

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 2. September 2020

781.

Umwelt- und Gesundheitsschutz, «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich, Revision 2019»

IDG-Status: öffentlich

1. Zweck der Vorlage

Mit der vorliegenden Teilrevision werden der «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich» und das dazugehörige Reglement zum Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich (AS 713.120) an Änderungen im übergeordneten Recht angepasst. Einige Massnahmen wurden aufgrund gleichlautender oder strengeren Vorschriften in der eidgenössischen Luftreinhaltungs-Verordnung (LRV, SR 814.318.142.1) oder im kantonalen «Massnahmenplan Luftreinhaltung – Teilrevision 2016» obsolet und werden folglich gestrichen. Gleichzeitig werden weitere Massnahmen des städtischen Massnahmenplans und des Reglements im Hinblick auf den heutigen Stand der Technik angepasst.

2. Ausgangslage

Die Stadt Zürich ist trotz erheblichen Verbesserungen nach wie vor ein lufthygienisches Sanierungsgebiet bezüglich der Schadstoffe Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon. Bedingt durch die räumliche Konzentration einer Vielzahl von Emissionsquellen sind deren Immissionsgrenzwerte überschritten. Die bedeutendsten Schadstoffquellen sind der motorisierte Strassenverkehr, Feuerungen sowie Gewerbe- und Industriebetriebe.

Gemäss Art. 44a Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01) i. V. m. Art. 31 lit. a und b LRV erstellt die zuständige Behörde einen Massnahmenplan, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass trotz vorsorglicher Emissionsbegrenzungen übermässige Immissionen durch mehrere stationäre Anlagen oder Verkehrsanlagen verursacht werden. Gemäss Art. 33 Abs. 3 LRV ist die Wirksamkeit der Massnahmen regelmässig zu überprüfen und der Massnahmenplan bei Bedarf anzupassen. Mit § 1 Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung (LS 713.11) wurde die Kompetenz, im Bereich der stationären Anlagen selber Massnahmen zu erlassen, an die Städte Zürich und Winterthur delegiert. Sind solche Massnahmen auch gegenüber Dritten (Privaten) verbindlich, unterstehen sie der Genehmigungspflicht des Regierungsrats.

Mit Stadtratsbeschluss Nr. 1588/2011 wurde der «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich» festgelegt und das Reglement zum Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich (AS 713.120) erlassen. Der «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich» enthält einerseits Massnahmen, welche sich ausschliesslich an die städtische Verwaltung richten, und andererseits Massnahmen, die auch für Dritte verbindlich sind. Diese drittverbindlichen Massnahmen sind zusätzlich im Reglement zum Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich festgehalten und unterstehen der Genehmigungspflicht durch den Regierungsrat.

3. Prozess und Mitwirkung

Unter der Leitung des Umwelt- und Gesundheitsschutzes (UGZ) wurde der bestehende Massnahmenplan hinsichtlich Aktualität, Vereinbarkeit mit übergeordneten Vorgaben und Wirksamkeit der Massnahmen vollständig überprüft. In themenspezifischen Begleitgruppen wurden die bestehenden Massnahmen einer Erfolgskontrolle unterzogen und neue Massnahmen diskutiert.

Das Ergebnis dieser umfangreichen Überprüfung wurde vom UGZ, zusammen mit den Fachstellen der betroffenen städtischen Dienstabteilungen, im Bericht «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich, Revision 2019» vom 20. März 2019 sowie den Massnahmenblättern, in welchen u. a. die Kostenberechnungen der einzelnen Massnahmen ersichtlich ist, festgehalten (Beilage 1).

Der Bericht wurde bereits im Entwurf mit der zuständigen Fachstelle des Kantons (Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, AWEL, Abteilung Luft) vorbesprochen. An der Sitzung vom 28. August 2018 informierte der UGZ die Umweltdelegation des Stadtrats über die geplante Teilrevision und gab den Entwurf des Berichts vom 18. Januar bis 1. März 2019 in die stadttinterne Vernehmlassung. Die Rückmeldungen waren durchwegs positiv.

