



**Interpellation der SP-Fraktion
betreffend «Dreckschleudern» auf den Zuger Strassen**

(Vorlage Nr. 3023.1 – 16177)

Antwort des Regierungsrats
vom 7. April 2020

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 31. Oktober 2019 hat die SP-Fraktion die Interpellation betreffend «Dreckschleudern» auf den Zuger Strassen (Vorlage Nr. 3023.1 – 16177) eingereicht. Am 28. November 2019 hat der Kantonsrat die Interpellation zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen.

A. Ausgangslage

Die Interpellation bezieht sich auf eine Berichterstattung der Neuen Zuger Zeitung vom 29. Oktober 2019, wonach die neu zugelassenen Fahrzeuge im Kanton Zug im schweizerischen Vergleich sowohl den höchsten durchschnittlichen Treibstoffverbrauch als auch den höchsten CO₂-Ausstoss ausweisen würden. Dabei stützte sich die Berichterstattung auf statistisches Material des Bundesamts für Energie (BFE) zur Neuwagenflotte im Jahr 2018 (<https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/versorgung/statistik-und-geodaten/kennzahlen-fahrzeuge/kennzahlen-neuwagenflotte.html>).

B. Zu den einzelnen Fragen

1. *Sieht der Regierungsrat den Trend «immer mehr Fahrzeuge, welche die Umwelt stärker verschmutzen» als Problem?*

Rund ein Drittel des Energieverbrauchs bzw. nahezu 40 Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz gehen zu Lasten des Verkehrs. Im Hinblick auf das Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele des Bundes kommt deshalb der Mobilität eine zentrale Bedeutung zu. Sie ist daher ein wichtiger Bestandteil der Energiepolitik des Kantons Zug. Aus diesem Grund erliess der Regierungsrat im Dezember 2018 das «Energieleitbild Kanton Zug 2018». Dieses umfasst – neben den Handlungsfeldern Gebäude und Innovation – auch den Bereich Mobilität. So hat sich der Regierungsrat bis 2035 eine energieeffiziente Mobilität mit möglichst wenig CO₂-Emissionen zum Ziel gesetzt (Massnahme M1).

Gemäss der Statistik des BFE betrug im Jahr 2019 der durchschnittliche CO₂-Ausstoss pro neu zugelassenes Fahrzeug im Kanton Zug 151 Gramm pro gefahrenen Kilometer (<https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/versorgung/statistik-und-geodaten/kennzahlen-fahrzeuge/kennzahlen-alternative-antriebe-neuwagen.html>). Dieser Wert entspricht noch nicht den angestrebten Zielen des Regierungsrats gemäss dem Energieleitbild. Trotzdem ist festzuhalten, dass im Kanton Zug der Anteil an alternativen Antrieben und energieeffizienten Fahrzeugen bei den Neuzulassungen im Kanton Zug stetig zunimmt.

2. *Ist der Regierungsrat der Meinung, dass auch im Kanton Zug gehandelt werden muss, um diesen Trend zu stoppen?*

Ja. Aus diesem Grund setzt sich der Kanton Zug seit längerem für eine umweltschonende und CO₂-effiziente Mobilität ein. Bereits 2007 verlangte der Regierungsrat im Rahmen der Massnahmenplanung Luftreinhaltung eine Reduktion des motorisierten, individuellen Pendlerverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs oder des Langsamverkehrs. Der Kanton Zug stellte sich zudem dem Bund bei der Prüfung eines Mobility-Pricing-Systems als Pilotregion zur Verfügung. Zusätzlich ist der Kanton Zug – unter der Leitung der Baudirektion – daran, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten, welches einen Beitrag zur Lösung der heutigen und zukünftigen Verkehrsprobleme leisten und gemäss Auftrag des Kantonsrats bis Ende 2021 im kantonalen Richtplan Aufnahme finden soll.

Zudem verfügt der Kanton Zug seit Jahren über ein zukunftsweisendes, vernetztes ÖV-Transportsystem: Bus und Bahn fahren im Gleichschritt und bieten an den Knotenpunkten Baar, Zug, Cham und Rotkreuz optimale Anschlüsse in Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete. Als einer der grössten Arbeitgeber hat der Kanton Zug ein Mobilitätsmanagement für die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung eingeführt, welches Anreize schafft, um das eigene Mobilitätsverhalten zu optimieren. Um den Verkehr gar nicht erst entstehen zu lassen, besteht in der kantonalen Verwaltung zudem unter gewissen Voraussetzungen die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten («Home-Office»).

Um all diese Bemühungen noch zu verstärken, erliess der Regierungsrat – wie bereits unter Frage 1 erwähnt – das «Energieleitbild Kanton Zug 2018». Mit den festgelegten Zielen und den daraus abgeleiteten Massnahmen unterstützt das Leitbild die Bestrebungen des Regierungsrats in den Handlungsfeldern Gebäude, Mobilität und Innovation.

3. *Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um dem Trend zu immer mehr klimaschädigenden Fahrzeugen im Kanton Zug entgegen zu wirken?*

Das Erlassen von Emissionsvorschriften für Fahrzeuge ist Sache des Bundes. Seit 1. Januar 2020 gilt für erstmals in Verkehr gesetzte Personenwagen ein CO₂-Zielwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer (Art. 10 Abs. 1 Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 23. Dezember 2011, CO₂-Gesetz; SR 641.71). Auf der Basis dieses Zielwerts sind Automobilimporteure verpflichtet, individuelle Zielvorgaben in Bezug auf ihre Fahrzeugflotte einzuhalten. Können diese Zielvorgaben nicht eingehalten werden, müssen sie Sanktionsbeträge bezahlen. Dies führt dazu, dass die Automobilimporteure selbst daran interessiert sind, möglichst emissionsarme Fahrzeuge zu verkaufen. Dies gilt auch im Bereich der grossen, schweren und leistungsstarken Personenwagen, die unter dem Begriff «Sport Utility Vehicles», kurz «SUV» genannt, zusammengefasst werden. Entsprechend starten die Premiummarken die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte in diesem Segment. Parallel dazu sind weitere neue Modelle zunehmend auch in der Mittelklasse angekündigt und werden in den nächsten Jahren im Markt eingeführt. Da aufgrund der hohen Kaufkraft im Kanton Zug der Trend zu teuren, leistungsstarken Fahrzeugen anhalten dürfte, ist davon auszugehen, dass bei neu in Verkehr gesetzten Personenwagen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zunehmend durch solche mit alternativen Antrieben ersetzt werden, die deutlich weniger oder gar kein CO₂ emittieren.

Die Kantone können zum Erreichen der nationalen Energie- und Klimaziele beitragen, indem sie geeignete Rahmenbedingungen für eine energieeffiziente und klimaschonende Mobilität schaffen. So beobachtet der Kanton Zug aktiv die Entwicklung der Elektromobilität und anderer energieeffizienter alternativer Antriebsformen. In die Planung seiner kantonalen Neubauten

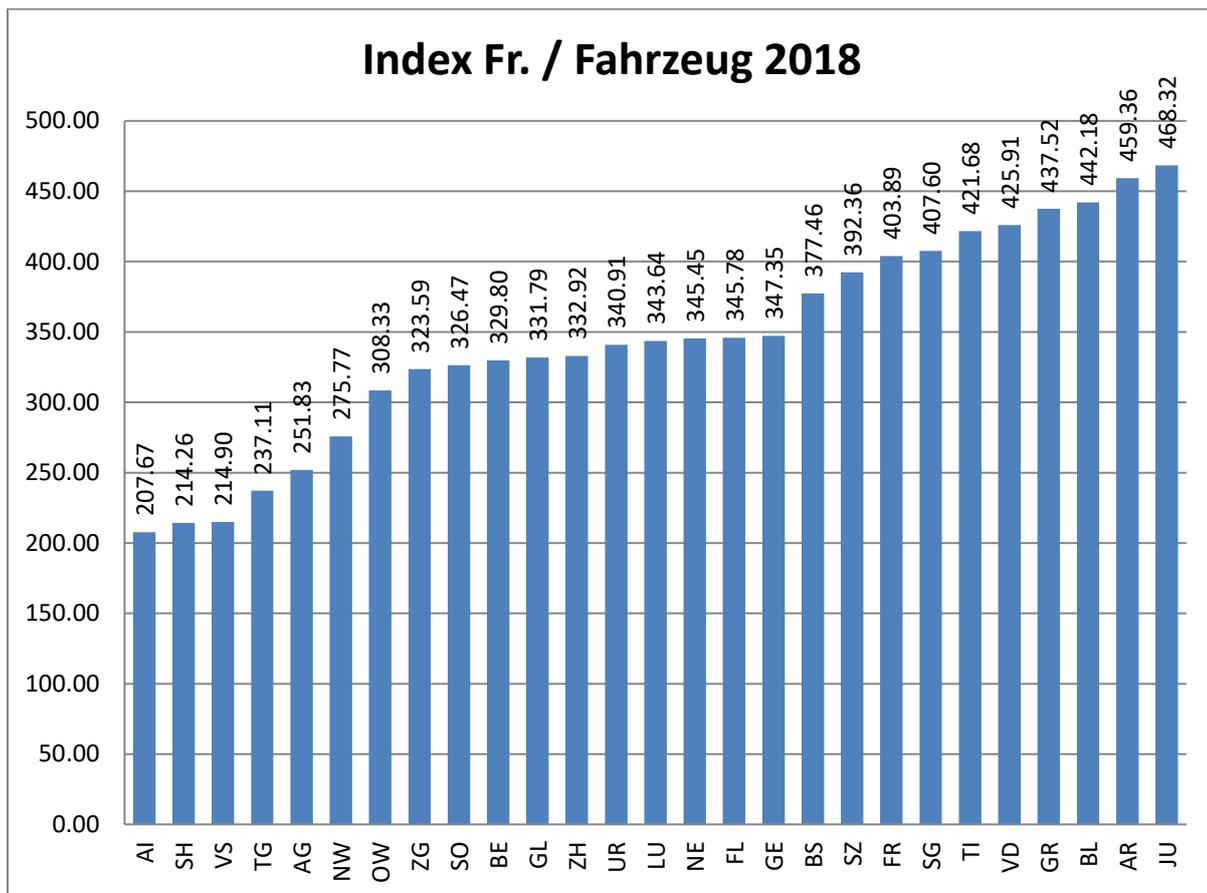
bezieht er die Elektromobilität bereits ein, so dass zu einem späteren Zeitpunkt Ladestationen und allfällige weitere Anlagen zur Energieproduktion mit minimalem Aufwand ausgebaut werden können. Der Kanton setzt sich des Weiteren in geeigneter Form dafür ein, dass dies auch bei privaten Bauten erfolgt. Falls ein Bedarf für Ladeinfrastruktur auf kantonalem Grund nachgewiesen ist, werden die Installationen soweit möglich vorgenommen. Die kantoneigenen Ladestationen werden ausschliesslich mit Strom aus lokalen erneuerbaren Quellen gespeist. Der Kanton informiert ausserdem die Öffentlichkeit über die Stromversorgung für Elektromobilität aus lokalen erneuerbaren Quellen.

4. *Wie stellt sich der Regierungsrat zum Vorschlag, klimaschädliche Autos durch höhere Motorfahrzeugsteuern unattraktiver zu machen?*

Der Regierungsrat hat sich in seinen Legislaturzielen für die Jahre 2019 bis 2022 unter dem Hauptziel D, den Lebensraum im Kanton Zug qualitativ zu gestalten, verpflichtet, eine Neukonzeption der Besteuerung der Motorfahrzeuge zu prüfen. Gleichzeitig reichte die FDP-Fraktion am 28. November 2019 eine Motion betreffend nachhaltige kantonale Fahrzeugsteuern (Vorlage Nr. 3034.1 – 16196) ein, die der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 30. Januar 2020 zur Bericht- und Antragstellung an den Regierungsrat überwies. Im Rahmen der Umsetzung des Legislaturziels, das Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986 (BGS 751.22) einer Revision zu unterziehen, ist der Regierungsrat gewillt, ganz unterschiedliche neue Steuermodelle zu prüfen und eine umfassende Auslegeordnung vorzunehmen. Dazu gehören auch Überlegungen, ob mit der Einführung finanzieller Erleichterungen bzw. Vorteile (Bonus) einerseits und finanzieller Mehrlasten bzw. Nachteile (Malus) andererseits eine Lenkungswirkung hin zu verbrauchs- und emissionsärmeren Fahrzeugen erreicht werden kann. Entsprechend sind höhere Motorfahrzeugsteuern zu Lasten bestimmter Fahrzeuggruppen oder Motorisierungsarten nicht zum vorneherein ausgeschlossen, sondern eine mögliche Massnahme, die im Rahmen der Vorarbeiten zur Revision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr geprüft wird.

5. *Der Kanton Zug liegt an der Spitze beim Kauf von Neuwagen und auch an der Spitze beim durchschnittlichen Treibstoffverbrauch. Wo liegt der Kanton Zug im Vergleich mit den anderen Kantonen bei der Höhe der Motorfahrzeugsteuern?*

Die Vereinigung der schweizerischen Strassenverkehrsämter und Liechtenstein (asa) erhebt jährlich die Daten über die Höhe der Einnahmen der Motorfahrzeugsteuern und den Fahrzeugbestand in den einzelnen Kantonen bzw. in Liechtenstein und berechnet auf dieser Grundlage die durchschnittliche Motorfahrzeugsteuer pro Fahrzeug. Wie der nachfolgenden asa-Statistik für das Jahr 2018 zu entnehmen ist, betrug die durchschnittliche Motorfahrzeugsteuer im Kanton Zug rund 324 Franken. Am wenigsten Motorfahrzeugsteuern pro Fahrzeug erhob mit 208 Franken der Kanton Appenzell Innerrhoden und am meisten der Kanton Jura mit 468 Franken. Im schweizweiten Vergleich bewegen sich die Motorfahrzeugsteuern des Kantons Zug im Mittelfeld.



asa 9 Index Motorfahrzeugsteuern 2018

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 7. April 2020

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Stephan Schleiss

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart