

### 13. Klimaverträglicher Pendlerabzug

Parlamentarische Initiative Michael Zeugin (GLP, Winterthur), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach), Tobias Langenegger (SP, Zürich) vom 17. Mai 2021  
KR-Nr. 186/2021

*Michael Zeugin (GLP, Winterthur):* Sie haben es gehört, es geht hier um eine PI, es geht um den Pendlerabzug, ein Steuergeschenk, das heute leider falsche Anreize setzt und damit dem Klima schadet; das ist etwas, das wir alle wissen. Es ist höchste Zeit, dass wir diesen alten Zopf endlich abschneiden. Vor ein paar Wochen bei der Diskussion über die Verankerung des Klimaschutzes in der Verfassung, in unserer Kantonsverfassung, haben eigentlich alle Sprecherinnen und Sprecher zugestimmt, dass Klimaschutz wichtig ist. Vor allem von der ratsrechten Seite habe ich eine deutliche Botschaft mitgenommen: Die SVP will nur ganz konkrete Massnahmen unterstützen und keine allgemeinen Bestimmungen in der Verfassung. Nun denn, hier ist sie, die konkrete Massnahme.

Was wollen wir? Für uns Grünliberale ist klar: Wir wollen Wohnen und Arbeiten näher zusammenbringen. Wir wollen dazu den Steuerabzug für die Kosten des Pendelns reduzieren, und zwar sozialverträglich. Der heute hohe Steuerabzug soll im Kanton Zürich auf einen maximalen Betrag von 1150 Franken reduziert werden. Dieser Betrag entspricht einem 2.-Klasse-ZVV-Jahresabonnement über drei Zonen (*Zürcher Verkehrsverbund*), Sie kommen somit alle vom Land auch in der Zukunft noch in die Stadt und können das, wenn diese PI umgesetzt ist, auch immer noch von den Steuern abziehen; aber eben nicht mehr.

Uns ist klar, dass es auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gibt, die in unser aller Interesse Nacht- oder auch Schichtarbeit leisten oder leisten müssen. Aus diesem Grund haben wir in der PI bereits vorformuliert, dass es eine Härtefallregelung geben soll. Für Nacht- und Schichtarbeitende sind deshalb in der PI höhere Abzüge, Abzüge im Umfang, wie sie auch vom Bund akzeptiert werden, vorgesehen. Bei der vorliegenden parlamentarischen Initiative geht es darum, den Fehlanreiz mit zu hohen Pendlerabzügen im Kanton Zürich zu beseitigen beziehungsweise diesen sozialverträglich zu reduzieren. Mit der vorliegenden PI unterstützen wir also das Klima, ohne dass wir uns für ein Verbot aussprechen oder sogar eine Subvention ausrichten müssen. Diese PI müsste ja eigentlich jedes ökologisch-liberale Herz höherschlagen lassen. Wir streichen ein Steuergeschenk, das der Umwelt schadet. Ein weiterer indirekter Nutzen der PI ist auch, dass wir den Druck auf zusätzliche teure Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Zürich entlasten. Die PI leistet damit auch einen wichtigen Beitrag, um das Mobilitätswachstum nicht noch weiter steuerlich anzufeuern. Damit wird gleichzeitig natürlich auch der Druck auf die Zersiedelung und damit natürlich indirekt auch der Druck auf den Verlust von wertvollem und rarem Kulturland im Kanton Zürich reduziert. Der Pendlerabzug ist ein klassisches Beispiel für einen falsch gesetzten steuerlichen Anreiz und es gibt kein besseres Beispiel, um den Klimaschutz über die richtigen Rahmenbedingungen zu erreichen. Ich hoffe deshalb, dass Sie mit grossem

Mehr dieser parlamentarischen Initiative zustimmen und dieser Steueroptimierung auf Kosten des Klimas einen Riegel schieben.

*Ueli Bamert (SVP, Zürich):* Willkommen zu einer weiteren Ausgabe von «Wie senken wir den CO<sub>2</sub>-Ausstoss?», heute auf dem Programm: die Steuererklärung. Sie meinen wahrscheinlich, Sie haben hier das Ei des Kolumbus gefunden, denn damit können Sie die Leute belasten, mal nicht unsozial, sondern nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Wir werfen Ihnen ja immer vor, dass die Revision des Klimaschutzes, der Klimapolitik die Falschen trifft. Ein bisschen was hat es, aber auch hier liegen Sie falsch, das kann ich Ihnen sagen. Denn eines gilt auch nach wie vor: Die Reinigungsfachkraft, der Fabrikarbeiter, der halt auf das Auto angewiesen ist, dem tun schon 50 Franken weh, die er am Ende des Jahres weniger im Portemonnaie hat. Und der Manager, der mit dem SUV in sein Teppichetagenbüro fährt, der spürt am Ende des Jahres nämlich nichts, wenn er dann etwas weniger abziehen kann. Einmal mehr trifft Ihre Vorstellung von Klimapolitik auch hier die Falschen. Aber ich möchte heute eigentlich nicht über Franken und Rappen sprechen, wir haben in den letzten Monaten immer wieder viel zu sehr übers Geld gesprochen. Es geht nicht um Riesenbeträge. Aber was mich wirklich stört an dieser PI, und Sie wollen ja hier wirklich eine Lenkung erzeugen: Diese PI hat nicht die allerallergeringste Lenkungswirkung, ich habe das in den letzten Monaten immer wieder gesagt. Ich meine heute nicht, dass diese PI keine Lenkungswirkung hat, weil die Schweiz zu klein ist – das ist klar, das wiederholen wir immer wieder, die Schweiz kann gegen den globalen Klimawandel ja viel zu wenig ausrichten –, nein, diese PI hat nun wirklich auch keine Lenkungswirkung, weil sie gar nicht lenken kann, weil Sie einfach die Lebensrealitäten in diesem Land wieder einmal falsch einschätzen. Der Wohnungsmarkt ist massiv unter Druck, der Arbeitsmarkt ebenso. Jeder vernünftige Mensch würde sich von sich aus, wenn er freiwillig wählen könnte, einen Arbeitsort auswählen, der in der Nähe seines Wohnortes ist, und umgekehrt. Nur, das kann man einfach nicht. Es ist nun einmal eine Realität: Wenn man den richtigen Job will, wenn man sich verwirklichen will oder wenn man auch schlicht und ergreifend einen Job braucht, bei dem man genügend verdienen kann, dann muss man halt manchmal auch eine längere Strecke in Kauf nehmen, die man pendeln muss. Und es gibt einfach sehr viele Fälle, in denen man aufs Auto angewiesen ist. Auch hier kann man sagen: Niemand wird sich freiwillig in den morgendlichen Verkehr stürzen, niemand tut sich das an. Wenn es mit dem ÖV geht, dann macht man das heute. Ich bin absolut überzeugt, Sie werden mit dieser Vorgabe niemanden davon abhalten, mit dem Auto zu pendeln. Wenn es heute geht, dann steigt man ins Tram, dann steigt man nicht ins Auto. Nicht jeder hat den Luxus, am gleichen Ort zu wohnen, wo er auch arbeitet. Diese Zeiten sind vorbei. Früher hat man vielleicht noch am einen Ende des Dorfes gewohnt und die Fabrik stand am anderen Ende. Nein, heute muss man zum Teil sehr grosse Strecken in Kauf nehmen, und nicht jeder hat das Glück, ins Büro laufen zu können.

Herr Zeugin hat gesagt, die SVP würde keine nicht konkreten Vorschläge unterstützen. Wir würden gerne mal einen Vorstoss unterstützen, aber der hier ist einfach auch wieder völlig sinnlos. Sie werden damit am Schluss keine Lenkungswirkung erreichen, nein, es ist einfach nur eine Steuererhöhung, die Sie hier beabsichtigen. Und zu Steuererhöhungen sagen wir natürlich generell Nein. Deshalb lehnen wir auch diese parlamentarische Initiative ab. Wir werden sie nicht vorläufig unterstützen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

*Tobias Langenegger (SP, Zürich):* Ich nehme es vorweg, die SP wird diese PI vorläufig unterstützen. Wir waren bereits im Rahmen der Leistungsüberprüfung 2016, kurz Lü16, der dezidierten Meinung, dass eine Reduktion des Pendlerabzugs auf 3000 Franken sinnvoll ist. Ich erinnere Sie gerne daran, was passiert ist: Entgegen dem Vorschlag der Regierung gab es eine unheilige Allianz aus SVP und FDP, deren Deal dazu führte, dass der Pendlerabzug anstatt den von der Regierung vorgesehenen 3000 Franken auf 5000 Franken erhöht wurde. Als Gegenleistung unterstützte die SVP die Bodigung der Lex Hirslanden, welche vorgesehen hat, dass Spitäler auf der Spitalliste des Kantons Zürich einen Penalty bezahlen, sofern sie zu wenig allgemeinversicherte Patientinnen und Patienten behandeln. Am 20. März 2017 stimmte die Mehrheit dieses Rates diesem Deal zu. Gleichzeitig hat die Mehrheit an diesem Tag auch verhindert, dass es zu einer Variantenabstimmung über 5000 gegen 3000 Franken kommt. Denn die Mehrheit des Rates hat sich gescheut, diese Frage der Stimmbevölkerung vorzulegen. Stattdessen haben Sie sozusagen mit der Arroganz der Macht über die Köpfe der Menschen hinweg entschieden. Seit damals hat sich die Welt aber entschieden verändert. Die Mehrheit der Bevölkerung hat die Bedrohung der Klimakrise erkannt und somit ökologischen Themen einen massiven Schub verlieht. Zudem wurde durch die Corona-Krise (*Corona-Pandemie*) Home-Office auf einen Schlag und sehr radikal in weiten Bereichen der Arbeitswelt umgesetzt. Diesen Veränderungen der Umwelt gilt es Rechnung zu tragen, und genau das macht diese PI. Es darf keine Fehlanreize fürs Pendeln geben, denn Pendeln macht weder ökologisch noch städtebaulich Sinn. Dass sich während den Stosszeiten lange Autokolonnen durch die Kerngebiete zwängen, ist schlicht nicht mehr zeitgemäss. Das ist weder gut für die Lebensqualität in den Zentrumsgebieten noch für die Pendlerinnen und Pendler. Und es erstaunt mich, dass Ueli Bamert das anders sieht, weil die SVP noch im Postulat 369/2021, das heute vor zwei Wochen hier drin eingereicht wurde, schrieb, ich zitiere: «Die aus ökologischer Sicht (CO<sub>2</sub>-Ausstoss) unnötige Pendlerei könnte reduziert werden, was einen positiven Einfluss aufs Klima, aber auch auf das Wohlbefinden der Arbeitnehmenden hat.»

Zentral für die SP für eine definitive Unterstützung ist die sozialverträgliche Umsetzung. Es gibt nun mal Gebiete, die im Kanton Zürich zu schlecht erschlossen sind, als dass man ohne gewaltigen Zeitverlust auf den motorisierten Individualverkehr verzichten könnte. Das muss man natürlich angehen und das wird die SP auch machen. Andererseits gibt es aber insbesondere auch Berufsgruppen, die zu Zeiten zur Arbeit müssen – Ueli Bamert hat es erwähnt –, in denen sie ebenfalls auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind. Diese beiden Fälle

müssen in der definitiven Lösung zu dieser PI genügend berücksichtigt werden. Wir müssen alle Bevölkerungsgruppen beim Klimaschutz mitnehmen. Für die SP ist es matchentscheidend, dass der Klimaschutz sozial vollzogen wird. Nur wenn wir diesen gemeinsam vorantreiben, können wir den Klimawandel entscheidend verlangsamen. Hier braucht es gute Lösungen, die die Interessen aller einbeziehen, und dafür wird sich die SP in der behandelnden Kommission mit Vehemenz einsetzen.

Zum Schluss möchte ich noch darauf aufmerksam machen, dass das Thema «Home-Office» mit steuerlichen Anpassungen allein noch nicht behandelt ist. Es braucht hier noch viele politische Diskussionen, was beim Home-Office weiter berücksichtigt werden muss. Um diese Diskussion weiter zu vertiefen, wird die SP heute noch eine Anfrage einreichen, die weitere Aspekte des Home-Office thematisiert. In diesem Sinn bitte ich Sie, der PI vorläufig zuzustimmen. Besten Dank.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Sie wissen ja, es gibt bekanntlich zwei Arten von Subventionen. Die eine besteht darin, dass man jemandem für einen bestimmten Zweck Unterstützungsbeiträge zahlt. Und bei der anderen Art der Subventionen befreit man jemanden von der Pflicht der Beiträge, die alle anderen zahlen. Und zu dieser zweiten Art gehören viele Steuerabzüge und so auch der Pendlerinnen- und Pendlerabzug. Mit dem Pendlerabzug subventionieren wir lange Arbeitswege, wir subventionieren indirekt auch die Zersiedelung und wir subventionieren die Belastung unserer Verkehrswege sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene. Und wir alle kennen das Resultat: Es ist der tägliche Stau im Hardwald bei Bülach, der tägliche Stau im Zentrum von Fällanden, der tägliche Stau auf der Autobahnabfahrt in Zürich Sihlhölzli und so weiter und so fort. Ja, nun kann man argumentieren, dass, wer einen langen Arbeitsweg in Kauf nimmt, eben auch höhere Ausgaben hat und deshalb auch mehr von seinen Steuern abziehen soll. Das kann man tatsächlich so sehen, aber das ist nicht mal die halbe Wahrheit, würde ich sagen. Denn lange Arbeitswege verursachen eben auch hohe Kosten für die Öffentlichkeit oder für die Allgemeinheit, Kosten zum Beispiel durch die Belastung von unzähligen Strassenabschnitten durch den Autoverkehr jeden Morgen unter der Woche und jeden Abend, Kosten durch die hohe Belastung des ÖV, Kosten aber auch für das Gewerbe, das im Stau steckenbleibt und damit kostbare Arbeitsstunden verliert, und weiter Kosten für die Natur und die Umwelt, Kosten auch durch Unmengen an CO<sub>2</sub>, die täglich durch den Verkehr, vor allem den motorisierten Individualverkehr, produziert werden und zur Klimaerwärmung beitragen. Wenn man das aus dieser Perspektive betrachtet, aus der Perspektive der Kosten für die Allgemeinheit und für die Umwelt, ist es schon etwas kontraintuitiv, dass wir die Verursacherinnen und Verursacher dieser Kosten sogar noch mit Steuerabzügen subventionieren oder belohnen, wenn sie die Subvention nicht nötig haben. Es kann eigentlich nicht sein, dass, wer Kosten für die Öffentlichkeit und für die Umwelt verursacht, dafür steuerlich belohnt wird. Wie hat doch die SVP im Abstimmungskampf für ihre sogenannte Begrenzungsinitiative gejammert, wie hat sie darüber gejammert, dass unsere Landschaften zersiedelt werden,

dass die Strassen verstopft seien und dass man am Morgen keinen Sitzplatz mehr in der S-Bahn fände. Jetzt, geschätzte Mitglieder der SVP, hätten sie die Möglichkeit, etwas dagegen zu tun. Denn Sie waren es ja, die 2017 zusammen mit der FDP den Kuhhandel vereinbart hatten, dass die Zürcher Stimmbevölkerung lediglich über eine Deckelung des Pendlerabzugs von 5000 Franken abstimmen konnten, aber nicht, wie eigentlich vorgesehen, 3000 Franken. Damals ging es in diesem Rat nur am Rande um die Kosten der langen Arbeitswege für die Öffentlichkeit. Im Zentrum stand das bürgerliche Sparprogramm Lül6, im Zentrum standen die FABI-Zahlungen (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*), für die man Einnahmen generieren wollte, und deshalb redete man über die Deckelung des Pendlerabzugs. Heute, drei Jahre später, nach dem Hitzesommer 2018, ist der Klimawandel in aller Bewusstheit und jetzt stehen wir an einem ganz anderen Punkt. Es sind nicht wie damals primär die Staatseinnahmen, die im Vordergrund stehen, sondern der Interessenkonflikt zwischen den Kosten, welche die langen Arbeitswege für die Öffentlichkeit, Umwelt und Klima verursachen, und der Subvention dieser langen Arbeitswege wieder durch die gleiche Öffentlichkeit dadurch, dass sie auf Steuereinnahmen verzichtet.

Dem wollen wir jetzt mit der vorliegenden PI ein Ende machen. Die PI weicht zwar nicht vollständig vom Grundsatz der Arbeitswegsubventionierung ab, aber es sollen nur noch kurze Arbeitswege subventioniert werden, das heisst Arbeitswege, die sich mit einer Drei-Zonen-Jahreskarte des ZVV bewältigen lassen, darum die 1150 Franken. Selbstverständlich mit Ausnahmen, das ist mir auch wichtig: Denn die hier vorgelegte Änderung des Steuergesetzes soll auch sozialverträglich sein. Wer Nacht- oder Schichtarbeit leistet, gerade zum Beispiel das Pflegepersonal, und keine Möglichkeit zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs hat, der oder die kann weiterhin einen höheren Satz von den Steuern abziehen. Mit der Deckelung bei 1150 Franken für alle anderen folgt die PI übrigens ganz dem Grundsatz des Gesamtverkehrskonzeptes, Leitsatz Nummer 3 von Regierungsrätin Carmen Walker Späh, nämlich, dass kurze Verkehrswege zur Verkehrsvermeidung beitragen sollen. Und in diesem Sinne trägt die PI nicht nur zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur, sondern in gleichem Masse eben zur Reduktion der Umwelt- und Klimabelastung bei, und damit ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Der Pendlerabzug wurde erst kürzlich für viele Pendler gekürzt. Unser S-Bahnnetz ist hervorragend aufgebaut und funktioniert im Normalfall ausserordentlich effizient. Dies hat unter anderem dazu geführt, dass viele Unternehmen ihren Sitz in die grossen Zentren verlegt haben oder noch verlegen. Die Zentren sind gut und schnell erreichbar und somit für die Mitarbeitenden aus der ganzen Region attraktiv. Die Mitte-Fraktion stellt sich voll und ganz hinter den ZVV, aber ein weiterer Ausbau muss gut überlegt werden. Unternehmen sollten wieder vermehrt auch dezentral angesiedelt werden. Wenn Mitarbeitende näher am Arbeitsplatz wohnen, werden riesige Pendlerströme, tägliche Staus und randvolle S-Bahnen verhindert. Wir müssen die Arbeitsstellen wieder auf regionale Zentren verteilen und nicht die Pendler mit tieferen Abzügen

bestrafen, die zum Teil keine andere Wahl haben als ihrem Arbeitgeber nachzureisen. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese PI nicht.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Dass wir aufgrund unseres hohen Mobilitätsvolumens rein verkehrstechnisch an unsere Kapazitätsgrenzen stossen, ist eine Tatsache, der wir in verschiedenen Bereichen immer mehr begegnen. Es ist eine anstehende Aufgabe, unsere Kreise von Wohnen, Arbeit, Konsum und Freizeitverhalten wieder enger zu ziehen. Das bedeutet, dass in Bezug auf die Raumplanung die bauliche Entwicklung auf Zentrumslagen zu konzentrieren ist und auf Gebiete, die mit dem ÖV gut erschlossen sind.

Vor diesem Hintergrund stellen sich die Initianten auf den Standpunkt, dass der aktuelle Pendlerabzug ebenfalls einen Fehlanreiz bewirkt, weil er lange Arbeitswege fördert, damit dem Klima schadet und zudem der Staat dadurch weniger Steuereinnahmen hat. Die Auswirkungen auf die Umwelt und die Staatsfinanzen sind nicht von der Hand zu weisen. Ob ein tiefer Pendlerabzug aber tatsächlich lenkend wirkt, ist jedoch zu bezweifeln. Ein grosser Teil der Pendelnden würde wohl auch lieber kürzere Arbeitswege in Kauf nehmen, wenn sich ein entsprechender Arbeitsplatz in der Nähe ihres Wohnortes finden liesse.

Im Jahr 2017 hat die Zürcher Stimmbevölkerung einer Begrenzung des zuvor unlimitierten Pendlerabzugs auf 5000 Franken zugestimmt. Eine weitere Herabsetzung dieser Limite trifft in erster Linie jene, die in den Randgebieten wohnen, wo die Mieten oder das Wohneigentum bezahlbar sind, dafür dort aber nur wenig Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Im Knonaueramt sind das beispielsweise gegen 60 Prozent der Arbeitnehmenden, die, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen, pendeln müssen. Eine Herabsetzung des Pendlerabzugs schafft keine regional nahen Arbeitsplätze. Der grössere Effekt ist jener, dass vermutlich mehrheitlich Säläre aus dem tieferen Segment noch mehr belastet werden. Eine solche Art von Lenkungswirkung ist darum in erster Linie unsozial – es wurde schon gesagt – und bringt auf der anderen Seite wohl kaum etwas für einen wirksamen Klimaschutz.

Einen effizienteren Beitrag an Pendlerinnen und Pendler mit geringem Einkommen könnte man leisten, wenn man ihnen beispielsweise eine Pendelzulage vergütet, wenn sie den ÖV nehmen. Eine positive Umweltbilanz hängt abgesehen auch davon ab, wie stark sich die Arbeit im Home-Office und die E-Mobilität durchsetzen.

Die EVP hat in jedem Fall Übereinstimmung mit dem Kernanliegen dieser PI. Nur haben wir aber grosse Fragezeichen über die Wahl des Werkzeugs, das nun diese Ziele erreichen soll. Damit die kritischen Aspekte nach der mutmasslichen Überweisung dieser PI nicht vergessen gehen, werden wir sie nicht vorläufig unterstützen.

*Melanie Berner (AL, Zürich):* Die vorliegende PI wird von der Mehrheit der Alternativen Liste AL nicht unterstützt. Wir sind uns bewusst, dass es kreative und auch schmerzhaft Lösungen braucht, um im Bereich Klimaschutz vorwärtszukommen. Und ein Teil unserer Fraktion ist daher der Ansicht, dass es gut und

wichtig ist, wenn das Thema «Pendlerabzug» vertieft in einer Kommission angeschaut wird. Die Mehrheit der Fraktion ist allerdings der Meinung, dass beim vorliegenden Vorstoss, der von Personen aus dem städtischen Umfeld und einer gut erschlossenen Seegemeinde stammt, die soziale Realität vieler Autopendler verkannt wurde und wird. Für die Alternative Liste AL geniesst der Klimaschutz hohe Priorität. Klimapolitische Massnahmen müssen aber zwingend sozial abgedeckt werden. In dieser Hinsicht weist die vorliegende PI Mängel auf. Es sind nicht nur Erwerbstätige, die Nacht- und Schichtarbeit leisten müssen, welche für ihren Arbeitsweg auf ein Auto angewiesen sind. Auch der Maler aus Oberholz, welcher um 6.30 Uhr auf einer Baustelle in Dietikon sein muss, braucht dazu ein Auto. Das ist keine Schichtarbeit und es ist keine Nachtarbeit. Ja, kurze Arbeitswege sind erstrebenswert, bringen sie doch nebst Klimaverträglichkeit auch Lebensqualität mit sich. Aber längst nicht alle Autopendlerinnen und -pendler machen dies freiwillig. Wenn der Arbeitsweg mit dem Auto halt nur eine halbe Stunde dauert, jener mit dem ÖV aber eineinhalb Stunden, dann ist es absolut nachvollziehbar, dass das Auto als Transportmittel gewählt wird. Die Vorstellung, dass alle ihren Arbeitsplatz innert nützlicher Frist mit dem ÖV erreichen können, ist eine schöne, entspricht aber leider nicht der Realität. Ein Grossteil der Arbeitsplätze befindet sich im urbanen Raum, genau dort, wo der Wohnraum zunehmend knapper und eben auch teurer wird. Längst nicht alle können es sich leisten, nahe bei ihrem Arbeitsplatz zu wohnen. Und sobald schulpflichtige Kinder ins Spiel kommen, sind viele Eltern zu Recht nicht mehr bereit, wegen eines Jobwechsels auch den Wohnort zu wechseln.

Der in der PI gesetzte Höchstbetrag von 1150 Franken ist viel zu tief und in den Augen der AL einigermaßen willkürlich gesetzt. Er berücksichtigt einzig die Realität im urbanen Raum. Der Umbau hin zu einer klimafreundlichen Gesellschaft muss aber für alle erschwinglich sein. Die Politik hat eine soziale Verantwortung gegenüber den finanziell schwächeren Verhältnissen. Ihre Bedürfnisse und ihre Möglichkeiten bilden die Leitlinie für den klimapolitischen Umbau. Nur wenn diese berücksichtigt und geschützt werden, ist auch die AL dabei. Da in der vorliegenden Fassung der PI wenig Bewusstsein für die soziale Realität finanziell schlechter gestellter Menschen zu finden ist, wird die Mehrheit der AL diese eben nicht vorläufig unterstützen. Besten Dank.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

#### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 186/2021 stimmen 73 Ratsmitglieder.** Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Die Geschäftsleitung wird die parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zuweisen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.