4. Änderungen des «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich» und des dazugehörigen Reglements

Im Folgenden sind sämtliche Änderungen einschliesslich kurzer Begründung in einer tabellarischen Übersicht zusammengefasst. Die detaillierten Erläuterungen und Begründungen zu den Änderungen sind im Bericht «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich, Revision 2019» sowie den Massnahmenblättern (Beilage 1) aufgeführt. Die Änderungen des «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich» sind zudem in der Beilage 2, die Änderungen des Reglements zum Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich in der Beilage 3 ersichtlich.

Die bestehenden Massnahmen gemäss STRB Nr. 1588/2011 wurden an die veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere an die im Jahr 2018 revidierte LRV und den im Jahr 2016 teilrevidierten kantonalen Massnahmenplan Luftreinhaltung, und den neuesten Stand der Technik angepasst. Entsprechend wurden realisierte Massnahmen oder solche, die neu im übergeordneten Recht geregelt sind, aufgehoben. Das betrifft insbesondere die verschärften Emissionsvorschriften für Holzfeuerungen, stationäre Motoren und Gasturbinen, den veränderten Kontrollturnus für Öl- und Gasfeuerungen sowie die Übernahme von EU-Vorschriften für Maschinen und Geräte. Weiter wird der städtische Massnahmenplan aktualisiert, indem er durch neue Massnahmen ergänzt wird.

Lesehinweise zur nachfolgenden Tabelle:

- Aufgehobene Massnahmen sind als solche bezeichnet.
- Änderungen sind ~~durchgestrichen~~ *kursiv* dargestellt.
- Neue Massnahmen sind **fett** dargestellt.
- Unveränderte Massnahmen sind nicht aufgeführt.

Massnahmen «Feuerungen und stationäre Verbrennungsmotoren»

Massnahme bzw. Art. des Reglements inkl. Bezeichnung	Art und Inhalt der Änderung	Begründung, Hinweise
FE1 bzw. Art. 5 Periodische Emissionskontrollen an Holzheizkesseln bis 70 kW	Aufhebung	Neu im übergeordneten Recht geregelt
FE2 bzw. Art. 4 Anforderungen an die Auslegung neuer Holzheizkessel	Aufhebung	Neu im übergeordneten Recht geregelt
FE3 bzw. Art. 8 Verkürzung der Sanierungsfristen für Holzfeuerungen über 500 kW	Aufhebung	Massnahme umgesetzt
FE4 bzw. Art. 7 Verschärfung Feststoffgrenzwert für Holzfeuerungen über 70 bis 500 kW	Änderung: 1 Für Holzfeuerungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung über 70 bis 500 kW,	Verschärfung wird wie bisher weitergeführt. Änderung besteht in formeller Anpassung an Massnahme FE5.

	<p>in welchen <i>denen</i> Holzbrennstoffe gemäss Anhang 5 Ziff. 31 Abs. 1 lit. a, b und c LRV verbrannt werden, wird ein Feststoffgrenzwert von 20 mg/m³ (bezogen auf einen Sauerstoffgehalt im Abgas von 13 % vol) festgelegt. Dieser Feststoffgrenzwert gilt nicht für handbeschickte Stückholzkessel für Holzbrennstoffe gemäss Anhang 5 Ziff. 31 Abs. 1 lit. a LRV. Vorbehalten bleibt die Beschränkung der Restholzverbrennung <i>Verbrennung von Restholz und unbehandeltem Altholz in gemäss Art. 3</i> dieses Reglements.</p> <p>2 Holzfeuerungsanlagen deren <i>Feststoff</i>-Emissionen (bezogen auf einen Sauerstoffgehalt im Abgas von 13 %vol):</p> <ol style="list-style-type: none"> über 20 bis 50 mg/m³ betragen, sind innert 10 Jahren zu sanieren; über 50 mg/m³ betragen, sind bis 31. Dezember 2016 <i>innert 5 Jahren</i> zu sanieren. 	
FE5 bzw. Art. 3 Restholzverbrennung <i>und unbehandeltes Altholz</i>	<p>Änderung: In Holzfeuerungsanlagen darf kein Restholz <i>dürfen folgende Holzbrennstoffe nicht</i> verbrannt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Restholz gemäss Anhang 5 Ziff. 31 Abs. 1 lit. c LRV, welches das</i> bemalt, beschichtet, verleimt, behandelt oder in anderer Weise belastet ist.; <i>unbehandeltes Altholz gemäss Anhang 5 Ziff. 31 Abs. 1 lit. d LRV.</i> 	Verschärfung gegenüber LRV aufgrund des schwer handhabbaren Vollzuges, der bestehenden Luftbelastung und der dichten Bebauung in der Stadt. Verminderung übermässiger Immissionen.
FE6a bzw. Art. 12 Abs. 2 Stationäre Verbrennungsmotoren und Gasturbinen / NOx-Emissionen	<p>Änderung: 2 Für Anlagen, deren gesamte Leistung 2 MW übersteigt, kann unter Berücksichtigung des energetischen Gesamtwirkungsgrades auf begründetes Gesuch hin ein NOx-Emissionsgrenzwert von 120 <i>100</i> mg/m³ (bezogen auf einen Sauerstoffgehalt im Abgas von 5 %vol) zugelassen werden.</p>	Verschärfung aufgrund des heutigen Standes der Technik.
FE9a bzw. Art. 15 Abs. 1	<p>Änderung: 1 Für neue Verbrennungsmotoren und Gasturbinen</p>	Verschärfung aufgrund des heutigen Standes der Technik und eine

Emissionsvorschriften für Anlagen zur Notstromerzeugung / Staubförmige Emissionen	zur Erzeugung von Notstrom mit einer Feuerungswärmeleistung über 1 MW <i>50 kW</i> gilt für staubförmige Emissionen ein Grenzwert von 5 mg/m ³ (bezogen auf einen Sauerstoffgehalt im Abgas von 5 %vol).	konsequente Umsetzung des Minimierungsgebotes für Dieselruss in der LRV (Cercl'Air-Empfehlung Nr. 32).
FE9b bzw. Art. 15 Abs. 2 Emissionsvorschriften für Anlagen zur Notstromerzeugung / NOx-Emissionen	Änderung: 2 Einzelne Anlagen zur Notstromerzeugung <i>Für Verbrennungsmotoren und Gasturbinen zur Erzeugung von Notstrom</i> mit einer Feuerungswärmeleistung von über 1 MW dürfen <i>darf</i> das Produkt von 50 000, das sich aus gemessener NOx-Emission (angegeben in mg/m ³ bei einem Sauerstoffgehalt im Abgas von 5 %vol) mal jährlicher Testbetriebsdauer (Angabe in Stunden) ergibt, nicht überschreiten <i>überschritten werden</i> . Dabei darf der jährliche Testbetrieb insgesamt höchstens 25 Stunden dauern.	Formelle Präzisierung in Abgrenzung zu den Massnahmen FE9c und FE9d.
FE9c bzw. Art. 15 Abs. 3 Emissionsvorschriften für Anlagen zur Notstromerzeugung / CO-Emissionen	Neue Massnahme bzw. neuer Art.: 3 Für Verbrennungsmotoren und Gasturbinen zur Erzeugung von Notstrom gilt für Kohlenmonoxidemissionen ein Grenzwert von 650 mg/m³ (bezogen auf einen Sauerstoffgehalt im Abgas von 5 %vol) unabhängig der Feuerungswärmeleistung. Dabei darf der jährliche Testbetrieb insgesamt höchstens 25 Stunden dauern.	Verschärfung aufgrund des heutigen Standes der Technik (Cercl'Air-Empfehlung Nr. 32).
FE9d bzw. Art. 15 Abs. 4 Emissionsvorschriften für Anlagen zur Notstromerzeugung / Dieseltreibstoff	Neue Massnahme bzw. neuer Art.: 4 Für den Betrieb von neuen Verbrennungsmotoren und Gasturbinen zur Erzeugung von Notstrom darf unabhängig der Feuerungswärmeleistung nur Dieseltreibstoff gemäss Anhang 5 Ziff. 6 LRV eingesetzt werden.	Heizöle weisen einen höheren Schwefelgehalt als Dieseltreibstoff auf und produzieren als Treibstoff verwendet wesentlich mehr Partikel und schädliches Schwefeldioxid (Cercl'Air-Empfehlung Nr. 32).

Massnahmen «Industrie und Gewerbe»

Massnahme bzw. Art. des Reglements inkl. Bezeichnung	Art und Inhalt der Änderung	Begründung, Hinweise																	
IG1a Maschinen und Geräte der städtischen Verwaltung und von Dritten bei städtischen Aufträgen / Dieselbetriebene Maschinen und Geräte auf Baustellen unter städtischer Bauherrschaft	<p>Änderung: Dieselbetriebene Maschinen und Geräte mit einer Leistung von mehr als 18 kW (unabhängig vom Baujahr) müssen auf allen Baustellen unter städtischer Bauherrschaft den in der LRV aufgeführten Anzahlgrenzwert für Feststoffpartikel für Baumaschinen einhalten (Anhang 4 Ziff. 3 LRV). Zugelassen sind geprüfte Partikelfiltersysteme (BAFU-Filterliste) oder gleichwertige Systeme mit Konformitätsbescheinigung gemäss LRV.</p> <p><i>Davon ausgenommen sind dieselbetriebene Maschinen und Geräte der Abgasstufe V oder höher.</i></p> <p>Der Umwelt- und Gesundheitsschutz ist befugt, die Einhaltung der lufthygienischen Auflagen auf Baustellen unter städtischer Bauherrschaft mit Stichprobenkontrollen zu überprüfen</p>	Während gemäss LRV der Grenzwert für die Partikelanzahl (PN) für Baumaschinen ab 18 kW gilt, ist der PN-Grenzwert in der EU für Motoren mit 19 bis 560 kW verbindlich. Eine Nachrüstung neuer Baumaschinen der Abgasstufe V und höher im Leistungsbe- reich 18.0 – 18.9 kW ist unverhältnismässig.																	
IG1b Maschinen und Geräte der städtischen Verwaltung und von Dritten bei städtischen Aufträgen / Dieselbetriebene Maschinen und Geräte für Unterhaltsarbeiten, Grünraumpflege sowie Land- und Forstwirtschaftsarbeiten	<p>Änderung: Dieselbetriebene Maschinen und Geräte mit einer Leistung von mehr als 18 kW, die für Unterhaltsarbeiten, Grünraumpflege sowie Land- und Forstwirtschaftsarbeiten eingesetzt werden, müssen den in der LRV aufgeführten Anzahlgrenzwert für Feststoffpartikel für Baumaschinen einhalten (Anhang 4 Ziff. 3 LRV). Zugelassen sind geprüfte Partikelfiltersysteme (BAFU-Filterliste) oder gleichwertige Systeme mit Konformitätsbescheinigung gemäss LRV. Diese Regelung gilt für dieselbetriebene Maschinen und Geräte</p> <p>a) der städtischen Verwaltung bei einer Einsatzdauer von mehr als 50 Stunden pro Jahr;</p> <p>b) von beauftragten Dritten, bei einer Einsatzdauer von mehr als sechs Arbeitstagen pro Auftrag und Jahr.</p> <p>Es gelten folgende Übergangsfristen:</p> <table border="1" data-bbox="657 1742 1066 2011"> <thead> <tr> <th>Leistung</th> <th>Baujahr</th> <th>LRV-Grenzwert einzuhalten ab</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">> 37 kW</td> <td>ab 2010</td> <td>1.1.2012</td> </tr> <tr> <td>2000–2009</td> <td>1.5.2015</td> </tr> <tr> <td>vor 2000</td> <td>keine Auflagen 1.1.2022</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">> 18 bis 37 kW</td> <td>ab 2010</td> <td>1.1.2012</td> </tr> <tr> <td>2008–2009</td> <td>1.5.2015</td> </tr> <tr> <td>vor 2008</td> <td>keine Auflagen 1.1.2022</td> </tr> </tbody> </table>	Leistung	Baujahr	LRV-Grenzwert einzuhalten ab	> 37 kW	ab 2010	1.1.2012	2000–2009	1.5.2015	vor 2000	keine Auflagen 1.1.2022	> 18 bis 37 kW	ab 2010	1.1.2012	2008–2009	1.5.2015	vor 2008	keine Auflagen 1.1.2022	Diese Massnahme stützt sich auf die Massnahme IG1b aus dem kantonalen Massnahmenplan 2008. Sie wurde 2013 in die Weisung RRB 1426/2013 überführt
Leistung	Baujahr	LRV-Grenzwert einzuhalten ab																	
> 37 kW	ab 2010	1.1.2012																	
	2000–2009	1.5.2015																	
	vor 2000	keine Auflagen 1.1.2022																	
> 18 bis 37 kW	ab 2010	1.1.2012																	
	2008–2009	1.5.2015																	
	vor 2008	keine Auflagen 1.1.2022																	

	<p><i>Davon ausgenommen sind dieselbetriebene Maschinen und Geräte der Abgasstufe V oder höher.</i></p> <p>Wenn infolge unüberwindbarer technischer Hindernisse die Ausrüstung oder der Betrieb der Maschine mit einem Partikelfiltersystem nicht möglich ist, muss dies in geeigneter Form nachgewiesen und dem Fachbereich Luftreinhaltung <i>Luftqualität</i> des Umwelt- und Gesundheitsschutzes zur Prüfung eingereicht werden.</p>	
IG1d Maschinen und Geräte der städtischen Verwaltung und von Dritten bei städtischen Aufträgen / Zentrale Tankstelle für Gerätebenzin	Aufhebung	Massnahme umgesetzt
IG1e Maschinen und Geräte der städtischen Verwaltung und von Dritten bei städtischen Aufträgen / Elektrisch betriebene Maschinen und Geräte	<p>Änderung:</p> <p>Der Einsatz von elektrisch betriebenen Maschinen und Geräten ist bei Neuanschaffungen zu prüfen und zu fördern. <i>Bei Neuanschaffungen von städtischen Maschinen und Geräten sind möglichst nur elektrisch betriebene Maschinen und Geräte zu beschaffen.</i></p> <p><i>Für bestehende Geräte der Stadtverwaltung mit 2-Takt-Benzinmotoren ist ein frühzeitiger Ersatz zu prüfen. Diese Geräte sind wenn möglich durch Elektro- oder Akkugeräte zu ersetzen.</i></p>	Ergänzung zu den Massnahmen IG1a, b und c. Im Sinne der Vorsorge und der Vorbildfunktion sollen die städtischen Dienstabteilungen nur Maschinen und Geräte ohne Verbrennungsmotor beschaffen und bestehende Geräte durch 2-Takt-Benzinmotoren ersetzen.
BT1a bzw. Art. 16 Abs. 1 Bautransporte / Baustellen auf dem Gebiet der Stadt Zürich	<p>Änderung (inkl. Neunummerierung der Absätze; neuer Abs. 2):</p> <p>1 Erzeugt eine Baustelle auf dem Gebiet der Stadt Zürich ein Strassentransportvolumen von mehr als 20 000 m³, sind die Transporte von Massengütern entweder mit Fahrzeugen auszuführen, die der Abgabekategorie 3 gemäss Anhang 1 der Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 6. März 2000 <i>Emissionsnorm VI</i> oder später zugehören oder mit Fahrzeugen, die der Emissionsnorm EURO III entsprechen und mit einem Partikelfiltersystem ausgerüstet sind, das mindestens den Partikelgrenzwert der Emissionsnorm EURO IV einhält.</p> <p><i>2 Fahrzeuge der Emissionsnorm IV und V sind nur zugelassen, wenn sie mit einem Partikelfiltersystem ausgerüstet sind, das den Anzahlgrenzwert für Feststoffpartikel der Emissionsnorm EURO-VI nicht übersteigt.</i></p>	Die Massnahme wirkt darauf hin, dass bei Grossbaustellen vermehrt neuere Lastwagen eingesetzt werden. Im Nahbereich der entsprechenden Baustellen werden die Feinstaub- und NOx-Emissionen reduziert.
BT1b bzw. Art. 16 Abs. 2 Bautransporte / UVP-pflichtige Baustellen auf dem Gebiet der Stadt Zürich	Änderung (inkl. Neunummerierung der Absätze in Art. 16; Abs. 2 wird zu Abs. 3):	Szenario-Rechnungen auf Basis abgeschlossener sowie laufender Bauprojekte zeigen, dass 5 g NOx/m ³ mit einem

	3 Erzeugt eine Baustelle auf dem Gebiet der Stadt Zürich, die der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung untersteht, ein Strassentransportvolumen von mehr als 20 000 m ³ , ist der Transport von Massengütern so zu konzipieren, dass der Wert <i>Grenzwert</i> von 10 5 g NOx pro m ³ transportiertem Material nicht überschritten wird.	EURO-VI-Anteil von zwei Dritteln erreicht werden können. Massengütertransporte zu grösseren UVP-Baustellen sollen mit möglichst wenigen und kurzen Fahrten erfolgen.
--	---	--

Massnahmen «Verkehr»

Massnahme inkl. Bezeichnung	Art und Inhalt der Änderung	Begründung, Hinweise
V2a Saubere Fahrzeugflotte der städtischen Verwaltung / Fahrzeugbeschaffung, <i>Aufträge an Dritte</i>	Änderung: Die Stadtverwaltung beschafft umweltschonende Fahrzeuge und prüft innert Jahresfrist entsprechende Vorgaben. <i>Die Stadtverwaltung stellt luft-hygienische Mindestanforderungen für Fahrzeuge dritter Eigentümer, die Transportleistungen im Auftrag der Stadt erbringen.</i> <i>Die Anforderungen werden regelmässig überprüft und dem Stand der Technik angepasst.</i>	Präzisierung mit Blick auf den heutigen Stand der Technik. Die Anforderungen bei Aufträgen an Dritte werden als Daueraufgabe im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses implementiert.
V2b Saubere Fahrzeugflotte der städtischen Verwaltung / ZVV-Linienbusse	Änderung: Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich beantragen beim Zürcher Verkehrsverbund: a) Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Bussen die Beschaffung der Fahrzeuge mit der zum aktuellen Zeitpunkt besten verfügbaren Technologie zur Emissionsminderung (insbesondere der PM10- und NOx-Emissionen). <i>Die Beschaffung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Bussen</i> b) Die Umstellung nachfragestarker Dieselbuslinien auf Trolleybusbetrieb.	Die Beschaffungen von Linienbussen der VBZ erfolgen im Rahmen der Vorgaben aus der Elektrobusstrategie «eBus VBZ» und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, mit dem Ziel eines weitgehend emissionsfreien Busbetriebs bis 2030.
V2c Saubere Fahrzeugflotte der städtischen Verwaltung / Eco-Drive für städtische Mitarbeitende	Änderung: Innert Jahresfrist arbeitet die Stadt Zürich unter Federführung des Tiefbauamtes einen Vorschlag zur Eco-Drive-Schulung für die Mitarbeitenden der städtischen Verwaltung aus. <i>Mitarbeitende, die dienstlich mindestens wöchentlich Fahrzeuge der Kategorie Lieferwagen (Kat. II) bewegen, sind gemäss Eco-Drive oder einem vergleichbaren Kurs zu schulen. Der Kurs kann auch von Lenkerinnen und Lenkern anderer Fahrzeugkategorien besucht werden.</i>	Erfahrungswerte zeigen, dass mit der Eco-Drive-Fahrweise eine Treibstoffeinsparung von 10 % und mehr realistisch ist (bisher lediglich Eco-Drive-Konzept). Daueraufgabe mit Fokus auf Lenkerinnen und Lenker der Kategorie Lieferwagen (Kat. II).
V3 Güterverkehr: Bahntransporte für Massengüter	Änderung: Die Stadt kann bei Bewilligungen einen Mindestanteil an Bahntransporten für Massengüter verlangen (allenfalls	Bahntransporte von Massengütern sind aus Gründen der Infrastruktur oftmals nicht möglich.

	auch Schiffstransporte). Massengütertransporte im Auftrag der Stadt erfolgen primär mit der Bahn.	
VM1 Strassenreinigungstechnik	<p>Änderung:</p> <p>Der Stadtrat beauftragt Entsorgung und Recycling (ERZ), in Zusammenarbeit mit dem Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) die Entwicklungen im Bereich des betrieblichen Strassenunterhaltes zur Senkung der PM10-Aufwirbelungsemissionen laufend zu verfolgen. <i>ERZ und UGZ beobachten den Markt für neue Strassenreinigungstechnik und Einsatz von möglichen Feinstaubklebern.</i></p> <p>Sobald eine bewährte Technik in Bezug auf die Minderung der Feinstaubemissionen (PM10) beim Strassenunterhalt vorhanden ist, soll durch ERZ in Zusammenarbeit mit dem UGZ die Umsetzbarkeit der Technik überprüft werden. Wo möglich und sinnvoll, sollen geeignete Versuche vorgeschlagen werden. prüft ERZ die Umsetzbarkeit dieser Technik in der Stadt Zürich.</p>	Die Änderung präzisiert den Massnahmentext des Status Quo. ERZ informiert sich laufend über den Stand der Strassenreinigungstechnik und beschafft praktisch ausschliesslich Kehrmaschinen auf dem neusten Stand der Technik und mit bestmöglicher Staubminderung. Hinzu kommt im Rahmen der MPU-Jahresgespräche ein regelmässiger Austausch zwischen UGZ mit ERZ.
VM3 Geschwindigkeitsreduktion / Staatsstrassen	<p>Änderung:</p> <p>Im Rahmen der geplanten Ausarbeitung des Konzeptes «Koexistenz» ist das unter der gemeinsamen Federführung von TAZ und DAV entwickelte gesamtstädtische Konzept für Geschwindigkeitsreduktionen auf Staatsstrassen mit Blick auf eine optimale Nutzung der Synergien hinsichtlich Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen aus dem motorisierten Strassenverkehr zu überprüfen, vor allem in den Quartierzentren (QUARZ) und in den Fussgängerbereichen Innenstadt, Oerlikon und Altstetten. <i>Bei der Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen ist die Strassengestaltung hinsichtlich Luftschadstoff-Emissionen zu optimieren (Verstetigung des Verkehrsflusses).</i></p> <p>Das im Rahmen der Strassenlärmsanierung (IGW-Strassen) erarbeitete gesamtstädtische Konzept für Geschwindigkeitsreduktionen auf kommunalen Strassen ist mit Blick auf eine optimale Nutzung der Synergien hinsichtlich Reduktion der verkehrsinduzierten Luftschadstoff-Emissionen zu überprüfen und umzusetzen (Verflüssigung des Verkehrsablaufs).</p>	Die Änderung stellt im Wesentlichen eine Straffung und Präzisierung des aktuellen Massnahmentextes betreffend Staatsstrassen und kommunale Strassen dar.
Vn1 Mobilitätsmanagement für die städtische Verwaltung und weitere städtische Institutionen	<p>Neue Massnahme:</p> <p>Das TAZ wird beauftragt, die Einführung eines übergeordneten Mo-</p>	Es soll ein einheitliches und kohärentes Mobilitätsmanage-

	bilitätsmanagements für die städtischen Dienstabteilungen und sinn- gemäss bei weiteren städtischen Institutionen zu prüfen.	ment für die städtische Verwaltung und weitere städtische Institutionen erstellt werden.
V4d Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden zur Koordination der Parkierungsvorschriften	Neue Massnahme: Das TAZ orientiert die umliegenden Gemeinden über ihre Parkierungsvorschriften und Parkplatzbewirtschaftung und zeigt auf, wie eine diesbezügliche Harmonisierung Beiträge zur Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen bewirken kann.	Die Massnahme dient der Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden zur Koordination der Parkierungsvorschriften. Sie stützt sich auf die Massnahme V4d aus dem kantonalen Massnahmenplan 2016.

Massnahmen «Lokale und diffuse Schadstoffquellen»

Massnahme inkl. Bezeichnung	Art und Inhalt der Änderung	Begründung, Hinweise
FE10a Lokale und diffuse Schadstoffquellen / Verbrennung von Wald, Feld- und Gartenabfällen im Freien in Wohngebieten	Aufhebung	Neu im übergeordneten Recht geregelt

Massnahmen «Landwirtschaft»

Massnahme inkl. Bezeichnung	Art und Inhalt der Änderung	Begründung, Hinweise
LWn1 Öffentliche Landwirtschaftsbetriebe	Neue Massnahme: Landwirtschaftliche Betriebe, die durch die Stadt oder durch Dritte gestützt auf vertragliche Vereinbarungen mit der Stadt betrieben werden, verwenden bei der Ausbringung von Gülle auf einem möglichst grossen Anteil der Flächen eine emissionsarme Ausbringtechnik wie Schleppschlauch, Schleppschuh, Schlitzdrill oder Gülleinjektion.	Reduktion der Ammoniakfrachten und damit des Beitrages zur sekundären Feinstaubbildung, Verminderung von Geruchsimmissionen in Wohngebieten

Aufgrund der Reorganisation und Umbenennung der für den Vollzug des Reglements zuständigen Fachbereiche (vormals: Fachbereich Luftreinhaltung und Fachbereich Feuerungskontrolle, neu: Fachbereich Luftqualität) wird Art. 2 des Reglements entsprechend aktualisiert.

Der Stadtrat kann dem Regierungsrat Anträge stellen für Massnahmen, die im Kompetenzbereich des Kantons liegen. Mit STRB Nr. 1588/2011 machte der Stadtrat von dieser Möglichkeit Gebrauch und stellte Anträge im Energie- und Verkehrsbereich. Der Stadtrat verzichtet vor- derhand auf neue Anträge an den Regierungsrat, wird eine allfällige Antragsstellung jedoch zu einem späteren Zeitpunkt wieder prüfen. Die ausführlichen Erläuterungen hierzu finden sich im beiliegenden Bericht «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich, Revision 2019» (Beilage 1).

5. KMU-Regulierungsfolgenabschätzung

Die einzelnen Massnahmen wurden hinsichtlich ihrer Folgen für die KMU überprüft. Einzelne Branchen sind betroffen. Die Beurteilung ergab jedoch, dass die Auswirkungen geringfügig sind. Die meisten Massnahmen sind bereits bestehend und werden weitergeführt. Die Folgen

der neuen oder geänderten Massnahmen werden als geringfügig eingeschätzt. Der Mehraufwand, der durch die Massnahmen entsteht, steht in einem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Zweck.

Auf Antrag des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Der Bericht «Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich, Revision 2019» vom 20. März 2019 (Beilage 1a) und Massnahmenblätter (Beilage 1b) werden zur Kenntnis genommen.
2. Die mit Stadtratsbeschluss Nr. 1588/2011, Ziffer 3 (Festlegung Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich) beschlossenen Massnahmen werden gemäss Beilage 2 (Fassung vom 23. Juni 2020) geändert.
3. Das Reglement zum Massnahmenplan Luftreinhaltung 2011 der Stadt Zürich (AS 713.120) wird gemäss Beilage 3 (Entwurf vom 23. Juni 2020) geändert.
4. Der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements wird beauftragt, dem Regierungsrat des Kantons Zürich die Änderungen des Reglements zur Genehmigung zu unterbreiten.
5. Die Änderungen der Massnahmen im eigenen, städtischen Haushalt treten unmittelbar nach Beschlussfassung in Kraft (Massnahmen FE10, V2, V3, V4d, VM1, VM2, VM3, Vn1, IG1 und LWn1). Die Änderungen der drittverbindlichen Massnahmen treten, mit Ausnahme von Art. 16 Abs. 2, unter Vorbehalt der regierungsrätlichen Genehmigung zum Zeitpunkt der Genehmigung in Kraft (Änderungen des Reglements). Art. 16 Abs. 2 tritt, unter Vorbehalt der regierungsrätlichen Genehmigung, am 1. Januar 2022 in Kraft.
6. Die Stadtkanzlei wird eingeladen, die Änderungen gemäss Ziffer 3 sowie das Inkrafttreten der Änderungen des Reglements gemäss Ziffer 5 mit Rechtsmittelbelehrung im Städtischen Amtsblatt zu publizieren.
7. Mitteilung je unter Beilagen an die Stadtpräsidentin, den Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Stadtkanzlei (Amtliche Sammlung und Kanzleidienste), die Stadtpolizei, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz, das Tiefbauamt, ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, Grün Stadt Zürich, das Amt für Hochbauten, Immobilien Stadt Zürich, die Wasserversorgung, das Elektrizitätswerk, die Verkehrsbetriebe, die Energiebeauftragte und die Direktion der Energie 360° AG.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti