

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 162/2003

Sitzung vom 1. Oktober 2003

1479. Motion (Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen)

Kantonsrat Martin Bäumle, Dübendorf, Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Zürich, und Kantonsrat Jürg Stünzi, Küsnacht, haben am 16. Juni 2003 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche es ermöglicht, bei Ozonlagen im Zürcher ZVV-Gebiet die Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs (öV) anzubieten.

Der Einnahmenausfall des ZVV, der durch diese Massnahme entsteht, soll durch den Strassenfonds oder eventualiter aus allgemeinen Steuermitteln abgegolten werden.

Begründung:

In den letzten Wochen sind die Ozonwerte im Grossraum Zürich, aber auch in der ganzen Schweiz und in den umliegenden Ländern fast dauerhaft und massiv überschritten worden. Trotz Massnahmenplänen und vielen umgesetzten Massnahmen können die Grenzwerte insbesondere für Ozon an heissen und schönen Sommertagen seit Jahren nicht eingehalten werden.

Hohe Ozonbelastungen sind gesundheitsschädigend für Mensch, Tier und Pflanzen. Insbesondere empfindliche Menschen wie Kleinkinder und ältere Menschen sind durch die Ozonbelastung gesundheitlich bedroht. Hohe Ozonwerte führen auch zu Ernteverlusten in der Landwirtschaft und schädigen das Ökosystem (Wald).

Grundsätzlich sind nur langfristig wirksame Massnahmen zur Reduktion der Vorläufersubstanzen (insbesondere VOC und NO_x) wirksam, um die Schadstoffbelastung zu reduzieren. Die bisherigen Massnahmen greifen nicht genügend, wie die dauernden Grenzwertüberschreitungen belegen.

Zusätzlich müssen deshalb durch kurzfristig wirksame Massnahmen die Ozonspitzen gebrochen werden. Dazu muss die Schadstoffbelastung bei solchen Wetterlagen insbesondere durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr (öV) reduziert werden.

Mit der geforderten Gratisbenutzung wird ein freiwilliger Anreiz geschaffen, an solchen Tagen nach Möglichkeit das Auto stehen zu lassen und den öV zu benützen. Der dadurch entstehende Einnahmenausfall beim ZVV soll grundsätzlich durch den Strassenfonds oder eventualiter aus allgemeinen Steuermitteln abgegolten werden.

Diese Massnahmen sind aus Sicht der Gesamtkosten sinnvoll, da die externen Folgekosten der übermässigen Schadstoffbelastung insbesondere durch das Ozon massiv höher sind als die geforderte Abgeltung des Einnahmenausfalls beim ZVV.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Martin Bäumle, Dübendorf, Barbara Hunziker Wanner, Zürich, und Jürg Stünzi, Küsnacht, wird wie folgt Stellung genommen:

Ozon ist ein sekundärer Schadstoff. Es wird aus den Vorläuferschadstoffen Stickoxid (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) bei hoher Sonneneinstrahlung und warmen Temperaturen gebildet. Stickoxide entstehen bei Verbrennungsprozessen in Verkehr, Industrie und Haushalten. Die VOC gelangen durch Verdunstung von Treibstoffen und als Lösemittel oder Treibgas in die Umwelt. Zu den akuten Auswirkungen einer hohen Ozonbelastung zählen insbesondere Reizungen der Schleimhäute, Einschränkungen der Lungenfunktion und Entzündungen der Atemwege. Besonders betroffen sind Personen, die an Asthma und Allergien leiden.

Die Ozonbelastung in der Schweiz ist gekennzeichnet durch häufiges Überschreiten des Immissionsgrenzwertes zwischen Frühling und Herbst. Sie kann nur gesenkt werden, indem der Ausstoss der Vorläufersubstanzen vermindert wird. In den vergangenen 15 Jahren wurden auf verschiedenen Ebenen Massnahmen umgesetzt, wie die Einführung einer VOC-Lenkungsabgabe, die Rückführung von Benzindämpfen an Tankstellen, eine Verschärfung der Abgasnormen für Motorfahrzeuge und die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, mit denen eine Verminderung des Ausstosses der Vorläufersubstanzen um 40 bis 50 Prozent erreicht werden konnte. Damit ist es zwar gelungen, die höchsten Ozonbelastungsspitzen zu brechen. Die mittlere Ozonbelastung hat sich aber kaum verringert. Um Grenzwertüberschreitungen beim Ozon dauerhaft zu vermeiden, sind weitere deutliche Reduktionen bei den Vorläuferschadstoffen notwendig.

Die Frage von Sofortmassnahmen bei hohen Ozonbelastungen wurde schon wiederholt geprüft. Es wurde festgestellt, dass kurzfristige und lokale Massnahmen die Gesamtbelastung nur wenig beeinflussen, weil die Ozonkonzentration nicht nur von der lokalen Produktion, sondern auch von Luftmassentransporten aus anderen Regionen und dem Ausland abhängig ist.

Bei einem Gratisangebot des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen ist davon auszugehen, dass die Nachfrage an den betreffenden Tagen um 10 bis höchstens 50 Prozent zunimmt. Die Nachfragesteigerung würde

aber nur zum Teil durch Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr erzielt. Zum andern würde die Mobilitätsnachfrage durch die Möglichkeit der Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs generell ansteigen.

Die Wirkung eines Gratisangebots des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen wäre, selbst wenn es voll umgesetzt werden könnte, beschränkt. Sollte dank einer solchen Massnahme auf 10 bis 50 Prozent der Personenwagenfahrten verzichtet werden, wäre an den entsprechenden Tagen eine Verminderung der Ozonkonzentration in der Grössenordnung von lediglich 1 bis 5 Prozent zu erwarten. Das würde nicht ausreichen, um eine spürbare und vor allem dauerhafte Verringerung der Ozonbelastung zu bewirken.

Der zu erwartenden Nachfragesteigerung müsste ein entsprechendes Angebot gegenüberstehen. Mit dem bestehenden Rollmaterial von S-Bahn, Tram und Bussen könnte diese Steigerung in den Hauptverkehrszeiten kaum mehr verkraftet werden. Die Fahrgastwechselzeiten auf den Stationen würden sich zudem so stark erhöhen, dass ab einem gewissen Punkt der Fahrplan zusammenbrechen würde. Bei dieser Ausgangslage hätte die Einführung der Sofortmassnahme aus Kundensicht vor allem Nachteile zur Folge.

Auf der betrieblichen Seite wäre mit grossen logistischen Problemen zu rechnen. Da die Ozonbelastungen von Tag zu Tag schwanken, könnte das Zusatzangebot nur kurzfristig bestellt und bereitgestellt werden. Das hoch komplexe Verkehrssystem würde einer zusätzlichen Belastungsprobe unterworfen, vor allem in zentralen Knotenpunkten wie dem Hauptbahnhof Zürich. Ein Angebotsausbau an einzelnen Tagen würde zusätzliches ausgebildetes Personal bedingen, das kurzfristig nicht zur Verfügung steht. Wegen der Kurzfristigkeit der Massnahme müsste ein effizientes Kommunikationssystem entwickelt werden, das Personal, Kundinnen und Kunden rechtzeitig erreicht. Das bedingt eine breite Abdeckung über alle aktuellen Medien, was entsprechend hohe Kosten verursachen würde.

Die Tarifauffälle bei den Einzeltickets, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Tageswahlkarten dürften rund Fr. 400 000 pro Tag betragen. Für die Zusatznachfrage von 10 bis 50 Prozent sind Kosten aus Einnahmenanteilen, die an die SBB AG zu leisten wären, von Fr. 50 000 bis 250 000 pro Tag zu veranschlagen. Im Sinne der Gleichbehandlung müsste den Inhaberinnen und Inhabern von Abonnements eine Kompensationsmöglichkeit angeboten werden (Verlängerung um den entsprechenden Tag, Abgabe oder Abholen eines Gutscheins usw.), was mit Kosten bzw. Einnahmehausfällen von mindestens Fr. 850 000 pro Tag verbunden wäre. Die Gesamtkosten würden sich somit auf 1,3 bis 1,55

Mio. Franken pro Tag belaufen. Nicht darin enthalten sind die Zusatzkosten u. a. für die Administration (Herstellung und Verteilung der Gutscheine bzw. Verlängerung der Abonnemente usw.), Kommunikation, Zusatzpersonal und Zusatzrollmaterial.

Die von der Motion geforderte Abgeltung des Einnahmenausfalls beim ZVV durch den Strassenfonds würde eine Änderung des Strassengesetzes bedingen. Eine solche Änderung ist angesichts der äusserst knappen Mittel dieses Fonds, der Aufgaben im gesamten öffentlichen Interesse finanziert, und unter Berücksichtigung des Verzichts auf eine Neuordnung der Strassenfinanzierung als Folge des Sanierungsprogrammes 04 nicht zu verantworten. Eine Finanzierung aus allgemeinen Steuermitteln ist angesichts der beschriebenen Schwierigkeiten und der vergleichsweise geringen Auswirkungen auf die gesamte Ozonbelastung nicht zu rechtfertigen. Eine Verminderung der Ozonbelastung ist neben anderen Massnahmen vielmehr durch eine mittel- und langfristig wirksame Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr und die entsprechenden Angebotsausbauten zu fördern (vgl. Vorlage 3997a).

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 162/2003 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.

Hirschi