

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 3. April 2002

488. Interpellation von Simone Bertogg-Baudet betreffend Umweltbericht 2001, Massnahmen. Am 3. Oktober 2001 reichte Gemeinderätin Simone Bertogg-Baudet (Grüne) folgende Interpellation GR Nr. 2001/503 ein:

Der Umweltbericht 2001 des GUD lässt aufhorchen: Die Situation ist nach wie vor alles andere als grün und besonders im Bereich Luft und Lärm sind die Immissionen beträchtlich. Hauptverursacher ist der Strassenverkehr. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die Stadt Zürich in Bezug auf die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung eine marginale Rolle spielt?
Steht der Stadtrat noch hinter diesem Ziel?
Wenn nein, weshalb nicht?
Wenn ja, welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um die Vorgaben der Luftreinhalteverordnung doch noch zu erreichen? In welchem Zeitraum?
2. 52 Prozent des motorisierten Strassenverkehrs betreffen den Freizeitverkehr. Hat diese Tatsache für den Stadtrat Konsequenzen in Bezug auf die zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs?
Wenn ja, welche? Wie und in welchem Zeitraum will er diese umsetzen?
Wenn nein, weshalb nicht?
3. Unter dem Aspekt der starken Zunahme des Freizeitverkehrs stellt sich für mich folgende Anschlussfrage: Wie schätzt der Stadtrat die Haltung des ZVV in Bezug auf Erweiterung des Nachtangebotes an den Wochenenden ein?
Gedenkt sich der Stadtrat beim ZVV dafür einzusetzen?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, weshalb nicht?
4. Sieht der SR weitere Möglichkeiten, wie er die Verkehrsdichte reduzieren könnte? (Abgesehen von den realisierten Tempo-30-Zonen)
Wenn ja, welche?
Wenn nein, weshalb?

Auf den im Einvernehmen mit den Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements und des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die hohe Siedlungs- und Verkehrsdichte im Grossraum Zürich führt immer noch zu hohen Umweltbelastungen, insbesondere auch zu übermässigen Belastungen mit Luftschadstoffen.

Dank einer effektiven Luftreinhaltepolitik mit einer Vielzahl von Massnahmen auf kommunaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene konnten seit Inkrafttreten der LRV im Jahre 1986 die Emissionen insgesamt deutlich gesenkt werden. Diese Reduktion äussert sich auch im deutlichen Rückgang der Luftschadstoffkonzentrationen auf dem Gebiet der Stadt Zürich, die durch die langjährigen Immissions-Messreihen der Messstationen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ) breit dokumentiert sind.

Allerdings können die Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalteverordnung (LRV) in der Stadt noch nicht vollständig und überall eingehalten werden. Insbesondere bei den drei Problemschadstoffen Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) und Ozon (O₃) trägt der motorisierte Strassenverkehr als Hauptverursacher zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei, insbesondere entlang von Verkehrsachsen. Die Zusammenhänge zwischen den Emissionen und den für die Wirkung entscheidenden Immissionen (Schadstoffkonzentrationen) sind insbesondere beim Feinstaub und beim Ozon sehr komplex. Die Langlebigkeit dieser Schadstoffe in der Atmosphäre hat zur Folge, dass sie über weite Distanzen transportiert werden können. Die Emissionen der Nachbarländer tragen somit zu einem wesentlichen Teil zur Ozonbelastung in der Schweiz bei. Nur rund ein Drittel der Ozonbelastung kann durch lokale Massnahmen direkt beeinflusst werden, wobei die mithelfen, die Ozonspitzen zu reduzieren und so einen gesundheitspolitisch bedeutenden Beitrag zur Minderung der Immissionsbelastung leisten.

Angesichts der grossräumigen Problematik ist die Feststellung wohl zutreffend, dass der Handlungsspielraum der kommunalen Behörden in Bezug auf die Einhaltung der Grenzwerte der LRV begrenzt ist. Entscheidend ist jedoch, dass jedes Gemeinwesen seine Möglichkeiten engagiert ausschöpft und damit zur Verbesserung der Gesamtlage beiträgt. In diesem Sinne setzt sich der Stadtrat mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln für eine weitere Verbesserung der Luftqualität ein. Mit entsprechenden Massnahmen will er unter Ausnützung des gegebenen Handlungsrahmens tatkräftig die Erreichung der Ziele der Umweltschutzgesetzgebung unterstützen.

