

5. Keine Subventionen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren

Motion Florian Meier (Grüne, Winterthur) und Markus Bärtschiger (SP, Schlieren) vom 12. Juli 2021

KR-Nr. 277/2021, RRB-Nr. 907/25. August 2021 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 25. August 2021 bekannt gegeben. Der Rat hat also zu entscheiden.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Ja, wir kommen jetzt zu einem komplett anderen Thema (*als beim vorangegangenen Traktandum, der Beratung des Selbstbestimmungsgesetzes, Vorlage 5594c*), wir kommen zu den Verkehrsabgaben. Um die Klimaziele erreichen zu können, müssen wir die Treibhausgase im Verkehr rasch senken. Ein Schwergewicht ist hier der MIV (*motorisierter Individualverkehr*). Ein Viertel der gesamten CO₂-Emissionen im Kanton Zürich wird allein durch die Personenwagen und die Lieferwagen ausgestossen. Der Schwerverkehr, der ÖV und alle anderen motorisierten Verkehrsmittel machen zusammen noch fünf Prozent aus. Am einfachsten und effektivsten ist es also, wenn wir genau dort ansetzen, indem wir die Personenwagen und die Lieferwagen klimafreundlich machen. Wir müssen also die richtigen Anreize setzen und – noch viel wichtiger – wir müssen die falschen Anreize abschaffen.

Einen solchen falschen Anreiz haben wir mir den Subventionen von effizienteren Autos oder, wie man heute korrekterweise sagen müsste, bei den Subventionen von durchschnittlich ein bisschen weniger klimaschädlichen Autos. Für Autos der besten zwei Energieeffizienzklassen, die weniger als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, werden die Verkehrsabgaben in den ersten vier Jahren um bis zu 80 Prozent ermässigt. So steht es im Verkehrsabgabengesetz. Dieser Anreiz war einmal richtig, damals, als die Effizienz der Autos noch wesentlich schlechter war und als die Elektroautos noch irgendwie lustig ausgesehen haben und etwas für Idealisten waren. Man ist damals davon ausgegangen, dass man so die Effizienz der Autos im Kanton verbessern kann. Passiert ist aber lange wenig. Die Autos sind immer grösser und schwerer geworden und die CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge sind auf dem hohen Niveau von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer stagniert. Anfang 2020 hat der Bund deshalb den Flottengrenzwert neuer Autos von 130 auf 95 Gramm CO₂ pro Kilometer gesenkt. Im Schnitt dürfen neue Autos also maximal noch 95 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren; das ist ein Viertel weniger und eine kleine Verbesserung, zumindest, wenn sich die Autoimporteure daran halten. In den letzten zwei Jahren war dies aber nicht der Fall.

Stossend ist, dass die Grenze für die Ermässigung der Verkehrsabgaben nicht angepasst wurde und weiterhin bei 130 Gramm liegt. Schon rein daher müsste diese Regelung dringendst angepasst werden, weil sie sich an einer veralteten Realität bemisst.

Wirklich funktioniert hat die Subvention lange nicht. In den ersten sechs Jahren lagen die Verkaufsanteile der subventionsberechtigten Autos unter 10 Prozent. Während dieser Zeit sind dem Kanton so rund 60 Millionen Franken Verkehrsabgaben entgangen. Diese fehlen bei der Finanzierung von Strassensanierungen, so auch bei Lärmsanierungen. Bei der Diskussion zum Strassenfonds letzte Woche (*Vorlage 5633a*) haben sich alle Sprechenden über die zukünftig wegfallenden Fondseinlagen gesorgt, allen voran die Sprecher der SVP und der FDP. Seit Anfang 2020 nimmt der Anteil der subventionsberechtigten Autos plötzlich zu; nicht weil die Subvention zu wirken beginnt, sondern ganz einfach, weil sich der Markt verändert. Der Konzernchef des weltgrössten Automobilherstellers Herbert Diess (*Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG*) meinte letztes Jahr: «Elektromobilität ist der einzige Weg, die CO₂-Emissionen der individuellen Mobilität schnell und effizient zu reduzieren». Und das meistverkaufte Auto ist heute ein Tesla.

Elektrisch angetriebene Autos fristen auch im Kanton Zürich kein Nischendasein mehr: Ein Viertel aller im letzten Quartal neu zugelassenen Autos fährt rein elektrisch, Tendenz weiter steigend. Eine etwas kleinere Nische besetzen dagegen die sogenannten Plug-in-Hybride. Sie sind weder Fisch noch Vogel. Sie können rein mit Benzin gefahren werden, sie können aber auch an der Steckdose aufgeladen und rein elektrisch gefahren werden. Daher werden sie als besonders sparsame Autos verkauft, quasi das Auto für das gute Gewissen. Den Fünfer und das Weggli gibt es aber auch beim Autofahren nicht, nicht einmal beim Plug-in-Hybrid. Einfach einsteigen und losfahren, so wie man es immer gemacht hat, und gleichzeitig etwas für die Umwelt tun, das klappt auch mit dem Plug-in-Hybrid nicht. Die meisten Plug-in-Hybride werden eben wie ein Verbrenner gefahren und nicht wie ein Elektroauto. Eine vor kurzem veröffentlichte Untersuchung aus dem Kanton Wallis zeigt, dass der CO₂-Ausstoss bei Plug-in-Hybriden in der Realität doppelt so hoch ist wie die Zulassungswerte auf dem Papier. Bei konventionellen Autos kommen die Studienautoren nur auf 30 Prozent zu hohe Emissionen. Ähnliche Studien kennt man auch aus dem Ausland. Der «Blick» hat schon vor einem Jahr über eine Untersuchung von der EU mit dem gleichen Resultat berichtet, der Titel: Plug-in-Hybride seien eine Mogelpackung.

Subventioniert werden aber auch die Lieferwagen, nämlich dann, wenn sie überwiegend gewerbsmässig verwendet werden und wenn die CO₂-Emissionen unter 250 Gramm pro Kilometer liegen. Auch dies ist ein zehn Jahre altes Überbleibsel und war bei der Revision des VAG (*Verkehrsabgabengesetz*) als Zückerchen fürs Gewerbe gedacht. Heute stossen sogar die ineffizienteren unter den Lieferwagen um die 250 Gramm CO₂ aus, weshalb ein grosser Teil der neuen Lieferwagen automatisch unter diese Regelung fällt. Auch hier ist diese Ermässigung längst veraltet.

Jetzt hat der Regierungsrat aber in seiner Stellungnahme geschrieben, er erachte es als sinnvoll, die ermässigten Verkehrsabgaben auf schadstoffärmeren Fahrzeugen beizubehalten. Begründet hat er dies damit, dass der Anteil an Neuzulassungen für rein elektrische Fahrzeuge in den ersten beiden Quartalen 2021 bei 12 Prozent lag und dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auch zukünftig eine bedeutende Rolle spielten. Als Argument für eine Fördermassnahme zugunsten

der Automobilbranche kann ich diese Begründung ja noch nachvollziehen. Als Argument für eine Effizienzmassnahme, Herr Regierungsrat (*Sicherheitsdirektor Mario Fehr*) ist sie aber weder schlüssig noch glaubwürdig. Ginge es dem Regierungsrat tatsächlich darum, die Effizienz im Strassenverkehr zu erhöhen, hätte er uns schon vor zwei Jahren eine Vorlage zur Anpassung der Grenzwerte an die heutige Realität vorgelegt.

Die Ermässigung der Verkehrsabgaben ist veraltet, die Grenzwerte entsprechen nicht mehr der heutigen Realität. Sie bremst so die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs aus. Sie widerspricht dem Verursacherprinzip, weil auch Autos subventioniert werden, die gar nicht besonders effizient sind. Und sie umfasst je länger je mehr Autos, was zu Ausfällen bei der Strassenfinanzierung führt. Mit unserer Motion soll dieser unbefriedigende Zustand geändert werden. Die Subventionierung von klimaschädlichen Fahrzeugen soll endlich abgeschafft werden. Ich bitte Sie, die Motion zu überweisen, und danke ihnen.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Wir sind uns ja betreffend Klimavorstösse einiges gewohnt, aber der hier lässt mich denn doch etwas ratlos zurück. Die Motionäre wollen unseren bewährten und gut austarierten Mechanismus abschaffen, mit dem wir heute in unserem Kanton die Verkehrsabgaben erheben. Grosse, stark motorisierte Autos mit einem hohem CO₂-Ausstoss bezahlen ein bisschen mehr, die werden am stärksten besteuert. Und diejenigen, die etwas bescheidenere und damit auch etwas verbrauchsärmere Fahrzeuge haben, bezahlen ein bisschen weniger. Klammerbemerkung: Elektrofahrzeuge bezahlen heute gar nichts, das ist das eigentliche Problem, da müssen wir ansetzen, die benutzen die Strasse ja genau gleich. Das ist eigentlich systemwidrig, das möchte ich jetzt aber nicht vertiefen, denn darauf werden wir ja hoffentlich heute Vormittag beim übernächsten Traktandum (*KR-Nr. 365/2021*) noch eingehen.

Nun, ausgerechnet aus der links-grünen Ecke wird nun dieses bewährte System zur Erhebung der Verkehrsabgaben torpediert. Der Steuerrabatt nach Verbrauch, das heisst, nach der Energieeffizienz, soll abgeschafft werden. Sie erhoffen sich damit wohl, dass der Druck auf die Kundschaft steigt, sich ein Elektromobil, ein elektrisch betriebenes Fahrzeug zu kaufen. Das halte ich, ehrlich gesagt, für Wunschdenken, denn Sie überschätzen mal wieder die Lenkungswirkung einer solchen Massnahme. Wer es sich leisten kann, der kauft heute schon das Auto seiner Wahl, egal, wie hoch die Verkehrsabgaben sind. Haben Sie wirklich das Gefühl, der SUV-Fahrer, der Ferrari-Fan überlegt sich vorher, wie hoch die Verkehrsabgaben sind? Und auch hier wieder der Tesla-Fahrer, der sagt sich wahrscheinlich «oh, toll, ich muss keine Abgaben zahlen», aber er hat den Tesla aus anderen Gründen gekauft. Und Sie haben vorhin gesagt, Herr Meier, Teslas seien keine Nischen mehr bei uns im Kanton Zürich. Ja, weshalb wohl? Weil bei uns der Wohlstand eben besonders hoch ist. Da können sich eben diejenigen, die sich das leisten können, einen solchen Tesla kaufen. Diejenigen aber, die beim Kauf ihres neuen Autos auf jeden Rappen schauen müssen, bei denen spielt es eben gerade eine Rolle, wie viel Verkehrsabgaben sie bezahlen müssen. Genau diese Leute müssen dann, wenn Ihr Vorstoss durchkommt, einfach ein bisschen mehr

Verkehrsabgaben bezahlen für ihren sparsamen Nissan Micro oder Ford Mondeo oder was sie halt dann so fahren. Und es bliebe ihnen dann Ende Jahr einfach wieder ein bisschen weniger Geld im Portemonnaie übrig. Und dass diese Leute sich nicht ein teures Elektromobil leisten, ist ja logisch. Haben Sie wirklich das Gefühl, diejenigen, die da jeden Rappen umdrehen müssen, kaufen sich dann einen Tesla? Ich weiss nicht, auf welchem Planeten Sie leben, aber hier kann das leider nicht so funktionieren. Und ich hab's schon oft gesagt und in diesem Zusammenhang muss ich es auch heute wieder sagen: Mit Ihrer verfehlten ideologischen Klimapolitik treffen Sie einfach immer die Falschen. Ich bin wirklich erstaunt darüber, mit welcher Nonchalance die sonst so sozialen Parteien in diesem Saal ihre sozialpolitischen Grundsätze über Bord werfen, sobald es um den Klimaschutz geht. Und ich schaue da ein bisschen verstohlen Richtung AL, da hinten ist die Vernunft oftmals noch ein bisschen grösser, wir haben's gesehen neulich bei der Abstimmung über die – um was ging es da –, die Pendlerpauschale, genau. Da haben Sie vernünftig regiert und ich bin wirklich gespannt – Frau Berner (*Melanie Berner*) nickt schon – auf Ihr Votum.

Und lassen Sie mich am Schluss noch rasch auf den Titel Ihrer Motion eingehen beziehungsweise auf die darin gewählte Formulierung: Sie sprechen einmal mehr von «Subventionen», einer Subventionierung von CO₂-emittierenden Fahrzeugen. Also eine Subvention ist es, wenn ich aus einem Topf Geld nehme und das jemandem gebe. Wenn ich eine Steuer erhebe, dann nehme ich Geld von jemandem. Und wenn ich diese Steuer dann leicht senke, dann habe ich niemandem etwas geschenkt, sondern ich nehme ihm ein bisschen weniger weg. Das muss man offenbar bei Steuervorlagen der SP und den Grünen immer wieder erklären. Das ist keine Subventionierung und es ist folglich auch kein Steuer Geschenk.

Fazit: Wir haben hier einmal mehr einen grünideologischen Vorstoss. Die Ideen scheinen Ihnen wirklich nicht auszugehen, wenn es um ideologische Klimapolitik geht. Wir lehnen ab. Vielen Dank.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Verehrte Anwesende, ob ideologische Anwesende oder nicht, Audi, BMW, Porsche, Renault, Smart, Skoda, Fiat, Hyundai, Ford, Volvo und neuerdings auch Maserati, die Liste ist definitiv nicht abschliessend, eine jede Automarke mit Tradition und Weltruf hat es inzwischen im Angebot: das Elektroauto. Tesla, Aways, Artega, Polstar und wie sie alle heissen, neuerdings auch noch Apple, sind nur einige der neuen Stars am Himmel der Elektro-Auto-Industrie. Und im gallischen Dorf, Entschuldigung, im Kanton Zürich setzt man – sprich der Regierungsrat – noch immer auf Benzin und Diesel. Ja, es sind noch nicht alle Neuzulassungen reine Elektroautos oder Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb, aber es sind stündlich, minütlich mehr. Insbesondere die Elektroautos setzen sich im Markt durch.

Es wird auch in Zukunft Fahrzeuge mit anderen Antriebsarten geben, wohl auch geben müssen, soweit hat der Regierungsrat schon recht. Trotzdem ist es dringend notwendig, dass wir Politikerinnen und Politiker mit unseren bescheidenen Mitteln eine Beschleunigung des Marktdurchdringungsprozesses der Elektroautos

vorantreiben. Das Elektroauto ist nun mal von der Wiege bis zu Bahre den Treibstoffautos in diversen Punkten überlegen, insbesondere bei den Abgasen, langfristig auch bei den CO₂-Werten.

Dass der Regierungsrat mit seiner doch sehr kurzen Antwort auf die Motion von Kantonsrat Meier und mir dies mit keinem Wort würdigt und entsprechend zu einem abschlägigen Antrag kommt, befremdet. Natürlich ist es besser, wenn ein schadstoffarmes Verbrennungsauto gekauft wird statt eines Fahrzeugs mit einem grossen Ausstoss an Abgasen. Zudem ist dies meist noch energieineffizienter. Aber, lieber Regierungsrat, wie wäre es, wenn gar keine schadstoff erzeugenden Autos mehr gekauft würden? Wäre dies nicht viel schöner? Wie ist das mit den Anreizen, die gesetzt werden müssen? Nur weil in der Zukunft laut Aussage des Regierungsrates weiterhin Autos verkauft werden, die noch CO₂ produzieren, erachtet er es – Zitat – «als sinnvoll, die Verkehrsabgaben, wie vom VAG vorgesehen, für schadstoffärmere Fahrzeuge weiterhin tiefer zu bemessen als für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoss». Das ist doch sehr «Spatz-in-der-Hand»-Politik. Ziel muss doch eindeutig sein, dass wir einen schnellen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotorenfahrzeug-Zeitalter finden mit den richtigen Anreizen, und Anreize tun halt manchmal auch ein bisschen weh, lieber Regierungsrat. Wir dürfen nicht mehr Fahrzeuge indirekt subventionieren, welche die Umwelt schädigen, nur weil sie das minimal weniger tun als einige Dreckschleudern, die es noch immer gibt.

Und wir müssen diesen Weg heute schon gehen, denn wir wissen, wie lange Fahrzeuge teilweise im Gebrauch sind und wie lange es überhaupt geht, bis eine Motion ihre Wirkung entfaltet, sprich bis die erhobene Forderung auch wirklich in ein Gesetz gegossen und dieses Gesetz dann auch noch angenommen wird.

Lieber Kantonsrat, seien Sie mutiger und schneller, als der Regierungsrat es hier in diesem Falle ist. Sagen sie wie die SP-Fraktion Ja zur vorliegenden Motion.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Das Verkehrsabgabengesetz wurde 2012 von der Bevölkerung nach mehreren gescheiterten Versuchen angenommen. Hauptpunkt der Revision war, eine Regelung der Abgaben einzuführen, welche ökologischere Antriebe fördert. Sogenannt CO₂-freie Antriebssysteme wurden dabei gänzlich von der Abgabe befreit. Wir sprechen hier, wie schon gehört, nicht von Subventionen, sondern von einem Anreizsystem. Der Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen, teilweise oder vollständig, nimmt zurzeit kräftig zu. Noch werden aber einige Jahre weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor neu in Verkehr gesetzt, insbesondere im Bereich der kleineren und entsprechend auch günstigeren Fahrzeuge ist der vollelektrische Antrieb noch begrenzt verfügbar. Dass hier die ökologischeren Antriebe noch von einer Ermässigung der Abgaben profitieren können, ist nach mir vor richtig, insbesondere, da ja auch Hybridfahrzeuge noch mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind. Hier soll mit den vergünstigten Abgaben weiterhin ein Anreiz bestehen, sich für ein solches Fahrzeug zu entscheiden und auf Energieeffizienz zu achten. So kann wenigstens ein Teil der höheren Anschaffungskosten kompensiert werden. Der sensible Käufer wird darauf achten.

Das heutige Verkehrsabgabengesetz ist nach wie vor ökologisch ausgerichtet. Die notwendigen Korrekturen wurden in den letzten Jahren vorgenommen, zum Beispiel bei der Verlängerung des Rabattes für Lieferwagen bis 3,5 Tonnen, da diese deutlich zu hoch besteuert waren. Eine Anpassung, welche Fahrzeuge von Rabatten aufgrund der entsprechenden Einteilung in der Energieeffizienzklasse profitieren, erfolgt ebenfalls laufend.

Mit der vorliegenden Motion würden die gerechtfertigten Rabatte torpediert, obwohl in etlichen Bereichen, insbesondere im Bereich Lieferwagen, noch nicht genügend rein elektrische Fahrzeuge verfügbar sind. Einmal mehr würden die Gewerbetreibenden bestraft, die noch keine elektrifizierten Fahrzeuge für ihre Arbeit zur Verfügung haben, insbesondere auch diejenigen, welche Hybridfahrzeuge angeschafft haben und sie genau so einsetzen, wie sie gedacht sind, und dementsprechend praktisch elektrisch unterwegs sind. Hingegen haben die Verkehrsabgaben kaum einen Einfluss darauf, ob überhaupt ein Fahrzeug angeschafft wird oder nicht.

Und noch etwas zum Schluss: Die Automobilbranche profitiert von diesem Verkehrsabgabengesetz überhaupt nicht, sondern die Bevölkerung, die sich für ein effizientes Fahrzeug entscheidet. Die FDP wird diese Motion entsprechend nicht unterstützen.

Melissa Näf (GLP, Bassersdorf): Es ist jetzt Zeit für einen weiteren Schritt in der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs. Wir müssen auch beim Auto so bald wie möglich weg von fossilen Brennstoffen hin zu intelligenten Sharing-Modellen und auch hin zu emissionsarmen, bedarfsgerechten Elektrofahrzeugen. Die Ausgangslage ist für uns Grünliberale klar: Vor dem dringenden Handlungsbedarf des Klimawandels und all unseren Bemühungen zur Reduktion von CO₂-Ausstössen kann es einfach nicht sein, dass der Kanton gleichzeitig noch Benzin- und Dieselfahrzeuge staatlich subventioniert oder meinetwegen vergünstigt, indem er auf deren Verkehrsabgabe satte Rabatte von bis zu 80 Prozent verteilt. Es wurde ja auch bereits gesagt, der Rabatt hatte eine gewisse Zeit lang seine Berechtigung, heute ist die Welt aber eine andere. Die Auswahl bei den Elektrofahrzeugen ist gross, für jeden ist etwas dabei. Auch der Tesla ist nicht das Luxusobjekt, wie er es einst war, auch hier sind die Preise gesunken, und hier brauchen wir aber den Rabatt noch eine gewisse Weile, um den richtigen Anreiz zu setzen. Es ist aber jetzt angezeigt, den Rabatt auf Benzin- und Dieselfahrzeuge auslaufen zu lassen. Und auch schwere Plug-in-Hybridfahrzeuge, die eigentlich nur auf dem Papier wirklich effizient sind, in der Realität aber zwei Motoren mit sich herumschleppen, sollen nicht mehr bevorzugt behandelt werden.

Und jetzt muss ich aber auch noch der SVP und FDP konkret widersprechen: Sie sagen, mit dieser Änderung würden dann kleinere Fahrzeuge oder emissionsärmere Fahrzeuge bestraft. Das ist nicht so. Es ist nach wie vor so: Kleine Fahrzeuge, die dann auch sparsamer sind und weniger verbrauchen, sind viel günstiger als grosse, schwere Fahrzeuge. Konkret können Sie ab 160 Franken ein kleines Auto einlösen, für ein grosses, schweres Auto kann es schlussendlich das Achtfache davon betragen. Ich finde es ein bisschen lächerlich, dass hier argumentiert

wird mit der armen Bevölkerung, den Leuten, die es sich nicht leisten können. Es sind eben nicht die Leute, die es sich nicht leisten können, die dann jeweils diese grossen, schweren Fahrzeuge kaufen, sondern das ist meistens eine andere Preisklasse.

Etwas komplexer wird es noch bei den Verkehrsabgaben von kleinen geschäftlichen Lieferwagen. Hier gibt es tatsächlich heute, Anfang 2022, noch nicht für ganz alle Bedürfnisse des Gewerbes genügend Auswahl bei den reinen Elektromodellen. Eine ganze Reihe von Modellen ist hier aber bereits angekündigt. Wir erwarten also, dass sich das Problem in den nächsten zwei bis drei Jahren ebenfalls lösen wird. Ob es hier vielleicht eine Übergangsfrist braucht, das müssen wir dann wirklich im Detail beurteilen, wenn die Vorlage des Regierungsrates auf unserem Tisch liegt.

Ich komme zum Schluss: Dringend notwendige Klimaziele zu beschliessen, aber gleichzeitig Benzin- und Dieselmotoren staatlich zu subventionieren, das ist inkonsequent, Augenwischerei und muss definitiv der Vergangenheit angehören. Wir Grünliberalen werden diese Motion überweisen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Für verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge gelten Erleichterungen bei der Verkehrsabgabe. Dies soll so bleiben, mindestens vorläufig. Fahrzeuge mit ausschliesslich elektronischem Antrieb bezahlen keine Verkehrsabgaben, obwohl auch sie unsere Strassen benützen. Dieses Anreizsystem muss irgendwann in der Zukunft wieder korrigiert werden. 12 Prozent elektrische Fahrzeuge wurden im ersten Halbjahr 2021 in Verkehr gesetzt, das ist nach wie vor eine relativ kleine Zahl. Aus diesem Grund ist es bis auf Weiteres zweckmässig, weiterhin alle schadstoffärmeren Fahrzeuge tiefer zu bemessen. Gewerbebenutzte Lieferwagen sollen weiterhin von der 2018 beschlossenen Ermässigung profitieren. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese Motion nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): In den vorangegangenen Voten ist jetzt viel von Anreizen gesprochen worden. Dabei wurde von keiner Seite mit Reizworten gespart und die Palette der ideologischen Argumente voll ausgereizt. Gerne führe ich Sie in meinem Votum darum wieder zurück auf eine reizarme, eher nüchterne Ebene. Es geht im Prinzip beim Thema der Verkehrsabgaben um zwei grundlegende Herausforderungen: die Förderung von mehr Nachhaltigkeit im Strassenverkehr und die Gestaltung eines Verkehrsabgabensystems, welches die Finanzierung unserer Strasseninfrastruktur gewährleistet. Der Frage der Nachhaltigkeit will im vorliegenden Vorstoss so begegnet werden, dass Ermässigungen bei fossil betriebenen Fahrzeugen aufgehoben werden in der Hoffnung, dass diese dadurch weniger angeschafft werden. Ob dieser Effekt wirklich eintritt, ist fraglich. Denn auch bei einer starken Zunahme elektrisch betriebener Fahrzeuge werden jene mit Verbrennungsmotoren in den nächsten Jahren noch immer eine bedeutende Rolle spielen. Indem die Verkehrsabgaben für schadstoffärmere Fahrzeuge weiterhin tiefer bemessen werden als für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoss, kann ebenso eine Lenkungswirkung erzielt werden. Man kann dies als

pragmatischen Weg betrachten, um den Kauf von «Dreckschleudern», in Anführungszeichen, weniger attraktiv zu machen.

Auch aus Gewerbler-Sicht schafft diese Motion Probleme in Form eines deutlichen Anstiegs der Verkehrsabgaben für Lieferwagen. Natürlich würden auch wir gerne diese gegen moderne und emissionsfreie Fahrzeuge austauschen. Tatsache ist einfach, dass diese heute noch immer ein gutes Stück teurer sind als fossil betriebene Kutschen und auch nicht alle paar Jahre ersetzt werden können.

Die Forderung nach einer Streichung jeglicher Ermässigung der Verkehrsabgaben für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren widerspricht zudem auch dem Beschluss des Kantonsrates vom 11. Juni 2018, mit dem er die für gewerblich genutzte Lieferwagen gewährte Ermässigung der Verkehrsabgaben ab 1. Januar 2019 um sechs Jahre verlängerte.

Die zweite Herausforderung betrifft – das ist zu Recht gesagt worden – die rückläufigen Einnahmen aus den Verkehrsabgaben, weil immer mehr Fahrzeuge von solchen Abgaben befreit werden. Hier liegt ein grundlegendes Problem vor, dass sich in den nächsten Jahren deutlich akzentuieren wird. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, aber es macht wenig Sinn, nun mit chirurgischen Eingriffen das Verkehrsabgabengesetz zu filetieren und sich je nach politischem Hintergrund die besten Stücke für die eigenen Ziele wegzuschnappen. Im Hinblick auf die sich schon länger anbahnenden Veränderungen im Fahrzeugbereich braucht es einen generellen Ansatz, wie das Verkehrsabgabengesetz den neuen Gegebenheiten anzupassen ist. Insbesondere muss geklärt werden, wie die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur auch ohne oder mit weniger Abgaben der fossil betriebenen Fahrzeuge sichergestellt wird. Diese Fragen hat der Regierungsrat in seiner Strategie und dem Handlungsprogramm vom 30. Juni 2021 mit dem Titel «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» aufgenommen. Dort hält er fest, ich zitiere: «Die kantonale Verkehrsabgabe wird mittelfristig angepasst, um die kantonalen Einnahmen zu sichern. Bei der Gelegenheit werden gleichzeitig effiziente Antriebsformen stärker gefördert, ohne den MIV unnötig zu subventionieren» – in Klammern – «mit unerwünschten Modal-Split-Effekten.» Der Regierungsrat hat das Problem erkannt und sich bei diesem Ziel sogar zeitlich aus dem Fenster gelehnt und festgeschrieben, dass er bis ins Jahr 2025 eine neue Vorlage für die Anpassung der Verkehrsabgabe ausarbeiten will.

Weil wir auch bei Traktandum 7 nochmals zum gleichen Thema sprechen werden, einfach mit anderen Vorzeichen, möchte ich an dieser Stelle an den Volkssentscheid der Zürcher Stimmberechtigten erinnern, die am 17. Juni 2012 das revidierte Verkehrsabgaben-Gesetz angenommen haben. Seit da gelten bei den Verkehrsabgaben für verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge Ermässigungen von bis zu 80 Prozent der ordentlichen Verkehrsabgabentarife ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ratspräsident Benno Scherrer: Daniel Sommer, wir werden heute leider nicht so weit kommen. Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wir haben vorher etwas vom pragmatischen Weg der EVP gehört, dass es der schöne Mittelweg sei mit diesen Subventionen. Gleichzeitig haben wir auch von der bürgerlichen Ratsseite gehört, dass sie sogar Hoffnungen in die AL hat, dass wir diese Subventionen, diese Abgaben so beibehalten wollen. Aber ich habe auch sonst weiter zugehört und nicht allzu viel davon gehört, dass dieses System auch wirklich nützt, dass dieses System etwas bringt beziehungsweise dass das System auch das Ziel erreicht. Ich glaube, hier haben wir ein Problem, beziehungsweise hier sehen wir, wenn wir hinschauen: Ja, wir haben hier eine weitere Vergünstigung beziehungsweise eine Subvention. Die Mitte hat es ein bisschen angetönt, man müsste es vielleicht auch später einmal überdenken. Wir haben hier eine Subvention, eine Vergünstigung, die nicht allzu viel bringt. Die AL ist hier grundsätzlich dem System von solchen Vergünstigungen, Subventionen gegenüber, oder, um es ein bisschen weiter zu spannen, bei den Steuern, jedwelchen Steuerabzügen zu irgendwelchen Themen, kritisch eingestellt – generell. Man muss sich immer fragen, ob solche Sachen wirklich etwas bringen oder ob sie einfach nur da sind, um ein weiteres Loch zu schaffen, um ein bisschen mehr Steuern zu sparen. Hier sind wir auch der Meinung, dass wir eine Vergünstigung haben, die nichts bringt. Das Anreizsystem, das sie schaffen soll, zieht effektiv nicht. Daher sind wir von der AL der Meinung, dass wir dieses System hier überdenken müssen, und werden diese Motion überweisen.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Zuerst zu Kollega Bärtschiger: Ein Aufzählen all dieser Autos respektive der Automarken, die so umweltfreundlich sein sollen, haben Sie noch den Zetta aus dem Land der Träume Ihrer politischen Vorfahren, der ehemaligen Sowjetunion vergessen, Herr Bärtschiger. Dass diese Motion eine Mogelpackung ist, das hat Ihnen Ueli Bamert sehr gut dargelegt, zusammen mit den Sprechern der EVP und der CVP (*gemeint ist Die Mitte*). Aber ich hätte jetzt gerne noch etwas von Florian Meier über das gute Gewissen gehört. Ja, haben Sie ein gutes Gewissen mit diesen Batterien? Haben Sie ein gutes Gewissen, wenn Sie sehen, wie das Lithium gefördert wird in diesen Ländern, wo es herkommt, Herr Meier? Da können Sie lange im schönen Anzug hier hinstehen und mit ihren gut frisierten Haaren. Aber da geht es um Menschenrechtsverletzungen. Da geht es um Menschenrechtsverletzungen mit täglichen Folgen bei diesen Batterien, und da haben wir die Grünen, die uns sonst immer etwas erzählen von Menschenrechten und «Me-too» und ich weiss nicht was, die hier hinstehen und sagen, man solle batteriebetriebene Autos und elektrisch betriebene Autos benutzen. Also erzählen Sie mir doch bitte mal, wie Sie diese Schadstoffe, die ja dann auch entsorgt werden müssen, wie Sie diese Schadstoffe entsorgen wollen, Herr Meier. Sie haben keinen Plan, wie die Grüne Partei überhaupt keinen Plan hat. Gabi Petri hat es uns vor einigen Sitzungen klar erklärt, dass bis 100'000 Kilometer ein batteriebetriebenes Auto nicht umweltfreundlicher ist als ein anderes, ein fossil betriebenes. Was Sie hier machen, ist rein ideologisch, und ich komme mir hier wirklich vor wie in einer Sektensitzung, wenn ich die beiden Herren Bärtschiger und Meier höre.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Die Träger dieses Vorstosses versuchen, die Ideologie von Extinction Rebellion (*Umweltschutzbewegung*) in den Kantonsrat zu übertragen, das ist ihr gutes Recht. Die Frage ist, ob das im Geringsten sinnvoll ist. Der Kanton Zürich hat, abgestützt auf die verschiedenen gesetzlichen Regelungen, ein sinnvolles Anreizsystem für möglichst schadstoffarme Fahrzeuge, und dieses System ist auch flexibel und wird gesteigert. Was hier gemacht werden soll, ist eine reine Totalverteuerung für das normale Gewerbe, das nicht einfach beliebig auf Elektromobilität umsteigen kann. Sie sind auch total inkonsequent: Während Privaten Gasheizungen verboten werden – das ist jetzt sogar in der Zeitung, es soll per sofort erfolgen –, überlegt sich der Bund Gaskraftwerke, weil sich zeigt, dass es mit der Energiegewinnung mangels Atomkraftwerken so nicht funktioniert, also Gaskraftwerke, die hinsichtlich CO₂-Ausstosses die Schweiz gewaltig zurückwerfen würden. Vielleicht brauchen wir sie, weil wir zu wenig Atomkraftwerke haben. Aber das Ganze ist unüberlegt. Es ist ein Schnellschuss-Alarmismus, den wir gerade auch im Bereich des Klimas nicht brauchen. Die letzten sieben Jahre, hat sich – wenn Sie entsprechend lesen, wissen Sie das – die Temperatur auf der Erde nicht erhöht. Wenn wir denen, die den Vorstoss machen, vertrauen, dann müssen wir annehmen, dass Zürich in zwei Jahren einen Meter unter Wasser steht, dass der Kanton Thurgau zur Steppe wird oder zur Wüste. All das ist in dieser Form Blödsinn. CO₂, auch da: Es ist wohl richtig, dass der Mensch sehr stark dazu beiträgt, aber was die Folgen auf welche Dauer sind und wie man sinnvoll reagiert und welche Techniken schadstoffarm sind und welche weniger, das sollte man in aller Ruhe anschauen. Schnellschuss-Alarmismus ist das Dümme, was man machen kann, und das sage ich auch von der SVP aus, die ja sehr wohl für Umweltschutz und für Schutz unserer Natur ist, aber nicht für blödsinnigen Alarmismus. Ich danke fürs Zuhören.

Alex Gantner (FDP, Maur): Es geht ums Verkehrsabgabengesetz und daher möchte ich einfach daran erinnern, dass die Regelungen bezüglich der Verkehrsabgaben ein wesentlicher Teil der Ertragsseite des Strassenfonds sind. Es geht nämlich darum, dass circa 320 bis 340 Millionen Franken Verkehrsabgaben in den Strassenfonds fliessen. Die Totalausgaben dort sind um die 450 Millionen Franken jährlich. Es geht hier also mal substanziell um die Finanzierung der Strassen im Kanton Zürich. Ich möchte daher an das Votum, das sehr differenzierte Votum von Kollege Daniel Sommer anknüpfen und auch nochmals darauf hinweisen, dass die Totalrevision des Verkehrsabgabengesetzes 2012 wirklich ein Meilenstein war, das hat auch mein Kollege Christian Müller erwähnt. Es geht um ein neues Regime, nämlich um ein umweltorientiertes Regime bei den Verkehrsabgaben. Und ich stimme auch mit Kollegin Melissa Näf überein: Wir sind nun in einer anderen Welt, vor allem, wenn wir den Fahrzeugpark anschauen, und vor allem, wenn wir anschauen, welche Fahrzeuge jetzt neu immatrikuliert werden. Ich stelle ebenfalls fest, dass seit 2012 beziehungsweise dann der Inkraftsetzung des neuen Verkehrsabgabengesetzes fast unzählige Vorstösse in diesem Rat eingereicht worden sind. Es ging da wirklich um sogenannte chirurgische Eingriffe. Die Veteranenfahrzeuge wurden neu geregelt (*KR-Nr. 147/2014*), dann gab

es die Verlängerung des Ökobonus für die Lieferwagen (*KR-Nr. 9/2017*). Die PI Isler (*KR-Nr. 16/2017 von René Isler*) ist noch in der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*), wie wir wissen, die PI Sulser (*KR-Nr. 11/2017 von Jürg Sulser*) für die Lastwagen und schwere Transportfahrzeuge wurde hier drin abgelehnt wie auch meine eigene PI (*KR-Nr. 10/2017*), in der es um die Abgabebefreiung von ÖV- und anderen Fahrzeugen ging, das wurde hier drin ebenfalls abgelehnt. Ich möchte auch daran erinnern, dass es das Postulat Schucan (*KR-Nr. 346/2016 von Christian Schucan*) gibt, das ja vor Wochenfrist hier drin ebenfalls beraten worden ist und jetzt in eine Zusatzschleife geht (*Erstellung eines Ergänzungsberichts*), betreffend Strassengelder für Strassen, bei dem es vor allem um die Finanzierung geht. Und dann gibt es ebenfalls noch die PI Wirth (*KR-Nr. 340/2012 von Thomas Wirth*) zu den externen Kosten, die ebenfalls noch in einer Kommission in parlamentarischer Beratung ist. Das ist also die Ausgangssituation. Im Weiteren sind ja total vier Direktionen involviert: Es sind dies die Sicherheitsdirektion, heute vertreten durch Regierungsrat Mario Fehr, die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und auch die Finanzdirektion. Ich möchte wirklich bitten – und das ist offensichtlich jetzt in der Pipeline –, dass eine grosse Ausleageordnung gemacht wird, damit ein Befreiungsschlag gelingt. Aber hier muss wirklich der Regierungsrat im Lead sein und nicht unzählige Vorstösse aus dem Parlament. Es braucht ein neues Regime, das relativ zeitnah vorbereitet wird und dann auch diskutiert werden. Daher liegt diese Motion jetzt wirklich völlig quer in der Landschaft. Besten Dank.

Dieter Kläy (FDP, Winterthur): Die Motion fordert, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, inklusive Hybridfahrzeuge, von den Ermässigungen bei den Verkehrsabgaben auszunehmen, also jene Leute, jene Personen, die hier eine Anschaffung gemacht haben, vielleicht auch, weil es eine Ermässigung gibt, jetzt zu bestrafen und ein Gesetz zu ändern, dem das Volk vor ein paar Jahren zugestimmt hat. Es geht um das VAG, aber es geht noch um mehr. Werfen wir einmal einen Blick nach Bundesbern und fragen wir uns: Wer bezahlt eigentlich für den MIV? Das hat noch keine Vorrednerin und noch kein Vorredner in dieser Diskussion gemacht. Wer zahlt in Bundesbern? Das sind die Autohalterinnen und Autohalter, die benzin- und dieselbetriebene Fahrzeuge bewegen und über den Benzinpreis in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr einzahlen, in den Fonds einzahlen. Konkret: 100 Prozent des Mineralölsteuerzuschlags und ein grosser Teil der Mineralölsteuer fliessen in diesen NAF (*Nationalstrassen und Agglomerationsfonds*), wie wir ihn seit 2018 kennen. Ein anderer Teil dieser Abgaben der Automobilistinnen und Automobilisten fliesst in die allgemeine Bundeskasse. Wichtig ist zu wissen, dass heute die elektronischen Fahrzeuge, die in der Zulassung rasant zunehmen – das ist gesagt worden –, hier nichts zahlen. In der NAF-Vorlage des Bundes ist zwar ein Betrag von 90 Millionen Franken vorgesehen, aber heute ist das noch nicht umgesetzt. Wer heute also das E-Auto benützt, wird auch auf Bundesebene bereits gefördert und zahlt weniger, obwohl natürlich ein E-Auto genau den gleichen Strassenraum braucht und genau die gleiche Abnutzung der Strasse verursacht wie ein Benziner oder ein Hybridfahrzeug. Und jetzt

wollen wir mit dieser Motion auf kantonaler Ebene also genau jene, die sowieso in den NAF und in die allgemeine Bundeskasse zahlen, wohlgermerkt in die allgemeine Bundeskasse, weil nicht alle Abgaben in den NAF fliessen, wir wollen also jene Kreise jetzt zusätzlich bestrafen, darunter viele Gewerblerrinnen und Gewerblerrn, die ihre Lieferfahrzeuge, die – das liegt in der Natur der Sache – geografisch und zeitlich beschränkt eingesetzt werden und eine verhältnismässig tiefe Kilometerleistung haben, länger einsetzen? Sinn macht doch, die neuen Fahrzeuge zu begünstigen und die alten so lange laufen zu lassen, wie sie ihren Dienst versehen können; das ist nachhaltig.

In diesem Sinne lehnen wir die Motion ab und bitten Sie, das Gleiche zu tun.

Rochus Burtscher (SVP, Dietikon): Meine Kollegen Vorredner haben zu technischen Sachen schon viel gesagt. Ich möchte an die Adresse der Grünen und Linken sagen, Hans-Peter Amrein erwähnte es bereits: Wenn es euch dient, dann biegt ihr euch das Menschenrecht zurecht. Es gibt den Silizium-Abbau, Kobalt-Abbau und den Grafit-Abbau, macht einmal dort eure Recherchen, die sind katastrophal in Sachen Menschenrechte. Aber das ist euch egal. Zudem, wenn schon Werbung für Tesla gemacht werden soll, so muss ich doch festhalten, dass nicht nur Tesla elektrifizierte Fahrzeuge hat – Markus Bärtschiger hat die anderen noch erwähnt –, und Sie finden es toll, dass Tesla gefördert werden soll. Anscheinend denken Sie nicht über den Tellerrand hinaus: Woher soll der benötigte Strom kommen? Zudem, jedes Zusatzpaket kostet. Es kann über das Handy, zum Beispiel Apple, bestellt werden, zum Beispiel die Sitzheizung, das kostet jedes Mal. Mit diesen falschen Anreizen fördern Sie diejenigen Firmen, die keine Steuern in Zürich bezahlen. Sozialpolitische Verträglichkeit ist Ihnen ebenfalls egal, denn anscheinend gehören Sie, liebe Grüne und Linke, zu den Topverdienern. E-Autos sind nicht günstig. Weiter haben Sie ein anderes Problem: Es gibt auch SUV voll-elektrisch. Bisher haben wir immer gehört, die dürften in Zürich und so weiter nicht mehr fahren. Was sagen Sie jetzt? Man hört nichts mehr von Ihnen.

Und jetzt kommt noch die SP mit Markus Bärtschiger, der Terrain gegenüber den Grünen gutmachen will. Aufgeschreckt hat mich seine Aussage «Politiker mit bescheidenen Mitteln». Hat Markus Bärtschiger deswegen die Löhne die Stadträte in Schlieren, inklusiv seines Lohns, erhöht?

Die Wirtschaft – und das sind wir alle – wird es lösen, vielleicht schneller als ihr denkt. Mit jeder Regulierung verlangsamt ihr das Tempo, ausser dass ihr mehr Staatsangestellte haben werdet, die alles kontrollieren müssen. Und noch an die Adresse der Grünliberalen: Besinnt euch eures «L» für «liberal» und nicht für «links».

Ein Nein ist die einzig richtige Antwort auf diese Motion. Besten Dank.

Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen): Mir geht es noch darum, einen eigentlich staatspolitischen Aspekt hineinzubringen: Wenn wir das Verhalten der Bürgerinnen und Bürger, der Einwohnerinnen und Einwohner lenken wollen – etwas, das sie tun sollten in Zukunft, oder etwas, das sie lassen sollten –, dann stehen dafür die Rechtsordnung, Gebote und Verbote zur Verfügung. Gebühren, Steuern und

Abgaben sollten für eine Leistung stehen, die der Bürger bezieht, zum Beispiel dafür, dass er die Strasse benützt. Das macht bei kleinen oder grossen Autos einen Unterschied, aber man weiss, wofür man bezahlt. Hier drin wurden aber Begriffe genannt wie: Wir wollen damit das Verhalten der Bürgerinnen und Bürger lenken. Auch auf der bürgerlichen Seite wurde der Begriff «Anreize schaffen» genannt. Wir haben also die Tendenz, dass wir mit Gebühren, Steuern und Abgaben immer mehr das Verhalten, ein bestimmtes Verhalten belohnen wollen, etwas lenken wollen, und das ist staatspolitisch bedenklich. Das ist eigentlich übergriffig. Denn wenn wir das Verhalten lenken wollen, dann kommen Sie und sagen Sie, Sie wollen Autos mit Benzinmotoren verbieten. Dann machen Sie das so, aber dann gehen Sie nicht durch die Hintertür und führen übers Portemonnaie Lenkungs- und Anreizsysteme ein, das ist Übel, ein übergriffiges Übel, das immer mehr von links-grün kommt, und wir Bürgerlichen sollten das nie übernehmen, das ist unliberal.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Wenn ich hier den Reigen der bürgerlichen Sprecher anhöre, dann muss ich wieder einmal sagen: Offenbar sind wir Ihrer heiligen Kuh, der Automobilität, wieder einmal auf die Füsse getreten. Und jetzt jaulen Sie im Reigen auf. Es ist schön und es freut mich, dass Sie Umweltgedanken haben, liebe Bürgerliche und liebe Kollegen von der SVP. Es ist schön, dass Sie bei der Elektromobilität daran denken, dass auch die Batterien umweltschädlich sind und unsere Umwelt beeinträchtigen können, und dass wir unbedingt eine Lösung für die Entsorgung und das Recycling dieser Batterien finden müssen. Schade, haben wir beim Benziner nicht auch schon von Anfang an so gedacht. Das bedeutet für mich ein grosser Fortschritt. Zudem ist es schön, dass Sie daran denken, dass es soziale Probleme geben kann, wenn Rohstoffe abgebaut werden, dass Kinder ausgebeutet werden können und alle weiteren üblen Dinge, die geschehen. Wenn Ihnen das so wichtig ist, warum haben Sie sich denn im vorletzten Jahr dermassen gegen die Konzernverantwortungs-Initiative ins Zeug gelegt? Warum haben Sie sich aufgebaut und gesträubt, auch nur einen Gedanken dieser Initiative zu übernehmen? Da nehme ich es Ihnen einfach nicht ab. Wenn es Ihnen so wichtig ist mit den Menschenrechten – und uns Grünen ist es wichtig –, dann kommen Sie doch einmal mit uns nach Zug und demonstrieren Sie vor der Glencore (*internationaler Rohstoffkonzern*) mit uns. Demonstrieren Sie vor dem Haus der Urheberin dieser Machenschaften, denn sie ist in unserem Land zuhause. Und schliesslich steht der Vorstoss von Florian Meier überhaupt nicht quer in der Landschaft, das hat uns Alex Gantner mit seinem Votum bestens bewiesen. Es wurde seit der Einsetzung des VAG zahlreiche Vorstösse von Ihrer Seite eingereicht und sie wurden überwiesen und umgesetzt. Es kann also nicht sein, dass man dann, wenn wir einen Vorstoss zum VAG machen und auch eine Änderung verlangen, sagt, das stehe absolut quer, weil das Gesetz erst seit kurzem in Kraft ist. Sie haben Ihre eigenen Vorstösse mit Ihren früheren Mehrheiten überwiesen und haben an diesem Gesetz herumgedoktert, kommen Sie mir nicht mit sowas. Der Vorstoss steht überhaupt nicht quer, es hat sich politisch sehr viel geändert

seit 2012. Wir sind verkehrspolitisch, umweltpolitisch, klimapolitisch in den letzten zehn Jahren an einen ganz anderen Punkt gekommen. Da stehen wir heute und darum nehmen wir auch Korrekturen vor. Ich bitte Sie alle, diese wichtige Motion von Florian Meier zu überweisen.

René Isler (SVP, Winterthur): Sie machen da ein oder zwei grosse Überlegungsfehler, der erste ist: Mit dieser Motion bestrafen Sie vor allem das Kleingewerbe. Das, was Sie sich vorstellen, gibt es so eigentlich noch gar nicht auf dem Markt. Das sind so die Handwerkerfahrzeuge plus die Lieferwagen. In ganz kleinem Masse gibt es sie; einfach wegen dem Gesamtgewicht geht selbstverständlich dann die Nutzlast flöten. Zweitens, und das ist das Wichtigste: Sie vernichten hier Staatskapital, denn diese Motion betrifft ja nur den Kanton Zürich. Als ganz, ganz kleines Beispiel: Mein Junior, der Jüngste, ist vor knapp einem Jahr mit seinem Kleinstfahrzeug, ein 1100er-«Autöli», vom Kanton Zürich in den Kanton Schaffhausen gezogen; Verkehrsabgaben minus 44 Prozent. Und wenn ich mein Fahrzeug im Kanton Schaffhausen einlösen würde, könnte ich 1366 Franken sparen – pro Jahr. Denn der Kanton Schaffhausen – da gibt es übrigens eine Liste, die können Sie jederzeit beziehen – berechnet nur den Hubraum für die Verkehrsabgaben und fertig. Wir haben da noch Auflagen über das Gesetz, als wir das Verkehrsabgabengesetz gemacht haben. Da geht es um Leistungen, da geht es um Gewicht, da geht es um Hubraum und noch so einen Riesenstrauss. Wer kann, das kann ich Ihnen versichern, der geht. Wer zahlt dann noch etwas an die Strassen, lieber Kollege von den Grünen aus Winterthur? Wer zahlt dann noch an die Strassen, die man machen soll, wenn jeder weggann. Ich könnte jetzt mein Fahrzeug einfach auf meinen Sohnmann überschreiben. Schauen Sie mal, wie viel mehr Kontrollschilder von ausserkantonalen Firmen es plötzlich auch in Winterthur gibt. Alles ist plötzlich im Kanton Thurgau frisch eingelöst. Man kauft einen kleinen Gewerbebetrieb und sagt dann: Ich übernehme einen Einmannbetrieb, jetzt hast du meinen Namen. Und dann löse ich alle meine 36 Fahrzeuge statt im Kanton Zürich jetzt im Kanton Thurgau ein. Der Kanton Schaffhausen hat mittlerweile mehr Fahrzeuge eingelöst, als er Einwohner hat. Der Markt spielt. Diese Motion straft nur den kleinen Gewerbler im Kanton Zürich, fertig. Und am Ende des Tages fehlt dem Sicherheitsdirektor (*Regierungsrat Mario Fehr*) einfach Geld in der Kasse oder auch dem Kanton Zürich. Was ist da liberal, liebe Grünliberale? Überlegt euch das mal. Jetzt haben wir dann Wahlen. Wie wollen Sie das Ihren Kleinunternehmen weismachen? Ich weiss es nicht. Wir lehnen diese Motion ab.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren) spricht zum zweiten Mal: Werte Herren, die weibliche Form kann ich hier für einmal auslassen, Sie stellen fest, dass ich – das kann ich so nicht stehen – unsozial sei, dass ich von Ökologie und von Menschenrecht keine Ahnung hätte, und von Anreizsystem ebenfalls nicht. Gehen wir das schnell durch:

Unsozial: Ja, es ist richtig, dass Elektroautos im Moment noch teurer sind als Verbrenner. Aber ich denke, das ist auch klar: Autofahren ist kein Menschenrecht. Mobilität ist ein Menschenrecht, aber Autofahren nicht. Man kann seine Mobilität

auch anderweitig abdecken. Es ist aber auch klar, dass Elektroautos in der Tendenz, langfristig gesehen, ebenso teuer sind wie Verbrennungsautos, wenn Sie die ganze Lebensdauer rechnen. Zudem, das habe ich in meinem ersten Votum betont, braucht es ja einige Zeit, damit eine solche Motion, damit solche Gesetze auch zum Tragen kommen. Das heisst, diese 12 Prozent beziehungsweise der Markt wird sich bis dahin sehr stark ändern. Und Sie sind ja diejenigen, die sich immer wieder auf die Fahne schreiben, dass die Marktwirtschaft auch solche Probleme löse. Sie wollen das Ganze immer über das Portemonnaie lösen, Herr Hauser, und nicht wir, wie Sie uns das unterstellen. Marktwirtschaft ist nichts anderes als Lösung über das Portemonnaie.

Ökologie und Menschenrechte: Ja, es ist so, Silizium, Kobalt et cetera, Herr Burtcher und Herr Amrein, werden momentan nicht so gefördert, wie wir das gerne hätten. Das ist so. Aber Herr Amrein, Sie kennen sich im Nahen Osten viel besser aus als ich. Wie wird Erdöl denn gefördert? Wie werden dort die Menschenrechte eingehalten? Sicherlich auch nicht so, wie Sie und ich das gerne hätten. Zudem werden diese Stoffe – und da haben wir ja auch gewisse Möglichkeiten in der Zukunft – auch ersetzt beziehungsweise können dann auch wieder rezykliert werden, hier gibt es Fortschritte, die sicherlich zu berücksichtigen sind.

Anreize: Ich weiss, was Anreize sind, ich habe mal Ökonomie studiert. Also auch da sagen Sie mir nichts Neues mit Ihrem Gesamt-Bashing der Linken und Grünen. Anreize können sehr wohl so gesetzt werden, wie wir das gerne haben.

Ich muss einigen Sprechern der bürgerlichen Abteilung schon recht geben: Natürlich ist eine Gesamtschau sinnvoll. Dem verwehren wir uns ja auch nicht, diesem Erfordernis. Aber das Tempo für diese Gesamtschau muss schneller sein, und wir hier drin können sehr wohl auch sagen, wohin das Ganze etwa gehen sollte. Die Gesamtschau muss gemacht werden. Auch das Elektroauto – da gebe ich Ihnen ebenfalls recht – hat nicht nur ökologische Nachteile, sondern hat auch, was den Platzbedarf angeht, wesentliche Nachteile. Und auch ein Elektroauto braucht die Strasse, das führt ebenfalls dazu, dass die Mittel für die Investitionen in die Strassen, die wir hier machen, allmählich weniger werden, da gebe ich Ihnen ebenfalls recht. Deshalb soll auch das Elektroauto irgendwann einmal Steuern zahlen, das ist sehr, sehr klar. Aber so wie Sie das sehen, so einseitig darf es dann doch nicht vorwärtsgehen. Ich bitte Sie, diese Motion entsprechend zu überweisen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Mir scheint, jetzt habe ich Sie ein bisschen aufgeschreckt hier. Von «Strafe» haben Sie gesprochen, wie wenn wir etwas Neues einführen würden, mit dem die Autofahrer bestraft werden, oder so. Nein, es geht hier um die Ermässigung. Die Ermässigung der Verkehrsabgaben ist ein Geschenk. Sie ist ein Geschenk ohne Wirkung oder sonst irgendwas, schon gar nicht mit einer Gegenleistung. Da wird nichts Neues eingeführt und das ist auch keine Strafe. Diese Ermässigung ist veraltet und darum muss sie abgeschafft werden.

Jetzt hat Ueli Bamert wieder einmal auf den kleinen Mann gespielt, das haben Sie schon beim Energiegesetz (*Vorlage 5614*). Das Resultat haben Sie ja gesehen (*gemeint ist die Zustimmung in der Referendumsabstimmung vom 28. November 2021*), man nimmt Ihnen das nicht mehr wirklich ab.

Christian Müller muss ich sagen: Sie haben ja erwähnt, Anreize seien sinnvoll. Und gleich im nächsten Satz haben Sie gesagt, dass die Ermässigung der Verkehrsabgaben keine Lenkungswirkung hätte. Ja, dann hat sie aber auch keine Berechtigung, ausser vielleicht, wenn man das Autogewerbe vom Staat unterstützen müsste oder so.

Zum Schluss muss ich doch noch sagen: Von der EVP bin ich ein bisschen enttäuscht. Sie wollen hier immer noch an den klimaschädlichen Subventionen festhalten. Ja, wenn es noch keine Elektrolieferwagen gibt, dann werden halt noch solche mit Benzin und Diesel gekauft. Aber muss man diese dann auch vergünstigen?

Melissa Näf (GLP, Bassersdorf) spricht zum zweiten Mal: Ich äussere mich noch kurz, weil wir als Grünliberale nun schon zweimal namentlich genannt wurden und bezweifelt wurde, ob wir das «Liberal» in unserem Namen verdienen. Sie haben nicht recht, aber wir machen kleine Schritte. Wir machen hier einen nächsten Schritt. Wirklich liberale Umweltpolitik wäre, jetzt das Verursacherprinzip noch weiter zu stärken, um wirklich eine verursachergerechte Abgabe einzuführen, wie wir es auch bei der PI Wirth momentan besprechen. Das wäre ja dann der nächste Schritt. Wir machen also kleine Schritte vorwärts, aber das hat nichts damit zu tun, dass wir nicht liberal wären. Das finde ich völlig aus der Luft gegriffen. Und dann noch ein zweiter Kommentar zum Thema, dass der Kanton hier auf Einnahmen verzichte, weil die Fahrzeuge dann ausserkantonale eingelöst werden. Das ist schlichtweg illegal. Sie können schon als Unternehmen aus dem Kanton zügeln, aber als Unternehmen im Kanton die Fahrzeuge ausserkantonale anzumelden ist nicht erlaubt und wird auch entsprechend geahndet. Also das ist kein Argument.

Alex Gantner (FDP, Maur) spricht zum zweiten Mal: Nur ganz kurz, ich wurde ja auch im Votum von Fraktionschef Forrer angesprochen. Es ist tatsächlich so, in einer ersten Phase – und das war vor allem in der letzten Legislatur – gab es bürgerliche Vorstösse für Kleinmodifikationen des Verkehrsabgabengesetzes, jetzt kommen die Vorstösse aus den Reihen der Klimaallianz, ebenfalls kleine Schritte, das hat jetzt auch Melissa Näf nochmals bestätigt. Aber was es wirklich braucht beim Verkehrsabgabengesetz ist nun ein grosser Wurf, einen grossen Schritt, den wir auch gerne gemeinsam tun können, eigentlich ein Generalauftrag an den Regierungsrat, die Verkehrsabgaben in eine neue Epoche zu bringen, ohne Ausnahmen, allenfalls mit befristeten Anreizen. Und vor allem muss gewährleistet werden, dass die Strassen im Kanton Zürich finanziert werden können, auch in Zukunft, und vielleicht nicht nur die Kantonsstrassen, sondern auch die Gemeindestrassen. Da hat jetzt die PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013 von Altkantonsrat Robert Brunner*), die ja demnächst, ab nächstem Jahr umgesetzt wird, eine Vorlage

hervorgebracht. Ich glaube, das ist das, was wir als Parlament zusammen mit dem Regierungsrat wirklich erarbeiten müssen, eine Gesamtschau. Und das ist dann auch etwas, das am Schluss die Bevölkerung im Kanton Zürich, die sicher wieder über die Neuauflage des VAG abstimmen wird, verstehen wird – und nicht solche Kleinsteingriffe. Besten Dank.

Regierungsrat Mario Fehr: Wenn ich Ihrer Debatte zugehört habe, dann bin ich automatisch versucht, mit Schiller (*Friedrich Schiller, deutscher Dichter*) zu sagen: «Wehe, wenn sie losgelassen!» Sie haben heute Morgen in einer sehr eindrücklichen, konsensualen Debatte das Selbstbestimmungsgesetz (*Vorlage 5594c*) vereinbart, und offenbar hat dieser Konsens, den Sie da empfunden haben, zu einem Bedürfnis nach Dissens geführt bei diesem Vorstoss. Ihre Debatte zu dieser Motion ist völlig – völlig! – überzogen. Hier wird kein Meilenstein für die schweizerische Umweltpolitik gesetzt, egal, ob Sie überweisen oder nicht. Hier werden keine Grundsatzentscheidungen gefällt, hier geht es einzig und allein um die Frage, ob im Verkehrsabgabengesetz diejenigen Autos, die benzinbetrieben sind, noch eine kleine Weile ein bisschen begünstigt werden oder nicht. Die Verkehrsabgaben im Kanton Zürich machen 2 bis 3 Prozent der Kosten eines Automobils aus. Richtigerweise, wenn man das so sieht, werden die Kaufentscheidungen, ob hier ein Auto so oder so gekauft wird, nicht anhand von diesen Verkehrsabgaben gefällt werden. Im Kanton Zürich hat es im Moment gerade 2 Prozent Elektroautomobile, 16'993, das war der Stand am 14. Januar 2022, 16'993 Fahrzeuge, 2 Prozent. Wir glauben im Gegensatz zu den Grünen nicht, dass der Moment gekommen ist, diese Anreize abzuschaffen. Wir machen es ja auch andersherum, wir lehnen auch den bürgerlichen Vorstoss, die Anreize für Elektromobile und für Wasserstoffautos abzuschaffen, auch diesen Vorstoss lehnen wir ab. Wir glauben, dass die Zürcher Bevölkerung damals, als sie das Verkehrsabgabengesetz angenommen hat, einen richtigen Entscheid gefällt hat. Dieser Rat hat im Juli 2018 übrigens auch die Ermässigung der Verkehrsabgaben für gewerblich genutzte Lieferwagen bis 2025 verlängert. 2025/2026 wird es eine Grundsatzdebatte geben müssen, wie eine ökologische Verkehrspolitik gestaltet wird. Diese Debatte, Herr Gantner, werden nicht der Regierungsrat und der Kantonsrat an erster Stelle führen. Wenn Sie diese Debatte an vorderster Front führen wollen, dann sollten Sie sich für eine Nationalratskandidatur bewerben. Okay, Sie sind einverstanden damit, alle Freisinnigen sind gewarnt. Wenn Sie sich diese Debatte dann auf Bundesebene vorstellen, 2025/2026, dann ist es sicher so, dass bis dahin Gröszenordnung 50 Prozent der Fahrzeuge nicht mehr benzinbetrieben sein werden, anzustreben ist selbstverständlich mehr. Und auf diesen Zeitpunkt hin wird beispielsweise auch über die Benzinsteuern zu reden sein. Und das, was wir nachher im Kanton Zürich machen und was wir im Programm «DiNaMo» (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*) der Verkehrsdirektion, der Volkswirtschaftsdirektion, auch angekündigt haben, dass wird sich aus dieser Debatte 2025 ergeben. Jetzt aber, im Moment, geht es eigentlich nur um die klitzekleine Frage, ob wir neben den alternativ betriebenen Autos auch noch die ökologisch besseren, benzinbetriebenen Autos noch eine kleine Weile entlasten wollen. Und ganz ehrlich

gesagt, egal, ob wir das tun oder nicht: Ich glaube, die meisten Käuferinnen und Käufer erkundigen sich schon heute nach ökologisch sinnvollen Fahrzeugen. Daher glaube ich einfach: Wenn Sie hier dieser Motion zustimmen, dann würden Sie wahrscheinlich auch dem Traktandum 7 (KR-Nr. 365/2021) dann zustimmen müssen. Wir vom Regierungsrat glauben, dass es noch eine Weile lang gut ist, diese Anreize zu schaffen, aber bitte, bitte versuchen Sie hier nicht Menschenrechts- und Umweltdebatten zu führen. Diese Motion ist kein Anlass, um eine bessere Welt zu schaffen. Das müssen Sie vielleicht anderswo versuchen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 90 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 277/2021 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.