

7. Gerechte Verkehrsabgaben für alle Verkehrsmittel – auch solche mit alternativen Antrieben wie Elektro (inkl. E-Bikes, Scooter etc.), Wasserstoff, alternative Kraftstoffe wie CNG, LPG etc.

Motion Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)

KR-Nr. 365/2021, RRB-Nr. 1274/10. November 2021 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 10. Oktober 2021 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach): «Herr, es ist Zeit» und bei Rilke (*Rainer Maria Rilke, österreichischer Dichter*) geht es weiter mit «der Sommer war sehr gross». Hier im Kantonsrat nimmt das Gedicht natürlich eine andere Wendung, nämlich: «Herr, es ist Zeit für eine benutzergerechte Strassenverkehrsabgabe», und zwar jetzt und nicht erst in zwei Jahren.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Verkehrsabgabengesetz (VAG) dahingehend anzupassen, dass für alle Verkehrsmittel, also auch für solche mit alternativen Antrieben, eine angemessene und gerechte Verkehrsabgabe erhoben wird. Und nach allem, was ich in den vorangehenden Debatten gehört habe, sollte das ja eigentlich mehrheitsfähig sein. Aktuell zahlen leider nicht alle Fahrzeuge, die die teuer bereitgestellte Infrastruktur mitbenutzen, auch etwas dafür. Verursachergerecht ist das so natürlich nicht. Und ob Ihnen das gefällt oder nicht, diese Infrastruktur kostet etwas. Sie muss erhalten und ausgebaut werden, sodass nicht nur der Individualverkehr, sondern auch der Berufsverkehr und die Versorgung mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs gewährleistet sind. Und ebenso brauchen wir diese Infrastruktur für unsere Notfallorganisationen wie die Polizei, Notarzt und Feuerwehr.

Nun werden die Kosten für die Instandhaltung dieser Infrastruktur über den Strassenfonds gedeckt, der zurzeit aber ausschliesslich von Fahrzeugen mit Verbrennungs- und Hybrid-Motoren geäufnet wird. Künftig sollen alle Fahrzeuge oder Verkehrsmittel ihrem Beitrag an die Benutzung der Infrastruktur, an den Ressourcenverbrauch von wertvollem Land und auch an die Zusatzkosten für die Sicherheitsmassnahmen und Unfallbewältigung leisten. Alles andere ist eine Diskriminierung der traditionellen Antriebe. Es gibt aber auch noch einen weiteren Grund neben der Diskriminierung. Die neusten Zahlen der Neuinverkehrssetzungen belegen eindrücklich: Der Anteil der Fahrzeuge, die keine Strassensteuern zahlen, nämlich Elektro und Wasserstoff, steigt stetig und rasch. Die offiziellen Zahlen des Statistischen Amtes 2021 zeigen: Bei den Benzinern wurden 23 Prozent weniger Fahrzeuge in Verkehr gesetzt, bei den Dieseln sogar satte 31 Prozent. Zur Erinnerung: Das sind diejenigen, die bezahlen. Beim Hybrid fand eine Steigerung von atemberaubenden 87 Prozent statt. Die bezahlen so ein bisschen etwas, tragen

aber mit den tiefen Ansätzen, nämlich zum Teil bis 80 Prozent Steuererleichterung, wenig ans Steuersubstrat bei. Und bei den Elektroautos gab es eine Steigerung von 63 Prozent; diese bezahlen gar nichts an die allgemeinen Verkehrskosten. Es ist also mit substantziellen Mindereinnahmen im Strassenfonds zu rechnen; dies zusätzlich noch zur neusten gesetzlichen Änderung, durch die dem Strassenfonds noch mehr Mittel entzogen werden. Das Ausbluten des Strassenfonds gilt es aber unbedingt zu verhindern. Deshalb, Herr, ist es Zeit, hier Gerechtigkeit zu schaffen.

Die Voten von links bis rechts sowie auch von unserem Sicherheitsdirektor (*Regierungsrat Mario Fehr*) zu ähnlichen Geschäften bestätigen genau dies. Aber ja, Timing ist ja bekanntlich alles, und es ist natürlich kurz vor den Wahlen vermutlich ein zu heisses Eisen, um jetzt schon geschmiedet zu werden. Ich bin dennoch gespannt, wer den Mut hat, sich für unsere überlebensnotwendige Infrastruktur stark zu machen, und zwar jetzt mit einem Ja. Alles andere ist unehrlich. Geben Sie sich deshalb jetzt schon einen Ruck und warten Sie nicht, bis unsere Infrastruktur zerfällt, weil kein Geld mehr aus dem Strassenfonds kommt, sonst werden wir von unseren Unterlassungssünden eingeholt. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist elektrisch. Die heutigen Verbrenner werden durch alternative Antriebe, primär elektrische Antriebe, abgelöst. Die Motion hat richtig erkannt, dass die Verkehrsabgabe im Hinblick auf diese elektrische Zukunft geändert werden müsste. Das ist aber der einzige Punkt, den die Motion richtig erkannt hat. Denn mit der Forderung nach Deckelung der Verkehrsabgaben, so explizit hingeschrieben eine Senkung der Verkehrsabgaben für die traditionellen Antriebe, also für die Verbrennungsmotoren, steht die Motion doch etwas sonderbar in der Gegend herum. Es ist doch absurd, wenn wir fordern, dass bei den Klimasündern unter den Automobilen die Verkehrsabgaben gesenkt werden und wir sie somit indirekt fördern. Die SP ist entsprechend gegen diese irrsinnige Forderung und wird die Motion ablehnen.

Nichtdestotrotz bleibt das Problem bestehen, die Verkehrsabgaben müssen mittelfristig e-mobilitätstauglich werden. Es ist auch relevant, dass nicht jedes elektrisch betriebene Auto grundsätzlich ein gutes ist. Insbesondere unsinnig riesige SUV haben auch nichts auf unseren Strassen verloren. Das heisst, wir sehen zwei Möglichkeiten, wie man zukunftsgerichte Verkehrsabgaben anpassen könnte: Eine Option wäre über das Gewicht, denn das Gewicht ist auch relevant für die Abnutzung der Strasse. Hier müsste man allerdings für die elektrischen Autos einen Bonus geben, da sie wegen Batterien systematisch schwerer sind. Die andere Option wäre in Abhängigkeit von der benutzten Primärenergie. Grundsätzlich sind elektrisch betriebene Autos klar effizienter, da hätten wir hier eigentlich einen Anreiz für die E-Mobilität. Andererseits würden unsinnig grosse elektrische Autos auch relevant besteuert, weil auch diese unsinnig Primärenergie verschleudern. Entsprechend: Ja, das Verkehrsabgabengesetz sollte bald mal angepasst

werden. Ja, wir denken, wir sollten mal eine Motion genau zu diesem Punkt machen. Aber nein, diese Motion ist es nicht. Bitte lehnen Sie die vorliegende Motion ab.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Aus dem Strassenfonds werden nicht nur die Strassen, sondern auch Radwege und Gehwege finanziert. Es ist daher richtig, dass besonders im Bereich «Mikromobilität» zahlreiche Verkehrsteilnehmer von einer Infrastruktur profitieren, an die sie nicht bezahlen. Zudem gibt es auch bei den Personen- und Lieferwagen einen stetig wachsenden Anteil voll elektrisierter Fahrzeuge, die gänzlich von der Verkehrsabgabe befreit sind. Dass hier in absehbarer Zeit Handlungsbedarf besteht, ist richtig. Dies hat auch der Bund erkannt. Auch die Nationalstrassen können nicht mehr finanziert werden, wenn keine Treibstoffabgaben mehr fliessen.

Dies wäre allerdings der Zeitpunkt, um über eine generelle Neuregelung der Finanzierung unserer Infrastruktur nachzudenken. Öfters wird auch von Mobility-Pricing gesprochen. Wenn es denn ein echtes Mobility-Pricing geben soll, dann wären alle Verkehrsmittel zu besteuern, auch die Mikromobilität. Zudem haben wir im Moment noch die PI Wirth (*KR-Nr. 340/2012 von Thomas Wirth*) auf dem Tisch, die eine Internalisierung der externen Kosten fordert und die nun ebenfalls allenfalls über die Verkehrsabgaben geregelt werden soll. Der richtige Zeitpunkt für die Neuregelung der Verkehrsabgaben wird in spätestens drei bis vier Jahren da sein. Dann sollte auch eine einfachere Regelung der Abgaben erfolgen, sodass sich die Bevölkerung wieder selbst informieren kann, wie hoch die zu bezahlende Abgabe ist. Heute muss das Strassenverkehrsamt dazu extra Mitarbeiter beschäftigen, die dazu Auskunft geben können.

Aus diesen Gründen ist für uns jetzt noch kein Handlungsbedarf angezeigt. Wir begrüssen es aber, wenn die Regierung in absehbarer Zeit einen Entwurf für ein neues Verkehrsabgabengesetz vorlegt. Die FDP lehnt die jetzige Motion ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Es gibt einen Punkt, in dem ich einverstanden bin mit den Initianten, und das ist der Punkt, dass wir selbstverständlich dahinkommen müssen, dass auch die weiteren Fahrzeuge, die bis jetzt gratis unterwegs sind, bezahlen. Der Zeitpunkt dafür ist aber definitiv nicht jetzt. Die Verkehrsfinanzierung sollte grundsätzlich neu gedacht werden, und solche Ansätze haben wir im Vorstoss überhaupt nicht gehört. Wenn wir auf nationaler Ebene schauen, dann können wir feststellen, dass die Mineralölsteuererträge rückläufig sind, und sie sind auch einiges tiefer, als sie ursprünglich prognostiziert waren. Dies stellt natürlich die Verkehrsfinanzierung oder die Infrastrukturfinanzierung, aber auch die Bundesfinanzierung vor eine grössere Herausforderung. Aber gleichzeitig muss man sagen: Es ist gut so, dass sie tiefer ist, denn der Ertrag der Mineralölsteuer muss null sein, wenn wir eine erfolgreiche Klimapolitik haben. Wir müssen sie also in dem Sinne grundsätzlich übersetzen.

Es ist daher der richtige Zeitpunkt, die Verkehrsfinanzierung und die Infrastrukturfinanzierung grundsätzlich neu zu denken. Dazu zwei Gedanken: Einerseits hat

ja Frau Rogenmoser in ihrem Votum hier sehr häufig gesagt «gerecht», «verursachergerecht». Gesehen habe ich das aber nicht. Wenn wir über die neue Verkehrsfinanzierung nachdenken müssen, müssen wir über eine verkehrsleistungsabhängige Finanzierung nachdenken. Es kann ja nicht sein, dass das Auto, das ganz selten fährt, gleich viel oder mehr bezahlen muss wie jemand, der Infrastruktur ständig und sehr intensiv benutzt. Wo ist da die Gerechtigkeit, wenn einfach nur der Antrieb besteuert wird? Nein, wir müssen davon wegkommen und das fahrleistungsabhängig machen. Dass wir das nicht können, ist ein alter Zopf in der Verfassung, aus den Zeiten, als die Gemeinwesen sich noch über Strassenzölle finanzierten. Diese Zeiten sind vorbei, glücklicherweise. Aber nur weil man irgendwann im 19. Jahrhundert Strassenzölle an jeder Brücke, Brückenzölle hatte und ständig anhalten musste, um einen Obolus zu bezahlen, kann doch nicht bedeuten, dass wir das heute nicht fahrleistungsabhängig machen können. Alte Zöpfe sollten auch hier gleich abgeschnitten werden.

Als einen zweiten Punkt sollte man auch überdenken, ob die Zweckbindung noch gerechtfertigt ist. Die WSL (*Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft*) hat eine vielbeachtete Studie zu biodiversitätsschädigen Subventionen gemacht und darin eben auch festgestellt, dass diese Zweckbindung durchaus eine biodiversitätsschädigende Subvention im weiteren Sinne ist. Wir sollten uns also ernsthaft auch überlegen: Braucht es diese Zweckbindung oder sollen die Fahrzeuge besteuert werden? Und der Staat finanziert dann die Infrastruktur, die wir brauchen, um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, das dann aber in Abstimmung mit den Zielen, die wir erreichen müssen. Und Entscheide sollen dann nicht reguliert getroffen werden, je nachdem, ob es viel Geld oder wenig Geld in der Kasse hat. Denn wir haben ganz klare Mobilitätsziele, wir haben Verkehrsziele, die müssen wir erreichen. Dafür brauchen wir Massnahmen und Infrastrukturen, die wir finanzieren müssen. Wir sollten also auch darüber nachdenken. Und wenn wir schon daran sind: Schon seit 2012 gibt es ja die PI Wirth betreffend Internalisierung der externen Kosten. Auch die sollten wir annehmen oder anschauen. Klar kann man mit vielen alternativen Antrieben den Klimaschutz lösen, aber andere Probleme werden nicht gelöst, beispielsweise die Stickoxidproduktion, die ja durch Verbrennung entsteht, unabhängig davon, ob es sich um ein klimaneutrales Gas handelt oder ob es sich um Erdgas handelt respektive Benzin oder andere alternative Treibstoffe. Das entsteht bei der Verbrennung. Auch solche Effekte müssen berücksichtigt werden in der Besteuerung, und damit können wir eine zielgerichtete Revision der Verkehrsfinanzierung anstossen – im Bund und in den Kantonen gemeinsam. In diesem Sinne bitte ich Sie, lehnen Sie diesen Vorstoss ab.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der Strassenverkehr im Kanton Zürich kostet viel Geld. Jährlich werden für den Bau und die Instandhaltung der Kantonsstrassen über den Strassenfonds rund 300 Millionen Franken ausgegeben. Bei den Kommunalstrassen kostet der Unterhalt die Gemeinden im Kanton rund 200 Millionen Franken. Finanziert wird der Unterhalt der Kommunalstrassen über die Ge-

meindebudgets, also über die Steuern. Anders als die Motionärin und die Motionäre in ihrem Vorstoss schreiben, wird nur etwa die Hälfte der Verkehrsinfrastruktur im Kanton über den Strassenfonds finanziert. Der Vollständigkeit halber müssen aber auch die durch den Strassenverkehr verursachten externen Kosten erwähnt werden. Das sind Gesundheitskosten, die durch Lärm und Luftverschmutzung stehen, sowie Klima-, Natur- und Umweltschäden und Gebäudekosten.

Der Titel der Motion «Gerechte Verkehrsabgaben für alle Verkehrsmittel» ist dabei in mehrfacher Hinsicht irreführend. Denn gerecht wäre es, wenn der Strassenverkehr auch für die Kosten der Gemeindestrassen aufkommen würde. Dass die Bevölkerung das auch so sieht, haben wir ja bei der Abstimmung über eine verursachergerechtere Strassenfinanzierung vor rund eineinhalb Jahren gesehen. Sie, liebe Bürgerliche, Sie wollten das damals nicht. Gerecht wäre es, wenn die externen Kosten integriert wären, also wenn der Strassenverkehr auch für die Gesundheitsschäden und die Umweltschäden, die er verursacht, aufkommen würde. Gerecht wäre es auch, wenn man für alle Autos eine Verkehrsabgabe erheben würde. In diesem Punkt gebe ich der Motionärin und den Motionären recht, dem würden wir auch nicht im Wege stehen. Selbstverständlich müsste diese Abgabe dann verursachergerecht erhoben werden. Für Autos, die mehr Lärm verursachen und die mehr Schadstoffe ausstossen, müsste gerechterweise mehr Verkehrsabgabe erhoben werden. Und genau da liegt der Hund begraben.

Gleichzeitig, wie Sie eine Verkehrsabgabe für Elektroautos fordern, wollen Sie die Verkehrsabgaben für diesel- und benzinbetriebene Autos senken. Gerade denen, die für 25 Prozent des gesamten kantonalen CO₂-Ausstosses verantwortlich sind, wollen Sie die Verkehrsabgaben senken. Und die klimaschädlichen Subventionen bei den neuen Autos und Lieferwagen wollten Sie, liebe Bürgerliche, vor kurzem ja auch nicht abschaffen.

Jetzt wollen die Motionärin und die Motionäre auch, dass für E-Bikes und E-Scooter eine Verkehrsabgabe erhoben wird. Ein kurzer Blick in die Verkehrsabgabeverordnung hätte gereicht, um festzustellen, dass für die schnellen E-Bikes, die sogenannten S-Pedelects, schon heute eine Abgabe erhoben wird, sie werden nämlich behandelt wie Mofas. Alle anderen leichten Fahrzeuge haben kein Nummernschild, sie sind beim Strassenverkehrsamt auch nicht registriert. Eine Verkehrsabgabe auf diese kann heute auch gar nicht so einfach erhoben werden. Und ob das dann wirklich so zielführend wäre, daran habe ich starke Zweifel. Für einen Kleinwagen der Miniklasse mit einer Tonne Gewicht und 70 PS beträgt die Verkehrsabgabe 120 Franken. Wenn Sie das auf ein Elektro-«Trotti» mit 18 Kilogramm und 500 Watt herunterrechnen, müssen dafür Abgaben in der Höhe von 1.60 Franken erhoben werden. Da lohnt sich nicht einmal das Porto, geschweige denn die Zeit, die benötigt wird, um die Rechnung zu stellen. Dass solche Forderungen nach mehr Bürokratie von Ihrer Seite kommen, hat mich schon ein bisschen verwundert.

Wir Grüne wollen eine verursachergerechtere Strassenfinanzierung. Wer höhere Kosten verursacht, soll diese auch bezahlen. Eine Senkung der Verkehrsabgabe

für Benzin und Dieselfahrzeuge wäre das Gegenteil von verursachergerecht. Wir lehnen die Motion ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Korrekt ist, dass Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien wie Elektro und Wasserstoff die Infrastruktur wie Strassen und Sicherheitsmassnahmen und so weiter auch nutzen. Die Fraktion der Mitte unterstützt eine verursachergerechte Gebührenerhebung. Da Fahrzeuge mit alternativen Antrieben jedoch immer noch einen tiefen Anteil ausmachen, besteht bei einer Erleichterung der Verkehrsabgabe noch keine Gefahr, dass die nötigen Massnahmen nicht mehr finanziert werden könnten.

Auch bei einer starken Zunahme elektrisch betriebener Fahrzeuge werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in den nächsten Jahren immer noch eine bedeutende Rolle spielen. Wir erachten es aus diesem Grund als sinnvoll, die Verkehrsabgaben für schadstoffärmere Fahrzeuge weiterhin tiefer zu bemessen, um den Anreiz aufrechtzuerhalten. Selbstverständlich müssen wir jetzt beginnen, über zukünftige Regelungen der Verkehrsabgaben nachzudenken. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese Motion nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Bereits vor einigen Wochen habe ich an dieser Stelle ausgeführt, wie wenig sinnvoll es ist, je nach politischer Couleur mit partiellen Eingreifen am Verkehrsabgabengesetz herumzuschneipeln. Zudem missachtet gerade diese Motion in eklatanter Weise den Volkswillen, den die Zürcher Stimmberechtigten am 17. Juni 2012 durch ihre Zustimmung zum revidierten Verkehrsabgabengesetz ausgedrückt haben. Kurz zur Erinnerung: Seit da gelten bei den Verkehrsabgaben für verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge Ermässigungen von bis zu 80 Prozent der ordentlichen Verkehrsabgabentarife. Das damalige Ja an der Urne bedeutet somit auch explizite Zustimmung zu einer differenzierten Gestaltung der Gebühren, bei welchen insbesondere die Förderung des CO₂- und lärmarmen Strassenverkehrs erwünscht ist. Der Vorstoss spricht zudem von Gerechtigkeit bei den Verkehrsabgaben, und dass doch bitteschön, ich zitiere, «künftig alle Verkehrsmittel ihren Beitrag an die Benützung der Infrastruktur, an den Ressourcenverbrauch von wertvollem Land und an die Zusatzkosten für die Sicherheitsmassnahmen und Unfallbewältigung leisten». Die Aufzählung ist gar nicht so falsch, nur leider unvollständig. Wennschon müsste auch die Abgeltung aller Schäden erfasst werden, welche durch den Verkehr entstehen. Diesbezüglich haben das Bundesamt für Statistik und das Amt für Raumentwicklung bekannt gegeben, dass im Jahr 2019, als Beispiel, durch das Auto schweizweit externe Schäden in der Höhe von 6,5 Milliarden Franken entstanden sind. Im Vergleich dazu geht man beim Flugverkehr von 1,2 Milliarden aus und beim Schienenverkehr von 0,6 Milliarden Franken. So gesehen müssten wir also von der Diskriminierung all jener sprechen, die trotz Benützung von umweltschonenden Verkehrsmitteln an die Schäden der anderen bezahlen müssen.

Ob das Verkehrsabgabengesetz das richtige Instrument ist, um alle Anliegen gerecht abzubilden und dazu noch die Strasseninfrastruktur zu sichern, ist mehr als

fraglich. Immerhin hat sich der Regierungsrat diesen Fragestellungen angenommen und will bis ins Jahr 20 25 eine neue Vorlage für die Anpassung des VAG ausarbeiten.

In Anlehnung an das von Frau Rogenmoser erwähnte Gedicht von Rilke möchte ich somit mein Votum abschliessen: «Herr, es ist Zeit. Der Sommer ist nicht gross, ebenso wenig dieser Vorstoss. So legt die Schatten und eure Finger auf das Abstimmungsgerät und versenkt diese Motion, bevor es ist zu spät.» Die EVP wird diese Motion ablehnen.

Melanie Berner (AL, Zürich): Ich bin nicht ganz so poetisch unterwegs wie mein Vorredner und halte mich auch ein bisschen kurz. Es ist der AL und hoffentlich allen hier drin klar, dass der Zeitpunkt kommen wird, an dem es nicht mehr opportun ist, Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von Verkehrsabgaben zu befreien. Denn auch elektrisch betriebene Fahrzeuge sind Fahrzeuge, welche Infrastruktur benötigen. Zu gegebener Zeit werden sich deshalb auch die Halterinnen und Halter solcher Fahrzeuge an den entstehenden Kosten beteiligen müssen. Nach wie vor ist es aber so, dass der Grossteil der in Verkehr gesetzten Personenwagen und Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor hat. Vor dem Hintergrund der akuten Klimakrise ist es deshalb weiterhin das Gebot der Stunde, die Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs voranzutreiben. Dagegen zu schiessen und darüber hinaus eine Senkung der Verkehrsabgaben für Dreckschleudern zu fordern, ist angesichts der anstehenden Herausforderungen völlig deplatziert. Die Alternative Liste wird die vorliegende Motion deshalb nicht unterstützen. Besten Dank.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Ich unterstütze den Vorstoss. Es ist so, dass wir oft nicht rational, sondern fetischgetrieben legiferieren, und unser Fetisch ist zurzeit: Die lieben Fahrzeuge sind die elektrischen, die bösen sind die mit Verbrennungsmotor. Das ist in dieser Form Unsinn, denn jedes Fahrzeug beansprucht die Infrastruktur. Zurzeit einfach Verbrennungsmotoren zu verteufeln und Elektrofahrzeuge in den Himmel zu loben, ist grundfalsch. Wir verbieten zurzeit zum Beispiel Elektroheizungen, wir verbieten in der Stadt Zürich sogar Klimaanlage in Altersheimen, alles wegen Stromverbrauch. Und der Stromverbrauch wird ein immer aktuelleres, bedrohlicheres Thema für die Schweiz. Vom Umweltschutz her ist es auch nicht so einfach, Batterieherstellung und alles Mögliche relativieren hier die Bilanz. Verbrennungsmotoren werden stärker besteuert über Mineralölsteuer und alles. Dagegen ist es nicht angemessen, Fahrzeuge verschiedener Antriebsarten einfach irgendwie aus Fetischgründen zu entlasten. Stellen Sie deshalb den Fetischismus etwas zurück und folgen Sie dem Vorstoss. Vielen Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Ein paar Berichtigungen zu den vorangegangenen Themen. Mein Vorredner hat es ganz kurz angetönt und ich gebe Ihnen da einen ganz kleinen Hinweis, wenn ich so höre «Elektromobilität, die heilige Kuh». Gerade kürzlich wurde es im ZDF (*Zweites Deutsches Fernsehen*) gezeigt – ich kann Ihnen, wenn Sie wollen, den Link zustellen, völlig unbelastet vom ZDF: So

schmutzig und menschenverachtend ist die sogenannte Sauberelektromobilität. So viel zum Einstieg. Wenn ich da auch höre, leistungsabhängig müssten die Steuern erhoben werden, dann ist es das ja. Wenn ich etwa ein Fahrzeug hätte, das ganz viel Benzin bräuchte oder Diesel, dann zahle ich auch viel mehr. Denn je mehr ich brauche, desto mehr Abgaben zahle ich auch. Zweitens: Wer heute von der Grösse her, von der Kubikzahl her, vom CO₂-Ausstoss her und so weiter und so fort ein Fahrzeug nach dem neuen Verkehrsabgabengesetz bezahlt, dann ist das ja schon so. Und der Kanton Zürich ist, wenn wir die Nachbarkantone anschauen, dort führend. Was ich nicht begreife: Sie wissen doch wie ich und alle Fans vom ÖV. Wer quersubventioniert heute den ÖV? Das ist der MIV. Ja, selbstverständlich, da kannst du jetzt noch so den Kopf schütteln, lieber Kollege (*gemeint ist Florian Meier*). Ich bin auch ein Fan des ÖV, aber stellen wir uns vor, wir hätten die Quersubventionen nicht mehr. Wer zahlt denn diese Preise? Dann ginge es nur noch über den Billettpreis, den man massiv erhöhen müsste, und das wollen wir vermutlich alle nicht.

Zweitens: Ein rein mit Batterie betriebenes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das nur mit Batteriebetrieb fährt, in der gleichen Grösse wie ein Fahrzeug, das mit einem Verbrennungsmotor fährt, ist einfach um das Zig-fache schwerer – Punkt, aus, Amen, da können wir machen, was wir wollen. Und das Gewicht und die Abrollfähigkeit solcher Fahrzeuge, das beeinträchtigt schlussendlich auch unsere Strassen. Sie sehen das zum Beispiel dort, wo in Winterthur auch der ÖV-Stadtbuss durchfährt. So ein Gelenkbus hat knapp 29 Tonnen. Und je mehr diese Strassen befahren werden, umso mehr gehen dort die Strassen dahin. Das ist nun einfach so von der Benützung her, und die Elektrofahrzeuge sind schlicht und ergreifend einfach schwerer. Und auch ein Elektrofahrzeug wird auch irgendwo hergestellt. Das braucht von irgendwo auch Energie. Die haben auch Pneus aus Gummi, das muss auch gewonnen werden, auch dieser Rohstoff, das ist doch keine heilige Kuh. Wer finanziert irgendwann mal alle eure Anliegen? Wer finanziert den Fahrradverkehr, wenn dann nicht mehr der MIV zahlt? Das überlegen Sie sich mal! Es ist Zeit, um hier einen Richtungswechsel einzuschlagen und deshalb muss diese Motion zwingend überwiesen werden.

Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach) spricht zum zweiten Mal: Es war mir schon klar, dass ich hier politischen Selbstmord betreibe mit dieser Motion. Und auch wenn Sie sich nicht dazu durchringen können, jetzt da für ein Ja zu stimmen, so geben mir Ihre sämtlichen Voten eigentlich recht. Die FDP, der Herr Müller sieht Handlungsbedarf, der ist erkannt, er möchte aber lieber warten, bis der Regierungsrat in absehbarer Zeit dann doch mal ein Papier hier reinbringt. Die GLP möchte auch irgendwie dort hinkommen, aber einfach noch nicht jetzt. Vielleicht irgendwie etwas Fahrleistungsabhängiges schwebt Ihnen vor. Der Herr Meier von dem Grünen frotzelt herum, dass es ein bisschen viel Bürokratie machen würde für ein 18-Kilo-Elektrobike. Aber vielleicht könnte er auch eine Rechnung ausstellen für den 2-Tonnen-schweren Tesla. Das wäre vielleicht auch mal gut. Und die Mitte sagt, eigentlich wären verursachergerechte Gebühren schon noch nett.

Auch der Herr Sommer von der EVP meint, partielle Eingriffe bringen ja eigentlich nix. Er beruft sich auf das Gesetz, das wir 2012 angenommen haben, aber das ist jetzt zehn Jahren her. Vielleicht wäre es wirklich an der Zeit, jetzt dort einmal etwas herumzuschrauben. Und auch die AL sieht eigentlich die Zeit gekommen, einfach noch nicht jetzt. Sie möchte eigentlich schon auch verursachergerecht abrechnen, es kommt wahrscheinlich einfach aus der SVP-Ecke, und das ist dann nicht so sexy.

Regierungsrat Mario Fehr: Also zunächst zu Frau Rogenmoser: Es hat also ganz sicher niemand etwas gegen Sie, aber Sie sollten schon auf Herrn Müller hören. Wenn Herr Müller sagt, dass man dem Regierungsrat vertrauen kann, dass er zur gegebenen Zeit den richtigen Vorschlag machen wird, dann hat Herr Müller natürlich vollkommen recht. Ich könnte dem jetzt überhaupt nicht widersprechen. Also von daher ist «Müller vertrauen», «dem Regierungsrat vertrauen» eine sicher gewinnbringende Strategie heute Morgen. Sie erinnern sich, wir hatten vor einigen Wochen einen ähnlichen verkehrspolitischen Vorstoss, einfach von der anderen Seite. Damals wollte man keine Erleichterungen mehr für benzinbetriebene Fahrzeuge machen, auch für diejenigen nicht, die besseren ökologischen Standards entsprechen. Und auch damals haben Sie dem Regierungsrat vertraut. Es ist so, Frau Rogenmoser, ich verstehe Sie ja. Und wenn wir hier diese Debatte in vier, fünf Jahren führen würden, dann würden Sie wahrscheinlich auch recht bekommen. Ein bisschen gestutzt habe ich schon, dass Sie ein Gesetz aus dem Jahre 2012 schon für veraltet betrachten. Da hätte ich Ihnen ein bisschen mehr Traditionsbewusstsein zugetraut, immerhin feiere ich jedes Jahr ein Ereignis, das auf 1291 zurückzugehen scheint. Und Sie finden, was 2012 passiert ist, schon nicht mehr der Rede wert. Ich muss Ihnen da auch ein bisschen widersprechen, weil das Gesetz ja seit 2012 auch Veränderungen erfahren hat. Wir haben beispielsweise die Erleichterungen für Lieferfahrzeuge verlängert, da waren Sie übrigens dafür. Sie haben ausdrücklich für diese Vorlage geworben. Das war auch gewerbefreundlich. Wir haben dort einen ökologischen Punkt, einen Pluspunkt für das Gewerbe gesetzt.

Sehen Sie, es ist so: Im Moment gibt es im Kanton Zürich nicht einmal 20'000 reine Elektrofahrzeuge. Wenn Sie das im Jahre 2025/2026 anschauen, dann gehe ich davon aus, dass etwa die Hälfte der Fahrzeuge mit alternativen Energien unterwegs sein wird.

Und dann, glaube ich, ist auch der Zeitpunkt gekommen, an dem wir diese ganze Verkehrsabgabenregelung neu überprüfen werden müssen. Und dann, Frau Rogenmoser, und das ist eigentlich viel entscheidender, wird es beispielsweise auch darum gehen, was wir beim Benzin machen. Also wird das Benzin weiterhin so besteuert werden, wird es anders besteuert werden. Die Verkehrsabgaben machen gerade einmal 2 oder 3 Prozent der Kosten eines Autos aus. Von daher war der Versuch, wie bei der letzten Diskussion zum Thema hier ein ökologisches Ausrufezeichen zu setzen, wahrscheinlich nicht der richtige Ort. Und wahrscheinlich ist es auch nicht der richtige Ort, um mit den Traditionen der Schweiz zu brechen, wie Sie das angetönt haben.

Ich empfehle Ihnen hier tatsächlich, Herrn Müller zu folgen, dem Regierungsrat zu folgen, auch darauf zu schauen, dass die Volkswirtschaftsdirektion in einem Grundlagenpapier zur Verkehrspolitik gesagt hat, dass wir so ab 2025 diese Dinge neu regeln müssen. Und bis dahin, glaube ich, ist es tatsächlich richtig, dass wir sanfte ökologische Anreize auch bei diesem Verkehrsabgabengesetz drin lassen, so haben es die Zürcherinnen und Zürcher 2012 gewollt. Sie haben im siebten Anlauf damals das Verkehrsabgabengesetz revidiert. Ich freue mich schon darauf, dann vielleicht mit Ihnen die achte Version auszuarbeiten – oder auch nicht. Lehnen Sie bitte diese Motion ab.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 46 Stimmen (bei 1 Enthaltung), die Motion KR-Nr. 365/2021 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.