

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

KR-Nr. 263/2005

Sitzung vom 19. Oktober 2005

**1456. Dringliches Postulat (Abgabe der Nummernschilder in den Sommermonaten im Austausch gegen ein stark verbilligtes Monatsabonnement für den öffentlichen Verkehr, finanziert durch den Strassenfonds)**

Die Kantonrätinnen Eva Torp, Hedingen, Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, sowie Kantonsrat Patrick Hächler, Gossau, haben am 26. September 2005 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, die Möglichkeit einer Nummernschildabgabe in den Sommermonaten im Austausch gegen ein stark verbilligtes Monatsabonnement für den öffentlichen Verkehr, finanziert durch den Strassenfonds, zu realisieren.

Begründung:

Die Sommermonate weisen jedes Jahr eine Häufung von Tagen mit überhöhten Ozonwerten auf. Um den Sommersmog zu reduzieren, soll der Kanton Zürich ein attraktives Angebot zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel während der Sommermonate anbieten. Wer seine Nummernschilder abgibt, erhält eine angemessene Verbilligung eines Monatsabonnements für den öffentlichen Verkehr. Die entstehenden Kosten werden aus dem Strassenfonds beglichen. Bestehende ÖV-Abonnemente werden berücksichtigt. In Thun und im Tessin wurde bereits im vergangenen Jahr erfolgreich eine ähnliche Aktion durchgeführt. Die Stadt Bern zieht nach.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 3. Oktober 2005 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit

**beschliesst der Regierungsrat:**

I. Zum dringlichen Postulat Eva Torp, Hedingen, Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, und Patrick Hächler, Gossau, wird wie folgt Stellung genommen:

Eine Verkehrsverlagerung ist unter dem Aspekt der Verminderung der verkehrsbedingten Umweltbelastung grundsätzlich zweckmässig, da der öffentliche Verkehr im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr meistens umweltfreundlicher ist. Zudem besteht im Kanton Zürich ein gut ausgebautes und weiterhin ausbaubares System des öffentlichen Verkehrs, das in der Lage ist, zusätzliche Leistungen zu erbringen.

Was die Ozonbelastung anbelangt, wurden mit Massnahmen wie der Einführung einer VOC-Lenkungsabgabe, der Sanierung aller Tanklager im Kanton Zürich, der Rückführung von Benzindämpfen an Tankstellen, einer Verschärfung der Abgasnormen für Motorfahrzeuge oder der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) beachtliche Erfolge erzielt und der Ausstoss der Vorläufersubstanzen um 40–50% gesenkt. Um Grenzwertüberschreitungen des Ozons langfristig zu vermeiden, müssen die Emissionen aber mit weiteren Massnahmen im Vergleich zum heutigen Stand mindestens nochmals halbiert werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der lokale, durch die Emissionen im Kanton Zürich verursachte Anteil an der Ozonbelastung nur etwa 20% beträgt. Demgegenüber stammen 65% der Ozonbelastung aus dem schweizerischen und europäischen Umfeld, 15% ist natürliches Ozon. Deshalb müssen Massnahmen grossräumig und über eine längere Zeitdauer durchgeführt werden.

Wie schon am 23. September 2003 in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 210/2003 und am 11. Dezember 2003 in der gemeinsamen Stellungnahme zur Motion KR-Nr. 226/2003 und zum Postulat KR-Nr. 227/2003 dargelegt, sind lokale und kurzfristige Massnahmen im Verkehr nicht geeignet, um eine spürbare Verminderung der Ozonkonzentration im Kanton Zürich zu erreichen. In der Stellungnahme vom 1. Oktober 2003 zu einer Motion betreffend Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen (KR-Nr. 162/2003) wurde überdies darauf hingewiesen, dass selbst ein Gratisangebot des öffentlichen Verkehrs bei Ozonlagen lediglich eine Verminderung der Ozonkonzentration in der Grössenordnung von 1–5% zur Folge hätte, was nicht ausreichen würde, um eine spürbare und vor allem dauerhafte Verringerung der Ozonbelastung zu bewirken. Wirksame Massnahmen im Verkehrsbereich müssen sich vielmehr an längerfristigen und überregionalen Strategien orientieren. Als solche sind beispielhaft zu nennen: Raumplanerische Vorschriften, die Bereitstellung und der Ausbau eines guten Angebots der öffentlichen Verkehrsmittel, Empfehlungen an die Gemeinden für die Ermittlung von Parkplatzzahlen und die Festlegung von Fahrtenmodellen, welche die Fahrten von und zu verkehrserzeugenden Anlagen (wie z. B. Einkaufs- und Freizeitzentren) begrenzen. Neben Massnahmen, die bei der Verkehrsmenge ansetzen, sind auch Vorschriften zur Senkung der spezifischen Emissionen (Schadstoffausstoss pro Kilometer) ein wirksames Mittel, um die Schadstoffbelastung zu vermindern. Der Regierungsrat wird sich deshalb auch in Zukunft dafür einsetzen, dass die Abgasnormen, insbesondere für Dieselwagen und schwere Nutzfahrzeuge, weiter verschärft werden.

Abgesehen von der aus lufthygienischer Sicht geringen Wirkung erscheint es fraglich, ob mit der vorgeschlagenen Massnahme in nennenswerter Weise auf Fahrten mit Motorfahrzeugen verzichtet würde. Bereits heute besteht gemäss Verkehrsabgabengesetz vom 11. September 1996 (LS 741.1) die Möglichkeit, jederzeit ein Fahrzeug ausser Verkehr zu setzen und die Kontrollschilder beim Strassenverkehrsamt zu hinterlegen. Für diese Zeit entfallen die Pflicht zur Leistung der Verkehrsabgabe und die Haftpflichtversicherung. Von dieser Möglichkeit wird bereits in hohem Mass Gebrauch gemacht, bearbeitet doch das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich jährlich rund 75 000 Hinterlegungen von Motorfahrzeug-Kontrollschildern. Ob mit einer Verbilligung von Monatsabonnements für den öffentlichen Verkehr ein nennenswerter zusätzlicher Anreiz geschaffen werden könnte, ist mehr als zweifelhaft. Zu erwarten ist, dass am ehesten Kontrollschilder von ohnehin wenig benutzten Fahrzeugen hinterlegt würden, womit die in lufthygienischer Hinsicht wenig wirksame Massnahme zusätzlich abgeschwächt würde.

Entgegen der Vorstellung der Postulanten könnte die Massnahme auch nicht kurzfristig umgesetzt werden, da zuerst das Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) geändert werden müsste. Dessen §§28–30 StrG nennen als Verwendungszweck des Strassenfonds lediglich die Deckung der dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an die Gemeinden für deren Aufgaben im Bereich des Baus und Unterhalts von Strassen. Zu bedenken wäre, dass den Mindereinnahmen bei weiteren Nummerschild-Hinterlegungen und Mehrausgaben als Folge der Verbilligung von Abonnements für den öffentlichen Verkehr kaum betriebliche Einsparungen für Unterhalts- und Betriebskosten der Strassen gegenüberstünden. In der schon erwähnten Stellungnahme vom 1. Oktober 2003 zur Motion KR-Nr. 162/2003 hat sich der Regierungsrat unter Hinweis auf die knappen Mittel des Fonds bereits gegen eine Ausdehnung des Verwendungszweckes ausgesprochen.

Nicht zu unterschätzen wäre der zur Umsetzung der Massnahme erforderliche administrative Aufwand. So ist beispielsweise an Fälle zu denken, in deren nach Bezug eines verbilligten Monatsabonnements vorzeitig eine Wiedereinlösung des Nummerschildes verlangt wird, was grundsätzlich zulässig bleiben müsste. Um Missbräuche zu verhindern, müsste ein aufwendiger Informationsaustausch zwischen Strassenverkehrsamt und Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel stattfinden, um Rückforderungen sicherzustellen. Programmiert wären sodann Diskus-

sionen um die Verbilligungsberechtigung in den nicht seltenen Fällen, wo Halter oder Halterinnen einerseits und häufigste Lenker oder Lenkerinnen andererseits nicht identisch sind.

Die vorgesehene Massnahme würde schliesslich zu einer ungerechtfertigten Benachteiligung der regelmässigen Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs führen. Diese würden keine Verbilligung erhalten, obwohl sie – etwa als regelmässige Pendler – wesentlich zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr beitragen. Gegenüber dieser Stammkundschaft wäre die Bevorzugung von Gelegenheitsnutzern nur schwer zu begründen. Eine deutlich stärkere und nachhaltigere Wirkung hinsichtlich der Verminderung der verkehrsbedingten Ozonbelastung ohne die geschilderten Nachteile entfalten Massnahmen, die das System des öffentlichen Verkehrs längerfristig attraktiver machen. Dazu zählen neue Verkehrsangebote, Fahrplanverdichtungen, attraktives Rollmaterial, eine gute Fahrgastinformation sowie ein gepflegtes, hochwertiges Erscheinungsbild.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 263/2005 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion, die Baudirektion und die Direktion für Soziales und Sicherheit.

Vor dem Regierungsrat  
Der stv. Staatsschreiber:  
**Hösli**