



## Protokoll des Zürcher Kantonsrates

---

### 17. Sitzung, Montag, 12. September 2011, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Jürg Trachsel (SVP, Richterswil)*

*Bernhard Egg (SP, Elgg)*

### Verhandlungsgegenstände

#### 1. Mitteilungen

- Antwort auf eine Anfrage..... Seite 1024
- Zuweisung von neuen Vorlagen ..... Seite 1024
- Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von  
Geschäften..... Seite 1025

#### 2. Erleichterungen im Detailhandel im Kanton Zürich

Postulat von Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben), Martin Arnold (SVP, Oberrieden) und Hans Frei (SVP, Regensdorf) vom 29. August 2011

KR-Nr. [226/2011](#), Antrag auf Dringlicherklärung ..... Seite 1025

#### 3. Einführung einer reduzierten Motorfahrzeugsteuer für Erdgas-/Kompogasbetriebene Fahrzeuge (Schriftliches Verfahren)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. September 2008 zum Postulat KR-Nr. 176/2005 und gleichlautender Antrag der WAK vom 15. März 2011

[4457c](#) ..... Seite 1028

#### 4. Verkehrsabgabengesetz

Antrag des Regierungsrates vom 14. April 2010 und geänderter Antrag der WAK vom 14. Juni 2011

[4688b](#) ..... Seite 1029

## **Verschiedenes**

- Schützenkönigin des Knabenschiessens ..... Seite 1066
- Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse ..... Seite 1084

## **Geschäftsordnung**

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Das Wort wird nicht verlangt. Die Traktandenliste ist in der vorliegenden Form genehmigt.

## **1. Mitteilungen**

### ***Antwort auf eine Anfrage***

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf eine Anfrage zugestellt:

- KR-Nr. [164/2011](#), Die Linienführung der Limmattalbahn  
*Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon)*

### ***Zuweisung von neuen Vorlagen***

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Umweltschutz statt Vorschriften (Kantonale Volksinitiative für den Abbau bürokratischer Hürden bei energetischen Gebäudesanierungen)**  
Vorlage [4713b](#)
- **Reduktion Baubewilligungspflicht**  
Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 9/2007, Vorlage [4826](#)

Zuweisung an die Kommission für Wirtschaft und Abgaben:

- **Bewilligung von Beiträgen an die Stiftung Greater Zurich Area Standortmarketing für 2007 bis 2010**  
Vorlage [4822](#)

Zuweisung an die Kommission für Bildung und Kultur:

– **Berufsauftrag für Schulleitende**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 230/2009, Vorlage [4823](#)

– **Richtlinien für Schülerinnen und Schüler aus anderen Religionen und Kulturen**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 3/2010, Vorlage [4824](#)

Zuweisung an die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt:

– **Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von jährlich 3% für die nächsten 4 Jahre**

Beschluss des Kantonsrates zum Postulat KR-Nr. 103/2007, Vorlage [4825](#)

***Antrag betreffend gemeinsame Behandlung von Geschäften***

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Weiter beantragt Ihnen die Geschäftsleitung, zu den heutigen Geschäften 19 (*Parlamentarische Initiative [142/2011](#)*), 20 (*Parlamentarische Initiative [143/2011](#)*), 21 (*Parlamentarische Initiative [159/2011](#)*) und 22 (*Parlamentarische Initiative [189/2011](#)*) auch noch das heutige Geschäft 27 (*Parlamentarische Initiative [217/2011](#)*) in die Paket-Diskussion aufzunehmen. Sie sind damit einverstanden.

**2. Erleichterungen im Detailhandel im Kanton Zürich**

Postulat von Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben), Martin Arnold (SVP, Oberrieden) und Hans Frei (SVP, Regensdorf) vom 29. August 2011

KR-Nr. [226/2011](#)

*Hans-Heinrich Heusser (SVP, Seegräben):* Im Zusammenhang mit dem Bau und/oder Betrieb von Kundenparkplätzen gibt es immer wieder Diskussionen, wenn Betreiber von Parkplätzen mit der Auflage konfrontiert werden, für die Benützung dieser Parkfelder Gebühren zu verlangen. Die Frage einer allfälligen Gebührenpflicht kann vom Kanton beeinflusst werden. Viele Kunden reagieren sehr sensibel darauf,

ob die Parkplatzbenützung zum Einkaufen gebührenpflichtig ist oder nicht. Die Gebührenpflicht der Parkplätze fördert den Einkaufstourismus ins grenznahe Ausland oder hilft ihn zumindest nicht einzuschränken. Wir beantragen daher mit diesem Postulat, dass der Kanton Zürich seinen Handlungsspielraum ausschöpft und dafür sorgt, dass der Entscheid bezüglich gebührenpflichtigen Parkplatzbetriebs den Betreibern überlassen wird. Die Dringlichkeit ist gegeben, da bezüglich Parkplatzgebühren möglichst sofort gleich lange Spiesse mit dem grenznahen Ausland hergestellt werden sollen.

Ich bitte Sie daher, diese Dringlichkeit zu unterstützen, und danke Ihnen.

*Peter Stutz (SP, Embrach):* Ein Postulatstext, kurz und bündig; zum Glück kurz, ich musste ihn zweimal lesen. Nicht um ihn zu verstehen, sondern um es zu glauben.

Ich hoffe grundsätzlich, dass die einreichenden Kollegen den Sinn der Parkplatzbewirtschaftung kennen. Hier geht es um die Beeinflussung des Modal Splits oder – auf Deutsch – der Verkehrsmittelwahl. Es geht um die Verkehrsflächennutzung und die übergeordnete Steuerung der Verkehrsflüsse, Anliegen, die auch bei der rechten Ratsseite, so hoffte ich bis jetzt, in einen sinnvollen Zusammenhang gestellt werden können. Ich teile die These in keiner Art und Weise, dass die Parkplatzgebühr einen Einfluss auf die Wahl der Einkaufsmöglichkeit hat, schon gar keinen wesentlichen. Dieser Franken – vielleicht auch zwei oder drei – hat im Verhältnis zum Einkauf keinen Einfluss. In den Städten sind die meisten Kunden sowieso nicht mit dem eigenen Auto auf Einkaufstour und in den Einkaufszentren ausserhalb ist die Parkplatzgebühr im Verhältnis zum Einkauf ebenfalls «käumlich» relevant. Die Forderung, den ZVV gratis anzubieten, hätte wahrscheinlich mehr Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und auch auf die Präsenz von Kunden in Einkaufsgeschäften. Aber wenn auch sympathischer, könnte nicht einmal ein Postulat mit diesem Inhalt mein Herz erwärmen, weil er weitergedacht einfach keinen Sinn macht.

Die SP wird weder die Dringlichkeit jetzt noch das Postulat jemals unterstützen.

*Judith Bellaiche (GLP, Kilchberg):* Die Grünliberale Partei hinterfragt aus grundsätzlichen Überlegungen, inwiefern es dem Staat überhaupt zustehen soll, in den Markt einzugreifen und einseitige Erleichterun-

gen für eine einzelne Wirtschaftsbranche zu erarbeiten. Spezifisch streben die Postulanten die Abschaffung der Parkplatzbewirtschaftung im Detailhandel an, weil grenznahe Detaillisten unter dem starken Franken leiden. Es erfordert einiges an Kreativität, um einen Zusammenhang zwischen dem Euro-Kurs und der Parkplatzbewirtschaftung zu erstellen. Es trifft zwar zu, dass Konsumgüter in der Schweiz teurer sind als im Ausland, doch dieses Erkenntnis ist nicht neu. Sie ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass unsere aktuelle Agrarpolitik und die fehlenden Parallelimporte den einheimischen Markt schützen und die Preise in der Schweiz künstlich hochhalten. Der schwache Euro hat diesen Missstand leider noch verstärkt. Angesichts dieser gewaltigen wirtschaftlichen Fehlkonstrukte und des aktuellen Währungsumfeldes erachten wir die Annahme, ein paar Franken an Parkplatzgebühren könnten den Detailhandel und das Kaufverhalten der Konsumenten umkrempeln, als naiv. Hingegen ist sie aus ökologischer Sicht schlicht unververtretbar. Die Abschaffung der Parkplatzbewirtschaftung führte zu einer klassischen «Lose-lose-Situation». Der Detailhandel würde davon nicht profitieren, die Umwelt würde jedoch darunter leiden.

Das Postulat ist weder richtig noch dringlich.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Auch die FDP-Fraktion wird die Dringlichkeit nicht unterstützen, einfach weil sich das Thema «Frankenstärke und Parkplatzgebühr» auch mit dem allergrössten politischen Willen und der politischen Fantasie nicht im dringlichen Verfahren beheben lässt. Der schnellstmögliche Weg wäre aus Sicht der FDP die Einführung eines reduzierten einheitlichen Mehrwertsteuersatzes, aber dies läge nicht in der Kompetenz des Kantonsrates. Ein anderer Weg wäre die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten. Hier könnte die SVP zeigen, wie liberal sie ist. Die von Ihnen, liebe SVP, gewünschte rasche Verbesserung lässt sich auch nicht im Schnelltempo mit Revision des Planungs- und Baugesetzes lösen oder der Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs oder auch der kommunalen Parkplatzverordnung. Hier hätten Sie aber mit Ihrem Baudirektor (*Regierungsrat Markus Kägi*), geschätzte SVP, den raschesten Draht, endlich vorwärts zu machen und eine Vorlage zu bringen.

Ein dringlicher Bericht ändert am Problem leider gar nichts. Besten Dank.

*Silvia Steiner (CVP, Zürich):* Dieses Postulat ist zwar originell, aber sicher nicht geeignet, das Einkaufsverhalten der Konsumenten zu steuern. Daran ändert auch die Dringlichkeit nichts, wir lehnen Dringlichkeit und Postulat ab. Danke.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Eine kurze Replik auf Herrn Stutz (*Peter Stutz*): Wenn der Franken, wenn der «Stutz» keinen Einfluss hat, können Sie damit auch nicht steuern, Herr Stutz. Wofür Sie hier plädieren, entspricht dem Kredo ihrer Partei: Mehr Staat, mehr Bürokratie und somit faktisch die Einschränkung der Gewerbebefreiheit. Und was Sie damit machen: Sie vernichten Steuersubstrat und nichts anderes. Ich danke Ihnen.

#### *Abstimmung*

**Der Antrag auf Dringlicherklärung wird von 49 Ratsmitgliedern unterstützt. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht.** Das Geschäft wird als gewöhnliches Postulat auf die Traktandenliste gesetzt.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

### **3. Einführung einer reduzierten Motorfahrzeugsteuer für Erdgas/Kompogasbetriebene Fahrzeuge** (*Schriftliches Verfahren*)

Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 3. September 2008 zum Postulat KR-Nr. 176/2005 und gleichlautender Antrag der WAK vom 15. März 2011 **4457c**

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Wir haben Schriftliches Verfahren beschlossen. Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) beantragt Ihnen, das Postulat abzuschreiben.

Es gingen innert Frist keine anderslautenden Anträge ein. Ich stelle somit fest, dass Sie dem Antrag der WAK, das Postulat 176/2005 abzuschreiben, zugestimmt haben.

**Das Postulat 176/2005 ist abgeschrieben.**

Das Geschäft ist erledigt.

#### 4. Verkehrsabgabengesetz

Antrag des Regierungsrates vom 14. April 2010 und geänderter Antrag der WAK vom 14. Juni 2011 [4688b](#)

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Sie sind am 18. April 2011 auf das Geschäft eingetreten und haben die Vorlage danach an den Regierungsrat zurückgewiesen. Somit kommen wir heute zur Detailberatung.

*Arnold Suter (SVP, Kilchberg):* Ich stelle einen Rückweisungsantrag. Das neue Verkehrsabgabengesetz (VAG) ist eine Mogelpackung. Nachdem in den letzten Jahrzehnten immer wieder versucht wurde, die Motorfahrzeugsteuer zu erhöhen, wird jetzt mit dieser Vorlage versucht, auf indirektem Weg an mehr Steuern zu gelangen. Auch wenn betont wird, es handle sich beim neuen VAG um eine saldoneutrale Lösung, mag das kurzfristig stimmen, mittelfristig bezweifeln wir dies. Zudem soll es praktisch einen automatischen Teuerungsausgleich geben. Dies wurde schon verschiedentlich bei früheren Volksbegehren versucht. Dabei hat man verschwiegen, dass in den letzten 30 Jahren der Fahrzeugbestand auch während der grössten Krisen um jährlich 10'000 Einheiten zugenommen hat. Diese Zunahme entspricht praktisch der Teuerung. Deshalb ist auch ein zusätzlicher automatischer Teuerungsausgleich im Gesetz nicht gerechtfertigt, da das Strassenverkehrsamt auch in den nächsten zehn Jahren mit der gleichen Zunahme rechnet.

Zudem ist die Vorlage mit einem grossen administrativen Aufwand verbunden, und vom Regierungsrat wird selber festgehalten, dass die Gesetzesänderung nur mit einer geringen Lenkungswirkung verbunden ist. Mit dem Benzin und der CO<sub>2</sub>-Abgabe sind zudem bereits zwei Lenkungsabgaben in Kraft. Die Einführung einer neuen dritten Lenkungsabgabe ist in unseren Augen darum völlig falsch. Auch mit der Begünstigung für neue Lieferwagen bleibt die Vorlage gewerbefeindlich, da der grösste Teil der bisherigen Gewerbefahrzeuge mit mehr als einer Verdoppelung der Abgaben belastet würde; dies obwohl viele Lieferwagen insgesamt nur wenig Emission pro Jahr verursachen, da sie nur wenige Jahreskilometer zurücklegen. Auch der Occasionshandel – im Kanton Zürich wechseln jährlich immerhin 250'000 Fahr-

zeuge die Hand – hätte mit Preiszerfall und damit mit Existenzproblemen zu kämpfen. Wie hier mit Existenzen und damit mit Arbeitsplätzen umgegangen wird, ist fahrlässig. Gleichzeitig unternimmt ja die Automobilindustrie grösste Anstrengungen und hat den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch in den letzten zehn Jahren um 26 Prozent gesenkt. Auch der Umstand, dass Elektrofahrzeuge ganz von der Motorfahrzeugsteuer ausgenommen werden, zeigt, dass es keine verursachergerechte Steuer ist, denn auch ein sauberes Fahrzeug benutzt den Strassenraum. Ebenso benachteiligt die Vorlage Personen mit tiefer wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, da diese nicht in der Lage sind, umgehend auf neue emissionsfreundliche Fahrzeuge umzusteigen. Auch das langsam abgegriffene Thema mit der Klimaerwärmung hält einer genaueren Betrachtung nicht stand. Oder wie lässt es sich erklären, dass die im statistischen Jahrbuch des Kantons Zürich auf Seite 208 publizierten Jahrestemperaturen 2002 – und nicht jetzt – am grössten waren?

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es sich beim neuen VAG erstens um eine Umverteilungsübung handelt, zweitens nach Benzinpreis und CO<sub>2</sub>-Abgabe eine dritte Lenkungsabgabe eingeführt werden soll, sie drittens gewerbefeindlich ist trotz des Sonderparagrafen für neue – ich betone: neue – Lieferwagen, da das Gewerbe für die bestehenden Fahrzeuge mehr als das Doppelte bezahlen muss, viertens praktisch eine automatische Teuerung eingeführt wird, fünftens die Motorfahrzeugsteuer eine Nutzungssteuer für den Strassenraum ist und keine Umweltabgabesteuer und sie sechstens unsozial ist. Die Regulierungswut des Staates kennt kaum mehr Grenzen, deshalb sind wir für Rückweisung dieser Vorlage.

Noch ein Satz an die FDP, diese verstehe ich in der Zwischenzeit gar nicht mehr: Sie propagiert nach aussen weniger Abgaben und Bürokratie und wenn es darauf ankommt, wirft sie ihre eigenen Grundsätze gleich wieder über Bord.

*Peter Stutz (SP, Embrach):* Das VAG gibt es schon. Das VAG wurde revidiert, und am 18. April 2011 hat dieser Rat mit 85 zu 49 Stimmen Eintreten beschlossen und auch die Eintretensdebatte geführt. Die Argumentation von vor fünf Monaten vonseiten der SVP, damals ein Sieben-Punkte-plus-Anmerkungs-Text, wurde umformuliert. Er ist inhaltlich noch nicht wesentlich anders geworden. Auch die EDU hat damals opponiert, inzwischen hoffentlich differenzierter auch ge-



merkt, dass es hier nicht um den Occasionshandel geht. Die Fahrzeuge werden weiter im Handel stehen und Sie werden weiter die Verkehrsabgaben gemäss den gültigen Tabellen zu entrichten haben. Man kann sich beim Kauf der Occasion entscheiden, in welcher Klasse sich das Fahrzeug bewegt.

Es ist eine saldoneutrale Neuordnung, das ist einfach so, das hat die Kommissionsarbeit aufgezeigt. Wie die künftige Entwicklung ist, können wir jetzt abschätzen. Da geht es dann darum, die Abgaben anzupassen oder nicht, je nachdem, wie gross der Aufwand ist, um die Verkehrsflächen zu erhalten oder zu ergänzen. Es ist eine Lenkungswirkung auf ökologisches und energieeffizientes Verhalten der Konsumentinnen und Konsumenten beim Neukauf eines Fahrzeuges; das ist richtig, das ist eine Ergänzung über ein Rabattsystem. Die Forderung, die wir mit der Verarbeitung des VAG erfüllen müssen, ist aus zwei Motionen und einem Postulat entstanden, die in diesem Rat verabschiedet wurden und die im Kontext unserer Umwelt Sinn machen. Die Diskussionen, die wir führen, drehen sich fast immer um die Anreizkomponente bei den Neuanschaffungen. Diese Diskussion können wir in der Beratung, die bald folgen wird, gerne weiterführen. Es geht um die Teuerungsanpassung, die nicht automatisch erfolgt. Im Moment ist eine Kann-Formulierung im Gesetz, und dieser Punkt untersteht noch einem Minderheitsantrag. Das ist eine Glaubensfrage, diese Teuerung, das habe ich jetzt neu gelernt in der Diskussion um dieses Gesetz; hätte ich nie gedacht.

Und es wurde ja noch zurückgewiesen wegen des vermeintlichen administrativen Riesenaufwands für das Gewerbe. Dieser Punkt wurde inzwischen nochmals ausführlich geprüft und es kann in dieser Vorlage verneint werden, dass hier ein Riesenaufwand entsteht. Ich glaube, wir sollten uns heute dieser Debatte stellen, unsere Positionen zeigen, auch in Bezug auf Ökologie und Nachhaltigkeit und Verantwortung gegenüber unseren Infrastrukturen. Ich hoffe, dass wir heute zum Schluss eine den heutigen Verhältnissen und Anforderungen gerecht werdende Verkehrsabgabe zuhanden der Redaktionskommission beschliessen. Es gibt keinen guten Grund, heute nicht auf dieses Geschäft einzutreten. Die SP will debattieren.

*Regine Sauter (FDP, Zürich):* Zuerst zum Formellen: Dieser Rat hat – zwar noch in der alten Besetzung – Eintreten auf dieses Gesetz beschlossen. Die SVP verlangt nun Rückweisung. Mir ist, ehrlich ge-

sagt, nicht ganz klar, wohin sie das Gesetz zurückweisen will. Ich gehe davon aus, dass Noldi Suter (*Arnold Suter*) weiterhin einen Nichteintretensantrag meint. Ich muss sagen: Das verstehe ich nun einfach nicht. Wir sollten uns nun der materiellen Debatte stellen. Wir können über Vor- und Nachteile diskutieren, die SVP kann auch ihre Anträge einbringen. Und am Schluss haben wir eine Vorlage, und wenn die Ihnen nicht passt, dann können Sie sie ablehnen. Aber dieser Antrag, den Sie hier nun stellen, ist wirklich absurd.

Wir haben bereits bei der Eintretensdebatte vor einigen Monaten gesagt, dass die FDP dieses Gesetz begrüsst, weil es ein Schritt in die richtige Richtung ist. Wir haben bereits früher mit einer Motion von Carmen Walker Späh, Thomas Heiniger und Gabriela Winkler genau dies gefordert, was nun umgesetzt werden soll, nämlich dass die Verkehrsabgaben verursachergerecht bemessen werden sollen. Ökologisches Verhalten soll belohnt werden, und wer mit schadstoffhöheren Autos fährt, der soll auch höhere Abgaben bezahlen. Wir haben nun Mechanismen in diesem Gesetz, welche wirklich ein Schritt in die richtige Richtung sind und diese Ansätze zu verwirklichen helfen. Zudem ist das Gesetz saldoneutral – man kann das nicht genug betonen –, es geht nicht darum, dem Staat hier mehr Einnahmen zu verschaffen. Dass die Teuerung ausgeglichen werden soll, ist unseres Erachtens selbstverständlich. Es wurde dies teils seit Jahrzehnten nicht mehr getan, und wir brauchen diese Mittel auch im Strassenfonds. Ich denke, hier rede ich auch im Sinne der SVP: Den Strassenfonds braucht es, um unsere Strassen erhalten zu können.

Wir haben in der Kommission ausführlich mit diesem Gesetz und an diesem Gesetz gearbeitet und es ist auch auf Antrag der FDP gelungen, hier einige Punkte zu klären, insbesondere die sogenannte Benachteiligung des Gewerbes. Es ist uns gelungen, eine Regelung für Lieferwagen einzubringen, wonach auch Lieferwagen, die schadstoffärmer sind, mit einem Bonus belohnt werden sollen. Es ist also nicht richtig, wenn man sagt, dass diese Vorlage nach wie vor das Gewerbe benachteilige. Was nicht geht – das haben wir abgeklärt und es wäre natürlich interessanter gewesen –, die Fahrleistungen zu besteuern. Hier wurde ausführlich dargelegt, dass dies zu hohe administrative Aufwände verursachen würde. Genau darauf sind wir nicht eingestiegen. Das Kriterium des hohen administrativen Aufwandes zur Bemessung dieser Grundlage greift hier nicht.

Der Regierungsrat hat dann in seiner Analyse über die Folgenabschätzung schlüssig dargelegt, dass der administrative Aufwand nach neu-

em Gesetz nicht höher wäre, als wir es bisher haben. Die Autohalter sind gehalten, ihr Fahrzeug anzumelden. Die Berechnung erfolgt durch das Strassenverkehrsamt nach den festgelegten Kriterien. Da entsteht für den Halter also kein grösserer administrativer Aufwand.

Alles in allem sind wir der Meinung, dass dieses Gesetz wirklich ein guter Schritt ist, ökologisches Verhalten zu belohnen. Wir sind auch der Meinung, dass hier nun darauf eingetreten werden soll und nicht mit irgendwelchen Schachzügen dieses Gesetz wieder verzögert werden soll. Ich danke Ihnen.

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Vielleicht zur Klärung nochmals: Wir sind bereits auf die Vorlage eingetreten. Wir befinden uns momentan am Beginn der Detailberatung und behandeln den Rückweisungsantrag von Arnold Suter.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Der Rückweisungsantrag von Arnold Suter ist natürlich mit einer sehr abenteuerlichen Begründung jetzt quer in die Debatte eingebracht worden, und er ist vor allem sehr ziellos. In der Regel zeichnet sich ein Rückweisungsantrag dadurch aus, dass man sagt, was man anders will als das, was vorgelegt wird. Das Einzige, was ich verstehe, ist, dass die SVP gar nichts von dem will, was vorgelegt wird, und zwar unabhängig von der Beratung. Sonst könnte man hier sich ja zuerst auf die Detailberatung einlassen. Wir sind offenkundig noch nicht da, denn das können wir nicht, solange der Rückweisungsantrag noch nicht diskutiert und darüber abgestimmt ist.

Für die Grünen kann ich festhalten: Grundsätzlich – grundsätzlich – gehen wir damit in die richtige Richtung. Wir wollen eine tatsächliche Ökologisierung des Verkehrsabgabensystems, die Ausgestaltung nach dem Verursacherprinzip, funktionierende Anreize für erwünschtes Verhalten, nämlich den Kauf sparsamerer Fahrzeuge. In der Eintretensdebatte zwei, die das de facto ist, was wir jetzt führen, darf auch die Umfeldentwicklung nicht ganz fehlen. Das Kyoto-Protokoll ist – da mag die SVP anderer Auffassung sein, solange sie will – nach wie vor ein Thema, und der Verkehr verfehlt die Kyoto-Ziele massiv. Das Ziel ist auch nach dem neuen Energieplanungsbericht mit 60 Gramm CO<sub>2</sub> langfristig wesentlich tiefer, als was wir hier überhaupt auch bei den Minderheitsanträgen diskutieren und entscheiden werden. Klar ist, es braucht einen Schub in Richtung anderer Fahrzeuge. Sie müssen

leichter sein, sie müssen kleiner sein und der Übermotorisierung ist Einhalt zu gebieten. Die Schweiz und auch der Kanton Zürich leisten sich den negativen Luxus, die Flotte mit den grössten, schwersten und leistungsstärksten Autos in ganz Europa zu führen. Und hier braucht es entscheidende Impulse, die richtigen Anreize einzuführen.

Wir haben mit dem Antrag der WAK-Mehrheit leider einen Gesetzesvorschlag auf dem Tisch, der auf halbem Weg zu diesen Zielen stehen bleibt. Wir werden das beim CO<sub>2</sub>-Grenzwert debattieren und wir sehen das am Verzicht auf eine fahrleistungsabhängige Komponente. Dabei leuchtet doch nach dem Verursacherprinzip unmittelbar ein: Wer mehr fährt, belastet die Strasseninfrastruktur mehr, schädigt die Umwelt mehr und soll darum auch mehr bezahlen. Die Gesetzesberatung in der WAK und die heutigen Mehrheitsanträge lassen bei uns mehr als nur eine mittlere Unzufriedenheit zurück. Ich möchte vor allem die Befürworterinnen und Befürworter dieses Gesetzes ausdrücklich darauf aufmerksam machen: Die Grünen sind auf diesen Gesetzesvorschlag eingetreten und wir werden auch den Rückweisungsantrag der SVP heute nicht unterstützen, da er sinn- und zwecklos ist. Wir sind eingetreten in der Kommission und im Rat und wir lassen uns auf diese Diskussion und die Entscheidungsfindung ein; nicht mit überbordender Begeisterung zwar, aber wir sind darauf eingetreten mit dem Willen, diesen Gesetzesvorschlag mit unseren Anträgen ein Stück zukunftstauglicher zu machen, so wie es bereits zwischen der Vernehmlassungsvorlage und dem heutigen Stand der Dinge gelungen ist, einen absoluten Grenzwert anstelle bloss relativer Energieeffizienz einzuführen. Wir werden die Ergebnisse nach der ersten Lesung insgesamt würdigen und erst dann werden wir über Zustimmung oder Ablehnung befinden.

Der erste Minderheitsantrag – hier geht es eben um die vielbesagte Teuerung –, der erste Minderheitsantrag wird sich möglicherweise – und dies aus grüner Sicht – als Sargnagel dieser Gesetzesrevision herausstellen: der Teuerungsausgleich. Wir können das dann noch detaillierter anhand des Minderheitsantrags diskutieren. Man muss sich einfach bewusst sein: Man würde hier einen doppelten Teuerungsausgleich einführen. Klar ist, es werden seit Jahrzehnten immer mehr Fahrzeuge in Verkehr gesetzt, immer grössere, stärkere, schwerere. Klar ist, dass damit die Abgabemenge in den Strassenfonds zunimmt. Auch ohne tariflichen Teuerungsausgleich brachten die letzten 30 Jahre nicht weniger als eine Verdoppelung. Die Zahl der Fahrzeuge wurde im Tagesanzeiger im Februar dieses Jahres auch schon betitelt mit

«Die grosse Blechlawine». Glauben Sie mir, wir haben daran keine Freude, und vor allem daran, dass sich der Strassenfonds ohne irgendeine Gesetzesrevision zusätzlich über diese Abgaben äufnet. Wenn nun zusätzlich zu diesem «natürlichen» Teuerungsausgleich auch noch ein Teuerungsausgleich im Gesetz – und dann noch in der Kompetenz des Regierungsrates – eingeführt werden soll, dann wird es sehr schwierig.

Peter Stutz von der SP sagt, er habe erst unlängst oder heute oder wann auch immer begriffen, dass es dabei um eine Glaubensfrage gehe. Ich würde dem nicht Glaubensfrage sagen, aber wir können gern zur Einsegnung schreiten. Es geht für uns Grüne hier um eine zentrale Frage praktischer Politik, nämlich die konkreten Folgen. Und die konkreten Folgen eines Teuerungsausgleichs, der sich dann noch der Kompetenz des Kantonsrates und einer allfälligen Volksabstimmung entzieht, sind nicht erwünscht: Es wäre eine zusätzliche Mengenausweitung der Mittel im Strassenfonds. Sie kennen alle den so alten wie wahren Spruch «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten». Die Verkehrsabgaben sind, um im Bild zu bleiben, ein wesentlicher Teil der Einkaufskasse für neues Saatgut, sprich: neue Strassen. Oder etwas martialischer: Der Strassenfonds ist die Kriegskasse der Strassenbauer und der Autolobby. Glauben Sie uns: Wenn Sie auf diesem Antrag beharren und das so durchdrücken wollen, obwohl wir in der Kommission ausführlich darüber gesprochen haben, dann dürften die noch marginal vorhandene Lust und das Interesse der Grünen sehr stark erlahmen, diesen zwar kleinen, aber immerhin Fortschritt, den wir im Verkehrsabgabengesetz haben, wie er hier in Paragraf 10a mit dem Rabattsystem vorliegt, gegen Angriffe gegen diese Neuregelung, die unweigerlich anstehen werden, stark und heftig zu verteidigen.

Wir sind hier ja faktisch in der Eintretensdebatte zwei. Ich möchte darum auch zu Paragraf 2 Absatz 2 nicht detaillierter werden, ich werde das später tun. Ich möchte nur nochmals sagen: Seien Sie sich bewusst und überlegen Sie sich beim Drücken des Knopfes zu diesem Paragraf 2 Absatz 2 sehr gut, was Sie tun – Sie könnten es bereuen.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Im Jahr 1824 wurde der Treibhauseffekt wissenschaftlich erstmals beschrieben, 1869 wurde er quantitativ beschrieben. Und etwa gleichzeitig, wie dieses Gesetz eingeführt wurde, konnte der Nachweis erbracht werden, dass menschenverursachter CO<sub>2</sub>-Anstieg in der Atmosphäre zur Erwärmung führt. In

diesen 40 Jahren hat das Verkehrsabgabengesetz bestanden und die Forschung im Bereich Klimawandel hat Fortschritte gemacht, die Politik nicht.

Wir haben im Kanton Zürich sehr wenige Möglichkeiten im Bereich Verkehr, in dem wir in der Schweiz grössten Nachholbedarf haben, etwas zu ändern. Mit diesem Gesetz machen wir einen ganz kleinen Schritt in die richtige Richtung. Denn mit dem Hubraum und dem Gesamtgewicht haben wir die beiden wichtigsten Faktoren, die den Treibstoffverbrauch von Fahrzeugen beeinflussen. Und wenn wir dies besteuern, erreichen wir eine kleine Lenkungswirkung. Sinnvoller wäre es natürlich – das haben wir auch schon gehört –, die Verkehrsabgaben entweder auf den Benzinpreis aufzuschlagen und zu ersetzen oder eine kilometerabhängige Abgabe zu machen, die dann beispielsweise auf der Umweltetikette basieren könnte, womit dann auch Elektrofahrzeuge besteuert würden. Nun, der Widerstand gegen solche Veränderungen ist sehr gross. Ja selbst der Widerstand gegen diesen Teilschritt ist da, obwohl eigentlich gar keine Argumente vorhanden sind, dagegen zu sein. Das einzige Problem in dieser Vorlage – das hat auch mein Vorredner schon gesagt – ist dieser automatische Teuerungsausgleich respektive diese Verschiebung zum Regierungsrat. Was man auch noch sagen sollte, auch wenn der Regierungsrat vielleicht ein bisschen defensiv argumentiert hat: Der Rabatt wirkt.

Was von Noldi Suter vermutlich unterstellt wird, ist, dass ein Autofahrer rational handelt, er sich sagt «Ja gut, wenn ich ein Auto für 40'000 Franken kaufe, dann gibt's einen Rabatt von einigen 100 Franken während vier Jahren, das spielt dann nicht die Rolle». Nur, der Blick nach draussen zeigt: Autofahrer sind nicht rational. Wir haben das bereits vorher mit dem Einkaufstourismus gehabt. Die Kosten, um mit dem Auto nach Deutschland zu fahren und einzukaufen, sind wesentlich höher als die Parkplatzgebühren, die anfallen. Das spielt überhaupt keine Rolle. In der Schweiz sind die Autos zu gross, übermotorisiert. Es gibt irgendwelche Leute, die meinen, sie möchten das haben. Dann sollen sie das haben, aber es ist nicht rational. Wo man eben auch merkt, dass ein Rabatt wirkt, ist im Detailhandel. Wenn man nur schaut: Schreibt man ein Produkt mit «Es ist jetzt 20 Prozent günstiger», dann kaufen es die Leute. Ausverkauf, Rabatt, Bonus das wirkt. Das wirkt auf einer psychologischen Ebene, und dem wird jeder zustimmen, der Erfahrung im Detailhandel hat. Selbst mir ging es so, dass ich letztthin einen grossen «Packen» Kehrtrichter einkaufen wollte, nur weil sie günstiger waren. Als ich dann plötzlich fest-

stellte, dass ich jetzt Kehrichtsäcke für zehn Jahre habe, habe ich sie wieder zurückgepackt. Es wäre ja kaum rational gewesen, für zehn Jahre Kehrichtsäcke zu Hause zu horten. Daher muss man einfach davon ausgehen, dass der Rabatt seine Wirkung entfalten wird.

Jetzt noch eine letzte Bemerkung zur Saldoneutralität: Die Saldoneutralität ist, soweit das überhaupt möglich ist, in dieser Vorlage gegeben. Es wurde auf der Basis der verfügbaren Daten ausgerechnet. Es ist klar, dass es Leute gibt, Autofahrer gibt, die mehr bezahlen müssen. Und es wird Autofahrer geben, die weniger bezahlen müssen. Fahrzeughalter mit grossen, schweren Fahrzeugen werden mehr bezahlen müssen. Leute, die das Gefühl haben, sie müssten ihre 60 Kilogramm und 50 Kilogramm Kinder mit 2,5 Tonnen Metall in die Schule fahren, werden mehr Verkehrsabgaben bezahlen müssen als ein Pendler, der mit dem «Smart» in die Stadt fährt. Das ist so, aber das Gesamtaufkommen ist saldoneutral, basierend auf diesen Berechnungen. Was einen Abzug gibt – das kann man in den Protokollen nachlesen –, ist der Rabatt. Also jeder Rabatt, der ausgezahlt wird, ist eine Erleichterung für Zürcher Steuerzahler. Wenn die Tendenz so weitergeht und die Fahrzeuge tatsächlich kleiner und leichter werden, wenn sich dieser Trend fortsetzt, ist es sogar möglich, dass die Abgabenlast für die Zürcher Bevölkerung sinken wird. Aber unter diesen Voraussetzungen, muss man ganz klar sagen, ist die Saldoneutralität der Vorlage gegeben.

Der Rückweisungsantrag von Arnold Suter ist abzulehnen.

*Silvia Steiner (CVP, Zürich):* Es bestehen keinerlei Gründe, dieses Gesetz wieder zurückzuweisen. Einerseits ist das aus meiner Sicht aus formellen Gründen gar nicht mehr möglich und andererseits ist es auch höchste Zeit, nun materiell dieses Gesetz einzuführen. Es entspricht den heutigen Gegebenheiten, es trägt den heutigen Umständen Rechnung und führt ökologische Steuermechanismen ein. Wir unterstützen das Gesetz und bitten Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Ich spreche auch zum Rückweisungsantrag von Arnold Suter. Bei der Eintretensdebatte in der abgelaufenen Legislaturperiode stiess das neue Verkehrsabgabengesetz in der Diskussion nicht nur auf Gegenliebe. Die EVP-Fraktion hingegen sagt: 40 Jahre sind genug, 40 Jahre fehlendes Verursacherprinzip, 40 Jahre wenige ökologische Aspekte. Heute eröffnet sich dem Parlament

die Gelegenheit, einen alten Zopf abzuschneiden. Wir entscheiden über ein modernes Verkehrsabgabengesetz mit folgenden Schwerpunkten:

Erstens: Verursacherprinzip. Wer mehr verbraucht, zahlt mehr. Wer spart, wird belohnt. Zweitens: ökologische Besteuerung. Wer die Umwelt schont, wird belohnt. Drittens: Saldoneutralität. Der Staat erhält nicht mehr Geld vom Bürger, Thomas Wirth hat das genau ausgeführt. Viertens: Bemessungsgrundlagen aufgrund gesicherter Daten. Fünftens: vollautomatisches Vorgehen für 800'000 Fahrzeuge im Kanton Zürich.

Die EVP stimmte dem neuen VAG aus folgenden Grundsatzüberlegungen zu: Heute sind wir in der Gesellschaft der Meinung, dass ein Konsument die Kosten für die Folgen seines Tuns zu tragen hat. Wer mit einem «Hummer» oder einem ähnlichen grossvolumigen und schweren Ding herumfahren will, darf das. Aber es ist von den Mitmenschen zu viel verlangt, das auch noch zu subventionieren. Das Kostenzuweisungsmodell entspricht den heutigen Auffassungen von Fairness in der Gesellschaft. Das revidierte Verkehrsabgabengesetz ist ein Schritt in diese Richtung. Es stimmt zwar, dass ein Konsument schon mit den Abgaben auf den Benzinpreis einen Beitrag für sein umweltschädigendes Verhalten leistet. Für einen ökologischen Anreiz sind die Marktpreise für Benzin oder Diesel aber markant zu tief. Um eine Lenkungswirkung zu erzielen, müsste der Treibstoffpreis zumindest verdoppelt oder gar verdreifacht werden. Die Ertragsausfälle aufgrund des Rabattsystems können durch höhere Einnahmen aus einem steigenden Fahrzeugbestand finanziert werden. Der stetig steigende Fahrzeugbestand ist ein weiterer Grund für eine Ökologisierung der Verkehrsabgaben. Das System ist zudem so einfach ausgestaltet, dass es für die 800'000 Fahrzeuge im Kanton Zürich vollautomatisch funktioniert. Zudem ist die Vorlage auch gewerbefreundlich, da die Lieferwagen berücksichtigt sind.

Für die EVP ist es eine ausgewogene Vorlage aus der Sicherheitsdirektion, die in der WAK gemäss den Vorstellungen der Parteien noch angepasst wurde. Aus all diesen Gründen lehnt die EVP den Rückweisungsantrag von Arnold Suter ab.

*Michael Welz (EDU, Oberembrach):* Schon bei der Eintretensdebatte vor einiger Zeit hat die EDU sich kritisch zu diesem Gesetz geäußert.



Diese Kritik hat sich bei näherer Betrachtung der Vorlage nun noch verstärkt.

Die vorliegende Vorlage benachteiligt die Landbevölkerung und die Familien. Sie schafft in diesem Sinne neue Ungerechtigkeiten. Für uns ist diese Vorlage einer neuen Vorlage nicht würdig. Zum Beispiel werden Haushalte mit mehr als fünf Personen, die gezwungenermassen vom Gesetz her auf ein grösseres Auto angewiesen sind, werden hier durch die neugeschaffene Gesamtgewichtsabgabe benachteiligt. Sie werden in diesem Sinne betrafft. Um diese Ungerechtigkeiten zu beseitigen, werden wir noch diese Woche einen Antrag formulieren. Wir werden uns bemühen, dass dieser in den nächsten Versand kommt, damit die Fraktionen ihn behandeln können. Wir hoffen auch, dass eventuell die Kommission diesen noch beraten kann. Würden wir mit diesem Antrag in der zweiten Lesung unterliegen, würden wir uns überlegen, ob wir diese Vorlage als Ganzes ablehnen wollen. Danke.

*Jacqueline Hofer (SVP, Dübendorf):* Der Kanton Zürich hat als Wirtschaftskanton die Aufgabe, das Gewerbe zu stärken. Und gerade KMU aus dem Bereich Baugewerbe gehören zu den wichtigsten Stützen unserer Wirtschaft. Ich unterstütze den Rückweisungsantrag von Noldi Suter. Ich möchte dazu noch kurz festhalten: Im persönlichen Gespräch mit diversen Gewerbetreibenden und auch aus meiner Tätigkeit im Kantonalen Gewerbeverband möchte ich kurz zu dieser Vorlage Stellung nehmen und Sie dringendst bitten, den Rückweisungsantrag von Arnold Suter zu unterstützen.

Die Revision diskriminiert das Gewerbe. Die Revision macht keinen Unterschied zwischen privat und gewerblich genutzten Fahrzeugen. Kleine leichte Fahrzeuge mit niedrigen Emissionswerten sollen rabattiert, grosse und schwere Fahrzeuge dagegen mit höheren Abgaben belastet werden. Gewerbetreibende nutzen sehr häufig Lieferwagen und Kleinlaster bis 3,5 Tonnen, welche in den besten Energieklassen kaum verfügbar sind. Sie sind aber auf die Nutzung solcher Fahrzeuge angewiesen. Kommt hinzu, dass Gewerbefahrzeuge durchschnittlich länger genutzt werden als Privatfahrzeuge. Für ein Unternehmen ist es nicht tragbar, die Fahrzeugflotte in derart kurzen Abständen zu erneuern. Dies wäre auch ökologisch nicht sinnvoll und für einen Gewerbetreibenden ein massiver Einschnitt und natürlich auch für die Wirtschaft ein grosses Problem. Die Vorlage sieht keine Ausnahmeregelung für Gewerbefahrzeuge vor und ist daher klar gewerbefeindlich.

Noch zum Schluss: Es braucht keine weiteren schädlichen und gewerbefeindlichen Lenkungsabgaben. Im Strassenverkehr sind heute bereits genügend Lenkungsinstrumente vorhanden, etwa in Form der Treibstoffabgaben, der LSVA (*Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe*) oder der CO<sub>2</sub>-Abgabe. Auch der Kantonale Gewerbeverband Zürich bezweifelt stark, dass diese Vorlage überhaupt einen Sinn macht. Ich bitte Sie dringend, diesen Rückweisungsantrag im Sinne des Gewerbes und im Sinne des Wirtschaftsmotors Kanton Zürich für die Schweiz zu unterstützen. Besten Dank.

*Claudio Zanetti (SVP, Zollikon):* Kollege Thomas Wirth von den Grünliberalen hat vorhin mit der Ratio argumentiert. Doch die Ratio, die Vernunft, erschöpft sich bei ihm offensichtlich beim Kauf von Abfallsäcken. Er hat richtigerweise festgestellt, dass die Klimawissenschaft Fortschritte gemacht hat. Umso bedauerlicher und erstaunlicher ist es, dass er diese Fortschritte gar nicht zur Kenntnis nimmt. Es waren nämlich in den letzten zwei, drei Wochen hochinteressante Kenntnisse zutage getreten, die leider in den Medien praktisch nicht kolportiert wurden. Hier ist für einmal der Tagesanzeiger zu loben, die NZZ nur so ganz am Rande, das Schweizer Radio sowieso nicht, die anderen Zeitungen auch nicht.

Es geht darum: Der Meeresspiegel ist gesunken. Und was noch wesentlich interessanter war: das Cloud-Experiment am CERN (*European Organization for Nuclear Research*). Dieses Experiment sollten wir ernst nehmen, denn schliesslich geben wir da Milliarden aus für diese Wissenschaftler dort unten. Also wenn die schon etwas Gescheites bringen, dann sollten wir uns das auch zumindest anhören. Die sagen, dass der Zusammenhang zwischen der Wolkenbildung, verursacht durch kosmische Strahlung und die Aktivitäten der Sonne, massgeblich ist für die Entwicklung des Klimas. Sie haben natürlich kein Interesse daran, festzustellen, dass es nicht der Mensch ist, der für den Klimawandel verantwortlich ist. Denn wenn es nicht der Mensch ist – und das sagt dieses CERN-Experiment –, dann können Sie auch nicht mehr den Menschen strafen und lenken und besteuern. Sie müssten also krampfhaft an dieser These festhalten, auch wenn sie hinten und vorne nicht stimmt. Es gibt keinen vom Menschen verursachten Klimawandel (*Unruhe und Heiterkeit*).

Was es allerdings gibt: eine Veränderung. Die Veränderung ist die Kernkompetenz der Natur. Oder können Sie mir auch nur ein Jahr

nennen in der 4 Milliarden Jahre alten Geschichte unserer Welt, in der sich das Klima nicht gewandelt hat? Wir hatten immer Eiszeiten, Abkühlungen, Erwärmungen, lange bevor es Autos gab oder irgend so etwas. Aber das interessiert Sie alles nicht, denn nur wenn Sie die Behauptung aufrechterhalten, der Mensch sei dafür verantwortlich, können Sie mit Ihren Lenkungsmassnahmen aktiv werden.

Und es ist bezeichnend, dass diese Forschungsergebnisse, die ich soeben erwähnt habe, überhaupt nicht kolportiert werden, weil die mit Ihnen verhandelten Medien, die Sie alle so toll finden, natürlich nichts bringen, was dagegen spricht. Das ist ja schon klar. Aber wenn wir das seriös nehmen – und Sie haben die Ratio erwähnt und die wissenschaftliche Redlichkeit –, dann seien Sie doch bitte so ehrlich und schauen Sie sich mal an, was der Stand der Wissenschaft ist. Daraus lässt sich jedenfalls nicht ableiten, was Sie hier fordern.

*Robert Brunner (Grüne, Steinmaur):* Lieber Claudio Zanetti, ich hab dir schon mal gesagt, dass es gefährlich ist, wenn ein Geisteswissenschaftler über Naturwissenschaften spricht. Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein – du argumentierst ziemlich über den Wolken.

Selbstverständlich sind die Interaktionen, die stattfinden, sehr interessant. Sie sind zum Teil auch paradox. Da ist tatsächlich noch sehr viel Wissenschaft zu leisten, was da genau läuft. Aber die letzte Meldung lautet: Die Polkappe, also der Nordpol, ist noch nie so stark abgeschmolzen wie in dieser Saison. Auch das dürftest du zur Kenntnis nehmen. Meine Einladung, dir bei uns im Treibhaus zwischen den Tomaten mal den Treibhauseffekt zu erklären, gilt immer noch. Danke.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich):* Nur um Robert Brunner zu antworten: In deiner alten Heimat Neuseeland wachsen die Gletscher, und das sind auch aktuelle Zahlen. Also Norden oder Süden – Sie müssen das Ganze anschauen.

Ich denke, auch der Exkurs von Ralf Margreiter zum Kyoto-Protokoll ist sinn- und zwecklos, denn die konkreten Fragen wurden da auch nicht bearbeitet oder beantwortet. Ich habe interessiert und aufmerksam den Voten von Peter Stutz und Thomas Wirth gelauscht und nicht schlecht gestaunt, dass ihre Fraktionen die Rückweisung nicht unterstützen, sie müssten es nämlich tun. Wollten sie konsequente Politik

verfolgen und konsequente Politik machen, so müssten sie die Rückweisung unterstützen. Sie haben beim Strassengesetz einen Minderheitsantrag eingestellt, der die Änderung des Verkehrsabgabengesetzes verlangt. Sollte das noch einfließen ins Verkehrsabgabengesetz, dann müssten Sie heute zurückweisen. Sonst fliesst es nicht ein.

Wollen Sie also konsequente Politik machen? Sabine Ziegler, der Minderheitsantrag stammt von dir und von Benno Scherrer, du wurdest vertreten von Roland Munz. Es geht um einen Folgeantrag zum Paragraphen 28 Absatz 2 des Strassengesetzes: Paragraph 2 des Verkehrsabgabengesetzes soll geändert werden. Das würde den ganzen Anhang, den wir jetzt im Verkehrsabgabengesetz haben, ausser Kraft setzen. Denn ihr habt einen neuen Anhang kreiert, mit neuen Zahlen, die jetzt im Verkehrsabgabengesetz nicht vorkommen. Das heisst: Wollen Sie, Grünliberale und SP, konsequente Politik machen, so müssen Sie heute zurückweisen, damit dieser Antrag an der richtigen Stelle, nämlich im Verkehrsabgabengesetz, einfliesst. Wollen Sie keine konsequente Politik machen, dann behandeln Sie heute das Verkehrsabgabengesetz, dann kommen Sie in zwei, drei Wochen mit dem Strassengesetz und verlangen eine Änderung des Verkehrsabgabengesetzes. So konsequent ist Ihre Politik, und ich glaube, das ist nicht in unserem Sinn.

Ich bitte Sie also, die Rückweisung zu unterstützen und wieder konsequent zu politisieren. Oder ziehen Sie sich ganz aus dem Politikbetrieb zurück.

*Martin Arnold (SVP, Oberrieden):* Das Gesetz wurde im April dieses Jahres an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, die Folgen für das Gewerbe abzuschätzen gemäss KMU-Entlastungsgesetz. Heute muss ich leider feststellen, dass zwar ein lapidarer Brief bei uns eingetroffen ist, dass der Auftrag aber nicht erfüllt wurde. Ich erinnere daran, dass das Gesetz seit 1. Januar 2011 in Kraft ist. Nicht verabschiedet hingegen sind die Richtlinien zur Regulierungsfolgeabschätzung seit knapp neun Monaten. Meine Damen und Herren der Ratslinken, vor allem der Ökoseite, ich würde gerne einmal sehen, wie es wäre, wenn wir die Umweltgesetzgebung in Kraft setzen würden, die Richtlinien dazu, wie sie umgesetzt werden soll, aber noch nicht in Kraft ist und man frischfröhlich drauflos legiferiert und neue Gesetze beschliesst in diesem Bereich.

Ich teile die Auffassung, dass eine kantonale Umverteilungsaktion mit einer höchst zweifelhaften Lenkungswirkung absolut überflüssig ist. Es gibt genügend Neuregelungen auf Bundesebene, und das ist auch die richtige Ebene für solche Anreize oder Belastungen. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe wurde erwähnt und der Benzinpreis ebenfalls. Eine zusätzliche kantonale Regelung beeinträchtigt in der Konsequenz die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmungen im Standortkanton. Ich möchte Ihnen einfach nochmals in Erinnerung rufen, wenn Sie dieses Gesetz dann vermutlich, so wie die Mehrheiten jetzt aussehen, verabschieden werden: Bevorzugt wird, wer sich alle vier Jahre einen neuen Wagen leisten kann. Benachteiligt wird, wer aufgrund finanzieller Verhältnisse das nicht kann, wer es sich nicht leisten kann. Benachteiligt wird, wer – das hat Kollege Michael Welz auch gesagt – ein grosses Fahrzeug braucht, weil er vielleicht eine grosse Familie hat; dies an die Adresse der Familienpolitiker in diesem Rat. Benachteiligt wird, wer ein starkes Fahrzeug braucht, nicht nur einen Lieferwagen, sondern auch ein Kombifahrzeug, weil er damit seiner täglichen Arbeit und seinem Broterwerb nachgeht.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen der SP, wenn Sie dieses Gesetz nach diesen Überlegungen verabschieden, dann üben Sie im Prinzip oder in der Konsequenz Verrat an Ihrer ursprünglichen Wählerbasis, nämlich jenen Personen, die finanziell schlechter gestellt sind und sich solchen Luxus nicht leisten können. Ich bitte Sie, das zu bedenken.

Und noch an die Adresse der Mitte-Parteien: Wir befinden uns im Wahlkampf im Moment, und es ist überall auf den Podien zu hören, wie wichtig das Gewerbe sei. Es sei die Stütze der Volkswirtschaft, wirke stabilisierend, sei das Rückgrat. Aber das war ja gestern. gestern fanden die Sonntagsreden statt. Heute ist Montag und heute wird in diesem Rat legiferiert. Sie können den Tatbeweis antreten, ob Ihnen die gewerblichen Anliegen tatsächlich nahestehen oder eben nicht. Und ich kann Ihnen auch sagen, für die Wahlen wird es Ihnen nichts nützen. Wenn Sie sich jetzt vor den Wahlen ein grünes Deckmäntelchen überziehen, werden die Wählerinnen und Wähler das sehr wohl merken. Und Leute, die affin dafür sind, werden lieber das Original als die schlechte Kopie wählen. Ich bitte Sie einfach, dies zu bedenken, wenn Sie in der Schlussabstimmung dieses Gesetz hoffentlich ablehnen. Besten Dank.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Ich danke Martin Arnold natürlich ausdrücklich und herzlich für diese Wahlwerbung für die Grünen. Es ist tatsächlich so, dass es ein Original und viele Kopien gibt und grüne Deckmäntelchen zumal vor Wahlen beliebter und beliebter werden. Ich glaube, auch die Bevölkerung wird das so wertzuschätzen wissen. Wenn von Luxus oder «unsozial» die Rede ist, ist einfach in diesem Zusammenhang noch zu erwähnen: Also das «SP-Bashing» mag ja vielleicht nett sein für jemanden aus der SVP, sehr sachkundig ist es aber auch nicht unbedingt. Denn dort, wo es wirklich darum geht, dass sich jemand aus finanziellen Gründen die Verkehrsabgaben nicht mehr leisten könnte, kann er sich ganz primär schon kein Auto leisten und ist mit Verkehrsabgaben nicht konfrontiert. Ein guter Teil der Personen ohne Auto ist aus finanziellen Gründen autofrei; das ist nicht zu vergessen.

Lorenz Habicher hat im Prinzip auf einen wichtigen Punkt aufmerksam gemacht, der mit dieser Gesetzesdiskussion natürlich zentral zusammenhängt – nicht unbedingt die Schlussfolgerungen daraus, da kann man unterschiedlicher Auffassung sein: Der Regierungsrat hat ursprünglich das Verkehrsabgabengesetz und das Strassengesetz ja als Gesamtpaket beraten und in die Vernehmlassung geschickt. Und es gab und gibt eigentlich immer noch sehr gute Gründe dafür, das zu tun. Das eine ist die Einnahmeseite, das andere ist, etwas salopp gesagt, die Ausgabenseite, und sie sollten koordiniert debattiert werden. Ich meine im Setting, wie wir es jetzt haben, heute Verkehrsabgabengesetz, in einer Woche Strassengesetz, sind wir bei einiger Flexibilität – die muss allerdings gegeben sein – in der Lage, tatsächlich auch diese etwas unglückliche Entflechtung der beiden Gesetzesvorlagen trotzdem glücklich über die Bühne zu bringen.

Claudio Zanetti hat heute einen unglaublich kreativen Beitrag zur Wissenschaftsgeschichte geleistet. Es gibt ja in der Philosophie so etwas wie eine Transzendentalphilosophie. Seit heute Morgen – Claudio Zanetti ist dafür verantwortlich – gibt es das auch in der Naturwissenschaft, nämlich die Transzendentalphysik. Kosmische Strahlungen und die Wolkenbildung und so weiter, die sind geeignet, Nebelpetarden zu werfen auf die Diskussion, um die es heute hier in diesem Rat ganz konkret geht. Kehren wir doch nach diesen Exkursen besser zurück zu dem, was heute zur Diskussion steht, nämlich zur Wolkenbildung aus dem Auspuff! Wir haben jetzt dann eine zweite Eintretensdebatte geführt. Ich sehe, dass wir keine Rückweisung beschliessen werden und dass wir in die Detailberatung steigen werden. Ich freue

mich sehr darauf, ich bin sehr gespannt, wie sich die Mehrheiten heute Morgen noch entwickeln werden.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal:* Zu Lorenz Habicher hat jetzt auch Ralf Margreiter darauf hingewiesen, dass ursprünglich die beiden Gesetze, Strassengesetz und Verkehrsabgabengesetz, gemeinsam in die Vernehmlassung gereicht wurden. Wir wollten, dass diese Gesetze auch gemeinsam beraten werden. Leider konnten wir damit nicht durchkommen. Hätten wir es erreicht, wäre uns vermutlich etwas anderes vorgeworfen worden, weil es sowieso nicht passt, was wir machen. Aber damit können wir leben. Dieser Weg muss nun leider so gewählt werden, so ist die Tatsache, das ist die reale Politik. Deshalb kommt jetzt dann der Antrag im Strassengesetz zur Änderung des Verkehrsabgabengesetzes zur Anpassung. Zu den weiteren Details, weshalb das auch so sinnvoll ist, werde ich in der Detailberatung nochmals kommen.

Und zu Claudio Zanetti möchte ich noch abschliessend sagen: Man sollte manchmal vielleicht auch gut lesen, Deutsch mag manchmal ein bisschen schwierig sein, ich zitiere: «Wie stark die Wirkung kosmischer Strahlung auf das Klima sei, wisse man aber noch lange nicht, sagt Urs Baltensperger vom Paul-Scherrer-Institut in Villigen, der an der Verbreitung und Auswertung der Versuche mitwirkte. Bei der Nukleation spielten etliche chemische Substanzen eine Rolle, die unterschiedlich auf Strahlung reagieren. Ausserdem sei die Nukleation nur der erste Schritt. Die nur wenige Nanometer grossen Partikel müssten zu fast 100mal grösseren Kondensationskernen anwachsen, bevor sich daraus Wolkentröpfchen bilden könnten.» Wir haben also noch ganz viel Forschungsbedarf in der Richtung. Es ist klar, das Klima, die ganze Umwelt, ist ein komplexes System. Es gibt Änderungen. Der Meeresspiegel wird auch nach den neusten Modellen an manchen Orten sinken, an anderen Orten steigen. Wir haben die Gletscher, die sich zurückziehen, das kann man beobachten. Das siehst du vielleicht auch mal, wenn du ein bisschen weiter beim See hochfährst, dass das «Vrenelisgärtli» praktisch keinen, also jetzt nur noch einen ganz kleinen weissen Punkt hat. Wir können die Auswirkungen beobachten, obwohl wir auch heutzutage noch Gletscher finden, die wachsen. Es ist nicht ganz so einfach, wie du es vielleicht darstellen möchtest, aber es ist eben auch nicht alles falsch. Ich stimme dir sogar zu: Wandel hat es immer gegeben. Die Frage ist die Geschwindigkeit des Wandels und die Frage ist: Gelingt es der Natur, sich anzupassen?

Ja, der Natur wird es gelingen, sich anzupassen. Wir haben in der Vergangenheit mehrere Massenaussterben von Arten gehabt. Die Erde oder die Natur hat sich jedes Mal wieder erholt. Wir wissen sogar, wie lange es dauert. Nach 10 Millionen Jahren ist die Artenvielfalt wiederhergestellt, hat sich das System wieder neu justiert. Ich weiss nicht, welche Generation deiner Kinder in 10 Millionen Jahren sich daran erfreuen kann, und ich weiss nicht, wie's bei mir ist. Aber das Problem im ganzen Klimawandel ist nicht die Natur, sondern das Problem ist der Mensch, nämlich ob wir es schaffen, uns daran anzupassen. Daran gibt es berechtigte Zweifel. Man kann zwar sagen «Ja gut, Gletscher waren schon früher, in den alten Zeiten eisfrei, es hatte keine Gletscher», nur wissen wir nicht, wie das Leben zu dieser Zeit in den Bergen war, ob es möglich war mit Lawinen. Es gibt Hinweise, dass wir unter solchen Verhältnissen mehr Grosslawinen haben. Wir haben in der Schweiz einen dicht besiedelten Alpenraum. Naturgefahren werden sich verändern, das ganze Leben wird sich verändern in den Bergen. Diesen Leuten ist es egal, ob dann in 20, 30 Jahren sich ein neues Gleichgewicht gebildet hat. Wenn 20 Jahre lang jedes Jahr das Haus von einer Lawine überrollt wird, spielt das keine Rolle.

*Carmen Walker Späh (FDP, Zürich):* Es ist ja bekannt, dass wir jetzt ein Gesetz zur Revision debattieren, das aus dem Jahr 1966 stammt. Wir reden darüber, ob wir nach 50 Jahren, nachdem jede Revision gescheitert ist, wieder einmal ein Gesetz verbessern können. Wir von der FDP sind überzeugt, dass es Zeit ist und dass die Wahlen auch im Frühling gezeigt haben, dass man mehr für die Umwelt tun will. Wir respektieren dies und möchten dies auf ganz liberale Art tun, eben mit dem Setzen von Anreizen, und das macht diese Vorlage. Natürlich ist uns bewusst, dass wir sehr im technischen Bereich legislieren, im technischen Bereich, wie wir die Fahrzeuge ausstatten. Aber dazu haben wir ja immer noch den Treibstoffpreis, der seine Lenkungswirkung erzielen kann. In diesem Sinne zahlen wir ja auch weiterhin jeden gefahrenen Kilometer. Natürlich ist es kein visionärer Schritt. Den kann man gehen, es ist ein pragmatischer Schritt und es ist ein richtiger Schritt, den wir jetzt wirklich gehen sollten, um ein Zeichen zu setzen, das liberal ist und das Anreize setzt.

Es ist nicht so, dass das KMU benachteiligt wird. Deshalb möchte ich es wirklich klarstellen: In der Kommissionsarbeit wurde ja ausdrücklich auch eine Rabattberechtigung für Lieferwagen eingeführt. Und die Regulierungsfolgeabschätzung, die der Regierungsrat gemacht hat,



obwohl er es noch nicht hätte machen müssen, zeigt klar, dass die KMU keinen Nachteil haben.

Ich bitte Sie wirklich, auf diese Vorlage jetzt einzutreten und dann zuzustimmen. Besten Dank.

*Lorenz Habicher (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Carmen Walker, KMU haben keinen Nachteil – dein Wort in Gottes Ohr! Wir wollen dann sehen, wenn das Gesetz eingeführt ist. Es ist auch interessant, dass Thomas Wirth von einer Saldoneutralität spricht, die gegeben ist. Wie er das jetzt schon wissen will, ist noch interessant zu erfahren. Denn Martin Arnold hat es ausgeführt, wir wissen noch nicht, wie sich das niederschlägt. Sicher ist – und das kann ich Ihnen versichern –, Strassentransporte werden sich verteuern und Dienstleistungen werden sich verteuern. Dann komme ich wieder zu Ralf Margreiter, der sagt, es sei sinn- und zwecklos und das Kyoto-Protokoll müsse eingehalten werden, um dann zum Schluss zu kommen, dass der Strassenfonds hier zu viel gespiessen wird. Wissen muss man, dass aus dem Strassenfonds das ganze Tiefbaudepartement, also das TBA, bezahlt wird, das heisst auch Ihre bevorzugten Planungen der Verkehrsträger. Das Tiefbauamt wird also auch das Veloförderungsprogramm oder das Radwegnetz kürzen müssen, wenn die Gelder des Strassenfonds fehlen. Denn die 100-prozentige Einnahmequelle des TBA ist der Strassenfonds und sonst nichts. Darum müssten wir Sorge tragen, wie dieser geschröpft wird. Und darum müssen wir auch konsequent in der Sache sein.

Thomas Wirth, du hast auf mich repliziert, und ich finde das interessant. Denn jetzt wäre die Chance mit der Rückweisung, dass der Antrag, der im Strassengesetz an falscher Stelle ist, an der richtigen Stelle eingefügt wird. Wenn man das nicht machen will, kann man diese Chance auch vertun. Ich kann Ihnen einfach sagen: Wenn die Chance vertan ist – beim Strassengesetz kommt sie nicht wieder, dann werden sich dort keine Mehrheiten finden. So viel auch an die Adresse der SP. Wollen Sie also richtig politisieren, konsequent politisieren? Oder vielleicht muss ich wieder Thomas Wirth zitieren, er hat gesagt, die Autofahrer handeln nicht rational. Vielleicht handeln die Politiker auch nicht rational, wenn sie jetzt diesen Rückweisungsantrag nicht unterstützen.

*Martin Arnold (SVP, Oberrieden) spricht zum zweiten Mal:* Nur damit wir hier nicht völlig in eine Umweltdebatte abdriften, wir sprechen hier über das Verkehrsabgabengesetz. Es ist natürlich so, die Auswirkungen, die hier hineininterpretiert werden, können wir gar nicht beurteilen. Es ist schlussendlich so, dass wer ein schadstoffarmes Auto kauft und damit von der Rabattierung profitiert, aber viel fährt, schliesslich mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoss produziert als jener, der ein grösseres Fahrzeug hat, aber weniger Kilometer leistet. Also diese ganze Umweltdebatte ist eigentlich völlig daneben. Das beste Argument finde ich jetzt aber schon, dass das Gesetz aus dem Jahr 1966 stammt und dringend verbesserungswürdig ist. Eine Verbesserung kann ich nicht erkennen. Und nur weil ein Gesetz alt ist, heisst das nicht, dass man es ersetzen muss, im Gegenteil: Wir wären heute manchmal wahrscheinlich froh, wir hätten noch die alten und relativ einfachen und pragmatischen Gesetze als all das komplizierte Zeug, das wir heute manchmal verabschieden.

Und noch etwas: Das Gewerbe besteht eben nicht nur aus Gewerbetreibenden, die mit Lieferwagen und Kleinlastwagen umherfahren. Es gibt sehr viele Leute, die Serviceleistungen erbringen, die mit einem Kombi unterwegs sind, die ihr Material mitnehmen müssen, die das Sortimo-System mit dabei haben. Aber offensichtlich ist Ihnen oder den meisten von Ihnen oder mindestens einzelnen Sprechern völlig unbekannt, wie das eigentlich funktioniert. Man beschränkt sich auf die möglichst kleinen Fahrzeuge, die man für diesen Einsatz braucht, und die sind in diesem Gesetz nicht berücksichtigt, sie gelten als Personenwagen. Und da kann mir dann Regierungsrat Mario Fehr erklären, wie dann die administrative Belastung sein wird, wenn dann der Gewerbetreibende kommt und sagt: «Ja Moment mal, mein Fahrzeug ist gar nicht für den Privatgebrauch einsetzbar, es ist völlig ausgebaut. Ich fahre mit dem vielleicht zur Arbeit und dann bewege ich mich bei meinen Kunden, kann aber nicht von einer Reduktion wie für Lieferwagen profitieren.» Sie sehen also, das Ganze ist schlicht und ergreifend nicht durchdacht, nicht durchdacht. Es ist abzulehnen. Besten Dank.

*Peter Stutz (SP, Embrach) spricht zum zweiten Mal:* Ich bin froh, ist die Diskussion wieder auf das Verkehrsabgabengesetz geschwenkt und bezieht sich nicht mehr auf eine wissenschaftliche Diskussion zum CERN.

Martin Arnold, schade, waren Sie bei den Beratungen nicht dabei. Die fahrleistungsabhängige Komponente wäre sehr gern im Gesetz eingebaut worden. Das war leider auf Ihrer Seite nicht gewünscht. Es ist so, dass die SP ihre Wählerinnen und Wähler nicht vergisst, hingegen die SVP als Gewerbevertretungspartei offensichtlich den Moment in der Kommission verpasst hat, sich einzubringen. Da wäre der Moment gewesen, diese Voten zu stellen, hier einen Beitrag zu leisten für ein gewerbefreundlicheres Verkehrsabgabengesetz, wenn es dies aus Ihrer Sicht nicht ist. Diese Voten haben in der WAK gefehlt. Das ist sehr schade, wenn man dann an diesem Ort, wo es um die Bereinigung geht, eine solche Grundsatzdiskussion nochmals führen muss.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Ich versuche Ihnen zunächst in Erinnerung zu rufen, wieso wir heute über diese Vorlage sprechen. Es ist nicht deswegen, weil dieses Gesetz gestern seinen 45. Geburtstag gefeiert hat und weil wir einfach Freude hätten, dann und wann Gesetze zu revidieren. Nein, wir haben zunächst einmal von Ihnen drei Aufträge bekommen. Wir haben drei mit der Mehrheit dieses Rates überwiesene Vorstösse. Wir nehmen diesen Auftrag ernst. Einer der Vorstösse aus der Freisinnigen Fraktion hiess, dass wir hier ein verursachergerechtes und effizientes Verkehrsabgabengesetz schaffen sollen, welches deutliche Anreize zu ökologischem Verhalten setzt; dies ohne das Steueraufkommen zu erhöhen. Das machen wir hier und heute. Und ich füge bei: Die ökologischen Anreize sind nicht sehr deutlich, aber sie sind vorhanden.

Wir legen Ihnen dieses Gesetz auch vor, weil wir der Überzeugung sind, dass das Gesetz aus dem Jahr 1966 kein gerechtes Gesetz ist. Es ist kein verursachergerechtes Gesetz. Es findet dort tatsächlich eine Umverteilung statt, und zwar eine Umverteilung zulasten derjenigen, die die Strassen nicht so häufig benützen wie die anderen, und wir wollen das korrigieren. Selbstverständlich geht es um ökologische Aspekte, es geht aber auch darum, dass man einen gerechten Preis dafür bezahlt, wenn man die Strassen benützt. Deshalb haben wir beispielsweise bei den Motorwagen nicht nur das Hubraum-Kriterium, sondern auch das Kriterium des Gesamtgewichtes.

Also, wir haben ein verursachergerechtes Gesetz, wir haben ökologische Kriterien, wir bezahlen einen gerechten Preis für die Benutzung der Strassen. Das Gesetz ist saldoneutral. Es ist im Ganzen saldoneutral und es ist auch saldoneutral auf die einzelnen Kategorien herunter-

gebrochen. Und ich füge sogar hinzu: Es ist maximal saldoneutral, das Rabattsystem, das Bonus-System wird zu Einnahmeausfällen führen; das nehmen wir in Kauf. Wir gehen nach dem heutigen Stand der Berechnungen davon aus, dass wir hier von einem Betrag von 4 bis 5 Millionen Franken sprechen, eine Million für die Lieferwagen, deren Rabattsystem Sie meines Erachtens zu Recht eingeführt haben; der Regierungsrat unterstützt hier die Kommission. Ich möchte Martin Arnold hier auch in aller Deutlichkeit sagen und ich habe das auch in der vorberatenden Kommission gesagt: Wir werden die administrativen Hürden für diese Rabatte nicht hoch hängen. Der Nachweis der überwiegenden gewerblichen Nutzung wird nicht an hohe Kriterien geknüpft werden, weil wir ja wollen, dass diese Rabatte in Anspruch genommen werden, bei den Lieferwagen und auch bei den Motorfahrzeugen generell. Wir wollen ein einfaches Gesetz, ein effizientes Gesetz, ein Gesetz, das umsetzbar ist, ohne dass wir einen administrativen Mehraufwand haben. Und wir haben deshalb in der Detailberatung dann auch verschiedene Wünsche, die vielleicht zu noch verursachergerechteren Abgaben führen müssten, zurückgewiesen, weil wir wollen, dass es rasch umsetzbar ist.

Persönlich muss ich Ihnen sagen, ich habe Ihnen sehr aufmerksam zugehört: Wenn Sie dieses Gesetz heute an den Regierungsrat zurückweisen würden, dann würden Sie wahrscheinlich so ein bisschen etwas wie Ratlosigkeit auslösen. Wir sind Ihrem Auftrag gefolgt. Wir haben drei parlamentarische Vorstösse. Wir legen nach bestem Wissen und Gewissen dieses Gesetz heute zu Ihrer Beratung vor.

Und lassen Sie mich zuletzt noch etwas sagen: Ralf Margreiter hat gesagt, er sei nicht von einer überbordenden Begeisterung. Das hat er, glaube ich, gesagt. Das ist schade. Aber wenn Ralf Margreiter überborden würde in seiner Begeisterung, könnte ich mir vorstellen, dass andere weniger begeistert wären. Und der Regierungsrat hat versucht, hier einen politischen Kompromiss zu zimmern, einen politischen Kompromiss, der meines Erachtens reif zur Verabschiedung ist und der eigentlich hier drinnen eine breite politische Zustimmung verdient. Sie werden sich nachher in der Detailberatung gleich anschliessend um den Teuerungsausgleich streiten. Ich sage Ihnen: Der Teuerungsausgleich – und das sage ich Ihnen bereits jetzt – ist nicht des Pudels Kern in dieser Vorlage. Es gibt Argumente dafür und dagegen. Wichtiger, viel wichtiger ist es, dass wir diese ökologischen Kriterien im Gesetz haben, und viel wichtiger ist es, dass derjenige, der die Strassen mehr benutzt, auch mehr bezahlen muss. Das ist verursacherge-

recht, das ist zeitgemäss. Dieses Gesetz – lassen Sie mich das in aller Deutlichkeit sagen – ist kein grosser Wurf, es ist keine bahnbrechende Vorlage, es ist keine politische Neuerung. Es ist ein politischer Kompromiss. Heute ist im Kanton Zürich ein Festtag. Es wäre eine gute Gelegenheit, diesen politischen Kompromiss hier und heute zu verabschieden. Dafür wäre ich Ihnen dankbar.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat lehnt den Rückweisungsantrag von Arnold Suter mit 111 : 51 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) ab.**

*Detailberatung*

*Hans Heinrich Raths (SVP, Pfäffikon), Präsident der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK):* Auch wenn wir jetzt wieder eine Eintretensdebatte geführt haben, scheint es mir doch noch interessant, darzulegen, was zwischen dem 18. April 2011 und heute in der Kommission für Wirtschaft und Abgaben noch beraten wurde. Ich möchte Ihnen das kurz darlegen:

Der Kantonsrat hat am 18. April 2011 beschlossen, auf die Vorlage einzutreten – das haben wir gehört –, aber in der Folge mit 92 zu 44 Stimmen beschlossen, die Vorlage an den Regierungsrat mit dem Auftrag zurückzuweisen, die Vereinbarkeit mit dem Gesetz zur administrativen Entlastung der Unternehmen zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten. Das sogenannte Entlastungsgesetz ist seit Jahresbeginn in Kraft. Mit Schreiben vom 4. Mai 2011 kommt der Regierungsrat unter anderem zum Schluss, dass bei der Verabschiedung der Vorlage durch den Regierungsrat am 14. April 2010 das Entlastungsgesetz noch nicht in Kraft gewesen und somit auch keine Regulierungsfolgeabschätzung vorzunehmen gewesen sei. Zudem bringe die Anpassung der Bemessungsgrundlagen und der Tarife keine administrative Mehrbelastung von Unternehmen und Privatpersonen mit sich.

Die WAK hat am 14. Juni 2011 die regierungsrätliche Stellungnahme erörtert und sich auch darüber unterhalten, ob die materielle Beratung der Vorlage wieder aufgenommen werden soll, was sie einstimmig ablehnte. Trotz einiger kritischer Stimmen nahm die Kommission vom regierungsrätlichen Bericht zur Regulierungsfolgeabschätzung zustimmend Kenntnis und verabschiedete die Gesetzesänderung unverändert zuhanden des Kantonsrates. Die Sicherheitsdirektion sicherte im Übrigen das zu, was wir soeben von Sicherheitsdirektor Mario Fehr gehört haben, dass Fahrzeughalterinnen und -halter, deren Lieferwagen im Sinne von Paragraph 2 der Übergangsbestimmung überwiegend gewerbsmässig verwendet werden, den Nachweis für die Rabattberechtigung auf einfachem Weg erbringen können, zum Beispiel mittels eines Handelsregisterauszugs. Nachdem es seinerzeit alle involvierten Stellen unterlassen hatten, im Entlastungsgesetz eine klare

Übergangsbestimmung zu erlassen, darf davon ausgegangen werden, dass der Regierungsrat künftig in seinen Weisungen zu Gesetzesvorlagen standardmässig auch die Übereinstimmung mit diesem Gesetz beleuchtet.

In der Beratung vom 18. April 2011 hat die ehemalige Präsidentin der Kommission für Wirtschaft und Abgaben, Elisabeth Derisiotis, die Vorlage und die Arbeit der Kommission ausführlich beleuchtet. Aus diesem Grund gehe ich nur kurz auf die Vorlage ein.

Das geltende Verkehrsabgabengesetz stammt in seinen wesentlichen Zügen aus dem Jahr 1966. Verschiedene Revisionsvorlagen sind seither entweder an der Urne, im Kantonsrat oder im Regierungsrat gescheitert. Die Tarifansätze wurden letztmals im Jahr 1972 angepasst. Die inzwischen aufgelaufene Teuerung beträgt über 100 Prozent. Mit der vorliegenden Vorlage soll die Abgabe für leichte Motorwagen nicht mehr nach Hubraum, sondern nach Hubraum und Gesamtgewicht bemessen werden. Im Weiteren sieht die Vorlage vor, dass besonders energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge von einem befristeten Steuerrabatt profitieren können. Die Neuregelung soll grundsätzlich saldoneutral erfolgen, das heisst, über den gesamten Fahrzeugbestand zu keinen Mehrerträgen führen. Zur Information: Im Jahr 2009 betrug der Nettoertrag aus den kantonalen Verkehrsabgaben 286 Millionen Franken.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben hat die Vorlage inzwischen an zehn Sitzungen beraten. Die zwölf vorliegenden Minderheitsanträge, die wir heute behandeln, zeigen, dass das Gesetz in der Kommission als Ganzes, aber auch in Detailfragen sehr umstritten war. Im Namen der – in Klammern: wechselnden – Kommissionsmehrheiten bitte ich Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Ich gehe davon aus, dass wir jetzt zur Detailberatung kommen und ich den ersten Minderheitsantrag zu Paragraph 2 Absatz 2 zu begründen habe. Wird diese Auffassung allgemein geteilt? Gut, dann schreite ich gerne zur ...

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Sie sind mir etwas zuvorgekommen, aber wir können es gerne so machen.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Wenn noch andere Wortmeldungen zum Generellen, dann melde ich mich später. Sonst nehme ich gern die Gelegenheit wahr und begründe den Minderheitsantrag zu Paragraph 2 Absatz 2. Eine deutliche Minderheit der WAK, bestehend aus den Vertretern von SVP, Grünen und GLP, beantragt Ihnen die Streichung der Sätze 2 und 3 dieses Absatzes 2. Im ersten Satz wird festgelegt, dass die Beiträge gemäss Absatz 2 sich nach dem Anhang bestimmen. Die Sätze 2 und 3 legen einen jährlichen Teuerungsausgleich beziehungsweise die Möglichkeit dazu durch den Regierungsrat fest. Massgebend wäre dafür der Landesindex der Konsumentenpreise, Stand 31. Oktober des Vorjahres. Wir wollen diese Kompetenz nicht beim Regierungsrat. Allerdings darf etwas auch nicht missverstanden werden: Die Streichung der beiden Sätze 2 und 3 heisst nicht, dass kein Teuerungsausgleich oder überhaupt eine Anpassung dieser Verkehrsabgaben möglich wäre. Allerdings ist sie möglich über den Kantonsrat, über einen Kantonsratsbeschluss im ordentlichen Rechtsetzungsverfahren. Ich habe vorhin schon darauf hingewiesen. Für uns Grüne stellt dieser Passus einen zentralen Punkt dar, keine Glaubensfrage, sondern eine Frage nach der praktischen Wirkung konkreter Politik. Wir haben bei dem, was als Mehrheitsantrag sonst im Verkehrsabgabengesetz geändert werden soll, mehr als, sage ich mal, eine mittlere Unzufriedenheit. Aber wir können uns durchaus vorstellen, diese mittlere Unzufriedenheit weiter zu tragen. Hier haben wir allerdings ein Problem, wenn dieser Minderheitsantrag nicht zu einem Mehrheitsbeschluss des Kantonsrates wird.

Der Regierungsrat selbst wollte die Kompetenz nicht in seinem Antrag an den Kantonsrat. Und er hat offensichtlich aus früheren gescheiterten Anläufen zur Revision des Verkehrsabgabengesetzes gelernt. Der Regierungsrat selbst wollte diese Teuerungsanpassungskompetenz nicht; davon liessen sich diverse Fraktionen bislang allerdings nicht sonderlich beindrucken. Für uns Grüne steht im Vordergrund, dass wir hier nicht nochmals einen Teuerungsausgleich wollen, den wir schon über die Mengenausweitung und – ich habe es vorhin ausgeführt – über die ständig stärkeren und schwereren Fahrzeuge haben. Wir wollen keinen doppelten Teuerungsausgleich für die Kriegskasse der Strassenbauer. Der Strassenfonds soll nicht überfüttert werden; das ist ein zentraler Punkt.

Der Streichungsantrag heisst nun ja nicht, dass uns egal ist, was aus dem Strassenfonds noch finanziert werden kann. Es ist zentral, dass der Unterhalt des Strassennetzes gesichert ist. Es ist zentral, dass auch



das Radwegnetz ausgebaut werden oder beispielsweise die Sihltalstrasse rückgebaut werden kann. Es ist wichtig, dass eine Verkehrssteuerung zur Busbevorzugung eingerichtet werden kann. Darüber hinaus braucht es aber nicht mehr viel und es braucht keinen Finanzierungsmechanismus für mehr Geld in diesem Strassenfonds.

Der Streichungsantrag bedeutet: Der Kantonsrat kann eine Teuerungsanpassung vornehmen oder jede Anpassung, die er will, die wir wollen. Wir sind frei, wir sind der Gesetzgeber und dürfen Gesetze auch in Eigenregie anstossen oder zur Anpassung vorlegen. Dies im ordentlichen Rechtsetzungsverfahren, dies als referendumsfähiger Beschluss, der dann – und das ist nicht unwichtig – in einer Volksabstimmung auch demokratisch auf seine Legitimation beziehungsweise seine Zustimmungsfähigkeit geprüft werden kann.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen. Besten Dank.

*Ratspräsident Jürg Trachsel:* Ralf Margreiter hat Titel und Ingress, römisch I, Paragraph 2 Absatz 1 gleich übersprungen und ist zum Minderheitsantrag von Susanne Brunner gegangen.

*Titel und Ingress*

*I.*

*§ 2 Abs. 1*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*§ 2 Abs. 2*

***Minderheitsantrag von Susanne Brunner, Ralf Margreiter, Daniel Oswald, Peter Preisig, Hansjörg Schmid, Arnold Suter und Thomas Wirth:***

<sup>2</sup>*Die Beträge gemäss Abs. 1 bestimmen sich nach dem Anhang.*

*Arnold Suter (SVP, Kilchberg):* Wie beim Eintreten schon gesagt, sind wir gegen einen automatischen Teuerungsausgleich. Wir haben die genau ähnlichen Argumente wie Ralf Margreiter in diesem speziellen Fall, und wir wollen auf keinen Fall, dass das Volk ausgeschaltet wird und damit das Referendum nicht ergriffen werden kann. Darum sind wir der ganz klaren Ansicht, dass der Kantonsrat auch in Zukunft die

Höhe selbst bestimmen kann, was übrigens auch Ihr Vorgänger (*alt Regierungsrat Hans Hollenstein*), Mario Fehr, so beantragt hat. Es ist fast nicht einzusehen, wieso die Mitte-Parteien hier zu einem anderen Ergebnis kommen.

Stimmen Sie unserem Minderheitsantrag zu. Besten Dank.

*Regine Sauter (FDP, Zürich):* Die FDP wird diesen Antrag nicht unterstützen. Wir sind der Meinung, dass es sich hier um eine operative Frage handelt, dass der Regierungsrat die richtige Instanz ist, um diese Frage zu klären. Es braucht hier sicher nicht eine Kantonsratsdebatte zum Thema Teuerung und schon gar kein Referendum. Im Übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass es eine Kann-Formulierung im Gesetz ist. Es heisst nicht, der Regierungsrat müsste jedes Mal die Teuerung ausgleichen, wenn diese aufgelaufen ist. In diesem Sinne sind wir der Meinung, dass dieses Ermessen beim Regierungsrat am richtigen Ort ist, und unterstützen diesen Antrag nicht. Ich danke Ihnen.

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Die EVP ändert, weil heute ein Festtag ist, ihre Meinung in dieser Frage (*Heiterkeit*). Es war mir schon immer klar, dass dies ein schwieriger Punkt sein wird. In der EVP sind wir vielleicht naiv. Wir glauben, dass die Regierung ein gutes Regieren ausführt und dass sie nicht von sich aus irgendetwas verlangt, das nicht richtig wäre. Jetzt herrscht aber offenbar im Kantonsrat die Meinung, dass man dem Grundsatz «Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser» zustimmen sollte, der nicht von Lenin stammt, sondern von der preussischen Armee kommen soll. Wir stimmen also diesem Grundsatz auch zu, dass der Kantonsrat die Kompetenz erhalten soll, das zu entscheiden. In diesem Sinne und um die Chance in der Schlussabstimmung zu erhöhen, unterstützen wir diesen Antrag.

*Peter Stutz (SP, Embrach):* Keine einfache Aufgabe, zu einem Sargnagel zu sprechen, aber ich werde mich hüten und keine Glaubensbekenntnisse mehr bemühen, sondern einfach meine Meinung sagen und die Meinung der SP-Fraktion vertreten. Ich möchte bei diesem Minderheitsantrag gern etwas ausführlicher werden, der darauf abzielt, dass es keine teuerungsbedingte Anpassung der Abgaben mehr geben wird, auch nicht durch den Regierungsrat. Die jetzt vorgeschlagene Kann-Formulierung würde das ermöglichen. Wenn dieser Artikel gestrichen ist, werden wir Abgaben anpassen können, wir werden das

begründen können aufgrund der Teuerung, aber es wird nicht der Teuerung – automatisch sowie nicht – angepasst werden. Meine Meinung und diejenige eines Teils der SP-Fraktion ist, dass die Möglichkeit der Anpassung an die Teuerung sinnvoll ist; dies unter dem Aspekt, dass die zweckgebundenen Ausgaben der Gelder im Verkehrsflächenunterhalt und der Erneuerung ebenfalls teuerungsbedingt von Jahr zu Jahr höhere Kosten verursachen. Die Argumentation, dass mit der Zunahme der Neuzulassungen steigende Einnahmen generiert werden und somit die Teuerung gar nicht berücksichtigt werden muss, verfängt bei mir nicht wirklich. Ich sehe da keinen doppelten Teuerungsausgleich. Faktisch kommt dies nämlich einer Entwertung der Abgabe gleich. Mehr Fahrzeuge führen grundsätzlich zu einer intensiveren Nutzung der Verkehrsfläche, was zu einem erhöhten Bedarf an Instandhaltung und Erneuerung führen kann. Ist dies nicht proportional der Fall, also sind die Einnahmen höher als der Bedarf, könnte oder sollte die Abgabe angepasst werden. Aus meiner Sicht wäre dieser Mechanismus transparenter auch in Bezug auf die Kostenentwicklung und die aufgewendeten Mittel.

Es gibt Überlegungen bei meinen Fraktionskolleginnen und -kollegen, die für den Minderheitsantrag stimmen werden, die wohl zum Schluss keine wahnsinnig grossartige andere Auswirkung haben. Sie sind der Meinung, dass die Abgabe so berechnet werden soll, dass sie den Bedarf deckt. Die Zu- oder Abnahme der Kosten in der Verwendung der Gelder soll durch die Höhe der Abgabe angepasst werden. Unter dem Strich wird dies mittelfristig zum gleichen Resultat führen: statt über eine Anpassung der Abgabe durch den Regierungsrat über die Teuerung einfach über die zunehmenden Einnahmen im Verhältnis zu den Neuzulassungen. Dafürhalten kann man dieser Version, dass bis zur Anpassung der Abgabe aufgrund des Mechanismus faktisch für die oder den Einzelnen, die oder der die Abgabe leisten muss, die Abgabe günstiger wird, sofern der Lohn der Teuerung angepasst wurde.

Bei einzelnen Fraktionen, die die Zustimmung von diesem Artikel abhängig machen, wäre ich sehr gespannt gewesen auf die absolute Argumentation, dass das so sein muss. Ich konnte nicht überzeugt werden, aber grundsätzlich ist in der SP-Fraktion eine Diskussion gelaufen, welche beide Optionen offenhält. Wir werden dem Artikel zu- und gegenstimmen.

*Silvia Steiner (CVP, Zürich):* Wir sind der Ansicht, dass die vorliegende Lösung die richtige ist und nicht der Minderheitsantrag. Der Regierungsrat kann die Teuerung anpassen, er muss aber nicht. Mit der Anpassung jedes Mal den Kantonsrat oder das Volk zu bemühen, ist unseres Erachtens nicht nötig. Es handelt sich auch um eine objektiv festlegbare Grösse, weshalb die befürchtete Willkür des Regierungsrates vermieden werden kann. Ich ersuche Sie deshalb, dem Kommissionsantrag zuzustimmen.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Der Grund, weshalb es diesen Antrag gab, dass der Regierungsrat die Teuerung ausgleichen kann, liegt vermutlich in der Geschichte. 1972 wurden die Verkehrsabgaben zum letzten Mal der Teuerung angeglichen. Seither ist die aufgelaufene Teuerung 100 Prozent. Dass ich jetzt einem solchen Automatismus oder einer solchen Möglichkeit nicht zustimme, hat nichts damit zu tun, dass ich den Autofahrern nicht gern ihr Geld aus der Tasche ziehen würde. Aber ein Blick zurück in die vergangenen 40 Jahre zeigt schlichtweg, auch wenn das Wachstum kein Teuerungsausgleich ist: Mehr Abgaben sind nicht nötig. Es wurden in diesen 40 Jahren Strassen gebaut. Es wurden Strassen erweitert. Die Strassen wurden unterhalten. Es ist schlichtweg, muss man attestieren, genügend Geld vorhanden. Und es zeigt sich nirgends, dass sich das in den nächsten Jahren grundlegend ändern wird. Wir haben in diesem Fall ein Problem aus unserer Sicht, wir haben das Problem, dass der Strassenfonds nur für den Bau und Unterhalt von einem Siebtel des Zürcher Strassennetzes aufkommt und sechs Siebtel aus den allgemeinen Steuermitteln bezahlt werden. Das sollten wir ändern und darüber stimmen wir im Strassengesetz ab. Wenn sich dies ändert und wenn der Strassenfonds leer ist, in welchem es auch noch irgendwelche einige 100 Millionen hat, die sinnlos geparkt sind, wenn das weg ist, soll man den Tarif ändern, erhöhen, damit die Abgaben dazu ausreichen, die gewünschten Aufgaben zu erfüllen. Wir brauchen keine Entmachtung des Parlaments und des Souveräns in dieser Frage. Wir können darüber entscheiden, wie viel Geld wir für diese Aufgabe zur Verfügung stellen können.

In diesem Sinne stimmen wir Nein zu einer unsinnigen und unnötigen Entmachtung. Ich bitte Sie alle, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Es ist vielleicht noch wichtig, hinzuzufügen, dass wir diese Kompetenz eigentlich gar nicht gesucht haben. Wir haben Ihnen ja beantragt, dass Sie diese Kompetenz bekommen sollten. Trotzdem haben wir uns natürlich über dieses Zutrauen gefreut, dass Sie uns auch die richtigen Entscheide zumessen würden. Ich will hier in aller Deutlichkeit festhalten: Es geht nicht um einen automatischen Teuerungsausgleich, sondern es geht um die Frage, wer unter welchen Voraussetzungen in welchem Verfahren eine Teuerung beschliessen kann. Sie werden sagen – ich glaube, das zeichnet sich hier drinnen ab –, Sie wollen diese Kompetenz bei sich behalten. Und Sie wollen sie nicht nur bei sich behalten, sondern Sie wollen sie auch in eine Rechtsform kleiden, die jederzeit referendumsfähig ist. Damit würden Sie eine Lösung wählen, die auch im alten Verkehrsabgabengesetz aus dem Jahr 1966 vorgelegen ist. Auch damals gab es keine Möglichkeit, die Teuerung anzupassen. Wie gesagt, wir haben Ihnen dies beantragt, weil wir den gegenwärtigen Wert der Verkehrsabgaben auch bei der Teuerung behalten wollten. Ich habe Ihnen in der Rückweisungsdebatte dargelegt, dass wir davon überzeugt sind, dass wir unsere Aufgaben auch erfüllen können, wenn Sie diesen Paragraphen streichen.

Von daher überlassen wir Ihnen die Entscheidung. Und wie immer Sie entscheiden werden – wir werden gut damit leben.

#### *Abstimmung*

**Der Antrag der Kommission wird dem Minderheitsantrag von Susanne Brunner gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 104 : 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag zuzustimmen.**

#### *§ 2 Abs. 3*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *§ 10*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

#### *§10 a*

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Wir behandeln diesen Paragraphen absatzweise.

*§ 10 a Abs. 1*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*§ 10 a Abs. 2*

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Zu Paragraph 10 a Absatz 2 liegen insgesamt sechs Minderheitsanträge vor. Wir behandeln im ersten Schritt die Minderheitsanträge I und II und stellen sie dem Kommissionsmehrheitsantrag im sogenannten Cup-System gegenüber. Danach springen wir zu Minderheitsantrag IV und bereinigen Absatz 2 Satz 2. Das weitere Vorgehen sehen wir dann. Sind Sie soweit einverstanden? Das ist der Fall.

Wir kommen also zu Paragraph 10 a Absatz 2 Satz 1. Ich werde zuerst den Minderheitsantrag von Peter Ritschard, den Minderheitsantrag von Ralf Margreiter und den Kommissionsmehrheitsantrag, wie erwähnt, im sogenannten Cup-System ausmehren.

***Minderheitsantrag I zu Abs. 2 Satz 1 von Peter Ritschard:***

<sup>2</sup> *Leichte Motorwagen, die mehr als 140 g CO<sub>2</sub> je km ausstossen, sind von der Ermässigung ausgenommen.*

*Peter Ritschard (EVP, Zürich):* Die EVP hält einen Grenzwert von 140 Gramm CO<sub>2</sub> nach wie vor für richtig. Warum das? Je tiefer der Grenzwert ist, desto weniger Fahrzeuge gelangen ins Rabattsystem. Bei 140 Gramm kann von rund 20'000 rabattberechtigten Fahrzeugen pro Jahr auf den Gesamtbestand von rund 800'000 Fahrzeugen gerechnet werden. In der vollen Laufzeit des Programms von vier Jahren wären also 80'000, entsprechend 10 Prozent des Gesamtbestandes der Fahrzeuge, berechtigt. Wenn ein Rabattsystem einen wirksamen Beitrag leisten soll, muss es für die Fahrzeughalter attraktiv sein. Die 140 Gramm CO<sub>2</sub> entsprechen einem Treibstoffverbrauch von sechs Litern Benzin oder 5,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Wenn der Rat der tieferen CO<sub>2</sub>-Limite zustimmt, schränkt er den Kreis der Rabattberechtigten ein. Denken Sie auch an Familienautos für Familien mit vielen Kindern, die naturgemäss einen gewissen Treibstoffverbrauch

aufweisen. Beim Minderheitsantrag von Ralf Margreiter mit 120 Gramm CO<sub>2</sub> kommen weniger Fahrzeuge ins Programm, die Breitenwirkung ist infrage gestellt.

Die EVP will kein Programm für eine Elite, sondern ein volksnahes und wirkungsvolles Rabattprogramm. Danke.

***Minderheitsantrag II zu Abs. 2 Satz 1 von Ralf Margreiter:***

<sup>2</sup> *Leichte Motorwagen, die mehr als 120 g CO<sub>2</sub> je km ausstossen, sind von der Ermässigung ausgenommen.*

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Den Minderheitsantrag wird Lilith Hübscher begründen. Ich habe das eigentlich so mitgeteilt.

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Ich habe keine Liste vor mir. Sagen Sie mir einfach, wer sprechen will, das ist das Einfachste.

*Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur):* Ich weise Sie auf den Energieplanungsbericht 2010 hin. Er wurde an der Medienkonferenz Ende Dezember 2010 vom Energieabteilungsleiter wie folgt kommentiert, ich zitiere: «Um das Ziel von 2,2 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Kopf im Jahr 2050 zu erreichen, muss aber der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von neuen Personewagen pro Kilometer von heute rund 170 Gramm pro Kilometer bis ins Jahr 2040 auf 60 Gramm sinken.» Das wurde selten so deutlich formuliert.

Herr Regierungsrat, die Zeitspanne bis ins Jahr 2040 umfasst zwei Generationen. Ein Vorgehen mit gestutzten Flügeln können wir uns nicht leisten, «Gopfridstutz»! Wie soll denn so das vorgegebene Ziel erreicht werden? Mit einer 140-Gramm-CO<sub>2</sub>-Grenze liegt die Latte für eine ökologische Gestaltung der Verkehrsabgaben deutlich zu hoch, und halbstarke Weichei-Anreize bringen uns nicht weiter.

Stimmen Sie dem Antrag von Ralf Margreiter zu, den Maximalwert auf 120 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer zu senken. Denn die Ermässigung der Verkehrsabgaben soll mit einem klaren, einem starken Anreiz gewährt werden. Ich danke Ihnen.

*Peter Stutz (SP, Embrach):* Ich spreche zu den beiden Minderheitsanträgen und vor allem für den Kommissionsmehrheitsantrag.

Nebst der Energieeffizienz sollen noch weitere Komponenten in die Berechtigung zur ermässigten Verkehrsabgabe in den ersten drei Jahren eingebunden werden. Eine Komponente davon: der CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Der Antrag der Kommissionsmehrheit bei 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer setzt einen Wert ein, der aktuell auf eidgenössischer Ebene sowie im EU-Raum als Zielwert zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Fahrzeugen gesetzt wird. Hier die Rahmenbedingungen für ökologisches und energieeffizientes Verhalten der Konsumentinnen und Konsumenten zu setzen – durch Anreize statt durch Verbote –, ist doch grundsätzlich positiv, und dem wird wohl auch nicht widersprochen. Wem das Wort «ökologisch» missfällt, der könnte es bei einer Limitierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses auch durch «innovationsfördernd» ersetzen. Wenn ein solcher Zielwert angegeben ist, wird die Industrie auch ein grosses Interesse haben, Fahrzeuge zu produzieren, die diesen Wert erreichen. 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer als Wert macht Sinn. Wir brauchen keinen anderen Wert im Kanton Zürich, als was international als anerkannte Grösse bei den Fahrzeugen angestrebt wird. Und wir brauchen auch keine komplizierte Rechnerei. Das wäre mein Votum zum Minderheitsantrag III, über den zum Schluss abgestimmt wird.

Der Kommissionsvorschlag, so wie er dasteht, ist anzunehmen. Die Anpassung an die technische Entwicklung wird in der nächsten Abstimmungsrunde angegangen. Die SP wird grundsätzlich den Kommissionsantrag mit 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer unterstützen.

*Regine Sauter (FDP, Zürich):* Ich spreche gleich zu allen Minderheitsanträgen, die zu diesem Absatz 2 vorliegen. Die FDP-Fraktion unterstützt den Antrag der Kommission, der auf 130 Gramm CO<sub>2</sub> lautet; dies in Analogie auch der Bestrebungen, die auf Bundesebene und im europäischen Raum stattfinden. Wir finden es sinnvoll, dass man sich hier an Messgrössen ausrichtet, die bereits bestehen. Wir lehnen die 120 Gramm und die 140 Gramm ab; die 140 Gramm deswegen, weil dadurch ein Grossteil der Fahrzeuge, praktisch die meisten, davon profitieren würden. Die Lenkungswirkung wäre hier zu klein. Im Gegensatz dazu ist die Vorgabe von 120 Gramm zu streng. Dadurch würde nur eine kleine Gruppe von Fahrzeugen profitieren, und das wollen wir auch nicht. Wir wollen eine Lenkungsvorgabe, die wirklich realistisch ist und von der eine angemessen grosse Gruppe profitieren kann.



Wir lehnen aber auch den Minderheitsantrag von Thomas Wirth ab, der später kommen wird. Er schlägt eine Rechnerei vor, die dann laufend angepasst werden müsste. Die Vorgaben, welche Fahrzeuge dann in den Genuss einer solchen Vergünstigung kommen könnten, müssten laufend angepasst werden. Damit hätten wir eben genau diesen administrativen Aufwand, den wir ja verhindern wollen. Es ist nicht nötig, dass man hier dauern Neuberechnungen anstellt. Die Automobilistinnen und Automobilisten müssen sich auch darauf verlassen können, dass ein Wert eine gewisse Zeitlang gilt. Wir finden es indessen richtig, dass hier gemäss Absatz 2 Satz 2 ein Ermessensspielraum wiederum der Regierung besteht, und lehnen daher den Antrag von Ralf Margreiter ab, der eine verpflichtende Formulierung fordert.

Im Übrigen lehnen wir aber auch den Antrag der SVP ab, die gar kein Bonus-System will. Denn wir sind tatsächlich der Meinung, damit würde man diesem Gesetz nun wirklich den Sinn entziehen. Die Lenkungswirkung würde damit zunichte gemacht. Wir lehnen deshalb diesen Antrag auch ab. Ich danke.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Auch ich spreche gleich mal zu Beginn zu allen Minderheitsanträgen zu Paragraf 10. Denn heute entscheiden wir damit über die Ausgestaltung des Bonus-Systems. Wir haben da drin eigentlich zwei Komponenten. Zuerst einmal steht die Grundsatzfrage: Möchten wir, dass viele wenig zum Ziel beitragen oder wenige viel beitragen? Das ist die Grundsatzfrage, die sich nun einerseits stellt. Und diese Grundsatzfrage widerspiegelt sich dann eigentlich in diesen drei Anträgen mit den unterschiedlichen Gramm-Beträgen, die zur Verfügung stehen. Dann haben wir, um das Ganze noch ein bisschen komplizierter zu machen, noch einen technischen Fortschritt. Wir haben noch Veränderungen in der Zeit. Das Problem ist tatsächlich, wenn man den Betrag jetzt auf 120 Gramm setzt, dass nur ganz wenige Fahrzeughalter überhaupt in den Genuss dieser Entschädigung oder dieses Bonus kommen, mit der Problematik, dass wir vermutlich von nur wenigen Leuten die Kaufentscheidung beeinflussen können. Denn wenn wir mit diesem Bonus tatsächlich etwas erreichen wollen, dann müssen wir die Kaufentscheidungen von Autokäufern beeinflussen. Die Frage ist: Bei welchem Kriterium oder ab welcher Höhe der Präferenz steht der Treibstoffverbrauch? Ich vermute, der steht nicht allzu hoch. Ich vermute, die Karosserieform ist wichtiger, wie viele Sitzplätze, wie man das Auto braucht. Vielleicht ist sogar noch die Farbe wichtiger als der Benzinverbrauch. Wenn alle die-

se Kriterien erfüllt sind, sollten wir es mit dem Bonus erreichen, dass jemand sagt: «Ja gut, eigentlich kann ich diesen Kombi oder diesen Mini-Van oder diesen Kleinwagen» – oder wofür auch immer er sich entschieden hat – «mit einem kleineren Motor kaufen. Es reicht, wenn ich mit einem 1,4-Liter-Motor herumfahre, ich brauche keinen 2-Liter-Motor. Es reicht, wenn ich 110 PS habe, ich brauche nicht 200 PS. Ich kann auch auf den Schweizer Autobahnen problemlos mit einem 1,4-Liter-Motor und 110 PS im Verkehr mitfahren. Ich brauche kein Auto, das bei 250 elektronisch abgeriegelt wird.» Diese Kaufentscheidung müssen wir beeinflussen, und darum geht es jetzt mal im ersten Schritt bei dieser Einstiegshürde, ab wann es Rabatt gibt. Das spricht eigentlich dafür, dass man diese Grenze ein bisschen höher ansetzt und eben nicht zu weit einschränkt.

Das zweite Problem ist natürlich, dass die technische Entwicklung nicht stillsteht. Was heute als energiesparend gilt, wird in der Zukunft vielleicht ein verschwenderisches Fahrzeug sein. Dieser Wert muss also im Verlaufe der Zeit angepasst werden. Da haben wir jetzt verschiedene Lösungen zur Diskussion: Einerseits kann und muss der Regierungsrat diesen Wert an die technische Entwicklung anpassen. Nun, ob «kann» oder «muss» ist eigentlich ein ziemlich kleines Detail, denn das Problem dieses ganzen Aspekts ist der technische Fortschritt. Zwei ZDF-Journalisten haben für eine Dokumentation einen alten «Golf» aus der ersten Generation mit dem «Golf» der neusten Generation, mit «Blue Motion», dem «Top-non-plus-ultra-Sparfahrzeug» der Kategorie «VW Golf» verglichen. Das Ergebnis war: Der alte «Golf» brauchte auf 100 Kilometern vier Liter, der neue «Golf» brauchte fast fünf Liter. Also die neuste Technologie, die neuste Energiespartechnologie, die in diesem Auto eingesetzt wird, hat dazu geführt, dass er einen Liter mehr braucht als der alte «Golf», Jahrgang 1982. Ist das der technische Fortschritt? Ist der technische Fortschritt, wenn eine Start-Stopp-Automatik eingebaut wird oder wenn Alu statt Stahl verbaut wird und das Fahrzeug deshalb ein bisschen leichter wird? Oder ist technischer Fortschritt, wenn der Luftwiderstand reduziert wird, beispielsweise durch den Einbau einer Schutzfolie oder einer Wanne im Unterboden? Ist es ein technischer Fortschritt, wenn ein kleinerer Motor eingebaut wird und dann Kompressor und Turbolader, um trotzdem noch möglichst viel Leistung herauszuholen? Was ist der «technische Fortschritt»? Dieser Begriff entzieht sich jeder möglichen Legiferierung, daher ist es auch unerheblich, ob wir sagen, er kann oder muss angepasst werden.

Ist der technische Fortschritt dann erreicht, wenn diese Technologie auf den Markt kommt? Das erste Hybridfahrzeug kam 1901 auf den Markt. Zu Beginn der Automobilentwicklung standen Elektromobile und Otto-Motoren auf gleicher Entwicklungsebene. Der einzige Unterschied war: Der Elektromotor war zuverlässiger und er war schneller. Durchgesetzt hat sich aber, wie wir heute alle wissen, der Verbrennungsmotor. Warum? Durchgesetzt hat er sich gemäss Historikern, weil er Lärm machte und die Leute mit dem Auto eben zeigen wollten: Ich kann mir ein Auto leisten. Es ist also furchtbar, wenn man sich ein Auto kauft und der Nachbar hört nicht, wenn man damit rumfährt. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Silvia Steiner (CVP, Zürich):* Wir unterstützen die Lösung, wie sie die Kommissionsmehrheit vorgeschlagen hat. Diese Lösung lässt auch Raum für Anpassungen, die sich aus der technischen Entwicklung ergeben können. Somit gewährt sie die gebotene Flexibilität. Es scheint mir auch aus dem Gesetzeswortlaut heraus nicht nötig, den Begriff «technischer Fortschritt» auszulegen. Er ist nicht auslegungsbedürftig, es ist völlig klar, dass sich die technische Entwicklung auf die Frage des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bezieht. Ich ersuche Sie deshalb, dem Kommissionsantrag Folge zu leisten.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Ich kann es kurz machen. Der Regierungsrat hat Ihnen ja ursprünglich beantragt, 140 Gramm CO<sub>2</sub> als sozusagen Kippwert zu nehmen. Wir folgen aber jetzt der Kommission. Es ist ein schönes Zeichen, Thomas Wirth, dass die Technik hier eben Fortschritte macht. Seitdem wir die Vorlage dem Kantonsrat präsentiert haben, ist die technische Entwicklung vorangeschritten, sodass wir heute diesen Wert von 130 Gramm ebenfalls unterstützen können.

Peter Stutz und Regine Sauter haben zu Recht darauf hingewiesen, dass es auch der Zielwert des CO<sub>2</sub>-Gesetzes ist. Damit Sie auch wissen, was Sie hier beschliessen: Wenn Sie die Vorlage bei 130 Gramm festlegen, so werden wir von den etwa 60'000 Neuwagen pro Jahr etwa zwei Siebtel, können wir sagen, rabattieren. Das ist in der Grössenordnung von 20'000 Fahrzeugen. Und es wird Einnahmeausfälle von etwa 4 Millionen Franken verursachen. Das wäre auch bei 140 Gramm zum damaligen Stand der Fall gewesen. Hier hat sich die technische Entwicklung, wie gesagt, zugunsten der Umwelt entwickelt. Die grünliberale Lösung mit diesen 85 Prozent finden wir ei-

gentlich vom Gedanken her interessant, aber nicht praktikabel, insbesondere deswegen, weil wir den Durchschnitt der neu zugelassenen Neuwagen erst im Folgejahr publizieren können, es erst dann wissen. Von daher besteht für denjenigen, der sich ein Auto neu kauft, im Moment des Kaufes keine Transparenz. Ich kann Thomas Wirth – er hat zu Recht darauf hingewiesen – im Übrigen aber beruhigen: Der Regierungsrat wird sehr aufmerksam den technischen Fortschritt betrachten. Und ob Sie ihn verpflichten, nachher zu handeln, oder ob er nur handeln kann, spielt eigentlich im Detail nicht so eine grosse Rolle, weil auch dort, wo eine Muss-Vorschrift anstelle einer Kann-Vorschrift steht, der genaue Zeitpunkt ja nicht feststeht. Aber Sie können davon ausgehen, dass der Regierungsrat, ob er muss oder kann, handeln will, weil er dieses Rabattsystem zum Fliegen bringen will, weil er eben will, dass es attraktiv ist, sich Neuwagen anzuschaffen, damit wir diese Rabatte auch geben können.

Noch einmal: Wir wollen diese Rabatte geben. Der Wert von 130 Gramm ist vernünftig. Ich bitte Sie, hier der Kommission zu folgen.

*Die Detailberatung des Verkehrsabgabengesetzes wird unterbrochen.*

### ***Schützenkönigin des Zürcher Knabenschiessens***

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Wir unterbrechen hier die Beratung des Verkehrsabgabengesetzes und kommen zum wirklich wichtigen Traktandum des heutigen Tages: Es gibt seit 20 Jahren die Möglichkeit, dass Mädchen am Knabenschiessen teilnehmen. Die Schützenkönigin heisst Leonie Schärer und kommt aus Uster. Sie ist 15 Jahre alt und hat 35 Punkte erzielt. Sie brauchte für die Erringung des Königin-Titels keinen Ausstich zu bestreiten.

Ich gratuliere Leonie Schärer ganz herzlich zum Titel der Schützenkönigin und wünsche von hier aus im Namen des Kantonsrates einen wunderschönen Tag. (*Applaus.*)

*Die Detailberatung des Verkehrsabgabengesetzes wird fortgesetzt.*

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Der Ernst des Lebens beginnt wieder. Ich bitte um Aufmerksamkeit für den Abstimmungsmodus.

Der Minderheitsantrag von Peter Ritschard, der Minderheitsantrag von Ralf Margreiter und der Kommissionsmehrheitsantrag sind als gleichwertige Hauptanträge zu behandeln. Wir werden nach Paragraf 30 des Geschäftsreglements im sogenannten Cup-System abstimmen. Wir werden die Tür schliessen und die Anwesenden ermitteln. Auf den Monitoren wird es wie folgt dargestellt. Wer für den Kommissionsmehrheitsantrag ist, drückt dann die Ja-Taste und erscheint grün. Wer seine Stimme dem Minderheitsantrag von Peter Ritschard gibt, drückt die Nein-Taste und wird rot dargestellt. Und wer sich für den Minderheitsantrag von Ralf Margreiter entscheidet, drückt die «Enthalten»-Taste, das wird gelb dargestellt. Vereinigt keiner der Anträge die Mehrheit der stimmenden Mitglieder auf sich, wird entschieden, welcher der beiden Anträge, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigt haben, ausscheidet. In der Folge wird das Verfahren fortgesetzt, bis einer der Anträge eine Mehrheit erlangt. Alles klar?

Dann ist die Tür zu schliessen und die Anwesenden drücken bitte die Präsenz-Taste. Es sind 166 Ratsmitglieder anwesend, das absolute Mehr beträgt demnach 84 Stimmen.

#### *Abstimmung*

**Auf den Kommissionsmehrheitsantrag entfallen 85 Stimmen, auf den Minderheitsantrag von Peter Ritschard 58 Stimmen und auf den Minderheitsantrag von Ralf Margreiter 21 Stimmen.**

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Wir sind schneller als gedacht, Sie haben es realisiert: Der Kommissionsmehrheitsantrag hat mit 85 Ja-Stimmen das absolute Mehr geschafft. Damit ist dieses Cup-System bereits beendet. Die Tür kann geöffnet werden.

#### *§ 10 a Abs. 2 Satz 2*

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Ich werde zuerst den Minderheitsantrag von Ralf Margreiter dem Kommissionsmehrheitsantrag gegenüberstellen. Danach stimmen wir über den Minderheitsantrag von Peter Stutz ab, welcher einen Satz ergänzen möchte.

***Minderheitsantrag IV zu Abs. 2 Satz 2 von Ralf Margreiter, Angelo Barrile, Elisabeth Derisiotis, Julia Gerber, Peter Stutz:***

*Der Regierungsrat senkt diesen Wert aufgrund der technischen Entwicklung.*

*Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur):* Wir brauchen eine verpflichtende Formulierung für die Senkung dieses CO<sub>2</sub>-Wertes. Der technische Fortschritt soll sich nicht nur vielleicht, sondern sicher und unmittelbar in der Regelung zur Abgabenermässigung ausdrücken. Stimmen Sie dem Antrag von Ralf Margreiter zu. Danke.

*Peter Stutz (SP, Embrach):* In diesem Satz geht es darum, eine Perspektive zu sichern, um auch in Zukunft ein Anreizsystem beibehalten zu können und nicht zu einer generellen Belohnung des Neuwagenkaufs überzugehen. Der Rabatt soll einen Anreiz schaffen, bei der Wahl des Fahrzeugs einen Wagen auszusuchen, der dank eines tiefen CO<sub>2</sub>-Ausstosses in den Genuss der Ermässigung kommt. Es gibt bereits heute eine breite Auswahl an Fahrzeugen, die das Kriterium bis 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer erfüllen. Würden diese Werte nicht der technischen Entwicklung angepasst, ginge der Anreizeffekt völlig verloren. Es soll keine kollektive Ermässigung für Neuwagen geben, und darauf würde es wohl hinauslaufen, wenn in fünf oder zehn Jahren der Grenzwert nach wie vor bei 130 Gramm liegen würde. Die EU verfolgt die Zielsetzung, im Jahr 2020 einen Schnitt von 95 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei den produzierten und importierten Neuwagen im Querschnitt zu erreichen. Dies zeigt, dass, um ein Anreizsystem zu erhalten, der Wert zwingend angepasst werden muss. Eine Orientierung vom Kanton Zürich kann zum Beispiel an der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung des Bundes erfolgen, bei der der Grenzwert für den Schnitt der importierten Wagen jeweils angepasst wird. Dies wäre dann auch der technische Fortschritt, der im Sinne dieses Gesetzes berücksichtigt werden müsste.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag IV von Ralf Margreiter gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 94 : 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.**

***Minderheitsantrag V zu Abs. 2 Satz 2 von Peter Stutz, Angelo Barri-  
le, Elisabeth Derisiotis, Julia Gerber, Ralf Margreiter, Thomas  
Wirth:***

*Rabattberechtigt sind nur Fahrzeuge, die beim Schadstoffausstoss den neuesten geltenden Emissionscode der jeweiligen Fahrzeugkategorie aufweisen.*

*Peter Stutz (SP, Embrach):* Als dritte Komponente für die Berechtigung zur ermässigten Abgabe soll der Emissionscode aufgenommen werden. Die Ergänzung mit dem neusten Emissionscode der jeweiligen Fahrzeugkategorie ist eine Ergänzung respektive Präzisierung, bei der auch weitere umweltrelevante Kriterien berücksichtigt werden, wie zum Beispiel der Feinstaubausstoss. Es ist im Prinzip das Tüpfchen auf dem «i», ohne dass es aktuell zu einem Ausschluss von Fahrzeugen aufgrund dieser Regelung kommen würde; dies dank dem, dass die Autoindustrie vermehrt auch ökologische Komponenten umsetzen muss, insbesondere bei geltenden schärferen Regelungen in anderen Ländern. Belohnen wir ihr Verhalten durch Erwähnung im Gesetz und entlasten sie von der Versuchung, irgendwelche Konzessionen im Schweizer Markt zu machen!

*Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag V von Peter Stutz gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 92 : 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.**

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Wir kommen nun zum Minderheitsantrag III von Thomas Wirth und bereinigen Paragraf 10 a Absatz 2.

***Minderheitsantrag III zu Abs. 2 von Thomas Wirth:***

<sup>2</sup> *Leichte Motorwagen, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoss je km höher ist als 85% des durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstosses der in der Schweiz neu zugelassenen Neuwagen dieser Kategorie im vorangegangenen Jahr, sind von dieser Ermässigung ausgeschlossen.*

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* 171, 167, 162, das ist der durchschnittliche Gramm-CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Kilometer der Neuwagenflotte von 2008, 2009, 2010. Gemäss Antrag der Grünliberalen wären alle Fahrzeuge, die im nächsten Jahr gekauft werden, rabattberech-

tigt, die weniger als 85 Prozent von diesen 162 Gramm ausstossen. Es mag im ersten Moment kompliziert klingen, ist es aber nicht. Es ist wesentlich einfacher und wesentlich gerechter als diese Problematik mit dem technischen Fortschritt, auf den ich schon hingewiesen habe, weil dieser technische Fortschritt nicht messbar ist. Ich glaube, es ist viel komplizierter, wenn ein Gremium darüber diskutiert, ob das jetzt schon gemacht werden muss und ob es gerechtfertigt ist. Hier haben wir einen klaren Wert, eine klare Grenze. Es kann umgesetzt werden, es ist nicht schwierig. Man muss es ausrechnen – das ist das einzige Komplizierte –, anschliessend im Computer einspeisen und, gut, man muss die Garagisten noch informieren, dass die Autos, die sie im nächsten Jahr verkaufen und die diesen Wert erfüllen – das wären dann im Moment 137 Gramm –, rabattberechtigt sind. Es ist wesentlich einfacher und langfristig wesentlich zielführender als ein Wert, der, wie auch Peter Stutz schon erwähnt hat, Gefahr läuft, dass er irgendwie stehenbleibt und am Schluss eben alle Neuwagen rabattberechtigt sind.

Dieser Vorschlag der GLP ist einfach, durchsetzbar und er sagt nicht, was der technische Fortschritt ist, wie er definiert werden muss und ab wann er greift. Deshalb bitte ich Sie alle, diesem Antrag zuzustimmen und die Entscheidung dem Markt zu überlassen.

*Lilith Claudia Hübscher (Grüne, Winterthur):* Wir können das eben nicht dem Markt überlassen, wir brauchen eben nicht einen relativen Grenzwert, sondern wir brauchen einen klaren Grenzwert mit absoluten Zahlen, wie wir ihn schon vorgestellt haben, damit wir ein griffiges und gerechtes Anreizsystem aufgleisen können. Das ist auch viel verständlicher, einfacher, effizienter. Es ist effizienter, denn wer versteht schon auf Anhieb dieses über 30 Wörter zählende komplizierte Genitiv-versetzte Satzkonstrukt. Allein das zeugt von der Bürokratie, die dieser Minderheitsantrag mit sich bringen würde. Lehnen Sie darum mit der Grünen-/AL-Fraktion diesen Minderheitsantrag ab. Ich danke Ihnen.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag III von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 140 : 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.**



*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Zum Schluss liegt noch ein weiterer Minderheitsantrag, den ursprünglich Susanne Brunner gestellt hat, vor, den Paragraphen 10 a ganz zu streichen.

Dieser Minderheitsantrag steht in Verbindung zum Minderheitsantrag bei Paragraf 1 der Übergangsbestimmung. Wir stimmen deshalb gemeinsam über diese beiden Minderheitsanträge ab.

***Minderheitsantrag in Verbindung mit § 1 der Übergangsbestimmungen von Susanne Brunner, Daniel Oswald, Peter Preisig, Hansjörg Schmid, Arnold Suter:***

*Kein § 10 a.*

*Arnold Suter (SVP, Kilchberg):* Das Rabattsystem bildet einen eigentlichen Sündenfall im Rahmen einer Nutzungssteuer, wie es diese Verkehrsabgabe darstellt. Ein Rabatt von einer Steuer von bis zu 80 Prozent kommt der vollständigen Befreiung sehr nahe und verletzt damit das Wesen der Nutzungssteuer. Alle Benutzer der Strasseninfrastruktur sollen sich an deren Kosten für Bau und Unterhalt beteiligen. Oder dann soll man halt seitens der Regierung sagen, worum es hier geht: erstens um den Vollzug eines eigentlichen Systemwechsels von der Nutzungssteuer hin zu einer neuen Umweltabgabe, die nach Belieben diejenigen Bürger tragen müssen, deren Verhalten der Staat gerade umerziehen will. In diesem Fall sind grosse und schwere Autos staatlich unerwünscht, und der Bürger soll vom Kauf solcher abgehalten werden. Zweitens wird eine neue Umverteilung installiert, aber diese neue Umweltabgabe erfüllt die Erfordernisse einer solchen nicht einmal minimal. Sie ist nicht verursachergerecht ausgestaltet. Nicht gefahrene Kilometer und damit verbundene Emissionen fallen nicht ins Gewicht, sondern lediglich das Potenzial, welches ein Fahrzeug dazu theoretisch hätte. Wenn dieses Fahrzeug auch kaum benützt wird, wird es trotzdem mit der erhöhten Umweltabgabe bestraft. Dies ist eine willkürliche Regelung, die einer seriösen Grundlage entbehrt.

Das Gewerbe kann florieren, wenn der Gesetzesdschungel möglichst licht gehalten wird. Das ist hier nicht der Fall. Sie haben das Feilschen um die Art und Weise der Gestaltung, der Adaptierung eben gerade erlebt. Wilde technokratische Ideen sind da vorgetragen worden, darunter auch solche, die der gewöhnliche Bürger nicht mehr verstehen kann. Der Verzicht auf ein Rabattsystem beim Verkehrsabgabengesetz ist darum richtig. Das Berner Stimmvolk hat Mitte Februar 2011 das

ebenso gesehen und eine Vorlage, eine ähnliche Vorlage des Kantonsparlaments, bachab geschickt. Stattdessen haben sich die Berner die Autosteuern generell um einen Drittel gesenkt. Wir zweifeln nicht daran, dass das die Zürcher ähnlich sehen.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Mit diesem Paragraphen 10 a haben wir den eigentlichen Kern des Auftrags aus diesem Parlament auf dem Tisch und die eigentliche Innovation, bei der man sagen kann, der Spur nach werde das Verursacherprinzip besser umgesetzt und würden Anreize für erwünschtes Verhalten gesetzt, nämlich sparsamere Fahrzeuge zu kaufen. Ich hab's einleitend schon gesagt, die Schweiz und Zürich leisten sich den negativen Luxus, die grösste, schwerste und leistungsstärkste Autoflotte ganz Europas zu haben. Das ist nicht der Weg künftiger Mobilitätsentwicklung, und wenn das Gesetz hier etwas beitragen kann, eine Verbesserung einzuleiten beziehungsweise zu unterstützen, dann soll es das tun. Wir hatten über Jahre und Jahrzehnte ständig steigende Zahlen und ständig steigende Motorisierungen. Wir hatten in den letzten zwei Jahren, beziehungsweise 2008 und 2009, die in die Detailberatung in der WAK eingeflossen sind, zum ersten Mal einen gewissen Rückgang bei der Grösse und bei der Motorisierung. Ob diese Entwicklung anhält oder nicht, steht in den Sternen. Vielleicht hat es mehr mit Wirtschaftskrise als mit ökologischem Bewusstsein zu tun.

Wie auch immer – wir haben hier einen ökologischen Anreizmechanismus über dieses Rabattsystem ins Gesetz hineingeschrieben. Die SVP will das nicht. Dass die SVP das nicht will, ist nicht weiter erstaunlich. Bei aller begrenzten Wirkung, die wir hier haben, können wir aber davon ausgehen, dass wir sachlich etwas Richtiges tun, wenn wir diesen Paragraphen 10 a trotzdem im Gesetz stehenlassen. Zwar ist es wahr, dass die eigentlich nötige fahrleistungsabhängige Komponente fehlt und klar ist es sicher auch wahr, dass rein ökonomisch betrachtet davon keine Lenkungswirkung ausgeht. Aber es gibt neben der ökonomischen eben auch die psychologische Betrachtungsweise, und man weiss in diesem Zusammenhang: Die Leute rechnen nicht. Es ist ökonomischer in diesem Sinn, sich nach dem Verkehrsabgabengesetz zu verhalten, aber man weiss, die Anreizwirkung tut ihren Dienst. Und warum tut sie das? Wir schreiben hier ein Belohnungssystem für erwünschtes Verhalten ins Gesetz, das sich direkt auswirkt und das, wenn auch unterhalb der ökonomischen Nutzenschwelle gewissermassen, eine Funktion erfüllen wird.

Neben der relativen Energieeffizienz mit je einem Siebtel Kategorie A und Kategorie B und dem absoluten Grenzwert mit 130 Gramm CO<sub>2</sub>, den wir zwar für zu hoch halten, haben wir insgesamt ein Paket, das in die richtige Richtung weist. Wir sind überzeugt davon, dass wir nur mit einem solchen Paket dem Kanton Zürich den Weg in die Mobilitätszukunft weisen werden.

*Peter Stutz (SP, Embrach):* Ich kann Ralf Margreiter nur unterstützen, der Rabatt tut seinen Dienst. Auf jeden Fall ist die Streichung von Paragraph 10 a abzulehnen. Ein Anreizsystem beim Neuwagenkauf bringt einen guten Kosten-Nutzen-Effekt und setzt das Signal in der richtigen Richtung. Kein Anreizsystem zu schaffen, ist aus der Sicht der SP eine verpasste Chance. Und nochmals: Es betrifft Neuwagen, zeitlich befristet. Mann und Frau sollten das Auto kaufen, welches sie für sich als das Zweckmässigste erachten. Die Preise der Abgaben später sind transparent. Und wer will, wird bei einem Neukauf für ein verantwortungsvolles Aussuchen, auch auf die Umweltfaktoren bezogen, belohnt. Niemand wird vom Kauf eines Fahrzeugs abgehalten, das er für sich als nötig betrachtet.

Wer einen Neuwagen anschafft, kann für Umweltbewusstsein zuerst von einem Rabatt profitieren und danach auch von tieferen, verursachergerechteren Abgaben als heute. Hubraumschwächere und leichtere Fahrzeuge benutzen wohl die gleiche Verkehrsinfrastruktur wie die schweren, das stimmt. Aber bei hubraumstarken Fahrzeugen, die auf der Strasse unterwegs und vielleicht 3500 Kilogramm schwer sind, wirken nun einmal andere Kräfte auf die Strasse respektive die Verkehrsfläche unter den Rädern als bei einem Fahrzeug mit 1200 Kilogramm. Und ob ich einen kleineren oder einen grösseren Hubraum habe, das hat einen direkten Einfluss auf die Wolke, die hinten aus dem Fahrzeug kommt. Die Leistungsmöglichkeiten des Motors haben auch wieder Auswirkungen auf die Verkehrsflächen.

Es ist also sinnvoll von unserer Seite, in diesem Gesetz diese Lenkung einzubauen, diesen Rabatt aufzunehmen, um Leute, die ein neues Fahrzeug kaufen, in ihrem Entscheid zu unterstützen, hier auch weitere Aspekte miteinzubeziehen. Ich glaube, die Leute verstehen das. Was ich langsam wirklich nicht mehr verstehe, das war das zweite Votum der SVP, welche die gefahrenen Kilometer mitberücksichtigen möchte. Es ist einfach schade, wurde das in der Kommission nicht eingebracht, denn das war eine Forderung aus einer der Motionen.

*René Isler (SVP, Winterthur):* Bei aller Hysterie über die Motorfahrzeugbesteuerung will ich Ralf Margreiter und jetzt dem letzten Sprecher der SP, Peter Stutz, doch noch zwei Sachen erklären, die Sie so völlig falsch abgegeben haben: Es ist mal sicher so, dass der motorisierte Individualverkehr, vor allem vom wachsenden Gewerbe und von der Wirtschaft zugenommen hat. Aber blenden Sie auch nicht aus, dass die Schweiz in den letzten fünf Jahren das höchste Bevölkerungswachstum von ganz Europa hatte.

Jetzt, Peter Stutz: Parteipolitisch können Sie fahrzeugtechnisch nicht mithalten, das stelle ich jetzt fest. Es ist Unsinn, hier in diesem Raum zu behaupten, viel Motorhubraum sei gleich mehr Verbrennung. Das ist so schlicht und ergreifend falsch. Es gibt heute 3,5-Liter-Fahrzeuge, die weniger Treibstoff brauchen, egal ob Benzin oder Diesel, als zum Teil ein 1800er-Sportfahrzeug, welches von Wolfsburg herkommt mit dem herkömmlichen 16-Ventiler-Motor. Also wenn Sie schon sagen «viel Hubraum gleich viel Verbrauch, wenig Hubraum, leichte Fahrzeuge gleich weniger», dann sind Sie nun wirklich absolut nicht up to date und verstehen die Materie absolut nicht. Ich nehme ein Beispiel: «Lotus Elysee» verbrät mit 800 Kilogramm, mit knapp 2 Liter Hubraum, 280 PS Leistung, gut und gerne 15 bis 16 Liter Benzin. Ich habe ein ganz normales Familien-«Vanli», einen kleinen «Renault Van» selbstverständlich. Der ist aber bereits 1,7 Tonnen schwer und verbrät etwas zwischen 8 und 9 Litern, Peter Stutz. Das ist Kubik gleich mehr Energieverbrauch beziehungsweise mehr Benzinverbrauch, das ist von gestern. Ich stelle fest, dass Sie da eine grosse Wissenslücke haben.

*Martin Geilinger (Grüne, Winterthur):* Lieber René Isler, eine kleine Belehrung auf die andere Seite: Der Hubraum hat was mit Leistung zu tun, und die Leistung des Fahrzeuges hat etwas mit dem Fahrverhalten des Fahrers zu tun. Es kauft niemand, der schön brav fahren will, einen Sportwagen. Und wer sportlich fahren will, der kauft eben kein kleines Hubraumfahrzeug. In dem Sinn hat natürlich der Verbrauch sehr wohl auch mit dem Hubraum zu tun; nicht direkt, aber über das Fahrverhalten.

Punkt zwei: Das Gewicht des Fahrzeugs hängt in der dritten Potenz mit der Belastung der Strassen zusammen, in der dritten Potenz! Doppelt so schwer heisst achtmal so starke Belastung der Strasse.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Ich bitte Sie, diesen Antrag von Arnold Suter abzulehnen. Wenn es keine Rabattierung gibt, dann entfällt natürlich der finanzielle Anreiz, ein energieeffizientes und emissionsarmes Auto zu kaufen. Aber darüber hinaus glaube ich hier auch einen Widerspruch feststellen zu können zwischen Arnold Suter und Martin Arnold. Das ist, lieber Noldi, glaube ich, nicht korrekt, es ist hier nicht eine Umweltabgabe. Also wer hier etwas nicht erfüllt, bekommt nicht einen zusätzlichen Geldbetrag verordnet, sondern es geht hier um eine Entlastung. Und wenn dieser Paragraf gestrichen wird, dann gibt es einfach keine Entlastung. Und Martin Arnold hat uns ja heute Morgen gesagt, dass es auch viele Gewerbetreibende gebe, die nicht Lieferwagen hätten, sondern PW, und dass diese vielleicht auch einen neuen PW kaufen würden, um ihrer Gewerbetätigkeit nachzugehen. Und genau diese Gewerbetreibenden, die einen normalen PW kaufen, würden jetzt hier entlastet. Wenn dieser Paragraf gestrichen wird, dann wird niemand entlastet, auch der Gewerbetreibende nicht. Und das kann Arnold Suter nicht ernsthaft wollen.

#### *Abstimmung*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Susanne Brunner, vertreten durch Arnold Suter, gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 110 : 49 Stimmen (bei 1 Enthaltung) ab.**

#### *Anhang*

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Hier liegt ein Minderheitsantrag von Ralf Margreiter vor.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Mit Blick auf das Strassengesetz, das wir ja im Gesamtpaket mit diesem Verkehrsabgabengesetz betrachten, und mit Blick auf den dortigen Mehrheitsantrag betreffend Unterhalt Gemeindestrassen aus dem Strassenfonds ziehen wir diesen Minderheitsantrag zurück.

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Der Minderheitsantrag wurde zurückgezogen.

## *II. Übergangsbestimmungen*

### *§ 1*

***Minderheitsantrag in Verbindung mit § 10 a von Susanne Brunner, Daniel Oswald, Peter Preisig, Hansjörg Schmid, Arnold Suter:***

*Kein § 1.*

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Über diesen Minderheitsantrag haben wir bei Paragraf 10 a bereits abgestimmt.

### *§ 2*

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Hier liegen zwei Minderheitsanträge von Thomas Wirth und Peter Stutz und Mitunterzeichnenden vor. Ich stelle zuerst den Minderheitsantrag von Thomas Wirth dem Kommissionsantrag gegenüber. Der obsiegende Antrag wird dann dem Minderheitsantrag von Peter Stutz gegenübergestellt.

***Minderheitsantrag von Thomas Wirth, Ralf Margreiter:***

*§ 2. <sup>1</sup> Die Verkehrsabgaben für Lieferwagen, die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstmals in Verkehr gesetzt werden und die den neuesten geltenden Emissionscode aufweisen, werden für das Jahr der Erstinverkehrsetzung sowie die drei folgenden Kalenderjahre um 50% ermässigt, wenn die Lieferwagen*

*a. einem überwiegend gewerbemässigen Verwendungszweck dienen und*

*b. höchstens 200 g CO<sub>2</sub> je km ausstossen.*

*<sup>2</sup> Der Fahrzeughalter hat die überwiegend gewerbemässige Verwendung des Lieferwagens nachzuweisen.*

*<sup>3</sup> Die Ermässigung der Verkehrsabgaben ist bis zur Einführung der Energie- oder Umweltetikette für Lieferwagen befristet.*

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Über das Gewerbe und die Entlastung des Gewerbes ist in diesem Rat heute Morgen schon einige Male diskutiert worden. Das Problem mit den Lieferwagen liegt hauptsächlich darin, dass die Umweltetikette noch nicht da ist und deshalb noch nicht gesagt werden kann, welcher Lieferwagen Kategorie A, Kategorie B oder Kategorie C ist. Es fehlen einfach noch diese

Grundlagen, sie sollen aber nächstens erreicht vorliegen. Im Sinne einer Übergangsbestimmung haben wir in der WAK entschieden, dass wir ein analoges System wie für die kleinen Fahrzeuge auch für Lieferwagen einführen. Nur, der vorgeschlagene Grenzwert der Kommission von 250 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ist viel zu hoch. 80 Prozent aller verfügbaren Lieferwagenmodelle fallen darunter und sind rabattberechtigt. Man kann kaum mehr von einem Rabatt sprechen, wenn man 80 Prozent der Fälle rabattiert. Daher ist es sinnvoller, diesen Grenzwert auf 200 Gramm festzulegen, wie das ursprünglich auch das Strassenverkehrsamt vorgeschlagen hat.

Gleichzeitig hat es durch diese einfache Umsetzung, die angestrebt wird und die wir auch unterstützen, ein erhöhtes Missbrauchspotenzial in diesem Paragraphen. Aber auch im Hinblick darauf, dass es ja eine Übergangsfrist ist und die Energieetikette kommt und das dann vernünftig geregelt werden kann, denken wir, dass dieses Missbrauchspotenzial akzeptabel ist. Wir unterstützen diese Grundsatzrichtung des Bonus auch für Lieferwagen, möchten aber, dass wir den Grenzwert auf die vernünftigen 200 Gramm festlegen.

***Minderheitsantrag von Peter Stutz, Angelo Barrile, Elisabeth Derisiotis, Julia Gerber:***

§ 2. <sup>1</sup> *Die Verkehrsabgaben für Lieferwagen, die nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstmals in Verkehr gesetzt werden und die den neuesten geltenden Emissionscode aufweisen, werden für das Jahr der Erstinverkehrsetzung sowie die drei folgenden Kalenderjahre um 50% ermässigt, wenn die Lieferwagen*

*a. einem überwiegend gewerbemässigen Verwendungszweck dienen und*

*b. höchstens 200 g CO<sub>2</sub> je km ausstossen oder*

*c. höchstens 250 g CO<sub>2</sub> je km ausstossen und eine durch den Regierungsrat bestimmte tiefe Fahrleistung pro Jahr ausweisen.*

<sup>2</sup> *Der Fahrzeughalter hat die überwiegend gewerbemässige Verwendung des Lieferwagens nachzuweisen.*

<sup>3</sup> *Der Fahrzeughalter hat die fahrleistungsabhängige Rabattberechtigung seines Fahrzeuges nachzuweisen und geltend zu machen.*

<sup>4</sup> *Die Ermässigung der Verkehrsabgaben ist bis zur Einführung der Energie- oder Umweltetikette für Lieferwagen befristet.*

*Peter Stutz (SP, Embrach):* Bei Lieferwagen ist, wie gesagt, die Energie- und Umweltetikette noch nicht eingeführt, deshalb an dieser Stelle im VAG eine gesonderte Regelung bis zur Einführung dieses Labels. Bei 250 Gramm, die von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagen werden, würden, wie bereits ausgeführt, sehr viele Neuzulassungen profitieren. Das ist nicht zielentsprechend, wenn man ein Anreizsystem schaffen will. Die SP anerkennt in ihrem Minderheitsantrag, dass es offensichtlich Gewerbetreibende gibt, die Fahrzeuge mit hoher Nutzlast anschaffen müssen und die dementsprechend motorisiert sind und auch gewichtsmässig dementsprechend höher ausgelegt sein müssen; hoffentlich stimmt das technisch.

Gemäss den Angaben in den Diskussionen sind dies oftmals auch Fahrzeuge, die wenig Kilometerleistung erbringen. Und dort setzt der Vorschlag der SP denn auch an und will durch eine fahrleistungsabhängige Komponente die Möglichkeit eines Rabattes auch bei höherem Ausstoss, also bei 250 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, möglich machen. Das müsste der SVP nach den vorhergehenden Voten grundsätzlich sehr sympathisch sein.

Die Festsetzung der Kilometergrösse würde dem Regierungsrat obliegen, und der Nachweis soll über Selbstdeklaration erfolgen. Wir trauen das dem Gewerbe zu. Die Komponente der Fahrleistungsabhängigkeit – das möchte ich hier nochmals betonen – wäre nicht nur für die Lieferwagen wünschenswert gewesen, die SP hätte das gern auch bei den leichten Motorwagen einfliessen lassen. Das ist aber vorbei, das haben wir ausgehandelt, und wir versuchen doch eher, bei den Lieferwagen diese Komponente noch einzubauen, da es Sinn machen kann, hier noch höhere CO<sub>2</sub>-Ausstoss-Margen zu tolerieren.

*Regine Sauter (FDP, Zürich):* Wir werden beide Minderheitsanträge ablehnen. Es ist uns bewusst, dass die Grenze, die nun die Kommissionsmehrheit vorsieht, hoch ist. Wir haben das bewusst so gewählt. Und hier möchte ich explizit auch Martin Arnold ansprechen, der am Anfang wieder dargelegt hat, wie sehr das Gewerbe benachteiligt würde. Wir haben glaubwürdig dargelegt erhalten, dass die meisten Lieferwagen, die hier im Verkehr sind, das heisst rund 80 Prozent mit dieser Regelung profitieren würden. Übrigens wurde uns auch dargelegt, dass bei den meisten – es sind rund 4000 Fahrzeuge – die Zuordnung zum Verwendungszweck kein Problem ist. Entweder sie fahren für eine Bäckerei oder die Migros oder für wen auch immer und es ist



ganz offensichtlich, dass sie einem Lieferzweck dienen. Bei den übrigen – das sind vielleicht so 300, 400 Autos – ist die Selbstdeklaration erforderlich. Nun ist es aber so, dass wir dieses Instrument natürlich an verschiedenen anderen Orten in unserem System bereits auch haben. Bei den Steuern wird beispielsweise auf eine Selbstdeklaration abgestellt und wir gehen nun wirklich davon aus, dass man hier den entsprechenden Fahrzeughaltern vertrauen kann.

Sie haben erwähnt, dass all jene, die mit einem Personenwagen Lieferdienste ausführen, nicht begünstigt würden. Diese Wagen fallen jedoch unter die normale Kategorie, wie wir das vorher schon diskutiert haben. Hier diskutieren wir eindeutig nur über die sogenannten Lieferwagen, für die das Label der Energieetikette eben noch nicht besteht.

Wir sind zum einen dagegen, den Wert zu reduzieren. Wir sind zum anderen aber auch gegen das System, wie es die SP vorschlägt, dass die Fahrleistung in die Berechnung miteinbezogen wird. Auch die SVP hat nun zwar zweimal das Hohelied der fahrleistungsabhängigen Abgaben gesungen, aber wir haben das in der Kommission ausführlich diskutiert. Ein solches System ist einfach nicht praktikabel. Es wurde uns dargelegt, dass normale Kilometerzähler nicht manipulationssicher sind. Es könnte hier also jeder irgendetwas deklarieren, und das geht nun wirklich nicht, auch wenn das System sympathisch wäre, weil es tatsächlich die Fahrleistung bemisst.

In diesem Sinne bleiben wir bei der Kommissionsmehrheit und bitten Sie, die beiden Minderheitsanträge abzulehnen.

*Ralf Margreiter (Grüne, Zürich):* Der Gesetzgeber hat hier auf das grosse Zettermordio des Kantonalen Gewerbeverbandes hin einen eigentlichen Lieferwagen-Paragrafen vorgesehen als Übergangsbestimmung bis zur Einführung einer Energie- oder Umweltetikette für Lieferwagen. Die Grünen haben sich im Grundsatz dem Ansinnen angeschlossen, hier für das Gewerbe beziehungsweise für die Lieferwagen eine Spezialregelung vorzusehen, durchaus im Sinne einer Gewebefreundlichkeit. Nur, die ganze Gesetzesrevision hat ein zentrales Ziel: Das sind ökologische Anreize, die gesetzt werden sollen. Und ich frage Sie bei diesem Wert von 250 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer: Wo sollen denn die ökologischen Anreize liegen, wenn heute schon beziehungsweise vorgestern schon während der Beratung, die auch letztes Jahr stattfand, bereits 81 Prozent aller neu zugelassenen Lieferwagen

ohnehin unter diese Rabattkategorie gefallen wären? Wo soll der ökologische Anreiz sein? Ich kann ihn nicht erkennen.

Wir Grünen sind bereit, Hand zu bieten für eine spezielle Lösung für das Gewerbe im Sinn der Übergangsbestimmung. Aber wir sind nicht zu haben für einen generellen Gewerbe-Rabatt. So arm ist das Gewerbe im Kanton Zürich nicht und so pervertieren darf man die Ökologisierung des Verkehrsabgabensystems, was eigentlich das Ziel dieser Gesetzesrevision ist, auch nicht.

Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth zuzustimmen.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küssnacht):* Ich spreche zum Minderheitsantrag von Peter Stutz. Sie sind Ihrem Grundsatz von heute Morgen unter Traktandum 2 wirklich treu geblieben, Herr Stutz. Es muss mehr «Stutz» kosten. Es muss mehr «Stutz» kosten und es muss mehr Bürokratie aufgebaut werden, das wollen Sie mit Ihrem Minderheitsantrag zu Artikel 2 Absatz c litera 3, in welchem Sie fordern, dass der Fahrzeughalter die fahrleistungsabhängige Rabattberechtigung seines Fahrzeuges nachzuweisen und geltend zu machen hat. Ja, was wollen Sie dann? Wollen Sie beim Strassenverkehrsamt oben ein Fahrtenheft abgeben? Und wer soll das nachher alles kontrollieren?

Also ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Ich danke Ihnen.

*Silvia Steiner (CVP, Zürich):* Auch wir werden keinen der Minderheitsanträge unterstützen und werden uns auf den Kommissionsvorschlag konzentrieren. Die 250 Gramm CO<sub>2</sub> sind vernünftig. Tiefere Werte würden zu viele Betroffene ausschliessen. Und die Regierung hat zugesagt, dass sie den Nachweis des gewerbsmässigen Verwendungszweckes unbürokratisch handhaben werde.

Der zweite Minderheitsantrag – und da muss ich Herrn Amrein einmal recht geben – zieht wirklich unsäglichen Bürokratieraufwand nach sich, weshalb wir ihn ablehnen.

*Ruedi Menzi (SVP, Rüti):* Mit diesem VAG werden die Lieferwagenabgaben um durchschnittlich das Zweieinhalbfache erhöht. Dies ist für Gewerbetreibende viel zu hoch ausgefallen. Die Kommission hat nun einen Dämpfer, ein Rabattsystem für drei Jahre vorgeschlagen. Nach dieser Zeit ist dann aber Schluss mit dem Rabatt und die Belastung drückt dann voll auf die Gewerbetreibenden. Ich möchte nun vom Regierungsrat verbindlich wissen, wie er diesen Nachweis einzufordern gedenkt, dass das Fahrzeug gewerblich genutzt ist. Ich danke.

*Peter Stutz (SP, Embrach) spricht zum zweiten Mal:* Ich vergebe meine zweite Möglichkeit zum Sprechen, um Herrn Amrein etwas zu entgegnen. Wenn Sie einen Riesenaufwand sehen, müssen Sie den Rabatt nicht geltend machen. Das steht Ihnen frei, das habe ich schon im April gesagt. Und dass das so aufwendig sein soll, kann ich fast nicht verstehen. Vielleicht ist das in Embrach eine Spezialität: Ich lese jedes Jahr meinen Wasserzähler ab. Da kommt eine Karte, ich schreibe eine

Zahl drauf und schicke sie zurück. Und irgendwie alle drei, vier Jahre kommt der Wassermeister und schaut, ob der Gesamtverbrauch stimmt. Also ich sehe da keinen Riesenaufwand in einer Selbstdeklaration von einer Kilometerzahl.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal:* Ja, Herr Stutz, der grosse Aufwand wird sein, dass das Referendum gegen dieses Gesetz genommen werden muss, wenn Sie und Ihre linke Ratsseite mit dem durchkommen. Und das ist ein grosser Aufwand. Das ist ein grosser Aufwand für die Kosten und das ist ein grosser Aufwand für die, die das Referendum verlieren werden. Aber das Zürcher Volk wird dieses Gesetz bachab schicken.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie das Gesetz zuerst verabschieden, bevor es dann allenfalls bachab geschickt werden kann.

Ich bin gefragt worden, wie wir dieses System machen wollen. Wir gehen davon aus – und das sind immer Zahlen, die in etwa so sind, weil wir ja nicht wissen, wie viele Lieferwagen in den nächsten Jahren gekauft werden –, wir gehen davon aus, dass es jährlich im Kanton Zürich etwa 4000 neue Lieferwagen gibt, und dass von diesen 4000 neuen Wagen etwa 3200 rabattberechtigt wären, einfach aufgrund der Kriterien, die jetzt die Kommissionsmehrheit Ihnen vorschlägt. Wir gehen dann davon aus, dass von diesen 3200 Rabattberechtigten etwa 90 Prozent völlig unproblematisch sind, weil sie eben der Post gehören, der Bahn, einem Bäcker, einem Malergewerbe. Und da wird einfach reichen, dass dieses Fahrzeug zu diesem Gewerbebetrieb gehört. Und dann gibt es etwa 300 bis 400 Fahrzeuge – so erwarten wir es –, bei denen wir einen Nachweis erwarten. Aber einfach damit wir uns richtig verstehen: Sie werden keine Gutachter beibringen müssen, damit Sie diesen Rabatt bekommen. Wir haben auch gar keine Leute dafür. Das ganze Gesetz basiert darauf, dass wir effizient vollziehen können.

Ralf Margreiter ist zu sagen: Ich glaube, der Anreiz, dass man hier eine Übergangsbestimmung macht bis zu demjenigen Zeitpunkt, da die Energie-Etikette greift, ist derjenige, dass auch in diesem Segment der Lieferwagen sich eine Neuanschaffung lohnt. Ich finde es nicht falsch, dass auch diejenigen belohnt werden, die diese Neuanschaffung bereits im letzten Jahr gemacht haben, weil all diejenigen, die

Fahrzeuge anschaffen, die die Umwelt nicht mehr belasten, als es unbedingt notwendig ist, einen Beitrag leisten. Also, wir wollen dies effizient, pragmatisch vollziehen, das kann ich Ihnen garantieren.

Ich trete für die Regierung, für diesen Wert von 250 Gramm ein, weil wir nur so für 80 Prozent der Fahrzeuge diesen Rabatt gewähren können. Wenn Sie ihn auf 200 Gramm senken, dann gibt es noch etwa 30 Prozent rabattberechtigte Fahrzeuge. Damit würde die Kommission eigentlich ihren eigenen Vorschlag wieder aufheben. Von daher empfehlen wir Ihnen, dem Kommissionsantrag zu folgen. Diese Übergangsbestimmung – es ist nur eine Übergangsbestimmung – rechtfertigt sich deswegen, weil Lieferwagen keine Energie-Etiketten haben. Und nachher, Ruedi Menzi, ist nicht fertig, nachher müssen sie einfach den Kriterien der Energie-Etikette entsprechen. Wenn sie dies tun, dann bekommen Lieferwagen beziehungsweise Gewerbler, die Lieferwagen haben, auch nachher einen Rabatt.

Das ist ein wirklich gewerbefreundlicher Paragraf, der sich rechtfertigt und den Ihre Kommission zu Recht beschlossen hat.

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Es folgen nun zwei Abstimmungen, zur Erinnerung.

#### *Abstimmungen*

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Wirth gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 88 : 68 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.**

**Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Peter Stutz gegenübergestellt. Der Kantonsrat lehnt den Minderheitsantrag mit 86 : 68 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) ab.**

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet in gut vier Wochen statt. Es sind ja noch Ratsferien. Dann befinden wir auch über Ziffer III und Teil B der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

## Verschiedenes

*Ratsvizepräsident Bernhard Egg:* Wenn Sie in einem Auto sitzen, vor sich eine Kutsche, die von einem Feuerwehrauto überholt wird, links ein Polizeiauto und hinter sich einen Helikopter haben, dann sind Sie nicht in einem Action-Film, sondern an der «Chilbi». Ich wünsche Ihnen ein ganz, ganz schönes Knabenschiessen. Konsumieren Sie eifrig, dann ist auch Kollege Amrein (*Hans-Peter Amrein*) zufrieden (*Heiterkeit*). Einen schönen Tag!

### *Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse*

- **Mathematisch-naturwissenschaftliches Profil schon im Langzeitgymnasium**  
Postulat *Stefan Dollenmeier (EDU, Rüti)*
- **Änderung der Lehrpersonalverordnung**  
Parlamentarische Initiative *Johannes Zollinger (EVP, Wädenswil)*
- **Stand Berufsauftrag der Lehrpersonen im Kanton Zürich**  
Anfrage *Sabine Wettstein (FDP, Uster)*
- **Austritte aus Spitalträgerschaften**  
Anfrage *Hanspeter Haug (SVP, Weiningen)*
- **Berufswahl als eigener Fachbereich in der 1. bis 3. Klasse der Sek I**  
Anfrage *Werner Scherrer (FDP, Bülach)*
- **Hundeabgabe Gemeinden**  
Anfrage *Jörg Kündig (FDP, Gossau)*
- **Zürich oder Luzern – für Frühgeborene eine Frage von Leben und Tod?**  
Anfrage *Markus Schaaf (EVP, Zell)*
- **Mobility statt Limousinen**  
Anfrage *Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)*

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr

Zürich, den 12. September 2011

Die Protokollführerin:  
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am  
26. September 2011.