Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 4. November 1998

1881. Interpellation von Markus Knauss betreffend Massnahmenplan Lufthygiene, Umsetzung. Am 29. April 1998 reichte Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Interpellation GR Nr. 98/125 ein:

Im «Luftprogramm für den Kanton Zürich, Massnahmenplan Lufthygiene» aus dem Jahr 1990 war als Massnahme P9 die «Einführung der Anwohnerbevorzugung» gegen den überbordenden Pendlerverkehr vorgesehen. Damit die Massnahme auch ihren Zweck in lufthygienischer Hinsicht erfüllen konnte, wurde gleichzeitig eine Reduktion der betroffenen Parkplätze in Wohnquartieren um 15 bis 20 Prozent vorgesehen, «damit der verdrängte Pendlerverkehr nicht durch Neuverkehr (Binnen-, Freizeit- oder Einkaufsverkehr) ersetzt wird». Gewürdigt wurde diese Massnahme als «wichtiger Bestandteil der angestrebten Parkraumpolitik in Sanierungsgebieten». Während in der Folge die Einführung der Blauen Zone zügig vorangetrieben wurde, wurde die begleitende Parkplatzreduktion nicht umgesetzt.

Am 6. März 1998 hat der Vorsteher des Polizeidepartements die Öffnung der Blauen Zone am Samstag verfügt. Diese Verfügung steht im krassen Gegensatz zu den Zielen der Luftreinhaltepolitik des Kantons und der Stadt Zürich. Gerade die nachgelieferte Begründung, dass jenen entgegenkommen werden solle, die am Samstag mit dem Auto in der Stadt einkaufen oder ihre Freizeit verbringen wollten, ist nicht im Sinne einer konsequenten Luftreinhaltepolitik zu interpretieren. Nach wie vor befinden sich weite Teile der Stadt Zürich in lufthygienisch überlastetem Gebiet. Zu einer Reduktion dieser Belastungen müssen alle Verursachergruppen beitragen, somit auch der motorisierte Individualverkehr. Da gerade der Einkaufs- und Freizeitverkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen hat, sind Massnahmen gerade in diesem Bereich nötig, um den Schutz der Zürcher Wohnbevölkerung vor zusätzlichem Autoverkehr sicherzustellen. Für den Einkaufs- und Freizeitverkehr steht ein sehr gut ausgebauter und attraktiver öffentlicher Verkehr zur Verfügung, der die Mobilitätsbedürfnisse weitgehend abzudecken vermag. Das schliesst gleichzeitig nicht aus, dass einzelne Dienstleistungen und Ausnahmeregelungen im Zusammenhang mit der Blauen Zone verbessert werden können.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat von Zürich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Stadtrat von Zürich der Meinung, dass die lufthygienische Massnahmenplanung des Kantons Zürich für alle Verursachergruppen auch in der Stadt Zürich umgesetzt werden muss?

2. Wenn ja, kennt der Stadtrat von Zürich die Auswirkungen der vorgeschlagenen Massnahme des Polizeivorstandes auf die lufthygienische Situation? Sind die Auswirkungen der Massnahme überhaupt untersucht worden? Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen?

3. Ist dem Stadtrat von Zürich bewusst, dass gerade der motorisierte Einkaufs- und Freizeitverkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen hat, was mit entsprechenden Mehrbelastungen der Wohnbevölkerung in der Stadt Zürich verbunden ist?

4. Wenn ja, was unternimmt der Stadtrat von Zürich, um die Wohnlichkeit der Quartiere trotzdem zu erhalten?

5. Öffentliche Strassenparkplätze verursachen Kosten. Während die Stadtzürcher AutofahrerInnen durch Kauf einer Parkkarte für die «Blaue Zone» einen Teil dieser Kosten tragen, ist für auswärtige AutofahrerInnen die Parkplatzbenutzung in der Blauen Zone werktags am Abend und in der Nacht und am Wochenende von Samstagnachmittag bis Montagmorgen gratis. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, um alle AutofahrerInnen an den Kosten der Parkplätze zu beteiligen und so die Lastengleichheit zwischen Stadtzürcher und auswärtigen AutofahrerInnen herzustellen?

6. Hat der Stadtrat Kenntnis von speziellen Dienstleistungswünschen gewisser Gruppen von BenutzerInnen der Blauen Zone? Wenn ja, um welche Wünsche handelt es sich? Ist der Stadtrat bereit, diese Wünsche zu prüfen?

