

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 13. Januar 2016

21.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss betreffend Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen gemäss den in der Gemeindeordnung verankerten Zielen, Massnahmen und Strategien der Stadt betreffend dem Land- und Flugverkehr

Am 30. September 2015 reichte Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/332, ein:

Die Stadt Zürich hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 den Energieverbrauch auf 2000 Watt und die Treibhausgasemissionen auf 1 t CO₂ pro Jahr pro Einwohnerin oder Einwohner zu begrenzen. Die Bilanzen des UGZ zum Primärenergieverbrauch und zu den Treibhausgasemissionen zeigen, dass Zürich in einigen Bereich einiges gut macht, in einigen Bereichen aber noch erhebliches Verbesserungspotential besteht. Dies ist vor allem im Verkehrsbereich der Fall, mit über 40% der wesentlichste Faktor der Treibhausgasemissionen. Hier gehen seit dem Jahr 2010 die Treibhausgasemissionen kaum mehr zurück, im Flugverkehr sind sie sogar steigend.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Im Bericht 2013 zum Stadtverkehr 2025 wird vermerkt, dass im Verkehrsbereich weitere Anstrengungen/Massnahmen nötig sind, um die in der Gemeindeordnung verankerten Ziele zu erreichen. Welche zusätzlichen Massnahmen sind geplant um die Energie- und Treibhausgasziele im Verkehrsbereich insgesamt zu erreichen?
2. Ein ständig steigender Teil des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen resultieren aus dem Flugverkehr. Von welchen Prognosen im Primärenergiebereich und bei den Treibhausgasemissionen geht die Stadt Zürich aus?
3. Während im Landverkehr für die Stadt Zürich eine positive Entwicklung zu beobachten ist, die mit einer forcierten Veloförderungspolitik noch verstärkt werden könnte, ist beim Flugverkehr ein gegenteiliger Trend erkennbar. Wer ist innerhalb der Stadtverwaltung für das Dossier Flugverkehr zuständig?
4. Welche Strategie verfolgt die Stadt Zürich im Bezug auf den Flugverkehr? Werden neben den An- und Abflugverfahren und der Lärmbelastung der Stadtrzücher Bevölkerung auch die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft berücksichtigt? Sind entsprechende Dokumente vorhanden und sind diese öffentlich?
5. Wie stellt die Stadt Zürich sicher, dass auch im Flugverkehr eine anteilmässige Reduktion des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen stattfindet?
6. Wie bringt die Stadtpräsidentin, als Vertreterin der Stadt Zürich in der Flughafen AG, die Ziele der Gemeindeordnung in die strategische Planung des Flughafens ein?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Im Bericht 2013 zum Stadtverkehr 2025 wird vermerkt, dass im Verkehrsbereich weitere Anstrengungen/Massnahmen nötig sind, um die in der Gemeindeordnung verankerten Ziele zu erreichen. Welche zusätzlichen Massnahmen sind geplant um die Energie- und Treibhausgasziele im Verkehrsbereich insgesamt zu erreichen?»):

Ende September 2015 wurde der Bericht 2014 zum Stadtverkehr 2025 publiziert. Die Indikatoren 11 und 12 zeigen die Entwicklung in Bezug auf die Primärenergie- sowie die Treibhausgasbilanz im Verkehr (s. Bericht, Seite 17). Im kurzen Zeitraum seit 2012 sind noch keine nennenswerten Veränderungen im Verbrauch von Benzin, Diesel und Strom durch den landseitigen Verkehr zu verzeichnen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden zusätzliche Massnahmen in den Aktionsplan aufgenommen, die zu den Zielen von «Stadtverkehr 2025» einen Beitrag leisten (s. Aktionsplan, Seiten 22–24 des Berichts). So wurde neu die strategische Planung «Gewerbeverkehr» aufgenommen. Zur strategischen Planung «Gewerbeverkehr» gehören insbesondere die Massnahmen «Kooperationsplattform urbane Güterlogistik» und «Förderung der Elektromobilität im Taxi- und Gewerbeverkehr» (Bericht, Seite 24 f.). Mit der Massnahme «Kooperationsplattform urbane Güterlogistik» werden neue Formen der Abwicklung der Güterzuteilung auf der letzten Meile im städtischen Gebiet im Rahmen eines Forschungsprojekts der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW), u. a.

unter Beteiligung von privaten Logistikunternehmen, untersucht. Diese beiden Massnahmen tragen zur Zielerreichung der 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität bei. Der Stadtrat überprüft jährlich den Stand der Zielerreichung. Er kann im Sinne einer rollenden Planung künftig bei Bedarf zusätzliche Massnahmen in den Aktionsplan aufnehmen.

Zu Frage 2 («Ein ständig steigender Teil des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen resultieren aus dem Flugverkehr. Von welchen Prognosen im Primärenergiebereich und bei den Treibhausgasemissionen geht die Stadt Zürich aus?»):

Für den Masterplan Energie wurden quantitative Ziele für die Leitgrössen der 2000-Watt-Gesellschaft definiert. Dabei wird von einer prozentualen Aufteilung des Zielbeitrags ausgegangen, d. h., gleicher Reduktionsbeitrag in Prozent für alle Verkehrsbereiche, so auch für den Flugverkehr (Masterplan Energie 2012, Kap. 4). Es wurde somit keine Prognose für den Flugverkehr zugrunde gelegt.

Zu Frage 3 («Während im Landverkehr für die Stadt Zürich eine positive Entwicklung zu beobachten ist, die mit einer forcierten Veloförderungspolitik noch verstärkt werden könnte, ist beim Flugverkehr ein gegenteiliger Trend erkennbar. Wer ist innerhalb der Stadtverwaltung für das Dossier Flugverkehr zuständig?»):

Es gibt in der Stadtverwaltung kein eigentliches Dossier «Flugverkehr». Die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs des Flughafens Zürich fokussieren sich auf dem Gebiet der Stadt Zürich auf die Lärmthematik. Der Stadtrat setzt sich denn auch bei allen sich bietenden Gelegenheiten dafür ein, dass die Anzahl der Lärmbetroffenen minimiert werden kann. Er äussert sich dazu primär im Rahmen von Vernehmlassungen und Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL, Betriebsreglement, Luftfahrtpolitik des Bundesrats u. a.). Das Gesundheits- und Umweltschutzdepartement (GUD) ist zuständig für das Dossier Auswirkungen Flugverkehr (insbesondere Lärm), das Präsidialdepartement (PRD) ist für die Aspekte der Standortpolitik (Wirtschaft) zuständig.

Zu Frage 4 («Welche Strategie verfolgt die Stadt Zürich im Bezug auf den Flugverkehr? Werden neben den An- und Abflugverfahren und der Lärmbelastung der Stadtzürcher Bevölkerung auch die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft berücksichtigt? Sind entsprechende Dokumente vorhanden und sind diese öffentlich?»):

Der Stadtrat hat praktisch keine direkten Einflussmöglichkeiten auf die mengenmässige Entwicklung des Verkehrs auf dem Flughafen Zürich. Die Strategie in Bezug auf den Flugverkehr beschränkt sich primär auf die Beeinflussung der An- und Abflugverfahren und damit der Lärmbelastung der Stadtzürcher Bevölkerung. Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft können nur im Rahmen des eigenen Haushalts der Stadtverwaltung verfolgt werden.

Die Stadtverwaltung soll mit Blick auf die Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft als Vorbild wirken, insbesondere mit stadteigenen Mobilitätskonzepten. In diesem Sinne hat der Stadtrat die in den Ausführungsbestimmungen zum Personalreglement festgelegten Kriterien zu Dienstreisen mit Beschluss vom 14. November 2007 (STRB Nr. 1392/2007) präzisiert. Demgemäss ist für Dienstreisen bis zu einer Reisezeit von 6 Stunden die Bahn als umweltschonendstes Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Bei Dienstreisen, die mit dem Flugzeug zurückgelegt werden müssen, sind die CO₂-Emissionen mittels eines Klimatickets zu kompensieren.

Die Bestrebungen des Bundes, im Rahmen der internationalen Gremien, weitergehende Zielvorgaben zur Reduktion der Emissionen aus dem Flugverkehr festzusetzen, entsprechen den städtischen Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft. Dies gilt insbesondere für die im Berichtsentwurf des Bundes über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 ausgewiesenen Massnahmen, wie:

- die Absicht, die Schweizer Luftfahrt in das schweizerische Emissionshandelssystem einzubinden,
- das Engagement der Schweiz für Standards zur Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Schadstoffemissionen (Stickoxide [NO_x] und ultrafeine Partikel [PM]) sowie deren periodische Anpassung an den Stand der Technik,
- die Fortführung der Praxis zur Erhebung emissionsabhängiger Landegebühren.

Zu Frage 5 («Wie stellt die Stadt Zürich sicher, dass auch im Flugverkehr eine anteilmässige Reduktion des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen stattfindet?»):

Wie bereits in der Antwort zur Frage 4 ausgeführt, hat der Stadtrat keine direkten Kompetenzen zur Beeinflussung des Flugverkehrs mit dem damit verbundenen Energieverbrauch und den entsprechenden Schadstoffemissionen. Er kann nur das Verhalten der Stadtverwaltung beeinflussen. So werden die Modalitäten betreffend der Bestellung von Flugtickets, der Kompensation der CO₂-Emissionen mittels Klimatickets sowie die Erstellung einer jährlichen Statistik in einer Vollzugsregelung des Finanzdepartements geregelt (STRB Nr. 1302/2007).

Zu Frage 6 («Wie bringt die Stadtpräsidentin, als Vertreterin der Stadt Zürich in der Flughafen AG, die Ziele der Gemeindeordnung in die strategische Planung des Flughafens ein?»):

Die Stadtpräsidentin ist von den Aktionärinnen und Aktionären der Flughafen Zürich AG in den Verwaltungsrat gewählt und wird nicht vom Stadtrat delegiert, im Gegensatz zu den Vertretenden des Kantons, die gemäss Flughafengesetz vom Regierungsrat bestimmt werden. Dem Gesamt-Stadtrat kommt nur ein sehr eingeschränktes Instruktionsrecht an die Stadtpräsidentin als Mitglied des Verwaltungsrats zu. Selbstverständlich setzt sich die Stadtpräsidentin im Verwaltungsrat für eine erfolgreiche, nachhaltige Entwicklung des Unternehmens ein, das mit seinen auswirkungsintensiven Aktivitäten von der Bevölkerung getragen sein muss, und engagiert sich für entsprechende soziale, wirtschaftliche und ökologische Ziele. Die Stadt Zürich ist mit 5 Prozent im Aktionariat des Flughafens vertreten und bringt städtische Interessen und Werte als Aktionärin ein. Über ihre Aktivitäten im Bereich Klimaschutz und Energieeffizienz informiert die Flughafen Zürich AG in ihrem Geschäftsbericht.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti