

5. Senkung der Strassenverkehrsabgaben um 20%

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 1. März 2022 zur parlamentarischen Initiative René Isler

KR-Nr. 16/2017

Beat Bloch (CSP, Zürich), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Nachdem wir nun mehrere Geschäfte beraten haben, bei denen sich die WAK einig war, kommen wir nun zu einem Geschäft, in dem auch die WAK sich nicht einigen konnte. Die WAK beantragt Ihnen mit 12 zu 3 Stimmen, die vorliegende PI abzulehnen. Die Minderheit stellt den Antrag, sie an die Kommission mit dem Auftrag zurückzuweisen, eine gesetzeskonforme, geänderte PI zu erarbeiten.

Bei dieser am 28. August 2017 mit 101 Stimmen vorläufig unterstützten PI von René Isler handelt es sich um die letzte von vier parlamentarischen Initiativen zum Verkehrsabgabengesetz (VAG), die allesamt 2017 eingereicht wurden. Bei der heute zur Debatte stehenden PI wird verlangt, dass die Verkehrsabgaben für übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor und für Motorfahräder mit Hubkolbenmotor sowie für Anhänger an Motorwagen um 20 Prozent reduziert werden. Dass über diese PI erst fünf Jahre nach der Einreichung Beschluss gefasst wird, ist insbesondere dem Umstand geschuldet, dass sie im Zusammenhang mit den 2020 erfolgten Abstimmungen über das Projekt «Rosengartentram» beziehungsweise «Rosengartentunnel» (Vorlage 5326) und zur Änderung des Strassengesetzes – Stichwort PI Robert Brunner (KR-Nr. 321/2013) – zweimal sistiert wurde.

Für die Kommissionsmehrheit ist auf eine Senkung der Verkehrsabgaben zu verzichten, weil die im Strassenfonds geäufteten Mittel für die langfristige Finanzierung der geplanten Strassenvorhaben benötigt werden. Eine Senkung der Abgaben hätte zur Folge, dass entweder auf geplante Strassenvorhaben verzichtet werden müsste oder aber zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliche Einnahmen, allenfalls sogar Einlagen aus allgemeinen Staatsmitteln beschafft werden müssten, um zu verhindern, dass der Fondsbestand negativ wird. Auch könnte eine Senkung der Verkehrsabgaben dazu führen, dass der bauliche und betriebliche Strassenunterhalt eingeschränkt werden müsste. Zudem werden die mit der Senkung der Verkehrsabgaben entfallenden Mittel auch dem Staatshaushalt entzogen. Sie müssen folglich für den mittelfristigen Ausgleich anderweitig kompensiert werden. Die Kommissionsmehrheit stimmte in der letzten Legislatur am 5. Juni 2018 im Rahmen des vorbehaltenen Beschlusses einer ersten geänderten PI zu. Gemäss der beschlossenen Änderung hätte die Abgabenreduktion auf acht Jahre beschränkt werden sollen.

Die Kommissionsminderheit reichte am 18. April 2021 einen neuen Antrag für eine geänderte PI ein. Darin werden Pauschalen bei den Verkehrsabgaben, die Einführung einer Abgabe für Elektrofahrzeuge, ein jährlicher Mindestbeitrag von 150 Franken für alle Fahrzeugarten und eine weitere Ermässigung für gewerblich genutzte Fahrzeuge verlangt. Die gesamte Wirtschaft, so die Minderheit, sowohl

KMU als auch Grossbetriebe seien angesichts der unzähligen Staus auf eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur und somit auf die Mittel des Strassenfonds angewiesen. Berechnungen des Strassenverkehrsamtes hätten gezeigt, dass mit der geänderten PI dem Strassenfonds etwas mehr als 72 Millionen Franken zufließen würden. Weiter seien die von der Corona-Krise (*Covid-19-Pandemie*) arg gebeutelten KMU-Betriebe dringend auf eine Entlastung angewiesen, weshalb eine Reduktion der Verkehrsabgabe für Busse und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen um 20 Prozent angebracht sei. Bei dieser Fahrzeuggruppe wird der Minderertrag für den Strassenfonds auf maximal 2 Millionen Franken geschätzt. Somit würde im Strassenfonds in etwa diejenige Summe ausgeglichen, welche der Kanton künftig als Folge der Strassengesetzänderung für den Unterhalt der Gemeindestrassen bezahlen müsste. Schliesslich könne mit der geänderte PI die Abwanderung der Immatriculation von Fahrzeugen vermindert und somit die Position des Kanton Zürichs im interkantonalen Vergleich verbessert werden. Da in gesetzestechnischer Hinsicht die Vorgaben der zweiten geänderten PI zu unbestimmt sind, verlangt die Minderheit der Kommission, dass die PI an die WAK mit dem Auftrag zurückgewiesen wird, eine gesetzeskonforme, geänderte PI zu erarbeiten.

Abschliessend sei daran erinnert, dass der Kantonsrat am 17. Januar 2022 die Motion von Florian Meier, Kantonsratsnummer 277/2021 betreffend «Keine Subvention für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren» und am 28. Februar 2022 diejenige von Romaine Rogenmoser, Kantonsratsnummer 365/2021 betreffend «Gerechte Verkehrsabgaben für alle Verkehrsmittel, auch solche mit alternativen Antrieben» abgelehnt hat.

Namens der WAK beantrage ich Ihnen, sowohl den Rückweisungsantrag der SVP als auch die PI generell abzulehnen.

Minderheitsantrag von Paul Mayer, Ueli Bamert, Marcel Suter:

Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 16/2017 von René Isler wird an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben mit dem Auftrag zurückgewiesen, eine gesetzeskonforme, geänderte parlamentarische Initiative zu erarbeiten.

Der Anhang des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) wird wie folgt geändert:

Ziff. 1 unverändert.

