

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

*KR-Nr. 226/2003  
KR-Nr. 227/2003*

Sitzung vom 11. Dezember 2003

### **1838. Motion (Massnahmenplan Klimaschutz) und**

### **Postulat (Sofortmassnahmen bei Überschreiten der Ozongrenzwerte)**

A. Kantonsrat Martin Bäumle, Dübendorf, Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Zürich, und Kantonsrätin Susanne Rihs, Glattfelden, haben am 18. August 2003 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Massnahmenplan Klimaschutz zu unterbreiten. Damit soll aufgezeigt werden, mit welchen Massnahmen die Klimaziele zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Kanton Zürich erreicht werden können und wie gleichzeitig die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung und hier insbesondere beim Ozon nachhaltig eingehalten werden können.

#### **Begründung:**

In den letzten Jahren jagen sich die Wetterextremwerte. Während vor einem Jahr eine Jahrhundertüberschwemmung grosse Gebiete vor allem in Teilen Deutschlands und in Tschechien überschwemmt hat, haben wir in diesem Sommer in Westeuropa Rekordhitzetemperaturen, extreme Ozonwerte, eine extreme Trockenheit, und der Permafrost schmilzt stärker denn je. Noch grössere Sorgen müsste uns dieser seit Jahren zu beobachtende Rückgang des Permafrostes bereiten.

Die Anzeichen für einen drohenden Klimawandel mit unabsehbaren Folgen auch für den Menschen sind unübersehbar. Die Wissenschaft kann leider noch keine gesicherten Prognosen abgeben. Dies verleitet die Politik zur Verdrängung der vorhandenen Fakten, und ein grosser Teil der Politiker fordert immer noch ungebremstes Wachstum bei Autoverkehr (zum Beispiel Ausbau Gubristunnel, äussere Nordumfahrung oder eine zweite Gotthardröhre) oder beim Flugverkehr (zum Beispiel Planspiele für einen Megahub mit Parallelpiste und 420 000 Bewegungen oder mehr). Sobald es um Arbeitsplätze geht, werden die Umweltfolgen sogar bei linken Politikern ausgeblendet.

Die Medien spielen das Thema Umwelt/Klima oder Ozon wie in der letzten Woche jeweils kurz hoch. Doch nach wenigen Tagen oder Wochen wird das Thema wieder verdrängt. Und so werden die Forderungen verhallen, keine Konsequenzen gezogen und das Handeln wird ein weiteres Mal verdrängt.

Doch diese Wetterextreme sind höchstwahrscheinlich Vorboten eines möglichen Klimawandels. Die Ursache ist unsere Rücksichtslosigkeit gegenüber der Umwelt und ein ungebändigtes Wachstum beim Energieverbrauch vor allem beim Verkehr und und hier vor allem beim Flugverkehr und beim Autoverkehr.

Die Folgen eines Klimawandels werden aber kaum Palmen am Zürichsee und mediterranes «Dolce Vita» in Zürich sein. Vielmehr drohen zunehmend mehr und stärkere solcher Wetterextreme, welche zu grossen Schäden in unserem System führen. Die Kosten für die Folgen unseres Tuns beziehungsweise des Unterlassens von Massnahmen zur Verhinderung der Folgen werden die Steuerzahlenden und vor allem unsere Nachkommen zu tragen haben.

Deshalb muss endlich ein Umdenken einsetzen, und wir müssen handeln bevor es zu spät ist. Dazu sind die beiden Hauptproblembereiche Strassenverkehr und Flugverkehr mit Massnahmen in Schranken zu weisen. Durch die Beschränkung beim Strassenverkehr kann der Ausstoss von Stickoxiden ( $\text{NO}_x$ ) und Kohlenwasserstoffen (VOC) als Vorläufer des Ozons vermindert werden und ebenso wird der  $\text{CO}_2$ -Ausstoss verringert.

Ein Moratorium beim Strassenbau ist eine der nötigen Massnahmen. Jede neue Strasse und jeder Strassenausbau erhöht die Kapazität und zieht damit auch neuen und mehr Verkehr an und verschärft damit das Problem. Lückenschliessungen sind in Tat und Wahrheit Schleusenöffnungen, welche das Problem an einen neuen Ort verlagern. Wird hingegen die Kapazität des Strassensystems beschränkt, kann diese unheilvolle Spirale gebremst werden. Zusammen mit einer markanten Verteuerung der Energie (und des Benzins), einer konsequenten Förderung des öffentlichen Verkehrs und weiteren Massnahmen kann das Verkehrsverhalten mittelfristig auf neue und umweltverträgliche Art umgestellt werden.

Die Beschränkung und Reduktion des Flugverkehrs löst das Problem der Lärmbelastung der Bevölkerung um den Flughafen und reduziert gleichzeitig auch die Emissionen in der Flughafenregion. Vor allem aber wird dadurch auch eine Reduktion der Emissionen und des  $\text{CO}_2$  in den oberen Atmosphärensichten erreicht, womit in diesen empfindlichen Schichten die Belastung reduziert wird und damit der Klimateffekt verringert werden kann.

Massnahmen sind neben einer grundsätzlichen Verhaltensänderung hin zu weniger grenzenloser Mobilität zum Beispiel eine Umlagerung vor allem des Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene. Das Erhalten von ökologisch fragwürdigen Arbeitsplätzen beim Flugverkehr war und ist ökologisch und ökonomisch falsch und muss gestoppt werden.

Gleichzeitig kann in der angespannten Finanzlage massiv Geld gespart werden und die Kosten für den Staat als Folge von umweltschädlichem Verhalten werden reduziert. Bedrohte Arbeitsplätze sind im Bereich des öffentlichen Verkehrs, der energetischen Sanierung von Gebäuden und im Sektor der erneuerbaren Energien neu anzusiedeln.

B. Kantonsrat Daniel Vischer und Kantonsrätin Esther Guyer-Vogel-sang, Zürich, haben am 18. August 2003 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die nötigen rechtlichen und technischen Vorkehrungen zu treffen, um den Automobilverkehr bei Überschreiten der Ozongrenzwerte während der Dauer der überhöhten Werte verringern zu können – zum Beispiel dadurch, dass an einem Tage nur die geraden Nummern, am andern nur die ungeraden fahrbe-rechtigt sind. Er hat weitere Massnahmen zur Verminderung des Auto-mobilverkehrs vorzusehen. Soweit er selber zuständig ist, handelt er in eigener Kompetenz, im Falle einer Bundeskompetenz ergreift er hierzu die nötigen Initiativen gegenüber dem Bund.

Begründung:

Die Jahre 1990 bis 1999 waren die wärmsten seit den Messungen von 1861. Der CO<sub>2</sub>-Anteil in der Atmosphäre ist höher als je zuvor, was auf die Verbrennung von Erdöl, Benzin, Erdgas und Kohle zurückgeht. Die Risiken für Hitzewellen, Dürren, Stürme, Fluten und Erdbeben nehmen markant zu. Die gesundheitsschädigenden Auswirkungen bei Überschreiten der Ozongrenzwerte sind bekannt. Dieser Bedrohung muss durch langfristige politische Kurskorrekturen begegnet werden. Dazu haben die Grünen Vorschläge unterbreitet, jüngst etwa mit der Forde-rung nach Einführung eines Klimafrankens zur Finanzierung einer Ver-billigung des öffentlichen Verkehrs.

Gleichzeitig braucht es im Fall des Überschreitens der Ozongrenz-werte griffige Massnahmen, welche die Bevölkerung unmittelbar vor zu grosser Ozonbelastung schützen. Eine liegt in der gezielten Reduzie-rung des Automobilverkehrs als einem der Hauptverursacher der Ozonbelastung. Die vorgeschlagene Variante mit der vorübergehenden Zulassung nur der ungeraden oder der geraden Nummern hat sich vie-lerorts bewährt und ist im Vergleich mit anderen Massnahmen relativ einfach handhabbar.

Kantonsrätin Esther Guyer, Zürich, hat den Vorstoss wieder aufge-nommen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Martin Bäumle, Dübendorf, Barbara Hunziker Wanner, Zürich, und Susanne Rihs, Glattfelden, sowie zum Postulat Esther Guyer, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Ein Zusammenhang zwischen Treibhausgas-Emissionen und Klima-  
veränderung ist heute auf wissenschaftlicher Ebene unbestritten. Im  
europäischen Durchschnitt wird eine weitere Erwärmung von 0,1 bis  
0,4 °C pro Jahrzehnt vorhergesagt. Sowohl die bisherigen Beobachtungen  
als auch Modellberechnungen lassen erwarten, dass die Schweiz  
und besonders der Alpenraum von der Klimaänderung im weltweiten  
Vergleich überdurchschnittlich stark betroffen sein dürften. Die bereits  
sichtbaren Folgen wie Verkürzung der Dauer der Schneebedeckung, die  
Rückbildung der Gletscher und des alpinen Permafrosts sowie die zu-  
nehmende Häufigkeit starker Niederschläge dürften sich in Zukunft  
noch verstärken. Es ist deshalb erforderlich, die Treibhausgas-Emissionen  
möglichst zu verringern.

Treibhausgase stammen in der Schweiz aus verschiedenen Quellen:

Quelle der Treibhausgas- Emissionen	Form der Treibhausgas-Emissionen				Anteil an den gesamten Treibhausgas-Emissionen
	CO <sub>2</sub>	Methan	Lachgas	weitere <sup>1)</sup>	
energetische Nutzung fossiler Energieträger (Heizung, Verkehr, Prozesswärme)	X				etwa 80%
Landwirtschaft		X	X		etwa 10%
Nichtenergetische Prozesse der Industrie	X	X	X	X	etwa 5%
Kehrichtverbrennung und Abfalldeponien	X	X			etwa 5%
Anteil an den gesamten Treibhauswirkung	etwa 83%	etwa 9%	etwa 7%	etwa 1%	

<sup>1)</sup> Darunter fallen die fluorhaltigen synthetischen Gase.

Das Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) ist heute das mit Abstand klimawirksamste  
Treibhausgas in der Schweiz (83% der Gesamtwirkung). Auf Bundes-  
ebene ist mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz die wichtigste Grundlage für die klima-  
politischen Anstrengungen der Schweiz geschaffen worden. Der CO<sub>2</sub>-  
Ausstoss soll gemäss diesem Gesetz bis 2010 gegenüber 1990 um 10%  
abnehmen. Zeichnet sich ab, dass die heutigen Vorschriften sowie frei-  
willige Massnahmen nicht ausreichen, um dies zu erreichen, hat der  
Bundesrat die CO<sub>2</sub>-Abgabe einzuführen.

Wegen der Vielzahl der betroffenen Politikbereiche bedarf es bereichsübergreifender Ansätze, um die Emissionen von Treibhausgasen zu vermindern. Da die energetische Nutzung fossiler Energieträger für rund 80% der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich ist, spielen Energie- und Verkehrspolitik eine Schlüsselrolle bei der Problemlösung. Die kantonale Energiepolitik steht im Einklang mit der eidgenössischen CO<sub>2</sub>-Politik. So unterstützt der Kanton Zürich aktiv das Programm EnergieSchweiz des Bundes. Auf Grund der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen gemäss Art. 89 Abs. 4 der Bundesverfassung (SR 101) sind die Kantone in erster Linie für den Gebäudebereich zuständig.

Der Kanton Zürich hat zweckmässige energetische Bauvorschriften, trifft mit den Energiegrossverbrauchern Zielvereinbarungen über die Energieeffizienz, beeinflusst die Entwicklung der Bautechnik mit dem Minergie-Standard sowie mit Weiterbildungsveranstaltungen für Bau- und Haustechnikfachleute und kann in ausgewählten Fällen Förderbeiträge bewilligen. Weitere geplante Massnahmen sind aus dem Energieplanungsbericht ersichtlich, in welchem dem Kantonsrat auf Grund von §4 des Energiegesetzes (LS 730.1) und §2 der Energieverordnung (LS 730.11) alle vier Jahre Bericht über die Grundlagen der gegenwärtigen und künftigen Energieversorgung und -nutzung erstattet wird. Der Energieplanungsbericht 2002 ist am 2. April 2003 zuhanden des Kantonsrates verabschiedet worden (KR-Nr. 115/2003).

Bei anhaltend schönem Wetter und hohen Temperaturen werden die Ozongrenzwerte im Kanton Zürich immer noch dauerhaft und teilweise deutlich überschritten. In den vergangenen Jahren ist es gelungen, die höchsten Ozonbelastungsspitzen zu senken. Ozon wird aus den Vorläuferschadstoffen Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) gebildet. Der Verkehr (Personenwagen, Schwerverkehr und Flugverkehr) ist für zwei Drittel des NO<sub>x</sub>- und etwa 10 bis 15% des VOC-Ausstosses verantwortlich. Der Verkehr trägt somit einen massgeblichen Teil zur Ozonbelastung bei, weshalb Massnahmen zur Emissionssenkung in diesem Bereich notwendig und wichtig sind. Eine spürbare Reduktion der Ozonkonzentration ist allerdings nur dann möglich, wenn gleichzeitig die Emissionen insbesondere bei anderen VOC-Emittenten (vor allem Industrie und Gewerbe) und im weiteren regionalen und nationalen Umfeld vermindert werden. Der lokale, durch die Emissionen im Kanton Zürich verursachte Anteil an der Ozonbelastung beträgt nur etwa 20%. Demgegenüber entfallen etwa 65% der Ozonbelastung auf Emissionen im weiteren schweizerischen und europäischen Umfeld und etwa 15% auf natürliches Ozon. Eine lokale Halbierung des Autoverkehrs brächte eine Verminderung der Ozonbe-

lastung um höchstens etwa 5%. Die vielen nötigen Ausnahmen (Taxi, Polizei, Sanität, Busse, Hilfs- und Versorgungsfahrzeuge usw.) würden die Auswirkung weiter schmälern. Zudem wäre der öffentliche Verkehr kurzfristig kaum in der Lage, die zusätzliche grosse Nachfrage abzudecken, wie dies bereits in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 210/2003 dargelegt wurde.

Eine kurzfristig spürbare Verminderung der Ozonkonzentration im Kanton Zürich ist mit lokalen verkehrsseitigen Massnahmen nicht möglich. Solche Massnahmen wären nicht zweckmässig. Massnahmen im Verkehrsbereich müssen sich vielmehr an längerfristigen und überregionalen Strategien orientieren. Im Kanton Zürich werden bereits in vielen Bereichen Massnahmen zur Senkung der Emissionen des Verkehrs umgesetzt. Grundlagen dazu sind unter anderem mit der Gesamtverkehrskonzeption und dem Massnahmenplan Lufthygiene beschlossen worden. Beispiele solcher verkehrsbegrenzenden Massnahmen sind raumplanerische Vorschriften, die Bereitstellung und der weitere Ausbau eines ausgezeichneten Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln, Empfehlungen an die Gemeinden für die Ermittlung von Parkplatzzahlen oder die Festlegung von so genannten Fahrtenmodellen, die Fahrten von und zu bestimmten stark verkehrserzeugenden Anlagen (wie z. B. Einkaufszentren und Sportanlagen) begrenzen.

Neben Massnahmen, die bei der Verkehrsmenge ansetzen, sind auch Vorschriften zur Senkung der spezifischen Emissionen des Verkehrs (Schadstoffausstoss pro km) ein wirksames Mittel, um die Schadstoffbelastung zu vermindern. Die deutliche Verschärfung der Abgasnormen für Personen- und Lieferwagen und für schwere Nutzfahrzeuge in den letzten Jahrzehnten hat dazu geführt, dass trotz starker Zunahme der Verkehrsmenge die Schadstoffbelastung durch den Verkehr zurückgegangen ist. Der Regierungsrat wird sich auch in Zukunft dafür einsetzen, dass die Abgasnormen weiter verschärft werden. Insbesondere gilt dies für Dieselpersonenwagen, die deutlich mehr Feinstaubpartikel und  $\text{NO}_x$  ausstossen als Benzinfahrzeuge. Ebenso sind die Abgasvorschriften bei den schweren Nutzfahrzeugen entsprechend den bereits vorhandenen technischen Möglichkeiten (Partikelfilter und Denox-Katalysatoren) zu verschärfen. Massnahmen wie temporäre Fahrverbote bei hoher Ozonbelastung wären allenfalls bei Motorfahrzeugen mit besonders hohen Emissionen wie Motorrädern, Dieselfahrzeugen ohne Abgasnachbehandlung oder Personenwagen ohne Katalysator denkbar.

Fachpersonen aus der Medizin gehen heute davon aus, dass die gesundheitlichen Risiken hoher Ozonbelastungen durch gleichzeitige übermässige Belastungen mit Feinstaub noch verstärkt werden. Um die gesundheitlichen Beeinträchtigungen während der sommerlichen Ozon-

phasen zu vermindern, sollten somit die Vorläufersubstanzen des Ozons ( $\text{NO}_x$  und VOC) und zugleich auch die Feinstaubbelastung vermindert werden. Mit der Ergänzung zum Massnahmenplan Lufthygiene vom 30. April 2002 wurden verschiedene Massnahmen beschlossen, die dazu beitragen, die übermässige Feinstaubbelastung zu senken. So werden unter anderem alle dieselbetriebenen Busse des Zürcher Verkehrsverbundes und die dieselbetriebenen Nutzfahrzeuge der öffentlichen Hand mit Partikelfiltern nachgerüstet (Massnahmen GV2). Ebenso gelten diesbezügliche Ausrüstungsvorschriften für Baumaschinen (Massnahme GV4).

Die Anliegen der beiden parlamentarischen Vorstösse werden im Rahmen der bestehenden Instrumente bereits berücksichtigt. Die getroffenen und vorgesehenen kantonalen Massnahmen zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung sind vor allem im Energieplanungsbericht, im Massnahmenplan Lufthygiene sowie in den verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption vom Dezember 2001 dargestellt. Da die Bedeutung des Klimaschutzes in den vergangenen Jahren weltweit zugenommen hat, wird eine Berichterstattung zu diesem Thema in den periodisch aktualisierten Berichten und Massnahmenplänen geprüft. Eine deutliche Senkung der übermässigen Ozonbelastung durch kurzfristige, regionale Massnahmen, wie das vorgeschlagene temporäre Fahrverbot für den Automobilverkehr, ist auf Grund der komplexen Zusammenhänge bei der Ozonbildung nicht möglich und wäre nicht zweckmässig. Der Regierungsart verfolgt in Zusammenarbeit mit Bund und Kantonen weiterhin das Ziel einer nachhaltigen Senkung des Ausstoss der Vorläufersubstanzen bei allen Emitenten im Kanton Zürich, aber auch im weiteren regionalen und nationalen Umfeld.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 226/2003 sowie das Postulat KR-Nr. 227/2003 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**