GR Nr. 98/125

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die lufthygienische Sanierung des Stadtgebiets erfordert eine Vielzahl von Massnahmen zur Minderung der Schadstoffemissionen. Zum einen solche bei den stationären Anlagen (Heizungen, KVA, industrielle und gewerbliche Produktionsanlagen), zum anderen aber auch beim Motorfahrzeugverkehr. Der kantonale Massnahmenplan von 1990 enthielt neben Massnahmen bei stationären Anlagen denn auch ein Massnahmenpaket für den Sektor Verkehr. Dieses umfasste einerseits Vorkehren zur Minderung der Emissionen an den stark befahrenen Strassen (in Form von Massnahmen zur Umverteilung zugunsten des öffentlichen Verkehrs), welche eine besondere Bedeutung haben, da rund vier Fünftel der motorfahrzeugbedingten Emissionen auf den Hauptstrassen anfallen. In Ergänzung dazu enthielt der Massnahmenplan Lufthygiene von 1990 auch Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren («Tempo 30» und «Blaue Zone»). Der Stadtrat hat alles daran gesetzt, diese Vorgaben wirkungsstark zu realisieren. Guten Erfolg bei der Umsetzung hatte man bei den Massnahmen zu den stationären Anlagen und bei der Einführung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren. Realisiert ist auch eine knappere Bemessung des Parkplatzbedarfs für Neubauten (revidierte Parkplatzverordnung 1997). Ein Defizit bei der Umsetzung der Massnahmen im Verkehrsbereich besteht allerdings darin, dass die im kantonalen Plan vorgesehenen Kapazitätsreduktionen an Hauptachsen nicht verwirklicht werden konnten, da der Kanton entsprechende Projekte der Stadt nicht bewilligt hat.

Bei der Novellierung des Massnahmenplans (Luft-Programm 1996) hat der Kanton im Verkehrsbereich die Massnahmen an stark befahrenen Strassen aus dem kommunalen Programm gestrichen. Das kommunale Pflichtprogramm umfasst nun beim Verkehr nur noch die Revision der kommunalen Parkplatzverordnung (mit der vom Regierungsrat mittlerweile genehmigten PPV 97 erledigt) sowie die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren («Tempo 30» und «Blaue Zone»), welche in Ausführung begriffen sind.

Rechtsgrundlage für den Verkehr auf den öffentlichen Strassen ist auch auf dem Gebiet der Stadt Zürich das Bundesgesetz über den Strassenverkehr (SVG), verbunden mit den verschiedenen von der Bundesbehörde erlassenen Ausführungsverordnungen und Bestimmungen. Die darin statuierten Verkehrsregeln gelten abschliessend für alle motorisierten Verkehrsteilnehmenden, welche die öffentlichen, dem Verkehr dienenden Strassen und Anlagen benützen. Für ergänzende Vorschriften der Kantone und Gemeinden bleibt damit praktisch kein Raum. Vielmehr haben die kantonalen und kommunalen Behörden die bundesrechtlichen Vorschriften gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmenden gleichermassen zu vollziehen. Die für den Kanton Zürich vom Regierungsrat erlassenen Bestimmungen vom 25. April 1990 (Massnahmenplan Lufthygiene) und deren Umsetzung sind behördenverbindlich und verlangen unter anderem von der Stadt Zürich bei öffentlichen Parkplätzen die grossflächige Einführung der Anwohnerbevorzugung («Blaue Zone» mit Parkkarte für Anwohner). Im Luftprogramm 96 ist diese Massnahme weiterhin unter Punkt PV 2 lit. d, enthalten. Es wird jedoch nie expli-

zit die flächendeckende Einführung der Anwohnerbevorzugung, wie in Zürich zwischenzeitlich (infolge hängiger Einsprachen ausgenommen im Postleitzahlkreis 8048) geschehen, verlangt. Mit dem Regime «Blaue Zone» (es entfaltet seine Wirksamkeit an Werktagen zwischen 8.00 und 19.00 Uhr) soll vor allem der PendlerInnenverkehr eingedämmt werden. In der übrigen Zeit ist es wirkungslos und damit die Anwohnerparkkarte ebenfalls. Soweit kann festgestellt werden, dass in der Stadt Zürich diese Zielsetzung mit den «Blauen Zonen» bzw. mit der Anwohnerbevorzugung, d. h. mit der Idee des Schutzes von Wohnquartieren vor dem motorisierten Fremdverkehr, erreicht werden konnte. Ob mit den nun vom Vorsteher des Polizeidepartements am 2. März 1998 verfügten und am 6. März 1998 veröffentlichten Verkehrsvorschriften die lufthygienische Massnahmenplanung beeinflusst werden könnte, muss hier offen bleiben. Die vorgesehene Lockerung, welche infolge verschiedener Einsprachen noch nicht rechtskräftig ist, wird nur an einem von sechs Tagen wirksam und zudem gerade an jenem, an dem der Pendlerverkehr naturgemäss am kleinsten ist (die meisten Betriebe arbeiten am Samstag nicht). Zudem stehen für die möglichen PendlerInnen am Samstag morgen vor dem Arbeitsbeginn vielfach auch keine Parkplätze zur Verfügung, da diese noch von den Anwohnenden belegt sind. Ziel der «Blauen Zonen» war – und ist es immer noch – den BerufspendlerInnenstrom zu unterbinden, ohne dabei den BesucherInnen- und Einkaufsverkehr zu beeinträchtigen.

Zu Frage 1: Ja. Im Sinne der Lastengleichheit muss die lufthygienische Massnahmenplanung des Kantons Zürich für alle Verursachergruppen umgesetzt werden.

Zu Frage 2: Die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) werden in der Stadt Zürich in weiten Teilen nach wie vor überschritten. Dabei handelt es sich vor allem um Immissionen von Stickstoffdioxid, Feinstaub PM 10 und Ozon.

Hauptverursacher der Belastungen mit Stickstoffdioxid und Feinstaub ist der motorisierte Strassenverkehr, insbesondere der Schwerverkehr. Dank der bisher umgesetzten Massnahmen (z. B. Katalysator) konnte das Ausmass der Überschreitungen beim Stickstoffdioxid in den letzten zehn Jahren deutlich reduziert werden. Dazu beigetragen hat auch die Stabilisierung der Fahrleistung ab 1990. Die flächendeckende Einführung der «Blauen Zone» mit Anwohnerbevorzugung ist dabei ein wesentliches Element zur Eindämmung der PendlerInnenströme. An Samstagen sind die Stickstoffdioxid-Immissionen jedoch als Folge des weitgehenden Ausbleibens des BerufspendlerInnen- und Schwerverkehrs im Mittel deutlich verringert. Eine Analyse des mittleren Wochenverlaufs zeigt weiter, dass ein an Samstagen erhöhter Freizeit- und Einkaufsverkehr kaum Einfluss auf die Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte ausübt.

Die Immissionen der Feinpartikel PM10 sind in der LRV erst seit 1. März 1998 begrenzt. Die Kenntnisse über Herkunft und Mengen sind noch nicht vollständig, jedoch zeigen erste Abschätzungen, dass der Grossteil der Emissionen aus dem dieselbetriebenen Verkehr stammt. Lediglich 2 Prozent der im Kanton Zürich immatrikulierten Personenwagen sind Dieselfahrzeuge, weshalb die Lockerung der Parkvorschriften kaum einen Einfluss auf die PM10-Belastungssituation haben dürfte.

Einen Spezialfall stellt das Ozon dar, welches sich erst in der Atmosphäre unter dem Einfluss von Sonnenlicht aus den Vorläuferschadstoffen Stickoxid und flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) bildet. Da der grösste Teil der anthropogen bedingten Ozonimmissionen aus dem gesamteuropäischen Hintergrund stammt, muss dieses Problem vor allem auf nationaler und internationaler Ebene gelöst werden.

Die lufthygienischen Auswirkungen der Lockerung des Parkregimes in den «Blauen Zonen» wird durch Schadstoffmessungen vor Ort nicht feststellbar sein, weil der Quartierverkehr nur einen kleinen Anteil der gesamten Schadstofffracht liefert. Um eine Aussage über allfällige Veränderungen machen zu können, müsste eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden, ein «Vorher-Nachher-Experiment» über längere Zeit. Ein solches Experiment wäre mit unverhältnismässig hohem materiellem Aufwand verbunden, und das Ergebnis wäre trotzdem unsicher, da es auch andere Faktoren gibt, die zu einer Veränderung der Schadstoffbelastung führen können.

Allgemein lässt sich feststellen, dass die zur Diskussion stehende Lockerung des Parkregimes in den «Blauen Zonen» in bezug auf die Immissionen der Problemschadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub und Ozon nicht oder nur unwesentlich ins Gewicht fallen wird.

Zu Frage 3: Dass der Freizeit- und Einkaufsverkehr mit der konjunkturbedingten Motorisierung allgemein zugenommen hat, ist landesweit festzustellen. Doch war der Freizeit- und Einkaufsverkehr gerade in den reinen Wohnquartieren der Stadt Zürich noch nie ein Problem. Hingegen kommt es nach den Feststellungen der Polizei in den citynahen Gebieten (8004, 8008 und 8032) in den Abendstunden zu vermehrtem Parkierungsdruck, insbesondere da das vielseitige und -versprechende kulinarische und kulturelle Angebot Besuchende anzieht. Die Fahrleistungen in der Stadt Zürich haben sich seit 1990 nicht erhöht. Die Abnahme auf einzelnen Hauptstrassen wurde durch die Zunahme auf den städtischen Autobahnabschnitten ausgeglichen.

Zu Frage 4: Mit der flächendeckenden Einführung der Blauen Zone mit Anwohnerbevorzugung (Parkkarte für Anwohner) und den sukzessiv eingeführten Zonen mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, wird nachgewiesen, dass die Stadt Zürich laufend Massnahmen trifft, um die Wohnlichkeit der Quartiere zu erhalten. Aufgrund der Finanzlage lassen sich diese nicht alle gleichzeitig vollziehen, sondern werden im Zusammenhang mit Werkleitungs- und Strassenbauten bzw. der Wiederinstandstellung des Strassenraumes unter Berücksichtigung der vielfältigen, aus den Wohnquartieren vorgebrachten Forderungen und Wünsche realisiert.

Zu Frage 5: Nach Art. 37 bis Abs. 2 BV bleibt den Kantonen das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränkten Umfange offen erklären. Dementsprechend bestimmt Art. 3 Abs. 1 SVG, dass die kantonale Strassenhoheit im Rahmen des Bundesrechts gewahrt bleibt. Nach Abs. 2 des gleichen Artikels sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden

übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an die kantonale Behörde. Die Abs. 3 und 4 präzisieren dies wie folgt: Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienen, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden. Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der BewohnerInnen oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, die Erleichterung oder Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen kann insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gebühr für die Anwohnerparkkarte muss alle anfallenden Kosten für die Blauen Zonen decken. Sie bedeutet aber keinesfalls eine Parkplatzgebühr, und aus der kostenpflichtigen Anwohnerparkkarte kann auch kein Anrecht auf einen Parkplatz abgeleitet werden. Mit der Anwohnerparkkarte werden also, auf die Stadt Zürich bezogen, die im betreffenden Postleitzahlkreis wohnenden AnwohnerInnen klar bevorzugt. Sie können in der entsprechenden Blauen Zone ihr Fahrzeug zeitlich unbeschränkt parkieren.

Zu Frage 6: Die genannten Wünsche sind dem Stadtrat im einzelnen nicht zur Kenntnis gebracht worden. Immerhin bestehen beispielsweise seit geraumer Zeit auch für Gewerbetreibende wesentliche Parkierungserleichterungen. Die Inhabenden einer entsprechenden Handwerkerbewilligung (Jahresgebühr Fr. 600.–) können in sämtlichen Blauen Zonen uneingeschränkt parkieren. Für besondere Fälle stehen sämtlichen Automobilistinnen beziehungsweise Automobilisten sogenannte Tagesbewilligungen zu Fr. 10.– zur Verfügung. Zudem beinhaltet ein von Gemeinderat Köbi Möri am 3. Juni 1998 eingereichtes und inzwischen zur Prüfung überwiesenes Postulat den Wunsch nach einer Parkkarte zum unbeschränkten Parkieren auf dem gesamten Gebiet der Stadt Zürich. Auch alle übrigen besonderen Anliegen, deren Aufzählung den Rahmen der Beantwortung einer Interpellation sprengen würde, da sie nicht von allgemeinem Interesse sind und sie in aller Regel individuell konkrete Einzelwünsche beinhalten, werden von der Stadtpolizei geprüft. Sofern sich diese Wünsche mit den Zielsetzungen, dem Sinn und Zweck der Parkkartenvorschriften vereinbaren lassen, wird ihnen Rechnung getragen.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, den Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber