

Grundlagenpapier

Ökologie

Grüne Kanton Zürich

Zürich, Oktober 2009

Ackerstrasse 44

CH-8005 Zürich

Tel. +41 44 440 75 50

Fax +41 44 440 75 51

www.gruene-zh.ch



Inhalt

Einleitung	3
Energie	4
Luft und Schadstoffe (Strassenverkehr).....	9
Flughafen	11
Lärm (Strassenverkehr)	13
Verkehr.....	14
Raumplanung, Landschaft, Boden.....	16
Biodiversität, Naturschutz, Wald, Gentechnik.....	17

1. Einleitung

Die gegenwärtige Lage der Welt umfasst vielfältige Krisen (Finanz-, Klima-, Arbeitskrise). Sie fordern Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft heraus. Dabei ist die Klimaerwärmung wohl die grösste Bedrohung des 21. Jahrhunderts. Gegenüber dem Bericht des Weltklimarates aus dem Jahr 2007 zeichnet sich eine Verschärfung der durch den Klimawandel hervorgerufenen Auswirkungen aus. Die prognostizierten Worst-Case-Szenarien des IPCC-Berichts (Intergovernmental Panel of Climate Change) könnten sich bewahrheiten. Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft müssen handeln, wir dürfen nicht noch mehr Zeit verstreichen lassen. Die Klimaerwärmung macht viele Gegenden der Erde unbewohnbar. Immer mehr Menschen werden durch die Folgen des Klimawandels aus ihrer Heimat vertrieben. In der Debatte über den Klimawandel wird zu wenig über die Folgen und Herausforderungen der «Klimaflüchtlinge» diskutiert. Wir im Kanton Zürich können uns nicht «wohl versorgt und weit weg» wähnen; auch wir werden vor nichts verschont werden: Als Wirtschaftskanton brauchen wir Antworten auf die Krise, die uns der Finanzplatz Schweiz beschert hat. Der ökologische Fussabdruck, den der Kanton Zürich hinterlässt, ist definitiv zu gross. Die Existenzsicherung im Sinne einer sozialen, menschlichen Sicherheit aller Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons ist ungelöst.

Mit den vorliegenden Grundlagenpapieren wollen die Grünen einen Beitrag leisten zur Konsenssuche in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Nachhaltigkeit wird definiert als eine ausgewogene Entwicklung in allen drei Bereichen. Für die Grünen ist klar, dass eine nachhaltige Entwicklung unvereinbar ist mit einem Wachstums- und Konsummodell, das die natürlichen Ressourcen rücksichtslos ausbeutet und das Ökosystem durch Schadstoffe und Abfälle immer mehr belastet und zerstört. Deshalb suchen und diskutieren die Grünen Alternativen und Lösungsansätze für die dringendsten Probleme. Einzelne Sektoren werden nicht isoliert betrachtet, sondern mit allen Verknüpfungen, die unser Handeln hat. So kann eine Senkung des Ressourcenverbrauchs neue Arbeitsplätze generieren und die Wirtschaft vom Schutz der Umwelt profitieren. Und gesunde Lebensbedingungen sind eine Voraussetzung für solidarisches Handeln. Wenn ein Einkommen existenzsichernd ist, bleibt Energie für Sozialzeit, was wiederum Kosten im Sozialwesen spart.

Mit diesen Grundlagenpapieren schaffen die Grünen Transparenz für Wählerinnen und Wähler. Mit der Wahl von Exekutive und Legislative kann jeder Wähler und jede Wählerin ein Zeichen setzen. Mehr noch: sie setzen politische Schwerpunkte für die nächsten Jahre, für das neue Jahrhundert. Die Grünen fordern seit Jahren eine nachhaltige Entwicklung, jetzt wollen wir sie umsetzen.

2. Energie

a. Ausgangslage in der Schweiz und im Kanton Zürich

17'500 Kilowattstunden pro Jahr braucht der Mensch im globalen Mittel. Dies entspricht einer kontinuierlichen Leistung von 2000 Watt. In der Schweiz beträgt sie rund dreimal soviel pro Person, nämlich 6300 Watt Primärenergie. Heizen und Wohnen machen knapp 30% dieses Gesamtkonsums aus, knapp 20% fallen auf Ernährung, gut ein Viertel auf Transport und schliesslich gut 20% auf graue Energie aus privatem und 6% auf graue Energie aus öffentlichem Konsum.

Die ETH Zürich zeigte bereits 1998, dass es möglich ist, den Verbrauch ohne Einbussen beim Lebensstandard auf den weltweiten Durchschnitt von 2000 Watt zu senken. Die Übersicht der einzelnen Verbrauchskategorien zeigt, dass in fast allen Bereichen angesetzt werden muss, um dieses Reduktionsziel zu erreichen.

Betrachtet man statt des Energieverbrauchs den Ausstoss an Treibhausgasen, wird der Handlungsbedarf noch augenscheinlicher: Die Pro-Kopf-Emissionen der Schweiz beliefen sich 2004 auf rund 6 Tonnen CO₂. Berücksichtigt man die grauen Emissionen des Waren- und Stromhandels, betrug der Pro-Kopf-Verbrauch 10.7 Tonnen.

In seinem Energieplanungsbericht 2006 beschreibt der Regierungsrat des Kantons Zürich die Vision Energie 2050: «Eine Halbierung des weltweiten CO₂-Ausstosses ist für den nachhaltigen Schutz unserer Erde notwendig. Dies bedeutet bei einer für das Jahr 2050 prognostizierten Weltbevölkerung von 10 Milliarden Menschen einen Ausstoss von einer Tonne CO₂ pro Kopf. Dies ist das Ziel der Vision Energie 2050 und entspricht auch den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft. Angesichts der offenkundig steigenden Nachfrage nach Energieanwendungen, insbesondere in der Mobilität, bei Geräten und aufgrund des wachsenden Wohnraums, ist keine kurzfristige Trendwende absehbar. Es zeigt sich deshalb, dass die Ziele nur mit rigorosen Effizienzsteigerungen in allen

Anwendungen bei gleichzeitig verstärktem Ersatz fossiler durch nicht fossile Energien erreicht werden kann.»

Was die Atomenergie betrifft, bekräftigte der Zürcher Regierungsrat Ende 2008 erneut, ein Tiefenlager auf dem Gebiet des Kantons abzulehnen. Er vertritt damit ein wichtiges populäres Anliegen. Gleichzeitig muss für den bisher produzierten Atomabfall schweizweit eine Lösung gefunden werden. Die Ursache des Problems ist die Produktion von Atomenergie. Die strahlenden Abfälle bergen zu hohe Risiken und sind keine Option für die Zukunft. Wer keine Tiefenlager will, plant konsequenterweise den Ausstieg.

b. Kurswechsel als Chance

Klimaschutz- und Energiesparmassnahmen sind nicht gratis zu haben. Folgende Punkte zeigen jedoch, dass die Förderung erneuerbarer Energien und eine damit verbundene CO₂-Reduktion auch volkswirtschaftlich Sinn machen:

- Gemäss einer Studie des Bundesamtes für Umwelt waren bereits im Jahr 2004 im Umweltschutzsektor 61'000 Vollzeitstellen vorhanden. Weitere 12'500 Stellen werden durch Exporte von Umwelttechnologien gesichert. Zum Vergleich: Die beiden Schweizer Grossbanken beschäftigen in der Schweiz rund 47'000 Voll- und Teilzeitbeschäftigte.
- Durch CO₂-Reduktionen profitiert auch die Volksgesundheit. Eine Studie des WWF zeigt, dass eine aktive Klimapolitik auch die Luftschadstoffemissionen reduziert und damit erhebliche Schäden an Gesundheit, Material und Ernte verhindert. Sparen wir bei 20% CO₂-Reduktion bis im Jahr 2020 jährlich 174 Mio. Franken, so sind es im selben Zeitraum bei 30% 540 Mio. und bei 40% 800 Mio. Franken pro Jahr.

Klimaschutz heisst aber auch weniger Abhängigkeit von instabilen Erdgas- und Erdölexportländern, dadurch mehr politische Freiheit, neue Export-Märkte und Arbeitsplätze.

Mit der Genehmigung eines Rahmenkredits von 32 Mio. Franken über 4 Jahre für Massnahmen gemäss §16 Energiegesetz sowie die Verankerung der Senkung des CO₂-Ausstosses auf 2,2 Tonnen/Person bis 2050 anerkannte im August 2009 auch der Zürcher Kantonsrat die Wichtigkeit von Energiesparmassnahmen.

c. Forderungen der Grünen Kanton Zürich

Um das Ziel der 2000-Watt- bzw. 1-Tonnen-CO₂-Gesellschaft zu erreichen,

müssen Massnahmen in den verschiedensten Bereichen umgesetzt werden. Ein Schritt in diese Richtung ist das Vorstosspaket zum Green New Deal, das die Grüne Fraktion am 15. Juni 2009 im Kantonsrat einreichte.

Allgemein

- Für Energieanbieter sollen minimale verbindlicher Umstellungs- und Effizienzziele im Energiegesetz festgelegt werden: pro Jahr 1 % zusätzlich aus erneuerbaren Energien.

Gebäude

- Innerhalb eines Erneuerungszyklus von 30 Jahren sollen alle kantonalen Liegenschaften so erneuert und renoviert werden, dass sie dem Gebäudestandard 2008 von Energiestadt entsprechen. Der Standard für Neubauten soll zusätzlich für die 2000-Watt-Gesellschaft-tauglich sein. Die Rahmenbedingungen (Bauvorschriften) für private Bauherren sind so anzupassen, dass bis 2050 90% aller Gebäude dem Gebäudestandard 2008 von Energiestadt entsprechen (2030: 50%).

Erneuerbare Energien

- Der Regierungsrat wird eingeladen Fördermassnahmen einzuleiten, mit dem Ziel, innert 10 Jahren die Nutzung feuchter Biomasse (Vergärung und Biogas ARA) auf mindestens 300 GWh (2005: 75 GWh), die Nutzung von Photovoltaik auf mindestens 200 GWh (2005: 4 GWh) und die Nutzung von Wind auf mindestens eine GWh (2005: 0.05 GWh) zu erhöhen.
- Das Potenzial der Geothermie ist, wo keine besonderen Risiken damit verbunden sind, auszuschöpfen.
- Der Regierungsrat wird eingeladen, eine Studie über die Potenziale für Trinkwasserkraftwerke im Kanton Zürich an die entsprechenden Fachleute in Auftrag zu geben.
- Die thermische Solarnutzung ist zu fördern: Ziel ist 1m²/Person flächendeckend im Kanton Zürich bis 2050.
- Lancierung der Initiative Umweltschutz konkret auf Gemeindeebene.

Energieeffizienz

- Verschiedene Pilotprojekte im In- und Ausland haben gezeigt, dass mit

dem Wissen, wann und warum viel Strom verbraucht worden ist, der Stromkonsum bis zu 10% gesenkt werden konnte. Damit die KonsumentInnen einen besseren Einblick in ihren Stromverbrauch bekommen, sollen in Neubauten oder bei Ersatz nur noch Digitalzähler (Smart-Meter) für die Erfassung des Stromverbrauchs verwendet werden.

- Das grosse Sparpotential im IT-Bereich ist zu nutzen. Der konsequente Umbau zu Green-IT ist voranzutreiben.
- Im Bereich der Mobilität (vgl. Kapitel «Verkehr» S.12) ist die Nutzung von Low-Energy-Fahrzeugen zu fördern.

Atomenergie

- Gleich wie die Stadt Zürich, soll auch der Kanton den Ausstieg aus der Atomenergie bis ins Jahr 2050 beschliessen. Mit einer entsprechenden, schrittweisen Planung kann sich der Kanton Zürich profilieren, schafft Raum für eine innovative Wirtschaft, neue Arbeitsplätze und reduziert die Abhängigkeit vom Ausland.

3. Luft und Schadstoffe (Strassenverkehr)

a. Ausgangslage im Kanton Zürich

Jahr für Jahr werden im Sommer die Ozon- und im Winter die Feinstaubgrenzwerte überschritten. In der Vernehmlassungsvorlage des Massnahmenplans Luftreinhaltung 2008 des AWEL steht dann auch: «Im Kanton Zürich liegt die Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Belastung an vielen Orten über dem Jahresmittelgrenzwert. Auch der Kurzzeitgrenzwert für Ozon, der einmal jährlich überschritten werden darf, wird im Sommerhalbjahr zu häufig überschritten. Im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2007 war mehr als die Hälfte der Zürcher Bevölkerung einer zu hohen PM10-Belastung und etwa ein Drittel der Bevölkerung einer zu hohen NO₂-Belastung ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für städtische Agglomerationen und entlang von Strassen. Im Gegensatz dazu ist die Ozon-Belastung in ländlichen Regionen höher (ca. 60 Tage mit Grenzwertüberschreitungen) als im städtischen Umfeld (ca. 40 Tage über Grenzwert).»

b. Lufthygiene nützt allen

Zusammenhänge zwischen den Luftschadstoffen und mögliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit sind umfassend dokumentiert. Daraus ergibt sich, dass sowohl kurzfristige Belastungsspitzen als auch langfristige Einwirkungen gesundheitliche Beeinträchtigungen verursachen können. Im Kanton Zürich sind jährlich 3800 Spitaltage und 450 000 Tage eingeschränkter Aktivität auf Atemweg-, Herz-Kreislauf- und andere Krankheiten zurückzuführen, die durch die übermässige Luftverschmutzung verursacht werden. Daraus ergeben sich im Kanton Zürich Gesundheitskosten von 555 Mio. Franken pro Jahr.

Für die Ökosysteme haben übermässige Stickstoff-Emissionen Versauerung und Überdüngung von Böden und Gewässern zur Folge, was die Nährstoffversorgung aus dem Gleichgewicht bringt und die Artenvielfalt mindert. Die Schadstoffe mindern zudem die Fruchtbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen, was zu geringeren Ernteerträgen führt. Die Luftverschmutzung verursacht im Kanton Zürich Schäden an Ökosystemen und landwirtschaftlichen Nutzflächen in der Höhe von 73 Mio. Franken pro Jahr.

Durch die Verbesserung der Lufthygiene kann also ein volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht werden. Wenn Schadstoff-Emissionen reduziert werden, sinken die externen Kosten. Untersuchungen der EU schätzen den Nutzen der Feinstaub-Reduktion auf 120 Fr./kg für ländliche Gebiete und auf 500 Fr./kg für städtische Agglomerationen. Diese Grössenordnung deckt sich mit den für Zürich ermittelten Werten. Bei NO_x-Reduktionen liegt der monetäre Nutzen bei 7 bis 20 Fr./kg, für VOC bei 5 bis 10 Fr./kg.

Bei der heutigen Zusammensetzung der Luft-Belastung werden die Gesundheits- und Gebäudeschäden vor allem durch Feinstaub-Emissionen (PM₁₀) verursacht. Da diese Schäden das Ausmass der externen Kosten dominieren, bringt die Reduktion der Feinstaub-Emissionen sowohl den grössten monetären Nutzen als auch die grösste Verbesserung der Lebensqualität. Aber auch die anderen Luftschadstoffe, wie NO_x, haben schädigende Wirkungen – insbesondere auf empfindliche Ökosysteme – und müssen daher reduziert werden.

c. Forderungen der Grünen Kanton Zürich

Verkehr

- Der bestehende Fahrzeugpark ist durch emissionsärmere und energieeffizientere Fahrzeuge zu erneuern.
- Ein besonderes Augenmerk verdient der Schutz der Bevölkerung an verkehrsreichen Lagen und in städtischen Agglomerationen: Einkaufszentren und Freizeitanlagen sind an zentralen, am öffentlichen Verkehrsnetz angebotenen Standorten anzusiedeln. Die Anzahl Parkplätze ist zu minimieren und mit einer Verordnung kantonsweit einheitlich zu regeln. Zudem soll der Zubringerverkehr frühzeitig mit einem integrierten Verkehrsmanagement gelenkt werden.
- Road Pricing (siehe Homepage Grüne ZH / Themen)

Allgemein

- Strengere Normen für PM10 (Feuerungen), VOC (Industrie und Gewerbe) und Ammoniak (Landwirtschaft) sind einzuführen.

4. Flughafen

a. Ausgangslage in der Schweiz und im Kanton Zürich

Die Luftfahrtpolitik von Regierungsrat und Bundesrat ist einseitig nachfrage- und wachstumsorientiert. Eine nachhaltige Luftfahrtpolitik berücksichtigt klimapolitische Ziele (Schaffung von Reduktionszielen für die Luftfahrt, analog zum Kyoto Protokoll) und den Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Lärm- und Schadstoffbelastung. Das ist heute nicht der Fall.

Im August 2009 hat das Bundesamt für Zivielluftfahrt die bereinigte Version des SIL in die Vernehmlassung gegeben. Die Grünen lehnen die Variante mit Änderungen am Pistensystem (Variante J) und neue Südstarts konsequent ab. Der Regierungsrat hat entgegen den Mehrheiten im Kantonsrat der Variante J doch seine Unterstützung gegeben. In der kommenden Phase des Sachplanverfahrens wird nun der Kantonale Richtplan mit dem Sachplanverfahren zu koordinieren sein. Hier kann der Kantonsrat seine Ansicht ohne regierungsrät-

lichen Filter festlegen und eine Differenz zum Sachplan schaffen. Parallel dazu muss die Baudirektion eine Richtplanvorlage (Verkehrsrichtplan: Kapitel 4.6.1. Flughafen Zürich) in die Vernehmlassung geben.

b. Die Summe der Übel ist keine Konstante

In den vergangenen Jahren haben technische Entwicklungen zu Reduktionen von Lärm und Schadstoffen geführt. Die Entlastungen werden jedoch immer durch Kapazitätserweiterungen aufgefressen. Auf diese Weise bleibt eine Verbesserung der heutigen Situation ein frommer Wunsch. Technische Entwicklungen müssen zur Entlastung von Mensch und Natur beitragen. Das geht nur mit einer verbindlichen Begrenzung der Flugbewegungen.

c. Forderungen der Grünen Kanton Zürich

- Wir wollen den Fluglärm nicht verteilen, sondern eindämmen. Die Luftfahrt ist mit einem Plafond von 250'000 Bewegungen auf dem Flughafen Zürich-Kloten zu beschränken, bei einer minimalen Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr.
- Im Flugverkehr ist Kostenwahrheit einzuführen. Für die Vernetzung der europäischen Zentren im Personenverkehr muss die Priorität auf die Bahn gelegt werden. Für den Transport von Gütern sind die Angebote der Bahn und der Schifffahrt zu fördern.
- Die Behördeninitiative II (Pistenausbauverbot) kann die Weichen für den zukünftigen Flugbetrieb stellen. Neu soll es in § 1 Abs. 3 des Flughafen-gesetzes heissen: «Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – im Rahmen seiner Kompetenzen nach dem Raumplanungsrecht, aber auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und Verwaltungsratsmitglied – dafür ein, dass Neubauten oder Ausbauten von Pisten unterbleiben.» Gegen die Behördeninitiative II wurden sowohl das Kantonsratsreferendum wie auch das konstruktive Referendum ergriffen. Wir rechnen mit einem Abstimmungstermin im Juni 2010.
- Der Flugplatz Dübendorf ist vollständig still zu legen und kommt als «Überlauf» für Kloten überhaupt nicht in Frage.

5. Lärm (Strassenverkehr)

a. Ausgangslage in der Schweiz und im Kanton Zürich

Lärm stellt aus gesundheitlicher und ökonomischer Sicht heute eines der grössten Umweltprobleme der Schweiz dar. 2009 hat das BAFU die Lärmbelastung aus den Hauptquellen Strassen, Bahn und Flugverkehr flächendeckend berechnet: Rund 1,3 Mio. Menschen sind tagsüber schädlichem oder lästigem Verkehrslärm ausgesetzt (Lärmdatenbank SonBase).

Die Berechnungen zeigen: Die bedeutendste Lärmquelle in der Schweiz ist der Strassenverkehr. Er verursacht einen flächenhaften Lärmteppich, der sich über grosse Teile der Schweiz ausbreitet. Schwere Fahrzeuge mit breiten Reifen sind nicht nur ineffizient, sondern verursachen auch den grössten Lärm. Rund 1,2 Mio. Menschen sind tagsüber schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt. Das sind 16 Prozent aller Schweizerinnen und Schweizer. Während der Nacht leiden immer noch rund 10 Prozent der Bevölkerung unter dem Verkehrslärm.

Besonders stark betroffen vom Lärm sind Städte und Agglomerationen. Der Handlungsbedarf ist darum im dicht besiedelten Kanton Zürich besonders hoch.

b. Weniger Lärm bringt nur Vorteile

Der Anteil an Personen, die schädlichem oder lästigem Lärm ausgesetzt sind, muss massiv sinken. Das senkt Gesundheitskosten und erhöht die Lebensqualität von hunderttausenden Menschen.

c. Forderungen der Grünen Kanton Zürich

- Die bisherige Strategie zur Lärmbekämpfung mit technischen Massnahmen wie Lärmschutzwänden reicht offensichtlich nicht aus, um das Problem zu beseitigen. Es braucht eine stärkere Sensibilisierung über die Lärmsituation.
- Lärmverursachende Personenwagen für den Alltagsgebrauch müssen über lenkende Strassenverkehrsabgaben unattraktiv gemacht werden.

- Lärmarme Technologien wie lärmarme Reifen, Strassenbeläge, Schienen oder Drehgestelle bei Eisenbahnwagen sind zu fördern.
- Die nächtliche Sperrung von Strassen ist vielerorts machbar und umzusetzen.

6. Verkehr

a. Ausgangslage in der Schweiz und im Kanton Zürich

Die Mobilität von Menschen und Gütern nimmt zu – in der Wirtschaft und in der Freizeit. Die Zahl der Motorfahrzeuge in der Schweiz hat zwischen 1990 und 2008 von 3,8 Mio. auf 5,2 Mio. zugenommen. Im selben Zeitraum wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark ausgebaut. Die Personenkilometerleistungen haben sowohl beim motorisierten Individualverkehr (MIV) wie auch beim öV stark zugenommen. Anstelle einer Umlagerung vom privaten zum öffentlichen Verkehr muss eine umfassende Steigerung der Mobilität konstatiert werden.

31% des Gesamtenergieverbrauchs im Kanton Zürich wird durch den Verkehr konsumiert, hauptsächlich durch den motorisierten Individualverkehr, davon schwergewichtig für den Einkaufs- und Freizeitverkehr (45%). Der Anteil des Erdöls am Gesamtenergieverbrauch beträgt 61%. Die Auswirkungen auf Gesundheit der Menschen und Natur sind gravierend. Mit der vorgesehenen Revision des Strassen- und Verkehrsabgabegesetzes soll eine massive Erweiterung der Strassenfläche finanziert werden, was der Zielsetzung einer Reduktion des Energieverbrauchs, des Schadstoffausstosses, wie auch dem Ziel des häuslichen Umgangs mit dem Boden völlig widerspricht. Das Verursacherprinzip wird mangelhaft umgesetzt, indem der Unterhalt und Betrieb des kommunalen Strassennetzes nach wie vor vorwiegend aus dem ordentlichen Gemeindehaushalt finanziert wird.

b. Hin zu einem neuen Mobilitätsverständnis

Die Gesamtverkehrspolitik des Kantons Zürich braucht einen raschen und konsequenten Kurswechsel: Mehr Fuss- und Veloverkehr, mehr Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Die Gesamt-

verkehrsstrategie des Kantons Zürich hat sich nicht an schwammigen Begriffen wie «wesensgerechter Einsatz der Verkehrsmittel» zu orientieren, sondern an klaren Grenzwerten für die Luftreinhaltung und den Lärmschutz. Der Siedlungsraum darf nicht je länger je mehr durch den Verkehr belastet werden, sondern ist für Mensch und Umwelt aufzuwerten.

c. Forderungen der Grünen Kanton Zürich

- Abkehr von der generellen Mobilitätsförderung: Der Gleichschritt von öV-Ausbau und Strassenausbau führt zu einer generellen Mobilitätssteigerung ohne Umlagerungseffekt anstelle einer erwünschten Umlagerung. Diese Mobilitätsspirale muss gestoppt werden.
- Die Gewährung eines Bonus für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge muss sich an den übergeordneten Zielen orientieren. Entsprechend ist ein Bonus auf relative Energieeffizienz abzulehnen und durch einen Bonus für absolute Grenzwerte zu ersetzen. Auch für Personenwagen muss eine fahrleistungsabhängige Komponente eingeführt werden (z.B. mittels Selbstdeklaration des Kilometerstands). Nur so ist eine Mobilität zu entwickeln, welche die Ressourcen Energie und Raum verantwortungsvoll ausnützt.
- Die laufende Revision des Strassen- und Verkehrsabgabegesetzes muss das Verursacherprinzip einführen. Entsprechend sind die Ansätze im Verkehrsabgabegesetz anzupassen.
- Idee auf Gemeindeebene: Vorstoss für Veloförderung.

7. Raumplanung, Landschaft, Boden

a. Ausgangslage in der Schweiz und im Kanton Zürich

Die Raumplanung beeinflusst die räumliche Entwicklung und somit die Situation der Umwelt. Neue Bauten haben einen direkten Einfluss auf den Raum. Sie verbrauchen Fläche, verändern die Landschaft oder belasten den Boden. Sie bewirken aber auch eine Zunahme des Verkehrs. Dies wiederum hat indirekte Auswirkungen auf den Menschen durch Energieverbrauch, Lärm und Luftverschmutzung. Die Umweltbelastung hängt in wesentlichem Masse von der

Siedlungsstruktur des Landes ab.

Die Schweiz wird laufend weiter zugebaut: Ein Quadratmeter Grünfläche pro Sekunde – täglich rund 10 Fussballfelder – verschwindet unter Strassen, Einkaufszentren, Parkplätzen und Häusern. Dorf- und Stadtränder fransen ins Land hinaus. Die Raumplanung versucht bis heute vergeblich, den unkontrollierten Bodenverbrauch einzudämmen. Der Kanton Zürich ist von der Zersiedelung stark betroffen. Schritt für Schritt dehnt sich der Siedlungsbrei aus und frisst Landschaften, Erholungsräume und hochwertige landwirtschaftliche Böden. 2007 wies der Kanton Zürich eine Bauzone von insgesamt 28'537 ha aus, davon waren 3'413 nicht überbaut. Diese Bauzonenreserve nimmt pro Jahr um ca. 150 ha ab, würde also bei gleich bleibendem Tempo noch für mehr als 20 Jahre reichen. Das Problem wird verschärft durch die Tatsache, dass die Reserven nicht dort sind, wo sie gebraucht würden. Der Ausbau der Mobilität bewirkt, dass auch in peripheren Gebieten mehr gebaut wird.

Die heutige Siedlungserneuerung wird aber auch von drei andern Treibern beeinflusst: steigende Energiekosten, zunehmende Alterung der Bevölkerung und zunehmender Wohlstand. Alle drei Megatrends verstärken die Nachfrage nach Wohnraum in den Zentren und an gut erschlossenen Lagen. Dieser Wandel erhöht den Druck auf die Erneuerung und Verdichtung bestehender Siedlungen.

b. Chance in der Raumentwicklung

Bevölkerung und Wirtschaft entwickeln sich. Damit dies nicht zum Schaden von Natur und Landschaft geschieht, muss die Raumplanung für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden sorgen.

Die landwirtschaftliche Nutzfläche wird durch die Zersiedelung laufend kleiner. Dabei verbuchen die hochwertigsten Böden die grössten Einbussen. Die Sicherung der landwirtschaftlichen Produktionsfläche muss ein explizites Ziel der Siedlungspolitik werden.

c. Forderungen der Grünen Kanton Zürich

- Die Jungen Grünen und die Grünen lancieren in den kommenden Monaten die kantonale Volksinitiative «Zum Erhalt der wertvollen Landwirtschaftsflächen im Kanton Zürich» (Kulturlandinitiative). Sie will hochwertige Böden für die landwirtschaftliche Produktion erhalten. Das

dient der Ernährungssouveränität und wirkt gegen die Zersiedlung.

- Der Erneuerungsprozess innerhalb des Siedlungsgebietes darf nicht nur dazu genutzt werden, die Ausnützung zu optimieren, sondern muss auch einen Qualitätsgewinn bezüglich architektonischer Gestaltung und öffentlichen Räumen mit sich bringen.
- Das Siedlungsgebiet soll via kantonalen Richtplan «Siedlung und Landschaft» auf dem heutigen Stand stabilisiert werden, dazu gehören eine öV-Achsen-bezogene Entwicklung, die Stärkung der Ortszentren durch Förderung von Nutzungsverdichtung in den Ortskernen und öV-Knoten.
- Der Kanton Zürich führt die im Bundesgesetz über die Raumplanung vorgesehene Mehrwertabschöpfung ein.

8. Biodiversität, Naturschutz, Wald, Gentechnik

a. Ausgangslage in der Schweiz und im Kanton Zürich

Die Biodiversität – das heisst die Ökosysteme, die Arten und die genetische Vielfalt ist in der Schweiz wie auch in der ganzen Welt rückläufig. Die Zunahme der Bevölkerung, des Konsums und des Bodenverbrauchs führen zu einer Zerstückelung der Ökosysteme, zu Qualitätsverlust und Gefährdung ihrer Vernetzung untereinander. Um sicherzustellen, dass die Biodiversität langfristig erhalten und die Schweiz auch in Zukunft aus deren Leistungen Nutzen ziehen kann, hat der Bundesrat im Juli 2009 Eckpunkte für eine nationale Biodiversitätsstrategie festgelegt. 2010 ist «Jahr der Biodiversität».

Der Kanton Zürich ist reich an verschiedenartigen Lebensräumen, mit einer Flora und Fauna, die von mediterranen Arten bis zu Arten der Tundra reichen. Diese Vielfalt ist massiv bedroht.

Der Kantonale Waldentwicklungsplan (WEP) kommt Ende 2009 in die öffentliche Vernehmlassung. Er regelt den jeweiligen Vorrang von Holzproduktion, Naturschutz oder Erholung auf einer bestimmten Waldfläche.

b. Mehr Vielfalt bringt Vorteile

Der weitaus grösste Teil der Landwirtschaftsfläche des Kantons Zürich (91%) wird nicht nach anerkannten biologischen Grundsätzen bewirtschaftet. Eine produktive und rationelle Land- und Forstwirtschaft muss kein Widerspruch zum Erhalt der Biodiversität sein.

c. Forderungen der Grünen Kanton Zürich

- Die Umsetzung des Naturschutzgesamtkonzepts ist in Verzug, es besteht dringender Handlungsbedarf auf allen Ebenen. Die Grünen werden in den kommenden Monaten zum WEP Stellung nehmen.
- Die Landschaftsschutzgebiete im Kanton Zürich sollen mindestens alle Landschaften von nationaler Bedeutung enthalten (BLN-Objekte). Es muss auf mehr Qualität im Landschaftsschutz geachtet werden.
- Biobetriebe bewirtschaften nur gerade 9% der Landwirtschaftsfläche im Kanton Zürich. Dieser Anteil muss in den kommenden Jahren verdoppelt oder verdreifacht werden.
- Der Kanton Zürich soll ein gentechfreier Kanton bleiben.
- In Rheinau soll ein nationales Kompetenzzentrum für Nachhaltigkeit mit u.a. dem Bereich Landwirtschaft aufgebaut werden, die entsprechenden landwirtschaftliche Berufsbildung unter der Leitung des Strickhof soll dort angegliedert werden.
- Die Umsetzung von Naturschutzzielen und mehr Biolandbau ist nur mit finanziellen Anreizen zu erreichen. Dafür ist ein Teil der Mehrwertabschöpfung aus der Raumplanung einzusetzen, z.B. für Vernetzungsleistungen oder Anschubfinanzierungen für den Bio-Landbau.