

3. Stagnierende CO₂-Reduktion auf der Strasse

Interpellation Florian Meier (Grüne, Winterthur), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) vom 28. September 2020

KR-Nr. 378/2020, RRB-Nr. 1227/9. Dezember 2020

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Zuerst einmal möchte ich mich beim Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) bedanken, dass er sich der Sache angenommen und uns diese klare und sehr fundierte Antwort vorgelegt hat. Sie zeigt in aller Deutlichkeit, dass bei der Ökologisierung des Verkehrs auf die viel gelobte Eigenverantwortung, den Markt und auf technologische Entwicklung kein Verlass ist. Unverständlich ist dagegen die Abwesenheit der Verkehrsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), auch wenn es leicht nachvollziehbar zu sein scheint, dass ihr dieses Thema nicht das angenehmste ist.

Denn es ist klar: An den Treibhausgasemissionen des Verkehrs hat sich überhaupt nichts verbessert. Während die Emissionen im Gebäudebereich abnehmen, bleiben die Emissionen des Verkehrs konstant hoch. Sie machen mittlerweile 40 Prozent der Gesamtemissionen aus. Bei den neu zugelassenen Fahrzeugen zeichnet sich langsam, aber sicher eine Veränderung ab. Die Verkaufsanteile von konventionellen, CO₂-ausstossenden Autos nehmen ab. Ein Viertel aller neu zugelassenen Autos sind rein elektrisch angetrieben oder Plug-in-Hybride. Aber trotz steigenden Verkaufszahlen bei Elektroautos: Die Schweiz ist weder modern noch innovativ noch ansatzweise führend; die Schweiz hinkt als Schlusslicht hinterher. Und falls Sie jetzt denken, mit mehr Elektroantrieben sinke auch der CO₂-Ausstoss, dann liegen Sie ebenso falsch: Der CO₂-Ausstoss der Neuwagen bleibt stabil auf etwa 130 Gramm pro Kilometer. Die Effizienz der ökologischen Neuwagen wird durch die unökologischen einfach überkompensiert. Da muss jetzt dringend etwas gehen. Für uns ist klar: Ab allerspätestens 2035 dürfen auch im Kanton Zürich keine neuen Fahrzeuge mehr mit Benzin- oder Dieselmotor zugelassen werden. Wenn wir nur auf irgendwelchen wirksamen Abgaben bei Treibstoffen hoffen, kommen wir nirgends hin.

Mittlerweile hat die Regierung den Handlungsbedarf beim Verkehr anerkannt. Sie beurteilt die Entwicklung im Hinblick auf die Klimaziele als ungenügend. Bei der Umsetzung setzt sie dann aber auf Bewährtes oder besser gesagt Unbewährtes. Verwiesen wird hier nämlich auf Handlungsfelder des fünf Jahre alten Gesamtverkehrskonzepts aus der letzten Legislatur. Beispielsweise wird die Förderung CO₂-armer Fahrzeuge aufgezählt. Eine reine Elektrifizierung des heutigen Verkehrs löst das Problem aber nur teilweise. Batterieelektrische Fahrzeuge sind über alles gesehen zwar effizienter als konventionelle Benzin- oder Dieselaautos, aber eben nur rund 60 Prozent effizienter. Brennstoffzellenfahrzeuge sind sogar noch ineffizienter als batterieelektrische Fahrzeuge. Die Emissionen können mit der Elektrifizierung des Verkehrs zwar um rund zwei Drittel gesenkt werden, aber auch dann wird das eine Drittel übrigbleiben – eben ein Drittel zu viel.

Folgerichtig hat der Regierungsrat deshalb auch die Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erwähnt. Diese macht Sinn, denn der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) – also zum grossen Teil der Freizeitverkehr und weniger der Berufsverkehr – macht 60 Prozent der Emissionen im Verkehr aus. Der ÖV gerade mal zwei Prozent. Für uns heisst das: Der MIV muss auf die ökologischen Verkehrsmittel umgelagert werden. Hier erwarten wir von der Volkswirtschaftsdirektorin konkrete verkehrsregulierende Massnahmen, anstatt dass sie sich bei überdimensionalen Prestige-Viadukten nach Süddeutschland aufhält (*gemeint ist die Umfahrung Eglisau*).

Wie der Regierungsrat schreibt, hat die Regierung nämlich durchaus mobilitätsplanerische Möglichkeiten. Angesichts der ökologischen Irrfahrt müssen diese jetzt auch ausgeschöpft werden, und zwar möglichst vollständig. Bisher war davon aus dem Amt für Mobilität wenig zu spüren. Zum Beispiel muss die Behebung der Lücken und Schwachstellen im Velonetz bereits in der strategischen Planung die höchste Priorität bekommen. Es ist nämlich ganz einfach: Was nicht geplant wird, das wird auch nicht gebaut. Am Ende müssen doch noch einige Lichtblicke des Regierungsrats erwähnt werden: Am allereinfachsten werden die CO₂-Emissionen im Verkehr nämlich reduziert, indem die Wege verkürzt werden. Mit der Siedlungsentwicklung durch Verdichtung, gemischte Nutzungen und Parkraumpolitik ist er hier auf einem guten Weg.

Fazit: Die Transformation des Verkehrssystems muss dringend angegangen werden, und zwar mit wirkungsvollen Massnahmen. Wenn das Amt für Mobilität den ÖV und den Veloverkehr fördert und gleichzeitig alles dafür tut, damit der MIV möglichst attraktiv bleibt, dann wird sich rein gar nichts ändern. Es muss jetzt endlich ein Umdenken stattfinden. Die Regierung anerkennt in der Antwort, dass jetzt verstärkte Anstrengungen notwendig sind, damit der CO₂-Ausstoss im Verkehr gesenkt werden kann. Wir erwarten aber hier nicht nur Grundsätze und Strategien; wir erwarten konkret umgesetzte Massnahmen, und zwar in allen betroffenen Direktionen. Es kann nicht sein, dass die grösste Herausforderung unserer Generation – die Klimakrise – im Kanton alleine durch die Baudirektion angegangen wird.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Eine kleine Vorbemerkung: In Ihrer Interpellation sehe ich eine sehr erfreuliche Aussage, nämlich, dass im Bereich der Gebäudeenergie die Emissionen seit 1990 spürbar reduziert werden konnten. Das ist ganz etwas Neues. Das hört man sonst nie von Ihnen. Sonst sind immer die Gebäude die Bösen. Nun wird dies einmal gewürdigt; mich freut das natürlich. Umso mehr hacken Sie auf dem Verkehr herum. Ich bin schon ein bisschen erstaunt; ich finde es schon fast originell, wie der Interpellant hier um den heissen Brei herumgeredet hat. Er hat nämlich den tonnenschweren Elefanten im Raum ganz einfach ignoriert. Sie können es sich sicher vorstellen, worauf ich hinauswill: Es ist die Zuwanderung.

Ich weiss, Sie kennen mich, ich bin nicht derjenige, der ständig über die Zuwanderung spricht; ich habe innerhalb meiner Fraktion andere Themen. Aber hier ist

es einfach offensichtlich. Es gibt Zusammenhänge, die verstehen sogar Zweitklässler. Wenn jedes Jahr eine Schweizer Grossstadt in dieses Land einwandert – und dies seit Jahrzehnten –, dann nimmt auch die Mobilität zu, dann nimmt auch das Bedürfnis nach Mobilität zu. Wenn es immer mehr Menschen gibt, dann gibt es auch immer mehr Autos. Das ist völlig normal. Denn nicht alle dieser Menschen brauchen den ÖV. Das ist völlig logisch. Dieses Bevölkerungswachstum hat noch Folgeeffekte: Es führt auch zu höheren Miet- und Wohnpreisen; es gibt längere Pendelwege. Man kann heute nicht mehr da wohnen, wo man arbeitet. Früher musste man nicht jeden Morgen eine halbe Stunde ins Auto steigen und womöglich im Stau stehen. Nein, da konnte man im gleichen Dorf in die Fabrik laufen. Heute muss man dorthin pendeln. Auch dies eine Folge der hohen Zuwanderung. Man muss sich vor Augen halten, wie sehr der Personenverkehr – aber auch der Güterverkehr – zugenommen hat. Zwischen 1990 und 2019 ist dies eine Zunahme von rund einem Drittel. Das klingt jetzt abstrakt, doch wir reden hier von 25 Milliarden Kilometern, die mit dem Auto mehr gemacht wurden. Trotzdem haben wir einen stagnierenden CO₂-Ausstoss. Also Entschuldigung, wenn man das pro Kopf rechnen würde, dann hätten wir einen massiv gesunkenen CO₂-Ausstoss – gilt übrigens auch für die Gebäude. Wenn man auch da diese Effekte hinsichtlich des Bevölkerungswachstums ausrechnen würde, dann käme man auf einen grösseren Rückgang des CO₂-Ausstossens. Dass sich hier sehr viel tut, das ignorieren Sie einfach. Sie bleiben immer bei der gleichen Argumentation. Sie haben auch den technologischen Fortschritt erwähnt, der hier überhaupt nicht spielt. Das stimmt doch nicht. Die Autos werden immer effizienter; das ist offensichtlich.

Ein zweiter Aspekt ist natürlich der Wohlstand. Der Wohlstand steigt. Die Leute können sich immer grössere und kräftigere Autos kaufen. Ich weiss, das gefällt Ihnen nicht, das wollen Sie nicht. Aber auch hier: Es ist nicht Sache des Staates, den Leuten vorzuschreiben, welche Autos sie kaufen. Es bestehen heute ja schon höhere Abgaben für schwerere und teurere Autos. Auch diesbezüglich müssen wir nicht mehr machen, denn die Leute wollen nun mal schöne grosse Autos kaufen. Sie haben ihnen nicht vorzuschreiben, das nicht zu machen. Sie haben selbst gesagt, der Anteil an Elektromobilen nimmt ständig zu. Sie sehen das Ganze als ein riesengrosses Problem. Sie reden wieder von der alles dominierenden Klimakrise. Aber eben, Sie betrachten eben alles immer nur durch die CO₂-Brille. Wir müssen froh sein, dass es so ist, wie es ist. Stellen Sie sich einmal vor, es wären heute schon nur Elektromobile unterwegs. Dann hätten wir in diesem Winter garantiert gar keinen Strom mehr; da können Sie sicher sein. Die Energiekrise, die lässt sich nicht einfach wegdiskutieren. Wir können froh sein, dass nicht jedes Haus eine Wärmepumpe und dass nicht jedes Auto auf der Strasse eine Batterie hat; wir hätten sonst noch deutlich grössere Probleme. Sie haben heute sicher mit Freude diese Umfrage im Tages-Anzeiger gesehen, dass die Leute gegenüber der Windkraft durchaus wohlgesinnt sind. Das ist schön. Das mag ich Ihnen auch gönnen. Wir reden aber von 120 Windrädern. In der NZZ konnte man vor ein paar Tagen dem Interview mit Herrn Georg Schwarz, ehemaliger Vizedirektor des Eidgenössischen Nuklearsicherheitsinspektorats, entnehmen, dass es in diesem Land 5000

Windräder bräuchte. Ich glaube einfach nicht, dass das mehrheitsfähig wäre. So viel zum Thema Elektrizität.

Ich schaue auf die Uhr; das ist sehr angenehm, dass einem hier eine Uhr zur Verfügung steht (*gemeint ist der Monitor mit der Angabe über die verbleibende Redezeit*).

Wir wollen Technologie-Neutralität. Wir wollen, dass der Markt regelt, welche Antriebstechnologie sich durchsetzen wird. Das ist nicht Sache des Staates. Es wird automatisch ein Mix aus verschiedenen Technologien sein: Elektro, Wasserstoff und auch synthetische Treibstoffe. Ich bin überzeugt, das ist etwas, das in den nächsten Jahrzehnten kommen wird. Und mit dieser erzwungenen Abkehr von fossilen Treibstoffen zerstören Sie auch die Infrastruktur, die man dann mal für die synthetischen Treibstoffe braucht.

Schlussbemerkung: Der Regierungsrat sagt es recht deutlich, dass er kaum Einfluss auf das Problem hat. Es wird alles hauptsächlich auf Bundesebene geregelt. Die Interpellation ist somit nicht viel mehr als das übliche Gemecker darüber, dass der Bürger nicht nach Ihrer grünen Klima-Ideologie handeln will. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Zuerst eine Vorbemerkung: Ich habe mich gewundert, dass die Regierung diese Interpellation der Baudirektion zugeteilt hat. Für das Amt für Mobilität respektive für das frühere Amt für Verkehr ist eindeutig die Volkswirtschaftsdirektorin in der Verantwortung betreffend Gesamtverkehr und somit auch für den CO₂-Ausstoss des Gesamtverkehrs.

Man muss sagen, wenn man die CO₂-Reduktion im Verkehr anschaut, dann ist der Kanton Zürich eine ziemliche Katastrophe. Man muss feststellen, die Volkswirtschaftsdirektion hat das total verschlafen. Wir haben vorhin gehört: die Zuwanderung. Es sehe alles super aus, pro Kopf sei es gar nicht so schlimm. Aber ich möchte auch Ueli Bamert darauf hinweisen: Wir brauchen nicht pro Kopf etwas weniger, wir brauchen netto null. Davon sind wir sehr, sehr weit weg. Das heisst, es muss nicht nur pro Kopf ein wenig abnehmen, sondern es muss massiv abnehmen. Absolut. Dass die ehemalige Vereinigung (*gemeint ist die Erdölvereinigung, heute Avenergy, der Arbeitgeber von Ueli Bamert*) natürlich gerne Benzin und Diesel verkauft, ist mir auch klar. Es ist ja schön, wenn noch ein wenig CO₂ ausgestossen werden darf. Aber so kann es nicht weitergehen.

Wenn wir die Klimastrategie des Kantons Zürich anschauen, kann man feststellen, dass 39 Prozent des CO₂-Ausstosses – dabei ist der Flugverkehr noch nicht mitgerechnet – vom Strassenverkehr verursacht wird. Das ist der grösste einzelne Anteil. Die Gebäude machen lediglich 32 Prozent aus – und diese sinken und werden noch stärker sinken dank des neuen Energiegesetzes. Diesbezüglich haben wir etwas gemacht, damit es wirklich steil hinabgeht. Ich habe nachgeschaut, was die Volkswirtschaftsdirektion unternommen hat, damit der CO₂-Ausstoss reduziert wird. Sie hat die Dekarbonisierung der ZVV-Flotte (*Zürcher Verkehrsverbund*) beschlossen; das ist eine gute Sache, das ist sinnvoll. Doch man muss schon sagen, das war eine Frucht, die sehr tief hing. Diese nicht zu nehmen, wäre eigentlich ein Verbrechen gewesen; es ist auch nicht eine wahnsinnige Leistung.

Man soll es machen, man soll es tun, aber sie ist nun auch nicht das, worauf man wahnsinnig stolz sein kann, dass man es schafft. Dann haben wir den Ladestation-Rahmenkredit; der ist sinnvoll. Aber man muss sich auch hier eingestehen, er hat einen relativ grossen Mitnahmeeffekt. Das war es dann – ehrlich gesagt –, was man gemacht hat, damit der CO₂-Ausstoss im Verkehr abnimmt.

Bei der Klimastrategie merkt man, dass die Volkswirtschaftsdirektion hofft – wohl in ihrem liberalen Denken –, dass es dann schliesslich von selbst gut kommt. Die Leute werden irgendwann dann schon einmal E-Autos kaufen und mit etwas Homeoffice bewegen sie sich auch weniger. Dass es eben nicht so gut kommt, merkt man, wenn man Ueli Bamert zugehört hat, weil, er findet, grosse Autos sind doch eine tolle Sache für die Leute; die sollte man ihnen lassen. Liebe Carmen Walker Späh, so geht das einfach nicht weiter. Da muss etwas gehen. Man müsste eben Massnahmen ergreifen, die dazu führen, dass das Gesamtverkehrskonzept umgesetzt wird. Aber was liest man da in der Klimastrategie: in Prüfung. Insbesondere zur Förderung des Velos braucht es viel mehr. Die Leute werden nicht einfach so aufs Velo umsteigen, wenn nichts getan wird, auch nicht auf den ÖV umsteigen. Hier kann man wirklich dafür sorgen, dass die Leute für dieselbe Bewegung weniger CO₂-Ausstoss produzieren. Bis jetzt hat man beim ÖV immer geschaut, dass er kostendeckend ist, dass er nicht zu viel kostet. Aber man muss sich vielleicht auch bei den Billett-Preisen überlegen, welches der ideale Preis hinsichtlich des CO₂-Ausstosses ist. Weil, je nachdem, wie teuer es ist, mit dem ÖV zu fahren, entscheiden sich die einen eben doch fürs Auto.

Zusammengefasst: Betreffend CO₂-Reduktion im Strassenverkehr läuft zu wenig. Das Prinzip Hoffnung genügt einfach nicht. Es muss sich hier was ändern, sonst erreicht der Kanton Zürich seine Klimaziele nicht. Ich bin der Meinung, die Volkswirtschaftsdirektion muss ein, zwei, drei, vier, am besten fünf Gänge höher schalten und Gas geben – nicht mit Brennstoffen. So darf es auf jeden Fall nicht weitergehen; es muss sich etwas ändern. Ich hoffe, die Volkswirtschaftsdirektorin wird dies hören. Sonst wird ihr das der Baudirektor sicher freundlicherweise übermitteln. Wir haben geschlossen

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Vielen Dank an die Regierung für die Stellungnahme zu dieser Interpellation. Sie zeigt auf, dass die CO₂-Reduktionen im Strassenverkehr tatsächlich für eine kurze Zeit stagniert haben, aber auch, wie eingeschränkt die Möglichkeiten für einen direkten Einfluss des Kantons Zürich sind. Es gibt verschiedene Gründe, die dazu beigetragen haben, dass die Reduktion vorübergehend stagnierte. Um diese zu erkennen, braucht es aber etwas mehr als nur die einseitige Betrachtung einer einzigen Statistik. Ein Faktor ist, dass sich der Anteil an Dieselantrieben zwischen 2016 und 2020 aus diversen Gründen praktisch halbiert hat und dass er 2020 noch bei rund 20 Prozent lag. Diese Verlagerung fand dabei zu grossen Teilen auf Benzinantrieben statt, welche einen höheren Verbrauch und entsprechend auch einen höheren CO₂-Ausstoss haben. Die Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen von Hybriden, insbesondere aber auch von reinen Elektrofahrzeugen, war noch nicht genügend hoch, um diesen Umstieg aufzunehmen. Dies hat sich nun laufend verbessert, und heute kann das Angebot an

Elektroantrieben bei den Personenwagen als gut bezeichnet werden, auch bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Angebot nun breit vorhanden.

Die Lieferschwierigkeiten in den vergangenen Jahren haben diesen positiven Effekt aber stark eingebremst. Die anhaltend tiefen Zulassungszahlen von neuen Fahrzeugen verzögern die Reduktion des CO₂-Ausstosses, da der Fahrzeugpark sich nicht im erwarteten Mass erneuert. Aber ein Problem, das ich schon mehrfach angesprochen habe, ist aktuell noch akuter geworden. Die Bestrebungen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu forcieren, sind sicher nicht falsch. Das Hauptproblem, nämlich die Befürchtung der Bevölkerung, dass an besagten Ladestationen nichts rauskommt, wird aber nicht angegangen. Mit der aktuellen Diskussion über die Strommangellage haben sich diese Bedenken noch verstärkt. Dies führt einerseits dazu, dass ein Umstieg auf Elektroantrieb komplett fallengelassen wird oder aber zur Zurückstellung des Fahrzeugersatzes führt. Dies wird die Reduktion des CO₂-Ausstosses weiter verzögern. Für eine schnellere Veränderung zu mehr Elektromobilität muss also dringend auch der Zubau der Stromproduktion forciert werden, damit die Bevölkerung hier wieder mehr Vertrauen haben kann.

Andere Massnahmen, insbesondere solche, die vom Kanton Zürich ergriffen werden können, haben, wenn überhaupt, nur marginalen Einfluss. Die Lenkung über Strassenverkehrsabgaben zum Beispiel hat einen kaum spürbaren Effekt, wie in der Antwort der Regierung richtig festgehalten wurde. Da der Anstieg der Verkehrsleistung des Strassenverkehrs einerseits auf das deutlich schnellere Wachstum der Bevölkerung, und andererseits auf eine Zunahme im Freizeitverkehr zurückzuführen ist, werden auch die Siedlungspolitik sowie steigende Homeoffice-Anteile und so weiter keine grossen Effekte haben. Die Ziele von 2020 wurden jedoch vom Verkehr nur knapp verfehlt; es gab eine Reduktion von 9 Prozent statt 10 Prozent. Die gesetzlichen Vorgaben zur Senkung des CO₂-Ausstosses von Fahrzeugen und hoffentlich eine sich bald entspannende Liefersituation können zusammen mit einer glaubwürdigen Energieversorgungs- und Infrastrukturpolitik die angestrebte Senkung des CO₂-Ausstosses bewirken, wobei vor allem bei der Energiepolitik noch einiges zu unternehmen ist.

Eine grüne Verkehrspolitik können wir aber sicher nicht unterstützen. Was aber auch noch etwas bringen könnte, wäre ein besserer Verkehrsfluss statt Stau. Auch das führt zu mehr CO₂-Ausstoss. Und gerade aktuell: Wenn wegen einer Strassensanierung nicht Umfahrungen geplant werden, die für jeden Verkehrsteilnehmer rund 50 Kilometer Umwegfahrt pro Tag bringen, könnte nochmals etwas zur Reduktion beigetragen werden.

Die FDP-Fraktion hat die Antwort der Regierung zur Kenntnis genommen und hofft auf eine zukunftsweisende Energiepolitik.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich staune einmal mehr, wie kleinräumig die Interpellanten denken. Offensichtlich haben sie noch nie etwas von Transitverkehr gehört, obschon der Kanton Zürich massgeblich davon betroffen ist. Und das entsprechende Abkommen mit der EU, das sehen Sie ja als heiligen Gral an. Also, die Mobilität auf der Strasse statt auf der Schiene wird vor allem durch die EU gefördert. Das weiss auch die Kollegin Gabi Petri, dass die EU eigentlich alles

unternimmt, um den Güterverkehr auf die Strasse zu verlegen. Weil – wir haben es, glaube ich, schon einmal in diesem Rat diskutiert –, vor allem der Schienenverkehr unserer nördlichen Länder mehr als nur im Argen liegt. Das als erster Punkt.

Punkt zwei wäre eine interessante Frage an den Herrn Baudirektor: Wie wollen Sie das Problem mit der EU betreffend Grenzgänger angehen? Wir wissen, es sind nicht ganz 400'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger, die täglich von Norddeutschland beziehungsweise von Baden-Württemberg – da weiss ich es genau, es sind 127'000 Personen –, die täglich mit Motorfahrzeugen in die Schweiz einreisen. Ich bin mal gespannt, wie Sie dieses Problem im Kanton Zürich lösen wollen. Selbstverständlich, der ganz grosse Chef von Baden-Württemberg ist auch ein Grüner (*gemeint ist Ministerpräsident Winfried Kretschmann*). Vielleicht versteht ihr euch besser; er soll doch jedem einzelnen sagen, er soll mit dem Lastenfahrzeug oder mit dem Velo in die Schweiz einreisen und nicht mit dem Motorfahrzeug. Aber du weisst, lieber Herr Baudirektor, das wird scheitern. Also, hier eine Blase über den Kanton Zürich ziehen und sagen, das eigene Volk oder die eigene Bürgerin oder Bürger wird jetzt gepiesackt. Doch was durch den Kanton Zürich von Nord nach Süd oder von West nach Ost fährt und auch alle Grenzgänger, die können auch mit Motorfahrzeugen kommen, koste es, was es wolle, das ist völlig irre.

Und zu guter Letzt noch eines: Ich habe 45 Jahre lang mehr oder weniger ziemlich hart gearbeitet, habe in Ausübung meines Jobs zweimal mein Leben riskiert. Glauben Sie mir einfach eins: Als einfacher Vater und zweifacher Grossvater gebe ich mir jeden Tag redlich Mühe, alles allen recht zu machen. Aber Sie glauben ja wohl nicht, dass ich mich von solchen Umweltterroristen oder Asphaltkleber vorschreiben lasse, wie ich mich von A nach B zu bewegen habe. Das geht einfach nicht. Und wenn es mir im Kanton Zürich auf den Senkel geht, das kann ich Ihnen versichern, dann bin ich einfach weg. Das ist das Schöne, wenn Sie mehrere Liegenschaften haben, dann können Sie einfach gehen. Wenn das Umfeld nicht mehr passt, dann gehe ich einfach. Aber ich lasse mir nicht von Taugenichtsen, die sich auf den Boden kleben, vorschreiben, wie ich von A nach B zu gehen habe. Herr Baudirektor, nehmen Sie das zur Kenntnis.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Herr Isler, mässigen Sie sich etwas. (Heiterkeit)

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Wir haben die FDP und wir haben die SVP zum Thema CO₂-Ausstoss auf den Strassen Zürichs gehört. Wir haben gehört, sie haben keine Lösungen; sie sind auch nicht bereit, Lösungen in Betracht zu ziehen. Das Einzige, was sie uns jetzt hier aufgetischt haben, sind Hindernisse: Es geht nicht, man kann nicht, man sollte nicht, Zuwanderung und so weiter. Es wurde auch gesagt, dass es okay sei, dass wenn die Bevölkerung wächst, dass der CO₂-Ausstoss auf dem gleichen absoluten Niveau geblieben ist. Aber das spielt doch für das Klima keine Rolle; das Klima fragt doch nicht, ob wir die naturwissenschaftlichen Gesetze einhalten oder nicht. Die sind immer einzuhalten, egal, woher das CO₂ kommt. Also, wir können uns diese Stagnation des CO₂-Ausstosses

im Kanton Zürich auf der Strasse – ich erlaube mir jetzt mal zu sagen – nicht schöntrinken, sondern wir müssen ehrlicherweise sagen, dass es ein Problem ist. Denn es ist ein Problem – und das beobachten wir alle und das ist auch statistisch erfasst –, dass die Autos auf den Strassen immer grösser werden, egal, ob elektrobetrieben oder benzinbetrieben. Das heisst, es wird viel mehr Energie auf die Strasse gebracht, viel mehr als nötig. Warum braucht eine Person im Kanton Zürich zwei Tonnen Blech um sich herum, um sich fortzubewegen? Warum genügt nicht nur eine Tonne? Ja, René Isler, Sie sagen: Das will ich mir nicht vorschreiben lassen, das ist mein Begriff von Freiheit. Ich aber sage Ihnen, geschätzte Bürgerliche, geschätzte Kolleginnen und Kollegen von der SVP, wenn das ihr liberaler Grundbegriff ist, dann wird der Liberalismus auf Dauer ein Problem bekommen. Denn der Liberalismus wird irgendwann auch beweisen müssen, dass er Ökologie kann. Bis jetzt, wenn ich auf unsere Strassen schaue, bis jetzt, wenn ich unseren CO₂-Ausstoss anschau, sehe ich nicht, dass der Liberalismus Klimapolitik kann und auch nicht, dass er Ökologie kann. Wir hoffen, dass Sie diesen Begriff von Freiheit irgendwann mal so konzipieren, dass die Ökologie ihren adäquaten Stellenwert darin findet.

Gewundert habe ich mich natürlich besonders – das ist ein anderes Thema –, dass die Volkswirtschaftsdirektorin heute nicht anwesend ist und dass sie auch nicht Stellung genommen hat, sondern den Baudirektor vorgeschoben hat, wenn es um Verkehr geht. Müssen wir künftig damit rechnen, dass wenn wir einen CO₂-Vorstoss machen, der die Spitäler betrifft, dass dann auch Herr Neukom darüber Auskunft geben muss? Müssen wir, wenn es um die Polizeifahrzeuge geht und um den CO₂-Ausstoss bei der Polizei – denn CO₂ ist ein Querschnittsthema –, auch wieder Herrn Neukom anfragen, wie Herr Fehr (*Regierungsrat Mario Fehr*) seine Polizeiflotte organisiert? Ich glaube, da ist einiges aus dem Lot geraten. CO₂ ist nicht einfach nur ein Thema der Baudirektion, weil dort im AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) die entsprechende Stelle ist. Sondern wenn es um die Massnahmen geht, sind sämtliche Direktionen im Kanton Zürich, in unserem Kanton betroffen. Und ich bitte die Herren und Damen künftige Regierungsrätinnen und Regierungsräte das auch zu beherzigen.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Ich hoffe, ich bin ein zukünftiger Regierungsrat. Und ich bin fast sicher, ich werde dann immer noch das Gleiche sagen, und nämlich das, was eine Dame im Kanton Graubünden (*gemeint ist Nationalrätin Magdalena Martullo-Blocher*) richtigerweise sagt: You're a dreamer, Mister Forrer, you're a dreamer. (*Heiterkeit*) Die Antwort ist doch richtig oder? Forrer fragen, Neukom fragen, nicht verzagen. Genau das hat uns Herr Forrer vorhin erzählen wollen. Aber eines ist einfach Fakt: Wenn du eine Suppe für zehn Leute machst, dann aber 20 Leute kommen, dann gibt es weniger Suppe oder es gibt mehr Wasser. Genauso ist es auch mit dem CO₂. Wenn es immer mehr Leute gibt, gibt es immer mehr CO₂, weil die Reduktion nicht entsprechend ist. Wir müssen auf Forschung setzen, wir müssen auf Entwicklung setzen, aber nicht auf Klima-Ideologen wie mein Vorredner, der uns von irgendwelchen ideologischen Massnahmen hier erzählt, anstatt dass wir das machen, was wir machen sollten,

nämlich dorthin gehen, wo am meisten CO₂ produziert wird. Und das ist nicht die Schweiz, die sich jetzt selbst piesackt und sich selber alles verteuert mit unnötigen Massnahmen. Das ist dort, wo es kein Geld gibt, wo man keine Filter auf Kraftwerke tun kann et cetera. Dort sollte man dieses Geld einsetzen, zum Beispiel im Kosovo, zum Beispiel in Albanien, wo wir alte Kraftwerke haben, was uns vielmehr bringt, als das, was diese Klimakleber und Forders und Neukoms uns sagen

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Herr Amrein, Sie haben einen weiteren Teil des Zitats Ihrer Kollegin vergessen, die nach Graubünden ausgewandert ist. Sie sagte nämlich noch: Was macht man, wenn man ein Problem hat? You try to fix it. Und das macht dieser Rat, dieser Regierungsrat einfach nicht. Wo bleibt das Bekenntnis der Politik, der Regierung, dass man dieses Problem – nämlich die nicht sinkenden Emissionen – endlich in die Hand nimmt. Ich muss mir ernsthaft an den Kopf greifen, wenn ich mit ansehe, wie wir uns Mühe geben, in den verschiedensten Bereich vorwärtszukommen, doch beim Verkehr heisst es einfach: Da können wir halt nichts machen. Natürlich kann man etwas machen. Es gibt aber einfach eine politische Verantwortliche, die nichts machen will, bewusst. Ein halbes Jahr vor den Wahlen hat sie gemerkt, dass sie vielleicht etwas machen sollte, damit sie dann nicht abgewählt wird. Das reicht aber nicht. Wir haben Klimaziele im Kanton Zürich; die hat die Regierung verabschiedet. Ich hoffe, die werden wir auch als Kantonsrat noch verabschieden. Um diese Klimaziele zu erreichen, müssen wir in allen Richtungen und in allen Sektoren Massnahmen ergreifen.

Herr Müller, der selber Autos verkauft, also ein Interesse hat, dass möglichst viele Autos gekauft werden, und Herr Bamert, der Interesse daran hat, dass möglichst viel Öl und fossile Brennstoffe verkauft werden, die haben ausgeführt, dass man da nichts machen könne. Es sei der Markt, und der Markt spiele. Und er spielt halt nicht schnell genug. Das ist weiter nicht erstaunlich. Aber dies vom Freisinn, der sonst eigentlich den Anspruch hat, einigermaßen im Griff zu haben, was in diesem Kanton passiert, dass da nichts anders kommt als eine Aufzählung darüber, weshalb die Emissionen nicht gesunken sind, enttäuscht dann doch. Fair enough: Sie sind tatsächlich teilweise wegen dieser Argumente nicht gesunken, aber sie sind vor allem auch nicht gesunken, weil keine Massnahmen ergriffen wurden. Weshalb haben Sie das nicht gesagt, Herr Müller? Haben Sie einfach keinen Anspruch, dass dieses Problem angegangen wird? Es scheint mir so.

Wir hätten sehr wohl Möglichkeiten im Kanton. Das läge sowohl an Carmen Walter Späh wie auch an der Gesamtregierung, diese Möglichkeiten mittels Raumplanung anzugehen. Selbstverständlich, Herr Bamert, könnten wir dafür sorgen, dass man wieder vermehrt zu Fuss zur Arbeit gehen kann. Das wären raumplanerische Massnahmen, die wir das ergreifen könnten. Ich wäre sehr dafür. Vielleicht könnten wir die Ortskerne sogar so attraktiv gestalten, dass man auch gerne zu Fuss gehen würde, dass man gerne mit dem Fahrrad fahren würde, sofern man das kann. Wir können Kapazitätsreduktionen vornehmen. Diese ehrliche Aussage muss auch gemacht werden: Wir brauchen schlussendlich weniger MIV, egal, ob Elektro oder Benzin oder Diesel. Wir haben auch ein Klimaziel in der Verfassung, das gegenüber dem Anti-Stauartikel etwa ähnlich hoch gewichtet werden sollte.

Es gäbe die Möglichkeit von Anreizen über das Strassenverkehrsgesetz, darüber, welcher Antrieb genutzt wird. Natürlich können wir Forschung machen. Dann muss aber Geld dorthin fliessen. Wir können die Veloinfrastruktur und die Fussinfrastruktur ausbauen; wir können den ÖV attraktiver gestalten. Es gäbe so viele Möglichkeiten. Doch der Anspruch der rechten Ratshälfte etwas zu tun, ist einfach gleich null. Das ist beschämend.

Und Herr Isler, falls denn dieser Rat oder diese Regierung dann mal demokratisch entscheiden sollte, Massnahmen zu ergreifen, und Sie Mühe damit hätten, dann wechseln Sie einfach den Kanton. Ich bin mir sicher, der Kanton Zürich ist nicht der einzige Kanton, der in den kommenden Jahren richtige Massnahmen ergreifen wird, wird ergreifen müssen. (*Applaus*)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich bitte Sie wirklich, mit diesen Beifallsbekundungen aufzuhören. Bitte.

Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.