

8. Verkehrsabgaben für ÖV-Motorfahrzeuge

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 2. April 2019 zur parlamentarischen Initiative Alex Gantner

KR-Nr. 10a/2017

Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Referent der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Ich habe mir als ehemaliger Präsident der WAK erlaubt, hier noch diesen Antrag zu vertreten, zumal ich in den Beratungen miteingebunden war.

Die WAK beantragt Ihnen einstimmig, die parlamentarische Initiative abzulehnen.

Der Kantonsrat hat am 28. August 2017 vier parlamentarische Initiativen zum Verkehrsabgabengesetz vorläufig unterstützt. Mit der heute zur Debatte stehenden Vorlage kommt nun die zweite PI zur definitiven Beratung in unser Plenum. Die PI von Jürg Sulser (*KR-Nr. 11/2017*) betreffend schwere Motorwagen liegt derzeit beim Regierungsrat zur Stellungnahme und diejenige von René Isler betreffend Senkung der Verkehrsabgaben um 20 Prozent (*KR-Nr. 16/2017*) ist bis zur Volksabstimmung über das Rosengartenprojekt (*Vorlage 5326*) sistiert.

Nun zur PI von Alex Gantner, die heute traktandiert ist: Die geforderte Änderung von Paragraph 4 Absatz 1 des Verkehrsabgabengesetzes würde die Abgabenbefreiung für die ausschliesslich im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendeten Motorfahrzeuge und Anhänger aufheben. Die Belastung des öffentlichen Verkehrs mit zusätzlichen Steuern würde zu einer Zunahme der Kostenunterdeckung des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) führen. Dadurch erhöhte sich die Belastung der Gemeinden, weil diese 50 Prozent der Kostenunterdeckung des ÖV zu tragen haben. Deren Mehrkosten würden gesamthaft, auf den ganzen Kanton gerechnet, rund 700'000 Franken betragen.

Eine Verteuerung des ÖV ergibt nach Ansicht der Kommission keinen Sinn. Dank seinem gut ausgebauten Angebot und seiner Flächeneffizienz entlastet der ÖV die Strassen und vermindert den Druck auf zusätzliche Ausbauten im Strassenverkehr. So soll der ÖV gemäss kantonalem Modal-Split-Ziel mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. Dieses Ziel ist auch aus Umweltsicht ein bedeutendes Ziel und wurde im Zeitraum 2014 bis 2018 noch nicht erreicht.

Der öffentliche Verkehr ist in vielen anderen Kantonen von den Verkehrsabgaben befreit. Dies trifft auf knapp die Hälfte aller Kantone und insbesondere auf alle Nachbarkantone zu, ausgenommen der Kanton Schwyz. Es wäre nicht gerechtfertigt, wenn die Verkehrsunternehmen aus den Nachbarkantonen Aargau, Schaffhausen, Sankt Gallen, Thurgau und Zug gegenüber dem ZVV bevorteilt würden. Hinzu kommt, dass im Kanton Zürich, im Gegensatz zu vielen anderen Kantonen, keine Mittel aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe direkt für den

ÖV verwendet werden; sie stehen ungekürzt und ausschliesslich dem Strassenfonds zur Verfügung.

Die mit der PI verlangte Streichung von Paragraf 4 Absatz 2 führte im Weiteren dazu, dass für zahlreiche Fahrzeuge zum Beispiel von gemeinnützigen Organisationen, für Krankenwagen, Feuerwehr-, Polizei-, Katastrophenfahrzeuge, für übrige Fahrzeuge des Kantons und der Gemeinden bei ausschliesslich dienstlicher Verwendung sowie für Fahrzeuge mobilitätsbehinderter Personen vollumfänglich eine Verkehrsabgabe geleistet werden müsste. Somit wären für rund 11'000 Fahrzeuge kantonsweit keine Ermässigungen mehr möglich, wodurch die Fahrzeuge der genannten Kategorien deutlich schlechter behandelt würden als in Nachbarkantonen.

Namens der WAK beantrage ich Ihnen daher, die parlamentarische Initiative abzulehnen. Besten Dank.

Urs Waser (SVP, Langnau a. A.): Wie es der Titel der PI verspricht, «Verkehrsabgaben für öffentliche Motorfahrzeuge», war es von Anfang an die Idee, die verdeckte und intransparente Subventionierung des öffentlichen Verkehrs aufzudecken und ursachergemäss zu verrechnen. Liebe FDP, es irritiert uns deshalb schwer, dass ihr eure eigene Initiative mit uns als Mitunterzeichnern fallen gelassen habt. Wir von der SVP können das nur schwer nachvollziehen, wir sind aber gespannt auf eure Stellungnahme. Ich habe mich auf die Suche nach den Gründen eurerseits für die Ablehnung der PI gemacht. Fündig wurde ich im Positionspapier «Verkehr» der FDP des Kantons Zürich. Ich zitiere: «Das Bedürfnis der Zürcher Bevölkerung nach Mobilität wächst weiterhin, Subventionen verzerren allerdings die Anreize für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger. Die Allgemeinheit subventioniert Mobilität. Das führt zu Marktverzerrungen und zu Intransparenz.» Nun gut, euer Positionspapier würde mit grosser Wahrscheinlichkeit dieser PI zustimmen. Was aber ist mit den gewählten Kantonsrätinnen und Kantonsräten der FDP los? Stehen Sie nun ein für eine verdeckte und intransparente Subventionierung des öffentlichen Verkehrs? In dem Fall müssten Sie aber dringend Ihr Positionspapier ändern oder anpassen.

Was den Absatz 2 betrifft, schlugen wir von der SVP eine geänderte PI vor. Die SVP ist dagegen, dass neu Krankenwagen, Feuerwehr und Polizei Verkehrsabgaben leisten. Diese Organisationen sind für alle Bürger gleichwertig da und geniessen von uns weiterhin die Befreiung der Verkehrsabgaben, im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr. Die geänderte PI, nur auf den öffentlichen Verkehr bezogen, war der FDP wohl zu wenig. Als schlussendlich alleinige Unterstützerin einer möglichen geänderten PI nach dem Sprichwort «Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach» oder «Wer den Rappen nicht ehrt, ist des Franks nicht wert» verzichteten wir auf die Eingabe, da uns der bürgerliche Partner, die FDP, im Regen stehen liess. Die SVP steht für eine transparente, ehrliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs nach Verursacherprinzip. Schade für die bürgerlichen Wähler, die für die Transparenz stehen, dass es mit der geänderten PI von uns nicht funktioniert hat.

Die SVP lehnt die jetzt nicht geänderte PI ab. Besten Dank.

Birgit Tognella (SP, Zürich): In dieser PI wird ursprünglich die Befreiung der Verkehrsabgaben für Trolleybusse und ihre Anhänger sowie die Aufhebung der Verkehrsabgaben von im fahrplanmässigen öffentlichen Linienverkehr verwendeten Motorfahrzeuge und deren Anhänger verlangt. Die Initianten haben aber selber eingesehen, dass diese PI nicht sinnvoll ist, und haben sodann eine reduzierte PI auf den Tisch gelegt. Aber auch für diese PI mit dem Wortlaut «Trolleybusse und ihre Anhänger sind abgabefrei» haben wir kein Verständnis. Es macht keinen Sinn. Den ökologischen Gedanken bei der Befreiung der Trolleybusse und ihrer Anhänger kann man ja noch nachvollziehen, jedoch nur bedingt. ÖV-Trolleybusse verursachen genau wie alle anderen Kosten. Auch sie erzeugen Emissionen und beanspruchen die Strassen. Wir sehen keinen Sinn darin, den öffentlichen Verkehr mit einer neuen Steuer zu belasten. Die Begründung der Kostenwahrheit ist unbegründet und im Gegenteil klar definiert. Weniger Abgaben bedeuten mehr Verkehr. Wir lehnen diese PI klar ab.

Martin Farner (FDP, Stammheim): Mir fällt die ehrenvolle Aufgabe zu, die Fraktionsmeinung zur PI unseres Kollegen Alex Gantner vorzutragen. Grundsätzlich legt er mit seiner PI den Finger auf einen wunden Punkt, nämlich denjenigen der Kostenwahrheit im Verkehr. Anders gefragt: Warum sollen keine Anreize geschaffen werden, um Motorfahrzeuge, welche im ständigen öffentlichen Einsatz stehen, durch emissionsärmere zu ersetzen? Gegenwärtig sind sie von der Motorfahrzeugabgabe befreit. Das möchte die PI ändern. Sie würde den unverhältnismässig hohen administrativen Aufwand für die Abwicklung der Abgabermässigungen und -befreiungen deutlich reduzieren. Da jedoch sämtliche dieser Fahrzeuge im Besitz der öffentlichen Hand sind – Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen et cetera –, würde lediglich Geld in der Höhe von 4,5 Millionen Franken von der entsprechenden Kostenstelle in den Strassenfonds umverteilt. Diese Belastung der Linienbusse mit zusätzlichen Steuern ginge zulasten des ZVV und der Gemeinden, wie Sie das bereits gehört haben, und würde die Kostenunterdeckung anwachsen lassen. Dies erachtet die Mehrheit der Fraktion nicht als zweckmässig. Hingegen vertreten wir durchaus die Ansicht, dass auch der öffentliche Verkehr, wo möglich, auf emissionsärmere Fahrzeuge umgestellt wird. Auch ist zu prüfen, wie der administrative Aufwand im heutigen System reduziert werden kann.

Die FDP-Fraktion unterstützt die PI nicht mehr definitiv.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs geht aufs Konto der Mobilität. Sie macht fast 40 Prozent der CO₂-Emissionen aus, und in diesen Zahlen sind die Flugreisen noch nicht miteinberechnet. Zwei Drittel der Kilometer, die in unserem Land gefahren werden, werden mit dem Auto zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes. Es macht also absolut keinen Sinn, den

öffentlichen Verkehr mit neuen Abgaben zu belasten, so wie es die Initianten verlangen.

Durch die geforderte Gesetzesänderung würde die Befreiung von Verkehrsabgaben für die Motorfahrzeuge mit Anhängern des öffentlichen Linienverkehrs aufgehoben. Aufgrund des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr müssen die Gemeinden die Hälfte der jeweiligen Kostenunterdeckung tragen. Mit den Verkehrsabgaben für die ÖV-Motorfahrzeuge würden laut ZVV-Verteilschlüssel rund 700'000 Franken Mehrkosten bei den Gemeinden und 700'000 Franken beim Kanton anfallen. Es würde also vorwiegend zu einer Kostenverschiebung in den öffentlichen Haushalten kommen. Der Kanton Zürich würde zudem mit dieser Regelung einen Sonderfall unter den Kantonen schaffen. In vielen anderen Kantonen ist der öffentliche Verkehr nämlich von den Verkehrsabgaben befreit. Insbesondere trifft dies auf unsere Nachbarkantone Aargau, Schaffhausen, Sankt Gallen, Thurgau und Zug zu. Weshalb soll der ZVV gegenüber diesen Kantonen benachteiligt werden? Vielleicht wissen das die Initianten. Von der Gesetzesänderung wären auch Fahrzeuge gemeinnütziger Organisationen betroffen. Dazu würden neben Krankenwagen, Feuerwehr-, Polizeiautos und unter anderem auch Fahrzeuge für mobilitätsbehinderte Personen gehören. Ermässigungen wären, wie erwähnt, damit nicht mehr möglich.

Die Initianten wünschen einen Abbau von Subventionen im öffentlichen Verkehr und Mehrerträge für den Strassenfonds. Wir alle wissen, dass eine Schwächung des öffentlichen Verkehrs bei überlasteten Strassen, belasteter Umwelt nicht zielführend ist. Wir können uns den aktuellen individuellen Verkehr weder aus Umweltgründen noch aus Platzgründen leisten. Deshalb ist jede Schwächung des öffentlichen Verkehrs nicht zeitgemäss. Es dürfte niemanden überraschen, dass wir Grünen die Vorlage ablehnen. Danke.

Beat Monhart (EVP, Gossau): Die EVP ist erleichtert, dass die FDP wie auch die gesamte Kommission für Wirtschaft und Abgaben zum Schluss gekommen ist, dass die vorliegende PI abzulehnen ist. Es ist richtig und es soll auch so bleiben, dass es bestimmte Nutzergruppen gibt, die keine Motorfahrzeugabgabe bezahlen. Dem vorliegenden Antrag der WAK ist zuzustimmen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Als Erstunterzeichner der PI erlaube ich mir, noch einige Worte an Sie alle zu richten. Vorneweg: Mindestens der Redner wird nachher der Ablehnung des Vorstosses nicht zustimmen, und dies aus liberaler und ordnungspolitischer Konsequenz. Denn das Nein des Regierungsrates, das ja auch vorliegt, und das wohl überwältigende Nein hier im Kantonsrat, sind nichts anderes als die Ablehnung des Verursacherprinzips, das Verneinen von mehr Kostentransparenz in der Mobilität und ausgerechnet beim Strassenverkehr. Zur Erinnerung: Es geht nicht nur um den ÖV, der mit 1,4 Millionen Franken etwas mehr belastet wird, sondern auch um weitere 11'000 bis 12'000 Fahrzeuge. Und es geht auch um das Verhindern eines konkreten und überblickbaren Bürokratieabbaus. Aber eben, heute ist – zur Erinnerung – Montag. Heute ist nicht Freitag, ein Tag

für Demonstrationen und Streiks. Heute ist nicht Samstag, ein Tag üblicherweise für politische Positionspapiere (*Anspielung auf die Verabschiedung des FDP-Positionspapier zur Umwelt- und Klimapolitik an der Delegiertenversammlung am vergangenen Samstag*), heute ist ein Tag der Realpolitik, ein Tag der Zementierung von Privilegien, ein Tag der Klientelpolitik über alle Fraktionen und Parteien hinweg. Für mich persönlich, nach neun Jahren im Kantonsrat, ist das extrem ernüchternd.

Die PI hat im Strassenverkehrsabgabengesetz einen Paragraphen beziehungsweise zwei kurze Absätze identifiziert – aus meiner Sicht immer noch zu Recht –, die wirklich zu hinterfragen sind. Mit der Voll- und Teilbefreiung von Abgaben werden Privilegien geschaffen, die mit drei Vollzeitstellen verwaltet werden müssen. Die berühmt-berüchtigten Ausnahmen, eine Ungerechtigkeit denen gegenüber, die nicht davon profitieren, eine Freude für diejenigen, die davon profitieren. Die Begünstigten sind aber im Irrglauben, Kosten gespart oder irgendetwas gewonnen zu haben. Auch sie haben nämlich auf ihrer Seite einen administrativen Aufwand für Gesuche, den Schriftenwechsel mit diesen drei höchst unproduktiven Stellen der kantonalen Verwaltung zu tun. Ja, es wirkt eben das berühmt-berüchtigte – und Herr Sicherheitsdirektor (*Regierungsrat Mario Fehr*), bitte hören Sie mir genau zu –, das berühmt-berüchtigte süsse Gift der Subventionen. Ich habe sogar eine Flasche davon mitgebracht und werde sie nachher symbolisch dem Herrn Sicherheitsdirektor überreichen, mit Volksentscheid vom überarbeiteten Strassenverkehrsabgabengesetz vor über fünf Jahren versiegelt. Aber es wäre ein Leichtes, wenn dieser Kantonsrat heute mit einem positiven Entscheid für diese PI hier diesen Verschluss öffnen und wenigstens diese Subvention abschaffen könnte.

Wer kennt sie nicht, die Spurrillen der Kaphaltstellen auf Staatsstrassen? Polizei- und andere Fahrzeuge des Kantons und der Kommunen legen Zehntausende von Kilometern pro Jahr, ein Mehrfaches eines durchschnittlichen Personenwagens zurück und beanspruchen alle unsere Strassen mit zum Teil sehr viel Gewicht. Die schweren Fahrzeuge der Feuerwehr, die Kehrrichtsammelfahrzeuge et cetera, wir kennen sie alle, wie sie herumfahren, und das, ohne Abgaben zu bezahlen, free of charge – gratis. Aber wie diese Privilegien verteidigt werden, haben wir in der WAK mit unglaublicher Vehemenz erleben dürfen. Die Aufhebung der Abgabebefreiung der ÖV-Busse würde die Finanzierung des ZVV durcheinanderbringen. Es geht bei diesem 1-Milliarden-Budget beim ZVV eben um die besagten 1,4 Millionen Franken, das ist eine Rundungsungenauigkeit. Ein Referendum über diesen Betrag wurde sogar erwartet, was aus meiner Sicht eine Fehleinschätzung darstellt. Dazu dann unsere geschätzten Gemeindevertreter, die wieder eine Kostenverschiebung vom Kanton zu den Gemeinden befürchteten. Und am Schluss wurde auch mit sozialpolitischem Argumenten argumentiert, dass die Benachteiligten im Mobilitätsbereich zusätzliche Kosten erfahren würden, und das sei alles sehr unfair. Aber hier stehen wir an einem kritischen Punkt, vor allem auch für die Sozialdemokraten, die Grünen und die Grünliberalen, die einen Spagat machen, wenn man zwar Kostenwahrheit vor allem in der Klimapolitik haben

will, wenn aber die Kosten steigen, ist man aber dagegen. Wenn man das Verursacherprinzip und die Kostenwahrheit umsetzen will, dann kostet es eben für alle mehr, und das muss man auch entsprechend akzeptieren. Oder ist die Lösung die, dass bei diesen anstehenden Problemen die Konsequenz dann eben wieder die ist: mehr Ausnahmen, längere Übergangsfristen und am Schluss mehr Bürokratie? Ich danke für die Aufmerksamkeit.

René Isler (SVP, Winterthur): Man ist beinahe gezwungen zu sagen: Wer solche Freunde hat wie die FDP braucht keine Feinde mehr. Nichtsdestotrotz: Findet euch wieder, kehrt wieder zurück zur Normalität, geht mal wandern, frische Luft tut dem Hirn gut.

Aber um jetzt nochmals auf diese PI zurückzukommen: Der ÖV ist nicht gleich Verkehr auf der Schiene. Und es ist schon erstaunlich, dass die Effizienz beim ÖV, vor allem bei demjenigen auf der Strasse, gar nie hinterfragt wird. Da können pro Person und Tonne von A nach B Fahrzeuge mit einer Energieeffizienz verschoben werden, die jenseits von Gut und Böse ist. Da scheint es offensichtlich normal zu sein, dass ganz oder halbleere Busse, in denen nebst dem Chauffeur niemand drin ist, irgendwo im Kanton Zürich oder in der Stadt Winterthur schön im Sieben-Minuten-Takt herumfahren. Aber so ein Gelenkbus wiegt ja auch nur 29 Tonnen.

Ordnungspolitisch müssten wir uns tatsächlich fragen, ob wir vor allem den ÖV auf der Strasse und dort wiederum das, wogegen Sie fast jeden Freitag auf die Strasse gehen (*gemeint sind die Klimademonstrationen*), den Dieselbus, doppelt – doppelt! – quersubventionieren wollen. Also so arg falsch ist denn diese PI von Kollege Alex Gantner und mir denn doch nicht. Das müssten Sie schon mal hinterfragen, wie Sie das handhaben wollen und wie viel Energieeffizienz es denn tatsächlich bräuchte. Ob es ab und wann in Randzeiten nicht auch einmal ein Kleinbus täte oder ob es denn tatsächlich immer 22 bis 26,4 Tonnen schwere Gesellschaftswagen braucht, die irgendwo für zwei, drei Passagiere über Mittag einen Anschluss herstellen. Aber wie gesagt, die Doppelmoral der links-grünen Mehrheit zurzeit in diesem Rat ist ja schon fast normal. Da wird der ÖV auf der Strasse mit Dieselbussen nie hinterfragt. Ich persönlich werde diese PI selbstverständlich als Unterzeichner mit Rückgrat und nicht wie ein Gummischlauch unterstützen. Herzlichen Dank.

Regierungsrat Mario Fehr: Ich danke für die Debatte. Ich danke für den vernünftigen Entscheid. Und Herr Gantner, ich danke auch für die Süssigkeiten. Ich mag Süssigkeiten.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. und II.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 161 : 2 Stimmen (bei 5 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die parlamentarische Initiative KR-Nr. 10/2017 abzulehnen.

(Die Abstimmungsanlage zeigt wegen Defekts einer Ja-Taste nur 160 Ja-Stimmen an.)

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.