

Protokolleintrag vom 01.02.2006

2006/43

Interpellation von Markus Knauss (Grüne) vom 1.2.2006: Feinstaub, Begrenzung der Schadstoffbelastung

Von Markus Knauss (Grüne) ist am 1.2.2006 folgende *Interpellation* eingereicht worden:

In den letzten Wochen war in der Luft der Stadt Zürich die gesundheitsgefährdende Schadstoffbelastung durch Feinstaub (PM10) sehr stark. Speziell ins Gewicht fallen auch die Partikel, die kleiner sind als die PM10, also feine und ultrafeine Partikel, wie das sehr ausführlich in der Interpellationsantwort zu GR Nr. 2005/263 dargestellt worden ist.

Allein am heutigen Tag wurde mehr als das dreifache der nur gerade einmal im Jahr zulässigen Tagesgrenzwerte an PM10 gemessen. Zur Begrenzung der Luftschadstoffe sind kurz- und mittelfristige Massnahmen nötig. Ich frage deshalb den Stadtrat von Zürich an:

1. In den Medien war zu lesen, dass der Kanton Zürich sich als kurzfristig wirksame Massnahme überlegt, Fahrverbote auszusprechen, die er in Absprache mit den Stadtzürcher Behörden verwirklichen will. Finden solche Gespräche statt? Sind solche Massnahmen genügend? Kann damit gerechnet werden, dass im nächsten Winter solche Fahrverbote auch durchgesetzt werden? Werden solche Fahrverbote auch für die Ozonbelastungen im Sommer vorgesehen?
2. Neben kurzfristigen Massnahmen sind auch mittel- und langfristige Massnahmen zu prüfen. Gemäss der Ergänzung des kantonalen Luftprogramm aus dem Jahr 2002 müssen mindestens 50–70% der PM10-Emissionen und ca. 50% der Vorläufer-Emissionen bezogen auf das Jahr 1997 reduziert werden, damit die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Wie will der Stadtrat von Zürich dieses Ziel erreichen? Da speziell die Stadt Zürich betroffen ist und hier auch sehr viele Personen auf sehr engem Raum leben, ist der Stadtrat auch bereit, ein Massnahmenpaket zu verwirklichen, das nur in der Stadt Zürich umgesetzt werden kann?
3. Eine mögliche Massnahme besteht in der Nutzung der hervorragenden Standortgunst durch den öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich. Ist der Stadtrat von Zürich bereit, seine Baubewilligungspraxis dahingehend zu ändern, dass die Bewilligung von Parkplätzen bei Neubauprojekten rechtsgleich für alle auf die Pflichtparkplatzzahl beschränkt wird? Ist der Stadtrat von Zürich bereit, den Spielraum auch unter der Pflichtparkplatzzahl zu nutzen, wie dies gemäss § 242 PBG möglich ist. In § 242 PBG wird festgehalten, dass die Zahl der Abstellplätze tiefer angesetzt werden kann, als in der Parkplatzverordnung vorgesehen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Schutzes der Luft gegeben ist (es steht wohl ausser Zweifel, dass der Gesundheitsschutz der Bevölkerung ein überwiegendes öffentliches Interesse darstellt).
4. Gemäss Synthesebericht zur Projektstudie Stadttunnel-Zürich-West wird der Strassenausbau eine Zunahme der PM10-Emissionen bewirken. Ja, lesen wir da wirklich richtig? Während allerorten eine Reduktion der Feinstaubemissionen angestrebt wird, ist der Stadtrat von Zürich bereit, eine Zunahme der Feinstaubemissionen in Kauf zu nehmen? Wie sieht die Basisentwicklung (d. h. ohne Bau dieses Stadtautobahnsystems) bei den gesamten Feinstaubemissionen aus dem Verkehr auf Stadtzürcher Gebiet bezogen auf das Jahr 2005 im Jahre 2025 aus (Referenzzustand)? Wie stark nehmen die Feinstaubbelastungen beim Bau des Stadtautobahnsystems im Verhältnis zum Referenzzustand zu (ich bitte um Beantwortung der Frage unter Berücksichtigung der verkehrlichen Annahmen, wie sie der Projektstudie zugrunde liegen)?