2. Übrige Motorwagen mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. b) (vgl. Ziffer 5)

3. Motorräder mit Hubkolbenmotor (§ 2 Abs. 1 lit. c) (vgl. Ziffer 5)

4. Anhänger an Motorwagen (§ 2 Abs. 1 lit. d) (vgl. Ziffer 5)

Neu:

5. Die Abgaben gemäss Ziffer 2, 3 und 4 werden ab Inkraftsetzung der Revision um 20% reduziert.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Mit unserem Minderheitsantrag wollen wir Folgendes erreichen: Erstens wollen wir für gewerblich genutzte Fahrzeuge – das sind Kleinbusse und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht – eine Reduktion der Strassenverkehrsabgaben von 20 Prozent. Gewerbebetriebe, die KMU und auch Grossbetriebe werden gegenüber den umliegenden Kantonen mit den zu

hohen Gebühren benachteiligt. Wir Zürcher haben einen Wettbewerbsnachteil, und das ist nicht der einzige. Gerade jetzt nach der Covid-Krise, dem unsäglichen Krieg in der Ukraine und den nicht weiter verrechenbaren höheren Materialkosten können Sie ein Zeichen setzen und so dem Gewerbe helfen. Weiter wird der Schildertourismus gestoppt und es werden wieder mehr Fahrzeuge in unserem schönen Kanton eingelöst, was wieder mehr Einnahmen für den Unterhalt und Neubau der Infrastrukturen zulässt – weniger ist mehr. Die Wirtschaft ist auf ein leistungsfähiges Strassennetz angewiesen. Allein in meinem Metallbauunternehmen fallen täglich sechs Staustunden an. Das sind 30 in der Woche, 120 im Monat, 1'440 Stunden im Jahr. Rechnen Sie mit einer guten 100er-Note, fehlen in meinem Betrieb 150'000 Franken, Tendenz zunehmend. Sie können es sich selber ausrechnen, was es für den Kanton Zürich ausmacht mit rund 105'000 Betrieben.

Zweitens verlangen wir, dass der Mindestbeitrag der Verkehrsabgaben 150 Franken für alle Personenwagenarten beträgt. Wir sind der Meinung, dass 30 Franken, die einige Fahrzeughalter bezahlen, für die ganze Infrastruktur zu wenig sind. Nach den Berechnungen des Strassenverkehrsamtes würden mit der geänderten PI dem Strassenfonds mehr als 72 Millionen Franken zufließen. Somit würde im Strassenfonds in etwa diejenige Summe ausgeglichen, welche der Kanton künftig als Folge der Strassengesetzesänderung für den Unterhalt der Gemeindestrassen bezahlen muss. Gemäss dem Strassenverkehrsamt werden jährlich etwa 1 Prozent mehr Fahrzeuge zugelassen, was etwa 7000 bis 8000 Fahrzeuge pro Jahr sind oder in zehn Jahren etwa 80'000 zusätzliche Fahrzeuge, und das allein in unserem Kanton Zürich. Wir dürfen nicht schlafen und weiter warten und zurückschauen. Wir müssen unsere Infrastrukturen den Gegebenheiten anpassen. Und wir dürfen nicht wegschauen, sonst wird es bald grössere Verkehrsstaus und Verkehrsinfarkte geben.

Drittens: Auch Elektrofahrzeuge sollen Verkehrsabgaben zahlen. Gerade diese Fahrzeuge sind wegen ihren Akkus schwer und beanspruchen die Strassen mehr als ein Diesel- oder Benzinfahrzeug. Es ist auch ungerecht, dass nur die mit fossiler Energie betriebenen Fahrzeuge für alle zahlen müssen. Auch Elektrofahrzeuge brauchen die Strassen und Infrastrukturen. Für Gewerbler sind Busse und Lieferwagen mit Elektromotoren nur bedingt einsetzbar, wenn überhaupt erhältlich. Das Zuladungsgewicht ist zu gering und macht wirtschaftlich keinen Sinn. Wir, die SVP, verlangen deshalb mit einem Rückweisungsantrag, dass die WAK eine gesetzeskonforme, geänderte parlamentarische Initiative erarbeitet. Wir fordern, dass die Betriebe entlastet werden und alle Verkehrsteilnehmer für die Infrastrukturen aufkommen, auch Elektrofahrzeuge. Die Mehreinnahmen decken den Beitrag an die Gemeinden und Städte von rund 70 Millionen durch die Änderung des Strassengesetzes vom 27. September 2020.

Stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu und helfen sie dem Gewerbe, den KMU und der ganzen Wirtschaft im Kanton Zürich; jetzt und nicht erst in ein paar Jahren, wenn es zu spät ist. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Zürich): Wie wir vom Kommissionspräsidenten erfahren haben, ist diese PI seit 2017 auf der Liste von unnötigen, unmöglichen

Never-ending-Hauruck-Übungen, die mit dieser heutigen Debatte hoffentlich einen Abschluss findet. Die Idee dieser PI war ursprünglich die Senkung der Verkehrsabgaben um 20 Prozent, um so den Strassenfonds um rund 60 Millionen Franken zu reduzieren. Diese PI hatte bei uns in der SP und in der Kommission keine Chance. Die Initianten sind in sich gegangen, forderten zwischenzeitlich eine Reduktion auf 10 Prozent und auch noch zeitlich bedingt für acht Jahre. Dazwischen gab es noch zwei Sistierungen dieser PI, weil die Initianten zuerst den Abstimmungsausgang des Rosengartenprojekts abwarten wollten. Nun, der Rosengarten bleibt und somit wurde ein neuer Minderheitsantrag seitens der SVP auf den Tisch gelegt. Wir haben inzwischen das Jahr 2022. Verlangt wird nun, eine gesetzeskonforme, geänderte PI zu erarbeiten mit folgendem Inhalt: wieder die 20-Prozent-Reduktion sowie ein Mindestbetrag der Verkehrsabgabe für alle PW-Arten und die Einführung der Strassenverkehrsabgabe für Elektrofahrzeuge. Wir von der SP finden es enorm mühselig und nervend, nach einem dritten Anlauf diese komplett ver- und geänderte PI seitens SVP zu beraten. Es hat mit einer verlässlichen politischen Arbeit wenig zu tun. Dieses Vorgehen ist nicht nachvollziehbar und darf nicht unterstützt werden.

Nun zurück zum Minderheitsantrag: Für uns ist eine Besteuerung der Elektrofahrzeuge prüfbar, dies muss irgendwann aufgenommen werden, das ist uns klar. Aber wir finden es heute, im Jahr 2022, noch nicht der richtige Zeitpunkt dafür. Und auch eine Pauschale oder einen Mindestbetrag an Verkehrsabgaben für alle PW-Arten finden wir im Prinzip sinnvoll. Jedoch nur deswegen diese PI zu unterstützen, ist nicht zielführend. Eine Reduktion von 20 Prozent der gewerblich genutzten Fahrzeuge, Lieferwagen und Busse ist für uns nicht unterstützbar, denn wir haben ja 2018 den Ökobonus für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 3,5 Tonnen erfolgreich eingeführt.

Wir lehnen das ganze Paket ab und hoffen, dass seitens SVP dieser Entscheid nun auch geschluckt wird. Besten Dank.

Melissa Näf (GLP, Bassersdorf): Wir Grünliberale lehnen diese parlamentarische Initiative sowie auch den Rückweisungsantrag ab. Eine Senkung der Strassenverkehrsabgabe sendet eine komplett falsche Botschaft in Zeiten, in denen wir leider in hohem Tempo auf die unumkehrbare Klimaerwärmung zusteuern. Richtig ist zwar, dass wir keine Unmengen Geld für unnötige Strassenbauprojekte im Strassenfonds brauchen. Wir müssen aber nicht die Abgaben senken, sondern die vorhandenen Einnahmen sinnvoll reinvestieren, auch in die Verlagerung auf emissionsarme Mobilität, zum Beispiel in das Velo. Die Diskussionen in der WAK haben zu Genüge gezeigt, dass der Vorstoss von der Mehrheit der Fraktionen sowieso klar abgelehnt wird und sogar für die SVP als Initianten nicht den gewünschten Effekt brachte oder Zielkonflikte mit dem Strassenfonds mit sich brachte. Seit 2018 hat die SVP in der WAK erfolglos versucht, mit verschiedenen Varianten einen gesetzeskonformen Entwurf einzubringen, welcher nicht sogar ihre eigenen Interessen torpediert. Auch dass die SVP den Vorstoss nun wieder in die WAK zurückschicken will, wird an diesem Zielkonflikt und damit an den

Problemen nichts ändern, deswegen ist die Zurückweisung auch nicht nötig. Beenden wir heute die lange Diskussion um diesen Vorstoss, erlösen wir ihn sozusagen von seinem Leiden und investieren wir unsere Energie in wirklich wichtige Anliegen mit einem positiven Effekt auf unsere Umwelt und die Bevölkerung. Wir Grünliberalen lehnen diese PI und den Rückweisungsantrag ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Einer grundsätzlichen Reduktion der Verkehrsabgabe stimmen wir nicht zu. Die eindrückliche Auflistung von anstehenden Strassenprojekten zeigt, dass diese Mittel für die langfristige Finanzierung der geplanten Strassenvorhaben benötigt werden, und zwar dringend. Für uns ist es überraschend, dass ausgerechnet die SVP, die sich immer über Staus und schlechte Strassen beklagt, nun diesem Fonds Gelder entziehen will. Strassen müssen finanziert werden, wir brauchen das Geld im Strassenfonds. Die Mitte-Fraktion lehnt diese PI weiterhin ab und ebenso den Rückweisungsantrag an die WAK.

Nicole Wyss (AL, Zürich): Ich verlese das Votum meiner Kollegin Melanie Berner: Die Alternative Liste wird den WAK-Mehrheitsantrag unterstützen und die PI ablehnen. Dem Minderheitsantrag, welcher eine Rückweisung an die WAK zwecks Ausarbeitung einer gesetzeskonformen PI verlangt, können wir rein gar nichts abgewinnen. Die PI Isler wurde im August 2017 im Rat vorläufig unterstützt und im November 2017 wurde die Beratung in der WAK aufgenommen. Die damalige vorläufige Unterstützung im Rat erfolgte für einen ganzen Strauss von PI, welche allesamt in dieselbe Richtung zielten: Senkung der Verkehrsabgaben für diverse Kategorien von Dreckschleudern. Im Kantonsrat wie auch in der WAK gab es 2017 andere Mehrheiten. Nichtsdestotrotz war es nicht möglich, diese PI durchzubringen, das spricht ja eigentlich bereits für sich.

Mit dem Minderheitsantrag auf Rückweisung sehen wir hier nun den Versuch, die vorläufige PI in die nächste Legislatur zu retten, in der Hoffnung, die Mehrheiten stünden dann wieder mehr zugunsten von Dreckschleudern auf den Strassen. Das wird nicht passieren. Die zahlreichen ungelösten Probleme, welche der Klimawandel mit sich bringt, werden auch in der nächsten Legislatur Bestand haben. Der Auftrag, dass diese Probleme angegangen und gelöst werden müssen, bleibt unverändert.

Bereits in meinem Votum zum Vorstoss von Frau Kantonsrätin Romaine Rogemoser betreffend «Gerechte Verkehrsabgaben für alle Verkehrsteilnehmer» habe ich gesagt, dass für die AL klar ist, dass der Zeitpunkt kommen wird, an dem es nicht mehr opportun ist, Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von den Verkehrsabgaben zu befreien. Da es aber nach wie vor so ist, dass der Grossteil der in Verkehr gesetzten Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor hat, ist dieser Zeitpunkt noch nicht da. So gesehen sind Sie, Herr Isler, der Zukunft für einmal sogar voraus.

Das Gebot der Stunde und der kommenden Jahre aber ist es, die Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs voranzutreiben. Die vorliegende PI zielt in die gegen-

teilige Richtung und ist absolut unzeitgemäss. Eine weitere Runde in der Kommission wird das nicht ändern. Ich bitte daher alle hier drin, diese PI endgültig zu beerdigen. Besten Dank.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Die geänderte PI der SVP verlangt, kurz zusammengefasst, Pauschalen bei den Verkehrsabgaben, eine Verkehrsabgabe für Elektrofahrzeuge, einen jährlichen Mindestbeitrag aller Fahrzeugarten und eine Ermässigung der Verkehrsabgaben für gewerblich genutzte Fahrzeuge. Die SVP will auch in der geänderten PI unbedingt daran festhalten, dass die Verkehrsabgaben für gewerblich genutzte Fahrzeuge um 20 Prozent reduziert werden, obwohl der Kantonsrat bereits 2014 mit dem revidierten VAG für Lieferwagen eine Ermässigung von 50 Prozent auf die ordentlichen Verkehrsabgaben eingeführt hat. Diese Ermässigung wurde dann noch mit Wirkung ab dem 1. Januar 2019 um weitere sechs Jahre verlängert. Ich denke, das reicht. Jede und jeder kann selbst auf den Strassen feststellen, dass die Anzahl der Lieferwagen zu- und nicht abnimmt. Zudem müssen wir feststellen, dass die Verkehrsabgaben kaum eine lenkende Wirkung haben. Massgebend für die Berechnung der Abgabe ist neben dem Hubraum auch das Gesamtgewicht. Ziel war es einmal, dass leichte und wenig stark motorisierte Autos gekauft werden. Doch seit Jahren werden die Personewagen immer schwerer. Ein neu zugelassenes Auto bringt heute im Durchschnitt 1,7 Tonnen auf die Waage. Verkehrsabgaben sind beim Autokauf für Private schlicht kein Thema. Vielmehr spielen der Wagentyp und allenfalls der Verbrauch eine Rolle.

Das Gewicht eines Autos ist zentral für die Abnutzung der Strasseninfrastruktur und des Platzverbrauchs. Insofern ist es richtig, dass in einigen Jahren auch Elektrofahrzeuge einen relevanten Beitrag leisten müssen. Aktuell wäre eine Verkehrsabgabe für Elektroautos noch verfrüht und würde das falsche politische Signal senden. Trotzdem werden die Verkehrsabgaben schon bald neu justiert werden müssen, denn es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis die Benziner ausgestorben sind. Die Klimakrise und die Platzprobleme in Städten und Agglomerationen erlauben es uns auch mit der E-Mobilität nicht, ein weiteres Wachstum des Autoverkehrs zu akzeptieren. Wir brauchen wirksame Instrumente, die tatsächlich lenken und hin zu weniger Autoverkehr führen. Wir sehen das weder in der ursprünglichen PI noch bei der geänderten PI mit allem, was von der SVP und Herrn Isler noch dazugekommen ist. Den heutigen Anforderungen nützt das nichts, es dient nicht der Problemlösung, und insofern sind wir froh, wenn das heute alles beerdigt wird. Herzlichen Dank.

Beat Monhart (EVP, Gossau): Auch die erfolgten Sistierungen und die jetzt beantragte Rückweisung an die Kommission machen diese PI nicht besser. Sie ist und bleibt abzulehnen und muss auch nicht weiter vertieft werden. Das ewige Vergleichen von Äpfeln mit Birnen mag immer wieder mal interessant sein, ist aber trotzdem etwas frucht- beziehungsweise brotlos. Wie die Strassenverkehrsabgaben auch in Bezug auf die E-Mobilität aufgestellt sind, ist aus unserer Sicht

im Moment durchdacht und hat ihre Berechtigung, auch wenn es zugegebenermassen immer wieder mal den einen oder anderen Wermutstropfen für das Zürcher Gewerbe geben wird und gegeben hat und man irgendetwas verändern könnte. Aber wie gesagt, in Vergleichen findet man immer wieder die eine oder andere tatsächliche oder vordergründige Ungerechtigkeit und diese lässt sich nicht immer mit einem einfachen Pauschalrezept lösen. Man schafft dann einfach neue Probleme.

Die EVP lehnt die PI ab, ebenso die Rückweisung an die Kommission.

René Isler (SVP, Winterthur): Wir haben es gehört, 2017 habe ich diese PI eingereicht. Es sind fünf Jahre ins Land gegangen und ich komme zum Schluss: Wo nie ein Wille ist, gibt es auch nie einen Weg. Ich habe vorhin mal nachgeschaut: 2017 hat der Sprit für Diesel – und da sprechen wir vor allem auch für unser Gewerbe, die Lieferwagen – 1.56 Franken gekostet. Heute Morgen war der Richtpreis bei etwa 2.24 Franken, also die Belastung der Gewerbetreibenden wächst stetig. Meine zweite Einsicht heute Morgen ist: Man will gar nichts für das Gewerbe und die Unternehmen machen. Sie haben in den ersten Geschäften heute Morgen (*Vorlagen 5734 und 5744*) ja die Unternehmen und das Gewerbe und die Arbeitgeber gelobt, da sie für die Jungen wieder Lehrplätze-Förderung machen und da einen aktiven Beitrag leisten. Man hätte es in der WAK auch ändern können, aber da machen Sie voll auf stur. Glauben Sie mir, jeder Gewerbler sagt mir: Jede Fahrt, die ich nicht machen muss, ist gespartes Geld. Es fährt niemand freiwillig mit seinem Lieferwagen oder Kastenwagen in der Weltgeschichte herum. Es geht auch niemand an den Wochenenden mit seinem Lieferwagen irgendwohin an einen See oder einen Fluss mit der Familie hinten drauf, das macht niemand, das ist ein reines Arbeitswerkzeug. Und warum will man dieses nicht etwas entlasten gegenüber anderen Kantonen? Um das geht es ja in dieser ganzen Geschichte. Wir haben einen Abfluss von Fahrzeugen, machen Sie doch einfach mal die Augen auf! Machen Sie mal die Augen auf, wir haben in Winterthur gerade frisch wieder ein grosses Gartenbau-Unternehmen, und seit drei Wochen fahren die alle mit Sankt Galler Kontrollschild-Nummern umher, 76 Fahrzeuge. Die haben eine kleine Gärtnerei mit einer Baumschule gekauft, angrenzend im Kanton Sankt Gallen, von Winterthur gar nicht weit, und zügeln jetzt einfach die ganze Administration nach Sankt Gallen. Der grösste Konkurrent für unseren Standort Zürich ist der Kanton Thurgau oder auch Schaffhausen. Ich habe da die Liste und diese Liste können Sie jederzeit herunterladen. Die Kosten für die Lieferwagen und die Fahrzeuge für das Gewerbe und unsere Unternehmen sind exorbitant hoch, trotz dieser Voten, die wir gehört haben, und obschon wir schon mal eine Anpassung gemacht haben. Ich hoffe, dass die Gewerbetreibenden und Unternehmen sich das merken fürs nächste Frühjahr (*Kantonsratswahlen*), wer ihnen etwas entgegenkommen will. Das ist ja ein Werkzeug.

