

MOTION von Benjamin Krähenmann (Grüne, Zürich), Florian Heer (Grüne, Winterthur) und Silvia Rigoni (Grüne, Zürich)

betreffend Verkehrsabgaben mit Lenkungswirkung auf SUVs

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Verkehrsabgaben für Personenwagen so auszugestalten, dass diese eine Lenkungswirkung erzielen. Die Verkehrsabgaben sind nach Gesamtgewicht, Hubraum, Leistung, Breite und Höhe der Autofront zu bemessen. Sobald Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und Wasserstoffantrieb einen relevanten Anteil der zugelassenen Personenwagen im Kanton Zürich ausmachen, sind auf diese Fahrzeuge ebenfalls Verkehrsabgaben zu leisten.

Begründung

741'000 Personenwagen waren Ende September 2023 im Kanton Zürich zugelassen, Tendenz steigend. Die neu zugelassenen Autos sind in drei von fünf Fällen Elektrofahrzeuge oder Hybride, werden immer schwerer und haben immer mehr Leistung.¹ Aus klimapolitischer Sicht ist die Zunahme der Autos mit alternativen Antrieben zwar erfreulich, aber immer noch deutlich zu gering. Noch problematischer ist, dass auch E-Autos und Hybride im Schnitt immer schwerer und leistungsfähiger werden. Diese Gewichts- und Leistungszunahme führt zu einem gesteigerten Energieverbrauch und macht die Effizienzgewinne durch E-Antriebe gleich wieder zunichte. Die Klimaziele des Kantons werden so im Bereich Verkehr nicht erreicht. Eine ausschliessliche Förderung der Elektrifizierung des Verkehrs ist also nicht ausreichend. Zudem ist gemäss der Antwort des Regierungsrats auf die Anfrage 265/2023² aktuell nicht klar, inwiefern die Verkehrsabgaben eine Lenkungswirkung erzielen. Darum sind die Verkehrsabgaben dahingehend anzupassen, dass eine Lenkungswirkung in Richtung Kleinfahrzeuge, die auch wirklich energieeffizient und weniger klimaschädlich sind, erzielt wird.

Gegenüber sogenannten SUVs weisen kleinere Fahrzeuge weitere Vorteile auf: weniger Materialaufwand bei der Fahrzeugproduktion und -entsorgung sowie weniger Platzbedarf – gerade in Siedlungszentren wie dem Kanton Zürich ist letzterer Punkt zentral. Gewicht und Höhe eines Fahrzeugs beeinflussen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ebenfalls: Je grösser und höher ein Auto, desto schwerer die Verletzungen der Insassinnen und Insassen leichter Autos, der Velofahrenden sowie der Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Wahrscheinlichkeit, dass Kinder sterben, ist acht Mal höher, wenn sie von einem SUV angefahren werden, verglichen mit Kindern, die von einem Kleinfahrzeug verletzt werden.³

Benjamin Krähenmann
Florian Heer
Silvia Rigoni

¹ <https://www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/verkehrsgrundlagen/autoflotte.html>

² <https://parlzhcdws.cmicloud.ch/parlzh5/cdws/Files/054af0dcc5cb4bea95e08ca2fbd91fbc-332/1/pdf>

³ Journal of Safety Research 82 (2022) 275–282: *Effects of large vehicles on pedestrian and pedalcyclist injury severity*
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437522000810>