



152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

**Interpellation Veronika Meyer, Thomas Brunner und Basil Oberholzer: "Bekömmliche Stadtluft für alle"; schriftlich**

Veronika Meyer, Thomas Brunner und Basil Oberholzer sowie 32 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 17. August 2016 die beiliegende Interpellation "Bekömmliche Stadtluft für alle" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**1 Umweltschutzgesetz und Luftreinhalteverordnung**

Seit dem 1. März 1986 gilt die Luftreinhalteverordnung (LRV) des Bundes. Diese Verordnung regelt gemäss Art. 1 folgende Bereiche:

- Emissionsbegrenzungen bei Geräten und Anlagen sowie das Vorsorgeprinzip,
- das Abfallverbrennen im Freien,
- die Anforderungen an Brenn- und Treibstoffe,
- die höchstzulässige Belastung der Luft (Immissionsgrenzwerte),
- das Vorgehen für den Fall, dass die Immissionen übermässig sind (nämlich die Verpflichtung zur Erstellung eines Massnahmenplans Luftreinhaltung nach Art. 31 LRV).

In den Art. 35 und Art. 36 der LRV werden die Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen geregelt. Im Kanton St.Gallen wiederum wurden bestimmte Aufgaben an die politischen Gemeinden delegiert. Gemäss kantonalem Recht ist die Stadt St.Gallen für folgende in der LRV geregelte Bereiche zuständig zur Verminderung von Luftschadstoffen:

- Abfallverbrennen: Dioxin, Furan, Stickoxide (NOx)



- Emissionsbegrenzungen bei den Branchen der Textilreiniger, Baumaler, Holzver- und bearbeitenden Betriebe, Tankstellen sowie Tankanlagen: flüchtige organische Verbindungen (VOC),
- Feuerungsanlagen: Stickstoffoxide, Schwefeloxide, Russ/Feinstaub (PM10),
- Abluftanlagen von Fahrzeugabstellanlagen (Gesundheitsgefährdung),
- Baustellen: Feinstaub (Partikelfilter),
- Monitoring und Controlling der Luftqualität.

Im Verlaufe dieser drei Jahrzehnte ist eine Vielzahl von Massnahmen getroffen worden, die markante Wirkung gezeitigt haben. Herausragend war sicher die Einführung der Katalysatorpflicht bei den Personenkraftwagen, welche später zu Grenzwerten betreffend NO<sub>x</sub> usw. führte, die Absenkung des maximal zulässigen Schwefelgehalts in Brenn- und Treibstoffen, das Verbot ozonschichtschädigender Stoffe, die Einführung der VOC-Lenkungsabgabe, welche z.B. die Entwicklung von wasserbasierten Farben förderte, usw.

Diese Regelungen haben bei der Schwefeldioxidbelastung SO<sub>2</sub> schnell zur gewünschten Wirkung geführt: Sie liegt weit unterhalb des Grenzwerts. Auch beim Stickstoffdioxid verlief die Kurve der Luftbelastung in der Stadt St.Gallen zuerst kontinuierlich nach unten. Die Emissionen des Vorläuferschadstoffs NO<sub>x</sub> nehmen zwar weiterhin ab (Umweltbericht 2016, Seite 25), aber die Umwandlung zu Stickstoffdioxid verhält sich nicht linear, und die Belastung entlang von Hauptverkehrsstrassen stagniert auf zu hohem Niveau. Die Belastung durch Stickstoffdioxid ist primär verkehrabhängig. Demgegenüber sind heute alle stationären Anlagen nach dem Stand der Technik saniert.

Ausser Kontrolle geraten ist die Ozon-Belastung, die indirekt durch VOC- und NO<sub>x</sub>-Emissionen und durch Sonneneinstrahlung verursacht wird. Da die Zusammenhänge komplex sind und die Vorläuferstoffe aus grossräumigen Luftfrachten stammen, sind Massnahmen vor Ort nur teilweise und begrenzt wirksam. Ozon ist ein überregionales bzw. sogar ein internationales Problem und muss auch auf dieser Ebene angegangen werden. Tempobegrenzungen, die z.B. immer wieder im Kanton Tessin angeordnet werden, dienen der Reduktion der NO<sub>x</sub>-Vorläuferstoffe und sind als Massnahme im Rahmen der Vorsorge zu verstehen. Als Massnahme - nicht gegen die Ozon-Belastung, sondern für den Gesundheitsschutz - wird die Information der Bevölkerung verstanden, wie sie sich in Ozonlagen am besten verhalten soll.

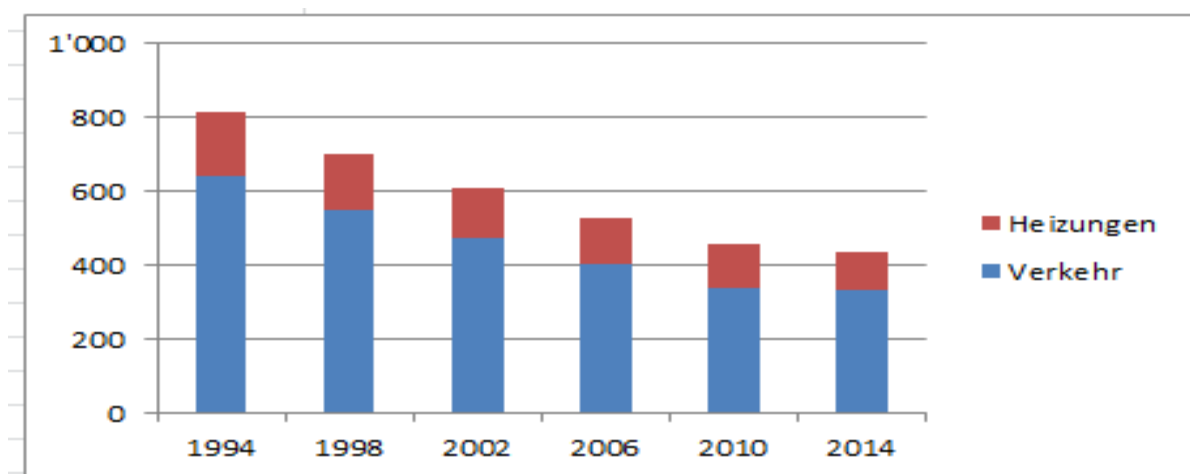
Das Monitoring und Controlling wird seit 2001 durch OSTLUFT, einen Zusammenschluss der Ostschweizer kantonalen Lufthygienefachstellen, sichergestellt. Der OSTLUFT-Bericht zum Messjahr 2015 bestätigte diese Trends. Eine zusätzliche Messkampagne wies auf die höhe-



ren Belastungen von Strassen und Plätzen hin, welche hauptsächlich durch schwere Diesel-fahrzeuge befahren werden, und bestätigt die Dringlichkeit der Euro6-Norm für Lastwagen und Busse und der Erneuerung der Flotte mit einer vollständigen Abgasnachbehandlung (Partikelfilter und Entstickung).

Immerhin darf festgehalten werden, dass die Luftgrenzwerte von SO<sub>2</sub> grossflächig und jene von NO<sub>2</sub> und Feinstaub in der zweiten Bebauungsebene von Hauptverkehrsachsen, d.h. in den meisten Wohngebieten der Stadt St.Gallen, eingehalten sind und dass die Aussenluft-qualität in aller Regel genügend bis gut ist. Dies im Gegensatz zu den Wohnräumen, in welchen die Luft z.B. infolge Tabakkonsum, Kerzenlicht oder wegen der Ausdünstung von Luftschadstoffen aus Baumaterialien und Klebstoffen oftmals um ein Vielfaches stärker belastet ist. Dies ist ein wichtiger Punkt in der Informations- und Beratungsarbeit des Amts für Umwelt und Energie.

Vergleicht man die Luftschadstoffemittenten auf Stadtgebiet, so rangiert der Strassenverkehr deutlich vor den Emissionen aus fossilen Heizungen, aus Industrie und Gewerbe und aus der Landwirtschaft. Der Ablösung des Verbrennungsmotors durch alternative Antriebsarten (oder teilweise sogar durch alternative Mobilitätsansätze) kommt gerade im Hinblick auf die Lufthygiene global eine Schlüsselrolle zu.



<b>Titel:</b>	NO <sub>x</sub> Emissionen 1994 bis 2014 [Tonnen pro Jahr]
<b>Quelle:</b>	Energiebuchhaltung Stadt St.Gallen
<b>Aufarbeitung</b>	AUE
<b>Text</b>	Stickstoffoxid (NO <sub>x</sub> )-Emissionen entstehen bei Verbrennungsprozessen. Diese sind die Vorläuferemissionen zum Reizgas Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> ). Obwohl die Emissionen dank Katalysator und neuen Heizungen weiter abnehmen, stagniert die Belastung durch NO <sub>2</sub> .

Abbildung zu den NO<sub>x</sub>-Emissionen auf Stadtgebiet



## 2 Energiekonzept 2050 und Mobilitätskonzept 2040

Sowohl das Energiekonzept 2050 als auch das Mobilitätskonzept 2040 bzw. ihre Massnahmenkataloge zeigen Handlungsmöglichkeiten der Stadt St.Gallen auf, um die gewünschten Entwicklungen in den Bereichen Energie, Ressourcen, Verkehr im Sinne der Nachhaltigkeit zu erreichen. Wichtige Pfeiler dieser Konzepte, welche zum Thema Luftreinhaltung in einem direkten Zusammenhang stehen, sind der Ersatz von fossilen Heizungen durch Anlagen, die Ab- oder Umweltwärme nutzen, die restriktive Haltung bei kleinen Holzfeuerungsanlagen, die Förderung des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs sowie die „Elektrifizierung“ der motorisierten öffentlichen und individuellen Mobilität. Auch die Einrichtung von Pfortneranlagen, wodurch die Schadstoffe ausserhalb der Wohngebiete emittiert werden, oder die Vermeidung von Such- und Schleichverkehr in Wohnquartieren leisten einen erheblichen Beitrag an eine „bekömmliche Luft“ für die in St.Gallen wohnende Bevölkerung. Ein aktuelles Thema ist die E-Mobilität, bei welchem die Stadt St.Gallen einen Schwerpunkt setzen will. Dazu gehören der Aufbau eines E-Ladestellennetzes, die Förderung von E-Fahrzeugen für Gewerbe und Privathaushalte, das zurzeit in Arbeit befindliche Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung (E-Flotten, Carsharing usw.) sowie die Trolleybus-Strategie, dank welcher Dieselbusfahrten wegfallen und neben CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen auch der Lärm reduziert und die Energieeffizienz der Mobilität insgesamt massiv verbessert werden können.

Die beiden Massnahmenkataloge beschreiben insgesamt fast 200 Massnahmen, die bezüglich ihrer Wirkung, Kosten, Tragweite usw. von unterschiedlicher Bedeutung sind. Vielfach ist eine Massnahme die Grundvoraussetzung für eine andere. Bei anderen fehlen die Wirtschaftlichkeit oder die Rechtsgrundlage oder die Massnahmen sind technisch oder politisch aktuell nicht umsetzbar. Deswegen wurden alle Massnahmen in die Zeithorizonte

- „Umsetzen“ = alle Rahmenbedingungen sind günstig,
- „Beginnen“ = z.B. Finanzierungslösung muss noch gefunden werden,
- „Planen“ = Finanzierung und Rechtsgrundlage liegt in der Kompetenz der Stadt,
- „Beobachten“ = Technik und/oder Rechtsgrundlagen sind noch nicht verfügbar

eingeteilt, um die jeweils geltenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, aber auch um sich ergebende Opportunitäten nutzen zu können.

Bei den in der Massnahmenumsetzung jeweils vorzunehmenden Abwägungen ist auch die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung der Mobilität für Stadt und Region einzubeziehen.



### 3 Beantwortung der Fragen

#### 3.1 Frage 1

*Teilt der Stadtrat die Überzeugung, dass die St.Galler Luftbelastung innert vernünftiger Zeiträume unter die gesetzlichen Grenzwerte gesenkt werden sollte?*

Selbstverständlich setzt der Stadtrat alles daran, die gesetzlichen Aufträge zu vollziehen. Eine Vielzahl der Massnahmen der Konzepte zu Mobilität und Energie stehen wesentlich auch im Dienst der Verbesserung der Luftqualität in der Stadt St.Gallen, wie einleitend bereits ausführlich erläutert wurde. Da die Luft aber nicht an der Stadtgrenze Halt macht, können die auf Stadtgebiet an der Quelle zutreffenden Massnahmen nicht garantieren, dass die Luft jederzeit die gewünschte Qualität bezogen auf sämtliche Schadstoffe erreicht.

#### 3.2 Frage 2

*Wo sieht der Stadtrat zusätzlichen Handlungsbedarf, um die Luftqualität zügig und dauerhaft zu verbessern?*

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit der konsequenten Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan, dem Energiekonzept 2050 und dem Mobilitätskonzept 2040 jener Beitrag für die Verbesserung der Luftqualität geleistet wird, der im Handlungs- und Verantwortungsbe- reich der Stadt St.Gallen bzw. des Stadtrates liegt. Die in der Interpellation aufgeführten Massnahmen gehören selbstverständlich dazu.

#### 3.3 Frage 3

*Welche Massnahmen sind für den Stadtrat prioritär, um auf dem gesamten Stadtgebiet eine gute Luftqualität zu gewährleisten?*

Folgende Massnahmen aus dem Energiekonzept 2050 und Mobilitätskonzept 2040 befinden sich in den Zeithorizonten „umsetzen“ und „beginnen“ (auszugsweise):

- Förderung E-Fahrzeuge und E-Ladestationen,
- Attraktivierung öV und LV:
  - o Separatspuren
  - o Fahrbahnhaltestellen (Beschleunigung öV)
  - o Velobahnen
  - o Pfortneranlagen zur Verlagerung der Staus aus den Wohngebieten,
- Vorwärtsstrategie beim Trolleybus,
- Ersatz der Dieselbusflotte mit Antrieben des neusten Standards (EURO 6),
- Ertüchtigung KHK, Ausbau Fernwärme, Ersatz von fossilen Heizungen,
- Ausbau der erneuerbaren Energien, Reduktion der fossilen Energieträger,
- Vermeidung von Suchfahrten dank intelligentem Kommunikationssystem (LORA),
- Mobilitätsmanagement (Stadtverwaltung und Beratung von Privaten),
- Lieferservice für Einkaufswaren und Güter.



Road-Pricing, Einrichtung von Umweltzonen etc. sind ebenfalls Bestandteil der Massnahmenkataloge, befinden sich jedoch zurzeit infolge fehlender Rechtsgrundlagen im Zeithorizont „beobachten“. Einen Alleingang in diesen Fragen erachtet der Stadtrat weder als sinnvoll noch als rechtlich möglich.

Weitere Massnahmen sind die konsequente Umsetzung des Umweltschutzgesetzes und der dazugehörigen Luftreinhalte-Verordnung. Darunter fallen u.a. der Baustellenbetrieb (umfassende Partikelfilterpflicht), das Beschaffungswesen, die Landwirtschaft sowie Betriebsvorschriften bzw. Empfehlungen für mobile, kleine Verbrennungsmotoren (Gerätebenzin).

### **3.4 Frage 4**

*Braucht es nebst den oben erwähnten Grundlagen auch auf städtischer Ebene ein eigenes Luftreinhalte-Konzept (oder einen zeitgemässen Massnahmenplan), so wie dies z.B. die Stadt Luzern beschlossen hat?*

Das Amt für Umwelt und Energie erarbeitet zurzeit ein Umweltkonzept, das die Ziele in den Zusammenhang mit den bestehenden Konzepten sowie dem städtischen Richtplan stellt. Mit dem Umweltkonzept lässt sich der Handlungsbedarf überprüfen und in ein Monitoring bzw. Controlling überführen. Ebenfalls im Umweltkonzept sollen die Bereiche Klimaanpassung, Suffizienz, Umwelt und Gesundheit thematisiert und Massnahmen abgeleitet werden, die sich im Handlungsbereich der Stadt befinden. Darin ist die Luftreinhaltung ein Teilziel, welches durch die bestehenden, bereits mehrfach erwähnten Konzepte gut abgedeckt ist. Ein zusätzliches Luftreinhaltkonzept ist daher nicht notwendig.

Der Stadtpräsident:  
Scheitlin

Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilage:  
Interpellation vom 17. August 2016

