

**Weisung
des Stadtrates an den Gemeinderat**

**Postulat von Pierino Cerliani betreffend
Massnahmenpaket zur Reduktion der Feinstaub-
belastung, Bericht**

Am 8. Februar 2006 reichte Gemeinderat Pierino Cerliani (Grüne) folgendes Postulat, GR Nr. 2006/54, ein, welches der Gemeinderat am 14. Juni 2006 dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen hat:

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, welche kurz- und langfristigen Massnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung durch die Stadt (autonom und in Zusammenarbeit mit Bund und Kanton) getroffen werden können, und ein Massnahmenpaket zu beschliessen und zu veröffentlichen, damit der kommunale Spielraum möglichst rasch und vollständig ausgeschöpft werden kann.

Begründung:

Die Inversionslagen des diesjährigen Winters mit den langandauernden, hohen Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte haben gezeigt, dass im Bereich Luftreinhalte ein erheblicher Handlungsbedarf besteht.

Dank der intensiven Berichterstattung durch die Medien fand das Thema in der Bevölkerung grossen Widerhall und die Akzeptanz auch für einschränkende und kostenintensive Massnahmen ist erheblich gestiegen. Das hat auch dazu geführt, dass der Bund mit den Kantonen und die Kantone untereinander koordiniert Sofortmassnahmen treffen konnten.

Diese neue Situation hat dazu geführt, dass auch auf kommunaler Ebene sich neue Handlungsmöglichkeiten ergeben – diese auszuloten und entsprechende Massnahmenpakete zur langfristigen Reduktion der Feinstaubbelastung und zur schnellen Reaktion auf zu erwartende künftige Inversionslagen mit entsprechenden Grenzwertüberschreitungen auszuarbeiten ist jetzt dringliche Aufgabe der Exekutive.

Bericht

Die Abschätzung der Feinstaub-Emissionen in der Stadt Zürich – aufgeschlüsselt nach Verursachergruppen – zeigt, dass der motorisierte Strassenverkehr rund einen Drittel zu den Gesamtemissionen beiträgt. Industrie und Gewerbe verursachen gut die Hälfte der Emissionen, wobei hier das Baugewerbe mit einem Anteil von rund 40 Prozent dominiert.

Im Bereich Industrie und Gewerbe verfügt die Stadt Zürich über den notwendigen Handlungsspielraum für Massnahmen zur Reduktion der Feinstaub-Emissionen, weil sie für den Vollzug der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (LRV) auf ihrem Gebiet zuständig ist. Darum wird hier mit einem konsequenten Vollzug der LRV und mit Massnahmen im städtischen Haushalt (z. B. mit Vorschriften betreffend Partikelfilterpflicht auf Baustellen unter städtischer Bauherrschaft, die weiter gehen als die eidgenössischen Vorgaben) in Richtung einer Reduktion der übermässigen Feinstaubbelastung agiert.

Im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs – einer mit Blick auf die krebserregenden Russpartikel aus Dieselmotoren sehr wichtigen Verursachergruppe – liegen die Kompetenzen für Reduktionsmassnahmen vor allem auf Kantons- und Bundesebene. Die Stadt dagegen verfügt in diesem Bereich nur über einen sehr kleinen Handlungsspielraum.

Der kantonale Massnahmenplan Luftreinhaltung ist deshalb in diesem Zusammenhang von grosser Bedeutung. Gemäss Umweltschutzgesetz ist der Kanton Zürich verpflichtet, einen Massnahmenplan zur Verminderung der Luftbelastung zu erarbeiten, da nach wie vor übermässige Luftschadstoff-Immissionen vorliegen. Die Baudirektion des Kantons Zürich hat am 3. November 2008 bei interessierten Verbänden und Amtsstellen einen «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008» in die Vernehmlassung gegeben. Dieser soll den bestehenden Massnahmenplan aus dem Jahr 1996 ersetzen. Er ist schwerpunktmässig auf die Reduktion der krebserregenden Russpartikel aus der Verbrennung von Brenn- und Treibstoffen ausgerichtet. Diese Vernehmlassung bietet die einmalige Gelegenheit, beim Kanton Massnahmen zu beantragen, die aus städtischer Sicht mit Blick auf die Reduktion der Feinstaubbelastung sehr wichtig sind, aber ausserhalb des eigenen Kompetenzbereiches liegen. Der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) hat den erwähnten Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008 in Zusammenarbeit mit den betroffenen Dienstabteilungen analysiert und eine koordinierte Vernehmlassungsantwort zuhanden der Baudirektion des Kantons Zürich erarbeitet. Auf dieser Basis hat der Stadtrat folgende Positionen eingenommen, die zeigen, welche Reaktionen er auf die Schadstoffe in der Luft, insbesondere auf Feinstaub, als erforderlich erachtet und die ihm allenfalls erlauben werden, auf den revidierten kantonalen Massnahmenplan Luftreinhaltung abgestützte Teilmassnahmenpläne zu erlassen bzw. Projekte innerhalb des eigenen Handlungsspielraums an die Hand zu nehmen:

1. Einleitung

Die Städte sind – bedingt durch die räumliche Konzentration einer Vielzahl von Emissionsquellen von Luftschadstoffen (Verkehr, industrielle Anlagen, Feuerungen, Baustellen) – die lufthygienischen Hauptbelastungsgebiete bezüglich der Problemschadstoffe Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon. Wohnbevölkerung, Pendlerinnen und Pendler sind den übermässigen Immissionen direkt ausgesetzt. Die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die damit verbundenen Kosten sind in den vergangenen Jahren vermehrt untersucht worden. In verschiedenen Studien wurde ein Anstieg von Krankheiten und der Sterblichkeit in der Bevölkerung bei steigender Luftschadstoffbelastung nachgewiesen.

Eine von der Stadt Zürich in Auftrag gegebene Studie der Firma econcept AG aus dem Jahr 2008 beziffert die luftschadstoffbedingten Gesundheitskosten in der Stadt Zürich auf rund 200 Mio. Franken pro Jahr. Darin enthalten sind beispielsweise Kosten durch verlorene Lebensjahre, durch Atemwegserkrankungen oder durch Spitaltage wegen Herz-/Kreislaufkrankungen. Aufgrund der ermittelten Kosten sieht die Studie Handlungsbedarf schwergewichtig im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs.

2. Allgemeine Bemerkungen

Die vollumfängliche Revision des kantonalen Massnahmenplans Luftreinhaltung wird sehr begrüsst, da damit die Übersichtlichkeit über den Massnahmenkatalog mit den verschiedenen Teilergänzungen wieder hergestellt werden kann. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden grundsätzlich begrüsst. Bei den meisten Massnahmen sind jedoch Präzisierungen angebracht oder Ergänzungen notwendig.

18 Jahre nach der Festsetzung des ersten Massnahmenplans ist die Erreichung der Luftreinhalteziele des Bundes in den Ballungsgebieten nach wie vor nicht absehbar. Auch bei vollständiger Umsetzung der im Massnahmenplan Luftreinhalte 2008 vorgesehenen Massnahmen wird das für den Kanton Zürich angestrebte Emissionsziel bei Weitem nicht erreicht. Dies ist nicht verwunderlich, bewirken doch die vorgesehenen Massnahmen beim Verkehr – nota bene dem wichtigsten Verursacher von Feinstaub- und NO_x-Emissionen – lediglich eine Reduktion der gesamten Verkehrsemissionen um gerade 3 Prozent. Die Festsetzung weiterer, insbesondere raumplanerischer und lenkungswirksamer Massnahmen ist unabdingbar.

Auch im Bereich Industrie und Gewerbe – der Hauptquelle von VOC-Emissionen – ist die erwartete Wirkung aller vorgeschlagenen Massnahmen mit nur gerade 5 Prozent der Gesamtemissionen dieses Bereiches sehr bescheiden. Zur Zielerreichung sind weitere Massnahmen in den Bereichen Industrie, Gewerbe und Haushalt erforderlich. Im Grundlagenbericht zum Massnahmenplan werden keine VOC-Emissionen für die Verursacherkategorie Haushalte deklariert. Im Bericht «Anthropogene VOC-Emissionen Schweiz» des Bundesamtes für Umwelt werden für das Jahr 2004 18 Prozent VOC-Emissionen aus Haushalten aufgeführt. Eine Massnahme im Bericht der VOC-Emissionen aus den Haushalten ist leider nicht ersichtlich. Massnahmen im Energiebereich können lufthygienisch eine bedeutende Wirkung entfalten. Eine Abstimmung der Massnahmen auf die Energieplanung des Kantons Zürich ist nicht direkt ersichtlich.

In den grossen Städten Zürich und Winterthur wie auch in den übrigen dicht besiedelten Gemeinden der Agglomeration Zürich ist wegen der übermässigen Luftbelastung ein erhöhter Handlungsdruck gegeben, da dort die Immissionsgrenzwerte der LRV voraussichtlich noch lange nicht eingehalten werden können. Den übermässig belasteten Gemeinden soll – wo nötig – die Möglichkeit für weitergehende Massnahmen in ihrem Einflussbereich eingeräumt werden.

In mehreren Massnahmenbeschreibungen wird den Gemeinden – mit unterschiedlich lautenden Formulierungen – empfohlen, ein ähnliches Vorgehen festzulegen. Diese Aufforderung an die Gemeinden soll allgemein in einer verbindlicheren Form festgelegt werden. Die Gemeindeverwaltungen nehmen hinsichtlich Umweltschutz eine wichtige Vorbildfunktion wahr und können einen wesentlichen Beitrag an die Emissionsreduktionen leisten.

Der Massnahmenplan Luftreinhalte 2008 besteht aus rechtlich verbindlichen Festlegungen des Regierungsrates sowie einer Verordnung. Die Zielsetzungen und Fristen aus den einzelnen Massnahmenblättern sind nicht in den Festlegungen enthalten. Um diesen Zielsetzungen und Fristen die nötige Verbindlichkeit zu geben, sollen die Massnahmenblätter oder ein Verweis darauf in die Festlegungen integriert werden.

Schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass zur Erreichung der Luftreinhalte-Ziele über die Massnahmenpläne der Kantone hinaus auch auf Bundesebene weitergehende Massnahmen notwendig sind. Als Beispiel sei die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen erwähnt.

3. Bemerkungen und Anträge zu ausgewählten Massnahmen (nicht kommentierte Massnahmen werden gemäss Vernehmlassungsentwurf begrüsst)

I. Massnahmen im Bereich Verkehr

VI: Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer und der Automobilimportsteuer

Teilmassnahme a): Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, bei der Revision des Strassenfinanzierungsrechts die Erfordernisse der Luftreinhaltung gebührend zu berücksichtigen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ergänzung vor.

Antrag

Die Massnahme V1 a) wird um folgenden Text ergänzt:

Der Kanton setzt ein Rabattsystem für die kantonale Motorfahrzeugsteuer von Personenwagen, Lieferwagen und Lastwagen um. Das Rabattsystem ist in Form eines einnahmenneutralen Bonus-Malus-Systems ausgestaltet und soll Anreiz für den Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen schaffen.

Begründung: Die Beschreibung der Massnahme soll konkret auf eine erwünschte Lenkungswirkung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer verweisen.

V2: Saubere Fahrzeugflotten der kantonalen Verwaltung und von beauftragten Dritten

Teilmassnahme a): Die Baudirektion wird beauftragt, die in Erarbeitung stehende Empfehlung für kantonale Fahrzeugbeschaffungen der BPUK-Ost bis spätestens ein Jahr nach deren Veröffentlichung im Kanton Zürich umzusetzen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ergänzung vor.

Antrag

- Die Massnahme V2 a) wird um folgenden Text ergänzt:
Der Kanton beachtet ökologische Kriterien bei Beschaffung und Betrieb seiner eigenen Fahrzeuge sowie bei beauftragten Unternehmen. Der Kanton formuliert Grundsätze und konkrete Handlungsanweisungen für die ökologische Beschaffung.
- Der Kanton sorgt dafür, dass dies in den Gemeinden verbindlich umgesetzt wird.

Begründung: Die Beschreibung der Massnahme soll als konkreter Auftrag formuliert werden, unabhängig von der geplanten Empfehlung der BPUK-Ost. Als Beispiel für die erwähnten ökologischen Kriterien bei Beschaffung und Betrieb von Fahrzeugen kann die Fahrzeugpolitik der Stadt Zürich dienen.

Teilmassnahme b): Bei Linienbussen im ZVV-Gebiet sind die PM10- und NO_x-Emissionen durch technische Massnahmen zu mindern.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

- Die Anforderungen für die Beschaffung von Fahrzeugen werden in einer Fahrzeug-Beschaffungsstrategie konkret festgelegt.
- Als beauftragte Dritte sollen konkret Busbetreiber im ZVV-Gebiet genannt werden.

Teilmassnahme c): Mitarbeitende, die im Rahmen ihrer Tätigkeit mit Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung jährlich mehr als 10 000 km zurücklegen, werden bezüglich Eco-Drive geschult. Für die übrigen Mitarbeitenden soll ein attraktives Kursangebot bereitgestellt werden.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

- Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung, die im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit auf Motorfahrzeuge angewiesen sind, sowie Berufschaffende sollen bezüglich Eco-Drive geschult werden, unabhängig der Fahrkilometer.
- Die Verpflichtung für Gemeinden ist verbindlicher zu formulieren.

Begründung: Der Treibstoffverbrauch kann dank Eco-Drive-Schulung bei PW- und LKW-Fahrten deutlich gesenkt werden. Eine Eco-Drive-Schulung kann über die berufliche Tätigkeit hinaus Auswirkungen auf die Fahrweise im privaten Bereich haben.

V3: Emissionsauflagen für Gütertransporte

Teilmassnahme a): Lastwagentransporte im Zusammenhang mit Baustellen von UVP-pflichtigen Anlagen, die ein Transportvolumen von mehr als 20 000 m³ erzeugen, sind mit Lastwagen auszuführen, welche spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten einer neuen Abgasstufe (EURO-Norm) diese oder die vorangegangene Abgasstufe erfüllen. Ältere Fahrzeuge dürfen nur mit geprüftem Partikelfiltersystem eingesetzt werden.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Verschärfung der Anforderung an die Ausrüstung sowie eine Ausweitung des Geltungsbereichs auf alle Baustellen mit Transportvolumen ab 20 000 m³ vor.

Antrag

- Die Massnahme V3 a) lautet neu:
Lastwagentransporte im Zusammenhang mit Baustellen, die ein Transportvolumen von mehr als 20 000 m³ erzeugen, sind mit Lastwagen auszuführen, welche spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten einer neuen Abgasstufe (EURO-Norm) diese erfüllen oder welche mit geprüftem Partikelfiltersystem (Partikelfiltersystem gemäss BAFU-Filterliste) ausgerüstet sind.
- Aus der BUWAL-Richtlinie «Luftreinhaltung bei Bautransporten» (2001) sollen zusätzlich die Anforderungen aufgenommen werden, welche in den folgenden Anhängen beschrieben sind:
 - Anhang 6: Ressourcenplanung und Infrastruktur
 - Anhang 7: Fahrzeuge und Treibstoffe
 - Anhang 8: Ausschreibung
- Die Gemeinden sind zu verpflichten, im Rahmen der Baubewilligung die Anforderungen umzusetzen.

Begründung: Die vorgesehene Regelung deckt die Zielsetzung der BUWAL-Richtlinie «Luftreinhaltung bei Bautransporten» nur unzureichend ab. Die Empfehlung sieht Zielwerte vor, welche sich auf verschiedenen Wegen erreichen lassen.

Teilmassnahme b): Für den Transport von Kies, Aushub und anderen Massengütern kann der Kanton im Rahmen von kantonalen Bewilligungsverfahren einen Mindestanteil Bahntransporte verlangen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

Die Begriffe «Massengüter» sowie «Mindestanteil» werden konkretisiert.

Begründung: Entsprechende Angaben sind für einen einheitlichen Vollzug von Kanton und Gemeinden notwendig.

V4: Parkierung und Verkehrserschliessung

Teilmassnahme a): Bei der Teilrevision des PBG zu den Parkierungsvorschriften und publikumsintensiven Einrichtungen sowie der Ausarbeitung einer kantonalen Parkplatzverordnung ist den Erfordernissen der Luftreinhaltung angemessen Rechnung zu tragen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

- Die bisherige kantonale Wegleitung zur Regelung des PP-Bedarfs wird in Gesetz und Verordnung für den ganzen Kanton vereinheitlicht.
- Die Verordnung soll sich insbesondere in den dichten und gut ÖV-erschlossenen Gebieten an einer restriktiven Parkplatzpolitik orientieren.
- Den Zielsetzungen entsprechende Grundlagen sind im PBG und in der kantonalen Parkplatzverordnung zu schaffen.
- Bei PP-Bestimmungen sind folgende Zielsetzungen zu beachten:
 - Möglichkeit für Gemeinden, anstelle der Zahl von Parklätzen das Verkehrsaufkommen mittels Fahrtenmodell zu regeln
 - Sanierungspflicht bei bestehenden stark verkehrserzeugenden Anlagen
 - Abgabe- und Bewirtschaftungspflicht
 - Autoarmes Wohnen (Wohnen ohne Autobesitz)
- Bei der Festsetzung bzw. Genehmigung von Richt- und Nutzungsplänen sind folgende Zielsetzungen zu beachten:
 - Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf ÖV-Erschliessung
 - Ausschluss von stark verkehrserzeugenden Nutzungen an ÖV-seitig schlecht erschlossenen Gebietenoder im Sinne einer Positivplanung:
 - Festlegung von Eignungsgebieten für publikumswirksame Einrichtungen (PE)
 - Orientierung an der kantonalen Angebotsverordnung beim Ausbau der ÖV-Erschliessung
- Die in verschiedenen Regionalplanungsgebieten (z. B. Glattal) im Zusammenhang mit der Festsetzung von PE-Eignungsgebieten vorgesehene Lockerung der PP-Bestimmungen wird aus raumplanerischer Sicht begrüsst. Einkaufsnutzungen für sperrige und schwere Güter (nicht-täglicher Bedarf) sind auf MIV-erschlossene Standorte angewiesen. Eine Lockerung der PP-Bestimmungen ist jedoch mit Bestimmungen zur Begrenzung des Gesamtverkehrsaufkommens im Umfeld der Anlagen zu verknüpfen, z. B. eine Plafonierung des Fahrtenaufkommens (Fahrtenmodell, Fahrleistungsmodell).
- Die Umsetzung durch die Gemeinden ist ausdrücklich zu ermöglichen bzw. zu unterstützen.
- Bestehende restriktivere kommunale Parkplatzverordnungen dürfen durch kantonale Vorschriften nicht unterlaufen bzw. aufgehoben werden, sondern sollen ihre Gültigkeit behalten.
- Strengere Ansätze sollen für Gemeinden möglich sein.
- Der Umgang mit bestehenden Nutzungen (Parkplatzüberhang Private) zur Thematik Gleichstellung von Neu- und Altanlagen ist zu regeln.

Begründung: Die Massnahme soll den konkreten Inhalt der Parkierungsvorschriften beschreiben. Eine Öffnung für neue Instrumente ist notwendig. Hinzuweisen ist hier auf die PP-Verordnung der Stadt

Zürich sowie auf die Handlungsfelder der Teilstrategie «Parkieren» der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, welche die Stossrichtung der im Antrag erwähnten PP-Bestimmungen illustrieren.

Teilmassnahme b): Die Baudirektion wird beauftragt, bei Anträgen zur Festsetzung bzw. Genehmigung von Richt- und Nutzungsplänen sicherzustellen, dass die Siedlungsentwicklung auf die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr abgestimmt ist. Neben der Förderung von Erneuerung und Verdichtung an bereits gut erschlossenen Standorten bedeutet dies insbesondere auch, dass an mit öffentlichem Verkehr schlecht erschlossenen Lagen stark verkehrserzeugende Nutzungen ausgeschlossen werden sollen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst. Die Regelung zur Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist so rasch als möglich durch die in Teilmassnahme V4 a) beschriebenen Parkierungsvorschriften zu ersetzen.

Teilmassnahme c): Den Gemeinden wird empfohlen, ihre kommunalen Parkierungsvorschriften unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten an die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen der Baudirektion vom Oktober 1997 anzupassen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst. Die Wegleitung 1997 ist so rasch als möglich durch die in Teilmassnahme V4 a) beschriebenen Parkierungsvorschriften zu ersetzen.

V5: Integriertes Verkehrsmanagement: Es wird ein System entwickelt zur Verkehrssteuerung und -lenkung in den Agglomerationen des Kantons mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu optimieren. Beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr sind Wartezeiten gegen Null anzustreben, beim motorisierten Individualverkehr sind Staus möglichst zu vermeiden.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ergänzung vor.

Antrag

Die Massnahme V5 wird um folgenden Text ergänzt:

Der Kanton schafft Voraussetzungen bzw. ermöglicht den Gemeinden zusätzlich zur Steuerung des Verkehrs über technische Anlagen auch eine Steuerung über verkehrs- und raumplanerisch wirksame Anreizsysteme.

Insbesondere sollen auch Instrumente wie z.B. Umweltzonen, Road Pricing/Mobilitypricing und Transitfahrverbote geprüft werden.

Begründung: Die Bewirtschaftung des knappen Gutes «Strassenraum» erfordert eine Verkehrssteuerung nicht nur durch Anlagen, sondern auch durch Anreizsysteme. Die Zielsetzung ist weiter zu fassen im Sinne «ökologische Steuerung des motorisierten Verkehrs». Ein rein technisches IVM ohne ergänzende raumplanerische Massnahmen und ökonomische Anreize ist lufthygienisch unwirksam.

V6: Abgaswartungspflicht für Zweiräder: Die Abgaswartungspflicht wird auf motorisierte Zweiräder und weitere, von der Pflicht bisher ausgenommene Motorfahrzeuge ausgeweitet.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Motorfahrräder/Roller fehlen in dieser Massnahme, d.h. sie sind nicht in die Abgaswartungspflicht aufgenommen.

Antrag

Es sind Massnahmen für Motorfahräder/Roller im Massnahmenplan aufzunehmen, z. B. über Abgabe beim Kauf über Kriterien analog zur Massnahme V1.

Begründung: Die hohen spezifischen VOC- und CO-Emissionen rechtfertigen eine Massnahme für Motorfahräder.

II. Massnahmen im Bereich Feuerungen

F1: Emissionsvorschriften für Holzfeuerungen

Teilmassnahme a): In Holzfeuerungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung bis 70 kW darf kein belastetes Restholz aus der Holzverarbeitenden Industrie und dem Holzverarbeitenden Gewerbe gemäss Anh. 5 Ziff. 31 Abs. 1 Bst. c der LRV verbrannt werden.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ergänzung vor.

Antrag

Die Massnahme F1 a) wird um folgenden Text ergänzt:
Nichtbelastetes Restholz darf zudem nur in betriebseigenen Holzfeuerungsanlagen der Holzverarbeitenden Industrie und des Holzverarbeitenden Gewerbes verbrannt werden.

Begründung: Kein Restholz darf an Private abgegeben werden. Damit soll das Verbrennen von belastetem Restholz verhindert werden.

Teilmassnahme b): Für bestehende Holzfeuerungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung über 70 kW, in welchen Restholz verbrannt wird, werden Sanierungsfristen festgelegt.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ausdehnung des Geltungsbereichs auf alle Holzbrennstoffe vor.

Antrag

Die Massnahme F1 b) lautet neu:
Für bestehende Holzfeuerungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung über 70 kW, in welchen Holzbrennstoffe gemäss Anhang 5 Ziff. 31 Abs. 1 Bst. a-c LRV verbrannt werden, gelten für die in Anhang 3 Ziff. 522 LRV vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte folgende Sanierungsfristen:

Feuerungswärmeleistung (FWL)	Grenzwert Staub (mg/Nm ³)	Sanierungsfrist bis
über 70 kW	50	31.12.2016
über 500 kW	20	31.12.2012
über 1 MW	20	31.08.2012
über 10 MW	10	31.08.2012

Begründung: Feuerungen mit naturbelassenem Holz sind verbreiteter und stossen meist höhere Konzentrationen an Feststoffen aus.

F2: Verbrennung von Wald-, Feld- und Gartenabfällen im Freien: Das Verbrennen von Wald-, Feld- und Gartenabfällen ist in den Monaten November bis Januar verboten.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ergänzung vor.

Antrag

Die Massnahme F2 wird um folgenden Text ergänzt:

Die Gemeinden können das Verbrennen von Wald-, Feld- und Gartenabfällen auf ihrem Gebiet oder auf Teilen ihres Gebietes ganzjährig verbieten.

Begründung: Offene Feuer können insbesondere lokal die Luftqualität durch erhöhte Feinstaub- und Geruchsbelastungen erheblich und inakzeptabel verschlechtern. Der Passus stützt sich auf Art. 26b Abs. 3 LRV und soll Gemeinden darin bestärken, die Verbrennung von Grünabfällen innerhalb von Siedlungsgebieten oder in Siedlungsnähe zu verbieten.

F3: Kontinuierliche Überwachung von Feststofffeuerungen: Bei Feststofffeuerungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung über 70 kW, in welchen Altholz, Papier- und ähnliche Abfälle sowie biogene Abfälle und Erzeugnisse der Landwirtschaft verbrannt werden, ist die Einhaltung des Emissionsgrenzwertes für Feststoffe kontinuierlich zu überwachen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt die folgenden Ergänzungen vor.

Antrag

Die Massnahme F3 lautet neu:

Bei Feststofffeuerungsanlagen mit Feststoffabscheider und einer Feuerungswärmeleistung über 70 kW, in welchen Altholz, Papier- und ähnliche Abfälle (gemäss Anhang 2 Ziff. 721 LRV) sowie biogene Abfälle und Erzeugnisse der Landwirtschaft (gemäss Anhang 2 Ziff. 741 LRV) sowie Holzbrennstoffe (gemäss Anhang 5 Ziff. 3 LRV) verbrannt werden, ist die Einhaltung des Emissionsgrenzwertes für Feststoffe kontinuierlich zu überwachen. Dies kann mittels Aufzeichnung der Emissionen oder einer anderen Betriebsgrösse, welche die Kontrolle ermöglicht, ausgeführt werden. Die aufgezeichneten Daten sind gemäss LRV Art. 15 Abs. 4 auszuwerten.

Bis zu einer Feuerungswärmeleistung von 10 MW kann die Behörde die Kontrolle über die Verfügbarkeit des Feststoffabscheiders durchführen, solange nicht Stoffe nach Anhang 2 Ziff. 721 LRV verbrannt werden.

Begründung: Feststofffeuerungen sollen wegen unverhältnismässig hoher Kosten durch kontinuierliche Überwachung von dieser Massnahme befreit werden können.

F5: NO_x-Sanierungspflicht für Feuerungen mit Öl und Gas Teilmassnahme c): Feuerungsanlagen, die nach dem 1. Juli 1992 installiert wurden und welche die Emissionsbegrenzungen nicht einhalten können, sind innert 30 Tagen einzuregulieren und, falls dies nicht möglich ist, innert eines bis maximal sechs Jahren zu sanieren.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

Die Massnahme F5 c) lautet neu:

Feuerungsanlagen, die nach dem 1. Juli 1992 installiert wurden und welche die Emissionsbegrenzungen nicht einhalten können, sind innert 30 Tagen einzuregulieren und, falls dies nicht möglich ist, innert zweier Jahre zu sanieren.

Begründung: Eine Sanierungsfrist von sechs Jahren ist zu lang.

Teilmassnahme d): Feuerungsanlagen müssen die NO_x- und PM10-Emissionsgrenzwerte für Neuanlagen auch dann einhalten, wenn nur der Brenner bzw. Kessel ersetzt wurde (gilt auch für Anlagen < 70 kW).

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ausdehnung des Geltungsbereichs vor.

Antrag

Die Massnahme F5 d) lautet neu:

Feuerungsanlagen müssen alle Emissionsgrenzwerte nach LRV für Neuanlagen auch dann einhalten, wenn nur der Brenner bzw. Kessel ersetzt wurde (gilt auch für Anlagen < 70 kW).

Begründung: Die Einhaltung der Grenzwerte soll nicht auf Feinstaub- und NO_x-Emissionen beschränkt werden.

F7: Emissionsgrenzwerte für das Verbrennen von Altholz, Papier- und ähnlichen Abfällen: Für das Verbrennen von Altholz, Papier- und ähnlichen Abfällen gelten die gleichen NO_x-, CO- und Staub-Emissionsgrenzwerte wie für Kehrichtverbrennungsanlagen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

Die Massnahme F7 lautet neu:

Anlagen gemäss Anhang 2 Ziff. 72 LRV müssen für Stickoxid (angegeben als Stickstoffdioxid) ab einem Massenstrom der gesamten betrieblichen Einheit von über 1500 g NO_x/h, für Kohlenmonoxid und für Feststoffe die gleichen Emissionsbegrenzungen wie Anlagen gemäss Anhang 2 Ziff. 71 LRV einhalten.

Begründung: F7 muss auf F8 abgestimmt werden. Es ist zu erwarten, dass die thermische Verwertung solcher Abfälle ausserhalb von Kehrichtverbrennungsanlagen an Bedeutung gewinnen wird.

F9: Überwachung der Katalysatorfunktion bei gasbefeuerten stationären Verbrennungsmotoren: Gasbefeuerte stationäre Verbrennungsmotoren sind mit einer Einrichtung zur kontinuierlichen Überwachung der Funktionstauglichkeit des Katalysators auszurüsten, welche bei Störung die Anlage automatisch abschaltet.

Die Massnahme wird in dieser Form nicht begrüsst. Sie ist nicht zielführend.

Der Stadtrat schlägt eine Neuformulierung vor.

Antrag

– Die Massnahme soll umbenannt werden in «Kontrolle von gasbefeuerten stationären Verbrennungsmotoren».

– Die Massnahme F9 lautet neu:

Gasbefeuerte stationäre Verbrennungsmotoren sind im 1-jährigen Rhythmus zu kontrollieren.

Begründung: Für die Kontrolle der NO_x-Emissionen ist ein 1-jähriger Kontrollrhythmus effektiver als eine Katalysator-Überwachung, welche mehr dem Schutz des Motors dient.

F10: NO_x-Grenzwert für Feuerungsanlagen, bei denen das Produkt direkt mit dem Rauchgas in Kontakt tritt: Die NO_x-Emissionsgrenzwerte für Feuerungsanlagen gemäss Anh. 3 Ziff. 1 Abs. 1 LRV gelten auch für Feuerungsanlagen gemäss Anh. 3 Ziff. 1 Abs. 2 LRV. Ausgenommen sind Feuerungsanlagen mit einem Massenstrom der gesamten betrieblichen Einheit von weniger als 1500 g NO_x/h.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

Die Massnahme F10 lautet neu:

Feuerungsanlagen, bei denen das Produkt direkt mit dem Rauchgas in Kontakt kommt, müssen die NO_x-Emissionen nach dem Stand der Technik reduzieren. Bestehende Anlagen nach Anhang 3 Ziff. 1 Abs. 2, welche die Anforderungen für Feuerungsanlagen gemäss Anhang 3 Ziff. 1 Abs. 1 nicht erfüllen, haben der Baudirektion entsprechende Emissionsminderungsmassnahmen mit Kosten und Terminen zur Überprüfung einzureichen. Ausgenommen sind Feuerungsanlagen mit einem Massenstrom der gesamten betrieblichen Einheit von weniger als 1500 g NO_x/h.

Begründung: Es handelt sich um wenige Anlagen und ein Einzelvollzug nach dem Stand der Technik schafft mehr Flexibilität im Vollzug.

III. Massnahmen im Bereich Industrie und Gewerbe

IG1: Emissionsreduktion bei Maschinen und Geräten

Teilmassnahme b): Die Baudirektion wird beauftragt, die seit 2004 gültige Weisung der Baudirektion betreffend die Luftreinhaltung auf Baustellen unter kantonaler Bauherrschaft bis Ende 2009 zu überarbeiten und dem Regierungsrat vorzulegen. Der Geltungsbereich der Grenzwerte soll ausgedehnt werden auf Unterhaltsarbeiten, Grünraumpflege sowie Land- und Forstwirtschaftsarbeiten.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt die folgenden Ergänzungen vor.

Antrag

- Der Kanton sorgt dafür, dass die Massnahme in den Gemeinden verbindlich umgesetzt wird.
- Die Massnahme IG1 b) wird um folgenden Text ergänzt:
Bei Bau- und Unterhaltsarbeiten in stark belasteten Gebieten bleiben weitergehende Massnahmen den Gemeinden vorbehalten. Auf allen B-Baustellen kann das Einhalten der LRV-Grenzwerte für Maschinen ab 18 kW Leistung bereits ab sofort verlangt werden.

Begründung: Durch die am 1. Januar 2009 in Kraft gesetzte LRV-Änderung ergibt sich eine Lücke für Maschinen zwischen 18 und 37 kW Leistung. Diese soll in übermässig belasteten Gebieten aus folgenden Gründen geschlossen werden können:

- Baustellen sind die Hauptquelle von Dieseleruss
- Fortführung der bisherigen Praxis, wie sie z. B. in der Stadt Zürich eingeführt ist
- Investitionsschutz für Baumaschinenbesitzer
- Gleichbehandlung von bisherigen und neuen Baustellen
- Beibehaltung der Vorbildfunktion der Gemeinden

Teilmassnahme c): Bei Bau- und Unterhaltsarbeiten in der Verantwortung des Bundes, die im Kanton Zürich ausgeführt werden, gelten die gleichen Anforderungen an Maschinen und Geräte wie in der Weisung der Baudirektion betreffend die Luftreinhaltung auf Baustellen unter kantonaler Bauherrschaft festgehalten. Der Bund ist verantwortlich für die notwendigen Kontrollen und Sanktionen.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Ergänzung vor.

Antrag

Die Massnahme IG1 c) wird um folgenden Text ergänzt:
Die Kontrollen können vom Bund an Kanton oder Gemeinden delegiert werden.

Begründung: Der Vollzug der LRV liegt grundsätzlich beim Kanton und wird im Fall von Baustellenkontrollen an die Gemeinden delegiert. Die Baustellenkontrollen sollen durch die Kontrollorgane des Kantons oder der Gemeinden erfolgen, damit eine einheitliche Praxis gewährleistet ist.

IG4: Gasdichtes Lager- und Verteilsystem für flüchtige organische Verbindungen (VOC)

Teilmassnahme c): Benzintankstellen, die nicht gemäss Wartungskontrollheft gewartet werden, oder solche, die über ein nicht ausreichend funktionstüchtiges Gasrückführsystem verfügen, sind innerhalb von zwei Jahren nach Aufforderung zur Sanierung mit einem selbstüberwachenden Gasrückführsystem nachzurüsten.

Die Massnahme wird grundsätzlich begrüsst.

Der Stadtrat schlägt eine Präzisierung vor.

Antrag

Die Massnahme IG4 c) lautet neu:
Benzintankstellen, die nicht gemäss gültigem orangem Cercl'Air-Wartungskontrollheft gewartet werden, oder solche, die über ein nicht ausreichend funktionstüchtiges Gasrückführsystem verfügen, sind innerhalb von zwei Jahren nach Aufforderung zur Sanierung mit einem selbstüberwachenden Gasrückführsystem nachzurüsten. Neue oder ersetzte Benzintanksäulen sind ebenfalls mit einem selbstüberwachenden Gasrückführsystem auszurüsten.

Begründung: Der Zusatz zum Wartungskontrollheft regelt die Massnahme präziser.

4. Bemerkung zur Erfolgskontrolle

PV9: Geschwindigkeitsreduktion auf Quartierstrassen: In übermässig belasteten Gebieten sollen auf kommunalen Strassen im Innerortsbereich reduzierte Geschwindigkeiten signalisiert werden.

Die bestehende Massnahme PV9 soll nicht abgeschrieben, sondern als eigene, erweiterte Massnahme weitergeführt werden (siehe Kapitel Anträge für Ergänzungsmassnahmen).

5. Anträge für Ergänzungsmassnahmen

I. Ergänzungsmassnahmen im Bereich Verkehr

Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen V1–V6 sollen weitere verkehrs- und raumplanerisch wirksame Massnahmen in den Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008 aufgenommen werden.

Massnahme Umweltzonen

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme für Umweltzonen und weitere Anreizsysteme auf.
- Die Massnahme lautet:
Der Kanton schafft in Zusammenarbeit mit den Städten Zürich und Winterthur die Voraussetzungen zur Einführung von Umweltzonen. Die Voraussetzungen erlauben den Gemeinden die Ausscheidung von Zonen mit Beschränkung der Zufahrt bestimmter Fahrzeugtypen aufgrund deren Emissionen. Die Ausgestaltung der Zufahrtsbeschränkung (Transit, Ziel-/Quellverkehr, Gebühren usw.) soll offengelassen werden. Die Umweltzonen sind erweiterungsfähig für weitere Anreizsysteme (z. B. Road Pricing/Mobilitypricing).

Begründung: Im Massnahmenplan soll die Basis für ein neues Anreizsystem erarbeitet werden. Ziel von Umweltzonen ist u. a. die Beschleunigung der Flottenerneuerung. Studien aus dem Ausland zeigen, dass Umweltzonen insbesondere den Ausstoss der toxischen Komponente des Feinstaubes reduzieren.

Massnahme Mobilitätsmanagement

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme für ein Mobilitätsmanagement im ganzheitlichen Sinne auf.
- Die Massnahme lautet:
Der Kanton fördert das Mobilitätsmanagement für öffentliche Verwaltungen sowie für privatwirtschaftliche Unternehmen, indem er konkrete Vorgaben zum Mobilitätsmanagement formuliert und umsetzt. Der Kanton fordert die Gemeinden auf, analog vorzugehen oder die kantonalen Vorgaben umzusetzen.

Grundsätze zum Mobilitätsmanagement sollen sein (Beispiele):

- Mobilitätsberatung: Beratung für Unternehmen, verkehrsintensive Einrichtungen und Veranstalter von Grossveranstaltungen. Unternehmen ab einer bestimmten Grösse sind zu einer umfassenden Mobilitätsberatung zu verpflichten.
- Vergünstigung des ÖV für Arbeitnehmer
- zweckmässige Organisation und Koordinationsleistungen innerhalb und zwischen den Verkehrssystemen
- Förderung alternativer Antriebssysteme

Begründung: Das Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu animieren, Bus, Tram, Bahn, Velo, Carsharing usw. vermehrt zu benutzen bzw. die Verkehrsmittel situationsgerecht einzusetzen. Mit der Mobilitätsberatung sollen ÖV, Langsamverkehr und alternative Antriebssysteme in der Verwaltung sowie bei privatwirtschaftlichen Unternehmen gefördert werden.

Massnahme Carsharing

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme für Carsharing auf.
- Die Massnahme lautet:
Der Kanton schafft die Voraussetzungen zur Ausscheidung und Reservierung von Parkplätzen oder Flächen für Carsharing-Standorte.

Begründung: Carsharing-Angebote sollen gefördert werden. Heute besteht keine Möglichkeit, Parkplätze oder Flächen für Carsharing-Standorte auf öffentlichem Grund auszuscheiden oder zu reservieren.

Massnahme Förderung Langsamverkehr

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme für die Förderung des Langsamverkehrs auf.
- Die Massnahme lautet:
Der Kanton verpflichtet die Gemeinden zur Umsetzung von Massnahmen zur Velo- und Fussverkehrsförderung.

Begründung: Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll gesteigert werden. Der Fussverkehr hat eine grosse Bedeutung als Zubringer zum ÖV. Die Benutzung umweltfreundlicher und ressourcenschonender Verkehrsmittel soll gefördert werden.

Massnahme Förderung öffentlicher Verkehr

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme für die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf.
- Die Massnahme lautet:
Der Kanton verpflichtet die Gemeinden zur Umsetzung von Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Begründung: Die Benutzung umweltfreundlicher und ressourcenschonender Verkehrsmittel soll gefördert werden.

Massnahme Grossveranstaltungen

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme für Standort- und Verkehrskonzepte von Grossveranstaltungen auf.
- Die Massnahme lautet:
Der Kanton schreibt die Ausarbeitung von Standort- und Verkehrskonzepten im Rahmen des Bewilligungsverfahrens für Grossveranstaltungen ab einer bestimmten Grösse der Veranstaltung vor.
Der Kanton gibt in Richtlinien den Inhalt der Standort- und Verkehrskonzepte vor und definiert die erforderlichen Erfüllungsgrade, welche als Grundlage zur Bewilligung von Veranstaltungen dienen.

Begründung: Grossveranstaltungen lassen sich als «temporäre publikumsintensive Einrichtungen» betrachten, weshalb für sie entsprechende planerische Rahmenbedingungen gelten sollen (Eignungsgebiete, Verkehrskonzepte, lenkende Massnahmen zur Minimierung des MIV). Grossveranstaltungen generieren durch die An- und Abreise der Besucher temporär ein hohes Mobilitätsaufkommen. Sie sollen möglichst verkehrsarm und damit umweltschonend durchgeführt werden. Ein möglichst hoher Anteil der Besucher soll die Veranstaltung über ÖV oder Langsamverkehr erreichen. Einheitliche Anforderungen dazu existieren zurzeit nicht.

Massnahme Abstimmung Siedlungsentwicklung mit der Luftreinhaltung

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme zum Thema Verdichtung Zentrumsgebiete vs. Begrenzung Wachstum Siedlungsrand auf.
- Diese raumplanerische Massnahme muss auf verkehrsplanerische Massnahmen abgestimmt werden.
- Die Massnahme lautet:
Der Kanton treibt eine positive Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Luftreinhaltung voran. Dabei sind folgende Zielsetzungen zu beachten:
 - Bei der Siedlungsentwicklung sind die Erfordernisse der Luftreinhaltung zu berücksichtigen.
 - Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den ÖV auszurichten.
 - Der ÖV hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt.
 - In städtischen Agglomerationen ist auf einen besonders hohen Anteil des ÖV hinzuwirken.
 - Die Siedlungsentwicklung ist auf die Planung zum ÖV und Langsamverkehr abzustimmen.
 - Es sind bauliche Beschränkungen festzulegen, wo keine integrative Siedlungs-/Verkehrskonzeption erfolgt und wo das Mobilitätsangebot im Bereich ÖV/LV nicht das MIV-Wachstum begrenzt und wo keine Mobilitätskonzepte umgesetzt werden.

Begründung: Die Zielsetzung der Verdichtung in Zentrumslagen ist raumplanerisch sinnvoll, auch wenn dadurch der Zielkonflikt mit Umweltbelastung verstärkt werden kann. Der Massnahmenplan soll sich nicht gegen Verdichtung wenden. Er sollte jedoch im Rahmen einer «Raumplanerischen Massnahme» einen Auftrag enthalten, im Zusammenhang mit Verdichtungen aber auch mit Siedlungswachstum in die Fläche aufzuzeigen, wie die zusätzliche Mobilität ökologisch bewältigt werden soll. Verdichtung führt nicht unbedingt zu mehr Flächeneffizienz bzw. einer Steigerung der Bevölkerungszahl (z. B. Anstieg Wohnfläche pro Person). Eine ungebremste Siedlungsentwicklung in die Fläche trägt zur übermässigen Luftbelastung bei. Die Massnahme soll das Prinzip «Verdichtung in den Zentren, Beschränkung des Wachstums am Siedlungsrand» sicherstellen.

Weiterführung der Massnahme PV9:

Flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion

Antrag

- Die bisherige Massnahme PV9 soll nicht abgeschrieben werden.
- Die Massnahme ist geändert weiterzuführen.
- Die Massnahme heisst neu:
«Flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion»
- Die Massnahme lautet neu:
In übermässig belasteten Gebieten sollen reduzierte Geschwindigkeiten signalisiert werden. Der Kanton schafft die Möglichkeit für Gemeinden für:
 - Zusammenschluss bestehender Tempo-30-Zonen
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptstrassen im Siedlungsgebiet sowie auf Autobahnen in städtischen Bereichen (Verstetigung des Verkehrsflusses)
 - Temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen in Abhängigkeit der Luftqualität (Smogperioden).
- Bei der Strassengestaltung ist die BAFU-Wegleitung «Umweltverträgliche Strassenplanung» zu berücksichtigen. Insbesondere ist dabei die Verstetigung des Verkehrs zu beachten.

Begründung: Reduzierte Geschwindigkeiten auf kommunalem Strassennetz in übermässig belastetem Gebiet sind nicht vollständig umgesetzt. Die bestehenden Tempo-30-Zonen sind zu verbinden und zwischenliegende siedlungsorientierte Strassen sind zu integrieren.

Voraussetzung für eine Abnahme der Emissionen durch Geschwindigkeitsreduktionen ist eine Strassengestaltung in Richtung gleichmässiger Fahrweise. Die Massnahme ist ohne gleichzeitige Verstetigung des Verkehrs lufthygienisch unwirksam. Mit einer Verstetigung kann der Schadstoffausstoss reduziert und gleichzeitig die Kapazität aufrechterhalten werden.

II. Ergänzungsmassnahmen im Bereich Industrie und Gewerbe

Massnahme Emissionsvorschriften für Notstromgruppen

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme für die Reduktion von Dieselruss-Emissionen aus Notstromgruppen auf.

- Die Massnahme lautet:
Für Notstromgruppen gelten bezüglich staubförmiger Emissionen folgende Emissionsgrenzwerte und Sanierungsfristen:

Leistungsklasse (Input Feuerungswärmeleistung)	Grenzwert Staub (mg/Nm ³)	Sanierungsfrist
Neuanlagen > 1 MW	5	ab sofort
Altanlagen > 1 MW	5	31.12.2018

Begründung: Notstromgruppen sind eine wesentliche Quelle für Dieselruss.

Mit einer Verschärfung des Grenzwertes von Staub lassen sich die Dieselruss-Emissionen reduzieren. Der Grenzwert basiert auf dem Wert für Stoffe der Klasse 3 gemäss LRV Anhang 1 Ziff. 82.

Massnahme Umsetzung von VOC-Massnahmen gemäss Weiterentwicklung des Luftreinhalte-Konzepts 2005

Antrag

- Der Kanton nimmt eine zusätzliche Massnahme zur Erreichung des VOC-Emissionszieles auf.
- Die Massnahme lautet:
Beim Bund wird beantragt, die vorgesehenen, effektiven Massnahmen zur Verminderung der Emissionen von NMVOC gemäss Weiterentwicklung des Luftreinhalte-Konzepts 2005 (SR Umwelt Nr. 379) entsprechend den festgelegten Prioritäten umzusetzen.

Begründung: Zur Erreichung des VOC-Emissionszieles sind zusätzliche Massnahmen in den Bereichen Industrie und Gewerbe sowie Haushalte erforderlich.

6. Schlussbemerkungen und Antrag

Der Regierungsrat des Kantons Zürich wird nach Auswertung der Vernehmlassungsantworten voraussichtlich im Frühjahr 2009 den definitiven Massnahmenplan beschliessen. Basierend auf dem neuen Massnahmenplan wird die Stadt Zürich die Vorgaben umsetzen und Projekte innerhalb des eigenen Handlungsspielraumes an die Hand nehmen. Der Stadtrat wird die Öffentlichkeit zu gegebener Zeit darüber informieren.

Gestützt auf diesen Bericht kann das Postulat GR Nr. 2006/54 von Pierino Cerliani vom 8. Februar 2006 als erfüllt betrachtet und abgeschrieben werden.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht des Stadtrates «Massnahmenpaket zur Reduktion der Feinstaubbelastung» wird Kenntnis genommen.**
- 2. Das Postulat, GR Nr. 2006/54, von Pierino Cerliani vom 8. Februar 2006 betreffend «Massnahmenpaket zur Reduktion der Feinstaubbelastung» wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrates
der Stadtpräsident
Dr. Elmar Ledergerber
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy