

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 4. Februar 2026

§ 471 Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben

2. Lesung
(Berichte s. § 465, 21.1.2026, S. 940)

Mathias Zopfi, Engi, beantragt im Namen der Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Ablehnung der Vorlage. – Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen wollte den Übergang in der Besteuerung von Elektrofahrzeugen anlässlich der ersten Lesung ein bisschen verträglicher und vor allem abgestuft gestalten. Mit der Rückweisung der ursprünglichen Vorlage wurde dem Regierungsrat der Auftrag erteilt, eine Vorlage auszuarbeiten, welche die Elektroautos in der Besteuerung berücksichtigt. Das ist auch richtig. Denn einerseits fallen Steuereinnahmen von fossil betriebenen Fahrzeugen weg. Das muss kompensiert werden. Die Besteuerung von Elektrofahrzeugen ist aber auch deshalb richtig, weil sie fair ist gegenüber denjenigen, welche die Strasse gar nicht oder viel weniger nutzen. Im Rahmen der Rückweisung wurde hingegen kein Auftrag erteilt, die ein paar Jahre zuvor eingeführte ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer abzuschaffen. Die Idee war es, die Mindereinnahmen im Bereich der fossil betriebenen Fahrzeuge durch Einnahmen bei den Elektrofahrzeugen eins zu eins auszugleichen. Ein derart abrupter Wechsel in der Besteuerung, wie er nun vorgesehen ist, war nicht beabsichtigt. Die Vorlage führt zu einem Steuerrabatt für fossil betriebene Motorfahrzeuge. Die Umstellung auf die Elektromobilität dauert lange. Selbst wenn der Marktanteil von Elektrofahrzeugen stark steigt, werden aufgrund der Betriebsdauer noch über viele Jahre fossil betriebene Fahrzeuge verkehren. Diese fossil betriebenen, vor allem grossen und leistungsstarken Fahrzeuge erhalten nun einen Rabatt. Das kritisiert die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen. Denn der Bund fordert den Kanton auf, auf das Netto-Null-Ziel hinzuarbeiten. Die Elektrifizierung des Verkehrs vermag einen der grössten Beiträge auf diesem Weg zu leisten. Der Landsgemeinde wird schwierig zu erklären sein, weshalb es in dieser Situation richtig ist, fossil betriebenen Fahrzeugen Steuerrabatte auf Kosten von E-Fahrzeugen zu gewähren. Die Grünen werden argumentieren, weshalb das nicht richtig ist. Besser, man bleibt beim heutigen Gesetz und startet einen Neuanlauf, um Steuergerechtigkeit herzustellen und die Elektrofahrzeuge in die Besteuerung einzubeziehen – aber nicht, um Rabatte zu verteilen.

Fridolin Staub, Bilten, Kommissionspräsident, votiert für Zustimmung zur Vorlage. – Bei einer Ablehnung der Vorlage wäre für Elektrofahrzeuge weiterhin keine Verkehrssteuer geschuldet. Es liegt eine Totalrevision vor. Der Landrat liess sich von den neuen Bemessungsgrundlagen überzeugen. Auch das Bonus-Malus-System wurde abgeschafft. Denn dieses entfaltete keine Lenkungswirkung. Das ist ein Fakt.

Regierungsrat *Christian Marti* spricht sich für Zustimmung zur Vorlage aus. – Der Landrat erteilte dem Regierungsrat im Dezember 2022 einen Auftrag: Es seien Bemessungsgrundlagen für sämtliche Antriebsarten zu definieren, verursachergerechte Steuern für die Finanzierung des Baus und des Unterhalts der Strassen unter Berücksichtigung ökologischer Anreize festzulegen und die Vor- und Nachteile der bisher angestrebten Saldoneutralität von Boni und Mali aufzuzeigen. Der Landrat hat die vorliegende Totalrevision bestellt. Der Regierungsrat unterbreitet ihm eine Vorlage, die den Auftrag des Landrats erfüllt. Sie stellt eine faire Besteuerung von Motorfahrzeugen mit allen Antriebsarten sicher. Über die Technologie-neutralität führt der Weg über den technischen Ausgleich bei Gewicht und Leistung zugunsten von E-Fahrzeugen zu einer ökologischen Ausgestaltung des neuen Steuersystems. Heute sind E-Fahrzeuge von der Strassenverkehrssteuer gänzlich befreit. Deshalb schlägt der Regierungsrat vor, den Systemwechsel mit einer Ermässigung für E-Fahrzeuge von 25 Prozent während vier Jahren zu begleiten. Der Landrat beriet die Vorlage des Regierungsrates in erster Lesung intensiv. Die eine Seite forderte mehr ökologische Anreize und eine weitergehende ökologische Ausgestaltung. Die andere Seite wollte die ökologische Ausgestaltung der regierungsrätlichen Vorlage abschwächen. Die Meinungen gingen also auseinander. Der Landrat stimmte jeweils – mit einer Ausnahme – ungefähr mit einer Zweidrittels-Mehrheit der regierungsrätlichen Fassung zu. Eine Mehrheit will somit die Vorlage in zustimmendem Sinne an die Landsgemeinde verabschieden. Es ist die vornehme Aufgabe des Landrates, eine Vorlage des Regierungsrates so lange zu beraten, bis sich eine Mehrheit zuhanden der Landsgemeinde einstellt. Das ist die glarnerische Tradition. Die Politik ist die Kunst des Möglichen. Zur Revision der Glarner Strassenverkehrssteuer liegt eine Vorlage vor, die dem Vergleich mit anderen Kantonen standhält. Die Leitprinzipien des damaligen Auftrags des Landrates sind erfüllt und die Vorlage lässt sich mit vernünftigem Aufwand umsetzen. Weitere Zusatzrunden kosten Geld und führen zunehmend auch zu Steuerausfällen. Auch trifft es nicht zu, dass pauschal alle Verbrenner von dieser Revision profitieren. – Der Landrat ist gebeten, in der Schlussabstimmung zu zeigen, dass er zu tragfähigen Kompromissen in der Lage ist. Sollten ausgewogene Vorlagen des Regierungsrates auch im Kanton Glarus zunehmend zwischen den Polen aufgerieben und aus unterschiedlichen Gründen versenkt werden, führt das im politischen Prozess zu einer Blockade.

Schlussabstimmung: Der Gesetzentwurf wird mit 44 zu 9 Stimmen bei 3 Enthaltungen der Landsgemeinde zur Zustimmung unterbreitet.

Verordnung über den Strassenverkehr

Das Wort dazu wird nicht verlangt. Der Aufhebung der Verordnung über den Strassenverkehr ist unter Vorbehalt der Zustimmung der Landsgemeinde zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben zugestimmt.