

6. Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital)

Antrag des Regierungsrates vom 10. Juni 2021 zum Postulat KR-Nr. 346/2016 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. September 2021

Vorlage 5633a

Ratspräsident Benno Scherrer: Vorab eine Mitteilung: Wenn Sie draussen Kaffee trinken, bitten wir Sie aufgrund der ansteckenderen Omikron-Variante (*Corona-Pandemie*), die Maske auch zu tragen, wenn Sie einen Becher vor sich haben, und die Maske nur abziehen, um die Flüssigkeit an Ihren Mund zu führen. Besten Dank.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wenn eine Kommission einstimmig einen Ergänzungsbericht verlangt, ist dies ein Indiz, dass man mit dem Bericht des Regierungsrates nicht ganz zufrieden ist. Wenn auch die Vertretung der Regierung im Rahmen der Beratungen des Postulates nicht nur in der KEVU, sondern auch in der FIKO (*Finanzkommission*) zum Schluss kommt, ein Ergänzungsbericht wäre in dieser Situation eine gute Sache, dann ist das erfreulich und zeigt, dass das Anliegen auch aus Sicht der Exekutive wegen der Wichtigkeit für den Kanton nun in einem zweiten Anlauf vertieft zu beleuchten ist. Hauptgrund ist ein «Game Changer» beim Strassenfonds seit dem Bericht des Regierungsrates vom 10. Juni 2020, nämlich die Annahme der sogenannten PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013 von Altkantonsrat Robert Brunner*) betreffend Unterhalt von Gemeindestrassen durch das Zürcher Stimmvolk bei der Referendumsabstimmung vom 27. September 2020. Der Inhalt: Im Strassengesetz steht neu, dass mindestens 20 Prozent der Einnahmen des Strassenfonds an die Gemeinden ausgeschüttet werden. Bemessungsgrundlage sind die Kilometer der Gemeindestrassen in jeder Gemeinde. Es geht um jährlich 70 Millionen Franken, die dem Kanton fehlen, ein namhafter Betrag.

Nach der Vernehmlassung zu einer neuen Verordnung dazu ist die Volkswirtschaftsdirektion wohl nun daran, den RRB (*Regierungsratsbeschluss*) im Hinblick auf die Inkraftsetzung des neuen Regimes, angekündigt auf den 1. Januar 2023, vorzubereiten. Allenfalls hören wir noch Genaueres darüber von der Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*). Das ist der Gesamtkontext und der Hintergrund für diesen geforderten Ergänzungsbericht. Das Postulat wurde zwischen dem 2. Februar und 7. September 2020 an insgesamt fünf Sitzungen beraten, immer auch unter Teilnahme des FIKO-Referenten für die KEVU, des Kollegen Ronald Alder, wofür ich mich bei ihm herzlich bedanke. Der Erstpostulant, Kollege Christian Schucan, hat seine Stellungnahme mündlich in der Kommission abgegeben. An dieser Stelle möchte ich mich namens der Kommission bei der Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) und bei den Vertretern des Amtes für Mobilität, insbesondere dem

Amtschef Markus Traber, für den sehr offenen und konstruktiven Austausch bei diesem delikaten politischen Thema bedanken.

Kern des Postulates ist und bleibt nun auch mit dem Ergänzungsbericht die Umbuchung des Strassenfonds, damit er nicht mehr erfolgswirksam ist. Der Regierungsratsbericht fokussiert hingegen auf die Beschreibung der Finanzierung des Strassenfonds, auf die Entwicklung des Fondsbestandes und seine Verpflichtungen, was zusammen die Nettoschuld ergibt, Stand Ende 2020 in der Grössenordnung von 430 Millionen Franken, dann auch auf die Erhöhung der Flexibilisierung des Strassenfonds, Stichworte dazu sind: Ausnahmen, flexiblere Vorgaben, Kreditübertragungen, Änderungen beziehungsweise Erhöhung der Verkehrsabgaben, Prüfung einer Verkürzung der buchhalterischen Abschreibungsdauer, dann auch die Schaffung von mehr Transparenz, was zwischenzeitlich im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) umgesetzt worden ist, und die Auswirkungen der Annahme der PI Brunner

Die Stossrichtung des Ergänzungsberichts geht auch auf die Beratungen der Vorlage in der FIKO zurück, dort auch in Anwesenheit von Finanzdirektor Ernst Stocker neben Regierungsrätin Carmen Walker Späh; ein Musterbeispiel, wie Sach- und Aufsichtskommissionen bei der Bewältigung eines politischen Themas koordiniert zusammenarbeiten können – und auch sollten. Hier ein Dank an den FIKO-Präsidenten (*Tobias Langenegger*) und die ganze FIKO.

Im Ergänzungsbericht sollen die Auswirkungen auf den Staatshaushalt, einschliesslich mittelfristiger Ausgleich, bei Führung des Strassenfonds analog zum Verkehrsfonds dargelegt werden. Der KEVU ist es wichtig, dass eine umfassende Auslegeordnung – die Details sind im Antrag nachzulesen – gemacht wird; dies für einen allfälligen zukünftigen Entscheid, es wird also ausdrücklich nichts vorgezogen. Das ist das politische Signal unseres heutigen Beschlusses beziehungsweise des Antrags der KEVU.

Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, dass der Regierungsrat mit dem Verfassen eines Ergänzungsberichts innert zwölf Monaten beauftragt wird. Besten Dank.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Rechnungslegung ist etwa hochgradig Politisches. Im spannenden Teil der Forderung nach einem Ergänzungsbericht geht es um die finanziellen Konsequenzen, ich werde mich deshalb auch nur darauf konzentrieren. Wie wir gehört haben, wird der Strassenfonds heute im Eigenkapital geführt. Deshalb ist der Zeitpunkt der Fondsentnahme für die Erfolgsrechnung relevant. Aktuell legen wir mehr ein, als wir herausnehmen, das heisst, der mittelfristige Ausgleich profitiert vom Strassenfonds. Dank der PI Brunner betreffend Gelder an den Unterhalt der Gemeindestrassen wird der Strassenfonds bald relativ ausgeglichen sein, das heisst: Wir legen in etwa gleich viel ein wie wir aktuell ausgeben. Das heisst: Auf den mittelfristigen Ausgleich hat der Strassenfonds keinen Einfluss mehr. Man profitiert vom Strassenfonds nicht mehr, aber man leidet auch nicht unter dem Strassenfonds. Der Verkehrsfonds wird hingegen im Fremdkapital geführt, das heisst, der Zeitpunkt der Fondseinlage ist für die Erfolgsrechnung relevant. Dadurch kommt für die Staatsrechnung der Fondscharakter stärker zur

Geltung. Nun steht eben im Raum, den Strassenfonds gleich zu behandeln. Nun hat sich heute – wir waren ja ursprünglich gegen dieses Postulat – die Situation geändert, da dank der PI Brunner finanztechnisch ein guter Zeitpunkt ist, genau das zu diskutieren. Andererseits muss man sich bewusst sein: Das Fondsvolumen ist erklecklich. Ohne spezielle Ausnahmen würde ein Übertrag vom Eigen- ins Fremdkapital dazu führen, dass der mittelfristige Ausgleich verletzt würde. Die Konsequenz wäre ein Kürzungsprogramm, weil wir eben diesen Fonds buchhalterisch anpassen. Das kann und darf nicht sein, deshalb ist der Ergänzungsbericht wichtig. Es soll aufgezeigt werden, wie man einen Wechsel von einer Führung im Eigenkapital zu einer Führung im Fremdkapital ohne Einfluss auf den mittelfristigen Ausgleich gestalten könnte. Damit die SP einer solchen Änderung zustimmt, ist das eine notwendige Voraussetzung. Denn für uns ist es klar: Wir stimmen einer Änderung der buchhalterischen Grundlagen des Strassenfonds nur zu, wenn dies nicht dazu führt, dass wir ein künstliches Kürzungsprogramm haben. Wir sind sehr gespannt, was uns der Regierungsrat hier als Variante präsentieren wird. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Wir danken dem Regierungsrat und den involvierten Verwaltungsabteilungen ebenfalls für die ausführliche und mindestens teilweise aufschlussreiche Postulatsantwort zu diesem komplexen Sachverhalt und den intensiven Diskussionen in den beteiligten Kommissionen. Die historisch gewachsene Ungleichbehandlung und die damit verbundene Problematik der Fondsstruktur des Strassenfonds im Vergleich mit dem Verkehrsfonds werden darin anerkannt. In Varianten werden Korrekturmöglichkeiten, aber auch weiter bestehende Unsicherheiten aufgezeigt. Auch wurden Massnahmen wie das Ausweisen des vorfinanzierten Anlagevermögens im KEF und im Geschäftsbericht sowie das Ausschöpfen der bestehenden rechtlichen Instrumente, wie Kreditübertragungen, ergriffen. Im Wesentlichen ändert sich jedoch nichts an der ungleichen, komplexen und schliesslich intransparenten Situation. Auf Anpassungen in der Rechnungslegung, welche potenziell natürlich erhebliche einmalige Effekte auf die Staatsrechnung hätten, wird verzichtet.

Nun datiert der Bericht vom Juni 2020, und die Welt dreht sich weiter. Gewisse künftige Einflüsse wurden im Bericht zwar antizipiert und angeschnitten, sie sind jedoch heute bereits Realität oder zeichnen sich deutlicher ab. So hat das Stimmvolk am 27. September 2020 – wir haben es gehört – der Änderung des Strassengesetzes Paragraf 30 entsprechend der PI Brunner zugestimmt, welche den Fonds mit zusätzlich 72 Millionen Franken pro Jahr belastet oder plündert, je nach Sichtweise, und damit die langfristige Unterdeckung des Fonds nochmals drastisch verschlechtert. Ebenfalls schwinden durch die fortschreitende Elektrifizierung der Mobilität und effizientere Verbrennungsmotoren die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und der Verkehrsabgaben. Die SVP teilt daher die Ansicht der Finanzkommission und der KEVU, dass mit diesem Ergänzungsbericht die langfristige Entwicklung unter diesen Prämissen erneut betrachtet werden muss. Damit soll unter Berücksichtigung aller Auswirkungen, insbesondere auf den mittelfristigen Ausgleich und möglichen Lösungsvarianten zur Abfederung dieser Effekte, die

Grundlage für eine Reform des Fondsinstruments geschaffen werden. Der Bericht soll insbesondere klären, welche Anpassungen durch den Regierungsrat vorzunehmen wären und in welchen Bereichen der Gesetzgeber gefordert ist. Liegt diese Auslegung vor, können in einem weiteren Schritt dann auf dieser ausgearbeiteten und aktualisierten Basis die Stellschrauben gedreht und die Legifizierung mit einer entsprechenden Vorlage angegangen werden. Angesichts dieser Reihe von notwendigen Klärungen unterstützt die SVP die Forderung nach einem Zusatzbericht. Ich danke Ihnen.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Wieso braucht es einen Ergänzungsbericht? Der jetzt vorliegende Bericht zeigt eigentlich sehr gut, wie sich die heutige Situation präsentiert, und es ist in diesem Sinne absolut zu empfehlen, sich diesen zu Gemüte zu führen. Nun ist es aber so, dass wir zwei wesentliche Änderungen haben, die stattgefunden haben oder die am Stattfinden sind. Die erste Änderung wurde bereits erwähnt, es ist nämlich die Situation, dass die Finanzierung nicht mehr nur den Staatsstrassen dient, sondern mit der PI Brunner nun auch an die Gemeinden fließt – in einer durchaus relevanten Höhe. Da stellt sich die Frage, wie sich das langfristig dann auch auf die Finanzen auswirkt. Der zweite Punkt ist, dass sich die Mobilität grundsätzlich verändert. Heute wird ja der Strassenfonds wesentlich beispielsweise durch Beiträge aus der Mineralölsteuer finanziert. Mit der Veränderung der Mobilität, sprich beispielsweise Elektromobilität, werden mit der Zeit diese Beiträge dann auch wegfallen. Das gilt auch mit der heutigen Regelung, dass ja Elektrofahrzeuge keine Motorfahrzeugsteuern abliefern müssen, das wird mit zunehmender Verbreitung der E-Mobilität auch hier ein Finanzierungsproblem darstellen. Deshalb braucht es einen entsprechenden Ergänzungsbericht, der anschaut, wie sich die zukünftige Mobilität auf unsere Infrastruktur, auf unsere Strassen und die Bedürfnisse an Strassen auswirken wird. Was heisst das für die Finanzierung? Was generiert dies für finanzielle Bedürfnisse? Wie soll man damit umgehen? Und damit nachher auch: Wie präsentiert sich die Situation im Hinblick auf die Staatsfinanzen. Wir haben es gehört, heute wirkt sich die Veränderung des Strassenfondssaldos auf den mittelfristigen Ausgleich aus. Die SP hat jetzt sehr schön das Argument anerkannt, das ich schon genannt habe, als wir das Postulat eingereicht haben, nämlich, dass sich das heute durchaus auswirken könnte, dass man ein entsprechendes Sparprogramm starten müsste, was logischerweise niemand will. Also wir möchten hier die entsprechenden Auswirkungen sehen und wir möchten auch sehen, welche allenfalls gesetzlichen Anpassungen dann notwendig sind, die durch den Kantonsrat initiiert werden müssten, und was die Regierung von sich aus hier schon in die Wege leiten kann.

Vielleicht noch ein Gedanke zum Schluss: Heute werden ja aus diesem Strassenfonds sowohl Unterhalt wie Investitionen finanziert. Allenfalls ist es auch hier einen Gedanken wert, sich zu überlegen, ob diese Finanzierung getrennt betrachtet werden muss und damit die Auswirkungen auf den mittelfristigen Ausgleich, wenn es dann beispielsweise um die Umsetzung des Postulates geht, nicht so gra-

vierend wären, weil man hier einen Strich machen könnte. Ich bitte Sie, dem Antrag auf einen Ergänzungsbericht zuzustimmen und bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir haben bereits einiges gehört. Wir haben gehört, es sei intransparent. Da muss ich sagen: Nein, das stimmt natürlich nicht. Die Situation ist nicht intransparent, aber wir haben einen Unterschied zwischen dem Verkehrsfonds, der den öffentlichen Verkehr finanziert, und dem Strassenfonds. Dieser Unterschied ist sicher auch historisch gewachsen, und eine Anpassung – da hat Rosmarie Joss darauf hingewiesen – ist nicht so einfach. Wenn wir das einfach ändern und ein Eigenkapital ins Fremdkapital verschieben, hat das massive Auswirkung. Es ist in Ordnung, wenn man das mal anschaut, wir haben es auch heute gehört, es sind verschiedene Änderungen, die es rechtfertigen, dass man sich das jetzt anschaut, und deshalb sind auch wir dafür, dass ein Zusatzbericht erarbeitet wird. Wenn wir den Vergleich mit dem Verkehrsfonds machen: Dort belastet eine Einzahlung in den Fonds den mittelfristigen Ausgleich und die laufende Rechnung. Beim Strassenfonds ist es umgekehrt. Dort ist es dann so, wenn es aus dem Fonds abfließt, dass es in den mittelfristigen Ausgleich und in die laufende Rechnung einfließt. Was uns wichtig ist, ist, dass wir hier nicht irgendeine Führung einer Kasse nebenher bekommen, dass der Strassenfonds so geführt wird – was theoretisch denkbar wäre, so wie es angedacht ist –, dass es überhaupt keinen Einfluss auf den mittelfristigen Ausgleich mehr hat. Das soll meiner Meinung nach nicht so sein.

Wenn man aber schon den Strassenfonds anschaut, sollte man auch einmal grundsätzlich die Struktur anschauen. Mir scheint diese Struktur relativ komplex zu sein angesichts dessen, dass es doch ein eher einfacher Fonds ist. Die Einnahmen werden von der Sicherheitsdirektion, also hauptsächlich vom Strassenverkehrsamt generiert oder kommen vom Bund. Die Ausgaben sind mittlerweile im Tiefbauamt angesiedelt, das die Vorprojekte und Projekte und den Strassenunterhalt macht. Verwaltet wird der Fonds von der Volkswirtschaftsdirektion und bewirtschaftet wird er hoffentlich von der Finanzdirektion, vom Amt für Tresorerie. Wir haben vier Direktionen, die in diesen Fonds involviert sind. Ob das hier noch zeitgemäss ist, da habe ich meine Zweifel. Und ob jede Direktion noch eine Funktion hat, weiss ich auch nicht.

Wir haben es auch schon mehrmals gehört: Man sollte vielleicht gleich grundsätzlich die Finanzierung überdenken. Es gibt immer noch das Märchen, dass der individuelle Verkehr, also die Autofahrer, für ihre Kosten aufkommen. Das ist falsch. Sie kommen ja nicht einmal für ihre Infrastrukturkosten komplett auf. Nicht anders kann man das eigentlich interpretieren, diesen Widerstand, dass sie Gemeindestrassen mitfinanzieren müssen und dass das so schlimm sei, dass der Fonds deswegen ins Minus gerät. Das ist ja eigentlich nur logisch, das man sich anschaut: Gemeindestrassen sind bezüglich der Länge der Hauptteil des Zürcher Strassennetzes. Dass dieses jetzt auch teilweise über den Strassenfonds finanziert wird, ist doch nur logisch und sinnvoll. Wir haben aber – auch darauf wurde schon hingewiesen – die rückläufigen Bundesbeiträge aus der Mineralölsteuer und aus

der LSVA (*Schwerverkehrsabgabe*). Bei der LSVA wird man schauen, wie sich das weiterentwickelt. Aber auch dort gibt es natürlich Veränderungen, insbesondere, dass für viele Strecken mittlerweile kleinere und leichtere Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die nicht von der LSVA betroffen sind. Aber hier muss nicht nur der Kanton Zürich nachdenken, sondern auch der Bund. Und vielleicht, wenn man gerade dabei ist, ist es vielleicht möglich, dass wir eine Lösung suchen, die ähnlich ist wie beim Verkehrsfonds, dass wir die Zweckbindung grundsätzlich überdenken. Die Akademien der Wissenschaften haben eine Analyse der schädlichen Subventionen gemacht, die verfügt werden, und sind auf drei kritische Elemente gekommen beim individuellen Verkehr, den wir hier anschauen: Einerseits, dass sie natürlich diese externen Kosten nicht decken, als Zweites, dass der Raum für den stehenden Verkehr sehr günstig zur Verfügung gestellt wird, und als Drittes, dass Zweckbindungen Fehlanreize setzen, Infrastrukturen auszubauen, die vielleicht aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht gar nicht zielführend sind. Ich denke, auch diese Punkte sollte man anschauen in dieser Prüfung, damit diese Punkte, wenn das Thema weiterbearbeitet wird und allfällige Umsetzungen kommen, auch berücksichtigt werden. Ich danke Ihnen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Das Postulat, das wir hier behandeln, scheint aus heutiger Sicht ziemlich aus der Zeit gefallen. Eines der Anliegen war, dass der Fondsbestand des Strassenfonds nicht ins Unendliche wächst. Dem sind die Stimmberechtigten im Kanton mit ihrem Ja zur Änderung des Strassengesetzes für eine verursachergerechtere Strassenfinanzierung bereits nachgekommen. Dass Kässeli ist gefüllt, der Fondsbestand wächst aber weiterhin und die Gelder fehlen dem Kanton eben nicht; hier muss ich dem Kommissionspräsidenten widersprechen.

Ein zweites Anliegen der Postulanten war es, dass die Entwicklung des Fondsbestands keinen Einfluss mehr auf die Erfolgsrechnung des Kantons haben soll. Die Lösung dafür haben die Postulanten damals gleich mitgeliefert: Der Strassenfonds soll analog dem Verkehrsfonds geführt werden.

Dabei beruht das Anliegen auf zwei grundsätzlichen Irrtümern, erstens: Die beiden Fonds haben eben nicht die gleiche Aufgabe. Sie funktionieren daher auch total unterschiedlich. Der Strassenfonds dient dazu, die zweckgebundenen Mittel aus Verkehrsabgabe, LSVA und Mineralölsteuer auszuweisen und die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und Unterhalt der Strassen zu decken. Der Verkehrsfonds hingegen dient zur Vorfinanzierung der Investitionen zugunsten des ÖV. Das Geld wird heute bezahlt, aber erst später ausgegeben. Die einzige Gemeinsamkeit: Beide Fonds sind im Eigenkapital.

Der zweite Irrtum: Die Entwicklung des Strassenfonds ist eben nicht erfolgswirksam, aber die Einlagen sind es und die Ausgaben sind es. Und weil in den letzten Jahren mehr zweckgebundene Gelder eingenommen wurden, als zweckgebundene ausgegeben worden sind, hat sich dies eben in der Erfolgsrechnung entsprechen ausgewirkt.

Dazu kommt: Anders als behauptet wird, belastet auch der Verkehrsfonds die Erfolgsrechnung, und zwar in der Leistungsgruppe 5210 durch die Einlage von 70

Millionen Franken in den Verkehrsfonds. Würde diese Einlage gesenkt, beispielsweise auf 55 Millionen Franken, wie es die Ratsrechte 2018 wollte, so hätte auch dies Auswirkungen auf den mittelfristigen Ausgleich.

Nun, sowohl der Bau von Strassenbahnen als auch der Bau und Unterhalt von Staatsstrassen sind staatliche Aufgaben. Man kann sich da schon fragen, wieso eine einzelne staatliche Aufgabe nicht im mittelfristigen Ausgleich drin sein soll. Entweder sind alle drin oder gar keine. Es gilt ja schliesslich der Grundsatz der Bilanzwahrheit, der Bilanzierung nach true and fair.

In der Postulatsantwort schreibt der Regierungsrat unter Ziffer 4.5 «Transparenz schaffen», dass seit dem KEF 2021 auch beim Strassenfonds die Finanzierung ausgewiesen wird. Transparenz im KEF ist ja gut. Für uns Grüne gehört zur Transparenz aber auch eine Auflistung, welche Projekte in Zukunft denn auf uns zukommen werden. Der Antrag der KEVU will, dass die Auswirkungen auf den Staatshaushalt bei einer Umorganisation des Strassenfonds dargelegt werden. Dem stehen wir nicht im Weg, im Gegenteil: Soll der Fonds umgekrempelt oder einfach anders betrachtet werden, müssen wir alle positiven und negativen Auswirkungen kennen. Und es gibt noch viele, in der Postulatsantwort nicht geklärte Fragen zu klären. Zu Recht weist Rosmarie Joss auf die Problematik der Einmal-effekte hin. Diese müssen besonders genau angeschaut werden. Für uns Grüne müssen aber auch die Auswirkungen auf die Mitwirkungsrechte des Kantonsrates im Budget dargelegt werden und welche weiterreichende Folgen eine Änderung der Rechnungslegungsverordnung hätte.

Wir werden den Antrag der KEVU unterstützen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es mag Sie erstaunen oder ist doch eher ungewöhnlich – denn normalerweise freuen wir uns nicht über Aufträge für Ergänzungsberichte –, dass ich in diesem Fall dankbar bin, dass Sie diesen Auftrag erteilen, und dass ich diesen Auftrag ja eigentlich auch bei Ihnen abgeholt habe. Dank der Beratung des Postulates «Strassengelder für Strassen» in der KEVU und auch in der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) konnten wir viele Unklarheiten im Zusammenhang mit dem Fonds klären. Ich möchte aber auf einen ganz wichtigen Punkt nochmals zurückkommen: Der Strassenfonds verfügt zwar per Ende 2020 über einen Bestand von 1,45 Milliarden Franken. Dem stehen aber vorfinanzierte und noch nicht abgeschriebene Investitionen in der Höhe von 1,94 Milliarden Franken entgegen. Oder kurz, ich kann es auch kurz fassen: Der Strassenfonds ist mit fast einer halben Milliarde bei der Staatskasse verschuldet. Also lieber Kantonsrat Florian Meier, das Kässeli ist nicht überfüllt. Das ist an sich noch nicht beunruhigend, es zeigt aber, dass man natürlich jede Änderung an diesem System sorgfältig und wohlüberlegt angehen muss.

Warum nun sind wir einverstanden mit einem Ergänzungsbericht? Seit dem Bericht hier hat sich tatsächlich einiges geändert. Sie haben es erwähnt, die Revision des Strassengesetzes, wo neu ja auch Beiträge an den Unterhalt der kommunalen Strassen geleistet werden. Ich kann Ihnen sagen, dass diese Vorlage auf Kurs ist. Ab 2023 werden jährlich circa oder mindestens 70 Millionen Franken zusätzlich den Gemeinden ausgeschüttet. Ich kann sagen, dass wir auf Kurs sind, weil die

Vernehmlassung ja abgeschlossen ist und wir auch grundsätzlich ein positives Feedback auf unsere Verordnung erhalten haben. Was auch eine Veränderung ist, das ist natürlich, dass wir realisieren, dass die Veränderung zur E-Mobilität rasanter vorwärtsschreitet, als wir es angenommen haben. Und das ist ja für mich als Verkehrsministerin grundsätzlich eine gute Nachricht.

Es ist nun aber auch so, dass gemäss dem bestehenden Verkehrsabgabengesetz Fahrzeuge mit Elektroantrieb steuerbefreit sind, und hier werden wir hinschauen wollen und auch hinschauen müssen, inwiefern das Auswirkungen auf den Strassenfonds hat. Denn übrigens auch Fahrzeuge mit E-Mobilität brauchen die Infrastruktur, und diese Infrastruktur muss irgendjemand bezahlen.

Und zuletzt geht es natürlich nochmals um die grundsätzliche Frage, welche Auswirkung eine Veränderung des Strassenfonds nun tatsächlich auf die Finanzierung unserer Strasseninfrastrukturen und die Finanzierung der Mobilität ganz grundsätzlich hat. Ich weise Sie darauf hin, dass insbesondere die Busse auf Strasseninfrastrukturen angewiesen sind, auch Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger. Und hier wollen wir Ihnen tatsächlich nochmals und detaillierter, auch mit Blick auf die seit der letzten Antwort erfolgten Änderungen, Antworten geben und Ihnen aufzeigen, was das bedeuten würde. Und selbstverständlich gehört dazu auch das Aufzeigen, was es denn für unseren Staatshaushalt bedeuten würde. Dass der Strassenfonds von der Volkswirtschaftsdirektion verwaltet wird, das ist an sich logisch, weil wir in der Volkswirtschaftsdirektion auch für die Gesamtmobilität verantwortlich sind. Alles andere wäre, wie wenn Sie dem ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) zwar den Auftrag erteilen würden, dafür zu sorgen, dass wir einen attraktiven öffentlichen Verkehr haben, aber ihm die Hoheit über die Mittel nicht geben würden.

In diesem Sinne bitte ich Sie auch, dem Antrag der KEVU zuzustimmen. Wir werden diesen Ergänzungsbericht selbstverständlich auch zusammen mit der Finanzdirektion ausarbeiten. Darauf freue ich mich, Ihnen dann Bericht erstatten zu können. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 165 : 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und den Regierungsrat zu beauftragen, innert zwölf Monaten, das heisst bis spätestens am 10. Januar 2023 einen Ergänzungsbericht zu verfassen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.