

4. Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip

Antrag des Regierungsrates vom 30. August 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 9. April 2024

KR-Nr. 126a/2020

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Welche rechtlichen und praktischen Grundlagen sind notwendig, um eine verursachergerechte Finanzierung aller Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmenden im Kantonsgebiet zu erreichen? Das vorliegende Postulat wollte diese Frage beantwortet haben, wobei die Finanzierung staatsquotenneutral sein soll. Der Regierungsrat legt dazu einen ausführlichen externen – und ich sage das, weil wir das heute debattieren –, zu Recht einen externen Bericht vor. Dieser kommt zum Schluss, dass kein Verkehrsmittel seine Kosten deckt. Eine verursachergerechte Mobilitätsfinanzierung sei grundsätzlich im Interesse des Kantons Zürich, wobei ein wesentlicher Teil davon ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing sei. Dessen Einführung ist technisch möglich, müsste allerdings zwingend auf nationaler Ebene erfolgen.

Auf kantonaler Ebene verfolgt die Regierung die Strategie «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich», DiNaMo. Diese umfasst sieben Stossrichtungen, wobei eine davon lautet, Zitat: «Nutzungsabhängige und verkehrsmittelübergreifende Pricing-Systeme ermöglichen.» Entsprechend sieht die Regierung den Kanton Zürich bereit, sich an einem nationalen Mobility Pricing respektive Pilotversuchen dazu zu beteiligen, sofern diese dereinst realisiert werden sollen.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt einstimmig, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsident Jürg Sulser: Jetzt möchte ich noch recht herzlich auf der Tribüne eine Schulklasse der 3. Sek Affoltern am Albis bei uns begrüssen. Schön, seid ihr bei uns.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Antwort der Regierung zum Postulat umfasst sechs Seiten, eigentlich nichts Besonderes. Nur, dieser Antwort liegt ein in Auftrag gegebener Bericht von über 120 Seiten bei. Der Regierungsrat hat sich die Beantwortung nicht einfach gemacht, herzlichen Dank. Der Bericht zeigt auf, dass kein Verkehrsträger seine Kosten vollumfänglich tragen kann. Der Kostendeckungsgrad liegt zwischen etwas über 40 Prozent und über 90 Prozent, wobei die Parameter mit der jeweiligen Gewichtung diskutiert werden könnten. Der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) ist da nicht so böse unterwegs, wie oftmals gesagt wird.

Grundsätzlich begrüsst die SVP die Auslegeordnung, insbesondere, dass aufgezeigt wurde, dass kein Verkehrsträger vollumfänglich seine Kosten deckt. Positiv

auch, dass hier ein Mobility Pricing beurteilt wurde und nicht, wie schon oft gefordert, ein Road Pricing, welches nur einen Verkehrsträger betreffen würde. Mit der Postulatsantwort verfügen wir über eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrsträger und deren Kosten. Die Erkenntnis, dass eine allfällige Lösung auf Bundesebene zu erfolgen hat, überrascht nicht, dies war wohl schon zum Zeitpunkt der Einreichung klar. Wir danken dem Regierungsrat für den sehr umfassenden Bericht zum Postulat. Wir verfügen damit über nachvollziehbare Daten auf allenfalls weitere Vorstösse, sei es für ein Mobility oder ein Road Pricing. Die SVP schreibt das Postulat ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wir haben einen interessanten Bericht erhalten, der mit der jetzigen Berechnungsgrundlage den Kostendeckungsgrad der verschiedenen Verkehrsträger berechnet. Das Postulat forderte ja ursprünglich eine Mobilitätsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip.

Die SP ist für mehr Kostenwahrheit in der Mobilität, aber man kann nicht eins zu eins vom Kostendeckungsgrad einfach umrechnen, was dann wie viel kosten sollte. Soziale und Umweltaspekte kommen da schnell zu kurz, und es könnte absurde Konsequenzen haben. Der schlechte Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs kommt primär aus den Randregionen. In städtischen Gebieten verdient man mit dem öffentlichen Verkehr teils sogar Geld. Entsprechend müsste man nach dem Verursacherprinzip den öffentlichen Verkehr auf dem Land massiv verteuern, und sämtliche Leute vom Land würden dann mit dem Auto in die Stadt fahren. Da würde der Verkehr kollabieren, man würde schnell bemerken, dass man beim MIV den zusätzlich benötigten Flächenbedarf im Vergleich zum ÖV schlecht berechnet hat. Dort nämlich gehen die Grenzkosten gegen unendlich, weil man gar nicht so viele Leute mit dem MIV durchbringt. Man sieht also, eine verursachergerechte Mobilitätsfinanzierung funktioniert nur, wenn man auch soziale Aspekte berücksichtigt, verkehrspolitische Ziele im Auge behält und die Umweltaspekte nicht vergisst – und eben auch die Realisierbarkeit im Auge behält. Entsprechend kann man es eben nicht nur einfach umrechnen, dass, was mehr kostet, auch mehr zahlen muss, sondern es braucht eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Bericht war durchaus spannend und lesenswert. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Als Postulant möchte auch ich der Volkswirtschaftsdirektion danken für diese Studie. Es ist wirklich eine ausgezeichnete Grundlage für weitere Arbeiten in unserem Kanton, in anderen Kantonen und auch im Bund. Ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing ist ein zentrales Element einer liberalen Mobilitäts- und Umweltpolitik. Und es ist auch ein wesentliches Element einer nachhaltigen Steuerung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Und es freut mich, dass diese Position auch vom Regierungsrat bekräftigt wird. Zürich muss sich als grösster Kanton in Bern auch in diesem Sinne einsetzen. Es ist klar, dass eine funktionierende Lösung in einem kleinteiligen Land wie der Schweiz nur vom Bund ausgehen kann.

In diesem Zusammenhang gibt es auch einen kleinen Widerspruch in der Postulatsantwort, auf den ich hinweisen möchte: Einerseits heisst es natürlich, dass eine kantonale Lösung nicht zweckmässig sei. Das scheint so zu sein, das kann ich sehr gut nachvollziehen. Und auf der anderen Seite sagt man dann aber, die kantonale Hoheit über die Steuerung und die Lenkung des Verkehrs müsse beibehalten werden. Das kann ich schon auch nachvollziehen aus Zürcher Sicht. Aber wenn wir irgendwann mal wirklich ein nationales Mobility Pricing, irgendeine Kostenwahrheit in den Verkehr reinbekommen wollen, dann müssen wir natürlich auch ein bisschen über das kantonale Denken hinauskommen und dann wirklich alle gemeinsam eine Bundeslösung anstreben. Aber in diesem Sinne vielen Dank für den Bericht, und ich hoffe, die Arbeiten gehen in Zürich und in Bern in diesem Sinne weiter.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Die Gründe, wieso es ein Mobility Pricing braucht, liegen auf der Hand und werden von Jahr zu Jahr deutlicher. Einerseits nehmen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer ab und es braucht einen neuen Mechanismus für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Andererseits steigt das Verkehrsaufkommen und wir können dieses Wachstum nicht mit einem unbegrenzten Infrastrukturausbau auffangen. Wir kennen auch die Faktoren, welche die Akzeptanz des Mobility Pricings erhöhen. Die Gewinne des Systems müssen überwiegen, indem ein Teil der Einnahmen rückverteilt und das System sozialverträglich ausgestaltet wird. Zudem muss es möglichst staatsquotenneutral ausgestaltet und in der Lage sein, die Verkehrsströme zu lenken. Liebe FDP, wir brauchen keinen 123 Seiten dicken Monsterbericht, wir wissen bereits sehr vieles. Wir brauchen auch keine theoretische Abhandlung. Die Erkenntnis des Berichts, dass Mobility Pricing für den Kanton Zürich grundsätzlich begrüssenswert ist, diese Erkenntnis hatten wir schon lange. Die Erkenntnis, dass es auf kantonaler Ebene keinen Handlungsbedarf gibt, die hilft uns jetzt auch nicht weiter. Was wir von euch brauchen, sind klare Ansagen, wie wir nun konkret vorankommen. Und deshalb wiederhole ich nun meine Fragen an euch, die ich bereits bei der Debatte vor vier Jahren gestellt habe: Anerkennt ihr, dass die Mobilität ein öffentliches Gut ist und dass wir dieses auch aus sozialpolitischen Überlegungen nie 100-prozentig nutzungsbasiert finanzieren werden? Seid ihr einverstanden, dass wir nicht alle Verkehrsträger von Anfang an gleich behandeln werden und dass bei diesen Überlegungen auch der Platzbedarf als Kriterium berücksichtigt wird? Als Kanton haben wir gerade im Bereich Strasse eben mehr Handhabe. Seid ihr damit einverstanden, dass sich der Kanton Zürich aktiver einbringt, als er das bisher getan hat? Leider sind wir ja bei den Pilotprojekten des Bundes nicht dabei. Wir könnten aber anfangen, mehr Verursachergerechtigkeit bereits heute einzuführen. Zum Beispiel sollen ja die Elektrofahrzeuge bald auch zur Finanzierung beitragen und eine Art Ersatz für die Mineralölsteuer bezahlen. Eine Einbindung dieser neuen Besteuerung in ein Mobility-Pricing-Pilot wäre interessant. Oder wir könnten die Motorfahrzeugsteuer reformieren. Mobility Pricing droht für die Schweiz zum Rohrkrepiierer zu werden. Das müssen wir gemeinsam ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Mobility Pricing ist ein Thema, das schon lange immer wieder diskutiert wird, und trotzdem gibt es erst seit kurzem mehr oder weniger konkrete Schritte in der Umsetzung. Man kann nur mutmassen, wie, wann und ob überhaupt wir irgendwann einmal ein funktionierendes System haben werden. Für uns Grüne ist jedenfalls klar: Soll an der Verkehrsfinanzierung geschraubt werden, braucht es Kostenwahrheit. Die externen Kosten müssen integriert werden, und korrekterweise müsste auch der einzige externe Nutzen, der Gesundheitsnutzen durch Fuss- und Veloverkehr, berücksichtigt werden. Die Verbrauchsabhängigkeit bezieht sich beim Verkehr eben nicht nur auf den Energieverbrauch, sondern auch auf den Flächenverbrauch, den Ressourcenverbrauch und so weiter.

Dann muss die Bepreisung des Verkehrs eine Lenkungswirkung haben. Ziel muss es sein, die Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen zu senken. Und drittens: Das System muss sozialverträglich ausgestaltet sein. Werden soziale Ungleichheiten geschaffen, braucht es Ausgleichsmassnahmen. Besser wäre es aber, das System so zu gestalten, dass man schon gar nicht ausgleichen muss.

Jetzt sind die Kommission wie auch der Regierungsrat der Meinung, ein Mobility Pricing müsse auf Bundesebene eingeführt werden. Das ist natürlich nur schon deshalb sinnvoll, weil auf Bundesebene die internen und externen Kosten besser bekannt sind. Klar ist, es besteht dringender Handlungsbedarf. Aber es ist zu befürchten, dass sich noch eine Weile ziemlich wenig ändern wird. Wir schreiben das Postulat ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Im September 2021 wurde dieses Postulat auch mit der Unterstützung der Mitte überwiesen. Wir haben aber schon damals festgehalten, dass die Umsetzung dieses Postulats einen riesigen Aufwand bedeuten würde. Und es war uns auch schon 2021 klar, dass dieses Thema auf nationaler Ebene angepackt werden müsste.

Eine extra eingesetzte Arbeitsgruppe erstellt eine Studie, die zum Schluss kommt, dass kein Verkehrsmittel seine Kosten deckt – auch nicht zu unserer Überraschung –, dass ein Mobility Pricing technisch umsetzbar wäre, aber auf nationaler Ebene gelöst werden müsste. Aus der Antwort des Regierungsrates: «Die Einführung einer umfassenden verursachergerechten Mobilitätsfinanzierung ist nur auf Bundesebene möglich.» Aus all diesen Gründen hat es uns nicht überrascht, dass der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

Normalerweise spreche ich nicht bei einstimmigen Abschreibungen, aber hier ist es wirklich angebracht, wieder einmal darüber nachzudenken, was uns dieses Postulat und vor allem diese Studie gekostet haben. Ich behalte mir vor, nach den Kosten für die Arbeitsgruppe und diese Studie zu fragen. Ich hoffe, dass die Ergebnisse aus dieser Studie wenigstens auf nationaler Ebene verwendet werden können. Wir sind mit der Abschreibung einverstanden.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Dass eine verursachergerechte Mobilitätsfinanzierung verschiedene Vorteile hätte, hat bereits eine 2019 durchgeführte

Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug aufgezeigt. Die Reduktion der Verkehrsnachfrage in den Spitzenzeiten und spürbar positive Umwelteffekte bei den Schadstoffemissionen waren dabei die wichtigsten Erkenntnisse. Kostenmässig wäre ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing ein wesentlicher Teil einer verursachergerechten Mobilitätsfinanzierung und würde im Einklang mit der regierungsrätlichen Strategie DiNaMo stehen. Weil aber Mobilität kantonsübergreifend organisiert ist, müsste auch die Einführung einer umfassenden verursachergerechten Mobilitätsfinanzierung zwingend auf nationaler Ebene angegangen werden.

Im Weiteren beinhaltet der Vorstoss den realitätsfremden Anspruch, staatsquotenneutral sein zu müssen. Diese Erwartung widerspricht jeglichen politischen Anstrengungen, allen Menschen im Land auf einfache und erschwingliche Weise die Mobilität zu ermöglichen. Und zudem wird der flächeneffiziente und massentaugliche ÖV ja auch darum gewollt subventioniert, weil damit die Umweltschäden und die Überlastung des Strassennetzes reduziert werden können. Mobility Pricing bringt nur Erfolg, wenn dazu die nötigen rechtlichen Grundlagen bestehen und dem demokratischen Willen Rechnung getragen wird, dass die Benutzung von umweltfreundlichen Verkehrsträgern attraktiv bleibt. Die EVP wird dieses Postulat als erledigt abschreiben.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist tatsächlich ein grosser Bericht, der ausgearbeitet wurde. Aber ich muss Ihnen sagen, die Informationen, die Sie in diesem Bericht haben; also ich jedenfalls werde diesen Bericht weiterhin ganz nahe bei mir haben, weil er sehr viele Informationen hat, zum Beispiel zur Kostenwahrheit im Verkehr. Und alle Verkehrsträger wurden ja angeschaut, vom Automobil über den ÖV bis zum Velo alle Mobilitätsformen. Und übrigens haben Sie auch eine Übersicht über die Rechtsgrundlagen. Und wenn Sie das dann sehen, wo diese Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Mobilitätsarten sind, sei es beim Bund, sei es beim Kanton, dann sehen Sie auch, wie anspruchsvoll es ist, dann am Schluss eine Übersicht und Kostenwahrheit zu erhalten. In diesem Sinne war dieser Bericht für mich eine Herausforderung, aber er ist auch einmalig, und ich habe es so in der Schweiz noch nie gesehen. Ich werde ihn nicht auf die Seite legen, sondern ich werde ihn bei künftigen Diskussionen rund um die Finanzierung von Mobilität beiziehen.

Ja, und natürlich ist es anspruchsvoll, dieses Thema, und Sie sind einig mit mir, dass dies auf nationaler Ebene gelöst werden muss. Also wir können nicht von Kanton zu Kanton eine unterschiedliche, verursachergerechte Finanzierung im Sinn eines Mobility Pricings haben, das kann nur national koordiniert werden. Denn ein Kanton hat ja auch nicht nur seine eigenen Verkehrsträger, sondern er hat auch Durchfahrt, national und international. Und wenn man dann versucht, diese Kostenwahrheit herzustellen, und Sie es dann relativieren und sagen, aber es müsste eine soziale Kostenwahrheit sein, dann sehen Sie auch schon, wo die Schwierigkeiten anfangen. Ich picke jetzt ein Beispiel heraus: Der Veloverkehr zum Beispiel zahlt seine Kosten überhaupt nicht, denn der Motorfahrzeughalter

bezahlt die Strasse. Zur Strasse gehören auch Velowege, übrigens auch Seeuferwege, Wanderwege. Der Fahrzeugführer eines Autos bezahlt all diese Kosten. Ja, das ist verursachergerecht. Aber dann sind wir wieder bei der sozialen Verantwortung des heutigen Systems, und so sehen wir auch, was die Schwierigkeiten sind. Das heisst nicht, dass wir uns nicht national Gedanken machen, und das heisst nicht, dass der Kanton sich nicht Gedanken macht. Sie wissen zum Beispiel, dass wir uns sehr bemühen, sowohl über die Motorfahrzeugsteuer wie aber auch über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einen hohen Kostendeckungsgrad zu erreichen. Und in diesem Sinne Danke für Ihre Voten und der Bericht bleibt ganz in meiner Nähe. Danke.

Ratspräsident Jürg Sulser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 126/2020 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.