

3. Verkehrsabgaben für Motorwagen mit elektrischem Antrieb

Parlamentarische Initiative Marc Bourgeois (FDP, Zürich), Ulrich Pfister (SVP, Egg), Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen) vom 2. Juni 2025

KR-Nr. 178/2025

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Eigentlich fordern wir mit dieser PI, die übrigens erst vor vier Wochen eingereicht wurde, eine Selbstverständlichkeit: Der Kanton finanziert ja den Bau und den Unterhalt seiner Strasseninfrastruktur über den kantonalen Strassenfonds. Die Gelder dienen auch der Finanzierung – oder Mitfinanzierung, je nach Projekt – von Ortsumfahrungen, Dorfkernaufwertungen, überregionalen Infrastrukturen für Radfahrende und zu Fuss Gehende und gewisser ÖV-Trassees. Seit 2022 fliessen aus dem Strassenfonds zudem auch Unterhaltsbeiträge an die Gemeinden für ihre Gemeindestrassen. Nicht nur der Kanton, auch die Städte und Gemeinden sind also in mehrfacher Hinsicht auf diese Gelder, auf diesen Fonds, angewiesen. Der kantonale Strassenfonds wird hauptsächlich mittels der jährlichen Verkehrsabgaben der wichtigsten Strassennutzenden, nämlich der Autofahrenden, finanziert. Zusätzlich fliesst seitens des Bundes ein Teil der Mineralölsteuer und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in den kantonalen Strassenfonds. Damit sind die Verkehrsabgaben grundsätzlich ein verursachergerechtes Instrument. Sie basieren nicht auf einem Lenkungs- oder gar Strafgedanken, sondern auf einem Finanzierungsgedanken. Jemand muss die Strassen bezahlen.

Nun, heute gibt es eine Ausnahme, die immer mehr ins Gewicht fällt: Reine Elektrofahrzeuge sind derzeit von der kantonalen Verkehrsabgabe befreit, rollen also gratis auf unseren Strassen – mit entsprechenden Folgen für unseren Strassenfonds. Dieser ist heute schon verschuldet. Ende 2024 hatte er Schulden von 475 Millionen Franken. Ohne Gegenmassnahmen steigen diese Schulden in 15 Jahren auf über 2 Milliarden Franken an. Das ist finanziell nicht nachhaltig, denn im laufenden Jahr waren bereits über ein Viertel, nämlich 27,5 Prozent, der Neuwagenkäufe im Kanton Zürich reine Elektroautos. Dieser Wert steigt laufend an, und der Kanton Zürich ist eher Vorreiter in der Elektromobilität. Die Studie «Verständnis Ladeinfrastruktur 2050» von Energie Schweiz (*Förderprogramm des Bundes im Bereich Energie*) ist zwar schon zwei Jahre alt, aber so alt ist das jetzt auch wieder nicht. Sie zeigt, dass wir schon im Jahr 2035 rund 60 Prozent aller Personenwagen als «Steckerfahrzeuge» haben werden, also eine Mehrheit. Es besteht offensichtlich Handlungsbedarf.

Die Steuerbefreiung für Elektroautos, eigentlich eine Subvention, war stets als Anschubmassnahme gedacht. Ich denke, darüber sind wir uns einig, nur wurde sie gesetzlich nicht mit einem Ablaufdatum versehen. Denn niemand zweifelt daran, dass über kurz oder lang wieder alle Strassennutzenden die Strasse bezahlen sollen, damit nicht früher oder später plötzlich die Steuerzahlenden dafür aufkommen müssen. Also ist es an uns, allmählich ein Ablaufdatum zu setzen und in einigen Jahren auch Elektrofahrzeuge massvoll zu besteuern. Unser Vorschlag

lautet, dass zur Berechnung der Verkehrsabgaben bei Elektroautos lediglich das Gesamtgewicht berücksichtigt wird, während bei den Autos mit einem Verbrennungsmotor weiterhin der Hubraum und das Gesamtgewicht berücksichtigt werden.

Nun stellt sich natürlich die berechnete Frage, ob es nicht zu früh ist für eine Abschaffung dieser Anschubsubvention, ob der Trend hin zu Elektrofahrzeugen, den wir ja alle unterstützen, damit nicht verlangsamt würde. Dazu zwei Punkte: Erstens, eine PI – Sie kennen die Abläufe in einer Kommission – hängt während ungefähr dreier Jahre im Rat herum. Es müssen noch Verordnungen angepasst werden, das Ganze muss in Kraft gesetzt werden. Kurz, wenn das Ganze auf das Jahr 2030 eingeführt würde, wären wir schon recht effizient. Bis zu diesem Zeitpunkt dürfte der Bestand von Elektroautos die 20-Prozent-Marke erreicht haben. Zweitens: Es hat sich gezeigt, dass Unterhaltskosten – und dazu gehören eben auch die kantonalen Verkehrsabgaben – kaum einen Einfluss auf den Kaufentscheid für das eine oder das andere Autos haben und sich auch kaum als Lenkungsmaßnahme eignen. Die Mitnahmeeffekte sind riesig. Die meisten, die heute ein Elektroauto kaufen, würden es ohnehin kaufen. Und sie fahren einfach gratis herum, obwohl sie bezahlen würden. Das zeigt sich an zwei Dingen: Einerseits haben Studien längst vorgerechnet, dass die Total Cost of Ownership, also die Gesamtkosten für den Kauf und Betrieb eines Fahrzeugs, heute bei Elektroautos bereits tiefer sind als bei einem Auto mit einem Verbrennungsmotor. Andererseits haben kürzlich erfolgte Umfragen, die darauf abzielten, weshalb Menschen nicht mehr Elektroautos kaufen, gezeigt, dass die Gründe kein Elektroauto zu kaufen, erstens daran liegen, dass Lademöglichkeiten fehlen – wir haben ein sehr gut laufendes kantonales Programm –, und zweitens im heute noch etwas höheren Anschaffungspreis begründet ist. Aber auch dort gehen die Vorhersagen in die Richtung, dass sich Elektroautos stark an Autos mit einem Verbrennungsmotor annähern.

Eine andere Frage, die sich stellt, ist – es wird ja gemeinhin gesagt, und das ist wahrscheinlich auch nicht falsch –, dass heute fast jede Form von Mobilität zu günstig ist. Müsste die Art und Weise, wie wir Mobilität besteuern und finanzieren, nicht grundsätzlich geändert werden, und das auch noch staatsquotenneutral? Natürlich kann man in der Mobilitätsbesteuerung auf diese eierlegende Wollmilchsau warten, ich glaube, wir warten seit 20 Jahren darauf. Sie wird nicht so schnell kommen, falls sie überhaupt je kommt, denn das geht nur zusammen mit dem Bund in einer Gesamtbetrachtung. Und dieser hat mit den wegbrechenden Mineralölsteuern auch ein Problem bei der Finanzierung seiner Verkehrsinfrastruktur. Wir glauben vorerst eher an kleine, einfach umsetzbare Schritte hin zur Verursachergerechtigkeit, wie Verkehrsabgaben für alle Autos, die Strassen nutzen, auch für Elektroautos. Danke, wenn Sie diese PI unterstützen, damit die Finanzierung unserer Strasseninfrastruktur auch in Zukunft verursachergerecht erfolgt.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mein Vorredner hat die wichtigsten Punkte bereits aufgezählt und ich verschone Sie mit weiteren Zahlen. Von der Regierung wurde verschiedentlich versprochen, dass die Besteuerung angepasst werden müsse, damit der Strassenfonds nicht kollabiert. Es ist uns allen bekannt, dass mit der Befreiung von Elektroautos von den Verkehrsabgaben die Verbreitung dieser Fahrzeuge forciert werden soll. Die SVP hat sich immer kritisch zu dieser einseitigen Bevorzugung eines Verkehrsträgers ausgesprochen. Wir brauchen alle Verkehrsträger und alle Beteiligten sollten sich an den Kosten für die Infrastruktur beteiligen. Mit «allen» meinen wir auch eine mögliche Beteiligung zum Beispiel von Velos. Mit dieser PI kann ein kleiner Missstand angepasst werden, wenn auch noch nicht zur vollen Zufriedenheit der SVP.

Von den Gegnern wird ins Feld geführt, dass der Anteil der Elektromobilität immer noch zu klein sei und darum die Abgabenbefreiung weitergeführt werden müsse. Bis diese PI Wirkung zeigt – Marc Bourgeois hat das auch schon erwähnt –, vergehen noch einige Jahre. Bis dahin hat sich der Anteil von Elektrofahrzeugen weiter erhöht und einer Gleichbehandlung dieser Fahrzeuge bei den Verkehrsabgaben steht nichts mehr im Wege. Mit dieser Änderung zahlen Elektroautos immer noch nichts in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, welcher durch die Mineralölsteuer geäufnet wird. Für dieses Problem muss der Bund eine Lösung suchen. Die Befreiung der Verkehrsabgaben ist heute schon kein Grund mehr, um kein Elektroauto zu kaufen und sie wird erst recht zum Zeitpunkt der Einführung der Abgaben für Elektroautos kein Grund mehr sein.

Die Anschaffungskosten und die Verfügbarkeit der Ladestationen waren und sind Treiber, welche bestimmen, was angeschafft wird, wobei gerade bei den Ladestationen auch der Kanton Subventionen spricht. Zudem sind die Preise für Elektroautos im Sinkflug. Es gibt also keinen Grund mehr, diese Fahrzeuge von der Abgabe zu befreien. Wichtig ist uns, dass diese Änderung nicht zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrsabgaben für Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor führt. Diese Fahrzeuge werden heute teilweise massiv belastet, man sieht dies in der Abwanderung von Lieferwagen in andere Kantone.

Wir unterstützen die PI für eine zeitgerechte Beteiligung aller Autos, egal mit welcher Antriebsart sie ausgerüstet sind, und für die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur. Unterstützen auch Sie diese PI.

Birgit Tognella-Geertsen (SP, Wangen-Brüttisellen): Wir stehen an einem Wendepunkt der Mobilität. Die Förderung von elektrifizierten Fahrzeugen ist kein Privileg, sie ist eine klimapolitische Notwendigkeit. Die SP setzt sich konsequent für eine klimafreundliche, sozial gerechte und solidarisch finanzierte Mobilität ein. Die Förderung der Elektromobilität war und ist ein wichtiges Instrument zur Dekarbonisierung des Verkehrs, aber sie darf nicht zu dauerhaften Steuerprivilegien führen. Im Kanton Zürich sind rund 41'000 Elektroautos zugelassen, Tendenz steigend. Elektroautos nehmen am Strassenverkehr genauso teil wie alle anderen Fahrzeuge. Sie nutzen dieselbe Infrastruktur, verursachen dieselben Unterhaltskosten und grosse, schwere Modelle wie SUV sogar deutlich mehr. Da sie keinen

Beitrag über die Verkehrsabgaben leisten, wird die Verbreitung zunehmend zu einem Gerechtigkeits- und Finanzierungsproblem. Wir sagen klar: Wer Strassen nutzt, soll sich auch an deren Finanzierung beteiligen, unabhängig vom Antrieb eines Autos. Dabei geht es nicht darum, klimafreundliches Verhalten zu bestrafen, im Gegenteil: Wir wollen ein faires, sozial ausgewogenes Modell, zum Beispiel eines, das zwischen grossen und kleinen Fahrzeugen unterscheidet, sodass Menschen mit tiefen Einkommen nicht überfordert sind und das Umsteigen auf klimafreundliche Mobilität nicht pauschal subventioniert wird. Daher empfehle ich klar, diese PI vorläufig zu unterstützen.

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Die GLP unterstützt grundsätzlich die Grundidee dieser parlamentarischen Initiative. Alle motorisierten Fahrzeuge sollten einen angemessenen und auch einen fairen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur leisten. Die Befreiung von Elektroautos von der Verkehrsabgabe war, wie gehört, von Anfang an eine befristete Anschubförderung. Und da heute Besitzer von Elektroautos keine Abgabe bezahlen, fehlen bei einem zukünftig von uns sehr gewünschten hohen Anteil an Elektroautos finanzielle Mittel im Strassenfonds. Gleichzeitig ist es uns aber wichtig, dass der Wechsel auf eine nachhaltige Mobilität zügig umgesetzt wird und der Wechsel vom Verbrenner- zum Elektroauto nicht wieder durch Abgaben verzögert wird. Glücklicherweise zeigt eine kürzlich veröffentlichte Studie des Nationalfonds, dass dies vermutlich nicht passieren wird, weil die Abgabebefreiung einen sehr geringen Einfluss auf den Kaufentscheid für Elektrofahrzeuge hat. Das war auch bei mir der Fall. Ich habe erst mit dieser PI gemerkt, dass ich gar keine Strassenabgabe bezahle. Das Fazit der Studie ist, dass es andere Anreize braucht, damit mehr Elektroautos gekauft werden. Der Kanton Zürich und – wir haben es zuvor gehört – einige Zürcher Gemeinden kennen bereits verschiedene Förderprogramme, wie den Ausbau der Ladeinfrastruktur und zum Teil sogar für den Kauf von Elektroautos. Diese müssen konsequent weitergeführt und ausgebaut werden, damit die Verkehrswende gelingt. Wie das gehen kann, zeigen europäische Staaten wie Dänemark, Norwegen oder die Niederlande mit steuerlichen Vergünstigungen. Auf der anderen Seite kann mit Belastungen, Kaufanreizen, niedrigeren Parkgebühren, mit der Erlaubnis, die Busspur zu nutzen, und mit einer sehr guten Ladeinfrastruktur auch in ländlichen Regionen dafür gesorgt werden, dass die Elektromobilität vorangetrieben wird. Mit erneuerbarem Strom und einem klaren politischen Willen sind rasch zweistellige, sogar fast dreistellige Anteile an Elektroautos möglich. Mit dem Ziel «Netto null bis 2040» haben wir auch bald den politischen Willen, erfüllt. Wir müssen auch gewährleisten, dass Autos mit einem Verbrennungsmotor deutlich höher belastet werden als Elektrofahrzeuge, um weiterhin eine ökologische Lenkungswirkung zu bekommen und den Umstieg auf emissionsfreie Mobilität zu fördern. Dann erreichen wir bald Werte wie in Norwegen mit einem Anteil an Elektrofahrzeugen von 97 Prozent, mit mehr als 50 Prozent in Dänemark oder einem Drittel in den Niederlanden.

Unsere Position zusammengefasst: Wir befürworten eine faire Abgabe für alle Fahrzeuge, mit der Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor stärker und Elektroautos nicht übermässig belastet werden und mit welcher der Strassenfonds gestützt wird. Die Abgabe muss aber mit einer klaren Förderung der Elektromobilität und nachhaltigen Verkehrsalternativen verbunden sein.

Die PI geht diesen Weg nur halbwegs, weswegen wir sie jetzt nicht unterstützen. Da sie sehr wahrscheinlich überwiesen wird, werden wir in der Kommissionsarbeit dafür sorgen, dass wir den Weg in die Zukunft sowohl finanziell als auch ökologisch weiterbauen. Und in einfachen Worten, liebe bürgerliche Kolleginnen und Kollegen: Da geht noch mehr.

Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich): Die FDP hat Weitsicht bewiesen und fordert eine Änderung des Verkehrsabgabengesetzes, die auch bei den Grünen auf Sympathien stösst. Wie komme ich zu dieser Schlussfolgerung? Nun, dafür müssen wir etwas zurückblicken. Mit der Motion 15/2007 wollten die FDP-Kantonsrätinnen Carmen Walker-Späh, Gabriela Winkler und FDP-Kantonsrat Thomas Heiniger bewirken, dass das VAG (*Verkehrsabgabengesetz*) so geändert wird, ich zitiere, «dass ein verursachergerechtes und effizientes Verkehrsabgabengesetz resultiert, welches deutliche Anreize zu ökologischem Verhalten setzt, dies ohne das Steueraufkommen insgesamt zu erhöhen.» Und in der Begründung hiess es weiter, ich zitiere wieder: «Es entspricht einem Gebot der Zeit, Anreize zu ökologischem Verhalten, zum Beispiel Erwerb von Hybrid- oder Gasfahrzeugen, Fahrzeugen mit Partikelfilter und geringem Benzinverbrauch zu belohnen.» Das war 2007. Heute, 18 Jahre später, ist von diesen liberalen Bestrebungen für eine Lenkungswirkung und die Förderung der Elektromobilität leider gar nichts mehr zu spüren, ganz im Gegenteil: Die Motion 392/2024 der Grünen, das VAG so auszugestalten, dass eine lenkende Wirkung erzielt wird, haben Sie vor einigen Wochen abgelehnt. Und statt die Diskussion aufzunehmen und eigene Vorschläge zu unterbreiten, verweigern Sie sich dem Thema komplett. Mit Ihrer «Staatskäselpolitik» wollen Sie von der FDP, der Mitte-Partei und der SVP gar noch mehr Steuern erheben.

Die Besteuerung der Energiewende lehnen wir entschieden ab, und wir werden die vorliegende PI nicht vorläufig unterstützen. Die Grünen setzen sich für das Erreichen der Klimaziele auch im Verkehr ein, und hier hat der Kanton noch deutlich Nachholbedarf. Dafür braucht es zum heutigen Zeitpunkt keine Besteuerung von Elektroautos, sondern eine Lenkungswirkung hin zu energieeffizienten, sparsamen Fahrzeugen. Schliesslich trägt die Schweiz immer noch den zweifelhaften Titel der «SUV-Weltmeisterin».

Und lassen Sie mich noch etwas zum Thema «Kostenwahrheit und Velofahrende» kommentieren. Es wird ja immer wieder in einem Zug genannt, dass auch Velofahrende für die Infrastruktur bezahlen sollten. Nun ja, wenn wir jetzt eine Gesamtschau machen und schauen, was die Kosten und der Nutzen sind, dann verweise ich gerne auf die Kosten-Nutzen-Analyse der Volkswirtschaftsdirektion zur

Velobahn Limmattal. Und dort ist klar herausgekommen, dass der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Velobahn so oder so positiv ist. Auch wenn kein einziger Autofahrer und keine einzige Autofahrerin auf das Velo umsteigt, liegt der Nutzen pro eingesetzten Franken immer noch bei 6 Franken. Hören Sie deshalb auf mit dieser Mär, dass Velofahrende auch für die Infrastruktur bezahlen sollten, denn eigentlich sollten sie Geld dafür bekommen, dass sie Velo fahren.

Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen): Die Befreiung von Elektrofahrzeugen von der Verkehrsabgabe ist zwar ein sinnvolles Instrument, um die Elektromobilität zu fördern, doch mit der Zunahme dieser Fahrzeuge und dem damit verbundenen Rückgang der Einnahmen aus herkömmlichen Abgaben gerät unsere Strassenfinanzierung zunehmend unter Druck. Elektrofahrzeuge nutzen die Infrastruktur genauso wie andere Fahrzeuge. Sie tragen zum Verkehrsaufkommen bei und verursachen Unterhaltskosten und beanspruchen den öffentlichen Raum. Es ist deshalb gerechtfertigt, sie schrittweise in ein verursachergerechtes Abgabesystem einzubeziehen. Eine massvoll am Fahrzeuggewicht orientierte Verkehrsabgabe erscheint uns sinnvoll. So bleiben Anreize für eine klimafreundliche Mobilität weiterhin erhalten, da die Abgabe tiefer ausfallen wird als die Abgabe für Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor. Die Zeit ist reif, dass auch Elektrofahrzeuge Verkehrsabgaben bezahlen. Wir überweisen die PI. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Grundsätzlich bin ich gar kein grosser Freund von Fitnesszentren. Diese kommen mir bisweilen vor wie Tempel der Eitelkeiten, wo Möchtegern-Schwarzeneggers (*Arnold Schwarzenegger, Bodybuilder und Schauspieler*) und Jane-Fonda-Jüngerinnen (*Fitnesstrainerin und Schauspielerin*) auf an Foltergeräte erinnernden Konstrukten schweisstreibende Verrenkungen ausführen, die mir als Freund des Sports in freier Wildbahn ein Graus sind. Dennoch war auch ich schon etliche Male darauf angewiesen, nach Unfällen meinem Bewegungsapparat wieder für zukünftige Grossleistungen fit zu machen. Und ganz ähnlich verhält es sich mit der Elektromobilität, die trotz ehrgeizigen Zielen in der Schweiz nur schleppend vorankommt. Denn mit einem Anteil von gut 20 Prozent neu zugelassenen Elektrofahrzeugen sind wir meilenweit entfernt von unserem 50-Prozent-Ziel bis 2025. Oder anders gesagt: Wir haben uns ein hohes Ziel gesteckt, hinken aber dem dafür notwendigen Fitnessstand krass hinterher. Und ob bis 2035 die 60-Prozent-Marke, wie erwähnt, erreicht werden kann, ist mehr als fraglich, und genau deshalb braucht es jetzt keine neuen Hürden, sondern gezielte Aufbaupräparate.

Die vorgeschlagene Erhöhung der Abgabe für Elektroautos bewirkt leider genau das Gegenteil. Sie lähmt den Muskelaufbau, obschon wir eigentlich eine Stärkung bräuchten. Bürgerinnen, Bürger und Gewerbetreibende werden dadurch eher abgeschreckt und der Muskelkater ist damit vorprogrammiert. Diese Initiative widerspricht nicht nur dem Ziel, die Elektromobilität zu erhöhen, sondern auch unserer eigenen DiNaMo-Strategie (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobili-*

tät), die eine nachhaltige, emissionsarme Mobilität vorantreiben will. Wer Nachhaltigkeit ernst nimmt, der belohnt sie, anstatt sie zu bestrafen. Steuerliche Anreize sind dafür ein zentraler Baustein. Sie nun vorzeitig ersatzlos zu streichen, würde etwa so viel Sinn ergeben, wie beim Bergsteigen auf Seil und Pickel zu verzichten.

Dass sich die Abgabe allein am Gesamtgewicht des Fahrzeuges bemessen soll, ist eine weitere Problemzone dieser PI. Elektroautos sind naturgemäss schwerer, weil sie Batterien enthalten, die umweltfreundliche Muskelmasse sozusagen. Wer beim Elektroauto also für das höhere Gewicht zur Kasse bittet, bestraft genau das, was es zu fördern gilt. Gerechtigkeit und Verursachergerechtigkeit sehen anders aus. Kurz gesagt, wir betrachten hier nur einen Bruchteil der Verkehrsfinanzierung, ohne das gesamte Abgabesystem zu reformieren. Wir brauchen aber eine koordinierte Lösung, die ökologische, finanzielle und soziale Aspekte vereint, und vor allem muss die Umweltwirkung ins Zentrum gestellt und der CO₂-Ausstoss wirklich reduziert werden. Nur so bleibt unsere Mobilitätswende glaubwürdig. Die EVP ist nicht bereit, das vergünstigte Fitnessabonnement für die Elektromobilität vorzeitig zu kündigen, und wird diese parlamentarische Initiative deshalb in der vorliegenden Form nicht unterstützen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Diese PI stellt die Frage in den Raum, wie lange Elektroautos von Verkehrsabgaben noch befreit sein sollen. Dies ist eine Einschätzungsfrage, und sie ist abhängig vom Anteil der Elektroautos im Gesamtverkehr, bei der andere Staaten sicher noch besser dran sind als wir. Wir sind hier also noch längst nicht am Ziel. Denn irgendwann ist das Ziel, einen Anteil von 100 Prozent an Elektroautos zu haben erreicht, und dann müssen wir die Verkehrsabgaben definitiv ändern. Die Frage ist aber, ob wir bereits heute an diesem Punkt angelangt sind. Hier sind wir sicher noch nicht am Ziel, aber das könnte man sicher auch in der konkreten Ausarbeitung der Verkehrsabgaben in der Kommissionsarbeit berücksichtigen, denn man muss sicher zum Schluss kommen, dass auch Elektroautos einige grundsätzliche Probleme des Individualverkehrs nicht lösen.

Einerseits erhöhen sie unseren Stromverbrauch, auch wenn Elektrofahrzeuge CO₂-frei sind, aber sie verringern auch den allgemeinen Verkehr nicht und verbrauchen genauso viel Platz auf der Strasse wie ein Auto mit einem normalen Diesel- oder Benzinmotor. Elektrofahrzeuge lösen auch die damit verbundenen raumplanerischen Probleme nicht. Wollen wir weniger für unsere Strassen ausgeben, müssen wir den Anteil des Individualverkehrs grundsätzlich reduzieren. Denn Velostrassen und Gehwege verbrauchen definitiv viel weniger Platz und werden durch Gewicht und Masse viel weniger belastet als mit Autos.

Die AL betrachtet daher auch Elektroautos durchaus kritisch. Deshalb sind wir zum Schluss gekommen, dass für uns auch Elektroautos nicht sakrosankt sind. Und wir sehen auch, dass Verkehrsabgaben als verursachergerechte Finanzierung durchaus richtig sind, um sie auch für Elektrofahrzeuge einzuführen. Dies ist auf jeden Fall um einiges sinnvoller als die absurde Einzelinitiative (KR-Nr.

309/2024), die Sie hier vor kurzem im Rat überwiesen haben, mit der Sie Verkehrsabgaben für Velofahrer fordern. Wir werden diese parlamentarische Initiative daher zumindest vorläufig unterstützen. Ob wir sie dann später in einer ausgearbeiteten Form definitiv unterstützen, werden wir noch sehen. Wir werden bestimmt einen kritischen Blick darauf werfen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Herzlichen Dank für diese Diskussion, auch für die Unterstützung. Ich habe nur zwei, drei Anmerkungen. Mit der SVP haben wir geringfügige Differenzen, aber ich möchte sie doch hervorgehoben haben. Wir haben es von den Grünen gehört, wir hatten nie ein Problem mit dieser Anschubsubvention. Es stellt sich wirklich nur die Frage, wann es genug ist. Und ja, Manuel Sahli hat es richtig gesagt, die Einschätzungen und die Prognosen gehen auseinander. Wir wissen ja nicht genau, wie und wie schnell sich die Elektromobilität entwickelt. Persönlich befürchte ich einfach, dass bei einer Besteuerung von Velos 30 Franken eingenommen und 25 Franken in der Bürokratie oder der Administration versickern würden. Ich weiss nicht, wie viel das bringt, aber die Diskussion werden wir sicher noch führen.

Die GLP hat mich fast am meisten überrascht. Sie hat richtigerweise auf diese Nationalfondsstudie hingewiesen, woraus hervorgeht, dass eine Abgabenbefreiung für Elektroautos so gut wie nichts bringt, was ungefähr das ist, was ich auch gesagt habe. Und gleichzeitig sagt die GLP, «wir müssen an der Abgabe festhalten, weil sie doch etwas bringt». Nein, sie bringt eben nichts, also machen wir es besser. Wisst ihr zum Beispiel, dass aus dem Strassenfonds auch vergünstigte Lastestationen bezahlt wurden? Das macht doch Sinn und das ist genau das, was auch hier verschiedentlich gefordert wurde. Insofern ist dies eben schon die richtige Massnahme.

Du (*gemeint ist Daniel Rensch*) hast auch noch ein bisschen angetönt, in welche Richtung es in der Kommission gehen könnte. Ich möchte dich einfach vor einem Punkt warnen: Menschen, die selten ein Auto fahren, sollten es nicht durch ein Elektroauto ersetzen. Menschen, die sich aus familiären Gründen kein neues Auto leisten können, die sollte man nicht brutal abstrafen. Das sind nämlich die Familien, die vielleicht ein Auto etwas länger fahren und vielleicht auch ein etwas grösseres Auto haben. Da müssen wir schon das nötige Feingefühl haben. Es geht ja nicht darum, die Staatsquote zu erhöhen, sondern eine Verursachergerechtigkeit hinzukriegen.

Ganz lustig war das Votum der Grünen. Mit der «Staatskässelipolitik» beim Traktandum zur Dividendenbesteuerung (*KR-Nr. 173/2025*) ging es wahrscheinlich um ein ganz anderes «Staatskässeli». Diese Aussage ist, ganz ehrlich, ein bisschen polemisch und passt nicht wirklich. Aber schön, dass du (*gemeint ist Benjamin Krähenmann*) uns an unseren Vorstoss vor fast 20 Jahren erinnert hast. Ja, das ist immer noch unsere Haltung, aber irgendwann ist der Moment gekommen, ein System zu justieren.

Interessant war auch die EVP. Du (*gemeint ist Daniel Sommer*) hast erwähnt, dass wir noch nicht dort sind, wo wir sein sollten, obwohl wir diese Steuerreduktion

beziehungsweise Steuerbefreiung haben, also lassen wir alles beim Alten. Das ist ziemlich unlogisch.

Die GLP hat die Nationalfondsstudie erwähnt. Wir können schon noch mehr tun in diesem Bereich, aber das ist wahrscheinlich nicht die Massnahme, die in diesem Bereich wirklich etwas bewirkt. Viel wichtiger sind, wie gesagt, Ladestationen und was sonst noch geschehen wird. Ob es schön ist, wenn die Autos aus China stammen, ist eine andere Frage, aber sie werden günstiger werden, da können Sie sicher sein. Besten Dank.

Ratspräsident Beat Habegger: Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

Abstimmung

Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 178/2025 stimmen 119 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

Ratspräsident Beat Habegger: Die Geschäftsleitung wird die parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zuweisen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.