


156. Sitzung, Montag, 17. Januar 2022, 14:30 Uhr

 Vorsitz: *Benno Scherrer (GLP, Uster)*
Verhandlungsgegenstände

- 1. Mitteilungen 2**
- 2. Nachhaltigkeit als Kriterium für das öffentliche Beschaffungswesen..... 3**
 Postulat Bettina Balmer (FDP, Zürich), Ruth Ackermann (CVP, Zürich) und Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) vom 24. Juni 2019
 KR-Nr. 212/2019, Entgegennahme, Diskussion
- 3. Ausstattung kantonaler Parkplätze mit Ladeinfrastruktur .. 16**
 Motion Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Ronald Alder (GLP, Ottenbach) vom 8. Juli 2019
 KR-Nr. 232/2019, RRB-Nr. 1181/10.12.2019 (Stellungnahme)
- 4. Befreiung von Elektrofahrzeug-Ladestationen an bestehenden Parkplätzen von der Baubewilligungspflicht 18**
 Motion Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) vom 8. Juli 2019
 KR-Nr. 233/2019, Entgegennahme, Diskussion
- 5. Netzkostenbeiträge für die Erschliessung von Gemeinschaftsgaragen und öffentlichen Ladestationen mit Strom 24**
 Postulat Franziska Barmettler (GLP, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Ronald Alder (GLP, Ottenbach) vom 8. Juli 2019
 KR-Nr. 236/2019, Entgegennahme, Diskussion
- 6. Bewilligungspflicht von Luft-Wasser-Wärmepumpen nur noch im Anzeigeverfahren..... 31**

Postulat Hans Egli (EDU, Steinmaur), Christian Müller (FDP, Steinmaur) und Jonas Erni (SP, Wädenswil) vom 26. August 2019
KR-Nr. 257/2019, Entgegennahme, Diskussion

7. Leitungswasser statt Mineralwasser in der Kantonalen Verwaltung 34

Postulat Hans Egli (EDU, Steinmaur), Andrew Katumba (SP, Zürich) und Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) vom 23. September 2019

KR-Nr. 303/2019, Entgegennahme, Diskussion

8. Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei Erhebung und Darstellung der Lärmbelastung 43

Postulat Christian Lucek (SVP, Dänikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich) vom 30. September 2019

KR-Nr. 316/2019, RRB-Nr. 1147/4.12.2019 (Stellungnahme)

9. Schädliche Steinwüsten – Kantonale Flächen 51

Motion Jonas Erni (SP, Wädenswil), Theres Agosti (SP, Turbenthal) und Andrew Katumba (SP, Zürich) vom 11. November 2019

KR-Nr. 339/2019, RRB-Nr. 86/29.1.2020 (Stellungnahme)

10. Raumentwicklung und Nacht 55

Motion Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich) und Yvonne Bürgin (CVP, Rüti) vom 18. November 2019

KR-Nr. 351/2019, RRB-Nr. 145/12.2.2020 (Stellungnahme)

11. Verschiedenes 55

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. Mitteilungen

Geschäftsordnung

Ratspräsident Benno Scherrer: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Die Geschäftsliste ist somit genehmigt.

Wir behandeln heute Nachmittag Vorstösse der Baudirektion. Ich begrüsse dazu herzlich unseren Baudirektor, Regierungsrat Martin Neukom.

2. Nachhaltigkeit als Kriterium für das öffentliche Beschaffungswesen

Postulat Bettina Balmer (FDP, Zürich), Ruth Ackermann (CVP, Zürich) und Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) vom 24. Juni 2019

KR-Nr. 212/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Jürg Sulser hat an der Sitzung vom 30. September 2019 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich): Auf nationaler Ebene war die Nachhaltigkeit im Beschaffungswesen im vorletzten Jahr ein grosses politisches Thema, und ich denke, das war zu Recht der Fall. Dass dieses Postulat vom 24. Juni 2019 nun zweieinhalb Jahre auf der Warteliste war, obwohl es einen signifikanten Beitrag zum Umweltschutz leistet, finde ich ehrlich gesagt ärgerlich, und es zeigt einmal mehr, dass die Mühlen der Politik teilweise wirklich sehr langsam mahlen. Immerhin, heute können wir endlich darüber diskutieren, und ich hoffe sehr, dass wir im Anschluss an die Diskussion das Postulat auch mit einer grossen Mehrheit überweisen werden.

Wenn nun Sie von der SVP oder von den Grünen argumentieren, dass dieses Postulat hinfällig geworden sei, weil der Regierungsrat am 24. November 2021 dem Kantonsrat den Gesetzesentwurf zum Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vorgelegt hat, dann muss ich Ihnen sagen: Das sehe ich gar nicht so. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen und ein vernünftiges Konzept zur nachhaltigen Beschaffung im öffentlichen Beschaffungswesen auszuarbeiten. Und das ist nicht nur richtig, sondern auch ausgesprochen wichtig. Die SVP will wohl einfach einmal mehr nicht wahrhaben, dass Umweltschutz und Nachhal-

tigkeit wichtig sind und sich eben durchaus mit dem Wettbewerbsgedanken vereinbaren lassen. Beim vorliegenden Postulat, liebe SVP, vertritt Ihr Euch wirklich eine Chance, einen das Klima und die Umwelt schonenden Vorstoss mitzutragen, der auch aus wirtschaftlichen Überlegungen sinnvoll ist; das ist für mich ehrlich gesagt enttäuschend. Die Grünen wollen vermutlich das Postulat deshalb nicht annehmen, weil sie ihrem Baudirektor Arbeit ersparen wollen – ein auf den ersten Blick netter Gedanke zugunsten des eigenen Regierungsrates. Andererseits bin ich doch etwas erstaunt, dass Ihr, die sonst bei Doppelspurigkeiten rund um den Umweltschutzgedanken gar keine Berührungsängste kennt, genau in diesem Fall für einmal Doppelspurigkeiten wittert. Böserartigerweise könnte man euch sogar glatt unterstellen, dass es damit zu tun, dass das Postulat nicht von euch, sondern von uns Freisinnigen kommt.

Ja, der Gesetzesentwurf zum Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen ist vom Regierungsrat an die Kommission überwiesen worden. Aber wenn im öffentlichen Beschaffungswesen jährlich schweizweit Investitionen von rund 41 Milliarden Franken getätigt werden, dann sprechen wir auch im Kanton Zürich von einem sehr grossen Betrag mit entsprechend grossen Möglichkeiten für mehr Nachhaltigkeit zugunsten der Umwelt und des Klimas. Nicht nur die Politik, sondern auch die anbietenden Unternehmer haben einen Paradigmenwechsel im öffentlichen Beschaffungswesens durchgemacht und drängen nun auf mehr Qualitätswettbewerb, Nachhaltigkeit und Innovation. Diese Werte sind klimafreundlich, zweckmässig sowie zukunftsfähig und auf die Dauer nicht nur besser, sondern über den ganzen Lebenszyklus der Beschaffung betrachtet in den meisten Fällen auch günstiger – eine absolute Win-win-Situation.

Und genau darum fordern wir mit dem vorliegenden Postulat den Regierungsrat auf, ein konkretes Konzept zu erarbeiten, in welchem dieser neue Leitgedanke des BöB (*Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen*) und der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen im Kanton Zürich konkret umgesetzt wird. Mit diesem Postulat kann die Vergabekultur im Kanton Zürich auf zukunftsweisende Art beispielhaft weiterentwickelt werden. Insbesondere die Lebenszykluskosten und die Internalisierung von externen Kosten sollen im Konzept aus einer gesamtheitlichen nachhaltigen Sicht berücksichtigt werden. Auch in der Verfassung des Kantons Zürich ist die Wichtigkeit einer nachhaltigen Entwicklung festgehalten. Und schliesslich soll auch der Kanton Zürich einen Beitrag an die von der Schweiz

unterstützten UNO-Nachhaltigkeitsziele leisten, zu welchen sich die Schweiz mit der Agenda 2030 verpflichtet hat.

Dieses Postulat ist somit alles andere als überflüssig, sondern bietet im Gegenteil eine sehr gute Gelegenheit, einen Teil zu den UNO-Nachhaltigkeitszielen beizutragen, weiterhin Wettbewerb zuzulassen und erst noch Fortschritt und Innovation zu fördern. Da die aktuell gültige Submissionsverordnung des Kantons Zürich aufgrund der neuen Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen angepasst wird, möchten wir mit diesem Postulat konkret erreichen, dass bei der Umsetzung der Submissionsverordnung im Kanton Zürich die Nachhaltigkeit im Beschaffungswesen ihrer Wichtigkeit entsprechend angemessen gewichtet wird. Vielen Dank für die Unterstützung unseres Postulates.

Jürg Sulser (SVP, Otelfingen): Pro Jahr werden in der Schweiz rund 41 Milliarden Franken für die öffentliche Beschaffung auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebenen ausgegeben. Die Beschaffungsstellen geben dabei bereits heute ökonomische, ökologische und soziale Vorgaben durch verpflichtende Kriterien vor. Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren zahlreiche weitere Nachhaltigkeitskriterien sowie Leistungsindikatoren geschaffen und die Nachhaltigkeitsberichte gemäss neuem nationalem und internationalem Beschaffungsrecht angepasst. Die hierfür spezifischen Eignungs- und Zuschlagskriterien für Beschaffungsgegenstände wurden juristisch überprüft und für die Beschaffungspraxis verabschiedet. Daher müssen sicher keine neuen Stellen in der Verwaltung geschaffen werden, welche genau dieses nun wieder kontrollieren. Gerade in den aktuellen Zeiten, in denen unsere Wirtschaft durch Corona (*Corona-Pandemie*) schwer zu kämpfen hat und uns die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise noch lange beschäftigen werden, sollten wir die Verwaltung so effizient wie möglich einsetzen und nicht noch weitere Bürokratien aufbauen. Der von den Postulanten geforderte Paradigmenwechsel entsteht durch Innovation, durch technologischen Fortschritt und durch sich ändernde Märkte, aber sich sicher nicht durch noch mehr Bürokratie.

Die Diskussion sollte auch nicht nur im Hinblick auf das öffentliche Beschaffungswesen geführt werden. Im Postulat wird vernachlässigt, dass hier zwei Beteiligte am Start sind: zum einen die beschaffenden Stellen und zum anderen die Firmen als Partner des öffentlichen Beschaffungswesens. Als Vertreter der Wirtschaft kann ich Ihnen versichern, dass diese Firmen ihre Produkte und Dienstleistungen schon längst ressourceneffizient, emissionsarm und fair herstellen, weil sie

sonst nämlich im nationalen wie auch internationalen Wettbewerb gar nicht mehr konkurrenzfähig wären. Hierbei sind Qualitätswettbewerb, Nachhaltigkeit und Innovation nicht nur wichtige Themen – wie im Postulat formuliert –, sondern längst verpflichtende Standards, nach denen die Unternehmer agieren und zukunftsorientiert handeln.

Wir nehmen die ökonomische Debatte mit der Herausforderung von Nachhaltigkeit und Klimapolitik sehr ernst, aber basierend auf einer marktwirtschaftlichen Ordnung. Und hier ist eben auch der Preis nach wie vor ein wichtiger Bestandteil bei einer Ausschreibung. Nur so können wir die Ausgaben des Kantons im Griff behalten und uns nicht immer weiter durch bürokratischen Mehraufwand verschulden.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Zeiten, in denen die Diskussionen und Entscheidungen bei der Beschaffung rein nach Billigstangeboten geführt wurden, vorbei sind. Heute richten sich die Aspekte nach den vorteilhaftesten Angeboten aus. Das zum Zeitpunkt der Anschaffung jedoch nicht zwingend auch das billigste sein muss. Ökonomische, soziale und ökologische Entwicklungen müssen im Gleichschritt einhergehen und dürfen nicht voneinander getrennt oder gar gegeneinander ausgespielt werden. Wir gehen davon aus, dass der Regierungsrat bereits heute bei allen Vergaben – die von den Postulanten vorgegebenen Aspekte Innovationswettbewerb, Qualität und Nachhaltigkeit –, einhält und dem umfassend Rechnung trägt. Das geforderte Konzept ist ein unnötiges und sinnloses Arbeitsbeschaffungsprogramm für die Verwaltung, die angesichts der Stärkung unserer Corona-geschwächten Wirtschaft wahrlich Besseres zu tun hat.

Die SVP ist der Meinung, dass es dieses Postulat nicht braucht. Wir fordern Sie daher auf, sich der Ablehnung des Postulats anzuschliessen. Danke.

Davide Loss (SP, Thalwil): Die öffentliche Beschaffung stellt für Unternehmen im Kanton Zürich einen wichtigen Markt dar. Andererseits ist der Staat darauf angewiesen, dass die Unternehmen ihre Produkte und Dienstleistungen nicht nur in höchster Qualität, sondern auch ressourceneffizient, emissionsarm und fair herstellen. Die Kriterien der Nachhaltigkeit und Innovation werden im öffentlichen Beschaffungsprozess erst seit kurzer Zeit in genügendem Ausmass berücksichtigt. Der Preis – das ist leider so, eine nicht wegzudiskutierende Tatsache – ist nach wie vor das Hauptkriterium.

Gemäss Artikel 6 Absatz 2 der Kantonsverfassung sind Kanton und Gemeinden in Verantwortung für die kommenden Generationen einer öko-

logisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltigen Entwicklung verpflichtet. Ausserdem hat sich die Schweiz zur Umsetzung der UNO-Nachhaltigkeitsziele verpflichtet. Wir alle sind somit verpflichtet, zu einem nachhaltigen Staatshandel beizutragen. Es ist deshalb nur folgerichtig, wenn der Regierungsrat eingeladen werden soll, ein Konzept zu erarbeiten, wie die neuen Leitgedanken des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen und der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen im Kanton Zürich umgesetzt werden können und die Vergabekultur entsprechend weiterentwickelt werden kann. Daran ändert auch die Vorlage des Regierungsrats zum Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen nichts. Der Regierungsrat ist nach wie vor bereit, das Postulat entgegenzunehmen und dies, wie erwähnt, aus gutem Grund.

Es ist wirklich nicht ersichtlich, inwiefern ein nachhaltiges öffentliches Beschaffungswesen zu mehr Bürokratie führen soll. Gerade Sie, Herr Sulser, als Vertreter der Wirtschaft müssten das grösste Interesse daran haben, dass das Kriterium der Nachhaltigkeit vermehrt beim öffentlichen Beschaffungsprozess berücksichtigt wird, wenn dies schon ein Standard ist, wie Sie geltend machen. Es ist deshalb wirklich ärgerlich und nicht nachvollziehbar, weshalb die SVP-Fraktion die Ablehnung dieses Postulats beantragt hat. Es spricht wirklich nichts gegen die Berücksichtigung des Kriteriums der Nachhaltigkeit im öffentlichen Beschaffungswesen. Es ist offenbar zur Mode geworden, dass die SVP-Fraktion bei fast allen Vorstössen, die nicht aus der eigenen Küche stammen, die Ablehnung beantragt. So kommen wir im Kanton Zürich nicht weiter. Die Nachhaltigkeit, das ist ein Standard heute; das soll auch bei öffentlichen Beschaffungswesen berücksichtigt werden. Ich bitte Sie deshalb, das Postulat zu überweisen. Besten Dank.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Ich halte mein Votum aus Effizienzgründen im Namen der Kooperation der SP, GLP, Grüne, die Mitte, EVP und AL.

Was und wie man einkauft, hat weltweite Auswirkungen. Dies gilt für alle drei Einkaufskörbe: für Private, für Unternehmen und für die öffentliche Hand. Für 41 Milliarden Franken kauft die öffentliche Hand schweizweit Güter und Dienstleistungen ein; im Kanton Zürich sind es etwa eineinhalb Milliarden Franken im Jahr. Genaueres Hinschauen ist nicht nur wichtig, es ist für einen vorbildlichen Kanton eine Pflicht. In etwa einem Jahr – hoffe ich – wird die revidierte Interkantonale Vereinbarung im öffentlichen Beschaffungswesen im Kanton Zürich auch

in Kraft treten. Das neue öffentliche Beschaffungsrecht bedeutet einen Paradigmenwechsel – das ist heute wohl das Wort des Tages. Nachhaltigkeit ist als wichtiges Qualitäts- und Vergabekriterium nicht mehr freiwillig, sie ist im Zweckartikel der Beschaffung gesetzlich verankert. Nachhaltigkeit wird also zur Pflicht. Einen Dank an die die FDP, dass sie das mittragen und mit eingereicht haben.

Mit der Überweisung des Postulats wünschen sich die genannten Kooperationsparteien ein Konzept, wie die Neuausrichtung umgesetzt werden soll. Das Konzept stellt sicher, dass sich der Kanton frühzeitig und aktiv mit dem nachhaltigen Qualitätswettbewerb auseinandersetzt, also für Fragen, wie mehr Nachhaltigkeit im Kreislaufdenken im Vergabewesen gefördert und gefordert werden kann, wie die Prioritäten zu setzen sind. Es geht hier um einen Qualitätswettbewerb beim ökologisch und sozial verantwortungsvollen Einkaufen; es geht um den Einbezug der Lebenszyklus-Kosten, also um die Umwelt- und Klimarelevanz in der Vergabe, also um Kosten und Umweltbelastungen entlang des Lebenszyklus. Es ist ein Beitrag zur Innovationsförderung, und es geht um ein besseres Lieferketten-Management unter Berücksichtigung sozialer Kriterien und grundlegender Menschenrechte. Das alles sind ur-liberale und ur-grüne Themen.

Vielleicht haben Sie es schon gehört: Das Lieferketten-Gesetz kommt in Deutschland und der EU zur Anwendung. Ich befasse mich beruflich mit nachhaltiger Beschaffung und setze mich für mehr Nachhaltigkeit beim öffentlichen Einkauf ein. Ich kann Ihnen sagen, die Akzeptanz und das Interesse von Schweizer Anbietern zu Vorgaben in der Lieferkette ist markant gestiegen, seit Deutschland im letzten Juni das Lieferketten-Sorgfaltspflichtengesetz verabschiedet hat. Es wird je nach Unternehmensgrösse im Januar 2023 oder 2024 in Kraft treten. Nicht nur Berlin, auch Brüssel hat einiges beschlossen in diesem Bereich, seit das Europa-Parlament im letzten März mit einer grossen Mehrheit die Einführung eines EU-weiten Lieferketten-Gesetzes vorangetrieben und beschlossen hat. Dies ist wichtig, wie beispielsweise die Kinderarbeit zeigt. Kein populäres Thema, ich weiss. Täglich gehen jedoch 160 Millionen Kinder weltweit arbeiten. Die Hälfte der Kinder ist unter zwölf Jahre alt und arbeitet unter gefährlichen und ausbeuterischen Bedingungen auf Kaffee- und Kakaoplantagen, auf Baumwollfeldern, in Minen und Steinbrüchen. Kinderarbeit ist der Einstieg in den Teufelskreis der Armut. Weshalb sage ich das? Es ist wichtig, dass wir, dass der Kanton hier genau hinschaut beim eigenen Einkauf.

Das neue Vergaberecht ist eine Chance für Schweizer Unternehmen, sich im internationalen Qualitätswettbewerb auch in Zukunft gut zu positionieren. Unternehmen sind sich nämlich bewusst: Entweder sie bemühen sich, langfristig nachhaltige Lieferantenbeziehungen aufzubauen, oder sie werden internationale Marktanteile verlieren. Indem der Kanton soziale und ökologische Kriterien entlang der Lieferketten einfordert und Innovationen fördert, hilft er den Schweizer Unternehmen, marktfähig zu sein und zu bleiben. Dies wiederum stärkt den Standort Zürich beziehungsweise den Standort Schweiz. Der Kanton Zürich hat dazu bereits erste Schritte in die Wege geleitet. Das freut mich. Wir sind jedoch noch nicht am Ziel, aber endlich am Start. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Bevor hier jetzt Missverständnisse aufkommen: Ich werde also für die Grünen sprechen; wir können das auch selber.

Beim Einsatz öffentlicher Mittel ist es unbestritten wichtig, dass neben wirtschaftlichen Aspekten zwingend auch die soziale und die ökologische Nachhaltigkeit berücksichtigt wird. Deshalb befürworten wir Grünen den Beitritt des Kantons zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen, kurz IVÖB2019. Die entsprechende Gesetzesvorlage zum Beitritt hat uns der Regierungsrat im Dezember vorgelegt. Die neue IVöB2019 regelt das Beschaffungsrecht auf kantonaler Ebene und sie ist gleichzeitig die Grundlage zur Harmonisierung der Beschaffung in den Kantonen. Und sie ist in Kraft, seit die Kantone Appenzell Innerrhoden und Aargau am 1. Juli letzten Jahres beigetreten sind.

Die Postulantinnen fordern jetzt ein Konzept, wie der mit dem revidierten Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen, BöB, einhergehende Paradigmenwechsel auch im Kanton umgesetzt werden soll. Berücksichtigt werden sollen Qualität, Innovation und Nachhaltigkeit. Das ist an und für sich nichts Neues, denn zumindest Qualität und Nachhaltigkeit sind bereits heute in der Submissionsverordnung als Zuschlagskriterien aufgeführt, schon seit 2018, lange bevor das Postulat eingereicht wurde. Die IVöB geht denn auch viel weiter als das Postulat. Die Qualität ist neben dem Preis neu ein obligatorisches Kriterium. Und als Zuschlagskriterien sind neben den im Postulat geforderten Innovationsgehalt und Lebenszykluskosten auch die Plausibilität des Angebots, die Lieferbedingungen, die Funktionalität, Servicebereitschaft, Fachkompetenz oder Effizienz der Methodik aufgeführt. Auch die Einhaltung von arbeits- und umweltrechtlichen Vorgaben sind in der Vereinbarung neu konkret formuliert. So wird es beispielsweise leichter,

gegen Dumping-Angebote vorzugehen. Gleichzeitig mit dem Beitritt zur interkantonalen Vereinbarung wird die revidierte Submissionsverordnung in Kraft gesetzt werden. Zusätzlich sind Informationen und Schulungen für die Vergabestellen auf kantonaler und auf kommunaler Ebene geplant.

Das Vergaberecht alleine bringt aber nur wenig Änderung. Dafür braucht es gelebte Kultur, das heisst, die Instrumente zur nachhaltigen Beschaffung müssen auch angewendet werden. Und eben nicht nur in der Baudirektion, welche beim Beitritt zur interkantonalen Vereinbarung federführend ist, sondern auch im Verkehr, der Sicherheit, der Bildung und der Gesundheit ist ein Paradigmenwechsel notwendig. Wir Grüne wollen nicht nur, dass die öffentlichen Mittel sozial und ökologisch nachhaltig eingesetzt werden. Es muss in erster Linie auch von Anfang an ressourcenschonend geplant werden. Einfach grosszügig beschaffen und dann das CO₂ kompensieren, womöglich noch günstig im Ausland, wie es die Postulantinnen in der Begründung schreiben. Das kann nicht die Lösung sein. Die Stossrichtung des Postulats, nämlich die Umsetzung des revidierten Bundesgesetzes für die öffentliche Beschaffung auf kantonaler Ebene, unterstützen wir Grünen. Da wir die Regierungsvorlage dazu bereits haben, braucht es kein Postulat, um dann in zwei Jahren einen Bericht vorgelegt zu bekommen. Zumal die Vorlage des Regierungsrats noch viel weiter geht als die Forderungen der Postulantinnen.

Wir lehnen das Postulat ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Unser Postulat von 2019 wurde durch die Gesetzesvorlage von der Regierung überholt. Darüber sind wir sehr erfreut und werden mit Interesse prüfen, ob die Forderungen in unserem Postulat darin enthalten und eventuell sogar erfüllt sind.

Zum Beispiel: Sind Qualität, Innovation und Nachhaltigkeit Kriterien beim öffentlichen Beschaffungswesen? Es sollen Firmen berücksichtigt werden, die ihre Produkte und Dienstleistungen ressourceneffizient, emissionsarm und fair herstellen. Der Zuschlag soll das vorteilhafteste Angebot bekommen, das heisst eventuell nicht, dass das immer das billigste ist zum Zeitpunkt der Anschaffung, sondern dass es den Aspekten wie Lebenszykluskosten und Internalisierung von externen Kosten am besten Rechnung trägt.

Dieses Postulat ist nach wie vor angebracht und wichtig. Und die Mitte-Fraktion unterstützt es weiterhin.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Als ich 2015 frisch in den Kantonsrat kam, lautete der Titel meiner ersten Anfrage «Sozialstandards bei der Beschaffung von Berufskleidern» (KR-Nr. 220/2015), ein Thema, das jetzt hier wieder auftaucht, sieben Jahre später.

Das Postulat, für das sich hier ein paar sehr loben, kam quasi wie bestellt – kaum, dass das Gesetz in Bern beschlossen wurde. Man könnte auch spitzzünftig formulieren: FDP und GLP haben langsam bemerkt, dass die freie Marktwirtschaft auch nicht das Gelbe vom Ei ist. Vielleicht sollten wir ein bisschen konkreter werden. Ich habe gehört, wie da hinten ein bisschen gelästert wurde. Es ist ein bisschen ein Bullshit-Bingo von allen möglichen Wörtern wie Innovation, Nachhaltigkeit und so weiter; ein bisschen eine Selbsthudelei.

Was können wir hier noch diskutieren? Es wird ein Konkordat geben, das die Umsetzung relativ breit regelt. Trotzdem hat der Kanton hier noch ein bisschen Handlungsspielraum, beziehungsweise kann gewisse Akzente setzen. Dies ist auch wichtig zu erwähnen. Wo kann er hier noch Akzente setzen? Was ist hier noch wichtig bei der Umsetzung? Einerseits geht es hier um die Kontrolle. Wie will der Kanton sicherstellen, dass diese Standards auch eingehalten werden? Hier ist es notwendig, dass der Kanton eine Stelle schafft, die die Kontrolle übernimmt, damit sie auch vorgenommen wird. Falls der Kanton sich hier nur auf irgendwelche Eigendeklarationen von Unternehmen abstützt, ist dies relativ wertlos, macht das ganze Kriterium der Nachhaltigkeit oder deren Umsetzung eher schwierig beziehungsweise wertlos. Einerseits geht es auch darum, welche Standards werden geprüft, werden eingefordert? Ein Mindeststandard ist definiert, nämlich der Mindeststandards der ILO, der internationalen Arbeitsorganisation, die hier bei den Ausschreibungen berücksichtigt werden müssen. Das heisst aber nicht, dass der Kanton nicht auch weiter gehen kann. Ich gehe jetzt zurück zu meinem Vorstoss, den ich 2015 gemacht habe, nämlich zu den Berufskleidern. Dort gibt es noch weitere Standards: Einerseits können Produzenten Mitglieder von Multi-Stakeholders-Initiativen sein zum Beispiel der Fair Label Association, der Fair Wear Foundation. Es gibt Produktzertifizierungen in diesem Bereich; ich nenne jetzt als Beispiel den GOTS, den Global Organic Textile Standard, oder Öko-Tex. Es gibt im Textilbereich noch weitere Standards sowie auch in anderen Bereichen. Ich habe jetzt mal die Berufskleider genommen. Es gibt sicher im Bau und so weiter auch Standards, die der Kanton berücksichtigen kann, die der Kanton auch bei seinen Ausschreibungen berücksichtigen soll. Er soll auch bei der Umsetzung des Ganzen darauf achten, dass das Ganze in den Leitlinien, dass das Ganze in den Verordnungen und so weiter

mit der Praxis einhergeht, damit das Ganze nicht eine reine Deklaration, ein reiner Papiertiger bleibt.

Gerne erwarte ich und die AL hier vom Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) weiter Auskünfte bezüglich der geplanten Umsetzung. Besten Dank.

Hans Finsler (SVP, Affoltern am Albis): Ich bin Vertreter der schweizerischen Volkspartei des Kantons Zürich und für Nachhaltigkeit. (*Heiterkeit*) Ich bin der Ansicht, dass nachhaltiges Verhalten, insbesondere nachhaltiges Beschaffen ein Teil der allgemeinen Sorgfaltspflicht sämtlicher Exekutiv-Organen im Land ist. Das war schon immer so, wenn auch der Begriff der Nachhaltigkeit sich möglicherweise im Laufe der Zeit wandeln kann und wird und es bereits getan hat. Berücksichtigung der Nachhaltigkeit gehört zum Selektionsprozess in der Beschaffung und damit zum sorgfältigen Handeln des Exekutiv-Mitglieds. Aus diesem Grund bin ich der Meinung, dass das vorliegende Postulat schlicht unnötig ist und deshalb nicht angenommen zu werden braucht. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich möchte die Aussagen von zwei meiner Vorredner, nämlich von Florian Meier und vom Vertreter der AL, aufnehmen.

Was Bullshit-Bingo ist, weiss ich nicht, Manuel Sahli. Dafür bin ich etwas zu alt und etwas anders erzogen, um solche Wörter zu brauchen. Aber ich kann sagen, was ich hier lese in diesem Postulat, a) verstehe ich die Begründung nicht ganz und b) wird es wieder ein riesiger Papiertiger im Modezyklus der grünen Welle. Man will jetzt von diesen Mitte- und Mittellinks-Parteien, Bettina Balmer, jetzt auch noch etwas bringen. Nein. Ich muss sagen, Herr Meier, mit einem Ausdruck bin ich vollkommen einverstanden, den Sie heute gebracht haben, und zwar mit dem Begriff «gelebte Kultur»; «gelebte Kultur», ja. Kaufen wir doch in unserem Land ein, schauen wir doch, was da angeboten wird. Ich sage mal, wenn es zu viel Chinesisches oder etwas Chinesisches drin hat, dann würde ich es nicht kaufen, weil ich davon ausgehen kann, dass es irgendwo in einem Arbeitslager produziert wurde und billiger ist, sonst wäre es nicht drin; ich sage es geradeheraus. Dann sind wir ehrlich. Kümmern wir uns darum, dass es möglichst viele Schweizer Komponenten drin hat; da wissen wir nämlich, wie produziert wird und womit produziert wird, meistens, und schauen, dass in diesen Betrieben Lehrlinge angestellt sind, junge Leute angestellt sind, die hier ihren Beruf

lernen können. Dafür braucht es keinen solchen Papiertiger. Da reichen die geltenden Gesetze. Man muss sie nur einsetzen.

Jetzt komme ich noch zu meinem Lieblingsthema: KR-Nr. 04/2020. Es ist immer noch nichts geschehen, was die Uni und die freihändige Vergabe betrifft. Da müssen Sie hinschauen, Bettina Balmer, in ihrem freisinnigen Biotop an der Uni. Da müssen Sie schauen, dass nicht freihändig vergeben wird. Ich habe jetzt wieder eine Anfrage, KR-Nr. 05/2022, gemacht. Ich bin sicher, dass es wieder eine sehr, sehr lange Liste von freihändigen Vergaben an diesem Universitätsspital gibt von Deutschland, an Deutschland, Entschuldigung, ich sage es geradeheraus. Also, setzen wir durch, was momentan im Gesetz verlangt wird, und lehnen wir diesen Papiertiger hier ab. Danke.

Bettina Balmer-Schiltknecht (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:
Ich möchte gerne replizieren. Zuerst zu den Grünen, zu ihrer Aussage «wir können das auch selber». Ich weiss nicht genau, wie ihr das gemeint hat, aber ich finde es ziemlich anmassend, wenn ihr denkt, dass es besser ist, wenn ihr das allein macht, als wenn wir das hier alle zusammen an die Hand nehmen. Klar, die Vereinbarung zum öffentlichen Beschaffungswesen regelt die Eckpfeiler für das Zürcher Beschaffungswesen; das ist diskussionslos so. Es ist eben auch so, dass die Vereinbarung dann aufhört, wenn es um das Konkrete geht. Dies wird jetzt dann in der Kommission besprochen. Und zum Vertreter der AL: Manuel Sahli hat gesagt, der Kanton hat einen gewissen Handlungsspielraum. Und genau hier möchten wir eben mit diesem Postulat einen Punkt setzen. Das finde ich schon sehr wichtig. Dann zur SVP: Hans Finsler, ich finde es sehr löblich, dass du findest, das sei in der Eigenverantwortung und sowieso sei es schon der Fall, dass die Sorgfaltpflicht grundsätzlich gelebt werde. Wir haben von Hans-Peter Amrein dann auch gehört, dass er gewisse Zweifel hat, wenn es um das Beschaffungswesen geht, um das freihändige Beschaffungswesen an der Universität. Ich kann jetzt nicht sagen, ob das stimmt oder nicht, aber offensichtlich ist es doch nicht ganz so selbstverständlich, dass das öffentliche Beschaffungswesen im besten Sinne funktioniert. Und wir haben auch gehört, es geht um sehr viel Geld. Und wenn wir es mit diesem vielen Geld günstiger und für die Umwelt besser machen können und damit die Innovation und den Fortschritt vorantreiben, dann weiss ich wirklich nicht, was dagegenspricht. Es braucht klare, griffige Kriterien, die eben mithelfen, dass wir beim Beschaffungswesen das Geld im besten Sinne ausgeben, dass wir dabei auch den Umweltschutz und die Nachhaltigkeit miteinbeziehen, wir uns entsprechend der Wichtigkeit

dieser Themen positionieren. Genau das – und nicht mehr oder weniger – möchte dieses Postulat.

Regierungsrat Marin Neukom: Im Jahr 2012 wurde das WTO-Abkommen (*World Trade Organisation*) zum internationalen Beschaffungswesen überarbeitet, namens GPA, Government Procurement Agreement. Damals ist dieser ganze Prozess zu diesem Thema gestartet, über das wir jetzt sprechen. So wurde auch das Beschaffungswesen auf nationaler Ebene mit dem BöB umgesetzt; das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen ist bereits in Kraft. Parallel dazu wurde ein Konkordat erarbeitet, das sehr, sehr ähnlich ist. Es ist nicht ganz deckungsgleich, aber fast deckungsgleich; das ist die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen. Die ersten zwei Kantone haben zugestimmt. Deshalb ist dieses Konkordat bereits in Kraft. Die Regierung möchte ebenfalls beitreten, das Beitrittsgesetz liegt dem Kantonsrat zur Behandlung vor.

Es wurde erwähnt, dass in diesem neuen Beschaffungswesen oft von einem Paradigmenwechsel gesprochen wird: vom reinen Preiswettbewerb hin zum Qualitätswettbewerb. Das ist so. Neuerdings ist nicht nur das Preiskriterium, sondern auch das Qualitätskriterium ein zwingendes Kriterium. Für den Kanton Zürich ist das nicht eine so grosse Umstellung, wie Sie vielleicht meinen, weil, der Kanton Zürich hat bei seinen Vergaben bisher immer auch das Qualitätskriterium berücksichtigt. Der Sprung für den Kanton Zürich, dem IVöB beizutreten, ist weniger gross, als es für andere Kanton ist. Für den Regierungsrat ist es sehr wichtig, jetzt schon die Kriterien «Qualität», «Innovation» und «Nachhaltigkeit» zu gewichten; das ist auch jetzt schon möglich, was wird auch sehr gerne im Rahmen des Postulats darlegen. Mit dem IVöB kann das natürlich nachher noch stärker gewichtet werden. Das deckt sich grundsätzlich mit der Stossrichtung dieses Postulates. Deshalb ist der Regierungsrat auch bereit, es entgegenzunehmen.

Noch ein Wort zum Klimaschutz: Ich bin der Ansicht, dass wir Klimaschutz primär schaffen, indem wir die richtigen Technologien voranbringen. Dabei denke ich an Technologien, die mit der Elektromobilität zu tun haben: die Dekarbonisierung, Umsteigen von fossilen Applikationen auf in der Regel elektrische. Das sind häufig neue Technologien, die zum Einsatz kommen. Bei neuen Technologien ist es immer so, dass sie am Anfang immer teurer sind. Im Unterschied zu anderen kann der Staat sagen, wir bestellen ganz bewusst neue Technologien, die neu sind und mehr Risiko haben, wenn das politisch gewollt ist. Wenn man

Ja dazu sagt, kann der Kanton, der Staat einen Beitrag leisten, neue Technologien und Innovationen voranzubringen.

Zu Jürg Sulser: Er hat erwähnt, dass das Beschaffungswesen sehr, sehr bürokratisch sei. Das stimmt, Herr Sulser. Das Beschaffungswesen ist wirklich ein sehr grosser administrativer Aufwand, ganz unabhängig davon, ob man das ökologisch ausgestaltet oder nicht. Es ist sehr aufwendig, es ist sehr viel Papier. Das liegt daran, dass das ganze am Schluss justiziabel sein muss, das heisst, die unterlegene Firma muss gegen ein Resultat klagen können. Deshalb muss es juristisch sehr gut verankert sein, sehr gut funktionieren, damit es nachher Bestand hat. Das macht es aber kompliziert. Doch das ist der Preis, den wir bereit sind zu zahlen, um die Korruption zu bekämpfen. Denn mit einem guten Beschaffungswesen wird die Korruption eingedämmt – möglichst auf null. Deshalb, ja, eine gewisse Bürokratie hat das Beschaffungswesen. Das hat aber mit der Nachhaltigkeit an und für sich noch gar nichts zu tun. Was Sie aber freuen wird, Herr Sulser, ist, dass das neue Beschaffungswesen deutliche Erleichterung für die Firmen, für die Industrie und das Gewerbe bringen wird. Warum? Heute ist es so: Jeder Kanton und der Bund haben andere Beschaffungswesen, das heisst, wenn Sie als Firma interkantonal tätig sind, müssen Sie in jedem Kanton die Beschaffungsregeln kennen. Neu, mit dem IVöB – wenn dann alle Kantone beigetreten sind – gibt es eine Harmonisierung. Sie müssen dann nur noch ein Beschaffungsrecht kennen; das ist dann das gleiche in allen Kantonen. Das wird eine ganz grosse Vereinfachung für das Gewerbe und die Industrie. Das ist ein grosser Schritt. Deshalb hoffe ich natürlich auch, dass der Kanton Zürich sehr rasch dem IVöB beitreten kann.

Zur Befürchtung, dass die Berücksichtigung der Nachhaltigkeitskriterien in der Verwaltung zu einem hohen Zusatzaufwand führe, kann ich sagen, es ist aktuell nicht geplant, dass wir zusätzliche Stellen schaffen werden, nur um das neue IVöB umzusetzen. Wie gesagt, das Beschaffungswesen benötigt einen gewissen Aufwand, es gibt einen administrativen Aufwand. Aber, ob wir das nachhaltig machen oder nicht, spielt diesbezüglich nicht so eine grosse Rolle. Ich rechne nicht mit einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand.

Noch einen Kommentar zum Schluss zu Hans-Peter Amrein: Er hat gesagt, man solle einfach lokal einkaufen ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 99 : 62 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 212/2019 zu überweisen.

Ratspräsident Benno Scherrer: Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Ausstattung kantonaler Parkplätze mit Ladeinfrastruktur

Motion Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Ronald Alder (GLP, Ottenbach) vom 8. Juli 2019

KR-Nr. 232/2019, RRB-Nr. 1181/10.12.2019 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantrag dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Der Baudirektor hat vorhin schon zum Thema übergeleitet. In unserem GLP-Vorstoss geht es um die Förderung der Elektromobilität, und zwar um die Ausrüstung von Parkplätzen mit Ladestationen, die durch den Kanton oder öffentlich genutzt werden.

Nun hat der Regierungsrat im Dezember 2020 eine Ausschreibung für den Ausbau von Ladestationen vorgenommen und für 9,5 Millionen Franken einen Rahmenvertrag mit Repower (*Energieversorgungsunternehmen*) abgeschlossen. Es sind gemäss Regierungsratsbeschluss 1270 Ladestationen vorgesehen, davon 10 Prozent Schnellladestationen. Diese sollen gestaffelt über zehn Jahre installiert werden. Gemäss den neuen Hochbaustandards sollen 50 Prozent der Parkplätze von Immobilien des Kantons Zürich mit Ladestationen ausgerüstet werden.

Damit ist das Anliegen der Motion bereits erfüllt. Gut möglich, dass wir mit der Motion diesen Prozess angestossen haben. Wir freuen uns jedenfalls über dieses Vorgehen des Regierungsrates und danken ihm für das konkrete Handeln. Das ist auf jeden Fall der schnellere Weg als auf einen Vorstoss im Kantonsrat zu warten. Aus diesem Grund ziehen wir die Motion zurück. Sie kann sozusagen als erledigt abgeschrieben werden, bevor sie überwiesen wird. Ich kann auch sagen, dass die Fraktionen hier schon informiert sind.

Ratspräsident Benno Scherrer: Sonja Gehrig hat die Motion zurückgezogen. Wird das Wort dennoch gewünscht? Das Wort wird weiter nicht gewünscht. Es spricht noch der Baudirektor.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich sage sehr gerne noch ein paar Worte zum aktuellen Stand der Umsetzung. Der Regierungsrat war diesmal schneller als der Kantonsrat: Wir haben mit der Umsetzung bereits begonnen, noch bevor das Postulat überhaupt behandelt werden konnte. Nun, wir haben in der Regierung neue Standards beschlossen, neue Standards für die Beschaffung von Fahrzeugen. Dort ist klar geregelt, dass wir ab 2020 nur noch emissionsfrei kaufen, wo immer möglich. Bei den grossen Lastwagen wird es noch etwas länger dauern, weil der Markt das noch nicht ganz hergibt. Aber wir haben hier das Ziel, Schritt für Schritt umzusteigen. Das braucht natürlich auch Ladestationen, weil, mit emissionsfrei sind primär Batteriefahrzeuge gemeint, grundsätzlich sind natürlich auch Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb möglich. Weiter arbeiten wir an einer Baudirektions-Strategie, um all unsere Immobilien mit Ladestationen umzurüsten. Die schwierigsten Bereiche sind vor allem die Werkhöfe, weil wir in den Werkhöfen grosse und schwere Fahrzeuge wie Lastwagen haben. Die brauchen dann entsprechend viel Anschlussleistung; da reicht die bisherige Anschlussleistung häufig nicht aus. Das heisst, die Ausrüstung mit Ladestationen ist durchaus eine Herausforderung. Da sind wir dabei, eine Strategie auszuarbeiten, wie wir das in den nächsten Jahren umstellen können. Es wurde erwähnt, wir haben einen Rahmenvertrag mit Repower geschlossen, die uns diese Ladestationen liefert und installiert in einem sehr grossen Umfang, wo wir diese Leistungen entsprechend beziehen können.

Weiter hat der Regierungsrat in diesem Jahr ebenfalls den Standard «Nachhaltigkeit Hochbau» überarbeitet. Das sind zahlreiche ökologische Aspekte eingeflossen; einer davon ist, dass wir jeden zweiten Parkplatz ausrüsten, bereits einmal vorbereiten für Ladestationen und je nach Bedarf natürlich, die Ladestation auch gleich installieren. Das betrifft alle neuen Gebäude.

Sie sehen also, die Dekarbonisierung des Kantons Zürich – der eigenen Betriebe des Kantons Zürich – ist bei den Fahrzeugen in vollem Gange. Ich danke Ihnen herzlich.

4. Befreiung von Elektrofahrzeug-Ladestationen an bestehenden Parkplätzen von der Baubewilligungspflicht

Motion Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) vom 8. Juli 2019

KR-Nr. 233/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Domenik Ledergerber hat an der Sitzung vom 2. Dezember 2019 Antrag auf Nichtüberweisung der Motion gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Diese Motion werden wir nicht zurückziehen. In diesem Vorstoss geht es auch wieder um die Förderung der Elektromobilität. Wir wissen es, Elektrofahrzeuge verursachen definitiv weniger Lärm und auch keine Abgase im Vergleich zu fossilen Fahrzeugen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Klimabilanz des Strassenverkehrs.

Nun hapert es nach wie vor an der Ladeinfrastruktur, also nicht nur an der kantonseigenen, doch da wird einiges gemacht, aber ganz generell. Berichte zeigen, dass die Schweiz im internationalen Bereich hier schlecht dasteht, insbesondere auch Zürich. Dabei geht es für private Personen wie auch für Gewerbler oft um die Huhn-und-Ei-Frage. Es ist ein Pingpong-Trauerspiel, bei dem der Ball immer wieder hin und her geschoben wird. Beim Kauf eines Neuwagens zögert man mit Recht, wenn im eigenen Umfeld keine oder zu wenig Ladestationen vorhanden sind; ohne Stromzapfstellen nützt ein Elektromobil bekanntlich wenig. Und seitens Vermieter oder Verwaltung heisst es dann, die Nachfrage sei nicht oder noch nicht vorhanden oder andere sollen sich um die Ladestationen kümmern; eben eine Huhn-Ei-Frage.

Der Kanton rüstet ja, wie wir gehört haben, bereits auf mit 1270 Ladestationen. Das ist vorbildlich. Es braucht aber noch viel mehr. Essenziell für eine rasche Verbreitung der klimafreundlichen Elektromobilität ist, dass eine grosse Zahl von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zur Verfügung stehen, neben den Autos auch für E-Bikes oder Elektro-Cargo-Velos und so weiter.

In unserem Vorstoss geht es darum, die Rahmenbedingungen zur Installation von Elektroladestationen zu verbessern. Konkret sollen Fahrzeugladestationen von der Baubewilligungspflicht befreit werden, sofern sich diese auf bestehenden gesetzeskonformen Parkplätzen befinden und dem Bundesrecht nicht widersprechen. Es geht also um ein

vereinfachtes Baubewilligungsverfahren für Ladestationen an bestehenden Parkplätzen.

Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen, denn bis heute gibt es für den Bau einer Ladestation Rechtsunsicherheiten bezüglich der Baubewilligungspflicht. Um diese Rechtsunsicherheiten zu beseitigen und die Elektromobilität im Vergleich zur fossilen individualisierten Mobilität zu fördern, soll eine gesetzliche Grundlage ausgearbeitet werden. Das Ziel: weniger Bürokratie und einen erleichterten Baubewilligungsprozess bei bestehenden Parkplätzen. Die Rechtsgrundlage ist zudem technologieoffen auszugestalten.

Wir bitten Sie, mit uns die Motion zu überweisen und ein Zeichen zu setzen für eine emissionsarme Mobilität. Es geht schliesslich um einen Beitrag zur Reduktion von Klimagasen und Lärm. Besten Dank.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Ja, Sonja Gehrig, du hättest diese Motion ohne schlechtes Gewissen auch zurückziehen können. Wir sind in einem Punkt mit den Initianten gleicher Meinung: Auch wir wollen generell weniger Hürden für Baubewilligungen. Ich brauche heute für das kleinste Bauvorhaben zum Beispiel eine Werbetafel, eine Bewilligung sowie auch für eine Dieseltankstelle. Sogar für meinen Dieseltank auf unserem Hof brauche ich eine Bewilligung vom AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*). Eine Befreiung der Baubewilligungspflicht für Elektrofahrzeug-Ladestationen bedeutet jedoch eine Ungleichbehandlung.

Elektrofahrzeuge werden hauptsächlich am Arbeitsplatz oder zu Hause in der Garage aufgeladen. Für Ladestationen auf privaten Grundstücken, wie zum Beispiel auf bestehenden Parkplätzen von Ein- und Mehrfamilienhäusern oder Geschäftsliegenschaften, erhalten sie im Kanton Zürich im Anzeigeverfahren eine Bewilligung. Das vereinfachte Verfahren, das Sie fordern, ist also gegeben. Sie müssen die Installation einer Ladestation ohnehin ihrem regionalen Netzbetreiber melden. Der Aufwand hält sich also in Grenzen. Für kommerzielle E-Tankstellen muss selbstverständlich eine Baubewilligung eingeholt werden.

Wir finden die heutigen Regelungen betreffend Ladestationen zweckmässig. Deshalb lehnt die SVP diese Motion ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Die Elektromobilität ist die Mobilität der Zukunft. Wollen wir die Klimaziele irgendwie erreichen, muss auch der Individualverkehr elektrifiziert werden. Elektroautos haben einfach eine kleine Tücke, nämlich das Laden. Laden braucht viel Zeit und es

braucht vor allem sehr viel mehr Zeit als tanken, das heisst, man kommt schnell zur Einsicht, dass eben Tankstellen für E-Autos nicht das Wahre sind, sondern man braucht irgendeine Kombination mit den Parkplätzen; die Autos müssen dort geladen werden, wo sie lange stehen.

Die Motion geht insbesondere diese Problematik mit dem Laden an oder wie man mehr Lademöglichkeiten schaffen könnte. Es wird dargelegt, dass nicht immer ganz klar ist, ob es dafür eine Baubewilligung braucht oder nicht. Insgesamt fordert die Motion, dass man das einfacher gestaltet, dass eben bei bestehenden Parkplätzen grundsätzlich die Baubewilligung eigentlich nicht mehr notwendig ist.

Grundsätzlich muss man sagen, sind wir eher kritisch, wenn man sagt, allgemein möchte man eine Baubewilligung streichen. In diesem Fall sind wir einerseits der Meinung, dass es tatsächlich nicht immer ganz klar ist, wie es läuft. Wir denken, mit der Motion beziehungsweise mit dem Vorschlag, der dann erarbeitet werden muss, sehen wir, wie das konkret aussieht. Wir haben dann eine Ausformulierung, wie das genau gestaltet werden soll, unter welchen Bedingungen eben diese Enthebung der Baubewilligungspflicht möglich ist, und können das kritisch prüfen. Wir sehen dann, ob diese Regel Sinn macht oder ob es Schlupflöcher gibt, die problematisch sind. Daher finden wir es sinnvoll, jetzt die Motion zu unterstützen, damit wir dann einen ausformulierten Vorschlag haben, über diesen wir befinden können, ob er gut ist oder nicht. Wir werden dann sehen, wie wir uns letztlich bei der definitiven Vorlage entscheiden werden.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die FDP ist für Bürokratieabbau, Selbstverantwortung und für Innovation. Deshalb stimmen wir dieser Motion zu. Mehr gebe es eigentlich nicht zu sagen. Nur noch kurz, was uns an dieser Motion gefällt: Die Baubewilligungspflicht soll gelockert werden können und dass die überwiegenden Interessen dennoch nicht ignoriert werden. Es steht auch nirgends einen Zwang in dieser Motion, ein Zwang, dass man Ladestationen errichten muss. Wir sind gespannt auf den Vorschlag des Regierungsrates und werden diesen dann kritisch prüfen. Besten Dank.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Wenn ich mir nächstes Wochenende ein Mobility-Elektroauto (*Carsharingunternehmen*) mieten würde, um damit eine Vergnügungsfahrt – sozusagen eine «Grand Tour Kanton Zürich» – zu unternehmen, würde ich dann etwas Gutes für die Umwelt tun? Die Antwort ist nein. Natürlich wäre es noch ungünstiger, wenn

ich mir zum gleichen Zweck ein Raser-Auto mit illegalem Sport-Auspuff mieten würde. Aber es bleibt dennoch so: Das Fahren im Elektro-Auto ist das kleinere Übel, es ist nicht eine gute Tat für die Umwelt.

Ich erinnere an dieser Stelle noch einmal daran, dass ein Elektroauto zwar im Betrieb kein CO₂ und auch keine sonstigen Schadstoffe ausstösst und dass es auch weniger Lärm macht. Aber es benötigt trotzdem Energie, und seine Herstellung braucht viele, teils problematische Rohstoffe. Auf der Strasse beansprucht ein E-Auto gleich viel Platz wie ein normaler Benziner und es kann auch genauso gefährlich werden für schwächere Verkehrsteilnehmer. So viel zur Haltung der Grünen gegenüber Elektroautos. Das werde ich nun gleich auf die zwei folgenden Vorlagen anwenden.

Zur Befreiung von Elektroauto-Ladestationen von der Baubewilligungspflicht, Motion KR-Nr. 233/2019, sagen wir Nein. Wo noch Rechtsunsicherheiten bestehen, kann der Regierungsrat diese auch ohne Motion angehen. Das mag in einem Teil der Fälle eine Vereinfachung des Verfahrens mit sich bringen. Das ist okay. Extrawürste für Ladestationen braucht es hingegen nicht.

Zu den Netzkostenbeiträgen für die Erschliessung von Gemeinschaftsgaragen und öffentlichen Ladestationen, Motion KR-Nr. 236/2019, sagen wir Nein. Für die Eigentümer von Liegenschaften ist die Installation von Ladeinfrastruktur eine wertsteigernde Investition. Dafür muss man sie nicht mit öffentlichen Geldern subventionieren. Bei öffentlichen Ladestationen, sozusagen das elektrische Pendant zur Tankstelle, soll der Bau durch den Betrieb finanziert werden. Dann kostet halt der Strom auf der Autobahnraststätte etwas mehr als zu Hause; das ist in Ordnung so.

Fazit: Aus der Sicht der Grünen müssen die Fossil-Autos ins Museum. Sie sollten jedoch nicht einfach eins zu eins durch Elektroautos ersetzt werden. Aber warum nicht durch Elektro-Mofas? Dort können Sie die Batterie mit in die Wohnung nehmen und an der normalen Steckdose aufladen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Auch für Ladestationen jeglicher Art sollen Bewilligungen eingeholt werden müssen. Es kann nicht sein, dass eine Einrichtung aufgebaut werden kann ohne, dass ein angemessenes Mass an Vorgaben eingehalten werden muss. Von jeder Installation sind Raum, Umfeld und Menschen betroffen, und die haben das Anrecht, dass vereinbarte Regeln eingehalten werden. Wir befürworten, dass die Baubewilligung für Ladestationen einfach gehalten wird und

ohne grossen Aufwand zu bekommen ist. Aber eine Bewilligung soll weiterhin nötig sein.

Die Mitte-Fraktion lehnt diese Motion ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich leiste hier einmal einen Beitrag zur Ratseffizienz, abzuhaken in meinem Bullshit-Bingo, das ich hier leider nicht näher erklären darf. Aber ich mache das gerne unter vier Augen. Ich spreche zu den nächsten beiden Vorstössen gleichzeitig.

Die AL will sich hier nicht bedingungslos in die Jubelrufe zur Elektromobilität einreihen, die teilweise aus dem Rat kommen. Wir sehen die Entwicklung in Richtung Elektromobilität durchaus auch kritisch, denn sie löst nicht grundsätzliche Probleme, die der motorisierte Individualverkehr mit sich bringt und mit ihm einhergehen. Auch Elektrofahrzeuge brauchen viel Platz und Strassenraum wie auch herkömmliche Fahrzeuge. Auch sie brauchen Parkplätze und schneiden gegenüber dem öffentlichen Verkehr, Fahrradverkehr sowie auch Fussverkehr im Platzverbrauch schlechter ab. Auch sind andere Probleme um den Energiebedarf und die Produktion der batteriebetriebenen Fahrzeuge auf keinen Fall gelöst. Genug der Rede hier.

Auch wir sehen nämlich die Entwicklung in diese Richtung, aber was ich hier auch sagen kann: Wir wollen die Elektromobilität aus den vorher genannten Gründen nicht einfach bedingungslos fördern und dabei sogar normale gesetzliche Verfahren ausschalten. Wir sind daher gegen Ausnahmeregelungen zugunsten von Elektrofahrzeugen. Wie ich heute Morgen auch bereits bei einem anderen Thema ausgeführt habe, sind wir allgemein kritisch gegenüber jeglichen Ausnahmeregelungen allmöglicher Themen. So sind wir hier gegen beide Vorstösse. Wir sind gegen eine Befreiung von der Baubewilligungspflicht. Wir haben uns hier auch überlegt, ob eine Elektroladestation als Kleinbaute im Sinne eines Velounterstandes durchgehen könnte. Wir sind aber auch hier zum negativen Schluss gekommen, da eine Ladestation schon ein bisschen einen höheren Platzbedarf zusammen mit dem Parkplatz und je nach dem auch Mehrverkehr mit sich bringen kann. Wir haben uns entschlossen, diese Motion nicht zu unterstützen. Auch sind wir nicht gewillt, den Mehrkostenbeitrag zu reduzieren und werden auch das entsprechende Postulat nicht überweisen. Da die Motion zuvor (*KR-Nr. 232/2019*) zurückgezogen wird, kann ich hier keine positiven Botschaften bringen. Diese Motion hätten wir unterstützt. Sie wurde glücklicherweise auch bereits umgesetzt vom Kanton. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Die Elektromobilität ist – auf dem derzeitigen Technikstand – nicht die Mobilität der Zukunft, Rosmarie Joss, sonst müssten Sie das hier noch etwas genauer darlegen. Wir haben derzeit in unserem nördlichen Nachbarland und auch bei einem unseren Lieferanten – für unsere fehlende Elektrizität in gewissen Jahreszeiten – einen ganz kurligen Vorgang: Die stellen nämlich die Kraftwerke ab, welche die einzige saubere Energie produzieren. Sie werden jetzt neu auf Gaskraftwerke umbauen, also auf CO₂-Schleudern.

Ich denke, dieser Vorstoss ist generell abzulehnen, denn er verlangt eine weitere Subventionierung, eine unnötige Subventionierung seitens der Konsumenten. Das passt ja auch nicht in die sonst liberale und fürs Eigentum, freies Eigentum votierende FDP. Ich verstehe nicht, wieso man einen solchen Vorstoss hier überhaupt unterstützen kann. Die Leute, die eine Anlage haben möchten, um ihre Batterien aufzuladen, die sollen das selber bezahlen. Sonst kommt dann noch irgendeiner auf die Idee, die Tankstellen zu subventionieren. Das braucht es ja auch nicht.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) spricht zum zweiten Mal: Ich kann gerade hier anknüpfen, um etwas richtigzustellen. Es geht hier nicht um eine Subventionierung. Weshalb sich aber die Windschutzscheiben-Fraktion gegen einen Abbau der Bürokratie im Bewilligungsverfahren wehrt – darum geht es hier eigentlich –, ist mir schleierhaft. Eigentlich setzen Sie sich sonst auch gern für unbürokratische oder bürokratiemindernde Massnahmen ein. Aber offenbar können Sie hier nicht über Ihren Schatten springen, wenn es um die Elektromobilität geht. Oder Sie verkennen einfach die Tatsache, dass ein Elektroauto unter dem Strich nur etwa halb so viele CO₂-Emission über die ganze Lebenszyklusdauer inklusive Produktion ausstösst im Gegensatz zu einem fossilbetriebenen Fahrzeug. Auch bezüglich Umweltbelastung schneidet es grundsätzlich besser ab, wobei man sagen muss, wenn man ein Elektromobil hat, schneidet es umso besser ab, je mehr man es dann auch nutzt.

Und noch ein anderer Punkt: Es ist klar, dass eine Ausstattung von Parkplätzen mit Ladestationen kein Freipass ist, um generell mehr Autos zu kaufen oder mehr zu fahren. Es ist uns wichtig, dies zu erwähnen. Es gilt immer noch: Weniger Mobilität, weniger Verkehr ist immer noch die ökologischste und auch die günstigste Lösung sich fortzubewegen oder eben nicht fortzubewegen. Es geht eigentlich darum, dass wenn man sich dann fortbewegt, dass man die ökologischste Variante wählt. Und da ist eben das elektrobetriebene Fahrzeug immer noch klar besser als ein fossilbetriebenes. Es geht eigentlich darum, das eine machen und

das andere nicht lassen. Es gibt verschiedene Stellschrauben, um die Ziele einer CO₂-Reduktion, einer emissionsarmen Mobilität zu erreichen. Das ist eine dieser Stellschrauben. Ein qualitativ und quantitativ genügendes Netz an Ladestationen führt also in diese Richtung. Es ist aber nicht ein Freipass, um einfach mehr Autos zu kaufen. Das ist, was wir noch hinzufügen möchten.

Deshalb bitte ich Sie, im Namen der Grünliberalen Partei, diese Motion zu unterstützen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 233/2019 zu überweisen.

Ratspräsident Benno Scherrer: Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Netzkostenbeiträge für die Erschliessung von Gemeinschaftsgaragen und öffentlichen Ladestationen mit Strom

Postulat Franziska Barmettler (GLP, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Ronald Alder (GLP, Ottenbach) vom 8. Juli 2019

KR-Nr. 236/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Sandra Bossert hat an der Sitzung vom 30. September 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Zuerst die gute Nachricht: Die Elektromobilität boomt und sie ist die Mobilität der Zukunft, auch wenn dies Herr Amrein (*Hans-Peter Amrein*) anders sieht. Kurz vor Weihnachten betrug in der Schweiz der Anteil der Steckerfahrzeuge bei den Neuwagenzulassungen über 30 Prozent. Im Jahr 2020 fuhr bereits jedes vierte verkaufte Auto im Kanton Zürich ganz oder teilweise elektrisch. Zürich ist damit in der Schweiz Spitzenreiterin. Wir können nur hoffen, dass dies so weitergeht und wir gar noch einen Zacken zulegen können, denn ohne die Umstellung auf die Elektromobilität – natürlich als Teil

einer umfassenden Mobilitätsstrategie, die auch auf die Reduktion des Verkehrsaufkommens setzt, liebe Grünen – werden wir die Klimaziele nicht erreichen.

Aber ist Zürich denn bereit für diesen starken Schub für die Elektromobilität? Hier kommt ein wichtiger Fakt ins Spiel: Die Schweiz ist ein Land der Mieter- und Stockwerkeigentümer und Stockwerkeigentümerinnen. Diese können Heimpladestationen nicht in der eigenen Garage installieren, sondern sind auf den Goodwill von Immobilienbesitzern, Verwaltungen und Miteigentümern angewiesen. Wir wissen, dass der grösste Faktor, ob sich jemand in der Schweiz für den Kauf eines Elektroautos interessiert, ist, ob sie oder er das Ding zu Hause aufladen kann. Ladestationen in Gemeinschaftsgaragen sind somit entscheidend für die weitere Entwicklung der Elektromobilität. Wer sein Fahrzeug nicht dort laden kann, wo es die meiste Zeit steht, ist vollumfänglich auf eine Lademöglichkeit am Arbeitsplatz oder auf das öffentliche Ladenetz angewiesen.

Hier hinkt die Schweiz hinterher, und zu Recht wird die Ladeinfrastruktur hierzulande oft als Achillesferse der Elektromobilität bezeichnet. Dies müssen wir ändern; vornehme Zurückhaltung ist fehl am Platz.

Auf nationaler Ebene ist eine Motion der GLP hängig die ein «Recht auf Laden» verlangt, wie dies Deutschland bereits kennt: So wie die Mieterin Anrecht auf einen Telefonanschluss oder Internet hat, hat sie ein Recht auf eine E-Ladestation. Ob dieses Geschäft Unterstützung finden wird, ist unklar. So oder so können wir aber auf kantonaler Ebene vorwärts machen. Die GLP schlägt deshalb vor, dass vom Regierungsrat geprüft wird, wie die Elektromobilität im Bereich Ladestationen in Gemeinschaftsgaragen und bei öffentlichen Parkplätzen gefördert werden kann. Dabei ist auch eine gezielte und befristete Reduktion der entsprechenden Netzkostenbeiträge zu prüfen. Sorgen wir dafür, dass das Nadelöhr der Entwicklung der Elektromobilität nicht länger die Heimpladestation ist und Zürich Spitzenreiterin bleibt.

Wir danken für die Überweisung dieses Postulats.

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Ladestation zum Dritten: Die von den Postulanten geforderte Subventionen, um die Netzkostenbeiträge von Gemeinschaftsgaragen zu gewährleisten, spielt, wie in der Begründung erwähnt, vor allem an die Adresse der EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*). Es hat aber im Kanton Zürich neben den EKZ noch 40 weitere Stromversorger, die wiederum alle ein eigenes Reglement und Grundlagen für die Netzkostengebühren haben. Wie sollen diese Stromversorger eingebunden werden? Nur schon anhand dieser

Tatsache können wir uns ausmalen, wie gross der administrative Aufwand werden wird. Bei jedem Neu- aber auch Umbau werden bereits heute Leerrohre eingebaut und allfällige Stromstationen vorbereitet. Bei bereits erstellten Garagen ist der Aufwand je nach dem sehr gross, und ja, das wird sicher auch ausschlaggebend sein beim Kauf eines Elektroautos. Das gehört zur Kostenwahrheit und soll nicht mit Subventionen verzerrt werden.

Auch frage ich mich, wie die GLP sich die Verteilung der Subventionen für Ladestationen auf Kosten der Allgemeinheit vorstellt. Dies wäre mehr als unfair gegenüber dem Bevölkerungsteil, welche eigenständig und bereits auf eigene Kosten die Garagen mit Ladestationen ausgerüstet hat oder ohne KEV (*Kostendeckende Einspeisevergütung*) eine Wärmepumpe installiert oder eine PVA (*Photovoltaik-Anlage*) erstellt hat. Den Vorschlag von temporärer Senkung der Netzkostenbeiträge, bis der vorgeschlagene Anteil von 30% Prozent Elektrofahrzeuge erreicht ist, würde eine horrende Summe bei den momentanen rund 10'000 Franken Netzkostenbeiträge nach sich ziehen. Ist das den Postulanten bewusst? Die Elektromobilität wird von Linksrün als das einzig wahre Verkehrsmittel der Zukunft propagiert. Dies aber mit noch mehr Subventionen erreichen zu wollen, ist falsch. Einmal mehr sollen die effektiven Kosten der Elektromobilität verschleiert werden. Denn auch E-Mobilität braucht Platz, Stromtankstellen, einen teuren Ausbau der Netzinfrastuktur, die unterhalten werden muss. Warum das die Allgemeinheit mitberappen soll, kann ich nicht nachvollziehen. Wo bleibt hier der liberale Gedanke der Grünliberalen? In dem man keine Subventionen spricht, bleibt das Ausbautempo überschaubar. Und einmal mehr: Der Markt soll es auch hier richten.

Wir lehnen ab. Danke.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Also, zumindest aus meiner Sicht, aus meiner linksgrünen Sicht, muss ich sagen, dass das einzig wahre Verkehrsmittel natürlich das Rennvelo ist. Dieses schlägt in Effizienz und Umwelt kein anders Verkehrsmittel. Aber man kann nicht alles mit dem Rennvelo erledigen. Es gibt notwendige Fahrten, für die man auf das Auto angewiesen ist, auch wenn wir das Velonetz ausbauen, auch wenn der öffentliche Verkehr besser wird. Für diese Fahrten ist es dann immer noch sinnvoll, auf ein Elektroauto zu setzen, selbst wenn dieses durch ein Gaskraftwerk mit Strom versorgt wurde. Durch den besseren Wirkungsgrad der Stromerzeugung in einem Gaswerk ist es im Vergleich zu einem Verbrennungsmotor auch in diesem Falle immer noch ökologischer. Das Problem ist eben – unter anderem – das Laden. Für

Mietende sind E-Autos faktisch häufig nicht zugänglich. Deshalb ist es interessant, wenn man sich überlegt, wie es mit Gemeinschaftsgaragen und den öffentlichen Ladestationen aussieht.

Ehrlich gesagt, als ich zum ersten Mal diese Forderung las, man solle einen günstigeren Netzanschluss machen, sind mir zuerst zehn Argumente in den Sinn gekommen, weshalb man dieses Postulat ablehnen sollte. Man muss sich bewusst sein, Elektroautos können ziemlich grosse Bezüger sein, sie können enorme Spitzen verursachen, sie können das Netz wahnsinnig belasten. Das sind alles Argumente, weshalb man diesen Bezügern sicherlich keinen billigen Zugang gewähren sollte.

Wieso werden wir dieses Postulat aber trotzdem unterstützen? Es gibt ein Aber: Das Elektroauto kann einen grauenhaften Fluch für ein Netz sein, an das es angehängt wird. Es kann aber genauso einen Segen sein. Denn Elektroautos haben letztlich Batterien, die geladen werden müssen. Batterien sind sehr gut steuerbare Strombezüger. Man kann sie auch als Speicher nutzen oder zur Rückspeisung von Energie. Das heisst, die E-Autos werden dann spannend im Sinne des Stromnetzes, wenn man sie in einem Smart Grid (*intelligentes Stromnetz*) einbindet. Sie müssen ja nicht zwingend immer voll geladen werden, sobald sie auf dem Parkplatz sind. Das heisst, wenn man ein solches E-Auto mit seiner Batterie mit einem Smart Grid kombiniert, kann dies durchaus netzdienlich sein, weil wir die netzdienlichen Eigenschaften dieser Batterien nutzen. Dann wären eben diese Autos nicht eine Belastung fürs Netz, sondern sie würden das Netz schützen und es stabiler machen. Das heisst also, so blank können wir nicht hinter der Forderung des Postulates stehen. Wenn man aber, wie es in der Postulatsantwort steht, das Ganze kombiniert, wenn man es für E-Autos eben verpflichtend macht, wenn sie einen Teil eines Smart Grid sind und somit dienlich für das Netz, dann finden wir es eine spannende Überlegung, wie es mit den Netzkosten aussieht. Ich denke, man sollte das vor diesem Hintergrund mal anschauen und eine Auslegeordnung machen, wie das gesamtheitlich aussieht. Man könnte dann auch gerade die Gelegenheit nutzen, einen anderen Vorstoss, der noch in der Pipeline ist, miteinbeziehen, in der eine Batteriestrategie für das Stromnetz gefordert wird. Also im Sinne, dass wir mit diesen E-Autos viele Batterien für einen gescheiterten Smart Grid haben, da sind wir gespannt, was man uns zu diesem Postulat sagen wird.

Wir werden es unterstützen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Ich verlese Ihnen die Rede meines Kollegen Christian Schucan:

Das Postulat verlangt, dass die Netzkostenbeiträge für die Einrichtung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in Gemeinschaftsgaragen und bei öffentlichen Ladestationen gesenkt werden sollen. Die FDP findet das Anliegen, Ladeinfrastruktur zu fördern, grundsätzlich berechtigt. Das im Postulat skizzierte Vorgehen ist allerdings kontraproduktiv und daher abzulehnen.

Inhaltlich geht das Postulat zudem von falschen Kostenannahmen aus. Ein neuer Anschluss bei den EKZ hat bei 22 Kilovoltampere Kostenfolgen von 4620 Franken zur Folge und nicht die im Postulat beschriebenen 10'000 Franken, und diese Kosten kämen sowieso nur dann zum Tragen, wenn die vorhandene Anschlussleistung nicht ausreichen würde. Aber auch sachlich ist das Postulat problematisch: Die Netzkostenbeiträge dienen der Finanzierung der Investitionen in das vorgelagerte Netz. Gerade der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfordert zusätzliche Investitionen in dieses Netz, damit die Versorgungssicherheit weiterhin gewährleistet werden kann. Netzkostenbeiträge richten sich zudem nach dem Investitionsbedarf und sind nicht willkürlich festgelegte Preise. Es käme daher einem Seldwyla-Streich gleich, die Netzkostenbeiträge zu reduzieren, gerade in Fällen, in denen eigentlich ein erhöhter Investitionsbedarf gegeben wäre. Wenn die Mittel für Investitionen durch eine Senkung dadurch fehlen würden, würde die Versorgungssicherheit leiden oder die geplanten Ladeinfrastrukturen könnten gar nicht bewilligt werden, weil die notwendige Anschlussleistung nicht geliefert werden könnte. Dies würde doch dem Anliegen des Postulats komplett entgegenwirken.

Zu beachten ist in diesem Kontext auch die Gemeindeautonomie und die Tatsache – das wurde bereits von meiner Kollegin Sandy Bossert erwähnt –, dass bei Weitem nicht alle Gemeinden durch die EKZ versorgt werden. Bei diesen unabhängigen EVUs (*Energieversorgungsunternehmen*) hat der Regierungsrat gar nicht die Möglichkeit, auf die Beitragsfestlegung Einfluss zu nehmen. Die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen sind übergeordnet auf Bundesebene geregelt.

Dass es bessere Ansätze gibt, zeigt beispielsweise die Infrastruktur Zürichsee AG, welche in ihrem Netzgebiet schlüsselfertige Ladeinfrastrukturen erstellt und mit einem «Pay as you go»-Modell die Infrastruktur vorfinanziert, sodass die Nutzer nicht zuerst hohe Investitionen bewältigen müssen, sondern diese dann über die effektive Nutzung bezahlen, was insbesondere bei Stockwerkeigentum Gemeinschaften, eine erheblich katalysator-Wirkung hat.

Wie gesagt, wir unterstützen das Postulat nicht.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Derzeit sind zu wenig Gemeinschaftsgaragen mit Stromanschlüssen zum Laden von Elektrofahrzeugen ausgerüstet; ebenso gibt es zu wenig Ladestationen im öffentlichen Raum. Um diese Anzahl zu steigern, unterstützen wir die Idee, die Elektromobilität durch gezielte Reduktion der Netzkostenbeiträge zu fördern. Eventuell sollten diese Kosten auch nur vorübergehend gesenkt werden. Das Einrichten von Lademöglichkeiten soll attraktiver werden.

Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Wären Elektroautos Politiker, bekämen sie zunehmend ein Aufmerksamkeitsdefizit-Problem. Denn gestern noch haben sich alle umgedreht nach Elektrofahrzeugen, hingegen heute gehören sie selbstverständlich zum Strassenbild, sind sie zum Standard geworden. Und dies aus guten Gründen, denn Elektroautos haben eine hervorragende Ökobilanz, sind leise, werden immer effizienter und preislich attraktiver. Auch Autohersteller haben dies längst erkannt und nehmen Benziner nach und nach aus ihrem Angebot und setzen auf E-Modelle. Strom statt Benzin bedeutet auch: Die Fahrt zur Tankstelle erübrigt sich, das Tanken geschieht vorwiegend an der Ladestation zu Hause, in der Garage des Ein- oder Mehrfamilienhauses oder eben in der Gemeinschaftsgarage. Die gute Ausstattung an Lademöglichkeiten inklusive intelligenter Laststeuerung sollte darum zur Standardausrüstung jeder grösseren Parkgarage gehören.

Das findet übrigens auch der HEV Schweiz (*Hauseigentümerverband Schweiz*), der auf seiner Homepage zu diesem Thema festhält, dass «das Errichten einer Ladestation sowie der Ausbau der Hausverteileranlage zu einem «smarten System» stellen nützliche bauliche Massnahmen dar. Das sind Arbeiten, die eine Wertsteigerung, eine Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit oder die Optimierung der Wirtschaftlichkeit zum Ziel haben».

Bei der Beurteilung, ob Elektromobilität förderungswürdig ist, taucht immer auch die Frage der Ökobilanz dieser Mobilitätsform auf – wir haben es heute wieder gehört. Der TCS (*Touring Club der Schweiz*) hat sich dieser Frage angenommen und dazu Stellung genommen. Auf seiner Homepage ist nachzulesen, dass ein durchschnittlicher Mittelklasse-Personenwagen in der Schweiz insgesamt auf knapp 30 Tonnen Treibhausgase bei einer angenommenen Lebensfahrleistung von 200'000 Kilometern kommt. Ein vergleichbares Benzinauto kommt auf

mehr als doppelt so hohe Emissionen von der Produktion bis zur Entsorgung. Die Ökobilanz ist also klar besser als bei fossil betriebenen Fahrzeugen und leistet damit einen signifikanten Beitrag an die Ziele betreffend Klimaschutz. Da können grün-alternative Parteien noch so lange das Gegenteil behaupten.

Die Grundlage für ein staatliches Interesse, die Elektromobilität zu fördern, ist somit klar gegeben. Verschiedene Kantone sind ebenfalls dieser Meinung. So fördert zum Beispiel der Kanton Luzern die Basisinfrastruktur sowie die einzelnen Ladestationen in bestehenden Mehrparteiengebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten mit bis zu 10'000 Franken. Der Kanton Sankt Gallen fördert Ladestationen in Mehrfamilienhäusern mit 30 Prozent der Investition mit bis zu 5'000 Franken. Auch weitere Kantone wie Thurgau oder Schwyz haben Förderbestimmungen, ebenso die Stadt Zürich.

Gegen eine Förderung von Ladestationen durch den Kanton Zürich gibt es somit nicht wirklich viel einzuwenden. Ob dies über eine Reduktion von Netzkostenbeiträgen oder andere Formen erfolgen soll, darf aber aus unserer Sicht im Bericht des Regierungsrates auch breiter geprüft werden. Begrüssenswert ist in jedem Fall die Ausrichtung primär auf Gemeinschaftsgaragen und öffentliche Ladestationen. Ebenso bedenkenswert ist eine zeitliche Begrenzung der Förderung. Wie jede andere private Mobilität sollte auch die Elektromobilität langfristig nicht vom Staat finanziert werden. Die Elektromobilität wird bei unseren Mobilitätsformen schon bald nicht mehr wegzudenken sein. Die Parole muss darum lauten: Kein Elektroauto ohne Ladestation.

Die EVP will, dass es vorwärtsgeht mit dem Ausbau von Ladeinfrastrukturen und wird daher dieses Postulat klar unterstützen.

René Isler (SVP, Winterthur): Ab den Voten wähnt man sich schon manchmal im falschen Film. Da wird wegen der Parkplätze auf dem öffentlichen Grund postuliert, dass Personen, die keinen Anschluss zu Hause haben, dass man das fördern sollte auf öffentlichem Grund. Wir lesen doch eigentlich jeden Tag in den Zeitungen, vor allem in den beiden linksgrünen dominierten Städten Zürich und Winterthur, dass praktisch täglich Parkplätze abgebaut werden. Also, diese Rechnung, ihre Argumentation, geht hinten und vorne nicht auf. Auch gibt es immer mehr Siedlungen. Da war mal ein grüner Kollege, Herr Geilinger (*Altkantonsrat Martin Geilinger*) hat der geheissen, der hat Wohnparks ohne Garagen bauen lassen, null und nichts. Ich weiss nicht, ob sie dann die Ladestationen im Keller oder in der Stube montieren wollen. Da gibt es tatsächlich Überbauungen auch in Winterthur, die haben keine

Garagen, die haben keine Einstellplätze, auf dem öffentlichen Grund hat es nur Plattenwege. Wie gesagt, in Winterthur und vor allem auch in der Stadt Zürich, im Milchbuck-Gebiet, da werden wieder massiv Parkplätze abgebaut auf öffentlichem Grund. Und genau dort zielt ja dieses Postulat hin. Manchmal frage ich mich schon. Ich war mal tatsächlich der festen Überzeugung, auch in der GLP habe es mal ganz viele gescheite Leute gehabt. Und ich habe wirklich von diesen den Hut gezogen. Aber jetzt, wenn ich dieses Postulat ummünze in die Realität, stelle ich einfach fest: Das geht hinten und vorne nicht auf. Ich bitte Sie, dieses Postulat nicht zu unterstützen. Weil, das, was Sie da wollen, mag redlich sein, aber das funktioniert in der Praxis absolut nicht.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich komme zurück zum Postulat und zu den Netzkostenbeiträgen. Beim Stromnetz muss von den Betreibern des Stromnetzes das Verursacherprinzip angewendet werden. Einen Rabatt einzuführen für einzelne Verbrauchergruppen ist deshalb grundsätzlich problematisch und mutmasslich nicht bundesrechtskonform. Was möglich ist, ist eine Förderung einzuführen, also dieses Geld via Förderung auszubezahlen. Die Regierung arbeitet zurzeit an der Motion KR-Nr. 107/2019, «Befristete Förderung der Infrastruktur für CO₂-arme Mobilität». Und in diesem Rahmen ist der Regierungsrat sehr gerne bereit zu prüfen, inwiefern das Anliegen in Form einer Förderung, was dann sicher gesetzeskonform wäre, aufzunehmen. Daher ist der Regierungsrat bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 236/2019 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Bewilligungspflicht von Luft-Wasser-Wärmepumpen nur noch im Anzeigeverfahren

Postulat Hans Egli (EDU, Steinmaur), Christian Müller (FDP, Steinmaur) und Jonas Erni (SP, Wädenswil) vom 26. August 2019

KR-Nr. 257/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Florian Meier, Winterthur, hat an der Sitzung

vom 2. Dezember 2019 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Der Regierungsrat ist bereits daran, das Postulat umzusetzen. Und als logische Konsequenz dessen ziehen wir das Postulat zurück. Wir wollen aber die Gelegenheit nutzen, um erstens der Regierung zu danken, dass sie bereit ist, das Postulat umzusetzen und das in die Wege geleitet hat. Zweitens möchte ich Ihnen auch Mut machen, dass eben auch ein Postulat, das ja manchmal belächelt wird, etwas bewegen kann. Das Ziel war ja, dass Luft-Wasser-Wärmepumpen keine Bewilligung mehr brauchen. Dieses Ziel will nun der Regierungsrat umsetzen. Darüber bin ich sehr froh, darüber sind wir Initianten sehr froh. In diesem Sinne ist das Postulat erledigt und kann zurückgezogen werden. Danke vielmals.