Im Verkehrsbereich gehören dazu Massnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsberuhigung und -verlagerung bzw. zur Verkehrsmitteloptimierung, die im Rahmen der Konkretisierung der vom Stadtrat am 9. Mai 2001 beschlossenen Mobilitätsstrategie (StRB Nr. 783/2001) evaluiert werden. Um Anstösse zu einer Überprüfung des persönlichen Mobilitätsverhaltens zu geben, beteiligt sich die Stadt Zürich seit zwei Jahren am internationalen Aktionstag «In die Stadt – ohne mein Auto», der alljährlich am 22. September stattfindet.

Im Bereich der stationären Anlagen wird der Vollzug der Luftreinhalteverordnung konsequent weitergeführt (Emissionskontrollen an Anlagen in Industrie, Gewerbe und Dienstleistungsbetrieben sowie an Hausfeuerungsanlagen).

Weitere wichtige Aktivitäten sind die geplante Senkung der so genannten Offroad-Emissionen (Luftreinhaltung auf Baustellen, Umsetzung der entsprechenden BUWAL-Richtlinie) und die Massnahmen im Zusammenhang mit der Ergänzung des kantonalen Massnahmenplans Lufthygiene 1996, welche demnächst zu erwarten sind und die vor allem auf eine Minderung der übermässigen PM10-Immissionen abzielen werden.

Zu Frage 2: In der Stadt Zürich entfallen etwa 35 Prozent der Personenkilometer auf den Arbeits- und etwa 37 Prozent auf den Freizeitverkehr (der Rest entfällt auf Geschäfts-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr). Tatsächlich werden Transportbedürfnisse im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten aus Komfortgründen sehr oft mit dem Individualverkehr befriedigt; die starke Zunahme des Segments Freizeitverkehr wird in der Stadt Zürich seit geraumer Zeit beobachtet.

Die Verkehrsbetriebe Zürich VBZ tragen diesem Umstand Rechnung und bieten ihren Fahrgästen sowohl tagsüber als auch abends und nachts bis etwa 1.00 Uhr ein gut ausgebautes Angebot an. Die Verkehrsbetriebe beobachten die Entwicklung aufmerksam und führen regelmässige Fahrgasterhebungen durch, um Veränderungen im Verkehrsaufkommen festzustellen und entsprechend reagieren zu können.

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich zielt auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ab und sieht u.a. eine Teilstrategie Einkaufs- und Freizeitverkehr vor. Diese noch zu erarbeitende Teilstrategie dient der Sicherstellung einer umweltgerechten Bewältigung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Das Verkehrsaufkommen soll soweit als möglich über den öffentlichen sowie über Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wird sein Angebot im Segment Freizeitverkehr weiter ausbauen. Auch die Schweizerischen Bundesbahnen berücksichtigen den Freizeitverkehr vermehrt, beispielsweise durch den Einsatz zahlreicher Sonderzüge.

Zu Frage 3: Der ZVV hat mit der Einführung der Nachtbusse grosse Anstrengungen zu einer Angebotserweiterung unternommen, die ganz direkt auf das Segment des Freizeitverkehrs abzielen.

Mit Beschluss vom 14. Mai 2001 legte der Kantonsrat im Zusammenhang mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr fest, dass das Verbundangebot im Jahr 2002 um ein Nachtangebot am Wochenende erweitert werden wird. Mit dem Angebot wird volle Kostendeckung angestrebt. Die S-Bahn wird als Hauptverkehrsträgerin, der Bus für die Feinerschliessung der Städte Zürich und Winterthur sowie der Region eingesetzt.

Ein Detailkonzept und der Tarif werden zusammen mit dem Fahrplan 2002/04 dem Verkehrsrat Mitte 2002 zur Genehmigung unterbreitet. Der Tarif bedarf anschliessend der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der Stadtrat wird den Vorschlägen, soweit sie bisher bekannt sind, im Rahmen der Vernehmlassungsverfahren und im Verkehrsrat zustimmen. Damit kann die Stadt Zürich nicht zuletzt auch ihre Standortattraktivität steigern.

Zu Frage 4: In erster Linie ist die Westumfahrung einschliesslich der dazu gehörigen flankierenden Massnahmen so rasch wie möglich fertig zu stellen. Damit wird es möglich, dass auch Binnenverkehr sowie ein gewisser Ziel-/Quellverkehr auf den Nationalstrassen oder zumindest auf Abschnitten davon abgewickelt und so das städtische Strassennetz entlastet wird. Die daraus entstehende Entlastungswirkung soll mit baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen fixiert werden, d.h., eine spätere Verkehrszunahme soll nicht mehr möglich sein.

Weitere Möglichkeiten zur Reduktion der Verkehrsdichte werden im Rahmen der Konkretisierung der bereits erwähnten Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich evaluiert werden (Erarbeitung der verschiedenen Teilstrategien und daran anknüpfende Massnahmen).

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, den Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber