

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

21.11.2007

1436.

Schriftliche Anfrage von Rebekka Wyler betreffend Schadstoff- und Feinstaubgrenzwerte, gesundheitliche Folgen für die Bevölkerung

Am 11. Juli 2007 reichte Gemeinderätin Rebekka Wyler (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2007/417 ein:

Die Schadstoff- und Feinstaubgrenzwerte werden in der Stadt Zürich regelmässig überschritten. Die gesundheitlichen Folgen für die Bevölkerung sind seit Jahren bekannt und deshalb auch immer wieder Thema gemeinderätlicher Vorstösse. In Anbetracht dieser Tatsachen stellen sich folgende Fragen:

1. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass der Handlungsbedarf im Bereich der Überschreitung der Schadstoff- und Feinstaubgrenzwerte ausgewiesen ist?
2. Liegen die notwendigen Zahlen zur Einführung und Überprüfung wirksamer Massnahmen vor (sowohl im Hinblick auf Schadstoffmessungen als auch in Bezug auf Verkehrsaufkommen und -qualität)? Welche? Wo sind sie verfügbar? Ist geplant, noch fehlende Zahlen (beispielsweise regelmässige Verkehrszählungen an kritischen Orten, Nummernschilderhebungen von Lastwagen, Messung von PM2.5 sowie von Nanopartikeln) ebenfalls zu erheben?
3. Was unternimmt die Stadt, um die Einführung der verschärften Abgasnorm EURO 5 zu beschleunigen?
4. Im Folgenden sind eine Reihe von Massnahmen aufgeführt. Zu jeder einzelnen bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen: Gedenkt der Stadtrat, die Massnahme zu prüfen? Was ist die Meinung des Stadtrats zur Massnahme? Falls einzelne Massnahmen der die Zusammenarbeit mit Bund und/oder Kanton bedingen, bitte ich um Ausführungen zu dieser Zusammenarbeit.
5. Spurreduktionen auf grösseren Strassen.
6. Temporeduktionen.
7. Fahrverbote (auch lokal in stark betroffenen Quartieren).
8. Zirkulation von Fahrzeugen mit geraden/ungeraden Nummern an abwechselnden Tagen.
9. Reservation von Spuren für Autos mit mindestens drei InsassInnen (beispielsweise auf der Hardbrücke oder anderen mehrspurigen Strassen), Förderung von Car-Sharing.
10. Beschränkung des Lastwagenverkehrs, Verbot des Transit-Lastwagenverkehrs in den Quartieren (fahrzeugspezifische Verbote auf einzelnen Strassen oder Strassenzügen sowie technische Beschränkungen, beispielsweise Breitenbeschränkung).
11. Verbot von Fahrzeugen ohne Partikelfilter im Baustellenverkehr.
12. Anpassungen der Submissionsverfahren: Bevorzugung von Anbietern, die emissionsarm arbeiten und somit Schadstoff- und Feinstaubaufkommen in der Stadt Zürich nicht unnötig vermehren.
13. Materielle Anreize für Personen, die sich emissionsfrei fortbewegen.
14. Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen, Umrüstung der stadt eigenen Fahrzeugflotten.
15. Road Pricing (vergleiche dazu auch Postulat 2004/512).

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Solange bei den relevanten Luftschadstoffen regelmässig Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäss der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (LRV) zu verzeichnen sind, ist selbstverständlich Handlungsbedarf ausgewiesen. Die Belastung unserer Umgebungsluft mit den Schadstoffen Stickstoffdioxid, Feinstaub und Ozon stellt ein ernstzunehmendes Problem für Gesundheit und Umwelt dar.

Das Ziel der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der LRV muss mit langfristig angelegten Massnahmen in den relevanten Bereichen – vor allem im Bereich Verkehr – angestrebt werden. Die damit verbundenen Entscheidungskompetenzen sind primär auf Stufe Kanton und Bund angesiedelt. Der Stadtrat setzt sich aber im Rahmen seiner Möglichkeiten auf unterschiedlichen Ebenen dafür ein, dass die notwendigen Massnahmen ergriffen werden.

Zu Frage 2: Im Hinblick auf Schadstoffmessungen liegt das notwendige Zahlenmaterial in einem umfassenden Paket vor. Der Fachbereich Labor des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) verfolgt die Luftqualität in der Stadt Zürich seit Jahrzehnten an verschiedenen Standorten mit kontinuierlichen Messeinrichtungen und speziellen Messkampagnen. Das umfangreiche Datenmaterial ist im Internet verfügbar (http://www.stadt-zuerich.ch/internet/ugz/home/bessere_luft_atmen.html).

Eine Messung der PM2.5-Immissionen macht aus gesundheitspolitischer Sicht keinen Sinn, da die relevanten Partikelfractionen im Bereich von PM10 und darunter liegen. Zudem existiert für PM2.5 kein Immissionsgrenzwert gemäss LRV. Hingegen sind die Partikelanzahl und deren Grössenverteilung von Interesse für das Verständnis der komplexen Zusammenhänge der Feinstaubbildung. Der UGZ hat mit Messungen in diesem Bereich bereits erste Erfahrungen gesammelt und wird die Erfassung dieser Grössen weiterentwickeln.

Die Dienstabteilung Verkehr verfügt über rund 50 Dauerzählstellen. Die relevanten Daten bezüglich Verkehrsaufkommen und -qualität werden jährlich ausgewertet.

Zu Frage 3: Im Januar 2006 hat Bundesrat Moritz Leuenberger einen Aktionsplan zur Verringerung der Feinstaubbelastung lanciert. Im Rahmen dieses Massnahmenpaketes hat die Reduktion des krebserregenden Dieselschlusses Vorrang.

Der Stadtrat unterstützt den Aktionsplan des Bundesrates, und er hat bei dessen Lancierung insbesondere die Bemühungen um eine vorzeitige Einführung der Abgasnorm EURO 5 ab dem Jahr 2007 begrüsst. Leider hat der Bundesrat Ende Mai 2007 nach der Durchführung eines Notifikationsverfahrens bei der Europäischen Union und der Welthandelsorganisation WTO entschieden, auf die vorzeitige Einführung zu verzichten.

Nach diesem Entscheid des Bundesrates sieht der Stadtrat keine Möglichkeit, die Einführung der Abgasnorm EURO 5 zu beschleunigen.

Zu den Fragen 4 bis 15: Die Schadstoff- und Feinstaubbelastung hatte der Stadtrat mit im Fokus, als er mit Beschluss vom 9. Mai 2001 die Mobilitätsstrategie guthiess. Die Konkretisierung dieser Strategie in 18 Teilstrategien erfolgte in der Zeit bis zum Frühjahr 2005 und orientierte sich auch am kommunalen Verkehrsplan, den das Volk am 8. Februar 2004 neu festgesetzt hat.

Die Mobilitätsstrategie ist ganzheitlich und nachhaltig. Sie will dazu beitragen, dass die Stadt Zürich sich als Wohn- und Wirtschaftsstadt entwickeln kann und lässt Anpassungen an spätere Entwicklungen und Bedürfnisse zu. Die Auswirkungen der Mobilität auf die Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt sollen im Sinne der Vorsorge berücksichtigt, negative Auswirkungen laufend korrigiert werden. Im Vordergrund stehen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs, eine restriktive Parkplatz-Politik und die Zurückhaltung im Strassenbau. Die Daten zeigen, dass es in den letzten zehn Jahren gesamthaft kaum zu einer Verkehrszunahme – in der Innenstadt teilweise gar zu einer Abnahme – gekommen ist.

Der Stadtrat will diesen Kurs beibehalten und weitere Anstrengungen unternehmen, um die Schadstoff- und Feinstaubbelastung durch Entscheide reduzieren zu können, die den eigenen Haushalt, die Verhältnisse in denen wir leben und das Verhalten der Individuen betreffen. Der Legislatorschwerpunkt „Nachhaltige Stadt Zürich – Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft“ stellt eine entsprechende strategische Festlegung dar, die ausdrücklich das Ziel hat, wichtige Beiträge zu einer Entlastung der Umwelt und damit der Luft, einer stadtgerechten Mobilität und einer zukunftsfähigen Stadt Zürich zu leisten.

Die vorgeschlagenen Massnahmen im Einzelnen:

- Spurreduktionen sind enge Grenzen gesetzt, da die Gefahr besteht, dass der Kanalisierungseffekt verloren geht und es zu vermehrtem Schleichverkehr kommen könnte. Die Stadt Zürich verfügt zudem nur über wenige Strassen, auf denen mehrere Spuren in dieselbe Richtung führen. Überdies setzen solche Schritte das Einverständnis des Kantons voraus.
- Temporeduktionen auf Quartierstrassen sind bereits Praxis. Im Zusammenhang mit der Richtplanung und der Aufwertung der Quartierzentren kann geprüft werden, ob dies auch auf Hauptstrassen in sensiblen Bereichen zum gewünschten Erfolg führen kann. Im Zusammenhang mit der Pflicht zur Sanierung lärmintensiver Strassen und dem primären Bemühen, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen, könnten Temporeduktionen an Bedeutung gewinnen. Im Rahmen des Projekts FLAMA West wurden solche Massnahmen geprüft und können bei Bedarf umgesetzt werden.
- Fahrverbote sind an geeigneten Orten bereits realisiert. Sie lassen sich jedoch nicht ausdehnen, da sonst die Erschliessung in Frage gestellt sein könnte. Insbesondere dort, wo die Belastung am grössten ist, an Hauptachsen, steht diese Massnahme nicht zur Verfügung.
- Fahrverbote nach Nummern könnten eine entlastende Massnahme darstellen, wenn sie über eine gewisse Zeit aufrecht erhalten bleiben und zumindest regional vollzogen werden. Ein kurzzeitiges, auf die Stadt Zürich beschränktes Vorgehen hätte – jenseits von rechtlichen Fragen – höchstens symbolische Bedeutung, jedoch kaum signifikante Auswirkungen auf die Luftbelastung.
- In der Stadt Zürich weisen nur wenige Strassen mehrere Fahrstreifen pro Richtung auf. Spurre Reservationen für Autos mit mehreren Insassen sind deshalb kaum möglich. Das Potenzial für diese Massnahme ist dadurch gering. CarSharing ist in Zürich breit verankert und mit über 50 Standplätzen gut präsent. Die Möglichkeiten sind in der Stadt Zürich sicher noch nicht ausgeschöpft, jedoch abhängig von der Entwicklung des Angebots und von der noch besseren Präsenz auf dem Stadtgebiet. Für die Luft ist es allerdings nicht von Bedeutung, ob belastende Partikel aus dem Auspuff eines Privat- oder CarSharing-Autos stammen. Nur nicht gefahrene Kilometer tragen dazu bei, die Luftbelastung wirksam zu reduzieren.
- LW-Verbote auf Teilstrecken können zu Umwegfahrten und höheren Belastungen an anderen Orten führen. Die Beschränkung von Lastwagentransitfahrten wurde im Rahmen von FLAMA West geprüft. Durch die Eröffnung der Westumfahrung wird sich der LW-Verkehr auch ohne zusätzliche Massnahmen aus Gründen der Reisezeit und der Zuverlässigkeit auf die Westumfahrung verlagern. Kontrollen betreffend LW-Durchgangsverkehr oder LW-Ziel-Quellverkehr sind schwierig. Sollte sich jedoch zeigen, dass der gewünschte Verlagerungseffekt nicht eintritt, sind solche Verbote in Betracht zu ziehen.
- Die Stadt Zürich engagiert sich neben den schweizweit bereits gültigen Vorschriften zusätzlich für die Partikelfilterpflicht auf sämtlichen Baustellen unter städtischer Bauherrschaft und übernimmt damit eine Vorbildfunktion.
- Die Submissionsverfahren müssen WTO-konform durchgeführt werden. Die Möglichkeit, Anbietende, die emissionsarm arbeiten und das Schadstoff- bzw. Feinstaubaufkommen in der Stadt Zürich nicht unnötig vermehren, zu bevorzugen, wird im Zusammenhang mit den Grundsätzen zur Beschaffung und im Kontext des Legislatorschwerpunkts Nr. 4 „Nachhaltige Stadt Zürich – Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft“ ebenso näher geprüft, wie die Anreize für Personen, die sich emissionsfrei bzw. -arm fortbewegen. In diesem Zusammenhang verfolgt der Stadtrat auch die Entwicklung der Aktionspläne „Energieeffizienz“ und „Erneuerbare Energien“ des Bundesamtes für Energie.
- Die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge liegt nicht in der Kompetenz der Stadt. Für den eigenen Haushalt gehört sie ebenso wie die Umrüstung der stadteigenen Fahrzeugflotte bereits zur Praxis von Stadtrat und Stadtverwaltung.

- Der Stadtrat hat bereits mehrfach zu erkennen gegeben, dass er Road Pricing grundsätzlich unterstützt. Voraussetzung bilden entsprechende Entscheide des Bundesparlaments sowie die Verständigung mit dem Kanton auf ein gemeinsames Vorgehen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy