

6. Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr

Antrag der Kommission für Wirtschaft und Abgaben vom 14. März 2023 zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth

KR-Nr. 340/2012

Marcel Suter (SVP, Thalwil), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK): Wir könnten über die Leiden der PI Wirth in allen Schattierungen sprechen. Es wäre wohl eher eine Tragödie als eine Komödie; eine PI, die von einer Kommission zur nächsten gereicht wurde. Ich verschone Sie mit den einzelnen Etappen. Zehn Minuten würden dafür nicht ausreichen. Aber, wenn wir Ihnen als WAK beantragen müssen, das Gesetz in der Schlussabstimmung abzulehnen, zeigt dies, wie verfahren die Situation ist. An dieser Stelle sei auch festgehalten, dass die diversen Stellen innerhalb der Verwaltung nicht immer alle umgehend hilfreich waren, die Entscheidungsfindung zu vereinfachen. Ich danke meinem Vorgänger, dem WAK-Präsident Beat Bloch, dass er sich stark dafür eingesetzt hat, eine pragmatische Lösung zu finden – zusammen mit den Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion – für die Behandlung dieses Geschäftes in der WAK.

Die Initiative will die externen Kosten im Strassenverkehr auf die Verursacherinnen und Verursacher übertragen. Was sind die externen Kosten? Externe Kosten werden durch die Mobilität verursacht, sind aber im Preis für die Mobilität nicht enthalten. Es sind Folgekosten wie beispielsweise Gesundheitskosten, Kosten an Gebäuden oder Kosten, die durch Waldschäden oder Schäden am Klima entstehen. Diese Kosten können nur geschätzt werden. Aufgrund einer Studie des Bundes, welche die Volkswirtschaftsdirektion auf den Kanton Zürich umrechnete, belaufen sich die Kosten auf 1,218 Milliarden Franken pro Jahr. Würde man diese Kosten auf die Personenwagen im Kanton Zürich umwälzen, würden sich die Verkehrsabgaben pro Fahrzeug von 400 auf 2000 Franken verfünffachen. Da die Umsetzung sozialverträglich sein müsste und auf die regionalen Unterschiede Rücksicht genommen werden müsste, wäre das einzige Mittel das Mobility Pricing. Ein solches einzuführen, liegt jedoch in der Kompetenz des Bundes.

Wir sind in der zweiten Lesung der PI Wirth und mussten feststellen, dass das ursprünglich verfasste Gesetz sprachlich verschiedene Unklarheiten aufweist und nicht umgesetzt werden kann. Die Kommission beantragt Ihnen deshalb mit elf zu vier Stimmen, die PI in der Schlussabstimmung abzulehnen. Das Verfahren und die geänderte PI kann nicht ohne Verletzung der bundesstaatlichen Kompetenzordnung umgesetzt werden, und wir können es uns nicht nochmals leisten, eine Revision zu beschliessen, die vom Bundesgericht kassiert werden könnte.

So deutlich aber diese Mehrheit ist, so segmentiert sind die Meinungen darin. Einerseits wird die PI abgelehnt, weil sie zu einer massiven, volkswirtschaftlich gefährlichen Verteuerung des Individualverkehrs führt, das Gewerbe schwächt und einen bürokratischen Aufwand auslöst. Weitere Stimmen sind nicht grundsätzlich gegen das Anliegen, sondern gegen eine kantonale Umsetzung. Sie wollen das Anliegen auf Bundesebene ansiedeln, um klare Zuständigkeiten zu schaffen. Eine

Minderheit von GLP, Grünen und CSP beantragt eine nochmalige Rückweisung an die WAK und eine bundeskonforme Ausarbeitung, indem Anreize geschaffen werden, auf klimaverträgliche Mobilität umzusteigen.

Die PI mag ein wichtiges und diskutierbares Anliegen aufwerfen. Die WAK beantragt Ihnen aber dezidiert, die PI in der Schlussabstimmung abzulehnen, weil sie nicht das richtige Gefäss ist, um dieses Anliegen einfach und klar umzusetzen. Anders zu entscheiden würde bedeuten, die PI so lange durch den parlamentarischen Prozess zu schleppen, bis sie nicht mehr lebt. Namens der WAK beantrage ich Ihnen, der Abschreibung zuzustimmen.

Paul Mayer (SVP, Marthalen): Dieses Geschäft wird schon seit 2012 behandelt und verhandelt. Dies zeigt schon, dass vieles nicht stimmen kann und sich alle schwer damit tun.

Der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) hat nicht nur Nachteile; viele gehen oder müssen damit zur Arbeit. Viele müssen damit unterwegs sein, damit sie diverse Dienstleistungen für die Bevölkerung, für unseren Kanton erbringen können. Die Initianten bewegen sich auf der falschen Flughöhe – bei allem Respekt für ihr Anliegen. Ich kann nicht glauben, dass Sie den Kanton Zürich schlechter stellen wollen. Dazu ein Beispiel von meinem Metallbaubetrieb: Wir haben zwölf Fahrzeuge, die zirka 20'000 Kilometer im Jahr fahren. Gemäss den Berechnungen des Amtes für Mobilität würde ein Kilometer zusätzlich 16 Rappen kosten. Rechnen Sie selber: Zwölf mal 20'000 mal 16 Rappen ergibt 40'000 Franken Mehrkosten alleine für meinen KMU-Betrieb. Schlatt im Thurgau ist fünf Kilometer von meinem Wohnort entfernt, nach Schaffhausen sind es keine zehn Kilometer. Mit dieser kantonalen Verteuerung würden Sie im Kanton Zürich ansässige Unternehmer stark benachteiligen. Wir wären nicht mehr konkurrenzfähig. Auch werden uns Mittel entzogen, mit denen wir unsere Fahrzeugflotte auf den neuesten Stand bringen müssen.

Bei der Behandlung dieses Geschäfts wurde ganz vergessen, was der MIV dem Kanton bringt. Im Jahr 2018 setzte die Automobilbranche in der Schweiz rund 95 Milliarden Franken um. Einen grossen Posten stellen der Automobilhandel mit einem Umsatzvolumen von 15,6 Milliarden Franken, das Garagengewerbe mit 18 Milliarden Franken, das Transportgewerbe ebenfalls mit 18 Milliarden Franken, der Treibstoffhandel mit 11,5 Milliarden Franken und die Zulieferfirmen für die Automobilindustrie mit 9 Milliarden Franken. Das Auto ist aber nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Schweiz und den Kanton Zürich, sondern auch eine bedeutende Finanzquelle für Bund, Kantone und Gemeinden. Dabei liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad des privaten Personenverkehrs nach Berechnungen des Bundesamtes für Statistik bei über 100 Prozent.

Ich komme zum Fazit: Die SVP/EDU-Fraktion lehnt eine Benachteiligung des Kantons Zürich gegenüber anderen Kantonen entschieden ab. Es wurden nur die negativen Seiten angeschaut. Was wir hier im Kanton davon haben, wie wir alle hier vom MIV profitieren, wurde nicht berechnet und erwähnt. Auch werden ländliche Gebiete benachteiligt, weil diese nicht – wie in den Stadtgebieten – Trame

und Busse in nächster Nähe haben. Ein grosser Teil der Landbevölkerung ist auf das Auto angewiesen. Wir lehnen die PI ab.

Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau): Dies ist wohl ein einmaliger Vorgang, dass nach einer ersten Lesung mehr als vier Jahre vergehen, bis man wieder im Rat darüber debattiert. Der WAK-Präsident hat es bereits relativ milde formuliert: Es ist wirklich keine Sternstunde dieses Rates. Wir haben ein unendliches Pingpong erlebt. Die PI ging durch zwei Kommissionen. Heute sind wir wieder bei dieser Internalisierung der externen Kosten.

Ich möchte mein Votum von zwei Seiten her beleuchten: Erstens, was ist der Weg? Zweitens, was ist das Ziel? Ich beginne mit dem Ziel. Grundsätzlich hat die PI ein hehres Ziel, das die SP unterstützt, eine Kostenwahrheit zu erzeugen. Das sieht nicht nur die SP so, das sehen natürlich auch die Parteien so, die das «L», das Liberale, in ihrem Namen tragen. Diese parlamentarische Initiative stammt aus der Feder der GLP. Die FDP schreibt in ihrem Strategiepapier von «Vision Schweiz 2050», ich zitiere: «Internalisierung externer Effekte, Investitionsentscheidungen unter Abwägung von verursachten externen Kosten tätigen.» Hier haben wir grundsätzlich also mal einen relativ breiten Konsens, nämlich, dass eine Kostenwahrheit erreicht werden soll. Wie gesagt, die SP unterstützt dieses Prinzip, dies gilt besonders für den Verkehr. Beim ÖV haben wir eine Kostendeckung von etwa 60 Prozent. Dementsprechend werden etwa 40 Prozent durch die öffentliche Hand alimentiert. Beim MIV ist das anders. Dort haben wir, wie gesagt, einen sehr grossen Anteil von externen Kosten, die so jetzt nicht im Fahrpreis enthalten sind. Wir sehen, dass der MIV seit vielen Jahren gleich hoch ist; der geht nicht zurück. Auch die klimaschädlichen Gase sind auf hohem Niveau. Wir können diese fast nicht reduzieren; wir bringen sie kaum runter.

Nun, die parlamentarische Initiative wurde geändert. Es gab einen neuen Vorstoss, der es ermöglichen sollte, über das Verkehrsabgabengesetz diese Kostenwahrheit zu erbringen. Hier muss ich in gewissen Punkten meinem Vorredner Paul Mayer recht geben: Die kantonale Ebene ist hier nicht richtig. Wir von der SP versuchen, das auf der nationalen Ebene zu lösen, sei das mit einem Mobility Pricing, wie wir das schon lange fordern, oder dann ein ganz spezifisches Road Pricing, das sich zum Beispiel in Agglomerationen und Städten relativ einfach umsetzen liesse.

Welche weiteren Konsequenzen hätte der Vorschlag von Thomas Wirth noch? Jedes Privatauto müsste irgendeinen Fahrtenschreiber haben. Das gäbe wieder unendliche Diskussionen über Datenschutz, über Aufzeichnungen, wo wer wann wie durchgefahren ist et cetera. Wir sehen das als nicht praktikable Möglichkeit. In der Fraktion sind wir ein wenig gespalten: Gewisse gewichten das Ziel höher, andere gewichten den Weg höher. In diesem Sinne sind wir zwar gespalten, aber eine Mehrheit lehnt diese parlamentarische Initiative ab. Besten Dank.

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Ich nehme es vorweg: Wir lehnen das geänderte Verkehrsabgabengesetz zur Internalisierung der externen Kosten im Strassenverkehr ab und werden es auch nicht zur erneuten Beratung an die WAK zurückweisen.

Es gibt bei der Mobilität nebst internen auch externe Kosten sowohl beim Strassenverkehr wie auch bei allen anderen Mobilitätsformen. Genauso gibt es aber auch den externen Nutzen. Kostenwahrheit begrüssen wir natürlich, aber es müssen auch alle Faktoren berücksichtigt werden. Die Ermittlung der Daten des Nutzens und der Kosten liegt beim Bund, präziser beim ARE (*Bundesamt für Raumentwicklung*). Dieses trägt mit Akribie jegliche Kosten zusammen, weigert sich aber beharrlich, beim Nutzen genauso präzise vorzugehen und lässt den wirtschaftlichen Nutzen der Mobilität komplett ausser Acht. Für ein Preisschild zur Mobilität wäre dies aber ebenso wichtig.

Die vorliegende PI ist aber auch aus anderen Gründen abzulehnen. Eine umfassende Umfinanzierung der Verkehrsabgaben müsste auf Bundesebene geschehen. Diese auf Kantonsebene einzuführen, führt zu Wettbewerbsverzerrungen und Ungerechtigkeiten zu Ungunsten des Kantons Zürich, des Gewerbes und der Bevölkerung. Dabei dürfte auch ein enormer Verwaltungsaufwand entstehen. Auch ist nicht klar, wie sozialverträglich eine solche Lösung ausgestaltet werden könnte. Ebenso ist die Lenkungswirkung – und darauf stützt sich die PI ab – sehr gering. Das alles können wir nicht unterstützen.

Gleichzeitig will die PI einseitig die Finanzierung nur beim Strassenverkehr neu regeln und lässt die ungedeckten Kosten beim ÖV ausser Acht. Eine faire neue Finanzierung der Mobilität müsste aber alle Mobilitätsträger neu regeln, zum Beispiel mit einem umfassenden Mobility Pricing. Für uns ist klar: Dies ist nur auf Bundesebene realisierbar, auch müssen die Herausforderungen der Sozialverträglichkeit sowie die zusätzlichen Belastungen berücksichtigt werden. Dabei wären sowohl Kosten wie Nutzen zu berücksichtigen, natürlich für alle Verkehrsträger. Für den Kanton Zürich sehen wir dies nicht und lehnen die PI entsprechend ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): «Was länger währt, wird endlich gut», sagt man gemeinhin. In diesem Fall trifft das nicht zu. Diese PI habe ich vor mehr als zehn Jahren eingereicht. Seither hat sich das Parlament vor allem in Arbeitsverweigerung geübt, Unterbrechungen kurzer Phasen der Diskussion in Kommissionen, bevor sie dann – wie eine heisse Kartoffel – weitergereicht wurde. Auch jetzt liegt wieder ein Antrag vor, der auch nicht behandelt werden will, weil man irgendwie sagt, ja, wir wollen den gar nicht behandeln, aus irgendwelchen Gründen. Die Vorredner haben es teilweise schon gesagt. Ich werde darauf noch eingehen. Also man will diese PI gar nicht behandeln.

Was wollen diese Ideen jetzt und der Antrag, der vorliegt? Es geht hier ganz klar um eine liberale Umweltpolitik. Die Internalisierung der externen Kosten ist ein ganz zentrales Anliegen und eigentlich das wichtigste Instrument. Es gehört seit den Neunzigerjahren zur politischen Diskussion. Die FDP, die sich als selbsternannte Liberale fühlt, die spricht dieses Thema seit den Neunzigerjahren in den

Sonntagsreden immer wieder an: «Ja, wir brauchen die Internalisierung der externen Kosten; das ist liberale Umweltpolitik.» Dies kommt immer auch dann zum Tragen, wenn es um ein Verbot geht, um sagen zu können, ein Verbot sei falsch. Wir brauchen Kostenwahrheit. Das ist das liberale Instrument. Wenn man aber jetzt in einem Vorstoss Kostenwahrheit fordert, dann ist die FDP auch dagegen. Dann sagt sie, ja, es passt irgendwie nicht oder es ist zu teuer oder es verschiebt etwas. Im Endeffekt, wenn man diesen Vorstoss ablehnt, dann sagt man einfach Ja dazu, dass man die Privilegien der Umweltzerstörer schützen möchte. Man könnte auch sagen, das ist «Nach-mir-die-Sintflut-Liberalismus».

Dass wir dieses Thema gerade an einem Tag diskutieren, in dem wegen Hochwasser Gebiete in der Schweiz evakuiert werden müssen, ist vielleicht dem Zufall geschuldet. Der Verkehr verursacht externe Kosten im Bereich des Klimaschutzes, er trägt zur Klimakrise bei, er bringt hohe Gesundheitskosten mit sich, die nicht gedeckt sind, beispielsweise ungedeckte Unfallkosten oder die durch Lärm und Luftschadstoffe verursachten Kosten. Der Wald wird geschädigt. In der Landwirtschaft haben wir Wertaufschläge und einen enormen Flächenverbrauch von Kulturland. Wir zerstören Habitate, zerschneiden Lebensräume. Das reduziert die Biodiversität. Jetzt wird gesagt, man muss all diesen Kosten den Nutzen entgegenstellen. Ja, das ist klar, der MIV hat einen Nutzen. Hätte er keinen Nutzen, würde niemand Auto fahren. Dieser Nutzen ist aber privat. Wenn dann diese Firmen, die davon profitieren, Steuern bezahlen, ist das nur gut und recht – gilt genau gleich, wenn man mit dem Zug unterwegs ist.

Wir sprechen in dem Sinn über Subventionen. Es gibt drei verschiedene Kategorien von Subventionen: Es gibt die sogenannten On-Budget-Subventionen. Das ist dann der Fall, wenn der Staat für einen Zweck Geld gibt. Wir haben Off-Budget-Subventionen. Das ist dann der Fall, wenn der Staat auf Einnahmen verzichtet, die ihm von Gesetzes wegen zustehen. Und schliesslich gibt es die impliziten Subventionen. Die ersten beiden sind gesetzlich bestimmt. Die impliziten Subventionen entstehen einfach durch Unterlassung, beispielsweise durch Unterlassung einer liberalen Umweltpolitik. Wenn wir den ÖV anschauen – das wurde bereits erwähnt –, dann haben wir 400 bis 450 Millionen Franken explizite On-Budget-Subventionen, die wir dem ÖV, dem Kanton und den Gemeinden geben. Und wir haben implizite Subventionen beim MIV von 1,2 Milliarden Franken, also rund 2,5 Mal so viel. Diese Subventionen sollen aber nicht zurückbehalten werden, sondern an die Bevölkerung zurückfliessen. Es ist nicht so, dass dann die Betriebe auf ihren Geldern sitzenbleiben, sondern sie bekommen Geld zurück. Es ist auch nicht so, dass die Personen, die Privatpersonen, die unterwegs sind, auf diesen Kosten sitzenbleiben. Sie bekommen ihren Anteil auch wieder zurück. Das wären dann tatsächlich 16 Rappen pro Kilometer. Vielleicht würde sich der eine oder andere Bürger oder die eine oder andere Bürgerin überlegen und sich dazu bewegen lassen, wenn sie 16 Rappen pro Kilometer bezahlen müsste, in der Schweiz oder im Kanton Zürich einzukaufen und nicht mit dem Auto nach Deutschland zu fahren, um dort günstiger einzukaufen.

Als Argument wurden die sozialen Gründe angeführt, weshalb wir das nun nicht machen könnten. Es wurde gesagt, wir haben Arme, die werden davon ausgeschlossen, sie könnten es sich nicht mehr leisten; wir haben ländliche Gebiete, in denen der ÖV nicht verfügbar ist, oder wir haben Personen im Schichtbetrieb, die auf das Auto angewiesen sind. Dem möchte ich gar nicht widersprechen. Die Frage aber stellt sich: Brauchen wir 1,2 Milliarden Franken implizite Subventionen, die wir einfach willkürlich quer über den Kanton verteilen, wenn wir eigentlich gezielte Subventionen ausrichten könnten und dafür sorgen, dass die Leute, die es sich nicht leisten können, am Verkehr teilhaben können? Können wir mit diesem Geld nicht den ÖV ausbauen, damit es Alternativen gibt für jene, die nicht Auto fahren können? Oder können wir nicht auch die Arbeitgeber, die von einem Mehrschichtbetrieb profitieren, dazu verpflichten, dass sie sich an der Fahrt ihrer Mitarbeitenden beteiligen müssen?

Auch wurde angeführt, es dürfe nicht kantonale, sondern müsse national sein. Reiner Eichenberger (*Professor für Volkswirtschaftslehre*) hat gesagt, jede Lösung sei besser als keine Lösung. Und wir leben glücklicherweise in der Schweiz, in der Schweiz haben wir den Föderalismus und wir haben den Föderalismus als Labor. Was wir hier beschliessen könnten, wenn wir wollten und den Mut dazu hätten, ist ein Testlauf. Es ist unbestritten, dass wir Herausforderungen haben, die gelöst werden müssen bezüglich Erhebung, Datenschutz. Weiter gibt es aus sozialen Gründen Herausforderungen. Wo, wenn nicht im Kanton Zürich ist es sinnvoll, da, wo die Probleme nicht ganz so gross sind hinsichtlich der ländlichen Räume wie beispielsweise in Bern oder Graubünden, das zu testen? Es ist sinnvoll, im Kanton Zürich einen Testlauf durchzuführen, wo wir eine gute Verwaltung haben, wo wir eine gut aufgestellte Verwaltung haben, eine leistungsfähige Verwaltung und nicht mit so wenigen Leuten auskommen müssen wie beispielsweise der Kanton Appenzell. Also, haben Sie Mut, sagen Sie, wir brauchen in der Zukunft eine liberale Umweltpolitik. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu und sorgen Sie dafür, dass wir hier endlich vorwärtskommen. Es ist Zeit dafür.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich): Dank der PI Wirth debattieren wir heute über die unsägliche Gewohnheit, dass rund 75 Kilogramm Mensch in zwei Tonnen Stahl preiswert umherfahren können – das trotz Klimakrise, Biodiversitätskrise und dauernder Verkehrsüberlastung. Ein Drittel des CO₂-Ausstosses in der Schweiz geht auf den Verkehr zurück. Seit 1990 sind die CO₂-Emissionen durch den Verkehr nicht gesunken. Der technische Fortschritt und die effizienteren Motoren haben sich als Pseudo-Massnahmen erwiesen, denn gleichzeitig sind immer mehr und immer schwerere Autos unterwegs. Unsere Regierung setzt sich, wenn überhaupt, nur zögerlich für eine Verkehrswende ein. Viel lieber hindert sie die Stadt Zürich daran, die nötigen Schritte für eine tatsächliche Verkehrswende zu tun.

Nun zu den Kosten, die die Autofahrer und Autofahrerinnen verursachen und nicht selbst bezahlen. Der Verkehrslärm beeinträchtigt die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen; die Kosten fallen unter anderem in Form von Krank-

heiten und folglich von Gesundheitskosten an. Weiter verursachen Verkehrsunfälle beträchtliche Ausgaben. Hinzu kommen die Waldschäden, Ernteaufschläge, Bodenschäden, Schäden an Natur und Landschaft und Klimafolgeschäden. Insgesamt verursachen Autofahrer und Autofahrerinnen im Kanton Zürich externe Kosten, also Kosten, die die Allgemeinheit trägt, in Höhe von 1218 Millionen Franken pro Jahr. Die externen Kosten des Schienenverkehrs liegen bei rund 1,2 Milliarden Franken, jedoch in der gesamten Schweiz. Und der Fuss- und Veloverkehr generiert sogar einen externen Nutzen, weil er die Gesundheit fördert.

Die Internalisierung der Kosten würden die durchschnittlichen Abgaben pro Personwagen um rund 1600 Franken im Jahr erhöhen. Heute wird im Schnitt 400 Franken pro Jahr bezahlt. Das kümmert niemanden. Wie wir alle wissen, hat diese Abgabe null lenkende Wirkung. Deshalb macht es eben Sinn, eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung externer Kosten einzuführen. Damit würden Anreize entstehen, auf unnötige Autofahrten zu verzichten.

Der Grossteil der Bevölkerung im Kanton Zürich lebt in der Stadt und in der Agglomeration; in der Regel also gut angebunden an den öffentlichen Verkehr. Täglich Auto zu fahren, ist oft reine Gewohnheit. Im Schnitt misst eine Autofahrt etwas mehr als dreizehn Kilometer und zwei Drittel dieser Autofahrten sind höchstens zehn Kilometer lang, jede zweite Etappe misst gar weniger als sechs. Weitaus am meisten Autokilometer legen die Zürcherinnen und Zürcher jedoch während der Freizeit zurück. Für uns Grünen muss endlich ein Anreiz für eine klimaverträgliche Mobilität gesetzt werden, zusätzlich zur Verkehrsabgabe – im Sinne der Kostenwahrheit – auch eine fahrleistungsabhängige Lenkungsabgabe zur Deckung der vom Strassenverkehr verursachten Kosten zu erheben. Wenn wir die Überlastung der Infrastruktur, die Klima- und Biodiversitätskrise in den Griff kriegen wollen, braucht es eine Verkehrswende. Hier muss der Kanton Zürich vorangehen. Deshalb stimmen wir Grünen zu, damit die geänderte PI in der WAK erneut beraten wird.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): 75 Kilogramm mit zwei Tonnen; ich wäre froh, wenn ich nur 75 Kilo schwer wäre. Leider bin ich fast 90. Ich provoziere nun etwas: Ich würde aufhören, immer Autos gegen den ÖV auszuspielen; das würde ich nicht machen. Weil, wenn ich in einem ländlichen Gebiet wohne – und ich wohne jetzt fast am Rhein, es gehört noch zum Kanton Zürich, es ist noch nicht Deutschland –, dann brauche ich einfach ein Auto bis zum nächsten ÖV. Da steige ich in den ÖV um und komme mit dem ÖV hierher. Andernfalls müsste ich hier fast übernachten, um rechtzeitig im Kantonsrat zu sein.

Dann möchte ich Sie auch darauf hinweisen, wenn Sie von 16 Rappen sprechen: Erinnern Sie sich, als die Benzinpreise nach oben geschneit sind? Wie viele haben dann das Auto zu Hause gelassen? (*Zwischenruf*) Niemand. Also, Sie haben die Antwort gleich selber gegeben. Also, es sind nicht 16 Rappen, die es ausmachen, dass Sie das Auto zu Hause lassen.

Ich glaube, wir brauchen Lösungen, bei denen wir zusammenarbeiten. Wenn wir davon sprachen, dass wir CO₂ reduzieren wollen, dann machen wir das ja mit

Elektromobilität. Wenn Sie die Zulassungen anschauen, dann haben wir Verkehrsteilnehmer, die nicht einfach die Augen vor den Problemen verschliessen. Also, ich möchte meinerseits noch einen Hinweis erlauben: Wir sprechen von 1,2 Milliarden Franken. Wie sicher ist diese Zahl? Ich weiss nicht, ob ich der Einzige bin, der die Sicherheitsangabe zu dieser Zahl gelesen hat. Es stand dort: Minus 25 – und wenn ich richtig gelesen habe – bis plus 50, eventuell mehr. Also wenn Sie jetzt eine Lösung bringen und mir sagen, ich baue ein Haus, es kostet eine Million Franken oder 50 Prozent mehr, dann sage ich Ihnen, gehen Sie noch einmal zurück, kommen Sie mit guten Zahlen, damit wir auch gute Entscheidungen treffen – im Interessen der ÖV-Teilnehmer und der Automobilfahrer. Danke. Wir von der EVP werden diese PI so ablehnen müssen.

Judith Anna Stofer (AL, Dübendorf): Ich mag mich an die Einreichung dieses Vorstosses von Thomas Wirth noch gut erinnern. «Endlich», fand ich damals als neue Kantonsrätin, «endlich nimmt jemand dieses wichtige Thema auf». Als Jugendliche bin ich neben einer Autobahn aufgewachsen. Unser Wohnblock stand schon viele Jahre, vor dem Bau der Autobahn, und wir hatten das Pech, künftig an einer stinkigen und lärmigen Strasse zu wohnen. Niemand sprach in der damaligen Strasseneuphorie von den negativen gesundheitlichen Folgen des Strassenverkehrs, von Lärm, Gestank, Dreck und dem Pneu-Abrieb in der Luft. Denn schliesslich – so das damalige Narrativ, das auch heute noch in allen Variationen heruntergebetet wird – profitieren alle vom Strassenverkehr. Gerne vergessen geht dabei, dass jene, die an einer solchen Strasse wohnen, einen sehr hohen gesundheitlichen Preis bezahlen.

Für die Alternative Liste ist das Anliegen, die externen Kosten des Strassenverkehrs zu internalisieren, absolut richtig, wichtig und unbestritten. Im Verlaufe seines Weges, den der Vorstoss durch die Kommissionen gemacht hat, wurden die externen Kosten von Autos, Motorräder und Lieferwagen unter 3,5 Tonnen im Kanton Zürich auf jährlich mehr als 1,2 Milliarden Franken geschätzt. Das ist enorm. Würde man diese Kosten den Verursachenden anlasten, würden die Verkehrsabgaben von heute rund 400 Franken auf rund 2000 Franken ansteigen. Allein diese Verfünffachung der Verkehrsabgaben verdeutlicht die komplette Ineffizienz dieses Verkehrsmittels, was eigentlich nur den Schluss zulässt, dass man dieses Verkehrsmittel sofort verbieten müsste.

Obwohl das Anliegen, die externen Kosten des Strassenverkehrs zu internalisieren, absolut richtig und wichtig und innerhalb der Alternativen Liste unbestritten ist, lehnen wir die geänderte PI aber ab, dies vor allem aus zwei Gründen: Erstens, bei einem Referendum würden die Stimmberechtigten die Vorlage, die eine Verfünffachung der Verkehrsabgaben zur Folge hätte, höchstwahrscheinlich ablehnen. Zweitens, unserer Meinung nach ist dieses komplexe Thema auf Bundesebene anzugehen. Die Umsetzung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe würde in jedem Fahrzeug ein Gerät zur Erfassung der zurückgelegten Kilometer nötig machen, was nur der Bund bewilligen kann. Abgesehen davon, dass dies nur der Bund bestimmen kann, würde die Alternative Liste zu einem solchen Tracking aber prinzipiell Nein sagen. Vorlagen, die zu noch mehr Überwachung führen,

lehnen wir prinzipiell ab. Aus diesem Grund lehnen wir die geänderte PI ab, ebenso eine weitere Schlaufe in der WAK. Besten Dank.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Ich stimme mit der Minderheit der SP-Fraktion für die geänderte PI beziehungsweise für die erneute Prüfung in der Kommission. Es ist mir schon klar, dass dies eigentlich im Wesentlichen eine Aufgabe wäre, die auf nationaler Ebene beziehungsweise auf Ebene Bund gelöst werden müsste. Aber wie so häufig, wenn es weh tut oder wenn es etwas ist, wo man ein bisschen einen Wurf wagen müsste, da schiebt man das Anliegen wie eine heisse Kartoffel hin und her. Seit Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, wird davon gesprochen, dass man im Verkehrsbereich etwas gegen die externen Kosten machen müsse. Es geschieht einfach nichts. Es sind mehr als 20 Jahre her, seit wir die LSVA (*leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) eingeführt haben beziehungsweise in diesem Bereich etwas versucht haben zu machen. Nun traut man sich wieder nicht.

Herr Müller von der FDP, wenn Sie sagen, es sei eine Geschichte, die auf Bundesebene gehöre, weshalb sorgen Sie dann nicht dafür, dass ihre Fraktion im National- und Ständerat solche Dinge auch unterstützt? Dort lehnt Sie es aber ab. (*Zwischenrufe*) Doch. Es führt kein Weg an der Frage der Internalisierung beim motorisierten Individualverkehr vorbei. Die Elektromobilität wird das Problem alleine nicht lösen. Ich hoffe, da sind wir uns alle einig. Es wird auch nicht reichen, wenn nur der ÖV ausgebaut wird. Sondern man muss dafür sorgen, dass die heutigen Kosten, die sozusagen in die Natur hinausgeblasen werden, dass diese ein bisschen transparenter dargelegt werden. Für mich ist logischerweise auch klar: Es braucht eine Rückverteilung einer solchen Lenkungsabgabe, möglichst eine hundertprozentige Rückverteilung, damit das auch sozialgerecht funktionieren kann. Aber was sicher nicht geht, ist, dass wir für weitere zehn, zwanzig Jahre einfach nichts tun. Aktuell habe ich das Gefühl, hier im Rat hat die Mehrheit keine Lust, irgendetwas zu tun, in Bundesbern auch nicht. Dort hat man jetzt das Klimaschutzgesetz verabschiedet und jetzt ist alles schön, alles gelöst. Man fährt weiter offenen Auges mit Vollgas auf den Abgrund zu, mit Vollgas und mit einem Benziner. Das geht einfach nicht. Ich wünsche mir, dass wenigstens der Freisinn etwas Verantwortung übernimmt und zukünftig auch zu Lösungen auf Bundesebene bereit ist.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich möchte da nicht schulmeistern, aber eine Anmerkung an die grüne Rednerin von vorhin muss ich doch machen. Vielleicht hat sie da etwas vergessen: die Reduktion der CO₂-Emissionen. Sie haben vergessen zu sagen, dass gemäss dem Bericht der europäischen Fachstelle von 1990 bis 2022 europaweit der CO₂-Ausstoss um 37 Prozent gesunken ist. Beim anderen, da haben Sie recht: Weltweit ist er aber brutal gestiegen, weil sich der Ausstoss allein in China im letzten Jahr um 87 Prozent erhöht hat. Sie haben 109 Kohlenkraftwerke gebaut. Sie haben letztes Jahr zusätzlich zu ihrem Fahrzeugbestand 55 Millionen Benziner neu in den Verkehr gebracht. Dies einfach zur Korrektur. Der Löwenanteil der Reduktion der CO₂-Ausstösse innerhalb von Europa ist in den

letzten neun Jahre geschehen. Das müsste man ehrlicherweise auch sagen. Aber die Reduktion, die nimmt jetzt Fahrt auf, weil, die Technik muss zuerst einmal vorhanden sein. Das geschieht, aber das geschieht eben nicht weltweit. Da haben Sie absolut recht. Wir könnten vermutlich zurück in die Höhle, in die Steinzeit, wenn aber China natürlich das Zifache ausstösst im Vergleich zur Schweiz, dann können wir da nur im Mikrobereich schrauben. Wir müssen zu Luft und Wasser, zu den elementaren Elementen, Sorge tragen. Aber es nützt nichts, wenn wir reduzieren. Alleine China weist ein Plus von 87 Prozent auf. Keine Ahnung, wie Sie da den Chinesen ihre Alpeninitiative präsentieren wollen. Ich denke, diese geht deren Führung am Allerwertesten vorbei. Ich hoffe, das ist jetzt nicht allzu stark polarisiert. Aber, so ist nun mal das Leben. Man müsste eigentlich die ganz grossen Player an einen Tisch bringen. Dann könnten wir denen sagen, schaut doch mal, was mit unseren Gletschern passiert – wenn es dann nur das Klima ist.

Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Herr Isler, also, es ist sagenhaft, was Sie da von sich geben. Ich höre da raus: Ich, Herr Isler, will nichts verändern; ich, Herr Isler, will die Schweiz so haben, wie sie ist und so soll sie bleiben, egal was passiert. Aber wir haben als Schweiz, als einem Land mit guter Bildung, mit viel Ressourcen eine Verantwortung. Darauf sind wir ja auch noch stolz. Nur, wir müssen sie auch wahrnehmen.

Und nun zu China: Das bringt einfach nichts. Wir sind hier im Zürcher Kantonsparlament und müssen hier unsere Probleme lösen und nicht in China. Wir haben mit gutem Beispiel voranzugehen, vor allem als sehr privilegiertes Land, und nicht in der Haltung verharren, ich will nichts tun. Das reicht nicht, Herr Isler. Tut mir leid.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Mehr als zehneinhalb Jahre ist es her, seit der Kantonsrat Thomas Wirth die parlamentarische Initiative, «Internalisierung externer Kosten im Strassenverkehr», eingereicht hat. Nachdem dieser PI am 26. August 2019 – das habe ich nachgeschaut – in erster Lesung zugestimmt wurde, steht sie erneut zur Debatte. Das ist per se – das darf man schon sagen – bemerkenswert. Und erneut beantragt die zuständige WAK die Ablehnung dieser PI; das war schon am 26. August 2019 der Fall. Ich nehme es vorweg: Es war schon immer die Haltung der Zürcher Regierung, diese PI abzulehnen. Trotzdem möchte ich erwähnen, dass die Berücksichtigung externer Kosten im Verkehr selbstverständlich ein berechtigtes Anliegen ist. Aber diese PI, wie sie vorliegt, kann man nicht unterstützen. Ich sage Ihnen nun auch, weshalb:

Erstens braucht es aus Sicht der Zürcher Regierung eine umfassende Gesamtschau. Man kann nicht nur die eine Mobilitätsart des Strassenverkehrs anschauen und dabei andere Mobilitätsformen – zum Beispiel den öffentlichen Verkehr – ausklammern. Es ist eben schon so, dass das Stichwort «Mobility Pricing», heisst, dass der Preis der Mobilität eigentlich der richtige Weg ist. Zweitens, der Weg in Richtung Kostenwahrheit im Verkehr kann nicht jeder Kanton für sich selber wählen. Es tut mir leid, aber eine solche Betrachtung muss man gesamtschweizerisch und koordiniert zwischen Bund und den Kantonen vornehmen. Ich habe

Ihnen damals in den Beratungen vom 26. August 2019 folgendes gesagt: «Der Vorstoss lässt sehr viele Fragen offen, Abgrenzungsfragen. Das ist mein Problem. So wie der Vorstoss formuliert ist, ist er nur schwer umsetzbar.» Zitatende.

Die Redaktionskommission hat dann im Anschluss an die erste Lesung die PI zur Klärung einzelner Punkte des Wortlautes zurückgeschickt. Ich muss Ihnen sagen, diese Klärung konnte einfach nicht zur Zufriedenheit erfolgen. Eine Minderheit schlägt Ihnen nun vor, dass man die abgeänderte PI vom 11. September 2020 zur erneuten Prüfung zurückweist. Ich muss Ihnen sagen, die Volkswirtschaftsdirektion hat im Rahmen der Kommissionsarbeiten diese Vorschläge geprüft. Es gibt keine regierungsrätliche Haltung dazu, aber wir haben das sehr genau angeschaut. Die Folgen, die wären gravierend. Wir gehen davon aus, dass sich die Belastung für die im Kanton Zürich zugelassenen Personenwagen in etwa verfünffachen würde. Sie haben das schon gehört. Das heisst, wenn man jetzt durchschnittlich 400 Franken bezahlt, dann wären es 2000 Franken. 2000 Franken, das ist viel Geld. Wenn Sie das wollen, dann müssen Sie Antworten haben. Was heisst das volkswirtschaftlich für die KMU? Sie müssen Antworten haben zur Frage, was das sozial bedeuten würde. Wer kann sich das leisten? Ich denke, diese Antworten, die müssten wir haben. Wie wollen Sie der Zürcher Bevölkerung im Kanton Zürich klarmachen, dass sie für jeden mit dem Personenwagen in der Schweiz gefahrenen Kilometer – also zum Beispiel auch diejenigen im Kanton Thurgau oder Zug – Abgaben zu bezahlen haben, während jemand, der im Kanton Thurgau oder Zug lebt und im Kanton Zürich unterwegs ist, nichts bezahlt? Das ist einfach nicht durchdacht; das ist einfach nicht zu Ende gedacht. Übrigens sind die Belastungen in den anderen Kantonen geringer als im Kanton Zürich. Deshalb glaube ich auch, dass es keinen Sinn macht, diesen Vorstoss nochmals zurückzugeben. Sinn macht es aber selbstverständlich, dass wir uns auf nationaler Ebene Gedanken machen, auch die entsprechenden nationalen Direktionen, aber in erster Linie der Bundesrat und das nationale Parlament, welche Schritte gemacht werden müssen, damit mehr Kostenwahrheit in unserem Land möglich wird. Und zwar so, dass wir nicht die einzelnen Bürgerinnen und Bürger in unserem Land gegeneinander ausspielen, sondern indem wir eine gesamtschweizerische Lösung anstreben, die übrigens auch den Infrastrukturbedürfnissen des Kantons Zürich – weil auch hier besteht grossen Bedarf an öffentlichem Verkehr – gerecht wird. In diesem Sinne bitte ich Sie, die parlamentarische Initiative abzulehnen und den Minderheitsantrag nicht zu unterstützen. Besten Dank.

Minderheitsantrag von Melissa Näf, Beat Bloch, Cristina Cortellini, Jasmin Pokerschnig:

I. Die geänderte parlamentarische Initiative KR-Nr. 340/2012 von Thomas Wirth in der Fassung aus der ersten Lesung vom 26. August 2019 wird an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben zurückgewiesen mit dem Auftrag, sie im Sinne des Vorschlags vom 11. September 2020 für eine neue geänderte parlamentarische Initiative zu beraten.

Abstimmung Minderheitsantrag

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag Melissa Näf gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 119 : 56 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Schlussabstimmung über die geänderte PI

Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die geänderte PI abzulehnen.

Das Geschäft ist erledigt.