

Zürich, den
29. September 2010

DER STADTRAT VON ZÜRICH
an den Gemeinderat

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. April 2010 reichten die Gemeinderäte Richard Rabelbauer (EVP) und Martin Mächler (EVP) folgende Motion, GR Nr. 2010/151, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Verordnung zur Förderung des Verkehrs umweltschonender, emissionsarmer Fahrzeuge (Hybrid-, Elektro-, Biogasantrieb, u.a.) auf dem Gebiet der Stadt Zürich zu unterbreiten. Ziel dieser Verordnung ist es, den Anteil an Haltern von solchen emissionsarmen und, - sobald die technische Entwicklung soweit ist- schadstofffreien, umweltschonenden Fahrzeugen mit Wohnsitz in der Stadt Zürich innerhalb spätestens 20 Jahren auf mind. 75 Prozent zu erhöhen sowie den Anteil am Modal Split in der Kategorie MIV durch solche Fahrzeuge auf Stadtgebiet innerhalb desselben Zeitraums auf mind. 50 Prozent zu erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, formuliert die Verordnung einen entsprechenden Zeitplan und ein geeignetes Bündel an Massnahmen.

Begründung:

Zur Entlastung der Stadtbevölkerung von den Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch die Folgen des MIV (Motorisierter Individualverkehr) sind neben einem attraktiven öffentlichen Verkehr auch Anstrengungen zur Förderung umweltschonender, emissionsarmer Fahrzeuge zu unternehmen. Noch immer werden die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung zu oft überschritten. Bereits auf dem heutigen Stand der Technik würde eine Förderung von abgasarmen und umweltschonenden Fahrzeugen rasch Abhilfe schaffen. Dazu bieten sich der Stadt verschiedene Möglichkeiten an (z.B. vergünstigte und privilegierte Parkmöglichkeiten, Prämien für den Kauf von abgasarmen und umweltschonenden Fahrzeugen, usw.) Mit einem entsprechenden Trend bei den Konsumenten und dessen politischer Förderung durch geeignete Signale wären auch der Automobilindustrie Anreize gegeben, weitere Anstrengungen in die Richtung abgasfreier und umweltschonender Fahrzeuge zu unternehmen.

Gemäss Art. 90 GeschO GR wird der Stadtrat mit einer Motion verpflichtet, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten seit Einreichung der Motion schriftlich zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat von Zürich begrüsst die Anliegen der Motionäre weitgehend, zählt doch die Stadt Zürich bezüglich den Problemschadstoffen Feinstaub, Stickstoffdioxid und Ozon zu den lufthygienischen Hauptbelastungsgebieten der Schweiz. So lagen im Jahr 2009 die Messwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid an der Stampfenbachstrasse im Jahresmittel je 20 Prozent über den Grenzwerten. Der Stundenmittelgrenzwert für Ozon, welcher nur einmal pro Jahr überschritten werden darf, wurde 51 Mal überschritten. Würde der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus wesentlich mehr umweltschonenden bzw. emissionsärmeren Fahrzeugen bestehen, könnte die Luftbelastung auf dem Stadtgebiet stark reduziert und damit die Lebensqualität der Stadtbevölkerung verbessert werden.

Die Ziele der Motionäre sind jedoch mehr als ambitioniert, zumal die Einflussmöglichkeiten der Stadt Zürich betreffend Kompetenzen und Finanzierung sehr begrenzt sind. Die Emissionsvorschriften werden in massgeblichem Umfang durch die Europäische Union, den Bund und die Kantone geprägt, welche im Rahmen von Luftreinhaltestrategien und Mass-

nahmenplänen die Entwicklung, die Zielsetzungen und den Umfang von Fördermassnahmen bestimmen.

Auch ist die Definition umweltschonende bzw. emissionsarme Fahrzeuge wie folgt zu präzisieren: Umweltschonende bzw. emissionsarme Fahrzeuge sind grundsätzlich solche, die eine tiefe Umweltbelastung bzw. wenig Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm und CO₂) über den ganzen Lebenszyklus aufweisen. Auch Fahrzeuge mit einem alternativen Antriebssystem (z. B. Hybridfahrzeuge) oder mit alternativen Treibstoffen (z. B. Strom) können übermotorisiert und damit stark umweltbelastend sein.

