

Kanton unterstützt Bau von E-Ladestationen

Digitalisierung und Nachhaltigkeit Der Regierungsrat hat dargelegt, wie er die Mobilität der Zukunft mitgestalten will. Die grünen Parteien kritisieren, das Programm setze auf mehr statt weniger Verkehr.

Jigme Garne

Der Kanton Zürich will dafür sorgen, dass an stark frequentierten Orten und auf privaten und öffentlichen Parkplätzen mehr E-Ladestationen und Wasserstoff-Tankstellen gebaut werden. Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP) hat angekündigt, dass bis 2023 ein zeitlich befristetes Förderprogramm aufgesetzt werden soll.

«Die Verfügbarkeit von Ladestationen und Wasserstoff-Tankstellen ist entscheidend, damit die klimafreundliche Elektromobilität vorankommt», sagte Walker Späh. Niemand kaufe ein Fahrzeug, das er nicht in geeigneter Distanz aufladen könne. Die Direktion will das Programm über einen neuen Rahmenkredit finanzieren und damit den Auftrag einer Motion aus dem Kantonsrat erfüllen. Wie hoch der Kredit ausfallen soll und wer davon profitieren wird, ist noch nicht geklärt.

Auch Verwaltungseinrichtungen erhalten künftig Ladestationen, ihre Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sollen ersetzt werden. Bereits bewilligt hat der Regierungsrat 2,3 Millionen Franken, damit die Kantonspolizei 54 Autos durch Elektrofahrzeuge ersetzen kann.

63-seitiges Programm

Die Ankündigung ist Teil der neuen Dinamo-Strategie. Der Titel steht für «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich». In dieser legt der Regierungsrat fest, wie er die Mobilität mitgestalten will. Gestern haben Walker Späh und das Amt für Mobilität das 63-seitige Handlungsprogramm präsentiert.

Dabei handelt es sich nicht in erster Linie um eine Klimastrategie. Laut Walker Späh soll das Programm aber durchaus dazu beitragen, die Emissionen zu senken. «Der Verkehr muss den CO₂-Ausstoss reduzieren, das ist keine Frage», sagte Walker Späh. Nach dem Nein zum CO₂-Gesetz müsse aber erneut darüber diskutiert werden, wie dieses Ziel zu erreichen sei. Die freisinnige Volkswirtschaftsdirektorin möchte selbstredend einen liberalen Ansatz: keine Verbote festlegen,



Volle Fahrt in Richtung Zukunft: Ein Tesla 3 wird an einer Station im Technopark aufgeladen. Foto: Dominique Meienberg

«Die Potenziale sind da. Die Schweiz ist aber noch nicht dort, wo sie als hoch entwickeltes Land sein sollte.»

Carmen Walker Späh (FDP)
Volkswirtschaftsdirektorin

sondern Anreize und Förderprogramme schaffen.

Es gehe nun darum, dass der Kanton die richtigen Rahmenbedingungen setze, damit die Mobilität effizienter und nachhaltiger werde. «Die Potenziale sind da. Die Schweiz ist aber noch nicht dort, wo sie als hoch entwickeltes Land sein sollte – weder der Staat noch die Privatwirtschaft.»

Mobility-Pricing-Strategie

Zu den Handlungsfeldern mit grossem Potenzial zählen laut Programm Mobility-Pricing, neue Technologien für die Verkehrssteuerung oder die City-Logistik: Der Güterverkehr soll effizienter und nachhaltiger gestaltet werden – beispielsweise dank Paket-

fächern im öffentlichen Raum und Hubs, die als Umschlagstandorte für eine emissionsparende Feinverteilung in den Innenstädten dienen. Dafür will der Kanton Public-Private-Partnerships ins Auge fassen.

Einen Gesetzesentwurf, mit dem der Bund Pilotprojekte in Bereich des Mobility-Pricing ermöglichen will, taxierte der Regierungsrat vor zwei Monaten als «nicht tauglich», mit der Begründung, dass er zu viele Unklarheiten enthalte. Aus dem Handlungsprogramm geht nun hervor, dass die Regierung durchaus grosse Chancen darin sieht, mit nutzungsabhängigen Preisen die Verkehrsnachfrage zu steuern und Verkehrsspitzen zu brechen.

Bis 2030 will sie eine kantonale Mobility-Pricing-Strategie erarbeiten lassen. Unter «Risiken» führt das Programm auf, dass Haushalte mit geringerem Einkommen tendenziell eine tiefere Arbeitsplatzflexibilität als einkommensstarke Haushalte haben und deshalb von der Bepreisung der Spitzenstunden stärker betroffen werden.

«Weniger und kürzere Wege»

Bei den grünen Kantonsratsfraktionen kommt die präsenzierte Verkehrsstrategie schlecht weg. Die Grünliberalen begrüßen zwar die Unterstützung für Elektro-Ladestationen. GLP-Kantonsrat Thomas Wirth sagt aber, dass eine Verkehrsreduktion die

zentrale Klammer eines solchen Projekts sein müsste. Man sei überzeugt, dass weniger und kürzere Wege möglich seien.

«Ungenügend», sagen die Grünen. «Unter dem Deckmantel der Digitalisierung setzt die Strategie auf eine höhere Auslastung der Strassen durch den motorisierten Individualverkehr», schreibt die Partei in einer Mitteilung. Die Volkswirtschaftsdirektion nehme als gegeben an, dass die Verkehrszahlen steigen. Stattdessen seien die Strassen zu entlasten.

Die FDP zeigt sich in einer Mitteilung erfreut über das Handlungsprogramm ihrer Regierungsrätin. Es handle sich um eine fortschrittliche und nachhaltige Strategie.

So viele Lärmautos hat die Polizei erwischt

Mehr Autoposer In den ersten drei Monaten des Jahres ist die Zürcher Stadtpolizei härter gegen laute Sportwagen vorgegangen.

35 Autos hat die Stadtpolizei Zürich in diesem Januar, Februar und März vorübergehend aus dem Verkehr genommen. Der Grund: Sie machten zu viel Krach. Damit gab es in den ersten drei Monaten von 2021 fast gleich viele Stilllegungen wie im gesamten Vorjahr mit 36.

Deutlich zugenommen haben auch die Verzeigungen wegen unerlaubter technischer Änderungen: Im ganzen Jahr 2020 kam es in der Stadt Zürich zu 352 davon. Und bereits in den ersten drei Monaten dieses Jahres hat die Stadtpolizei 216 Autobesitzer verzeigt, weil diese ihre Autos mit illegalen Tricks lauter gemacht haben. Das schreibt der Stadtrat in einer ge-

rade erschienenen Antwort auf eine FDP-Anfrage.

Treffpunkte fielen weg

Dass die Massnahmen gegen lärmige Autos so stark angestiegen sind, hat zwei Gründe: Corona brachte mehr Autoposer in die Stadt. In der Folge hat die Stadtpolizei härter durchgegriffen.

Lange habe sich das «Autoposen» – also das Vorführen lauter Autos vor Publikum – auf schöne Sonntagnachmittage beschränkt, schreibt der Stadtrat. Die Anti-Corona-Massnahmen hätten dies geändert. Wichtige Treffpunkte der Szene seien durch Schliessung weggefallen. «Das Phänomen verlagerte sich auch in die späten Abendstunden

am Wochenende.» Vor allem am Seebecken hätten die Autoposer nächtliche Staus verursacht, vertont durch «Hupkonzerte und hochdrehende Motoren».

Als Reaktion räumte die Stadtpolizei vorübergehend Orte, wo sich die Besitzer lauter Autos gern treffen. Ende Februar etwa wies sie über 100 Leute mit 60 Autos vom Parkplatz am Mythenquai weg. An einem April-Wochenende sperrte die Stadtpolizei im Seefeld Querstrassen und weitere Wendestellen. Damit habe sie «das mehrfache Befahren der Bellerivestrasse» verhindert. Der Verkehr sei flüssiger gelaufen, es gab weniger Lärm.

Auffällige Autos prüft die Stadtpolizei. Um manipulierte

Abgasanlagen oder Steuergeräte zu finden, messen Expertinnen Lärm und Abgase oder kontrollieren den Unterboden. Autos, die nicht den Vorschriften entsprechen, beschlagnahmt die Polizei. Bestätigt das Strassenverkehrsamt den Befund, werden die Autos fahruntauglich gemacht und die manipulierten Auspuffe abmontiert (in den ersten drei Monaten 2021 ist dies bereits 30-mal geschehen). Die Besitzer werden verzeigt.

Anspruchsvolle Kontrollen

Schwierig bei diesen technischen Beanstandungen sei, dass jeder Fahrzeugtyp eine andere Lärmobergrenze habe. Die Arbeit setzte «ein ausgeprägtes Fach-

wissen» voraus und mache viel Aufwand, schreibt der Stadtrat.

Ein Sprecher der Stadtpolizei Winterthur sagt auf Anfrage, dass oft Dämmmaterial vom Auspuff entfernt werde. Das lasse sich oft nicht von Auge feststellen, weil die Stellen wieder schön zuge-schweisst und poliert würden.

Noch schwieriger ist der Nachweis, dass gewisse Lenker absichtlich zu laut fahren. Dazu müsse der Lärm «objektivierbar dokumentiert werden» und einem Auto zugewiesen werden können, schreibt der Stadtrat.

Dass die präparierten Autos mehr Krach machen als ein Durchschnittsfahrzeug, hat eine Messung der Stadtpolizei bewiesen. Die lautesten lärmten dabei

so stark wie ein Presslufthammer. Durchschnittlich nehme man aufgerüstete Fahrzeuge viermal lauter wahr als normale.

Auch die Kantonspolizei Zürich geht regelmässig gegen die Lärmautos vor. Ende Mai hat sie bei mehreren Kontrollen im Kanton 29 «ausser Verkehr gesetzt».

Die Polizeikräfte würden sich zum Thema austauschen, schreibt der Stadtrat. Dabei habe sich ergeben, dass überall die gleichen Probleme beim Vollzug bestünden. Der Stadtrat unterstützt daher nationale Bemühungen, neue Mittel «gegen übermässig laute Fahrzeuge und Fahrstile» zu entwickeln.

Beat Metzler