- Globale natürliche Ozonbelastung:

Sie wäre auch dann vorhanden, wenn weltweit keine menschlichen Emissionen auftreten würden ($30 \pm 10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 15 Prozent).

- Hintergrundbelastung:

Die Höhe der Ozonhintergrundbelastung wird in erster Linie durch gesamteuropäische Emissionen und zu einem geringen Anteil auch durch Emissionen der Nordhemisphäre bestimmt ($70 \pm 30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 35 Prozent).

- Ozonbelastung aus Reservoirschichten:

Infolge der nächtlichen Schichtung der Troposphäre entsteht ab etwa 300 m bis 1500 m Höhe eine sogenannte Reservoirschicht, in welcher ein grosser Teil des am Vortag gebildeten Ozons erhalten und in dieser Schicht transportiert werden kann. Aufgrund der relativ langen Lebensdauer von Ozon (einige Tage), können durch Verfrachtung in dieser Reservoirschicht Transportdistanzen von 500 bis 1000 km erreicht werden. Im Verlauf des nächsten Morgens vermischen sich die Reservoirschicht und die darunter liegende Grundschicht und bilden so einen Grundstock an Ozon, auf dem die Ozonbildung des neuen Tages aufbaut. Der Anteil der Ozonbelastung aus der Reservoirschicht ist stark davon abhängig, ob Luft aus Gebieten mit einer hohen oder niedrigen Ozonproduktion herangeführt wird ($60 \pm 30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 30 Prozent). Die Belastung durch Ozon aus der Reservoirschicht wird dabei zu etwa 10 bis 50 Prozent durch «schweizerische» Emissionen bestimmt.

- Lokale Ozonbelastung:

Sie verursacht nur den obersten Teil der Ozonbelastung ($40 \pm 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 20 Prozent) und erfolgt in der Regel innerhalb weniger Stunden in einem Umkreis von 10 bis 50 km zur Quellregion. Bei extrem windschwachen Lagen kann diese Ozonbildung über der Quellregion stattfinden.

Jede Strategie zur Minderung der Ozonbelastung muss bei den Emissionen der Vorläufersubstanzen NO_x und VOC ansetzen, um Wirkung zu zeitigen. Dabei wird allgemein auf dauerhaft wirksame überregionale Massnahmen gesetzt. Kurzfristige regionale Massnahmen können allenfalls einen Beitrag zur Absenkung der Belastungsspitzen (lokale Ozonbelastung) leisten. Als Beispiel würde in Deutschland selbst ein generelles Tempolimit von 80 km/h auf Autobahnen und 60 km/h auf Bundesstrassen bei einer Befolgungsrate von 80 Prozent nur zu einer Minderung der Ozonspitzenwerte um etwa 5 Prozent führen (Umweltbundesamt Deutschland, 1998). Bei den in der Motion als Kriterium festgelegten 98-Prozent-Werten handelt es sich um einen Kurzzeitgrenzwert, da nur gerade 2 Prozent der gemessenen Halbstundenmittelwerte (etwa 30 von 1500) über diesem Wert liegen. Mit der von den Motionären vorgeschlagenen Massnahme können die Immissionsgrenzwerte für Ozon nicht eingehal-

ten werden. Einerseits würde die Erhöhung der Parkgebühren nur einen kleinen Teil der Motorfahrzeugführenden, nämlich die BenutzerInnen von gebührenpflichtigen Parkfeldern, betreffen. Firmenparkplätze, Privatparkplätze und Parkplätze in der Blauen Zone wären ausgenommen. Der Vorstoss hätte deshalb lediglich zur Folge, dass einige Parkuhrenbenützer für das Verhalten aller Motorfahrzeuglenkenden «bestraft» würden. Dies widerspräche dem Prinzip der Gleichbehandlung. Andererseits hätte auch eine um 50 Prozent erhöhte Parkgebühr erfahrungsgemäss keinen Einfluss auf das Verhalten der betroffenen motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Die Massnahme würde dementsprechend zu keiner Abnahme der gefahrenen Kilometer und als Folge zu keiner Abnahme der Emissionen der Vorläuferschadstoffe von Ozon führen, weshalb sie kaum auf grosse Akzeptanz, sondern eher auf Unverständnis stossen, allenfalls auch bei Kreisen, welche verkehrsmindernden Massnahmen grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Dies könnte sich bei den Bemühungen um eine bessere Luftqualität kontraproduktiv auswirken. Im Übrigen würde der personelle und finanzielle Aufwand für eine kurzfristige Umrüstung der Parkuhren in der geforderten Art in keinem Verhältnis zu einem – wenn überhaupt – lediglich minimalen Erfolg stehen.

Aus allen diesen Gründen lehnt der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab. Dennoch ist dem Stadtrat das Anliegen der Motionäre sehr wichtig, nur erachtet er die vorgeschlagene Massnahme als nicht erfolversprechend und geradezu kontraproduktiv. Er verschliesst sich jedoch geeigneten Massnahmen nicht, sondern möchte sie vielmehr fördern und wo immer möglich umsetzen, wie er das mit der Einführung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung Tempo 30 und der Blauen Zonen bewiesen hat.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident
Josef Estermann
der Stadtschreiber
Martin Brunner