Zielvorgaben im Vergleich mit aktuellen Zahlen

Geht man zudem davon aus, dass die leichten Motorfahrzeuge und mit «Wohnsitz Stadt Zürich» nur natürliche Personen gemeint sind, waren 2009 in der Stadt Zürich 106 000 entsprechende Fahrzeuge zugelassen. Verändert sich der Fahrzeugbestand in dieser Kategorie in den nächsten 20 Jahre nicht, so entspricht die erste Zielvorgabe 80 000 Fahrzeugen. Die zweite Zielvorgabe betrifft den MIV auf Stadtgebiet. Dieser beinhaltet auch auswärtige Fahrzeuge. Laut Mikrozensus 2005 legen Einheimische und Auswärtige gleich viele MIV-Wege zurück. Nimmt man an, dass die MIV-Wege mit Fahrzeugen gleichgesetzt werden können und dass mit der Bezeichnung «solche Fahrzeuge» alle leichten Motorfahrzeuge gemeint sind, würde die zweite Zielvorgabe einer Anzahl von rund 140 000 Fahrzeugen entsprechen.

2009 waren von den 106 000 leichten Personenwagen der natürlichen Personen in der Stadt Zürich 106 Erdgasfahrzeuge, 399 Vollhybridfahrzeuge und nur ein rein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug, total also 506 Fahrzeuge oder knapp 0,5 Prozent.

Aktuelle Prognosen gehen nichts desto trotz von einem grossen Wachstum für Biotreibstoffe und die Elektromobilität aus. Das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung geht in einer am 29. Juni 2010 veröffentlichten Studie im optimistischsten Szenario davon aus, dass bis 2030 die fossilen Treibstoffe zu 45 Prozent ersetzt werden könnten (19 Prozent Biotreibstoffe, 26 Prozent Elektromobilität), vorausgesetzt, der geringere Treibstoffverbrauch wird nicht durch häufigere und längere Fahrten überkompensiert. Die vom Bundesamt für Energie am 16. Juni 2010 veröffentlichten Szenarien für die Elektromobilität des Jahres 2020 weisen einen Anteil der Elektromobilität am Personenwagenbestand von 12 bis 17 Prozent aus. Die beiden optimistischeren Szenarien sehen Fördermittel vor.

Teilstrategie «Elektromobilität» als Wegweiser

Die Ziele der Verkehrspolitik der Stadt Zürich werden durch die Mobilitätsstrategie (StRB 783/2001) sowie die acht Prinzipien der Mobilitätskultur (StRB 1221/2005) umgesetzt. Am 28. Januar 2010 wurde die 19. Teilstrategie «Elektromobilität» verabschiedet. Diese nimmt Bezug auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft. In der Teilstrategie «Elektromobilität» wird auf die Wichtigkeit der Elektromobilität verwiesen, um diese Ziele erreichen zu können. Sie macht aber auch deutlich, dass eine solche Strategie nur zielführend ist, wenn sie vor allem zu einer Substitution von fossiler Mobilität führt und auf der Basis einer effizienten und sehr CO₂-armen Strombereitstellung erfolgt. Zudem wird auch klar festgehalten, dass das in der städtischen Mobilitätsstrategie priorisierte Zufussgehen und die Benützung von öffentlichem Verkehr und Velo nicht konkurrenziert werden dürfen.

Elektromobilität dürfte, bei nachhaltiger Stromproduktion (CO₂-frei, tiefer Primärenergiefaktor) und entsprechender Batterietechnologie, langfristig die beste Option für eine umweltschonende individuelle Mobilität darstellen. Im Sinne einer Brückentechnologie werden aber auch Gasfahrzeuge eine Rolle spielen, insbesondere, wenn aus Abfallprodukten gewonnenes Biogas eingesetzt wird. Entsprechende Fahrzeuge und Treibstoffprodukte sind heute auf dem Markt erhältlich.

Bezüglich der von den Motionären verlangten Förderung von umweltschonenden und

emissionsarmen Fahrzeugen wurden in der Teilstrategie «Elektromobilität» schon detaillierte Handlungsfelder und Massnahmen festgelegt. Als Übersicht und um die vielfältigen Anknüpfungspunkte aufzuzeigen, werden die Schwerpunkte der Umsetzung nachfolgend aufgeführt:

- Die wichtigsten Voraussetzungen für einen Marktdurchbruch wie Fahrzeugverfügbarkeit, Vertriebsnetze oder Finanzierungsstrukturen liegen ausserhalb des Aufgabenbereichs der Stadt Zürich. Übergeordnete Entwicklungen können lokal unterstützt werden.
- Die Stadt Zürich sorgt zusammen mit Grundeigentümerschaften und Hausbesitzenden für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.
- An den öffentlichen Ladestationen stellt das ewz Strom aus erneuerbaren Energien (mindestens das Produkt ewz.naturpower) zur Verfügung.
- Die Stadt prüft Umweltzonen, in denen Elektrofahrzeuge bevorzugt werden und anlässlich der nächsten ordentlichen Revision der Parkplatzverordnung eine Bevorzugung von Elektroautos gegenüber herkömmlichen Autos.
- Die Stadt unterstützt die Erprobung der Alltagstauglichkeit von Elektrofahrzeugen im Rahmen von Pilot- und Demonstrationsprojekten. Sie prüft weitere finanzielle Anreize.
- Sie gewährt Teilnehmerinnen und Teilnehmern an ausgewählten Pilot- und Demonstrationsprojekten eine finanzielle Unterstützung gemäss den entsprechenden Fonds-Reglementen.
- Die Stadt Zürich nimmt bei der Fahrzeugbeschaffung ihren Einfluss auf den Markt wahr. Sie beschafft Elektrofahrzeuge, auch wenn diese teurer sind als konventionelle, um Erfahrungen im Alltag zu sammeln und um Vorbild zu sein.
- Mit der Verbreitung von Informationen zu technologischen Entwicklungen, zu Marktneheiten und zu Betriebserfahrungen (Ergebnisse von Pilot- und Demonstrationsprojekten), schafft die Stadt Zürich eine Akzeptanz für Elektromobilität.

Der Stadtrat hat am 25. Februar 2009 zu einer Motion (GR Nr. 2008/394) Stellung genommen, welche die Erstellung einer Netzinfrastruktur für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge fordert und deren Umwandlung in ein Postulat vorgeschlagen. In dieser Zuschrift werden verschiedene Aktivitäten der Stadt Zürich aufgeführt.

Finanzielle Förderung umweltschonender und emissionsarmer Fahrzeuge

Bereits heute geniessen umweltschonende bzw. emissionsarme Fahrzeuge finanzielle Vorteile. Das Mineralölsteuergesetz gewährt Steuererleichterung auf Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen sowie Erdgas und Flüssiggas.

Mehrere Kantone, wie auch der Kanton Zürich, gestehen eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuer zu oder verzichten ganz auf eine Besteuerung. Im Rahmen einer Aktion unterstützt Erdgas Zürich AG Privatpersonen und Unternehmen, welche bis zum 30. September 2010 einen gasbetriebenen Neuwagen erwerben, mit einem einmaligen Förderbeitrag von 1000 Franken. Erdgas Zürich AG wird diese Aktion weiterführen, wobei der Umfang der Förderbeiträge noch nicht festgesetzt ist. Die Stadt Zürich unterstützt das Aktionsprogramm New-Ride zur Markteinführung von E-Scootern aus Mitteln des ewz Stromsparmögens. Die bereitgestellten Förderbeiträge reichen für 75 Fahrzeuge und betragen pro Fahrzeug maximal 1000 Franken.

Kaufzuschüsse der Stadt Zürich bedürfen einer weitergehenden Prüfung

Erdgas- und Vollhybridfahrzeuge haben sich auf dem Markt bereits etabliert. Energieoptimierte Motoren und finanzielle Vergünstigungen (Förderbeiträge) führen – wie aber auch eine hohe Fahrleistung – bereits heute dazu, dass die Amortisation der Mehrinvestitionen in solche Fahrzeuge rasch erfolgt. Allfällige Kaufzuschüsse sollten umweltschonendes Verhalten belohnen und nicht über eine Vergünstigung grosser Fahrleistungen Mehrverkehr

fördern. Ohne detaillierte Wirkungsabklärungen ist unsicher, ob eine zusätzliche Förderung umweltschonender Fahrzeuge mit Kaufzuschüssen der Stadt Zürich, die von der Motion angestrebten Veränderungen bewirken.

Weit unsicherer sieht die Marktsituation bei den rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und den Plug-In-Hybridfahrzeugen aus. Rein batteriebetriebene Elektrofahrzeuge sind schon seit über zehn Jahren auf dem Markt verfügbar, konnten sich aber noch nicht durchsetzen. Hindernisse einer weiteren Verbreitung sind der hohe Preis, welcher bei den Personewagen rund 10 000 Franken über vergleichbaren Fahrzeugen liegt, und die Energiespeicherung. Die Batterien sind schwer, teuer und somit hauptsächlich für die Mehrkosten verantwortlich und haben eine beschränkte Lebensdauer. Plug-In-Hybridfahrzeuge sollen erst in den nächsten Monaten auf den Markt kommen. Für diese beiden Gruppen sind derzeit Förderprogramme auf Bundesebene in Diskussion (Verbilligung Batteriekosten, Kaufzuschuss von 2000 Franken). Auch hier müssten allfällige zusätzliche Kaufzuschüsse der Stadt Zürich sorgfältig abgestimmt werden, um die in der Motion gewünschten Veränderungen bewirken zu können. Zudem müssten die Fragen der Finanzierung und der Zweckmässigkeit des Mitteleinsatzes vertieft geklärt werden.

Schon heute sind auf dem Markt diverse Benzin- und Dieselfahrzeuge verfügbar, die aufgrund des tiefen Treibstoffverbrauchs bzw. CO₂-Ausstosses auch als umweltfreundlich und emissionsarm bezeichnet werden können. Trotz diesem breiten Angebot weisen die in der Schweiz gekauften neuen Personewagen den höchsten CO₂-Verbrauch innerhalb Europas aus. Der geringe Anteil von kleineren, meist günstigeren und umweltfreundlicheren bzw. emissionsärmeren Fahrzeugen ist unter anderem auf die hohe Kaufkraft in der Schweiz zurückzuführen. Um die in der Motion gewünschten Veränderungen bewirken zu können, müssten die relevanten Fragen, die zu einem Kaufentscheid eines umweltfreundlichen und emissionsarmen Fahrzeugs führen, vertieft geklärt werden.

Entgegennahme als Postulat

Der Stadtrat unterstützt die Zielsetzung der Motion grundsätzlich. Er ist aber der Auffassung, dass eine nähere Prüfung verschiedener Aspekte erforderlich ist, bevor Vorschriften im Sinne des Motionsbegehrens erlassen werden können. Beispielsweise sieht der Stadtrat zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit stadt eigenen Fördermassnahmen noch nicht als gelöst an (z. B. Förderung auf Stufe Bund erst in Diskussion, städtischer Massnahmenplan Luft in Arbeit). Auch decken die in der Teilstrategie «Elektromobilität» festgehaltenen Handlungsfelder und Massnahmen (z. B. Prüfung von Umweltzonen und Bevorzugung bei der Parkierung) die Ziele der Motionäre schon weitgehend ab. Der Stadtrat will zudem vermeiden, dass mit Fördermassnahmen für Fahrzeuge der Modal Split zugunsten des MIV verschoben wird.

Aus den dargelegten Gründen lehnt der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

der Stadtschreiber

Dr. André Kuy