

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

14.05.2008

519.

### Schriftliche Anfrage von Franziska Graf und Dr. Martin Sarbach betreffend Feinstaubbelastung, Information der Bevölkerung

Am 27. Februar 2008 reichten Gemeinderätin Franziska Graf (SP) und Gemeinderat Dr. Martin Sarbach (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2008/98 ein:

Die anhaltende Schönwetterlage lässt die Feinstaubbelastung wieder mehrfach über ihren Grenzwert steigen. Hauptursache der für die Gesundheit untragbar schlechten Luftqualität ist der Strassenverkehr.

Von den kantonalen Umweltdirektoren wird die Bevölkerung angehalten, sich gesundheits- und umweltschonend zu verhalten. Derweil entfallen mehr als die Hälfte aller Autofahrten auf Stadtgebiet auf Freizeitverkehr.

Gleichzeitig geht ein grosser Teil der Bevölkerung davon aus, dass auch die Stadt Zürich grossen Handlungsspielraum hätte, um schnell wirksame und nachhaltige Massnahmen gegen die Feinstaubkonzentration zu erlassen. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Informationsmittel und Wege nutzt der Stadtrat, um die Bevölkerung der Stadt Zürich möglichst breit und direkt über (1) die Zusammenhänge zwischen Luftqualität und dem miV, (2) den Handlungsspielraum für geeignete Massnahmen auf städtischer Ebene und (3) die Verantwortlichkeit auf der Kantonebene zu informieren?
2. Welche Bevölkerungsteile meint der Stadtrat erfolgreich zu erreichen? Welche nicht? Warum nicht?
3. Andere Städte (wie z. B. Freiburg i. B.) informieren ihre Bevölkerung aktiv und mit grosser Breitenwirkung, indem an gut frequentierten Plätzen elektronische Informationstafeln mit den aktuellen Luftwerten aufgestellt wurden. Denkt der Stadtrat auch, dass auf elektronischen Informationstafeln an gut frequentierten Plätzen die Luftwerte laufend aktualisiert angezeigt werden könnten, zusammen mit entsprechenden Hinweisen? Wenn ja: wo? Wenn nein: warum nicht?
4. Denkt der Stadtrat auch, dass mit elektronischen Informationstafeln an den Autobahn-Einfallssachsen zudem viele Autofahrerinnen erreicht werden könnten?
5. Sieht der Stadtrat andere oder weitere wirkungsvolle Möglichkeiten, die Bevölkerung sowie Autofahrerinnen über die Luftbelastung zu informieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Vorab-Bemerkungen zum besseren Verständnis:** Feinstaub (PM10) stellt ein komplexes Gemisch von Teilchen mit unterschiedlicher Zusammensetzung, Herkunft und Wirkung dar. Entsprechend ihrer Quelle und Bildung wird zwischen primären und sekundären Bestandteilen unterschieden. Primäre Partikel entstehen durch Verbrennungsprozesse (Verkehr, Feuerungen), industrielle und gewerbliche Produktionsprozesse sowie durch mechanische Prozesse (Abrieb, Aufwirbelung). Sie bilden ungefähr die Hälfte der gesamten PM10-Konzentration. Die andere Hälfte besteht aus Sekundärpartikeln, die sich in der Luft aus gasförmigen Vorläuferschadstoffen wie z. B. Stickoxiden oder Ammoniak bilden.

Eine Abschätzung der Feinstaub-Emissionen nach Verursachergруппen in der Stadt Zürich zeigt, dass der Beitrag des motorisierten Strassenverkehrs zu den Gesamtemissionen rund ein Drittel beträgt. Industrie und Gewerbe sind für gut die Hälfte der Emissionen verantwortlich, wobei hier das Baugewerbe mit einem Anteil von rund 40 Prozent dominiert.

Im Bereich Industrie und Gewerbe verfügt die Stadt über den nötigen Handlungsspielraum für entsprechende Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen, indem sie für

den Vollzug der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (LRV) auf dem Gebiet der Stadt Zürich zuständig ist. Hier wird denn auch mit einem konsequenten Vollzug der LRV und mit zusätzlichen Massnahmen im eigenen Haushalt (z. B. mit Vorschriften betreffend Partikelfilterpflicht auf Baustellen unter städtischer Bauherrschaft, die weiter gehen als die eidgenössische Richtlinie) auf eine Reduktion der Feinstaub-Emissionen hingewirkt. Im Bereich der wichtigen Verursachergruppe des motorisierten Strassenverkehrs liegen die Kompetenzen für wirksame Reduktionsmassnahmen vor allem auf Kantons- und auf Bundesebene. Hier hat die Stadt nur einen sehr kleinen Handlungsspielraum. Sie unterstützt aber die entsprechenden Massnahmen von Kanton und Bund, z. B. den Aktionsplan gegen Feinstaub des Bundes.

Das Grenzwert-Konzept der LRV definiert Immissionsgrenzwerte (Jahresmittelwert und 24-h-Mittelwert in Mikrogramm pro Kubikmeter) für Feinstaub PM10, also für Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometern. Aus gesundheitlicher Sicht hat indes primär die Reduktion der feinsten Fraktion der PM10-Immissionen, des kanzerogenen Russes aus Verbrennungsabgasen (Dieselmotoren und Holzfeuerungen) Vorrang.

**Zu Frage 1:** Die Luftreinhaltepolitik beschäftigt sich heute vor allem mit den drei Problemschadstoffen Feinstaub (PM10), Ozon (O<sub>3</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Für jeden Schadstoff existiert eine vielfältige Verursachergruppe, dementsprechend muss eine breite Palette von Informationsmöglichkeiten genutzt werden, um die Bevölkerung bzw. die Verursachergruppen über die erwähnten Zusammenhänge zu informieren und für Verhaltensänderungen zu sensibilisieren.

Eine sehr umfassende Darstellung der städtischen Luftqualität und der Fakten rund um die Problemschadstoffe ist auf der Homepage des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ), einer Dienstabteilung des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements, zu finden (<http://www.stadt-zuerich.ch/internet/ugz/home/fachbereiche/luftqualitaet.html>).

Der UGZ überwacht und bewertet die Qualität der Stadtzürcher Luft rund um die Uhr an verschiedenen Standorten. Der UGZ bietet weiter SMS-Dienste für Ozon und Feinstaub an, welche interessierte Personen informieren, sobald die entsprechenden Grenzwerte überschritten werden.

Ein sehr breites Zielpublikum wird anlässlich Veranstaltungen wie den Zürcher Umwelttagen (jeweils im Juni) und Zürich Multimobil (jeweils im September) angesprochen. Hier wird u. a. anhand der jährlich aktualisierten UGZ-Publikation «Luftbilanz» in kompakter Form über die Zusammenhänge rund um die Luftqualität informiert (Ist-Zustand, Hintergründe, Handlungsempfehlungen usw.).

Im Falle von ausserordentlich hohen Luftbelastungen (Ozonbelastung in langen sommerlichen Schönwetterperioden und Feinstaubbelastung bei anhaltenden winterlichen Inversionslagen) wird die Bevölkerung gemäss einem Informations- und Interventionskonzept der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) informiert und sensibilisiert. Die Stadt Zürich ergänzt jeweils diese Aktivitäten je nach Belastungssituation mit eigenen lokalen Informationen.

Im Rahmen des Themenfeldes 5 «Umwelt- und gesundheitsbewusstes Handeln» des städtischen Legislatorschwerpunkts «Nachhaltige Stadt Zürich – auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» ist zudem ein Grundlagenbericht zum Themenkreis Umwelt und Gesundheit in Bearbeitung. Darin sollen unter anderem die Zusammenhänge zwischen Umweltbelastungsfaktoren und den gesundheitlichen Auswirkungen aufgezeigt werden. Die Resultate sollen für gezielte Informationskampagnen und Aktionsprogramme genutzt werden.

**Zu Frage 2:** Verschiedene Indikatoren lassen den Schluss zu, dass das städtische Informationsangebot zu den Zusammenhängen rund um die Luftqualität rege genutzt wird (Abonnentinnen- und Abonnenterzahl der SMS-Dienste Ozon/Feinstaub, Internet-Nutzung, Besucherinnen- und Besucherzahlen anlässlich der Zürcher Umwelttage und von Zürich Multimobil, Medienspiegel).

Die mit Blick auf die Luftschadstoff-Immissionen relevante Problematik besteht weniger in der Vermittlung der Information an alle Bevölkerungsteile als vielmehr in der Motivation zu Verhaltensänderungen. Aus verschiedenen Untersuchungen ist bekannt, dass das Wissen um die Umweltbelastungen zwar oft vorhanden ist, dass sich das eigene Handeln aber nicht unbedingt danach richtet.

Das Erreichen der Luftqualitätsziele kann heute nicht allein Sache von behördlichen Massnahmen sein. Das individuelle, alltägliche Mobilitäts- und Konsumverhalten spielt hier eine wesentliche Rolle. Entsprechende Verhaltensänderungen zu erreichen ist aufwändig und übersteigt meist die Möglichkeiten im städtischen Handlungsspielraum. Die Vermittlung der Informationen über die entsprechenden Zusammenhänge stellt aber selbstverständlich eine wichtige Grundlage für Verhaltensänderungen dar.

**Zu den Fragen 3 und 5:** Wie bereits in der Antwort auf die Frage 1 erwähnt, publiziert der UGZ die aktuellen Luftschadstoff-Immissionen im Internet. Die Daten werden laufend aktualisiert. Tages- und Wochenverläufe, Monatsbulletins und Jahreswerte können abgerufen werden. Zusätzlich wird ein sechsstufiger Kurzzeitbelastungsindex (KBI) präsentiert, welcher auf plakative und summarische Art und Weise den aktuellen Zustand der Luftqualität aufzeigt.

Da alle Daten zur aktuellen Luftschadstoff-Belastung online und für verschiedene Messstandorte in der Stadt verfügbar sind, wäre es theoretisch auch möglich, die Daten auf elektronischen Informationstafeln an gut frequentierten Plätzen anzuzeigen.

Der Stadtrat ist indes der Ansicht, dass diese Art der Informationsvermittlung zur Luftqualität nicht sinnvoll ist. An gut frequentierten Plätzen werden vor allem die Zielgruppen des Langsamverkehrs (Zufussgehende, Velofahrende) und der ÖV-Nutzenden erreicht. Hier kann sich die Präsentation von beispielsweise hohen Feinstaubwerten unter Umständen sogar kontraproduktiv auswirken, indem sie einem Personenkreis präsentiert wird, der vor Ort ein vorbildliches Mobilitätsverhalten demonstriert und damit wenig zur aktuellen Belastung beiträgt.

Zur Präsentation von Immissionsdaten an stark befahrenen Strassen wie Einfallsachsen ist festzuhalten, dass damit zwar eine wichtige Verursachergruppe angesprochen werden könnte, dass aber aufgrund der kurzen möglichen Wahrnehmung die Information nur extrem plakativ und verkürzt angeboten werden könnte. Bei guter Luftqualität könnte zudem die entsprechende Anzeige als Freipass für den motorisierten Individualverkehr missverstanden werden.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass das bestehende Informationskonzept mit einem umfassenden und aktuellen Angebot im Internet, gezieltem Ansprechen von einzelnen Verursachergruppen und einer breiten Information via Massenmedien im Falle von extremen Luftbelastungen – verbunden mit konkreten Handlungsempfehlungen – ein wirkungsvolles Vorgehen darstellt.

**Zu Frage 4:** Neben den oben erwähnten Gründen, die gegen Informationstafeln an Einfallsachsen sprechen, ist darauf hinzuweisen, dass Installationen auf Autobahnen nicht in den städtischen Kompetenzbereich fallen. Signalisationen, Wegweisungen und Informationssysteme auf Nationalstrassen sind Sache des Bundes.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**