



Vorlage an das Stadtparlament

vom 2. Mai 2006

Nr. 1752

Interpellation

Interpellation Thomas Schwager und Walter Brunner: Vorwärts mit der Gesundheitsvorsorge / Den Ausstoss von Luftschadstoffen senken; schriftlich

Thomas Schwager und Walter Brunner sowie 31 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 14. Februar 2006 die beiliegende Interpellation "Vorwärts mit der Gesundheitsvorsorge / Den Ausstoss von Luftschadstoffen senken" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Der Stadtrat hat sich in den letzten Jahren bei der Beantwortung verschiedener parlamentarischer Vorstösse mehrmals mit dem komplexen Thema Luftschadstoffbelastung und Lufthygiene befasst. Die dabei gemachten, nach wie vor gültigen Aussagen können in folgender Kurzanalyse zusammengefasst werden:

Die Schadstoffbelastung der Stadtluft ist seit fünf bis sechs Jahren relativ konstant. Die Ozonbelastung liegt primär in den Sommermonaten flächendeckend über längere Schönwetterperioden hinweg über dem Grenzwert. Dasselbe gilt auch für die Belastung durch Stickstoffdioxid. Die Feinstaubbelastung pendelt im Jahresmittel um den Grenzwert und erhöht sich bei winterlichen Inversionslagen massiv. Hauptverursacher der übermässigen Luftbelastung ist der motorisierte Verkehr.

Der Handlungsspielraum auf lokaler Ebene bei der Begrenzung der durch den Verkehr generierten Immissionen ist allerdings gering. Wirksame Massnahmen wie Ausrüstungsvorschriften bei den Fahrzeugen, betriebliche Anordnungen auf Autobahnen und Staatsstrassen und auch die Gesundheitsvorsorge und -erziehung liegen nicht in der Kompetenz der kommunalen Behörden. Der städtische Handlungsspielraum liegt zur Hauptsache im Wärmebereich, und diese Massnahmenmöglichkeiten werden bereits jetzt zu einem grossen Teil ausgeschöpft. Im Verkehrsbereich ist der direkte Handlungsspielraum bedeutend kleiner. Mögliche Handlungsfelder sind die Förderung eines guten ÖV-Angebots und des Langsamver-



kehrs, verkehrliche Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz (Begegnungszonen, Tempo 30), die Beschaffung emissionsarmer eigener Fahrzeuge und Maschinen sowie die Information und Sensibilisierung der Bevölkerung für eine nachhaltige Mobilität. Rein lokale Massnahmen sind bezüglich Reduktion der Schadstoffbelastung allerdings nicht sehr ergiebig; sie haben zwar eine politische Signalwirkung, aber keinen nennenswerten Einfluss auf die Belastungssituation.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1. Art. 15 der Kantonsverfassung (KV) ist ein Staatsziel. Als solches umfasst es eine Grundidee für die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben, die besagt, was angestrebt wird. Diese Grundidee ist vom Gesetzgeber zu konkretisieren; er hat zu entscheiden, welches der Erfüllungsgehalt ist. Für die vollziehenden Behörden ist Art. 15 KV hingegen nicht direkt anwendbar (vgl. ABI 1997, 2508). Ebenso wirkt Art. 1 Abs. 2 des Umweltschutzgesetzes (UWG) zunächst als Leitlinie für die Rechtsetzung. Der Bundesrat muss ihm beim Erlass von Verordnungen Rechnung tragen und ebenso die Kantone beim Erlass von Ausführungsvorschriften zum USG und von anderen umweltrechtlichen Vorschriften. Bei der Rechtsanwendung ist diese Bestimmung unter dem Gesichtspunkt der Auslegung zu beachten. Dabei kann sie das Verwaltungsermessen begrenzen, den Umgang mit Beurteilungsspielräumen bei unbestimmten Gesetzesbegriffen steuern oder Interessenabwägungen beeinflussen (vgl. Kommentar USG, N26-27 zu Art. 1). Ähnliches gilt für Art. 2 UWG. Diese Bestimmung ist ein grundsätzliches Prinzip und eine Leitlinie für den Gesetzgeber. Lehre und Rechtsprechung sind überwiegend der Meinung, dass Art. 2 UWG zusätzlicher gesetzlicher Konkretisierung bedarf und nicht direkt anwendbar ist (vgl. Kommentar USG N 35 zu Art. 2). Adressat von Art. 13 UWG ist aufgrund dessen klaren Wortlauts der Bundesrat. Er allein legt die Grenzwerte fest, und er darf diese Aufgabe an niemanden delegieren (vgl. Kommentar USG N 8 zu Art. 13).

Im Sinne der Vorsorge unterstützt der Stadtrat im Rahmen seiner Möglichkeiten Bestrebungen und Massnahmen, die eine nachhaltige und wirksame Reduktion der Gesundheitsbelastungen erzielen, und fördert aktiv Massnahmen, die auf ein bewussteres Verhalten des Einzelnen abzielen. In diesem Zusammenhang wird derzeit zusammen mit der Stadt Winterthur erwogen, im Zeitraum 2007 bis 2010 eine Schwerpunktkampagne zum Thema Mobilität und Mobilitätsverhalten zu lancieren, die ökologisch verträgliche Mobilitätsformen fördern und damit verkehrsbedingte Umweltbelastungen reduzieren soll.



2. Die Stadtverwaltung ist Eigentümerin einer Anzahl von Fahrzeugen und sog. Offroad-Maschinen, aber auch Auftraggeberin für Arbeiten, für die solche Maschinen zum Einsatz kommen. Beim Kauf von neuen Fahrzeugen und Maschinen wird darauf geachtet, dass die eingebauten Motoren der neuesten Technik entsprechen. Seit 2002 werden im Rahmen des laufenden Fahrzeuersatzes - trotz anfänglicher Schwierigkeiten im Unterhalt - konsequent Lastwagen und Strassenkehrmaschinen mit geschlossenen Partikelfiltersystemen (gemäss der VERT-Liste des BAFU) beschafft. Dies obwohl die heute geltenden Emissionsvorschriften (EURO 4) auch ohne Partikelfilter eingehalten werden können. Bereits 2002 verkehrte ein mit Partikelfilter ausgerüstetes Kehrrichtfahrzeug (mit entsprechender Plakatwerbung) auf den St.Galler Strassen. Bis Ende 2006 wird rund die Hälfte der grossen und mittleren Strassenfahrzeuge und Maschinen mit geschlossenen Partikelfiltern ausgerüstet sein (9 Fahrzeuge). In naher Zukunft wird diese Fahrzeuggruppe vollständig mit Partikelfiltern versehen sein, womit sich aufwendige Nachrüstaktionen erübrigen.

Bei kleinen kompakten und dieselbetriebenen Kommunalfahrzeugen und Baumaschinen sind zur Zeit noch wenig Erfahrungen mit Partikelfiltern vorhanden. Sobald diese die Alltagstauglichkeit erreicht haben, werden auch bei diesen Kleinfahrzeugen Partikelfiltersysteme eingeführt. Beim diesjährigen Fahrzeuersatz werden die Partikelfilter bereits optional ausgeschrieben und so die Machbarkeit sowie die möglichen Angebote auf dem Markt geprüft.

Im Rahmen der Beratung der städtischen Dienststellen beim Kauf von Personenwagen rät das Strasseninspektorat von dieselbetriebenen Fahrzeugen ohne Partikelfilter ab und empfiehlt Alternativen.

Die Sankt Galler Stadtwerke ersetzen ihre Fahrzeugflotte in erster Priorität durch umweltfreundliche erdgasbetriebene Fahrzeuge, sofern diese die betrieblichen Anforderungen erfüllen und zu vertretbaren preislichen Konditionen beschafft werden können. Die sgsw haben derzeit 83 Fahrzeuge im Einsatz, und davon sind momentan zehn mit Erdgas betrieben. Mit Diesel betriebene Nutzfahrzeuge der sgsw werden wenn immer möglich mit Partikelfilter beschafft. Um auch die Anzahl Erdgasfahrzeuge Dritter weiter zu steigern, wird im ersten Halbjahr 2006 im Westen die zweite Erdgastankstelle auf Stadtgebiet eröffnet sowie aktive Werbung für Erdgasfahrzeuge betrieben.

Die Fachgruppe Umwelt des Schweizerischen Städteverbandes hat sich dieses Jahr zum Ziel gesetzt, die Empfehlungen zur Beschaffung von Kommunalfahrzeugen zu überarbeiten. In den Empfehlungen sollen neu konkrete und quantitative Anforderun-



gen an das Emissionsverhalten und den Energieverbrauch aufgeführt werden. Der Stadtrat wird diese Empfehlungen prüfen und bei künftigen Beschaffungen soweit wie möglich berücksichtigen.

Die VBSG verfügen mit ihrer Trolleybusflotte auf den wichtigsten Netzabschnitten über ein ausserordentlich immissionsarmes Verkehrsmittel, dessen Mehrkosten gegenüber den Fahrzeugen, die mit fossilen Energieträgern betrieben werden, eine erhebliche Umweltinvestition darstellen. Im Weiteren wird die bestehende, mit Diesel betriebene Autobusflotte im Jahr 2007 durch moderne und emissionsarme Niederflurfahrzeuge mit Dieselantrieb (Mindeststandard: EURO 4-Motoren und Partikelfilter) ersetzt.

3. Bei der Vergabe von Aufträgen nach dem öffentlichem Beschaffungsrecht bestehen zwei Einflussmöglichkeiten. Die eine wird bei Strassenbauvorhaben obligatorisch angewendet, die andere, mit Anreizcharakter, zusätzlich bei hierfür geeigneten Bauobjekten:
 - In jeder Offertunterlage für Strassenbauvorhaben werden zum Schutz vor Luftverunreinigung verbindliche Vorgaben gemacht: So sind die Bestimmungen der aktuellen Luftreinhalteverordnung (vom 16.12.1985) sowie die Vollzugshilfe des BUWAL, die Richtlinie Luftreinhaltung auf Baustellen, einzuhalten.
 - Fallweise wird auch ein ökologisches Zuschlagskriterium formuliert, das für jene Anbieter eine bessere Bewertung ergibt, die unter anderem nur solche Geräte deklarieren und einsetzen, die eine über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehende, besonders umweltfreundliche Gesamtbilanz aufweisen.

Um die Kontrolle der Einhaltung der Baurichtlinie Luft zu verbessern, ist zusätzlich eine weitere organisatorische Massnahme vorgesehen. Nach geltender Aufgabenteilung zwischen dem Kanton St.Gallen und den Gemeinden ist das Umweltschutzamt des Kantons für den Vollzug dieser Richtlinie zuständig. Sie übt diese Kontrollfunktion in der Praxis jedoch lediglich bei UVP-pflichtigen, also grossen Bauvorhaben aus. Bei den kleineren Bauvorhaben wird sie aus Ressourcengründen bis anhin nicht vollzogen. Es ist deshalb beabsichtigt, ein Gesuch an die Regierung stellen, wonach die Zuständigkeit für das eigene Gemeindegebiet an die Stadt zugewiesen werden soll. Dank der sich daraus ergebenden Synergien kann diese zusätzliche Aufgabe effizient und mit nur geringem Mehraufwand erfüllt werden.

4. Der Stadtrat unterstützt eine flexible Lösung mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf der Autobahn A1 in den Spitzenzeiten und bei Wintersmog-Situationen. Diese Geschwindigkeitsreduktion müsste in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge und der Luftbelastung mit Wechselsignalen vorausschauend und gezielt erfolgen. Eine solche



Massnahme ist sowohl aus der Sicht der Leistungsfähigkeit der Strasse, der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und bei besonderen Luftbelastungssituationen zweckmässig. Eine permanente Geschwindigkeitsreduktion auf der A1 hingegen müsste eingehend und im gesamten verkehrlichen Zusammenhang geprüft werden. Diese Massnahme wäre aus Sicht der Luftbelastung und des Energieverbrauchs (CO₂-Emissionen), soweit sie von der A1 ausgehen, mit Vorteilen verbunden. Hingegen müssten die Auswirkungen auf das städtische Strassennetz näher untersucht werden. Eine permanente Temporeduktion auf der A1 könnte zu unerwünschtem Ausweichen auf die Stadtstrassen führen. Dadurch würden die Stadtstrassen stärker belastet, was zu vermehrten Staus und damit erhöhter Umweltbelastung führen würde.

Der Stadtpräsident:
Hagmann

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 14. Februar 2006

