

4. Internalisierung externer Kosten Strassenverkehr

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 19. Juni 2018
zur parlamentarischen Initiative Thomas Wirth
KR-Nr. 340a/2012

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir kommen nun zur PI Wirth, zur Internalisierung externer Kosten des Strassenverkehrs. Die PI fordert mit einer neuen Bestimmung in Paragraf 28 Absatz 2, dass Schäden, welche durch den motorisierten Strassenverkehr an Mensch, Natur und Bauwerken verursacht werden, grundsätzlich durch den Strassenfonds gedeckt werden. Die PI wurde von der Minderheit leicht abgeändert und es geht nun um die folgende Formulierung: Kosten für die Vermeidung und Behebung von Beeinträchtigungen der Gesundheit der Menschen beziehungsweise von Schäden an Natur und Bauwerken, die der motorisierte Strassenverkehr verursacht, werden mit Mitteln aus dem Strassenfonds gedeckt.

Die Mehrheit der KEVU lehnt die Initiative ab, auch in dieser abgeänderten Form, weil die Initiative einseitig auf die externen Kosten des motorisierten Strassenverkehrs ziele und die anderen Verkehrsträger aussenvorlasse. Dies sei eine nicht akzeptable Ungleichbehandlung, auch wenn von den Initianten geltend gemacht werde, man handle so, da nur der MIV (*motorisierte Individualverkehr*) im kantonalen Kompetenzbereich liege. Wenn man von externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs redet, müsste man zudem den externen Nutzen dagegen aufrechnen. Die Berechnung der externen Kosten dürfte aufgrund der vorgeschlagenen, sehr allgemein gehaltenen Gesetzesbestimmung ebenso schwierig sein wie diejenige der Auszahlungen an die Geschädigten.

Wie hoch tatsächlich die Kosten bei einer Annahme sein würden, ist des Weiteren nicht unbedingt klar, da dies sehr stark von der Verordnung abhänge, welche die relevanten Details regelt. Der Erstinitiant nimmt Kosten in der Grössenordnung von 50 Millionen Franken an. Wie sehr dies der Realität entsprechen würde, müsste sich noch weisen. Die KEVU-Mehrheit erachtet diesen Umstand als sehr problematisch. Eine Kostenschätzung der Regierung zur PI liegt nicht vor.

Die Minderheit ist der Meinung, dass der Strassenverkehr erwiesenermassen der grösste Verursacher von externen Kosten ist. Es ist deshalb nicht einfach willkürlich, zuerst bei diesem anzusetzen und seine externen Kosten im Sinne der Kostenwahrheit zu internalisieren. Die Ansprüche auf Entschädigung aus dem Strassenfonds wären durch eine Verordnung zu regeln. Die Minderheit ist des Weiteren überzeugt, dass der Regierungsrat in seiner Verordnung kaum eine links-ökologisch-radikale Umsetzung dieses Gesetzespassus verabschieden würde.

Im Namen der KEVU-Mehrheit beantrage ich ihnen die abgeänderte PI abzulehnen.

Ich möchte, da heute noch ein Rückweisungsantrag von Alex Gantner eingegangen ist, hier noch eine kurze Bemerkung machen. Dieser Rückweisungsantrag

wurde selbstverständlich nicht in der Kommission besprochen, trotzdem möchte ich etwas zu bedenken geben: Einer der Hauptpunkte, die im Rückweisungsantrag kritisiert werden, ist nämlich, dass es einseitig darum gehe, den motorisierten Strassenverkehr zu betrachten und nicht auch die anderen Verkehrsträger. Dies war durchaus ein Punkt, den die Mehrheit ja, wie eben gesagt, stark kritisiert hat und der dazu geführt hat, dass sie beantragt, die PI abzulehnen. Allerdings hatte die KEVU-Mehrheit in der letzten Legislatur kein Bedürfnis, diesen potenziellen Makel der PI zu beheben und eine andere Formulierung auszuarbeiten. Ich möchte einfach darauf hinweisen, dass diese Diskussion sehr bewusst nicht geführt wurde. Der Minderheit genügte die vorliegende Formulierung und so war dort eben auch kein Bedürfnis vorhanden, dies entsprechend anzupassen. Somit, muss man feststellen, gab es in der letzten Legislatur keinerlei Anlass, diese Diskussion in der Kommission zu führen. Es wird sich zeigen, ob dieses Bedürfnis nun plötzlich erwacht.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mit der Annahme der beiden Vorlagen FABI (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) und NAF (*Nationalstrassen und Agglomerationsfonds*) hat der Stimmbürger klar bekundet, dass beide Verkehrsträger, ÖV und MIV, gleichberechtigte Partner sind. Es ist unbestritten, dass beide Verkehrssysteme ihren Anteil zum Funktionieren unserer Gesellschaft beitragen. Mit dieser PI wird einmal mehr der «MIV gleich böse», der «ÖV gleich gut» dargestellt. Es ist unbestritten, dass jeglicher Verkehr, ob ÖV oder MIV, Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Menschen hat. Die Frage stellt sich hier, in welchem Verhältnis die Kosten-Nutzen-Rechnung dargestellt wird.

Gemäss Formulierung der PI ist klar, dass nur der MIV schädliche Auswirkungen hat. Das sehen wir auch, wenn in der Stadt Zürich Temporeduktionen im Zusammenhang mit Lärmschutzmassnahmen durchgesetzt werden. Auch hier ist nur der MIV für den Lärm verantwortlich. Der ÖV wird auch im Kanton Zürich mit hohen Beiträgen subventioniert. Bei einer geforderten Kostenwahrheit muss auch dieser Betrag in die Kosten-Nutzen-Berechnung einfließen. Ebenso muss einberechnet werden, dass ein Teil des ÖV auf dem Strassennetz des bösen motorisierten Individualverkehrs abgewickelt wird. Also, auch der ÖV ist hier Verursacher von Schäden. Es werden laufend Studien veröffentlicht, welche Kosten und Nutzen der unterschiedlichen Verkehrsträger aufzeigen. Je nach Farbe der Brillengläser, durch welche diese Studien verfasst werden, ist der ÖV oder MIV für grosse Schäden oder für einen grossen gesellschaftlichen Nutzen verantwortlich.

Die vorliegende PI greift zu kurz und bringt keinen Mehrwert in Bezug auf die Kostenwahrheit der verschiedenen Verkehrsträger. Ebenso können allfällige Kosten nicht nur auf das Gebiet des Kantons Zürich errechnet werden. Allfällige Berechnungen haben auf Bundesebene zu erfolgen, ansonsten wir die Kosten auch auf einzelne Regionen, Gemeinden oder sogar Strassenzüge herunterbrechen müssten.

Wir lehnen die PI ab und unterstützen in diesem Sinn auch den Rückweisungsantrag von Alex Gantner.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir sprechen seit Jahrzehnten über Kostenwahrheit und oft wird hier im Kantonsrat über den schlechten Kostendeckungsgrad des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) geschimpft. Aber die eigentlichen Probleme sind eben doch bei den versteckten Kosten im motorisierten Strassenverkehr zu suchen. Dieser deckt viele Kosten bei Lärm, Abgasen, Feinstaub, Platzverbrauch und so weiter und so fort eben leider nicht. Wissen Sie wie viele Herzinfarkte aufgrund von Strassenlärm entstehen? Ich weiss es auch nicht, aber es ist sicher, dass Lärm diese Zahl erhöht, und hier sollen die Verursachenden und nicht die Allgemeinheit zur Kasse gebeten werden. Wissen Sie, wie viele Husten durch Abgase erzeugt werden? Auch das weiss ich nicht, aber die Zahl ist sicher grösser als null. Wissen Sie, wie viele Menschen Asthma aufgrund Feinstaub bekommen? Nein, auch hier kann ich persönlich Ihnen keine Antwort geben, aber das ist kein Grund, dass sich die Verursachenden einfach gratis aus der Verantwortung ziehen können. Wissen Sie, wie teuer der Platz in unseren Städten ist? Diese Frage lässt sich ziemlich genau beziffern. Aber warum ein Parkplatz dann so billig ist oder warum Gemeindestrassen einfach von der ganzen Gesellschaft bezahlt werden und nicht von denen, welche die Strassen grossflächig nutzen, können Sie mir auch nicht erklären. Und dann gibt es noch viele weitere externe Kosten, auf die ich hier gar nicht eingehen kann. Aber ich bin zuversichtlich, dass nach Annahme dieser parlamentarischen Initiative der Katalog und die entsprechenden Kosten im Detail ausgearbeitet und die Verursachenden zur Kasse gebeten werden.

Noch ein Wort zur Rückweisung. Diese lehnen wir natürlich ab. Wir wissen, die Verordnung, die zu dieser parlamentarischen Initiative kommen wird, stammt von einer bürgerlichen Regierung. Wahrscheinlich werden wir mit Anfragen, Postulaten und Motionen noch an dieser Verordnung herumschrauben müssen, weil ich nicht zuversichtlich bin, dass alle unsere Ideen der Öko-Ära wirklich umgesetzt werden. Und ich frage Alex Gantner: Warum macht ihr nicht eine Rückweisung sämtlicher parlamentarischer Initiativen, die wir heute besprechen? Wir haben es in der letzten KEVU besprochen, und eigentlich war es unsere Minderheitsmeinung der letzten KEVU, dass wir alle diese PI zusammen zurückweisen, ablehnen und mit einer Gesamtportion zu einem schlüssigen Strassengesetz kommen. Aber nein, heute wollen Sie einen einzelnen Teil zurückweisen und die anderen Teile nicht. So funktioniert das nicht.

Darum freue ich mich mit der SP über die Annahme dieser PI heute. Herzlichen Dank.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich werde einerseits zur PI Wirth referieren, andererseits natürlich auch unseren Rückweisungsantrag begründen. Ich möchte aber ganz zuerst jetzt doch gerade auf das frische Votum von Felix Hoesch eingehen. Das war gerade ein Punkt, den ich vorhin erwähnt habe: Die Öko-Allianz ist nicht kompromissbereit, ist nicht bereit, eine neue Auslegeordnung zu machen. Wir haben diesen Versuch vor den Sommerferien lanciert. Wir haben versucht, diese ganze Debatte hinauszuschieben, damit wir zwei, drei Monate Zeit haben, genau

um über diese Punkte zu diskutieren, allenfalls sogar über eine Rückweisung sämtlicher PI. Aber hier wurde uns von der SP und von den anderen Allianzpartei die Tür zugeschlagen. Tut mir leid, ich muss das mit aller Deutlichkeit hier drin platzieren.

Bei dieser PI stellen wir Folgendes fest, nämlich, dass in der KEVU – ich bitte, das nicht persönlich zu nehmen, die KEVU ist eine Kommission – eigentlich sehr oberflächlich, sehr schlecht legiferiert worden ist. Wenn man nämlich die Protokollsammlung bezüglich dieser spezifischen parlamentarischen Initiative anschaut, sieht man, dass es insgesamt fünf Protokollseiten gibt, davon geht es in der Hälfte um technische Debatten über die ganze Einordnung dieser PI im ganzen Strassen-PI-Paket, also nicht um Materielles. Materiell gab es nur die Anhörung des Erstinitianten und dann eine Sitzung, bei der diese PI Wirth beraten worden ist. Sonst hat in der KEVU überhaupt nichts stattgefunden. Es hat vor allem auch nicht das Szenario stattgefunden, dass diese parlamentarische Initiative allenfalls überwiesen werden könnte. Daher droht sie zu einem Rohrkrepieler zu werden, weil gar nicht klar ist, was eigentlich der nächste Schritt ist. Es gibt zwar diese Hinweise auf eine Verordnung, aber es gab überhaupt keine Debatte in der KEVU bezüglich der Ausgestaltung dieser Verordnung, und man kann das nicht einfach beim Regierungsrat entsprechend deponieren. Das wird einen Rohrkrepieler geben, ein langwieriger Streit ist vorprogrammiert, ein Streit, während dem gar nichts passiert. Das ist ganz schlecht, das ist das schlechteste Resultat aus diesem Kantonsrat. Am Schluss wird sich sehr wahrscheinlich auch herausstellen, dass diese PI beziehungsweise dieser neue Absatz in diesem Paragraphen des Strassengesetzes gar nicht umsetzbar ist.

Bei den externen Kosten möchte ich auch auf die Debatte bei der vorläufigen Unterstützung hinweisen, auch auf das, was in der Kommission gesagt worden ist: Die externen Kosten werden schweizweit auf irgendwie 4 bis 5 Milliarden Franken jährlich kalkuliert. Nimmt man an, der Kanton Zürich hätte hier einen Anteil von 20 Prozent – das entspricht in etwa der Bevölkerung und der Wirtschaftsleistung des Kantons –, dann sind das 1 Milliarde Franken externer Kosten, die nun aus einem Topf finanziert werden müssen, nämlich aus dem Topf des Strassenfonds, als von den Personen, die in diesen Strassenfonds einzahlen. Das sind mehrheitlich die Automobilisten über die Strassenverkehrsabgaben. Das würde dazu führen, dass die Strassenverkehrsabgaben mindestens um das Dreifache, wenn nicht um das Vier- oder Fünffache hier im Kanton Zürich erhöht werden müssten. Und es würde natürlich dazu führen, dass es dann höchstwahrscheinlich zu einem Exodus von im Kanton Zürich angemeldeten Fahrzeugen kommen würde, aber die Fahrzeuge würden trotzdem auf den Zürcher Strassen herumfahren. Es ist ebenfalls ein Bürokratiemonster vorprogrammiert, nämlich, wenn es darum geht, die Ansprüche bezüglich der Gesundheitskosten eines Individuums X oder Y geltend zu machen. Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie das alles passieren kann, und vor allem, wie man auch Ansprüche geltend machen kann, wenn es allenfalls über Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, zu diesem möglichen Herzinfarkt

geführt hat. Ich kann mir nicht vorstellen, wie das überhaupt alles umgesetzt werden kann und wie es zu finanzieren ist. Die Rückwirkung von Ansprüchen wird ein Riesenproblem sein.

Daher haben wir eine Analyse gemacht, auch nach den Wahlen, und finden, dass sich nach den gescheiterten Versuchen vor den Sommerferien hier ein Rückweisungsantrag lohnt. Es soll die Tür öffnen und eine Chance sein, in einem zweiten und wesentlich vertieften Anlauf diese sehr offen formulierte PI Wirth auf eine praktikable und nachvollziehbare Umsetzung im Kanton Zürich umzuformulieren. Es geht auch darum, den Fächer zu öffnen – nicht nur dieses Fingerpointing auf den motorisierten Individualverkehr zu machen –, denn auch der öffentliche Verkehr, der Luftverkehr et cetera, sie alle haben externe Kosten. Diese werden von uns auch nicht bestritten, aber es bräuchte eine vertiefte Analyse und es könnte auch der Türöffner für das Mobility Pricing sein, das ja gerade von einer GLP und von anderen Parteien in den Sonntagsreden immer hochgelobt wird, aber mit dieser PI im Kanton Zürich ganz klar torpediert wird, wenn diese PI unterstützt wird.

Daher bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag zu unterstützen. Das ist ein politischer Versuch, sich hier weiter zu vertiefen und eine gute Lösung zu erarbeiten, die am Schluss auch vom Volk verstanden wird. Herzlichen Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Dass das Strassengesetz mit zahlreichen Rückkommensanträgen eine leidvolle Geschichte hinter sich hat, ist wohl inzwischen allen bekannt. Welche Komplikationen die verschiedenen hängigen Vorstösse bei der Beratung in der KEVU ausgelöst haben, ist vielleicht etwas weniger klar durchgedrungen. Fakt ist aber, dass wir einen wesentlichen Teil damit verbracht haben, zu diskutieren, in welcher Reihenfolge die Beratungen zu erfolgen haben und welche Kombinationen von Entscheiden zu vermeiden seien. Wenn wir jetzt wiederum einen Vorstoss in die Warteschlange schicken, gleichzeitig noch andere Vorstösse hängig sind und sich vermutlich doch einmal eine Gesamtrevision des Strassengesetzes aufdrängt, gelingt es uns nie, aus diesem Teufelskreis herauszukommen. Zudem machen wir uns als Parlament lächerlich, wenn wir es nicht schaffen, innerhalb von sieben Jahren einen Grundsatzentscheid zu fällen.

Und genau darum geht es nämlich: um einen Grundsatzentscheid. Wir wollen folgende Frage beantwortet haben: Wollen wir, dass die Mittel des Strassenfonds nur für die direkt beim Kanton anfallenden Kosten für Strassenbau, -betrieb und -unterhalt zur Verfügung stehen, oder sollen auch Folgekosten aus dem motorisierten Strassenverkehr gedeckt werden? Wenn wir heute den Grundsatzentscheid fällen, dass auch externe Folgekosten durch den Strassenfonds gedeckt werden müssen, dann kommt die konkrete Umsetzung in der Verordnung. Und Felix Hoesch hat ja schon darauf hingewiesen, wer diese Verordnung schreiben wird, mindestens solange sie noch in dieser Legislatur geschrieben wird. Und vor diesem Hintergrund erstaunt der Antrag der FDP doch sehr.

Wo ich aber mit Alex Gantner übereinstimme, ist, dass die Frage der externen Kosten auch beim öffentlichen Verkehr und beim Luftverkehr diskutiert werden muss. Eine erneute Diskussion eines Paragraphen im Strassengesetz des Kantons Zürich wird aber auf diese Diskussion keinen Einfluss haben. Analoge Fragestellungen im Luftverkehr müssen in Bern und international gelöst werden und sind dort inzwischen ja recht hoch auf der Traktandenliste angekommen. Der Bahnverkehr ist mehrheitlich ebenfalls Bundessache, und nur beim Regionalverkehr können wir Einfluss nehmen, dann aber nicht im Strassengesetz. Bei einem allgemeinen Vorstoss, vielleicht in der Form eines Postulates, wie ihn Alex Gantner skizziert hat, sind die Grünliberalen aber sicher dabei.

Bezüglich dieses Rückweisungsantrag sehen Sie aber: Die Argumente lösen sich bei näherem Hinschauen in Luft auf. Die Grünliberalen wollen einen Grundsatzentscheid fällen und wir wollen ihn jetzt fällen. Für uns ist es klar, wir wollen Kostentransparenz und eine verursachergerechte Finanzierung im Verkehr.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Nur noch kurz eine Replik zu Alex Gantner: Ja, wir wollen eine Wende in der Verkehrspolitik. Ja, wir wollen gewisse Korrekturen und wir wollen die Fehler, die Sie von der bürgerlichen Mehrheit in den letzten Jahren gemacht haben, korrigieren, das ist so. Sie sagen zu uns, wir seien nicht kompromissbereit, wir seien nicht gesprächsbereit. Dabei stimmen wir heute über Vorlagen ab, über die wir sieben bis acht Jahre hätten reden können. Warum wirft man uns vor, wir seien nicht gesprächsbereit? Diese Vorlage, die PI Wirth, die die Internalisierung der externen Kosten verlangt, haben Sie versucht, in der KEVU möglichst unter den Tisch zu wischen, die hat die bürgerliche Mehrheit möglichst aus dem Blick zu bringen versucht. Wir sind kompromissbereit. Wir haben gerade bei der letzten PI einem Text zugestimmt, der aus der Feder der FDP stammt. Es kann nicht sein und ist nicht unser Problem, wenn die FDP ein paar Jahre später, nämlich genau fünf Jahre später, nicht mehr zu ihrem eigenen Text stehen kann. Also, geschätzter Kommissionspräsident (*Alex Gantner*), ich bin ja Mitglied in Ihrer Kommission: Bitte werfen Sie uns keine Sachen vor, die keine Hand und keinen Fuss haben.

Ich komme zurück zur PI Wirth und möchte erwähnen, dass 2016 der Bundesrat eine Studie «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz» verfasst hat. Und diese Studie lässt keinen Zweifel daran, dass 80 Prozent der externen Schäden, die vom Verkehr herrühren, durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden. Wir alle in der KEVU kennen diese Studien. Das gilt nicht nur für die Gesundheitsschäden und die Schäden an Gebäuden, sondern zum Beispiel auch für Ernteauffälle infolge Luftverschmutzung. Hier ist das Auto zu 70 Prozent der Verursacher; dasselbe bei den Waldschäden, dasselbe beim Artensterben, dasselbe beim Biodiversitätsverlust und dasselbe auch bei den Klimaschäden. Es ist also eindeutig: Von den verschiedenen Verkehrsträgern ist der motorisierte Individualverkehr für den allergrössten Teil der externen Schäden und Kosten verantwortlich. Angesichts dieser Tatsachen wird klar, dass es beim vorliegenden Rückweisungsantrag lediglich um ein Verfahrens-Trickli handelt, um ein Verfahrens-

Trickli, mit dem man jetzt versucht, ein äusserst zentrales und grundlegendes Anliegen nach allen Regeln der parlamentarischen Kunst zu verschleppen. Man will mittels Rückweisung die verlangte Internalisierung der externen Kosten des Autoverkehrs möglichst wieder in die Schublade bringen, wo sie bleiben soll. Wenn die Punkte auf dem Rückweisungsantrag für die FDP tatsächlich derart wichtig gewesen wären – ich betone es –, hätten Sie wahrhaftig genügend Zeit gehabt, das alles in die Kommissionsberatungen einzubringen. Doch die damalige bürgerliche Kommissionsmehrheit interessierte sich nicht dafür. Sie wollte nur eines: Die PI Wirth zum Strassengesetz, Paragraph 28, möglichst sang- und klanglos untergehen lassen, deshalb auch nur zwei beratende Sitzungen dazu. Wenn jetzt für die Rückweisung aber verlangt wird, man müsse auch die externen Kosten des Flugverkehrs, was möglich ist, und des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen, dann ist das, gelinde gesagt, an den Haaren herbeigezogen. Wir sind hier beim Strassengesetz und nicht beim Flugverkehr. Und es ist zudem allen bekannt, dass der allergrösste Teil der Gesetzgebung betreffend Flugverkehr auf eidgenössischer und nicht auf kantonaler Ebene stattfindet. Und wir wissen ebenso, dass der ÖV um ein Vielfaches mehr zur Reduktion der externen Verkehrskosten beiträgt, als dass er selber welche verursacht. Warum also legt man den Finger auf einmal auf die viel, viel niedrigeren externen Kosten des ÖV? Man will einfach eine weitere Schlaufe einbauen, mit dem Ziel, dass am Ende die externalisierten Kosten des Autos weiterhin externalisiert bleiben. Doch die Natur ist nicht gratis. Die Auslagerung der Umweltkosten ist am Ende genau der Mechanismus, der unsere Umwelt, die natürlichen Lebensräume, die Biodiversität in den gefährdeten Zustand gebracht hat, in dem sie heute sind. Die Auslagerung der Umweltkosten ist am Ende auch der Mechanismus, auf den die menschengemachte Klimaerwärmung zurückgeht, weil niemand direkt für den Schaden aufkommen muss, den sein CO₂-Ausstoss verursacht. Deshalb kann man weiter gedankenlos CO₂ in die Atmosphäre pumpen. Wenn wir heute also die PI Wirth zu Paragraph 28 annehmen, gehen wir in unserem Kanton einen wichtigen und einen grundlegenden Schritt vorwärts. Der MIV soll nicht nur für einen Teil der Strassenkosten aufkommen, die er verursacht, er soll auch für die Umwelt- und Gesundheitsschäden aufkommen, die er verursacht, beziehungsweise – und das ist mir eigentlich wichtiger – der MIV soll vor allem und in erster Linie für die Vermeidung von Umwelt- und Gesundheitskosten aufkommen. Statt Schäden, die bezahlt werden, soll das erste Ziel sein, dass die Schäden durch den MIV vermindert werden und gar nicht mehr entstehen.

Mit dem neuen Paragraphen 28 verankern wir diesen wichtigen und fortschrittlichen Grundsatz in unserem Gesetz. Und wir legen auch fest, wie das finanziert werden soll. Das muss für die Gesetzgebung genügen, die Einzelheiten sind auf Verordnungsebene durch die Regierung zu regeln. Die Details gehören nicht mehr ins Gesetz und bedürfen deshalb auch keiner Beratung mehr durch die Kommission. Wir Grünen stimmen dieser wegweisenden und zukunftsgerichteten Gesetzesänderung zu und lehnen den unnötigen Rückweisungsantrag ab. Ich bitte Sie, dasselbe zu tun. Ich danke Ihnen.

Ruth Ackermann (CVP, Zürich): Grundsätzlich sind wir interessiert an Kostenwahrheit und auch am Verursacherprinzip. Und der Strassenverkehr ist sicher Verursacher von vielen externen Kosten. Diese Ansätze sollen aber für alle Verkehrsträger gelten und nicht einseitig nur den motorisierten Individualverkehr betreffen. Dies würde zu Ungleichbehandlung führen. Übrigens, fallen E-Bikes auch unter diese PI? Die Definition von externen Kosten ist nicht einheitlich und völlig unklar. Noch schwieriger wird es, die effektiven Schäden zu beziffern und die Geschädigten zu definieren. Welche Herzinfarkte und welche Husten sollen nun vom Verkehrsfonds übernommen werden? Welche sind denn verkehrsbedingt? Oder machen wir in Zukunft Gesundheitsprävention zulasten des Strassenfonds? Oder wie sollen Kosten für die Vermeidung, Reparatur und Sanierung von Schäden, insbesondere an Menschen, Natur und Bauwerken, gerechnet werden? Die ganze PI ist nicht durchdacht, vor allem nicht zu Ende gedacht. Zusätzlich muss ja jeweils immer der externe Nutzen auch mitberücksichtigt werden. Es gibt durchaus einen Nutzen, wenn man einen Autobahnanschluss vor der Haustür hat. Der Strassenfonds übernimmt bereits heute gewisse Kosten im Bereich Natur und Landschaft, in der Finanzierung von ökologischen Ersatzmassnahmen und Lärmschutzmassnahmen.

Wir treten auf diese PI ein, werden sie aber ablehnen. Eine Rückweisung nützt nichts, ist schlecht. Wir brauchen einen grundsätzlichen Neubeginn zu diesem Thema.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Parlamentarische Initiativen werden höchst selten mit Rinderhäuten verglichen. Ich wage es trotzdem, denn zäher als diese PI von Thomas Wirth aus dem Jahre 2012 kann Leder gar nicht sein. Erst jetzt, beinahe zwei Legislaturen später, kommt sie zur Behandlung. In dieser Zeit ist viel Wasser die Limmat runtergeflossen. Und viel Wasser benötigt auch die Verarbeitung von Tierhäuten. Hatte Alex Gantner etwa Angst, dass die Felle in den Fluss fallen und davonschwimmen? Das wäre wenigstens eine nachvollziehbare Erklärung, warum er auf den letzten Drücker einen Rückweisungsantrag stellt. Dies zu tun, ist natürlich sein gutes Recht. Aber damit ist mit dem Wörtchen «gut» auch schon Schluss. Jedenfalls hat sein Antrag bei mir Stirnrunzeln ausgelöst und weitere Altersfalten in meinem Gesicht verursacht. Aber das gehört offenbar zu den Nebenwirkungen der politischen Arbeit.

Speziell ins Grübeln brachte mich aber die Begründung. Sie lautet verkürzt: Die vorberatende Kommission habe die Thematik zu seicht diskutiert. Zu wenig tief diskutiert? Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, bis vergangenen Frühling lag die Federführung bei der bürgerlichen Mehrheit. Diese hat also in den vergangenen vier Jahren problemlos entscheiden können, auf welche Mitte-links-Anliegen man wirklich eintreten will und welchen Auseinandersetzungen man sich lieber nicht stellen möchte. Mindestens in der vergangenen Legislatur hat die rechtsbürgerliche Seite deutlich gezeigt, wie wenig sie von der jetzt vehement geforderten Kompromissbereitschaft hält.

Aber von dem Stirnrunzeln mal abgesehen: Die EVP teilt die Meinung, dass diese PI viel Gesprächsstoff liefern wird, wenn es um Kostenwahrheit und Stärkung des Verursacherprinzips geht. Zum Glück sind das Werte, die wir auch in der aktuellen Legislatur weiter pflegen wollen und sollen. Und beim öffentlichen Verkehr und bei der Luftfahrt müssen wir uns ohnehin darüber unterhalten, welche Prioritäten wir setzen wollen. Schliesslich geht es dabei um nicht mehr und nicht weniger als um den Schutz von Mensch und Umwelt. Nicht aus der Welt zu schaffen ist auch das Faktum, dass der private motorisierte Strassenverkehr über 70 Prozent der Schäden verursacht. Sollte die PI also an die Regierung überwiesen werden, erwarten wir von der Regierung, dass sie in einer praxistauglichen Verordnung die betroffenen Bereiche genauer definiert und mögliche Abgeltungshöhen beziffert. Dabei haben wir vollstes Vertrauen, dass sich die bürgerliche Mehrheit im Regierungsrat vor weltfremden und unrealistischen Formulierungen wohlweislich hüten wird.

Doch etwas lässt sich schon heute sagen: Eine Abgeltung externer Kosten aus dem ZVV-Rahmenkredit ist für uns nur dann denkbar, wenn das stetige Herummäkeln am Kostendeckungsgrad des ÖV ein Ende hat. Wir wollen keine Neuauflagen von missglückten Fünfliber-Abgaben (*Anspielung auf den inzwischen wieder abgeschafften Schiffszuschlag*) und wir wollen auch keine Infragestellung der Höhe des Verkehrsfonds. Noch schiefer in der Landschaft steht allerdings die Vorstellung, allgemeine Steuermittel anzuzapfen. Genau das haben wir ja heute, auch wenn es nicht explizit so ausgesprochen ist. Da wir das Verursacherprinzip hier klar höher gewichten, muss der Strassenfonds zuständig sein; selbst im Bewusstsein, dass dieser unter Druck kommt. Aber Druck kann ja auch bewirken, dass Projektprioritäten präziser gesetzt und Baustandards oder Unterhaltsintervalle hinterfragt werden.

Die EVP sieht in der PI Wirth eine zeitgemässe Verbesserung des Strassengesetzes und wird deshalb den Rückweisungsantrag von Alex Gantner ablehnen und den Minderheitsantrag unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Zugegebenermassen regelt die vorliegende PI mit ihrem Gesetzesvorschlag das Gewollte noch nicht allzu genau. Jedoch gibt es hierzu auch noch nicht allzu viele Patentrezepte, denn bisher wurden die externen Kosten nicht nur in unserem Kanton, sondern auch andernorts schlichtweg ignoriert. Hiermit anerkenne ich zumindest, dass der Rückweisungsantrag der FDP nicht völlig aus der Luft gegriffen ist, die Messdaten müssen auf untergeordneter Ebene noch genauer definiert werden. Dies ist jedoch auch auf Verordnungsebene gut aufgehoben und dort auch nicht völlig sachfremd. Und ausserdem hatten Sie sieben Jahre Zeit, dies genauer zu regeln. Auf die ebenfalls aufgeführte Berücksichtigung der externen Kosten im Luftverkehr kommen wir übrigens gerne zu einem anderen Zeitpunkt und an anderer Stelle gerne zurück, liebe FDP. Hier ist nämlich eine ehrliche Gesamtbetrachtung aller Auswirkungen und Kosten des Luftverkehrs dringend angezeigt, jedoch ist dies nicht Sache des Kantons und wir besitzen ja auch keinen Luftfahrtfonds. Daher ist dies hier völlig unbegründet.

Dies genauso wie die restlichen Punkte des Rückweisungsantrags. Sie sind nicht stichhaltig und zielen hauptsächlich auf eine Verzögerung der bereits sieben Jahre alten PI ab. Hier hätte zur Vorbereitung genügend Zeit bestanden, entsprechende Punkte einfließen zu lassen. Wir werden daher auf das Geschäft, wie vielleicht zu erwarten war, eintreten.

Zum Restlichen kann ich es relativ kurz machen: Wir stimmen der grundsätzlichen Stossrichtung der PI zu, dass der Strassenfonds alle Auswirkungen des Strassenverkehrs finanziert. Wir sind uns jedoch auch grundsätzlich bewusst, dass die Umsetzung der Vorlage noch zusätzliche Arbeit benötigt und nicht allzu trivial ist. Jedoch war diese Vorlage, wie ich erwähnt habe, lange genug im Parlament und hat lange genug auf der langen Bank gewartet. Die Vorlage ist sinnvoll und zielt auf eine notwendige Gesamtbetrachtung aller Kosten ab. Zu diesen Kosten gehören halt nicht nur die direkt ersichtlichen Kosten des Strassenbaus, sondern auch Umwelt- und Gesundheitsschäden, die zwar nicht direkt sichtbar, aber unbestritten vorhanden sind. Wer nun die Existenz dieser sogenannten externen Kosten des Strassenverkehrs bestreitet, hat den Bezug zur Realität vollständig verloren. Und wer die Existenz dieser externen Kosten anerkennt, sie jedoch nicht weiterverrechnen will, betreibt politisches Lobbying für Autofahrer auf Kosten von Umwelt und Gesundheit.

Da wir von der Alternativen Liste AL uns diesen Kosten stellen wollen, werden wir dieser PI und damit dem Minderheitsantrag zustimmen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Kein Wunder, wurde die PI in der KEVU ohne vertiefte Diskussionen und Ausarbeitung eines Gegenvorschlags abgeschmettert, denn diese PI ist vermutlich der giftigste Vorstoss, den wir heute beraten. Er zielt, ideologisch verblindet, einseitig auf den motorisierten Individualverkehr. Und Thomas Forrer hat es gesagt, es geht um die Verkehrswende. Wir haben ein neues geflügeltes Wort: Nach der Energiewende und dem Klimawandel kommt die Verkehrswende. Sie sagen genau das, was wir den Vorstössen unterstellen: Sie wollen das Verkehrssystem im Kanton Zürich umkrepeln. Sie wollen mit allen Mitteln und Tricks den Strassenfonds plündern, damit kein Geld für weitere Strassenausbauten mehr vorhanden ist. Manuel Sahli hat es selber zugegeben: Es ist unausgegoren, es ist pauschalisierend. Es geht von Gesundheitsschäden über Artenschutz zu Ernteauffällen. Sie sehen, es ist uferlos, welche Schädigungen hier schlussendlich abgegolten werden sollten. Ich frage Sie: Wer zahlt die Herzinfarkte, die die Automobilisten in der 200. Staustunde erleiden, weil Sie ständig Verkehrsprojekte und -ausbauten verhindern. Wer ist haftbar? Ist das dann die links-grüne Öko-Allianz, die dort haftbar gemacht werden kann? Es ist ein uferloses Betätigungsfeld für Anwälte. Wir stehen Klagen in amerikanischem Ausmass gegenüber (*Heiterkeit*), wenn solcher Unsinn verankert wird. Und nochmals: Es zielt auf die Plünderung des Strassenfonds.

Lehnen Sie diese PI ab, was das Beste ist, oder unterstützen Sie zumindest den Rückweisungsantrag. Wie einleitend schon gesagt, spätestens mit dieser PI ist das

Fuder überladen und Sie können mit dem Referendum rechnen, wenn Sie hier Ihre Meinung so durchpauken. Ich danke.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Dieses Geschäft zeigt die Problematik der heutigen Diskussion. Wenn Oppositionsvorstösse und Minderheitsanträge zugespitzt formuliert werden, dann ist dies verständlich, man will sich ja profilieren. Wenn man dann aber die Ratsmehrheit innehat, trägt man die Verantwortung und sollte dann allenfalls nochmals in sich gehen, ob man tatsächlich will, was man da geschrieben hat. Diese Verantwortung wird mit den Voten der links-grünen Mehrheit in dieser Diskussion nun einfach an die Regierung abgeschoben, mit der Drohung, zusätzlich dann die Vorlage der Regierung mit Vorstössen wieder zu hinterfragen und zu torpedieren. Was ist das für eine Politik? Der Vorwurf an die ehemalige KEVU-Mehrheit, kein Bedürfnis nach Änderungen gehabt zu haben, kann man relativ einfach erklären: Wenn man eine Bestimmung ablehnt, muss man sie nicht ändern, insbesondere dann, wenn die damalige Minderheit keinerlei Kompromissbereitschaft signalisiert.

Felix Hoesch hat mit seinem Votum genau das Problem dieser PI aufgezeigt: Nicht abschätzbare Kosten, nicht aufzeigbare Zusammenhänge, wie soll man das quantifizieren und nachweisen, wer jetzt berechtigt ist und wer nicht? Er hat selber gesagt, dass er das nicht weiss. Die externen Kosten von Bahn und Luft lassen wir mal weg, aber reden wir doch einmal über den öffentlichen Verkehr im Kantonsgebiet, also sprich beispielsweise über Tram und Bus: Auch diese Verkehrsträger haben Emissionen. Ich weiss nicht, wer von Ihnen neben einer Tramhaltestelle wohnt oder gewohnt hat, aber dieser Lärm ist deutlich lauter als der Lärm von irgendwelchen Autos. Auch Busse, die bei einer Haltestelle bremsen müssen, verursachen durchaus Lärm, auch das wird als externe Kosten nicht berücksichtigt.

Sie werfen uns Rückwärtsgewandtheit vor. Wir machen aber Gesetze für die Zukunft, also schauen wir in die Zukunft: Wie sieht es denn aus, wenn die vielgerühmte E-Mobilität zum Tragen kommt? Dann ist die CO₂-Emission weg, dann ist der Lärm weg. Hier gibt es ja bereits Forderungen von links-grüner Seite, dass Elektroautos aus Verkehrssicherheitsgründen zusätzlich Lärm machen müssen, damit man sie hört. Also schauen wir in die Zukunft, machen wir Gesetze für die Zukunft. Nun, man kann sagen, da sind wir noch nicht. Okay, einverstanden, aber dann machen wir Kostenwahrheit und Kostendeckung für alle Verkehrsträger, wie dies Alex Gantner erwähnt hat, beispielsweise mit einem Mobility Pricing über alle Verkehrsträger. Denn der Strassenfonds wird nur vom MIV finanziert, und wenn wir dann beispielsweise externe Kosten des ÖV auch über diesen Strassenfonds finanzieren müssen, dann tragen der ÖV, Velos und Fussgänger nichts dazu bei, weil diese genau wie Elektroautos von Verkehrsabgaben befreit sind.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Kürzlich hat die FDP ihre grüne DNA, von der sie behauptet, dass sie sie hat, wiederentdeckt und will Umweltpolitik machen und sagen «Wir machen liberale Umweltpolitik». Dort geht es dann vor allem um die Internalisierung von externen Kosten. Ich kann feststellen, wenn ich

die Begründung des Rückweisungsantrags anschauen: Das ist tatsächlich etwas Neues, dass die FDP sonst nie will ausserhalb der Sonntagsreden und 1.-August-Reden. Denn sie hat sich bislang überhaupt nicht dafür interessiert, zumindest so muss ich es interpretieren, wenn sie nur zwei Sitzungen benötigt hat, um einen so grundlegenden Entscheid zu fällen und zu schauen, ob man es besser machen könnte. Jetzt, da man merkt, oh, diese Forderung hat ja plötzlich eine Mehrheit, will man gestaltend eingreifen. Ich bin sehr dankbar dafür, dass die FDP gestaltend eingreifen will, und ich bin auch sehr dankbar dafür, wenn sie beispielsweise schaut, dass wir den öffentlichen Verkehr oder den Luftverkehr in ein solches System einbeziehen können. Im Rahmen des Strassengesetzes ist dies aber kaum möglich.

Wenn wir jetzt die externen Kosten, die neusten Zahlen, die der Bund veröffentlicht hat, dann sind wir im Bereich des Gesamtverkehrssystems und externen Kosten von 12 Milliarden oder etwas mehr als 12 Milliarden Schweizer Franken. Davon fallen 10 Milliarden auf den Strassenverkehr, 1 Milliarde auf den Schienenverkehr und etwa 1,2 Milliarden auf den Flugverkehr. Also hier haben wir tatsächlich etwas zu tun. Und wenn wir jetzt nochmals den Strassenverkehr genauer anschauen, dann ist es der MIV, der 70 Prozent dieser 10 Milliarden Franken des Strassenverkehrs verursacht, also knapp 7 Milliarden. Wir haben unter anderem noch den Langsamverkehr und wir haben den Güterverkehr und dann haben wir eben auch den öffentlichen Verkehr, beispielsweise Busse, die vorhin von Christian Schucan erwähnt wurden. Dort sind wir im Bereich von 2,5 Prozent oder 250 Millionen Franken. Ja, diese Kosten sollen dort auch internalisiert werden. Wir können aber sinnvollerweise nicht den gesamten ÖV auf den Strassenfonds abwälzen, also machen wir doch einen Vorstoss für den öffentlichen Verkehr und schauen wir, dass diese Kosten auch internalisiert werden. Hier können wir leider nur über das sprechen, was wir im Strassenfonds beschliessen können.

Ich bitte Sie, stimmen Sie diesem Antrag zu. Lassen Sie uns in diese Diskussion steigen, um die offenen Fragen anzuschauen. Ich sehe auch keine Gefahr wegen der 20 Prozent dieser 7 Milliarden Franken, die aus dem Strassenfonds finanziert werden sollen, wie es Alex Gantner getan hat. Weil wir tatsächlich im ersten Schritt offene Fragen haben. Wir können zuerst einmal das machen, was man berechnen kann, diese Grundlagen erarbeiten. Und wenn es dann immer bessere Grundlagen gibt, kann man diesen Bereich ausdehnen. Und wenn wir die Zukunft anschauen, Christian Schucan, und sagen «E-Mobilität macht weniger Lärm und weniger Luftschadstoffe», dann ist das überhaupt kein Problem mit dieser Vorlage. Dann sind auch die externen Kosten geringer, entsprechend muss weniger abgegeben werden. Also es ist ganz klar, diese Bestimmung ist zukunftstauglich, weil es ja genau um die Internalisierung der externen Kosten geht, also um Subventionen aus den allgemeinen Steuermitteln, die den verschiedenen Verkehrsträgern zugutekommen.

Also wagen Sie endlich einen Schritt in eine zukunftsfähige Umweltpolitik, in eine liberale Umweltpolitik und internalisieren Sie die externen Kosten. Ich danke Ihnen.

Céline Widmer (SP, Zürich): Geschätzte Damen und Herren auf der gegenüberliegenden Ratsseite, wenn Sie angesichts der Klimakrise allen Ernstes über das Problem diskutieren wollen, dass öffentlicher Verkehr auch Lärm verursacht, dann weiss ich nicht, wie Sie das der Bevölkerung erklären wollen. Das Thema der Internalisierung externer Kosten des MIV ist aktuell, es muss behandelt werden. Es ist an der Zeit, dass wir eine zukunftsgerichtete Politik machen und hier drin nicht 100mal Themen wälzen, die jetzt nicht drängend sind. Vielen Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Wir haben es gehört, die Mehrheitsverhältnisse in diesem Rat sind scheinbar etwas anders. Ja, ja, es ist so, ich nehme das auch zur Kenntnis. Aber ich behaupte, das Zürcher Volk, die Zürcher Bevölkerung weiss das nicht, und deshalb werden wir es auf den Tisch legen und diese links-grünen Anliegen, die Sie heute Morgen vertreten haben, mit dem Behördenreferendum bekämpfen. Und schauen Sie, wenn ein Herr Sommer sagt, dagegen sei die bürgerliche Mehrheit, dann deckt er auf, was die EVP ist: Die EVP ist eine linke Partei, und sie war es schon immer, oder? Und seien Sie doch ehrlich, wir sehen das auch, Sie stimmen geschlossen miteinander. Seien Sie doch ehrlich. Aber dann legen wir das dem Zürcher Volk vor und lassen das Zürcher Volk entscheiden. Das Zürcher Volk ist nicht links, und dann sind die Zeit und die Anliegen der Öko-Ära, wie sie Herr Hoesch vorher genannt hat, ziemlich schnell vorbei.

Esther Guyer (Grüne, Zürich): Ich glaube, eine kleine Lektion in aller Liebe braucht es jetzt, Herr Amrein (*Heiterkeit*). Ich muss Ihnen sagen: Wir auf dieser Seite, wir sind vom Volk gewählt worden. Und in diesem Sinn wusste das Zürcher Volk sehr genau, was es wollte. Es wollte eine Änderung in der Politik. Das ist es. Und wenn wir, diese Seite, es jetzt schaffen, gemeinsam zu arbeiten und Sie das in den letzten 32 Jahren oder 80 Jahren «verlauert» haben, dann müssen Sie nicht uns die Schuld geben. Wir machen das aus unserer Sicht, das ist auch ein Auftrag, wie Ihr Herrgott (*gemeint ist Altbundesrat Christoph Blocher*) immer sagt. Es ist ein Auftrag des Volkes, und genau das machen wir, wir sind vom Volk gewählt. Also hören Sie auf zu kritisieren und ertragen Sie es, dass Sie jetzt halt nicht automatisch jedes Mal gewinnen können. Danke.

Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh: Es ist so, der Strassenverkehr deckt zwar 100 Prozent seiner direkten Kosten, nicht aber die externen Kosten. Nur, wir haben im Kanton Zürich keine verlässlichen Zahlen, was das hier im Kanton Zürich genau bedeutet. Der Vorstoss lässt sehr viele Fragen offen, Abgrenzungsfragen, und vor allem – das ist auch mein Problem – ist der Vorstoss, so wie er jetzt formuliert ist, nur sehr schwer umsetzbar. Natürlich begrüsse ich auch Kostenwahrheit, selbstverständlich begrüsse ich das. Aber Kostenwahrheit für den Verkehr, für die ganze Mobilität, für die Strasse, für die Schiene, selbst für den Fuss-

und Veloverkehr. Und hier gibt es ja eine Studie des ARE (*Amt für Raumentwicklung*) Schweiz, die das 2019 – die Studie ist sehr aktuell – aufgrund von Zahlen von 2016 analysiert hat. Hier wird von einer Zahl von 1,4 Milliarden Franken schweizweit gesprochen. Das ist eine Menge Geld. Und es ist so, dass der Strassenverkehr hier seinen Teil dazu beiträgt, einen erheblichen Teil dazu beiträgt, aber auch die anderen Verkehrsträger. Nun ist es ja so, dass mindestens der öffentliche Verkehr hier im Kanton Zürich weiterhin subventioniert ist, wenn ich auch stolz bin auf den grossen Kostendeckungsgrad. Wenn man also wirklich Kostenwahrheit haben möchte, dann müsste man wahrscheinlich eine leistungsabhängige Abgabe einführen, so wie wir es zum Beispiel bei der LSV (*Schwerverkehrsabgabe*) haben. Aber für eine solche echte leistungsfähige Abgabe haben Sie hier im Kanton Zürich keine gesetzliche Grundlage. Aus meiner Sicht und auch aus der Sicht der Regierung wäre es ganz klar, dass auch eine solche leistungsfähige Abgabe, ob man sie dann «Mobility Pricing» oder wie auch immer nennt, auf nationaler Ebene umgesetzt werden müsste. Einen kantonseigenen Weg, einen Zürcher Weg in dieser Mobilitätsfrage erachte ich für den Kanton Zürich, als Mobilitätszentrum der Schweiz, nicht als zielführend.

Die vorgeschlagene Formulierung, geschätzter Daniel Sommer, geht nicht mehr an die Regierung zur Stellungnahme, sie geht direkt vors Volk, sollte das Referendum ergriffen werden. Und dann müssten Sie, geschätzte Kantonsrätinnen und Kantonsräte, erklären können, wie Sie die Forderung umsetzen wollen. Hier habe ich heute Morgen zumindest keine einheitliche Haltung gehört. Wollen Sie das über den Verkehrsfonds, den Strassenfonds finanzieren? Mutmasslich eher über den Strassenfonds. Oder wollen Sie das über allgemeine Strassenverkehrsmittel finanzieren? Wie wollen Sie das überhaupt umsetzen? Ich meine, es ehrt mich, es ist ein grosses Vertrauen in die Regierung und in mich als Verkehrsministerin, wenn Sie sagen «Die setzen das dann schon richtig um über eine Verordnung». Ja, vielen Dank für dieses Vertrauen, aber Sie sind die Legislative und Sie müssen eigentlich in Ihren Gesetzen – das wäre mindestens der Wunsch der Regierung – die Grundzüge bekannt geben, die wir dann in der Verordnung umsetzen. Und diese kennen wir nicht. Ich finde, bei aller ehrenhaften Zielsetzung – die kann man haben, man kann ein Mobility Pricing wollen, man kann mehr Kostenwahrheit wollen –, man sollte dann auch sagen, wie es dann umgesetzt wird, und nicht einfach der Regierung diese hehre Aufgabe übertragen.

In diesem Sinne – Herr Erstinitiant Thomas Wirth, Sie haben gesagt «Wir werden das dann schon umsetzen, nein, es sind dann nicht wir hier im Parlament, es ist dann die Regierung, die hier eine Vorlage ausarbeiten muss» –, in diesem Sinne hätte ich es persönlich begrüsst, wenn man noch einmal eine Chance gehabt hätte, diese Diskussion zu führen, auch damit es klar gewesen wäre, wie man sich die Umsetzung eigentlich vorstellt.

Ich muss Ihnen daher sagen: Ich bitte Sie ernsthaft, diese PI nicht zu unterstützen, aus genau diesen Gründen. Denn Sie müssen es erklären können, auch der Bevölkerung, was Sie nun ganz genau damit wollen, damit die Bevölkerung sich auch

einen Eindruck machen kann, was Sie heute legiferieren wollen. In diesem Sinne bitte ich Sie wirklich, diese PI abzulehnen.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Ratspräsident Dieter Kläy: Heute Morgen haben Sie den Antrag von Alex Gantner auf Rückweisung der Vorlage an die KEVU erhalten.

Antrag von Alex Gantner:

Rückweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) mit dem Auftrag, innert 18 Monaten dem Kantonsrat eine erneute Änderung der parlamentarischen Initiative Thomas Wirth (340/2012) mit folgender Stossrichtung zu beantragen:

- *Fokus auf messbare Beeinträchtigungen (z.B. Lärmgrenzwerte, Luftgrenzwerte)*
- *motorisierter Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr und Luftverkehr als Verursachergruppen*
- *Einmalentschädigung für bauliche Massnahmen bzw. Naturaufwertungen*
- *Finanzierung aus bestehenden Fonds, über den ZVV Rahmenkredit bzw. befristet aus allgemeinen Steuererträgen*

Abstimmung über den Rückweisungsantrag von Alex Gantner

Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag auf Rückweisung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 340/2012 abzulehnen.

Detailberatung

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Minderheitsantrag Barbara Schaffner, Thomas Forrer, Felix Hoesch, Ruedi Lais, Rosmarie Joss, Daniel Sommer:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 340/2012 von Thomas

Wirth wird geändert, und es wird nachfolgende Gesetzesänderung beschlossen.

Strassengesetz (StrG)

(Änderung vom; Projektierungsgrundsätze)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie vom 19. Juni 2018,

beschliesst:

I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§ 28. Abs. 1 unverändert.

² Kosten für die Vermeidung und Behebung von Beeinträchtigungen der Gesundheit der Menschen bzw. von Schäden an Natur und Bauwerken, die der motorisierte Strassenverkehr verursacht, werden mit Mitteln aus dem Strassenfonds gedeckt.

Abs. 2 und 3 werden zu Abs. 3 und 4.

II. Diese Gesetzesänderung untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Im Falle eines Referendums wird der Beleuchtende Bericht von der Geschäftsleitung des Kantonsrates verfasst.

Abstimmung

Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Barbara Schaffner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 83 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag und damit der geänderten parlamentarischen Initiative KR-Nr. 340a/2012 zuzustimmen.

Detailberatung der parlamentarischen Initiative

Titel und Ingress

I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:

§ 28

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Dieter Kläy: Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in etwa vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über Ziffer römisch II der Vorlage und über Ziffern II und III des Strassengesetzes.

Das Geschäft ist für heute erledigt.