

13. Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip

Postulat Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Beat Habegger (FDP, Zürich), Andreas Geistlich (FDP, Schlieren) vom 4. Mai 2020

KR-Nr. 126/2020, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Rosmarie Joss, Dietikon, hat an der Sitzung vom 21. September 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Arianne Moser (FDP, Bonstetten): In unserem Postulat «Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip» bitten wir den Regierungsrat aufzuzeigen, welche Grundlagen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene notwendig sind, um ein System einzuführen, mit dem sich Infrastrukturkosten, Betriebskosten und externe Kosten der Mobilität den Verursachern und Nutzern zurechnen lassen, also ein System, das Kostenwahrheit bringt und nach dem Verursacherprinzip finanziert wird. Das soll für alle Verkehrsträger und alle Verkehrsmittel gelten, sowohl auf Strasse und Schiene als auch in Luft und Wasser. Das Postulat bezweckt eine transparente Auslegeordnung, wie eine Mobilitätsfinanzierung nach den Grundsätzen von Kostenwahrheit und Verursacherprinzip möglich wäre, also eine Diskussionsgrundlage, denn wir brauchen neue Lösungsansätze.

Mobilität stiftet grossen individuellen, gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen. Allerdings verursacht Mobilität auch negative Begleiterscheinungen wie Schadstoffausstoss, Umwelt- und Lärmbelastung, Staukosten und so weiter. Betroffen davon sind alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons in ähnlichem Ausmass, und dies unabhängig von ihrem eigenen Mobilitätsverhalten. Die Strassenverkehrsabgabe zum Beispiel gleicht heute, wie Vignette und GA (*Generalabonnement*), einem All-you-can-eat-Restaurant. Sind die Verkehrsabgaben einmal bezahlt, kann man so viele Kilometer zurücklegen wie man will. Wer sein Auto aber kaum braucht, bezahlt trotzdem gleich viel.

Aber unsere Meinung ist: Wer von Mobilität profitiert, soll künftig auch die damit verbundenen Kosten tragen. Deshalb sind die Kosten von Mobilität durch die Nutzer individuell abzugelten.

Die Kapazitäten sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Strassennetz, vor allem im Umfeld der grossen Agglomerationen, sind vielerorts ausgeschöpft. Corona (*Corona-Pandemie*) bedeutet hier wohl nur eine teilweise Atempause. Die Prognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsnachfrage auch in Zukunft weiter wachsen wird. Deshalb soll auch die zeitliche und örtliche Knappheit von Verkehrsinfrastruktur, zum Beispiel Staukosten und Extrazüge, besser in den Nutzungskosten reflektiert werden.

Es gibt aber auch noch einen ganz anderen Aspekt: Weil alternative Fahrzeug-Antriebe keine Mineralölsteuer und kaum kantonale Strassenverkehrsabgaben bezahlen, ist die langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere, aber nicht nur der Strassen – nicht mehr sichergestellt.

Deshalb sollen künftig die Gebühren für die Infrastrukturnutzung alle Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur finanzieren. Diese Gebühren sollen direkt proportional zur Fahrdistanz und zur Beanspruchung der Infrastruktur erhoben werden, also zum Beispiel unterschiedlich für einen Lastwagen oder einen leichten PW. Man soll also für genau diejenige Fahrleistung bezahlen, die man tatsächlich nutzt. Über die Preisgestaltung kann auch gesteuert werden, dass die Leute, die Verkehrsspitzen meiden, belohnt werden oder eben jene, die Verkehrsspitzen beanspruchen, dafür auch bezahlen. So wird die Verkehrsinfrastruktur gleichmässiger ausgelastet und es ergibt sich zusätzlich ein geringerer Ausbaubedarf. Diese Infrastrukturkomponente des Mobilitätstarifs soll unsere Verkehrsinfrastruktur langfristig finanzieren.

Kostenwahrheit verlangt aber eine weitere Komponente: Das von der Schweiz mitunterzeichnete Klimaabkommen von Paris verlangt netto null CO₂-Ausstoss ab 2050 sowie Teilschritte dorthin mit Zwischenzielen. Die Realität zeigt zwar seit 2017 eine leichte Verringerung des CO₂-Ausstosses, dies aber vor allem aus dem Gebäudebereich. Dagegen sind die CO₂-Emissionen der Neuwagen über die vergangenen Jahre wieder angestiegen und liegen deutlich über den Zielwerten. Der Verkehr ist der grösste Endenergieverbraucher und der grösste CO₂-Verursacher. Es wird Veränderungen brauchen um die Klimaziele zu erreichen. Um sie zu erreichen gibt es im Grundsatz zwei mögliche Wege: Verbote auszusprechen oder mittels Anreizen das Verhalten zu ändern. Wir möchten Verbote vermeiden, ich mag Verbote nicht. Denn ich glaube an die Veränderungsbereitschaft der Bevölkerung, wenn die Anreize so gesetzt werden, dass mit den Freiheiten vernünftig umgegangen wird.

Das vorgeschlagene System soll deshalb auch Anreize setzen, die Emissionen zu reduzieren. Und es soll auch dafür sorgen, dass bisher von der Allgemeinheit getragene Kosten den Verursachern verrechnet werden. Deshalb sollen die Gebühren für Schadstoffausstoss und Lärmbelastung direkt proportional zur Fahrleistung und zu den Emissionen der Verkehrsteilnehmenden erhoben werden. Die Einnahmen aus dieser Emissions-Komponente des Mobilitätstarifs sind vollumfänglich an die Bevölkerung zurück zu verteilen. Im Ausmass wie die Gesamtemissionen zurückgehen, wird auch diese Emissionssumme zurückgehen.

Der mit dem Postulat erbetene Grundlagenbericht ermöglicht eine transparente Auslegeordnung für ein transparentes neues Finanzierungssystem, das auf Kostenwahrheit basiert und nach dem Verursacherprinzip funktioniert. Wer viel und schmutzig fährt, bezahlt mehr, wer wenig und sauber fährt, wird belohnt. Ein solches Finanzierungssystem soll es auch erlauben, die Tarifierung so auszugestalten, dass eine gewünschte Lenkungswirkung erzielt werden kann, nach dem Prinzip: Beginnen wir, messen wir die Wirkung und beurteilen die Zielerreichung, und bei Bedarf werden die Tarife entsprechend nachjustiert. Die neue Abgabe soll sämtliche bisherige Abgaben, Subventionen und Finanzierungen ersetzen und

staatsquotenneutral sein. Weil dadurch Einiges wegfällt, dürfte in der Summe auch der Verwaltungsaufwand nicht zunehmen. Sämtliche Verkehrsträger – Strasse, Schiene, Luft, Wasser – sind grundsätzlich gleich zu behandeln. Mit der so entstehenden Transparenz kann das Postulat auch einen Beitrag zu Überlegungen betreffend eine Neuordnung des Modal-Splits leisten.

Es geht mit diesem Postulat darum, aufzuzeigen, welche Grundlagen für die vorgeschlagene Finanzierung geschaffen werden müssten. Einerseits sind das die rechtlichen Grundlagen auf allen drei Staatsebenen, andererseits auch die praktischen Fragen. Da die Tarifierung sowohl Bundes- wie auch Kantons- und Gemeindestrassen umfasst, werden sich beispielsweise alle Akteure auch auf eine gemeinsame Preisgestaltung verständigen und allenfalls auch die Kompetenzzuordnung neu aushandeln müssen. Es geht aber auch um die Frage, wie die notwendigen Daten erfasst werden und gleichzeitig der Persönlichkeitsschutz garantiert werden kann. Einen möglichen Lösungsansatz zeigt hier die Covid-App (*im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie*) auf, welche die Daten nicht zentral, sondern beim Nutzer speichert.

Verkehrspolitik wäre ein nationales Thema. Dort bewegt sich aber wenig. Das auf Bundesebene aktuelle Thema des Mobility Pricings deckt nur einen kleinen Teil des hier Vorgeschlagenen ab. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Und als bevölkerungsreichster Kanton mit den meisten Mobilitätsbedürfnissen ist der Kanton Zürich sehr wohl legitimiert, in dieser Frage vorauszudenken. Deshalb bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Das Postulat fordert eine fundamental andere Mobilitätsfinanzierung. Wir lehnen das Postulat ab, da wir der Meinung sind, dass der Staat bei der Mobilität eine weitergehende Aufgabe hat, als nur die reine Kostenwahrheit zu transferieren. Grundsätzlich klingt das Postulat spannend, um sich mal zu überlegen, was die Mobilität tatsächlich kostet. Denn das wissen wir schon: Mobilität ist heute grundsätzlich eigentlich zu günstig. Solche Kostenerhebungen sind nicht ganz trivial, da muss man sich auch einiges fragen: Was will man alles reinrechnen? Gehören alle Auswirkungen des Klimawandels, die durch die Mobilität verursacht werden, auch zu den Umweltschäden oder nicht, oder ist das zu indirekt? Wie geht man mit Sachen um, die sehr schwierig finanziell bewertbar sind, zum Beispiel der Platzverbrauch? Da kann man nicht so eins zu eins darüber rechnen, denn es gibt einfach Mobilitätsformen, die im gleichen Raum mehr Leute durchquetschen können als andere. Aber wie will man das dann finanziell wirklich bewerten?

Wäre es nur darum gegangen, diese Mobilitätskosten darzulegen, hätten wir das Postulat unterstützt. Wir lehnen es aber wegen der Forderung ab, dass sich die Mobilitätsfinanzierung auf eine Eins-zu-eins-Überwälzung an den Verursacher beschränkt. Dabei geht ein Grundsatz der Mobilität vergessen: Es gibt notwendige und gewünschte Mobilität und es gibt solche, die das nicht ist. Wenn beispielsweise der Handwerker mit seinem Lieferwagen zu seinen Kunden fährt, ist das eine notwendige Mobilität. Das ist auch eine Mobilität, die Sie wollen. Wenn der

Schichtarbeitende sein Auto nimmt, um am Morgen um vier an die Schichtablösung zu kommen, dann ist das auch richtig, dass er das Auto nimmt. Das sind sinnvolle Mobilitäten. Wenn andererseits ein Porsche-Cayenne-Fahrer von der Goldküste an einen Büroarbeitsplatz einer Bank fährt, ist das vielleicht weniger erforderlich, etwas überspitzt gesagt. Aber man muss sich dann auch noch überlegen, wie man andere Sachen einrechnet. Wie geht man damit um, wenn man in Zukunft vielleicht 100 Prozent emissionsfreie Autos hat? Auch dann bräuchten wir noch einen öffentlichen Verkehr, weil wir einfach nicht genug Platz haben für diese Autos. Mobilität ist auch nicht immer gleich freiwillig gewählt. Wir hier im Kantonsrat rennen alle wie die Idioten zur Stosszeit am Montagmorgen um acht in den Ratssaal, zum dümmsten Zeitpunkt, zur Spitzenzeit. Andere Leute machen das auch; nicht, weil sie wollen, sondern weil sie müssen, weil ihre Arbeit das so verlangt.

Woran wir uns beim Postulat auch noch stark stossen, ist: Andere Finanzierungen sind zu streichen. Das bedeutet, es darf keine Subventionierung mehr geben. Auch das ist grundsätzlich falsch, denn es gibt manchmal Systeme, die nicht kostentragend sind, und es ist trotzdem richtig, dies zu subventionieren. Ein Beispiel ist der ländliche öffentliche Verkehr. Denn es geht darum, dass auch die ländliche Bevölkerung einen Zugang hat. Eigentlich müsste man sagen: Wenn sie in Sternenberg den Bus besteigen, dann müssen sie extrem viel mehr bezahlen. Aber es gibt dort auch ein Prinzip der Zugänglichkeit. Etwas anderes sind Anschubfinanzierungen: Es wäre vielleicht gescheit, wenn man schauen würde, dass die Lastwagen auf einen Wasserstoffbetrieb umstellen. Nur rechnet sich das heute nicht, da muss man subventionieren können, Anschubfinanzierung machen. Das wäre nicht mehr möglich in diesem neuen Konzept der Mobilitätsfinanzierung.

Der Staat hat eine Aufgabe, bei der Mobilität lenkend zu wirken, gewünschte Mobilitätsformen zu fordern und ungewünschte zu reduzieren und zu verhindern. Es geht eben nicht immer darum, die realen Kosten eins zu eins umzusetzen. Die nackte Kostenwahrheit ist heute nicht zielführend, um eine effiziente Mobilität zu erreichen. Es klingt schön, aber ist massiv zu kurzfristig gedacht. Bitte lehnen Sie im Sinne einer effizienten Mobilität dieses Postulat ab.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Die SVP ist ja bekanntlich keine Freundin von Mobility-Pricing-Modellen; dies natürlich, weil es immer und regelmässig als Road-Pricing verstanden und missbraucht wird. Wir unterstützen jedoch dieses Postulat, weil es einen gesamtheitlichen Ansatz verfolgt. Wir legen dabei aber besonderen Wert auf die Formulierung, das Wörtchen «alle» Verkehrsträger. Denn nur so kann eine sachliche und von Ideologie befreite, ehrliche Betrachtung erfolgen, und zwar auch befreit von klassenkämpferischen Tönen, wie wir sie soeben von Rosmarie Joss gehört haben. Es geht nicht nur um den Porsche vom Zürichsee, es geht auch um das Velo und die Kosten, die der Langsamverkehr verursacht. Schon bei den Anhörungen der PI Wirth zur Internalisierung der externen Kosten (*KR-Nr. 340/2012 von Thomas Wirth*) haben wir in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) zwei wesentliche Dinge festge-

stellt. Es sind einige Plattitüden, aber es ist wichtig, sie zu wiederholen: Die Mobilität hat auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen, nicht nur Nachteile. Also entfernen wir uns von der Stigmatisierung des Verkehrs. Zweitens: Auch die guten Verkehrsmittel, wie der öffentliche Verkehr oder der Langsamverkehr, verursachen externe Kosten. Wir erhoffen uns also mit diesem Postulat eine ähnliche Auslegeordnung als Basis zur Diskussion künftiger Finanzierungsmodelle der Mobilität, und zwar ergebnisoffen, Frau Moser. Ihre Ausführungen gehen mir zu weit, Sie diskutieren schon Lösungen. Wir erhoffen uns mit dieser regierungsrätlichen Antwort wirklich, dass wir eine ehrliche, neutrale Diskussionsgrundlage für eine künftige Mobilitätsfinanzierung haben. In diesem Sinne werden wir das Postulat überweisen. Ich danke Ihnen.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Zu gewissen Zeiten ist es rappellvoll im öffentlichen Verkehr. Aber wissen Sie, wie hoch die durchschnittliche Sitzplatzauslastung der SBB ist? Im Fernverkehr sind es 32 Prozent, im Regionalverkehr 22 Prozent. Somit bleiben 70 bis 80 Prozent der Kapazitäten derzeit ungenutzt. Das ist nur einer von vielen Gründen, weshalb es ein Mobility Pricing braucht und deshalb freut es uns, dass sich die FDP nun auch an das Thema heranwagt. Denn wir brauchen dringend liberalen Schub für diesen wichtigen und komplexen Systemwechsel. Wenn wir weiterhin Mobilität in guter Qualität gewährleisten wollen, gilt es drei Herausforderungen zu bewältigen:

Erstens, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur: Die heutigen Haupteinnahmequellen, der Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffe und die zweckgebundenen Anteile der Mineralölsteuer, werden nicht mehr existieren, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen. Das heisst, diese Einnahmeausfälle müssen kompensiert werden.

Zweitens, ein intelligenteres Verkehrsmanagement: Wir können das zukünftige Verkehrswachstum nicht mit einem unbegrenzten Infrastrukturausbau absorbieren, sondern müssen mit einer intelligenten Steuerung des Verkehrs und auch dank digitaler Arbeitsmethoden Nachfragespitzen glätten und eine bessere Verteilung erwirken.

Drittens, die Umweltbelastung: Die externen Kosten, die durch Unfälle, Luftverschmutzung, CO₂-Emissionen und Lärm an Natur, Gesundheit, Landwirtschaft und Gebäuden entstehen, werden heute mehrheitlich von der Allgemeinheit getragen. Dieses Marktversagen gilt es zu korrigieren. Mobility Pricing bietet die ideale Systemarchitektur, um diese drei Herausforderungen nachhaltig anzugehen. Im Grundsatz geht es um die Kostenwahrheit im Verkehr: Man bezahlt quasi einen Infrastrukturbeitrag für die Mobilität, die man konsumiert, auf Strasse und Schiene. Zusätzlich können zeitliche und örtliche Preisdifferenzierungen eingeführt werden. Insgesamt soll so nicht unbedingt mehr für Mobilität bezahlt werden, sondern anders, eben verursachergerechter.

Nun aber zum Postulat der FDP: Wir lösen diese Herausforderungen nicht, indem wir vom Regierungsrat einen Monsterbericht verlangen, mit Fragen, deren Antworten mehrheitlich bereits bekannt sind. Wir lösen sie auch nicht, in dem wir ein umfassendes, aus liberaler Sicht ideales System auf dem Reissbrett entwerfen und

dann von heute auf morgen in die Realität umsetzen. Das wird nicht funktionieren. Wir müssen schrittweise vorgehen und sofort mit der Umsetzung beginnen. In diesem Sinne hätte ich folgende Fragen an die FDP: Anerkennt ihr, dass Mobilität ein öffentliches Gut ist und dass wir dieses auch aus sozialpolitischen Überlegungen nie 100-prozentig nutzerbasiert finanzieren werden? Seid ihr damit einverstanden, dass wir nicht alle Verkehrsträger von Anfang an gleich behandeln werden und dass bei diesen Überlegungen auch der Platzbedarf als Kriterium berücksichtigt wird? Als Kanton haben wir gerade im Bereich «Strasse» viel mehr Handhabe. Werdet ihr die PI Wirth zu den externen Kosten des Strassenverkehrs im Kanton Zürich mitunterstützen? Seit 35 Jahren ist die Internalisierung von externen Kosten Teil eures Parteiprogramms. Es wird langsam Zeit und unser Vorschlag liegt auf dem Tisch. Und seid ihr damit einverstanden, dass sich der Kanton Zürich auf nationaler Ebene aktiver einbringt, als er das bisher getan hat?

In seiner Vernehmlassungsantwort zur nationalen Gesetzesvorlage für die Durchführung von Pilotprojekten hat der Regierungsrat lediglich dargelegt, wieso der Entwurf keine taugliche Grundlage darstelle. Er hat aber keine Verbesserungsvorschläge und auch keine Lösungsansätze aufgezeigt. In der Strategie für zukunftsgerichtete und digitale Mobilität vom Juli dieses Jahres tönt es schon etwas offener. Dort ist Mobility Pricing als Handlungsfeld definiert, allerdings erst für den Zeitraum 2025 bis 2030.

Wir regen deshalb an, dass im Postulatsbericht konkrete Lösungsansätze für eine schrittweise Umsetzung eines Mobility Pricings aufgezeigt werden und dass sich auch der Kanton Zürich ernsthafte Gedanken darüber macht, ein Pilotprojekt hier in Zürich durchzuführen. Wir überweisen dieses Postulat.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Wir unterstützen die Forderung, dass die Mobilitätsfinanzierung neu gedacht werden muss und dass externe Kosten vermehrt überwältigt werden. Gemäss aktuellen Berechnungen des Bundes betragen die externen Kosten jährlich 13,75 Milliarden Franken, 10 Milliarden oder 72 Prozent verursacht der private motorisierte Verkehr, 11 Prozent der Luftverkehr. Dies sind Zahlen aus dem Bericht «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz». Er wird vom Bund periodisch aktualisiert. Die neusten Zahlen, die ich zitiert habe, stammen vom Mai dieses Jahres. Die Verkehrsfinanzierung wird grossmehrheitlich auf nationaler Ebene definiert. Im Postulat steht denn auch, das System solle auf nationaler Ebene eingeführt werden und es gehe darum, auch auf nationaler Ebene rechtliche, praktische, politische Grundlagen zu schaffen. Soll der Kanton für den Bund hier tätig sein? Es fragt sich, warum dieses Postulat im Kantonsrat eingereicht wird und nicht im National- oder Ständerat. Was hilft es, wenn der Kanton in einem Bericht die sicherlich über 100 Bundesgesetze auflistet, welche die Verkehrsfinanzierung betreffen und somit geändert werden müssten. Der Auftrag ist zudem so umfassend, dass wohl eher ein Nationales Forschungsprogramm «Verkehrsfinanzierung» aufgelegt werden müsste. Ein Postulat führt hier sicherlich nicht zum Ziel.

Neben diesen eher formalen Argumenten sprechen aber auch inhaltliche Gründe gegen dieses Postulat. Im Postulat werden acht Eckwerte definiert, welche wir so

nicht unterstützen können. Ein Verkehrssystem soll nachhaltig sein, entsprechend ist es zu organisieren und zu finanzieren. Die Nachhaltigkeit besteht aus den drei Dimensionen ökologische Nachhaltigkeit, soziale Nachhaltigkeit und ökonomische Nachhaltigkeit. Das Postulat beschränkt sich auf die Ökonomie: Es sollen nur die Kosten von Mobilität durch die Nutzer individuell abgegolten werden, andere Finanzierungen sind zu streichen. Subventionen sollen ebenfalls gestrichen werden und das Ganze soll staatsneutral ausgestaltet sein, frei nach dem Motto: Der Markt wird es regeln. Sollen in peripheren Gebieten, die durch Strassen und ÖV erschlossen sind, alle Leute das selber bezahlen? Ziehen wir uns zurück aus der flächendeckenden Besiedlung des Landes? Sollen soziale Komponenten, wie zum Beispiel, dass Kinder im ÖV gratis reisen, abgeschafft werden? Das nur einige kleine Hinweise, was eben noch fehlt: die ökologischen und die sozialen Aspekte.

Noch problematischer als die Finanzierung ist aber die Rückverteilung. Im Postulat wird gefordert, dass die Erträge aus Fahrleistungen im Kanton wieder an den Kanton Zürich ausgeschüttet beziehungsweise rückvergütet werden, und zwar proportional zur Nutzung beziehungsweise zur Beanspruchung des Verkehrsnetzes. Damit wird ein Territorialprinzip eingeführt. Gilt das auch für die Stadt Zürich, dass alle Erträge von Fahrleistungen, die in der Stadt Zürich erbracht werden, wieder an die Stadt Zürich ausgeschüttet werden? Und wie sieht es mit Fahrleistungen im Ausland aus? An wen zahlen wir die Fahrleistungen und Flugleistungen, die wir im Ausland vornehmen? Ein weiterer Eckwert sagt, sämtliche Verkehrsträger – Strasse, Schiene, Luft und Wasser – seien grundsätzlich gleich zu behandeln. Die Strasse ist aber Verkehrsträger sowohl für den Fuss- und den Veloverkehr als auch für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und natürlich auch für den motorisierten Verkehr. Da werden verschiedene Betrachtungsebenen miteinander vermischt – Verkehrsmittel, Verkehrsträger. Gemeint ist wohl, dass der motorisierte Verkehr nicht an Bedeutung verlieren darf. Wer es aber ernst meint mit Massnahmen gegen den Klimawandel, muss genau hier ansetzen: keine Gleichbehandlung, sondern Berücksichtigung von Flächen- und Energieeffizienz und CO₂-Ausstoss und so weiter. Und wie sieht die Gleichbehandlung von Luft und Wasser aus? Was soll ich mir darunter vorstellen? Da ist viel Luft in diesem Postulat, viel heisse Luft. Wir Grünen werden dieses Postulat spülen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Ein solcher Bericht wäre sehr interessant und sicher auch wertvoll. Die Regierung nimmt dieses Postulat entgegen und fasst damit nach unserer Meinung einen grossen und nicht einfachen Auftrag. Gemäss Postulat heisst es, die rechtlichen und praktischen Grundlagen auf nationaler, kantonaler, kommunaler Ebene zu definieren und die Infrastrukturkosten, die externen Kosten und die Betriebskosten der Mobilität den Verursachern zuzurechnen – ein Riesenauftrag nach unserer Meinung. Die Regierung packt damit aktuelle Themen an, wie Verursacherprinzip und Kostenwahrheit, aber es sind auch sehr heisse Eisen. Es wird anspruchsvoll sein, Lösungen und Kompromisse zu finden, die alle Verkehrsteilnehmenden mittragen, aber auch alle etwas unzufrieden zurücklassen. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Das Grundanliegen der Postulanten wäre an sich prüfenswert. Denn das Ziel, mit Mobility Pricing Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen, ist grundsätzlich ebenso berechtigt wie die verursachergerechte Finanzierung von externen Kosten. Weil ich zu Beginn meines Votums jedoch das verräterische Verb «wäre» benützt habe, ist Ihnen allen bereits klar, dass ich zu diesem Vorstoss Vorbehalte habe.

Einer betrifft den Anspruch, dass dieses System staatsquotenneutral ausfallen soll. Mit Verlaub, das ist realitätsfremd. Denn er widerspricht jeglichen politischen Anstrengungen, allen Menschen in unserem Land auf einfache und erschwingliche Weise Mobilität zu ermöglichen. Sie nochmals auf meine Interessenbindung als Vorstandsmitglied des IGöV Zürich (*Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr*) hinweisend, möchte ich daran erinnern, dass der öffentliche Verkehr noch immer mit Abstand der flächeneffizienteste und massentauglichste Verkehrsträger ist. Weil dieser zudem Umweltschäden und die Überlastung des Strassennetzes in hohem Mass reduziert, ist seine Subventionierung effizient und gerechtfertigt. Dass der Verkehr seit Jahren wächst und es dadurch zu Engpässen in den Spitzenzeiten kommt, ist eine Tatsache. Es ist daher zu begrüßen, dass der Bund prüft, wie die bestehende Infrastruktur besser ausgelastet werden kann. Mobility Pricing könnte eine Möglichkeit bieten, weshalb die vom Bund kürzlich durchgeführte Vernehmlassung betreffend mögliche Pilotprojekte folgerichtig ist. Verschiedene Kantone, Regionen und Städte haben Interesse an der Durchführung eines solchen Pilotprojektes angemeldet. Die Stadt Zürich gehört hier auch dazu, nicht aber der Kanton. Pilotprojekte sind sinnvoll, wenn sie zu den drängendsten Fragen dieses Themas dann auch konkrete Antworten liefern. Wie wird zum Beispiel mit Rand- und Bergregionen umgegangen, deren Mobilitätsmöglichkeiten viel eingeschränkter sind als im urbanen Umfeld? Wie wird der Tatsache der schwindenden Mittel aus der Mineralölsteuer begegnet? Oder was passiert mit den verschiedenen Formen von Abonnements, wie zum Beispiel dem SBB-Generalabonnement? Diese Liste ist natürlich unvollständig, aber sie macht deutlich, dass die Neugestaltung der Verkehrsströme zwingend national angegangen werden muss. Es macht darum überhaupt keinen Sinn, wenn der Kanton Zürich sein eigenes Süppchen kocht und parallel zum Bund eigenen Aufwand betreibt für diese Sache, weshalb die EVP dieses Postulat nicht unterstützen kann.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich mag Utopien und ich diskutiere gerne Konzepte und Varianten und Sachen, wie die Welt in Zukunft besser aussehen soll. Und genau so kommt mir auch dieses Postulat vor. Dem Titel «Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip» können hier wahrscheinlich die meisten im Ratssaal zustimmen. Das Problem hierbei ist bloss, dass wahrscheinlich die meisten ein bisschen eine andere Vorstellung davon haben, was denn nun nach dem Verursacherprinzip abgewälzt werden soll, was die externen Kosten sind, und so weiter. Und wenn man bei diesem Postulat nun ein bisschen genauer hin-

schauf, dann listet dieses einen Riesen-Wunschskatalog auf: Das System soll wirklich alles ersetzen, alle Abgaben, Subventionen, Finanzierungen sollen möglichst – ein anderer interessanter Punkt – national und schweizweit eingeführt werden. Da frage ich mich schon: Wenn das national und schweizweit eingeführt werden soll, warum reichen Sie dieses Postulat dann hier bei uns im Kanton Zürich ein? Sie hören das von uns von der Alternativen Liste auch nicht zum ersten Mal, aber Sie haben eine Fraktion in Bern und Sie haben Kollegen im Nationalrat und Ständerat, die dieses Postulat auch dort einbringen können. Warum müssen wir hier im Kanton Zürich eine eierlegende Wollmilchsau erfinden beziehungsweise ein Postulat hier einreichen und eine Postulatsantwort erhalten, die den Wunsch gar nie erfüllen kann? Zumindest nicht ohne unverhältnismässigen Aufwand, der schlussendlich zum Schluss führt, dass wir dies hier im Kanton Zürich allein gar nicht erledigen können. Was soll also schlussendlich das Ergebnis dieses Postulates sein? Schauen wir mal, was bisher bei anderen Postulaten herausgekommen ist. Der Kantonsrat legt seine Überlegungen über ein paar Seiten dar, maximal. Aber was braucht es anschliessend, um zum Beispiel dieses Postulat zu beantworten? Es braucht eine wissenschaftliche Arbeit, nein, es braucht mehrere wissenschaftliche Arbeiten. Es braucht Studien zu diesem Thema, es braucht eine nationale Zusammenarbeit, eine Koordination, all das, was gar nicht reinpasst. Irgendwie erinnert mich dieses Postulat auch an gewisse Einzelinitiativen, die auch einen kompletten Systemwandel fordern. Nun ja, ich denke, für die parlamentarische Effizienz beziehungsweise auch für die Effizienz des Regierungsrates ist es wahrscheinlich schlauer, wenn wir dieses Postulat ablehnen. Auch wenn ich gerne solche Fragen am Stammtisch diskutiere, denke ich, dass es dem Regierungsrat besser ansteht beziehungsweise er seine Zeit besser nutzen kann, um wirkliche Massnahmen zu diskutieren, um den Klimawandel zu stoppen. Wir werden daher dieses Postulat ablehnen.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Ich nutze die Möglichkeit, als Zweitunterzeichner einige Dinge, die jetzt gesagt wurden, noch zu präzisieren oder auch klarzustellen. Wenn wir von Rosmarie Joss hören, dass es notwendige und gewünschte und auch andere Mobilität gibt, dann ist das genau das, was die sozialistischen von den liberalen Ansätzen unterscheidet. Für uns gibt es bei der Mobilität keinen Gesinnungstest, das ist eben freiheitliches Handeln. Sie dürfen die Mobilitätsform nutzen, die Sie wollen. Man muss dann aber eben auch die Verantwortung und beispielsweise die Kosten übernehmen, die für das jeweilige Nutzen des Verkehrsträgers anfallen.

Dann vielleicht noch kurz zur GLP: Die FDP des Kantons Zürich hat, zumindest seit ich das überblicken kann, seit 2016, auch das Mobility Pricing im eigenen Parteiprogramm. Es ist also nicht etwas Neues, es ist auch nicht eine neue Idee, die wir heute hier präsentieren, sondern etwas, das wir schon länger verfolgen. Das intelligente Verkehrsmanagement ist natürlich genau der technologische Schlüssel, der uns die Kostenwahrheit erst ermöglicht. Es ist also letztlich ein technologischer Ansatz, dem wir folgen müssen, um dieses System dann auch zum Laufen zu bringen. Selbstverständlich soll sich der Regierungsrat verstärkt

einbringen, auch in Bern, und diese Pilotprojekte unterstützen. Und zugleich müsste man aber in Bern halt auch der Departementsvorsteherin (*Bundesrätin Simonetta Sommaruga*) einmal erklären, dass sie nicht unter dem Deckmantel des Mobility Pricing einfach ein Road Pricing einführen kann. Wie gesagt, wir müssen die verschiedenen Verkehrsträger alle gleich behandeln, und da kann man dann nicht einfach mit einem System kommen, das die Verkehrsträger wieder gegeneinander ausspielt und diese Grabenkämpfe, die wir in der Verkehrspolitik wirklich zur Genüge haben, weiter verschärft. Das bringt uns keinen Millimeter weiter. Übrigens: Die soziale Dimension ist ja wirklich das kleinste Problem. Das kann man dann mit entsprechenden Tarifierungen, mit Rückerstattungen, mit dem Einpreisen auch für besondere soziale Lagen, auch für topografische Besonderheiten, Daniel Sommer, das kann man wirklich lösen. Es ist einfach eine Frage des Wollens und nicht, dass man das nicht tatsächlich auch tun könnte.

Und ja, es ist ein grosser Auftrag. Aber wir scheuen uns auch nicht vor den grossen Aufträgen, vor den heissen Eigen. Eigentlich ist es ein bisschen System Change, das müsste dir, Manuel Sahli, ja gefallen. Das ist jetzt eben der System Change, den wir brauchen, um diese grosse Herausforderung in der Reduktion des CO₂ und in der Schaffung eines nachhaltigen, auch ökologisch nachhaltigen Verkehrssystems zu etablieren. Deshalb freue ich mich, dass wir heute dieses Postulat überweisen können und der Regierung diesen schwierigen, aber sehr reizvollen und hoffentlich sehr zukunftssträchtigen Auftrag damit erteilen.

René Isler (SVP, Winterthur): Ihren Voten nach könnte man annehmen, dass täglich nur die ganz feinen Damen und Herren von der Goldküste jeweils mit ihren SUV in die Städte fahren, um dort ihren Tag zu verbringen oder ihre Einkäufe zu tätigen. Es ist Ihnen aber offensichtlich entgangen, dass auch in den Städten und Dörfern gelebt, gearbeitet und vor allem auch immer noch gebaut wird. Wussten Sie – und dies auf Winterthur bezogen –, dass untertags teils bis zu 62 Prozent aller Fahrzeuge, die dort verkehren, Geschäftsfahrzeuge, sprich Lieferwagen, Lastwagen, Kombis, Handwerker und Baustellenfahrzeuge sind, die unterwegs sind? Wie wollen Sie diese dann besteuern? Wussten Sie auch, dass in Winterthur bis 1000 Lastwagen, grosse Lastwagen, morgens zwischen fünf und sieben Uhr die grossen Verteilzentren anfahren, die Verteilzentren von Coop, Migros, Landi, Lidl (*Detailhandelsketten*) und wie auch immer sie heissen mögen. Ich kann Sie sonst am Morgen gerne einmal mitnehmen, ich lade Sie ein. Kommen Sie um fünf Uhr und ich mache mit Ihnen eine Sightseeing-Tour, dann fahren wir mal diese Strecken ab. Wie gesagt: Über 62 Prozent all dieser Fahrzeuge sind Geschäftsfahrten. Und wo sind dann die beiden Parteien, die das «L» wie «Liberal» in ihrem Parteinamen haben, die sich einmal für das Gewerbe eingesetzt haben, die sich für die Handwerker starkmachen? 62 Prozent aller Fahrzeuge untertags sind zum Teil alles Handwerker. Es wird gearbeitet, es wird Zustellung gemacht, eine Waschmaschine muss gebracht werden, das können Sie nun schlicht und einfach nicht mit dem ÖV transportieren; in eine Anlaufstelle – selbstverständlich –, und von dort beginnt aber die Feinverteilung. Reden Sie doch in Ihrem Quartier mal

mit Ihren Handwerkern, sofern Sie überhaupt noch einen Bezug dazu haben. Machen Sie das einmal, auch ihr, liebe Liberale. Das Votum der Erstrednerin hätte ich jetzt genommen und hätte gesagt: Genau so musst du argumentieren, wenn du für das CO₂-Gesetz bist. Aber das wurde abgelehnt. Liberal ist doch, dass man den Verkehrsträger nimmt, den man auch wirklich braucht. Und glauben Sie mir – auch ich bin ein Vielfahrer des ÖV –, dort, wo der ÖV existiert, und dort, wo er auch verlässlich ist – das ist noch ein Pferdefuss –, fährt man doch mit dem ÖV zur Arbeit. Es sind aber nicht sie, die unsere Strassen benötigen, es ist eine Kundenschaft, die unsere Parkplätze und unsere Verkehrswege füllen, es sind unsere Unternehmer, die das brauchen, es sind die KMU-Betriebe, die das brauchen. Das ist ein Fact, und dieser Fact wurde hier mit keinem Wort erwähnt. Und ich staune auch, dass Vertreter des Gewerbeverbandes, der Wirtschaftskammer, hier einfach alles negieren und sagen: Jawohl, es sind alles nur die Damen und Herren vom Zürichberg, die unsere Strassen zupflastern und unsere Parkplätze zubauen. Das ist einfach nicht so und ich bitte Sie, dieses Postulat anzunehmen. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mobil zu sein, unsere Mobilität bringt tatsächlich einen grossen individuellen und auch einen gesellschaftlichen Nutzen und sie ist für eine prosperierende Volkswirtschaft unverzichtbar. Der Verkehr auf der Strasse, auf der Schiene und in der Luft verursacht aber auch hohe Kosten in Bezug auf Infrastruktur, Verkehrsmittel, Umweltbelastung, Unfälle, Gesundheit und so fort. Der Kanton Zürich ist von all dem sehr stark betroffen. Wir sind der bevölkerungsreichste Kanton der Schweiz und wir haben hier die meisten Mobilitätsbedürfnisse und das grösste Mobilitätsaufkommen. Entsprechend wichtig ist es auch, dass diese Diskussion im Kanton Zürich geführt wird, obwohl wir als urbaner Kanton eigentlich eine nicht so schlechte Ausgangslage haben. Die Strassen, die Velowege, die Fusswege werden von den Motorfahrzeughalterinnen und -haltern, also den Automobilistinnen und Automobilisten bezahlt. Und auch der ÖV hatte, zumindest vor Covid (*Corona-Pandemie*) – leider nicht im Moment, aber zumindest vor Covid –, einen sehr hohen Kostendeckungsgrad, schweizweit einmalig bei ungefähr 70 Prozent. Die Statistik des Bundes weist für das Jahr 2016 schweizweit Kosten in der Höhe von 90 Milliarden Franken aus, davon drei Viertel im Personen- und ein Viertel im Güterverkehr. Knapp 13,5 Milliarden Franken der genannten Summe sind externe Kosten, das heisst, sie werden nicht von den Verkehrsteilnehmenden, sondern von der Allgemeinheit getragen. Also kein einziger Verkehrsträger trägt die entstandenen Kosten vollumfänglich selber. Etwa 15 Prozent der nationalen Verkehrsleistung wird übrigens im Kanton Zürich erbracht, entsprechend hoch sind auch die externen Kosten im Kanton Zürich. Und jetzt kommen wir zu des Pudels Kern: Eine verursachergerechte Anrechnung der Mobilitätskosten würde die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung markant verbessern. Diese Absicht hat der Regierungsrat bereits 2018 in seinem Gesamtverkehrskonzept festgeschrieben. Und nun ist mir selbstverständlich klar, dass Sie mir einen anspruchsvollen Auftrag geben. Doch ich verstehe die ablehnenden Voten nicht, ich kann sie wirklich nicht nachvollziehen. Jetzt sprechen alle von Verursachergerechtigkeit, alle sprechen von CO₂-Neutralität, und wenn wir das dann

anschauen wollen, mindestens was es für den Kanton Zürich bedeutet, dann will man es auch nicht. Dann will man halt lieber wieder in die alten Gräben zurückgehen und vorschreiben, es müsse fürs Auto bezahlt werden, aber für den ÖV nicht, oder umgekehrt. Natürlich ist es ein heisses Eisen, das Sie hier anfassen, aber ich frage Sie: Warum wollen Sie nicht hinschauen? Warum wollen Sie nicht, dass der Kanton Zürich als bevölkerungsreichster und mobilitätsintensivster Kanton hinschaut? Gerade auch nach der verlorenen CO₂-Abstimmung hätten wir doch alle ein Interesse daran, dass wir hier genau hinschauen. Das ist übrigens auch Eigenverantwortung. Ich trage Verantwortung für die Mobilität, die ich wähle, und ich bin auch bereit, diese Verantwortung in Form von Finanzen zu leisten.

Noch ein Wort zum Thema «Mobility Pricing» auf Bundesebene: Sie haben es gelesen. Die Regierung ist zur Vorlage, wie sie derzeit vom UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*) unterbreitet wurde, sehr kritisch, weil die zentralen Fragen in dieser Vorlage nicht beantwortet werden. Soll Mobility Pricing lenken? Soll Mobility Pricing Kostenwahrheit bringen? Soll Mobility Pricing Spitzen brechen? Es ist alles möglich, also auch Road Pricing, über diese Vorlage, und die Regierung des Kantons Zürich ist dezidiert der Meinung, dass hier diese Vorlage geschärft und auch klar gesagt werden muss, wozu ein Mobility Pricing denn da ist. Mobility Pricing, ein wesentliches Element, ist für den Kanton Zürich genau das, was das Postulat fordert, nämlich ein verursachergerechtes Pricing im Kanton Zürich. Und nun wollen wir hier genauer hinschauen. Wir wollen die Grundlagen erarbeiten. Schauen Sie, wir werden nichts entscheiden, wir werden nicht das System umkehren. Aber wir werden die Grundlagen erarbeiten, damit Sie hier im Rat eine Diskussion über verursachergerechte Mobilität, über CO₂-gerechte Mobilität im Kanton Zürich haben, und so auch einen Beitrag leisten für die nationale Diskussion. Wir wollen seitens des Kantons Zürich und der Regierung nicht einfach Däumchen drehen und warten, was nun beim Bund passiert, sondern wir wollen selber die Grundlagen erarbeiten. Und wir hoffen natürlich, dass wir dadurch auch einen substanziellen Beitrag an die nationale Diskussion geben können. Und schauen Sie, in der nationalen Diskussion wird es noch viele Hürden geben. Es muss das nationale Parlament und es muss das Volk von Mobility Pricing überzeugt werden. Und genau mit Blick auf diese Diskussion ist es doch gut, wenn wir vorbereitet sind und wenn der Kanton Zürich sagen kann: Ja, wir haben hier hingeschaut. Vielen Dank für die Überweisung des Postulates.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Es soll eigentlich nicht Usus sein, dass man nach den gewichtigen Worten einer Regierungsrätin nochmals etwas ansetzt, aber ich erlaube mir zum ersten Mal, doch noch ein Wort dazu zu sagen: Wir haben jetzt sehr ausführlich gehört, warum wir dieses Postulat hier überweisen sollen. Und offenbar wurde doch nicht ganz genau hingehört: Die Gründe, die die Schwäche dieses Postulates zeigen, sind jetzt aus den Reihen der Grünliberalen, der Grünen, der Sozialdemokraten vorgebracht worden. Dieser Vorstoss ist mit derart

vielen Mängeln behaftet, dass wir sie nicht überweisen können. Sie ist nicht stufenkonform, sie bringt ganz viel durcheinander: Das Wasser, die Luft, die Strasse, die Fussgänger, alles zusammen wird in einen Topf geworfen. Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, ich habe noch Ihr Votum im Ohr, als es vor ungefähr zwei Jahren um die Überweisung der PI Wirth und um die Internalisierung der externen Kosten ging. Da ging es um etwas sehr Ähnliches, da ging es am Ende auch darum: Wer bezahlt das, was der Strassenverkehr verursacht. Damals haben Sie die Augen verdreht, Sie haben es nicht verstanden. Es musste in die Kommission zurückgegeben werden, diese ganz einfachen Forderungen, weil man offenbar nicht bereit war, das zu verstehen, was die PI klipp und klar formuliert hatte. Jetzt haben wir einen sehr ähnlichen Vorstoss und jetzt sind plötzlich alle Augen und Ohren offen, obwohl dieser Vorstoss in der Sache einiges durcheinanderbringt. Ich bitte Sie also, überweisen Sie dieses Postulat nicht. Es ist unter falschem Vorzeichen eingereicht worden, und ich erlaube mir zu sagen: Es ist auch ein kleines Stück «Greenwashing» dabei. Wir sollten echte grüne Vorstösse überweisen, die unserem Verkehr etwas bringen, nicht einfach Vorstösse, die nur dazu dienen, sich ein bisschen ein grünes Mäntelchen umzulegen. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 101 : 63 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 126/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.