

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

KR-Nr. 233/2003

Sitzung vom 29. Oktober 2003

1578. Anfrage (Massnahmen zur Reduzierung der hohen Ozonwerte)

Kantonsrätin Susanne Rihs, Glattfelden, hat am 18. August 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Die vergangenen heissen Sommerwochen haben aufgezeigt, welche gravierenden Auswirkungen länger andauernde Hitzeperioden in der Folge einer sich immer deutlicher abzeichnenden Klimaerwärmung haben können. Menschen leiden unter den erhöhten Ozonwerten, Böden trocknen aus, Fische sterben in den viel zu warmen Gewässern, Wälder entzünden sich, die Landwirtschaft erleidet Schäden in Millionenhöhe.

Auch im Kanton Zürich sind all diese negativen Erscheinungen als Folge der lang andauernden Sommerhitze eine Tatsache und könnten laut Klimaforschern in Zukunft zur Norm werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, mir folgende Fragen zu beantworten:

1. Was gedenkt der Regierungsrat ganz allgemein zu unternehmen, um die Auswirkungen von andauernder Hitze und deren negativen Folgen für Mensch, Tier und Umwelt im Kanton Zürich in Grenzen zu halten? Hat er diesbezüglich bereits ein Szenario entwickelt?
2. Hat der Regierungsrat bereits konkrete Ideen, wie er den Autoverkehr als Hauptverursacher bei zu hohen Ozonwerten reduzieren könnte?
3. Wäre der Regierungsrat bereit, den Zugang zum öffentlichen Verkehr für die Bevölkerung des Kantons Zürich zu erleichtern, indem er bei hohen Ozonwerten für die Benützung der Verkehrsmittel des Zürcher Verkehrsverbundes Ermässigungen einführt?
4. Ist der Regierungsrat gewillt, angesichts der sich abzeichnenden Klimaveränderung dem öffentlichen Verkehr noch mehr Gewicht beizumessen, indem er den Halbstundentakt in allen Regionen vorantreibt, die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel bei Grossanlässen, gratis P+R-Parkplätze an den Stationen, Rufbusse usw. fördert?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Idee, dass der Kanton für seine Dienste nur noch mit Kompogas betriebene Fahrzeuge anschafft, die Kompogastankstellen und die privaten Kompogasautos noch mehr subventioniert?

6. Unterstützt der Regierungsrat Forderungen der Umweltorganisationen, wie zum Beispiel eine CO₂-Lenkungsabgabe und Fahrverbote, wenn gewisse Werte überschritten werden? Ist er bereit, diese in Bern einzubringen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanne Rihs, Glattfelden, wird wie folgt beantwortet:

Sowohl die bisherigen Beobachtungen als auch die Modellberechnungen lassen erwarten, dass die Schweiz und besonders der Alpenraum von der Klimaänderung im weltweiten Vergleich überdurchschnittlich stark betroffen sind. Der Zusammenhang zwischen Treibhausgas-Emissionen und Klimaveränderung ist heute auf wissenschaftlicher Ebene unbestritten. Es ist deshalb erforderlich, die Treibhausgas-Emissionen möglichst zu verringern.

Die Treibhausgas-Emissionen sind in der Schweiz auf eine Vielzahl von Quellen zurückzuführen: Die Verbrennung fossiler Energieträger ist für rund 80% dieser Emissionen verantwortlich. Die Landwirtschaft trägt vor allem mit Methan- und Lachgasemissionen etwa 10% dazu bei. Die Anteile der nicht energetischen Prozesse in der Industrie (z. B. Kehrlichtverbrennung) und der Emissionen von fluorhaltigen synthetischen Treibhausgasen sowie Methan und Lachgas aus AbfalldPONien betragen je rund 5% der Treibhausgas-Emissionen in der Schweiz.

Wegen der Vielzahl der betroffenen Politikbereiche bedarf es eines bereichsübergreifenden Ansatzes, um die Treibhausgas-Emissionen herabzusetzen. Wichtige Instrumente sind dabei ökologisch ausgerichtete Anreize. Dem hohen Anteil entsprechend spielen Energie- und Verkehrspolitik eine Schlüsselrolle bei der Problemlösung. In diesem Zusammenhang ist heute das CO₂-Gesetz die wichtigste Grundlage für die klimapolitischen Anstrengungen der Schweiz.

Unerwünschte Folgen für Mensch, Tier und Umwelt können nicht auf einfache Weise gemindert werden, umso mehr, als diese nicht genügend genau beschreibbar sind. In erster Linie ist im Sinne der Vorsorge der Ausstoss an klimarelevanten Gasen zu senken. Die Anteile des Kantons Zürich sind im Luft-Programm 1996 und insbesondere 2002 sowie im Energieplanungsbericht 2002 des Regierungsrates umfassend beschrieben.

Ozon ist ein sekundärer Schadstoff, der aus den Vorläuferschadstoffen NO_x und VOC gebildet wird. Der lokale Anteil an der Ozonbelastung beträgt rund 40%, der grossräumige Anteil im schweizerischen Mittelland nochmals rund 40%. Der Verkehr (Personenwagen, Schwerkverkehr und Flugverkehr) ist für rund ²/₃ des NO_x- und etwa 10 bis 15%

des VOC-Ausstosses verantwortlich. Dies bedeutet, dass der Verkehr einen wesentlichen Anteil an die Ozonbelastung beiträgt und Massnahmen zur Emissionsreduktion dort deshalb notwendig und gerechtfertigt sind. Alle Anstrengungen des Bundes zur Verschärfung der Abgasnormen werden deshalb durch den Kanton unterstützt. Die Massnahmen im Luft-Programm zur Parkraumbewirtschaftung (bei publikumsintensiven Anlagen) und zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge, namentlich von Dieselfahrzeugen mit Abgasreinigung, tragen ebenfalls zu dieser Emissionsminderung bei. Eine spürbare Verringerung der Ozonkonzentration ist allerdings nur dann möglich, wenn gleichzeitig die Emissionen bei anderen VOC-Emittenten (vor allem Industrie und Gewerbe) und im weiteren regionalen Umfeld vermindert werden. Die Strategie zur Senkung der übermässigen Ozonbelastung im Sommerhalbjahr muss sich deshalb an einer nachhaltigen Verminderung der Vorläufersubstanzen bei allen Emittenten im Kanton Zürich, aber auch im weiteren regionalen und nationalen Umfeld orientieren.

Die Stellungnahme vom 1. Oktober 2003 zur Motion KR-Nr. 162/2003 erläutert, weshalb eine deutlich spürbare Nachfragesteigerung durch Gratisbenutzung beim öffentlichen Verkehr erhebliche betriebliche Schwierigkeiten zur Folge haben könnte, ohne dass die Ozonsituation wesentlich verbessert würde. Neben der Verfügbarkeit von genügend Rollmaterial wäre auch die Einhaltung der Fahrpläne in Frage gestellt. Der gewünschte Umsteigeeffekt könnte sich mitunter sogar ins Gegenteil verwandeln. Stattdessen wird eine ständige Angebotsverbesserung angestrebt, die den Grundsätzen der Verkehrspolitik des Regierungsrates entspricht und grundsätzlich mindestens die Hälfte des zusätzlichen Transportbedarfs abdecken kann.

Die meisten der in der vorliegenden Anfrage vorgeschlagenen Massnahmen sind nicht neu, sondern in der einen oder anderen Form bereits verwirklicht. Schon das Luft-Programm 1990 forderte ein P+R-Konzept, das in der Folge grösstenteils durchgeführt wurde. Auf eine Gratisbenutzung wurde hingegen nie Wert gelegt, sondern vielmehr auf eine verursachergerechte Bewirtschaftung, wie sie auch bei anderen Parkieranlagen immer häufiger verlangt wird. Die Förderung der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel ist heute bei vielen Grossanlässen üblich. So ist beispielsweise bei Fussballspielen, Messen und Pop-Konzerten die An- und Wegfahrt mit dem öffentlichen Verkehr oft im Eintrittspreis enthalten. Ausserdem wird das Angebot in der Regel durch Zusatzkurse und Extrazüge deutlich erhöht, wie z.B. bei der Street-Parade, dem Züri-Fest oder an Silvester. Rufbusse werden einzeln in dünn und verstreut besiedelten Regionen und Randzeiten eingesetzt, wo sie die Kundenbedürfnisse besser abdecken können als ein Linien-

betrieb. Der Halbstundentakt ist bereits heute auf den meisten Strecken Wirklichkeit oder wird im Rahmen der 3. Teilergänzungen der S-Bahn in den nächsten Jahren umgesetzt, unabhängig von jeweiligen Ozonbelastungen.

Heute wird Biogas aus Vergärungsanlagen ins Erdgasnetz eingespeist und an Tankstellen gasbetriebenen Fahrzeugen abgegeben. Ende August 2003 verkehrten im Kanton Zürich rund 140 Gasfahrzeuge, die mit Biogas oder Erdgas angetrieben werden. Der Kanton Zürich hat mit Pilotprojektbeiträgen wesentlich zur Entwicklung der notwendigen Biogasentschwefelungstechnik beigetragen, und die ersten Käufer von Gasfahrzeugen erhielten kantonale Subventionen. Für die eigene Flotte werden viele Spezialfahrzeuge benötigt, die nicht mit Gasantrieb erhältlich sind. Deshalb können solche Gasfahrzeuge nur für ausgewählte Zwecke beschafft werden (z. B. Service-Fahrzeug für Luftmessstationen). Das Potenzial des erneuerbaren Biogases ist aber im Kanton Zürich auf rund 1% des heutigen Benzin- und Dieselverbrauchs beschränkt. In Anbetracht der Marktsituation bei Gasfahrzeugen, der vom National- und Ständerat geforderten Senkung der Mineralölsteuern auf Gastreibstoffen sowie im Wissen um die begrenzten Ressourcen an Biogas aus Vergärungsanlagen ist eine weitere kantonale Förderung nicht angezeigt.

Die Bedingungen zur Einführung einer CO₂-Abgabe sind im CO₂-Gesetz des Bundes (SR 641.71) enthalten. Gemäss diesem Gesetz ist der CO₂-Ausstoss bis 2010 gegenüber 1990 um 10% zu senken (Art. 2 Abs. 1). Kann dieses Ziel nicht erreicht werden, hat der Bundesrat die CO₂-Abgabe einzuführen.

Der Kanton Zürich hat sich seit Mitte der Siebzigerjahre immer wieder beim Bund für die Einführung von marktkonform wirkenden, globalen Steuerungen eingesetzt. Zur nun im CO₂-Gesetz vorgesehenen CO₂-Abgabe hat sich der Regierungsrat seinerzeit im Rahmen der Vernehmlassung grundsätzlich positiv geäussert. Können die Ziele des CO₂-Gesetzes nicht mit den vorhandenen Vorschriften und mit freiwilligen Massnahmen insbesondere der Wirtschaft erreicht werden, ist die Einführung der CO₂-Abgabe im Rahmen der Vorgaben des CO₂-Gesetzes auch aus heutiger Sicht angezeigt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi