

Sitzung vom 9. Dezember 2020

1227. Interpellation (Stagnierende CO₂-Reduktion auf der Strasse)

Die Kantonsräte Florian Meier, Winterthur, und Thomas Forrer, Erlenbach, haben am 19. Oktober 2020 folgende Interpellation eingereicht:

Der Anteil des Strassenverkehrs an den gesamten CO₂-Emissionen in der Schweiz beträgt gegenwärtig 32%. In den Bereichen der Gebäudeenergie und der Industrie konnten die Emissionen seit 1990 spürbar reduziert werden. Beim Strassenverkehr hat gegenüber 1990 absolut betrachtet keine Senkung stattgefunden. Der Anteil an klimafreundlich betriebenen Autos liegt immer noch unter einem Prozent. Dagegen hat in den Jahren 2017 bis 2019 der durchschnittliche Treibstoffverbrauch und damit auch der CO₂-Ausstoss von neu zugelassenen Fahrzeugen in der Schweiz erstmal seit Messbeginn um 1990 wieder zugenommen. Man kann davon ausgehen, dass diese Besorgnis erregende Entwicklung auch im Kanton Zürich erfolgt.

Auf dem Absenkepfad zu einem Treibhausgas-Ausstoss von netto null kommt dem Strassenverkehr und der Umlagerung vom MiV auf den ÖV und das Velo eine Schlüsselrolle zu.

Wir bitten den Regierungsrat daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass a) der durchschnittliche Treibstoffverbrauch bei den zugelassenen Neuwagen seit 2017 wieder zunimmt, und dass b) der absolute Treibstoffverbrauch im Strassenverkehr sich nach wie vor auf dem Niveau von 1990 bewegt?
2. Welche Massnahmen und Instrumente stehen dem Regierungsrat zur Verfügung, um beim Strassenverkehr, insbesondere beim MiV, eine CO₂-Reduktion herbeizuführen?
3. Genügen diese Instrumente und Massnahmen für eine deutliche Senkung des CO₂-Ausstosses im Bereich Strassenverkehr, bzw. zur Erreichung des netto Null-Ziels bis 2040?
4. Welche wirksamen Massnahmen und Instrumente sind aus Sicht des Regierungsrates zusätzlich nötig?
5. Hat der Regierungsrat sich betreffend des Problems der stagnierenden CO₂-Reduktion im Bereich Strassenverkehr auch schon an den Bund gewendet, bzw. hat der Regierungsrat vor, dies zu tun?
6. Mit welchen Massnahmen will der Regierungsrat das Ziel 2.1 im Gesamtverkehrskonzept 2018: «Reduktion der Tagesdistanzen im Personenverkehr», erreichen?

7. Mit welchen Massnahmen hat der Regierungsrat vor, das Ziel 2.2 im Gesamtverkehrskonzept: «Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr auf 40% bis 2030», erreichen?
8. Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um das Ziel 2.3 im Gesamtverkehrskonzept: «Erhöhung des Veloverkehrsanteils auf 8% bis 2030», zu erreichen?
9. Wie werden die Fortschritte für die in den Fragen 6 bis 8 erwähnten Ziele gemessen?
10. Was hat der Regierungsrat vorgesehen für den Fall, dass die genannten Ziele aus dem Gesamtverkehrskonzept 2018 nicht erreicht werden?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Florian Meier, Winterthur, und Thomas Forrer, Erlenbach, wird wie folgt beantwortet:

Die in der Interpellation aufgeworfenen Fragen betreffen in weiten Teilen die Zuständigkeit des Bundes betreffend Import und Zulassung von Fahrzeugen. Dennoch finden diese Fragen auch im Kanton grosse gesellschaftliche Beachtung und decken sich inhaltlich zum Teil mit parlamentarischen Vorstössen der jüngsten Vergangenheit. Zudem wird in naher Zukunft die Berichterstattung zu Postulaten erfolgen, die einen verstärkten Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr fordern, etwa die als Postulat überwiesene Motion KR-Nr. 107/2019 betreffend Befristete Förderung der Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität. Neben dem bestehenden Massnahmenplan zur Verminderung von Treibhausgasen (vgl. RRB Nr. 920/2018) hat sich der Regierungsrat in den Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023 zum Ziel gesetzt, eine langfristige Klimastrategie und ein Vorgehen zur Dekarbonisierung festzulegen (Massnahme RRZ 7a). Zudem bekennt er sich mit dem langfristigen Ziel (LFZ 7.6) zur Verminderung des Treibhausgasausstosses im Rahmen des Pariser Klimaabkommens. Es wird angestrebt, die Treibhausgasemissionen bis spätestens 2050 auf netto null zu senken. Im Rahmen der Berichterstattung zu den dringlichen Postulaten KR-Nrn. 62/2019 betreffend «Klimanotstand» und 63/2019 betreffend Der Kanton Zürich ruft den Klimanotstand aus – für «eusi Zuekunft» (Vorlage 5613) hat der Regierungsrat weitere Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgase im Bereich des Verkehrs dargelegt z. B. betreffend Wasserstoff. Daneben enthält auch das Gesamtverkehrskonzept 2018 (GVK; RRB Nr. 25/2018) Leitsätze, Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte, die direkt oder indirekt dem Klimaschutz zugutekommen.

Zu Frage 1:

Der Landverkehr ist für rund einen Drittel des Ausstosses an Treibhausgasen verantwortlich. Technologische Fortschritte in der Antriebstechnik zur Verringerung des Ausstosses wurden weitgehend durch die Zunahme der Verkehrsnachfrage und der durchschnittlichen Motorenleistung der Personenwagen aufgewogen. Gemäss Daten des Bundes steigt der CO₂-Ausstoss von Neufahrzeugen aufgrund der Entwicklung hin zu schwereren Fahrzeugen seit 2016 wieder an. Neuste Daten des Bundesamts für Energie zeigen erste Anzeichen für eine Trendwende im Jahr 2020 dank steigendem Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen von Personenwagen. Im Hinblick auf das Klimaabkommen von Paris ist die Entwicklung insgesamt als ungenügend zu beurteilen.

Zu Fragen 2-4:

Der Regierungsrat hat nur begrenzte Möglichkeiten, den CO₂-Ausstoss von Strassenfahrzeugen direkt über Vorgaben oder finanzielle Anreize zu beeinflussen. Die Voraussetzungen für die Zulassung von Neufahrzeugen ist auf Bundesebene im Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01) und in seinen Ausführungsverordnungen abschliessend geregelt. Ebenfalls auf nationaler Ebene sind die Vorschriften für den CO₂-Ausstoss von Fahrzeugen und die Einteilung der Fahrzeuge in Energieeffizienzklassen im Rahmen des CO₂-Gesetzes (SR 641.71), der CO₂-Verordnung (SR 641.711) und der Energieeffizienzverordnung (SR 730.02) geregelt. Auch die Einführung einer leistungsbezogenen Verkehrsabgabe (Stichwort «Mobility Pricing»), mit der die Verkehrsnachfrage und der CO₂-Ausstoss auf der Strasse gelenkt werden könnten, liegt in der Zuständigkeit des Bundes.

Am 1. Januar 2014 trat eine Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) in Kraft, mit der ermässigte Abgaben für die beiden besten Energieeffizienzkatgorien und spürbar höhere Ansätze für schwere und hubraumstarke Fahrzeuge eingeführt wurden. Zudem sind rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge von der Abgabepflicht gänzlich befreit. Die Erfahrungen zeigen, dass das Kaufverhalten bei Neuwagen nur beschränkt über die Ausgestaltung der Verkehrsabgaben beeinflusst werden kann. Der Grund liegt u. a. darin, dass Verkehrsabgaben nur einen Teil der Betriebskosten eines Motorfahrzeuges ausmachen. So kann den Daten zur Entwicklung des Bestandes an Personenwagen im Kanton Zürich nach den vom Bund festgelegten Energieeffizienzklassen in den Jahren 2018 bis 2020 entnommen werden, dass neben dem Bestand an Fahrzeugen in der besten Energieeffizienzklasse auch derjenige in der schlechtesten Energieeffizienzklasse ansteigt.

Energieeffizienzklasse/ Bestand Personenkraftwagen	2018	2019	2020
A	90 852	91 276	96 365
B	98 371	94 707	94 139
C	128 299	124 977	123 428
D	100 605	99 970	99 912
E	77 408	78 568	78 553
F	70 098	73 272	76 441
G	69 807	78 705	82 438
keine	84 338	80 029	77 364

Entwicklung des Bestandes an Personenkraftwagen im Kanton Zürich, Stichtag 1. September. Erläuterungen: Bei den in der Tabelle ohne Energieeffizienzklasse ausgewiesenen Personenkraftwagen handelt es sich hauptsächlich um solche, die vor der Einführung der Energieetikette in der Schweiz zum ersten Mal in Verkehr gesetzt wurden. (Quelle: Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich)

Die Verantwortung für die strategische Planung des Gesamtverkehrs liegt in weiten Teilen in der Zuständigkeit des Regierungsrates. Damit kann auch der Energieeinsatz im Bereich Mobilität beeinflusst werden. Das GVK legt hierfür die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze fest. Zudem kann der Regierungsrat zusammen mit den Gemeinden die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung, die erheblich für die Menge und Art der Mobilität verantwortlich sind, mit den entsprechenden Planungsinstrumenten und Infrastrukturbauten beeinflussen. Das GVK enthält die Handlungsfelder, um eine deutliche Verminderung des CO₂-Ausstosses vorrangig beim motorisierten Individualverkehr herbeizuführen. Hierzu gehören insbesondere:

- die prioritäre Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs;
- eine Siedlungsentwicklung mit dem Ziel, kurze und/oder gebündelte Wege durch Verdichtung und Mischung von Nutzungen in Siedlungen sowie durch Parkraumpolitik zu fördern;
- die Förderung eines CO₂-armen Nachfrageverhaltens durch Beratung und Kommunikation (Mobilitätsmanagement, Veloförderprogramm);
- die Förderung von Angeboten zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen, wie z. B. Sharing, Pooling oder Mobilitätsplattformen;
- die Verkürzung von zurückgelegten Wegen, z. B. durch Homeoffice;
- die Förderung CO₂-armer oder -freier Fahrzeuge wie batterieelektrische oder wasserstoffbetriebene Antriebe.

Der Regierungsrat verfügt somit vor allem über raum- und mobilitätsplanerische Möglichkeiten, um eine Senkung des CO₂-Ausstosses im Strassenverkehr zu erreichen. Die Abhängigkeit von Regelungen auf nationaler Ebene ist gross. Vom Bund werden daher verstärkte Anstrengungen betreffend CO₂-Vorschriften für Fahrzeuge, eine leistungsabhängige Verkehrsabgabe und eine lenkungswirksame Abgabe auf fossilen Treibstoffen erwartet.

Zu Frage 5:

Im Rahmen ihrer Zuständigkeiten stehen die Direktionen auf Fachebene in regelmässigem Austausch mit den Bundesbehörden. Weiter hat der Regierungsrat die Möglichkeit, zu Anpassungen von Bundesgesetzen und -verordnungen Stellung zu nehmen. So hat sich der Regierungsrat im Rahmen der Vernehmlassungen zur CO₂-Verordnung (RRB Nr. 661/2020) und zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes (RRB Nr. 1133/2016) zum CO₂-Ausstoss im Verkehr geäussert und sich für Vorschriften möglichst ohne Erleichterungen und Ausnahmeregelungen sowie für ergänzende Massnahmen ausgesprochen.

Zu Fragen 6–8:

Es müssen in den genannten Handlungsfeldern verstärkt Anstrengungen unternommen werden, um eine deutliche Senkung des CO₂-Ausstosses im Bereich Strassenverkehr zu erreichen. Das GVK legt die Grundsätze und Strategien dafür bereits fest. Die in Erarbeitung befindliche langfristige Klimastrategie soll aus dem Blickwinkel Klimaziele zusätzliche Akzente auch im Verkehrsbereich setzen. Im Bereich Veloverkehr verfolgt der Regierungsrat das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs durch die Umsetzung des Velonetzplans (RRB Nr. 591/2016) bis 2030 auf 8% zu erhöhen sowie Schwachstellen im Velonetzplan zu beheben und Netzlücken zu schliessen.

Zu Fragen 9 und 10:

Gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Pt. 4.1.3 lit. b) betreibt der Regierungsrat ein Gesamtverkehrscontrolling, indem er das Erreichen der Ziele des GVK feststellt und daraus Handlungsschwerpunkte ableitet. Mit dem GVK ist die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, dem Regierungsrat bei massgeblichen Entwicklungen Bericht über dessen Umsetzung zu erstatten und in Absprache mit den zuständigen Organisationseinheiten allfällige Steuerungsmassnahmen zu beantragen. Mit der Neuregelung der Aufgaben und Zuständigkeiten in der Mobilität (RRB Nrn. 771/2020 und 1198/2020) bestätigt der Regierungsrat, dass eine klare spezifische Vorgabe und eine regelmässige Wirkungsüberprüfung eine wichtige Aufgabe des neuen, per 1. Januar 2021 geschaffenen Amtes für Mobilität sein wird.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli