

7. Verkehrsabgaben mit Lenkungswirkung auf SUVs

Motion Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Florian Heer (Grüne, Winterthur), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich) vom 25. November 2024

KR-Nr. 392/2024

Ratspräsident Beat Habegger: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich): Am Freitag wurde mir wieder einmal bewusst, warum ich diesen Vorstoss eingereicht habe. Ich bin am Nachmittag mit meinem Rennvelo in einer Tempo-30-Zone stadteinwärts gefahren und da fuhr eben ein solcher SUV (*Sport Utility Vehicle*) vor mir. Der Fahrer ist dann plötzlich rechts rangefahren, ohne zu blinken. Ich dachte, gut, ich fahre einfach weiter in meinem Tempo, überhole das Fahrzeug links. Es war genug Platz da, es war übersichtlich. Und als ich schon fast auf der Höhe des Fahrzeuges war, biegt es plötzlich scharf links ab, schneidet mir den Weg ab und ich musste voll auf die Bremsen treten, um noch Schlimmeres zu verhindern. Es handelt sich sicher um ein Fehlverhalten der Lenkerin, die ein Zeichen hätte setzen müssen. Das Beispiel zeigt aber auch sehr schön, dass Sie mit solch grossen Fahrzeugen nicht mehr so auf unseren Strassen unterwegs sein können, wie das eigentlich verkehrs- und raumplanerisch gedacht ist. Sie können nicht mehr normal einparkieren, Sie müssen weit ausholen, nehmen zu viel Raum ein und gefährden damit auch andere Verkehrsteilnehmende. Und übermässig grosse Autos sollten gerade in einem dicht besiedelten Kanton, wie es der unsere ist, keinen Platz haben.

Sie haben jetzt gelacht auf der rechten Seite, und ja, es wäre zum Lachen, wenn das vielleicht einmal vorkäme. Wenn dies Einzelfälle wären, dann wäre es auch kein Problem. Das Problem ist aber, dass der Anteil grosser Autos, der Anteil von SUV immer stärker zunimmt, und zwar in der ganzen Schweiz, aber auch im Kanton Zürich. Die Autos werden immer grösser, sie werden immer leistungsfähiger, sie werden immer schwerer, sie werden aber auch immer breiter, höher und länger. Und weshalb? Auf diese Frage gibt es eigentlich keine stichhaltige Antwort, ausser vielleicht, dass gewisse Menschen ihr Ego noch etwas aufpolieren wollen. Nun ja, welche Beweggründe auch immer für einen Kauf sprechen mögen, der Zuwachs dieser Fahrzeuge ist ein Faktum.

Und dann vielleicht noch zu einem Gedankenexperiment aus meinem Wahlkreis. Sie kennen ja sicher alle die Bellerivestrasse und das Utoquai, ein politischer Zankapfel seit Jahren, seit Jahrzehnten. Und die Strecke vom Bellevue bis zum Bahnhof Tiefenbrunnen, bis zur Stadtgrenze, ist ziemlich genau zweieinhalb Kilometer lang oder zweieinhalbtausend Meter. Und jetzt nehmen wir mal an, dass auf dieser Strecke nur Fiat Pandas verkehren würden, und zwar nicht die alten, die kultigen, sondern Fahrzeuge des neuesten Modells: ein 3,7 Meter langer Fiat Panda Hybrid City Plus. Wenn jetzt zwischen jedem Auto ausreichend Abstand gelassen würde – sagen wir dreimal die Länge eines solchen Fiat Panda –, dann

können Sie auf dieser Strecke 168 Fahrzeuge unterbringen. Und wenn wir jetzt die gleiche Rechnung machen mit einem grossen Auto, dann kommen wir auf ganz andere Zahlen. Denn ein Porsche Cayenne mit einer Länge von 5 Metern – das ist nicht einmal das längste Modell – ist für viele Goldküstenbewohnende wahrscheinlich eher ein Statussymbol als ein Fortbewegungsmittel. Würde also nur Porsche Cayenne auf dieser Strecke verkehren, dann hätten lediglich noch 125 Fahrzeuge Platz. Dies sind nur drei Viertel der Fahrzeuge im Vergleich zu den Fiat Panda. Und Sie sprechen immer von ausreichenden Kapazitäten auch für den Strassenverkehr, da kann ich nur sagen: Was für eine unnötige Kapazitätsminderung durch solch grosse Autos.

Und neben der Sinnlosigkeit solcher Autos ist aber auch die Frage zu stellen, ob wir hier nicht schon von einem gesteigerten Gemeingebrauch des öffentlichen Grunds ausgehen sollten. Denn vielleicht erinnern Sie sich: Vor drei Jahren wurde die Critical Mass, eine monatliche Ausfahrt von Veloliebhaberinnen und -liebhabern in der Stadt Zürich, als ein gesteigerter Gemeingebrauch eingeschätzt, sie benötigt deshalb mittlerweile eine Bewilligung. Ob eine Bewilligung für SUV auch sinnvoll und umsetzbar wäre, weiss ich nicht. Ich weiss nicht, ob Sie dieser Überlegung zustimmen würden.

Als Kanton haben wir aber einen Hebel, den wir schon heute betätigen können, um das ungebremste Autowachstum auf unseren Strassen nach Möglichkeit einzudämmen, und zwar, indem die Verkehrsabgaben so ausgestaltet werden, dass es einen Anreiz gibt, kleinere, energieeffizientere und damit weniger klimaschädliche Autos zu kaufen. Und damit komme ich zur Antwort der Regierung: Ja, bei SUV, Sport Utility Vehicle, handelt es sich um keine offizielle Fahrzeugkategorie, sondern vielmehr nur um eine irreführende Bezeichnung. Denn was soll an diesen Fahrzeugen sportlich sein, was soll an ihnen nützlich sein? Dies erschliesst sich mir nicht. Und wir wollen auch keine Einführung der SUV als offizielle Fahrzeugkategorie. Was wir Grünen aber fordern, ist, dass wir das Verkehrsabgabengesetz so ändern, dass damit eine Lenkungswirkung erzielt wird. Und dafür braucht es neben einer Erhöhung der Abgabe auch eine Berücksichtigung weiterer Parameter. Die Breite und Höhe, aber auch die Länge könnten beispielsweise vom Strassenverkehrsamt erhoben werden. Und langfristig soll auch auf Fahrzeuge mit einem elektrischen oder Wasserstoffantrieb eine Verkehrsabgabe geleistet werden müssen, sofern sie übermässig gross, schwer und leistungsstark sind. Sie sehen, es gibt verschiedene Gründe, um unsere Motion zu unterstützen. Tun Sie dies für einen effizienten Gebrauch des öffentlichen Grunds, für ein sicheres Vorankommen aller Verkehrsteilnehmenden und für das Erreichen der kantonalen Klimaziele im Bereich Verkehr.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Die SVP/EDU-Fraktion lehnt diese von den Grünen getriebene Motion entschieden ab. Erstens: Die vorgeschlagenen Kriterien zur Bemessung der Verkehrsabgabe, wie Gesamtgewicht, Hubraum, Leistung sowie Breite und Höhe der Autofront, machen die Berechnung nicht nur kompliziert, sondern nahezu unmöglich. Dies führt zu einer unnötigen Bürokratisierung und wird die Bürgerinnen und Bürger stärker belasten. Zweitens: Die Verteuerung

betrifft nicht nur SUV, sondern auch Kleinbusse und Lieferwagen. Dies hat direkte negative Auswirkungen auf unsere KMU-Betriebe, die auf solche Fahrzeuge angewiesen sind. Wir müssen die Arbeits- und Ausbildungsplätze in unserem Kanton schützen und dürfen nicht zulassen, dass diese durch überzogene Abgaben gefährdet werden. Darüber hinaus befürchten wir, dass viele Fahrzeuge in benachbarten Kantonen eingelöst werden, was unserem Kanton schadet. Schliesslich kritisieren wir die Motionäre aus den Städten Zürich und Winterthur, die mit ihren Vorschlägen den Eindruck erwecken, dass sie von der Realität abgekommen sind. In der Begründung schreiben sie, dass SUV die Strassensicherheit beeinflussen, kein Wunder bei den chaotischen Verkehrsplanungen. Anstatt eine klare Trennung zwischen allen Verkehrsteilnehmern sicherzustellen, machen Sie es noch schlimmer.

Da macht die SVP/EDU-Fraktion nicht mit. Wir wollen keine komplizierten und teuren Berechnungen. Unsere Fraktion steht für eine bezahlbare Mobilität und für einen flüssigen Verkehr in unserem Kanton. Wir setzen uns für die Interessen unserer KMU und der arbeitenden Bevölkerung ein. Aus all diesen Gründen lehnen wir die Motion ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Die Verkehrsabgaben haben heute kaum eine Lenkungswirkung, und Leistung, Breite und Höhe haben gar keinen Einfluss. Die Natur und die Menschen leiden wegen zu grosser Autos und insbesondere Kinder und Menschen mit eingeschränkter Mobilität leiden unter Fahrzeugen, die jeden Bezug zur Umwelt verloren haben. Gerade in Städten und Agglomerationen sollen die Menschen im Fokus stehen und nicht die Autos, das gilt insbesondere für aufgeblasene «Fahrkisten». Benjamin Krähenmann hat Ihnen die Geschichte als Velofahrer erzählt. Auch ich als Fussgänger in der Stadt leide unter zugeparkten Trottoirs wegen zu breiter Autos. Und ich verstehe die Motion als eine Forderung bezüglich der Personenwagen. Gewerblich genutzte Fahrzeuge sind damit nicht gemeint, denn hier machen grosse und schwere Fahrzeuge durchaus wieder Sinn, was auch allseits verstanden wird.

Die Übergangsbestimmungen für Fahrzeuge mit einem elektrischen oder einem Wasserstoffantrieb haben wir immer als Übergang verstanden. Nun nimmt die Verbreitung dieser Fahrzeugarten zum Glück Fahrt auf, deshalb braucht es die Anschubfinanzierung nicht mehr. Wir wollen weniger Autoverkehr, gerade in Städten und Agglomerationen, und ganz sicher nicht noch immer grössere Kisten, die zu viel Platz beanspruchen und verbrauchen. Deshalb unterstützen wir die Motion und hoffen auf eine echte Lenkungswirkung. Herzlichen Dank.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Ich gebe vorab wohl besser meine Interessenbindungen bekannt: Ich bin Unternehmer im Autogewerbe und Präsident des Autogewerbeverbandes des Kantons Zürich.

Eine Überarbeitung der Verkehrsabgabenverordnung ist durchaus demnächst angesagt. Wir müssen die Abgaben den heutigen Verhältnissen anpassen. Der vorliegende Vorschlag ist allerdings sehr kompliziert, aufwendig umzusetzen und für den Kunden nicht nachvollziehbar. Und genau dieses Problem besteht bereits mit

der heutigen Verkehrsabgabenverordnung. Der Kunde kann selber bald nicht mehr eruieren, wie hoch seine Verkehrsabgabe überhaupt ist. Und das führt mich gleich zum nächsten Punkt: Für den Kunden ist nicht nachvollziehbar, was er bezahlen muss, da er die Abgabe zuvor auch nicht abklären kann.

Verkehrsabgaben haben überhaupt keine Lenkungswirkung oder höchstens eine sehr, sehr kleine. Auf der einen Seite ist die Forderung von Benjamin Krähenmann, die er mit der Motion stellt, bereits erfüllt. Denn wenn die Autos tatsächlich immer grösser, schwerer und leistungstärker werden, was ich immerhin bis zu einem gewissen Grad bestätigen kann, dann werden diese schon heute aufgrund des höheren Gewichts stärker besteuert, weil die Abgaben auf dem Gewicht und Hubraum beruhen. Auf der anderen Seite ist heute aber auf vielen Fahrzeugen keine oder nur eine sehr geringe Verkehrsabgabe zu entrichten. Ich selber besitze davon eine ganze Flotte und ich habe immer ein schlechtes Gewissen, wenn für ein Fahrzeug nur eine Verkehrsabgabe von 30 Franken entrichtet werden muss und damit unsere guten Strassen ein ganzes Jahr benutzt werden können. Es ist tatsächlich Handlungsbedarf angesagt, aber die Motion in dieser Form macht nur alles komplizierter, und mit ihr wird kein Effekt, keine Lenkungswirkung erzielt. Sie haben es vermutlich herausgehört, wir lehnen die Motion ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Leichtere Fahrzeuge, energieeffizientere Fahrzeuge, Antriebe, die lokal keine Emissionen verursachen, machen durchaus Sinn. Sie machen Sinn aus Sicht der Klimapolitik, aus Sicht der Verkehrssicherheit und auch aus Sicht der Stadtplanung. Insbesondere auch die Breite von Fahrzeugen geniesst bei mir durchaus Sympathien. Das Verlangen nach immer grösseren und breiteren Fahrzeugen, die immer mehr Platz beanspruchen, weshalb in Parkhäusern immer weniger Parkraum zur Verfügung steht, stellt tatsächlich ein Problem dar. Aber das Verkehrsabgabengesetz ist der falsche Weg, um dieses Ziel zu erreichen, wir brauchen hier eine andere Lösung. Wir wissen aus Studien und Untersuchungen und auch dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds: Die Lenkungswirkung des Verkehrsabgabengesetzes gibt es praktisch nicht. Wenn wir also dieses Ziel erreichen möchten, müssen wir andere Wege suchen. Der vorgeschlagene Weg ist aber nicht zielführend, deshalb überweisen wir diese Motion nicht.

Tina Deplazes (Die Mitte, Hinwil): Die Mitte-Fraktion anerkennt das Anliegen der Motionärinnen und Motionäre, den CO₂-Ausstoss im motorisierten Individualverkehr zu senken. Auch wir setzen uns für einen klimapolitisch verantwortungsvollen und ressourcenschonenden Verkehr ein. Dennoch beantragen auch wir, diese Motion nicht zu überweisen. Wir lehnen die Motion ab, weil sie einem bürokratischen und schwer umsetzbaren Systemwechsel gleichkäme. Die Bemessung der Verkehrsabgabe nach den Kriterien wie beispielsweise der Breite und der Höhe der Autofront führt zu einer kaum praktikablen Komplexität. Diese Daten werden heute nicht erfasst, und deshalb droht ein administrativer Mehraufwand, der in keinem Verhältnis zur tatsächlichen Lenkungswirkung steht. Auch

greift die Motion zu kurz, indem sie suggeriert, eine einseitige Belastung von bestimmten Fahrzeugtypen, nämlich SUV, die übrigens gemäss Strassenverkehrsrecht keine Fahrzeugkategorie darstellen, könne als Allheilmittel zur Zielerreichung in der Klimapolitik dienen. Eine pauschale Verurteilung von Fahrzeugkategorien ist nicht zielführend. Fahrzeuge mit hoher Bodenfreiheit, Platzangebot und Sicherheitsanforderungen werden nicht nur von Klimasündern und Angebern, die nicht blinken, gefahren, sondern sind für Familien, Menschen mit körperlichen Einschränkungen oder für Personen, die im ländlichen Raum leben, teilweise wichtig und notwendig.

Zudem ist die Wirkung der bestehenden Verkehrsabgaben grundsätzlich infrage zu stellen. Ich weiss nicht, ob mit einer Lenkungsabgabe der Anstand der Autofahrer verbessert wird und dies dazu führt, dass die Autofahrer blinken und dadurch die anderen Verkehrsteilnehmer – wie dich, Benjamin, letzte Woche auf dem Velo – nicht gefährden. Eine Weiterentwicklung müsste auf einer fundierten Grundlage basieren und nicht auf ideologisch aufgeladenen Eingriffen. Wir teilen also das Ziel, den Verkehr grundsätzlich nachhaltiger zu gestalten, aber diese Motion führt in eine überregulierte, teure und wenig zielführende Richtung. Statt neue bürokratische Abgaben zu schaffen, braucht es gezielte Anreize, Innovationen und Technologieneutralität. Aus diesen Gründen beantragt die Mitte-Fraktion, die Motion nicht zu überweisen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Ich bin schon etwas belustigt, Herr Mayer. Sie haben einfach über alles gesprochen, nur nicht über die Grösse der Fahrzeuge, was aber genau das Thema dieses Vorstosses ist. Besser kann man nicht mehr um den heissen Brei herumreden. Die KMU würden geschädigt, es würde ein Bürokratiemonster erzeugt, dabei existieren ja schon heute Verkehrsabgaben. Es geht nur um die Lenkungswirkung. Und seit wann können Private, wenn sie nicht eine Liegenschaft in einem benachbarten Kanton haben, einfach ihr Auto im benachbarten Kanton anmelden? Das müssen Sie mir noch erklären. Also ich habe kein Ferienhaus in Graubünden und kann darum auch mein Auto nicht in Graubünden anmelden, auch meine Nachbarinnen und Nachbarn am Zürichsee nicht. Was hingegen das Problem ist, ist, dass die Autos immer grösser werden und ich bin sehr froh, dass die Kolleginnen und Kollegen der GLP-Fraktion und auch diejenigen der Mitte-Fraktion, auch wenn sie die Motion ablehnen, der Tatsache zustimmen, dass es ein Problem gibt.

Wenn wir an einer Klimawende stehen und der Verkehr immer stärker elektrifiziert wird, macht es doch keinen Sinn, dass Autos immer grösser werden und immer mehr Strom verbrauchen. Es wäre doch viel besser, es würden kleinere Fahrzeuge auf der Strasse fahren, die weniger Energie verbrauchen. Dann müssten wir uns auch weniger Gedanken darüber machen, wie wir das Energieproblem bis ins Jahr 2040 gelöst haben. Wir sollten doch eigentlich alle zusammenarbeiten und erkennen, dass es nicht das Ziel unserer Verkehrspolitik sein kann, dass riesengrosse Autos, die viel Pneuabrieb verursachen und mit sehr grossen Batterien herumfahren, viel Raum einnehmen und auf Parkfeldern mit zwei Rädern nicht mehr im Feld stehen.

Es wäre das Beste, wenn Strassen in erster Linie dem Gewerbe zur Verfügung stünden. Aus unserer Sicht könnte man die Verkehrsabgaben für Gewerbefahrzeuge einfach auch aufheben, sie im Gegenzug aber für Personenwagen deutlich erhöhen, denn diesen Verkehr erachten wir als bedeutend weniger wichtig als den Gewerbeverkehr auf der Strasse. Er ist wahrscheinlich der wichtigste Verkehr, von dem wir alle zusammen profitieren. Vom Individualverkehr profitieren vor allem diejenigen, die am Steuer sitzen.

Ich möchte Sie gerne zur Zusammenarbeit aufrufen. Das Problem erhält doch relativ viel Zuspruch, insofern sollten wir auch eine Lösung finden können und vielleicht ein bisschen vom «Müsste-, Hätte-, Könnte-, Täte- und Sollte-Modus» wegkommen und sagen: Packen wir das Problem doch an, das wir täglich auf unseren Strassen sehen, anstatt immer im Konjunktiv zu reden und das Bürokratiemonster zu beschwören. Das ist ja mittlerweile ein Topos in diesem Kantonsrat, bei jedem zweiten Vorstoss wird das berühmte Bürokratiemonster heraufbeschworen. Ich möchte wieder mehr konkretere Vorschläge wie unsere. Und wenn Ihnen diese nicht passen, dann legen Sie doch andere vor, wir sind zur Zusammenarbeit bereit.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Ich weiss nicht, ob Sie ..., doch, ich weiss es, Sie haben gestern Eishockey im Fernsehen geschaut (*Finalspiel der Eishockey-Weltmeisterschaft zwischen der Schweiz und den USA*). Es würde mich überraschen, wenn Sie es nicht getan hätten. Aber Sie wissen ja, in der Pause gab es Werbung, und was für eine Werbung war es? Es war eine Autowerbung. Und wie wurde mit dieser Autowerbung geworben? Mit tiefen Verkehrsabgaben? Nein, sie hat Emotionen geweckt. Wir träumen von Freiheit und stehen im Stau. Wir träumen davon, mit Opa, Oma und allen Jungs in die Skiferien zu fahren, nur sind Opa und Oma schon längst tot und meine 93-jährige Mutter und die Jungs kommen ohnehin nicht mit.

Wir kaufen heute Autos für Extremsituationen; sie vielleicht nicht, aber ich. Vor meinem Haus steht ein Midlife-Crisis-Mercedes der S-Klasse sowie ein Fiat 500 meiner Frau mit einem Elektroantrieb. Ich kenne also beide Fahrzeuge. Ich bin von Elektrofahrzeugen begeistert, ganz klar, aber ich bin nicht begeistert, wenn wir das Thema ideologisch aufladen. Es sind nicht die bösen Autofahrer. Es gibt auch Familien, die grosse Autos benötigen, und es können auch nicht alle auf einen ausgezeichneten ÖV zurückgreifen. Gehen Sie mal ins Tessin. 16 Prozent der Bevölkerung ist auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen, weil die Verbindung mit dem Ceneri-Basistunnel besser ist als mit dem Auto. Also wenn wir ein Tram in Affoltern haben, wenn wir gute Verkehrserschliessungen haben, dann steigen die Leute um.

Und zum Argument «Breite, Höhe, Länge»: Ich erinnere mich, dass dies irgendetwas mit Volumen zu tun hat, und ich würde jetzt behaupten, «Breite, Höhe, Länge» korreliert sehr stark mit Kilogrammen. Und dieses Gewicht haben wir ja bei den Verkehrsabgaben bereits drin. Also, selbst wenn wir die Breite, Höhe und Länge einbeziehen würden, führten wir eigentlich nichts Neues ein, denn die Kilogramme messen ja, etwas salopp formuliert, die Breite, Höhe und Länge.

Dann das Argument, dass wir kein Feldchen für SUV einführen können. Das ist schon richtig, aber das heisst eigentlich, wir wollen es nicht. Und die Grundfrage ist: Wollen wir das oder wollen wir das nicht? Und es gibt wirklich Länder, da macht man etwas, beispielsweise Spuren für kleine Fahrzeuge. Ich sage nicht, dass wir das machen müssen, aber stell dir einmal vor, du könntest eine andere Spur benutzen. Dann würden wir alle Kleinstwagen fahren, da wette ich mit Ihnen. Und wir sprechen von grossen Autos. Es gibt Länder, in denen sie auf einer anderen Spur fahren, wenn sie nicht zu zweit im Auto sitzen. Und wenn wir von Autofahren sprechen, dann muss ich sagen, mit «Fahren» hat das ja nicht mehr viel zu tun. Ich weiss nicht, ob Sie auf der Hardbrücke fahren, ich fahre nicht. Eigentlich fahre ich nicht, denn ich stecke im Stau. Wir werden also um dieses Thema nicht herumkommen und ich freue mich natürlich, dass die Fraktionen der GLP und der Mitte die Probleme erkannt haben. Ich bin jetzt gespannt auf innovative Lösungen, bei denen die Autofahrer nicht als die Bösen dargestellt werden, sondern kluge Lösungen vorgelegt werden, die mich motivieren, meine Midlife-Crisis-Kutsche zu Hause zu lassen.

Die EVP-Fraktion lehnt die Motion ab, weil sie keine Wirkung hat. Schauen Sie, die Verkehrsabgaben machen lediglich 3 Prozent der Kosten aus. Das wäre, als würden wir den Preis der Vignette verdoppeln. Wir sprechen hier von Autos mit einem Wert von 100'000 Schweizer Franken und jährlichen Kosten von 10'000 bis 15'000 Franken. Das sind die Warenkosten. Und jetzt erhöhen wir diesen Prozentsatz, was wirklich einer Verdoppelung der Vignettenpreise gleichkäme, und hoffen dann, dass damit eine Lenkungswirkung erzielt wird. Also, das Problem haben wir verstanden, aber die Wirkung ist gleich Null, daher werden wir die Motion nicht unterstützen können.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Herr Scognamiglio, die Einsicht ist der erste Weg zur Besserung. Ich denke, die meisten Leute wissen nicht einmal, weshalb sie ein solches Auto besitzen. Und eines ist ja auch klar: Die Autos werden immer grösser, immer massiger. Dafür wurden unsere Strassen ursprünglich schlichtweg nicht geplant, und auch die Parkfelder sind nicht für solche Autos ausgelegt. Fahrzeuge mit solchen Übergrössen haben keinen praktischen Mehrnutzen, zumindest nicht in unserem Kanton. Hier gibt es keine SUV, die mit einem Allradantrieb im Dreck oder sogar auf Gletschern herumfahren, wie dies in Videoclips in der Werbung zu sehen ist. Diese Fahrzeuge sind vielmehr schädlich fürs Klima. Sie nehmen anderen Verkehrsteilnehmern den wertvollen Platz im Strassenraum weg, beispielsweise den Fahrradfahrern, und bereiten den Raumplanern Kopfschmerzen.

Trotzdem haben wir in der Fraktion länger besprochen, inwiefern der Vorstoss umsetzbar ist. Wir sehen den Hinweis des Regierungsrats, dass die erforderlichen Daten bisher noch nicht erhoben werden, beispielsweise die Breite und Höhe der Front eines Fahrzeugs. Trotzdem wäre es machbar, die Daten mit einem Initialaufwand zu erheben. In einer Datenbank könnten die verschiedenen Fahrzeugmodelle erfasst werden, hierbei könnte der Kanton eine Pionierrolle einnehmen. Und ja, die Frage der Transparenz kann man im Zeitalter der Digitalisierung einfach

über eine Website und eine Datenbank lösen, wo jeder die Gebühr für sein Fahrzeugmodell abrufen kann. Damit wäre das angesprochene Transparenzproblem gelöst.

Aber wie gesagt, es mag sicher auch bessere Varianten geben. Wenn der Vorschlag, der der Motion zugrunde liegt, nach Ansicht des Regierungsrats und der anderen Parteien mit zu viel Aufwand verbunden ist, ja, dann machen Sie uns einen anderen Vorschlag mit einer Lenkungswirkung, der besser umgesetzt werden könnte, anstatt die Motion einfach abzulehnen. Denn mit ihr werden die richtigen Fragen gestellt, die Alternative Liste wird sie daher unterstützen.

René Isler (SVP, Winterthur): Zu meiner Interessenbindung: Ich war bis vor drei Jahren in meinem Berufsleben Fachlehrer und Prüfungsexperte «Fahrzeugtechnik und Fahrzeugbau». Ich stelle einfach fest, liebe Motionärinnen und Motionäre, den Begriff «SUV» gibt es im schweizerischen Strassenverkehrsrecht nicht, auch nicht in der BAV (*Bau- und Ausrüstungsverordnung*) und auch nicht in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge. Wir haben sogenannte Personenwagen, Lieferwagen, Gesellschaftswagen und schwere Motorwagen, sprich Lastwagen, und dann noch die ganze Kategorie der motorisierten Zweiräder, vom kleinen Motorfahrzeug bis zum normalen Motorrad. Dies zur Begründung.

Und dann muss ich natürlich dem Sprecher der EVP-Fraktion recht geben, denn eine Lenkungswirkung existiert bereits heute im Verkehrsabgabengesetz. Für mein 2,6 Tonnen schweres Fahrzeug mit einem Hubraum von 6,4 Liter bezahle ich eine Verkehrsabgabe von 2682 Franken pro Jahr. Dabei handelt es sich doch um eine Lenkungsabgabe. Und meine Frau mit ihrem kleinen, elektrisch angetriebenen Renault Clio bezahlt nichts. Wir haben doch eine Lenkungsabgabe, und wenn ich beide Fahrzeuge im Durchschnitt in Betracht ziehe, können wir uns fast als hellgrün bezeichnen. So leid es mir tut, aber dieser Vorstoss «ist für die Füchse». Wir haben im Kanton Zürich eine der strengsten Lenkungsabgaben. Würde ich in den Kanton Schaffhausen umziehen, fielen die Verkehrsabgaben 44 Prozent tiefer aus.

Und noch einmal zur Frage, was ein SUV ist: Auch hier hat der EVP-Sprecher recht, die Werbung verkauft mittlerweile bereits jedes kleinere Familienfahrzeug als SUV, denn dies verkauft sich besser. Ist ein Familienwagen jetzt ein SUV oder nicht? Suchen Sie auf Ihrem PC mal den neuen Renault Austral. Es handelte sich bis jetzt um ein ganz normales Familienauto, das heute als SUV verkauft wird.

Und jetzt noch einmal zu den Massen und dem Gewicht: Ich habe Sie schon mehrfach an die ZHAW (*Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften*) eingeladen, wo wir einen alten Smart zerlegt haben, der weiss Gott kein Riesenmonster eines Autos ist, aber Sie haben einfach kein Gehör dafür. (*Der Ratspräsident unterbricht den Votanten.*)

Ratspräsident Beat Habegger: Herr Isler, es geht um die Verkehrsabgaben, kommen Sie zum Thema zurück.

René Isler fährt fort: Da sind wir doch bei des Pudels Kern: Dieses fast gleich grosse und 234 Kilogramm schwerere Fahrzeug würde mit dem neuesten Verkehrsabgabengesetz ein Vielfaches mehr kosten, nur weil es einen elektrischen Antrieb hat. Akkus sind schwerer als Brennstoffe, das ist die Logik. Wir haben bereits eine Lenkungsabgabe und deshalb braucht es diesen «Laternenvorstoss» nicht.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Das ist eine durchaus interessante Diskussion und auch ein interessanter Vorstoss. Es ist in der Tat so: Autos wurden in den letzten Jahrzehnten immer grösser. Was nicht ganz stimmt: Sie haben ja mit der Sicherheit und mit der Ökologie argumentiert. Als ich geboren wurde, als die Welt (im Fernsehen) noch schwarz-weiss war, gab es 1773 Todesopfer auf Schweizer Strassen. Heute sind es mit 250 Todesopfern immer noch zu viele. Die Autos wurden grösser, aber es gibt weniger Todesopfer. Was auch nicht stimmt, ist, dass sie weniger ökologisch sind. Die Autos wurden in den letzten Jahrzehnten deutlich ökologischer, insofern herrscht da ein kleiner Grundlagenirrtum vor.

Donato Scognamiglio hat eigentlich gut erklärt, weshalb gewisse Menschen so grosse Autos haben. Ich meine jetzt nicht diejenigen Personen, die ein Ego-Problem haben, sondern Familien et cetera. Und das hat damit zu tun, dass man ein Auto in der Regel für die maximale Nutzung wie für die Skiferien und vielleicht noch ein bisschen darüber hinaus auslegt. Das ist ein Problem, dem man zum Teil mit Carsharing et cetera begegnen kann, aber ja, man muss es als Problem anerkennen.

Jetzt stellt sich die Frage: Stellt euer Vorschlag die Lösung dar? Und da gibt es eine interessante Untersuchung, die vor drei, vier Wochen veröffentlicht wurde. Sie war in den Medien, vielleicht habt ihr sie auch gesehen. Eigentlich ging es dabei um eine andere Frage, aber die Untersuchung lässt einen Rückschluss zu. Es ging um die Frage, weshalb nicht mehr Elektroautos gekauft werden. Die Antwort war relativ eindeutig: Obwohl heute bekannt ist, dass die Betriebskosten von Elektroautos tiefer sind als diejenigen von Benzin- oder Dieselaautos, sind die Betriebskosten eben nicht so relevant. Die Leute schauen vor allem auf die Anschaffungskosten, Einmalprämien et cetera, die tatsächlich eine Wirkung haben. Der andere Aspekt in der Untersuchung betraf die fehlenden Lademöglichkeiten, die hier jedoch nicht von Bedeutung sind. Das heisst, die Wirkung wird minimal sein. Es wird kein Mensch ein anderes Auto kaufen, weil er sich nicht einmal informiert, wie viel Steuern er bezahlen wird. Ich habe das noch nie getan, als ich ein Auto gekauft habe, ich habe dann einfach irgendwann eine Steuerrechnung erhalten. Wenn es nicht so wäre, dass die Betriebskosten eben nicht so relevant sind, dann gäbe es nämlich auch kein Leasing, denn beim Leasing zahlen Sie auch noch etwas zusätzlich an irgendeine Firma, was sich sicher nicht lohnt, da es günstiger ist, ein Auto selber zu kaufen.

Und der letzte Punkt zur Sicherheit: Ich war kürzlich im Restaurant Bohemia am Kreuzplatz zu Gast, bevor dieser umgebaut wird. Dort hat es einen Blitzkasten, der – wie ich relativ schnell bemerkte – auch bei Velos blitzt. Während einer

Stunde sind über diesen gefährlichen Platz ungefähr zehn Velos gefahren und geblitzt worden, jedoch kein einziges Auto. Was lernen wir daraus? Man kann sich auch selber gefährden, und ich glaube, man sollte vielleicht dort mal ansetzen, bei der Sicherheit. Vielen Dank.

Florian Heer (Grüne, Winterthur): Wenn man Ihnen heute so zuhört, dann kommen einem wirklich viele Gedanken. Aber das Bild, das ich nicht loswerde, wenn ich Ihnen zuhöre, ist Folgendes: Wenn Sie an einer Schule eine Kamera installiert und während 30 Jahren immer wieder Aufnahmen zum Verhalten der Autofahrer und über den Autopark der Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, gemacht hätten, dann hätten Sie irgendwann das Gefühl gehabt, dass in Ihrer Umgebung, Ihrer Schule plötzlich vermehrt Landwirte und Förster arbeiten, weil sich die Autos einfach in diese Richtung entwickeln. Man muss ehrlicherweise sagen, dass sich daran der Fuhrpark der Zürcher Bevölkerung zeigt. Man kann gut darlegen, dass hinter einem Familienauto der Sicherheitsgedanke steht, aber diese Autos sind ursprünglich für Förster und für Landwirte konzipiert worden. Die wenigsten Autos erfüllen diesen Zweck, dies einfach noch als Gedankengang hinzugefügt. Herr Scognamiglio hat richtig gefragt, weshalb Autos als «Fahrzeuge» bezeichnet würden, wenn sie doch auf der Hardbrücke im Stau stünden. Sie sollten eigentlich «Stehzeuge» heissen. Meiner Meinung nach sollte dies Ihre Schlussfolgerung sein. Es liegt eben auch an der Grösse von Autos, weshalb sich viele «Stehzeuge» auf der Hardbrücke befinden. Und wenn Sie schon sagen, es gebe den Begriff «SUV» nicht, dann führen wir ihn eben ein. Das fänden wir gar nicht so falsch. Wir sagen auch nicht, dass unser Vorschlag die einzige Lösung darstellt. Wir wären gerne bereit weitere Kriterien hinzuzufügen, wie wir das mehrfach signalisiert haben.

Der ablehnenden Haltung des Regierungsrates und auch Ihren Voten kann entnommen werden, dass eigentlich kein Interesse besteht, an den Verkehrsabgaben zu schrauben und mit ihnen überhaupt eine Lenkungswirkung erzielen zu können, denn das ist das Versprechen, das gemacht wurde. Die Argumentation bei der Einführung dieser Verkehrsabgaben war die Lenkungswirkung. Diese wird jedoch – darin sind wir uns im Rat grossmehrheitlich einig – bei weitem nicht erfüllt, was sie aber tun sollte, denn es handelt sich um ein Instrument, damit wir uns flächeneffizient und klimafreundlich bewegen können. Ob jetzt Velos auch noch berücksichtigt werden müssen, war nicht Gegenstand unseres Vorstosses. Deshalb plädieren wir dafür, dass Sie hier Hand bieten für Lösungen, und wir haben eine vorgeschlagen, die hilfreich sein könnte.

Der Sicherheitsdirektor (*Regierungsrat Mario Fehr*) könnte sich bei anderen Kantonen nach moderneren Verkehrsabgaben erkundigen und sich davon inspirieren lassen. Ich bin selbstverständlich der Meinung, dass er eine bessere Lösung hinkriegen würde, wenn er dies denn wollte. Besten Dank.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Zu Herrn Bourgeois und zum Thema Sicherheit und Auto: Ich wurde, wie du, auch noch zu «Schwarz-Weiss-Zeiten» geboren, aber damals gab es noch kein Gurtenobligatorium, man konnte noch mit

60 Stundenkilometer durch die Dörfer brettern. Diese Zeit war also gefährlicher, darum hat es auch mehr Unfälle gegeben. Und wenn es heute Unfälle gibt mit schweren Autos, dann sind die Folgen umso grösser. Ich glaube, das musst du anerkennen.

Paul Mayer (SVP, Marthalen) spricht zum zweiten Mal: Ich deklariere, dass ich einen Metallbaubetrieb in Marthalen habe. Dort sehe ich, dass die Abgaben für die verschiedenen Busse und Lieferwagen, die wir haben, doppelt so hoch sind wie im Kanton Schaffhausen, der nur zehn Kilometer entfernt ist. Der Kanton Thurgau ist sogar nur fünf Kilometer entfernt. Jetzt habe ich, lieber Herr Forrer, gehört, dass Sie dem Gewerbe helfen wollen mit tieferen Verkehrsabgaben. Ich kann Ihnen nicht glauben. Sie haben vergessen, dass wir vor drei Jahren verschiedene Vorstösse hatten, mit denen das Gewerbe hätte entlastet werden sollen. Sie haben uns nicht geholfen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 103: 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 392/2024 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.