Und wissen Sie, wenn Sie es technisch nicht draufhaben, es gibt auch noch die Variante, bei der man einfach nur schweigen kann. Wenn ich mir die Voten der Grünen und auch der GLP wieder angehört habe, es ist unsäglich, von «Dreckschleudern» zu reden. Mittlerweile haben auch die Lieferwagen die Norm Euro 5

oder 6, da können Sie doch nicht mit AdBlues (*Mittel zur Abgasnachbehandlung*) daherkommen. Und die Fahrzeuge werden immer schwerer, das stimmt schon. Aber die machen das ja nach den EU-Richtlinien, die Fahrzeugsicherheit. Nein, da können Sie jetzt schon lachen, das ist so. Die Vorschriften, bevor Sie überhaupt ein Fahrzeug in Verkehr nehmen können, die wachsen immer. Jeder Airbag wächst, die Knautschzone müssen Sie machen, sonst können Sie diese Fahrzeuge gar nicht mehr immatrikulieren. Lassen Sie sich doch mal von irgendjemanden – auch der Freisinn hat sehr viele Garagisten oder auch Fahrzeugimporteure –, lassen Sie sich doch mal erklären, was es braucht, bis Sie überhaupt ein Fahrzeug immatrikulieren können. Und meinen Sie, die Elektrofahrzeuge seien Leichtfahrzeuge? Vergessen Sie es, die sind im Minimum bis zu einem Drittel schwerer als ein normales mit Verbrennungsmotor. Lassen Sie doch das Gewerbe die Fahrzeuge in Verkehr nehmen, die es zurzeit auf dem Markt gibt. Es gibt ja praktisch noch keine Lieferwagen oder Kastenwagen mit reinem Elektroantrieb. Es gibt ganz wenige, aber dann kommen Sie auf keine Nutzlast. Derjenige, der Holz transportiert, der die Einbaumöbel macht, der die Waschmaschine bringt, der muss vor allem eine Nutzlast haben, sonst macht er 200 Fahrten, wenn er ein Mehrfamilienhaus bestücken muss. Das Fahrzeug muss leicht sein und eine sehr grosse Nutzlast haben. Dann wird es effizient und dann rentiert es auch für den Arbeitgeber; das ist aber mit den Elektrofahrzeugen hinten und vorne nicht machbar. Die Batterien sind dermassen exorbitant schwer im Vergleich, das geht Ihnen an der Nutzlast ab. Am Schluss habe ich irgendein Kastenwägelchen, wo ich eventuell eine kleine Waschmaschine reinpacken kann, und gut ist. Und mein Compagnon ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich unterstütze den Vorstoss von René Isler. Es ist völlig unbestritten, dass die Strassenverkehrsabgaben einen Teil der Strassenbauausgaben decken, vielleicht sogar einen grossen Teil, und deshalb dringend nötig sind. Aber die Verteilung ist jetzt bereits völlig ungleich. Wir haben eine eminente Bevorzugung von Elektrofahrzeugen, die wahrscheinlich in einiger Zeit, wenn nicht verboten, so doch stark eingeschränkt werden müssen, weil ganz einfach der nötige Strom nicht mehr oder nicht mehr zu vernünftigen Preisen zur Verfügung stehen wird. Der Strassenverkehr und gerade der gewerbliche Strassenverkehr, wie es René Isler hervorgehoben hat, trägt wesentlich auch volkswirtschaftlich zum Erfolg des Kantons bei. Es sind sehr vielfältige Leistungen, die hier erbracht werden. Und die Betroffenen, die auf unseren Strassen fahren, eben zum Beispiel mit Lieferwagen, die sind jeder Preisschwankung von Öl, vor allem in Extremform, unterworfen. Es wäre das Richtige, hier eine gewisse Erleichterung zu schaffen. Ich bin mir bewusst, dass diese Erleichterung in keiner Weise auffangen kann, was an zusätzlichen Kosten jetzt an alle die Personen durchgelangt ist, die ein Fahrzeug brauchen. Aber ein Zeichen wäre es und es wäre eine gewisse Erleichterung, die sinnvoll ist. Man wird sicher in einiger Zeit nochmals darüber nachdenken müssen, wie sogar Gegner der Vorlage argumentiert haben, dass eben auch Elektrofahrzeuge jeder Art einen sinnvollen Beitrag an den Strassenverkehr leisten müssen, dass sie relativ umweltschädlich sind, da sie enorm

schädlich sind hinsichtlich des Stromverbrauchs und da sie in diesem Sinne unsere Zukunft mindestens so gefährden wie die Benzin- und Dieselfahrzeuge, die jetzt laufen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Alex Gantner (FDP, Maur): Gerne spreche ich auch namens der FDP noch zu dieser parlamentarischen Initiative, und ich möchte einfach daran erinnern: Das ist eine von vier parlamentarischen Initiativen aus dem Jahre 2016, aufbereitet in der zweiten Jahreshälfte 2016 und dann eingereicht 2017, und wirklich aus einer etwas anderen Zeit. Es waren vier parlamentarische Initiativen aus den Reihen der Bürgerlichen. Das ist jetzt die letzte, die noch hier im Rat hängig ist, die drei anderen sind bereits behandelt worden. Die eine ist ja sehr zeitnah auch vom Sicherheitsdirektor (*Regierungsrat Mario Fehr*) aufgenommen worden, bei der es darum ging, den Ökobonus für die Lieferwagen entsprechend zu verlängern. Die zwei anderen erlitten hier im Rat Schiffbruch, wie diese hier es auch wird. Der Ansatzpunkt war ja derjenige, dass wir mit Sorge auf die Entwicklung des Strassenfonds blicken. Wir haben festgestellt, dass über die Jahre praktisch pro Jahr 100 Millionen Franken zu viel eingenommen wurde, vor allem von den Strassenverkehrsabgaben und auch von den anderen Erträgen, insgesamt sind das ungefähr 450 Millionen Franken. Und eben 100 Millionen davon wurden jährlich dem Strassenfonds gutgeschrieben, und dessen Fondsbestand explodierte von unter 1 Milliarde Franken sehr schnell auf über 1 Milliarde Franken.

Wir haben aber auch festgestellt, dass vor allem diese parlamentarische Initiative Isler auch eine Diskussion auslöste, nicht nur in der Volkswirtschaftsdirektion, sondern auch in der Finanzdirektion, in der Baudirektion und auch in der Sicherheitsdirektion. Und was ja heute uns allen bekannt ist, ist, dass zwar der Strassenfonds einen Bestand hat, und der ist jetzt sogar in der Grössenordnung von 1,5 Milliarden Franken, aber auch dass die Strassen um ungefähr 500 oder 600 Millionen Franken beim Kanton verschuldet sind. Das war eine Information, eine finanztechnische Information, die wir am Anfang dieser ganzen Beratungen nicht hatten, darum sind wir sicher auf einem neuen Informationsstand. Dazu kamen mit der PI Brunner noch weitere Entwicklungen gerade bei der Entnahme aus dem Strassenfonds, die ab nächstem Jahr umgesetzt werden und daher dort 70 bis 80 Millionen Franken zusätzlich entnommen werden, weshalb dieser Überschuss nur noch ungefähr 30 Millionen Franken betragen wird.

Die Beratungen in der WAK, an denen ich auch teilgenommen habe, waren sehr intensiv. Ich glaube, was klar ist, ist, dass eine Überarbeitung der Verkehrsabgaben im Kanton Zürich nottut. Die Frage ist, wer sich daransetzen soll. Und das ist die Meinung hier auch vom Freisinn: Das ist eine ganz klare regierungsrätliche Aufgabe. Wir wollen das der Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), die heute anwesend ist, auch wirklich auf den Weg mitgeben. Es gibt diese verschiedenartigen Entwicklungen bezüglich der Fahrzeugkategorien. Es gibt den Vergleich der Strassenverkehrsabgaben zwischen den Kantonen, wo der Kanton Zürich tatsächlich in gewissen Kategorien schlecht dasteht; das wurde entsprechend auch ausgeführt von unseren Kolleginnen und Kollegen

von der SVP. Dennoch: Es ist eine grosse Herausforderung, bei den Strassenverkehrsabgaben wirklich in eine Version 2.0 zu gehen. Das ist ein regierungsrätlicher Auftrag. Da erwarten wir auch spätestens in der ersten Hälfte der nächsten Legislatur eine gesetzliche Anpassung, einen Antrag des Regierungsrates, damit all diesen Punkten, die aufgeführt worden sind, sei es bei den gewerblich genutzten Fahrzeugen, sei es bei den Elektrofahrzeugen, damit all dem Rechnung getragen werden kann. Und deshalb können wir dann über die Justierung diskutieren, sie immer noch mit Anreizen für die eine oder andere Angelegenheit versehen. In diesem Sinne sind die Freisinnigen etwas gescheiter geworden aufgrund dieser Beratungen in der WAK. Wir sehen als effizienten Ansatz denjenigen, dass es bei der Regierung deponiert ist, und lehnen die ursprüngliche PI Isler ab wie auch den Antrag, wie er heute als Minderheitsantrag vorliegt. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich bin wirklich zuversichtlich heute Morgen, ich bin wirklich zuversichtlich, weil ich Herrn Gantner höre und sage: Die FDP ist gescheiter geworden. Ich weiss nur nicht, wo. Erste Hälfte des nächsten Jahres gibt er seiner Regierungsrätin als Auftrag – ja, wenn sie dann noch Regierungsrätin ist, ich zweifle.

Und jetzt zu Frau Pokerschnig, sie ist ja etwa der Gegenpol von mir in diesem Rat, wenn ich ihren Spider (*grafische Darstellung der politischen Ausrichtung*) anschau. Frau Pokerschnig, Sie haben schon ein paar Sachen gesagt, auf die ich antworten muss. Also Elektro-Lieferwagen sind schwerer als Benziner oder Diesel, das ist so. Vielleicht können Sie mal bei einem der Garagisten hier in die Schule gehen, die nehmen Sie sicher gerne, damit Sie auch mal etwas ölige Finger kriegen am Nachmittag, wenn Sie unter dem Motor liegen.

Zweitens: Ich bin sicher, die ganze liebe Grüne Partei hat heute Morgen ihre Gipfeli gehabt. Ja, wer hat die Gipfeli gebracht? Das Velo? Der ÖV? «Das Lastenvelo», sagt der Herr Forrer (*Thomas Forrer*), ja, der glaubt das ja selber nicht, und vor allem nicht mit dem Gefährt, mit dem er sonst fährt.

Es ist doch ein absoluter Witz, was diese Stadt-Grünen – ich vergleiche sie etwas mit den Stadt-Füchsen, die sich da gütlich tun an dem, was herumsteht, weil zu viel rumsteht –, was die Grünen hier behaupten, was die Grünen uns hier auf die Nase drehen können und das Volk schluckt es scheinbar, weil die Medien sie so gut ins Licht stellen, das stimmt doch einfach nicht, dass ein Elektroauto irgendwie auch nur ein Jota sauberer ist als ein Benziner oder ein Diesel. Das hat Ihre Spezialistin, Frau Gabi Petri, schon lange gesagt, Herr Fraktionspräsident der Grünen (*gemeint ist Thomas Forrer*) und es wurde auch noch nie widersprochen von jemanden von euch. Ich möchte, dass hier sonst hören und dann möchte ich Frau Petri nochmals hören. Also das ist nicht so. Und dann zu kommen und zu sagen «verfrüht für Elektroautos», es hat immer mehr Elektroautos. Natürlich hat es immer mehr Elektroautos, wenn die Bewohner dieser Stadt immer mehr wachsen, wenn diese Stadt immer mehr wächst, wenn unsere Bevölkerung immer weiterwächst. Sie tun alles dafür, dass immer mehr Leute hier reinkommen. Und dürfen die keine Gipfeli essen am Morgen, nur Sie? Ja, sicher nicht, oder? Die wollen ihre Gipfeli auch und die brauchen auch jemanden, der ihnen das WC oder die

Abwasserschüssel macht. Denn selber machen können Sie das ja als grosse Intellektuelle nicht, die Sie hier grosse Reden schwingen. So, nehmen Sie diese Initiative an, diese Initiative ist wichtig! Diese Initiative will das Richtige, und dann machen Sie etwas für unser Gewerbe, dann machen Sie etwas auch für unsere Umwelt, weil dann vielleicht etwas weniger von diesen umweltfeindlichen und umweltschädlichen Elektroautos rumfahren.

Christoph Marty (SVP, Zürich): Es ist richtig, bei den Lieferwagen wurden ganz massive Steuererleichterungen beschlossen, nachdem mit der Abstimmung über die Motorfahrzeugsteuererhöhung die Lieferwagen mit den Luxus- und SUV-Fahrzeugen gleichgesetzt worden waren, vor allem wegen ihres hohen Gesamtgewichts. Das betrifft aber nur modernere Lieferwagen und Sie schaffen ein Stück weit auch eine Zweiklassengesellschaft. Also ein Gewerbetreibender, der nicht gerade so liquide ist und mit einem älteren Fahrzeug herumfährt, der bezahlt das Doppelte wie einer, der sich ein modernes Fahrzeug leisten kann. Hinzu kommt: Der Ersatz von alten Fahrzeugen ist im Moment nicht ganz ohne. Nach der letzten Krise schon und vor allem in der gegenwärtigen Krise, die wir haben – es ist ein Stück weit eine Versorgungskrise –, sind verschiedene Fahrzeuge zurzeit überhaupt nicht lieferbar und können so auch nicht ersetzt werden.

Zum Thema der Dreckschleudern, der älteren Lieferwagen: Das stimmt so auch nicht. Auch ein Fahrzeug der Schadstoffklasse Euro 4 ist ein hoch effizientes, sauberes Aggregat. Und es stellt sich auch die Frage: Was ist denn nachhaltiger, ein neues Auto zu kaufen und das alte zu entsorgen – was sowieso nicht passiert, es wird ins Ausland verkauft und fährt einfach im Ausland weiter – oder ein altes Auto länger einzusetzen und stattdessen kein neues anzuschaffen? Dieselbe Frage stellt sich auch mit Elektrofahrzeugen, die komplett von jeder Steuer befreit sind. Wie sieht es da mit der Nachhaltigkeit aus? Fokussiert man sich da nicht sehr einseitig auf diese CO₂-Vermeidung und berücksichtigt man da in keiner Art und Weise die Produktion dieser Fahrzeuge und auch den Betrieb; sie sind wirklich viel schwerer als Diesel- oder Benzinfahrzeuge, das wird in keiner Art und Weise berücksichtigt. Zu den Steuern muss man auch sagen: Die Steuern sind kein Selbstzweck, sie sind zweckgebunden. Die Verkehrsabgaben sind zweckgebunden, und eine anderweitige Verwendung der Verkehrsabgaben als für die Strassenverkehrsinfrastruktur wäre eine Veruntreuung. Und davon wäre auch besser abzusehen.

Melissa Näf (GLP, Bassersdorf) spricht zum zweiten Mal: Wenn man der Diskussion so zuhört, könnte man meinen, die Strassenverkehrsabgaben seien das Allheilmittel oder das Übel der ganzen Wirtschaft. Ich möchte nur kurz etwas zum Aspekt «Entlastung des Gewerbes» sagen, weil das immer wieder gesagt wurde: Die Strassenverkehrsabgaben machen ja rund 3 Prozent der Fahrzeugkosten aus, der grösste Brocken sind die Amortisation und dann auch der Treibstoff. Das heisst, wir reden hier bei der 20-Prozent-Senkung der ursprünglichen PI von nicht einmal 0,7 Prozent. Jetzt könnte man sagen «Wer den Rappen nicht ehrt, ist des Frankens nicht wert», aber wenn Sie das Gewerbe wirklich entlasten möchten von

den grösseren Brocken in diesem Bereich «Fahrzeuge», dann unterstützen Sie mit uns Innovation und eben die Dekarbonisierung des Verkehrs. Da müssen Sie nicht irgendwie bei den Strassenverkehrsabgaben zu schrauben versuchen, das hilft einfach nichts. Dann unterstützen Sie mit uns die Reduktion des Verbrauchs und damit auch die Abhängigkeit von den Preisschwankungen bei den Treibstoffen, welche von wenigen Akteuren international bestimmt werden. Vielen Dank.

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Wenn das Volk schlecht regiert wird, stimmt es mit den Füßen ab, wenn es anders nichts daran ändern kann. Im Strassenverkehr sieht diese Abstimmung mit den Füßen so aus: Sie kennen sicher das eine oder andere grössere Transport- und Logistikunternehmen aus der Region Zürich, die teils mit Dutzenden teils mit Hunderten von Fahrzeugen unterwegs sind. Haben Sie schon einmal darauf geachtet, was für Nummernschilder hinten an diesen Fahrzeugen hängen? In der Regel keine Zürcher Schilder. Die bezahlen ihre Strassenverkehrsabgaben in einem anderen Kanton, egal, ob sie in Zürich unterwegs sind oder in Portugal oder in Norwegen oder in der Ukraine. Und das sind nicht nur die grossen Gewerbler, das sind auch kleinere Gewerbler, die gemerkt haben, dass sie so den einen oder den anderen Tausender sparen können, indem sie einen Briefkasten in einem Nachbarkanton eröffnen und dort ihre Fahrzeuge registrieren lassen. Nicht nur sie, es gibt sogar Private, ich kenne einen. Wenn ich einen kenne, gibt es sicher noch Hunderte andere, die ihr Privatauto nicht auf sich selbst im Kanton Zürich eingelöst haben, sondern auf eine Familie in der Verwandtschaft, die in einem anderen Kanton wohnt. Warum sollen sie hier die absurd hohen Verkehrsabgaben bezahlen, wenn es im Nachbarkanton billiger geht? Also ich meine schon, dass man sich da der Realität etwas stellen und die Abgaben dort, wo sie höher sind als anderswo, entsprechend anpassen muss. Danke.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Geschätzte SVP und Herr Amrein: Sie haben es ja selber nicht zustande gebracht in all diesen Jahren, einen veritablen Gesetzesvorschlag für das Gewerbe zu machen. Also ich verstehe das auch nicht ganz, dass Sie das, wenn es Ihnen so wichtig ist, nicht auf die Reihe gebracht haben und es stattdessen einfach zurück an die Kommission schicken – dann macht mal was! Aber hallo, so funktioniert das nicht. Wenn man etwas will, muss man selber machen, nicht delegieren. Und dann können wir auch noch sagen: Tatsächlich, es tönt irgendwie nach Hilflosigkeit, dass ihr das nicht auf die Reihe kriegt. Und ja, ich bin auch der Meinung, der Regierungsrat muss und soll ein neues Verkehrsabgabengesetz machen. Und zwar muss er dabei auch berücksichtigen, dass wir gestern ein sehr gutes Abstimmungsergebnis erzielt haben mit dem Klimaschutzartikel, und das muss berücksichtigt werden in einem neuen VAG, denn sonst machen wir Grüne wieder Vorstösse. Danke.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich muss noch antworten an Melissa, ich bin schon ein bisschen herausgefordert. Du hast mich gerade ein bisschen herausgefordert mit einem Argument: Natürlich sind die Strassenverkehrsgebühren ein kleiner Teil der Kosten der Motorfahrzeuggebühren, aber ich selber habe einen

Lieferwagen. Und als Kantonsrat leiste ich mir das nicht, dass ich ihn in einem anderen Kanton einlöse, weil ich keine Schlagzeilen will. Aber ich sage dir: Das ist zwar ein kleiner Teil, aber wir haben einen Lieferwagen. Wir liefern Äpfel aus, und diesen Lieferwagen im Kanton Zürich einzulösen, kostet mich nun mal einfach 1500 Franken mehr. Dieser Lieferwagen ist zwar ein etwas neueres Modell – das ältere Modell hätte noch viel mehr gekostet – und hat bessere Abgaswerte, deshalb kostet es jetzt ein bisschen weniger mehr im Kanton Zürich als im Nachbaranton, aber diese 1500 Franken, das ist nicht nichts. Das möchte ich einfach nochmals sagen, das ist nicht nichts. Wir sind ein Familienbetrieb. 1500 Franken sind 1500 Franken. Ich wohne 20 Meter neben der Thurgauer Grenze. Wir haben die Hälfte des Betriebs im Thurgau, und diese 1500 Franken könnte ich einsparen, wenn ich ihn dort einlöse, und das ist nicht gerecht, weil wir die SUV mit den Kleinlieferwagen gleichstellen. Sie meinen den Bock und schlagen den Esel. Danke, wenn Sie das berücksichtigen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich spreche als Volkswirtschaftsdirektorin in der Eigenschaft als Hüterin des Strassenfonds für die Zürcher Regierung, da es ursprünglich um eine Reduktion der Gebühren um 20 Prozent ging, und das hätte natürlich für die Finanzierung des Fonds weitreichende Konsequenzen. In diesem Sinne hat die Regierung der Kommission mitgeteilt, dass sie eine Anpassung des Verkehrsabgabegesetzes derzeit – und mir ist es wichtig zu betonen, derzeit – als sachlich nicht gerechtfertigt anschaut. Ich erinnere an die Revision 2014 – übrigens eine Revision nach vielen, vielen gescheiterten Volksabstimmungen zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes – und die Zielsetzung, dass man ausdrücklich ein Anreizsystem für die Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge setzen wollte, und der die Bevölkerung deutlich zugestimmt hat. Ich denke, das ist die politische Frage, ob diese Zielsetzung heute noch aktuell ist. Aus der Sicht der Regierung ist sie noch aktuell, diese Zielsetzung. Es wäre falsch, heute ein anderes Zeichen zu setzen.

Den gleichen Entschluss hat die Regierung bereits im Zusammenhang mit der Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Mobilität» gefasst, sogenannte DiNaMo. Deshalb sind auch dort Erleichterungen für verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge immer noch ein Thema. Ja, wir befinden uns in einer Transformation. Wir haben die Herausforderung und wir wollen rasche Schritte leisten hin zu einer möglichst CO₂-neutralen Zukunft – auch in der Mobilität. Aus der Sicht der Regierung macht es erst bei einem deutlich höheren Anteil von Elektrofahrzeugen und energieeffizienten Fahrzeugen Sinn, eine Anpassung des Verkehrsabgabengesetzes anzustreben, um eben auch die Einnahmen sicherzustellen. Ich kann Ihnen sagen, es ist ganz klar, dass der Rabatt für Elektrofahrzeuge dann geändert werden muss, ganz klar, und zwar in ein technologieneutrales System für – und das wird so bleiben – energieeffiziente Fahrzeuge. Das heisst, das Elektrofahrzeug, das heute tatsächlich – das ist richtig so – deutlich günstiger ist, das wird auch in Zukunft seinen Teil an die Besteuerung leisten müssen. Denn für die Abnutzung der Strasseninfrastruktur beziehungsweise für die Höhe der Unterhaltskosten der Strasseninfrastruktur ist eben das Gewicht schon auch sehr zentral.

Und dieses dürfte ein wichtiger Faktor werden oder muss es wieder sein bei der zukünftigen Strassenfinanzierung, das ist ganz klar. Die Frage ist nur: Wann ist der richtige Zeitpunkt und welche Zeichen geben wir heute und ist es schon das Momentum? Ich weise auch darauf hin, dass die Regierung im Bericht DiNaMo klar gesagt hat, dass das Verkehrsabgabengesetz zeitnah revidiert werden muss und ein entsprechender Antrag erfolgen muss.

Ich möchte abschliessend auch darauf hinweisen, dass wir ebenfalls daran sind, zum Postulat «Strassengelder für Strassen» (*KR-Nr. 346/2016*), das heisst, Fonds im Eigenkapital, einen Ergänzungsbericht zu erarbeiten, und auch hier werden wir selbstverständlich die Folgen der Weiterentwicklung neuer Technologien, etwa der E-Mobilität, aber eben auch der Finanzierung des Strassenfonds, das heisst Entwicklung und Betrieb der Strasseninfrastruktur und ihre Finanzierung, ganz genau anschauen. Das heisst nicht, dass wir in der Zwischenzeit nichts tun. Selbstverständlich setze ich mich mit grossem Engagement für zeitgemässe Infrastrukturen ein, für gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen auch für die kleinen und mittleren Unternehmen. Und ich weise einmal mehr daraufhin, dass wir auch eine Fachstelle haben, die gegen Bürokratie kämpft.

In diesem Sinne bitte ich Sie namens der Regierung, die parlamentarische Initiative abzulehnen. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Kommissionmehrheit hat den Antrag auf Ablehnung der PI gestellt. Dies ist einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die parlamentarische Initiative KR-Nr. 16/2017 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.