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Erstunterzeichner hat sein Postulat zurückgezogen. Wird das Wort dennoch gewünscht?

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Besten Dank der Baudirektion für die Berücksichtigung unseres Anliegens und der angedachten Vereinfachung des Bewilligungsverfahrens von Luft-Wasser-Wärmepumpen. Denn fossilfreie Energielösungen sollten gefördert statt behindert werden. Als Mitglieder der Wädenswiler Baukommission kenne ich die Schwierigkeiten und Mehrkosten bei der Bewilligung von Wärmepumpen aus eigener Erfahrung und kann Ihnen versichern, dass das Verfahren ohne Probleme vereinfacht werden kann. Der oft vorgebrachte Hauptkritikpunkt gegen eine Vereinfachung, die Lärmemissionen, spielen bei den heutigen Technologien nämlich nur noch eine untergeordnete Rolle. Wollen wir etwas gegen Lärm machen, sollten wir beim Strassen- und Flugverkehr ansetzen und nicht bei den äusserst geräuscharmen Wärmepumpen.

Da die Regierung dies auch erkannt hat, sind auch wir, die SP, und die Umweltallianz mit dem Rückzug einverstanden, da das Anliegen in absehbarer Zeit erfüllt sein wird.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich sage gerne noch ein paar Worte zum aktuellen Stand und zur Ausgangslage. Heute ist es aktuell so, dass jegliche Wärmepumpen eine ordentliche Baubewilligung benötigen. Wie bereits erwähnt wurde, ist eine Änderung geplant. Ich habe im Oktober letzten Jahres eine Vernehmlassung gestartet, die soeben beendet

ist, welche wir zurzeit auswerten, welche will, dass wir in gewissen Fällen auf das Meldeverfahren umsteigen. Es gibt immer noch gewisse Ausnahmen, bei denen eine ordentliche Baubewilligung nötig ist. Aber den grössten Teil der Gesuche soll neu über ein Meldeverfahren abgewickelt werden.

Zum Grundsatz: Das materielle Recht muss so oder so unabhängig vom Bewilligungsverfahren eingehalten werden. Wenn also das materielle Recht nicht eingehalten ist, kann ein Nachbar oder ein sonstiger Betroffener mit oder ohne Bewilligung klagen. Der grosse Unterschied liegt darin, wenn etwas baubewilligungspflichtig ist, dann hat der Nachbar oder jemand der rekursberechtigt ist, die Möglichkeit, schon vor dem Bau einen Rekurs einzureichen. Das ist deutlich einfacher, als wenn mit einem Bau bereits vollendete Tatsachen geschaffen wurden. Wenn noch etwas zu korrigieren ist, ist es natürlich schwieriger, wenn etwas schon gebaut ist. Mit einem Meldeverfahren, wie das vorgesehen ist, ist diese Rekursmöglichkeit nicht mehr möglich. Das ist einfach wichtig zu wissen. Deshalb die Frage: Ist das jetzt verhältnismässig? Es ist ein Abwägen zwischen der Vereinfachung im Bereich Klimaschutz und der Einschränkung der Rekursmöglichkeiten.

Nun, Basel-Stadt hat etwas sehr Ähnliches, wie wir es jetzt planen, bereits eingeführt und gute Erfahrungen damit gemacht. Es gab später nicht reihenweise Klagen. Das ist schon mal sehr gut. Ich glaube, es ist deshalb verhältnismässig, es so zu machen.

Der kritische Punkt in diesem ganzen Bereich ist einzig der Lärm. Und hier – das wurde schon gesagt – ist der technische Fortschritt sehr stark zu unserem Vorteil, weil moderne Wärmepumpen deutlich leise sind, als sie noch vor zehn oder zwanzig Jahren waren. Zudem sind die Geräusche vor allem dann hoch, wenn es draussen besonders kalt ist. Das heisst, wenn sowieso die meisten Leute die Fenster in der Regel geschlossen haben.

Wie geht es jetzt weiter? Wir sind daran die Vernehmlassung auszuwerten, die Ergebnisse auszuwerten. Danach werde ich die benötigte Verordnungsänderung der Regierung vorlegen. Und wenn die Regierung antragsgemäss beschliesst, wird die geänderte Verordnung gleichzeitig mit dem Energiegesetz in Kraft treten können, wenn alles nach Plan läuft. Besten Dank.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Leitungswasser statt Mineralwasser in der Kantonalen Verwaltung

Postulat Hans Egli (EDU, Steinmaur), Andrew Katumba (SP, Zürich) und Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) vom 23. September 2019

KR-Nr. 303/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Roman Schmid, Opfikon, hat an der Sitzung vom 2. Dezember 2019 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Hans Egli (EDU, Steinmaur): Es gibt Umweltschutzmöglichkeiten, die einfach und praktisch ohne Einschränkungen umgesetzt werden können. Die Beschaffung der Transporte, die Lagerung und vor allem die Entsorgung von PET-Flaschen wie auch Gallonenbehältern würde der Vergangenheit angehören und ein aktiver Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Das Thema «Littering» wird zu Recht von Parteien als Wahlkampfthema lanciert. Hier, mit diesem Postulat, können sie den Tatbeweis erbringen und ihre Glaubwürdigkeit belegen, dass Sie es mit diesem Thema «Littering» ernst meinen und auch Taten folgen lassen wollen.

Ein Vergleich der Umweltbelastung von Hahnenwasser mit Mineralwasser zeigt, dass der Import von Mineralwasser sich seit Mitte der Neunzigerjahre mehr als verdreifacht hat. Im Jahre 2015 war er bei 360 Millionen Liter pro Jahr, was etwa 41 Prozent des schweizerischen Mineralwasserverbrauchs ausmacht. Allein die Produktion von PET-Flaschen für den Schweizer Markt verbraucht eine halbe Million Tonnen Erdöl pro Jahr. Bis ein importierter Liter Mineralwasser beim Konsumenten auf dem Tisch steht, werden rund 0,3 Liter Erdöl verbraucht. Für Leitungswasser beträgt der Wert 0,3 Milliliter Öl, also rund 1000-mal weniger. Dieser Wert zeigt, das Potenzial vom Verzicht auf PET-Flaschen ist riesig.

Die kantonale Verwaltung ist vorbildlich und hat das Schweizer Mineralwasser angeschafft, welches jeweils an den Kantonsratssitzungen oder eben in der kantonalen Verwaltung angeboten wird. Doch auch das Mineralwasser aus dem Bündnerland, welches seit 2010 erstmals in der Schweiz zu 100 Prozent mit Ökostrom produziert wird, kann mit dem mit Abstand ökologischsten und kostengünstigsten Erfrischungsgetränk, dem Hahnenwasser, nicht konkurrieren. Das Hahnenwasser ist

damit ökologisch und ökonomisch unschlagbar. Der nachhaltige Umgang mit dem uns zur Verfügung stehenden Ressourcen ist zentral, und der Kanton Zürich hat hier eine Vorbildfunktion zu übernehmen.

Dieses Postulat steht für frisches und individuell veredeltes natürliches Trinkwasser aus unseren Wasserversorgungen. Der bequeme Bezug des Wassers durch Einbaulösungen bei bestehenden Wasserarmaturen, Auftischlösungen und Dauerlösungen machen die Umsetzung des Postulats einfach und bereitet Freude.

Hier noch einige Beispiele von Betrieben, die bereits auf behandeltes Mineralwasser umgestellt haben: Die Bundespolizei, die Zürich Versicherung, die Lichtenstein Bank, die Cler Bank, die Lonza und so weiter. Sie sehen, es ist nicht mehr eine Pioniertat, die ich hier fordere, sondern es ist bereits Standard. Wie gesagt, das ist Umweltschutz mit wenig Aufwand und mit viel Nachhaltigkeitsgewinn. Die kantonale Verwaltung als Vorzeigebetrieb ist für diese Umstellung prädestiniert. Oder mit anderen Worten: OceanCare, die Plastikkrise in den Weltmeeren, ist in aller Munde, und die Erwartungen der Bevölkerung an die Politik ist hoch. In diesem Umfeld kann sich der Kanton Zürich als Leuchtturm für mögliche effiziente Lösungen positionieren. Überweisen Sie dieses Postulat für unsere gemeinsame Zukunft. Danke.

Roman Schmid (SVP, Opfikon): Mit diesem Postulat soll der Regierungsrat prüfen, wie in der kantonalen Verwaltung vermehrt aufbereitetes Mineralwasser zur Verfügung gestellt und dafür im Gegenzug auf das Bereitstellen von Mineralwasser in PET- und Glasflaschen ganz verzichten werden kann. Ich denke, wir müssen dafür kein Postulat überweisen. Man könnte einfach die Lieferverträge kündigen und das kantonale Personal hätte keine Mineralwasserfalschen, keine PET-Flaschen mehr zur Verfügung. Die SVP sieht sich ja nicht als vorderste Sperrspitze, wenn es darum geht, unser kantonales Personal gegen alles und jedes zu beschützen, aber wir sind der Meinung, dass hier auf dem Buckel der Angestellten in unserem Kanton ein Postulat überwiesen würde, welches zu nichts dient.

Sie sprechen vor allem die Umweltbelastung und die Kosten an, um dieses Postulat schmackhaft zu machen. Ich gebe Ihnen teilweise recht: Mineralwasser, welches in PET- oder in Glasflaschen abgefüllt wird, hat eine schlechtere Umweltbilanz als Wasser, welches direkt aus dem Hahnen kommt oder vor Ort direkt aufbereitet wird. Doch ist das jetzt wirklich ein Grund, um unsere Verwaltung, die Angestellten unseres Kantons, zu bemühen? Kein Mineralwasser in PET- und Glasflaschen anzubieten? Sind wir darum hier in diesem Saal, um so eine Politik zu

machen? Wir sollten weiterhin stolz auf unseren Recycling-Weltmeistertitel und schauen, dass wir so weitermachen. Hans Egli hat es vorhin erwähnt, dass das Problem des Litterings so gelöst werden kann. Ich gehe nicht davon aus, dass in unseren kantonalen Verwaltungen einfach die ganzen Böden voll von diesen Flaschen sind und dass diese nicht ordnungsgemäss entsorgt werden.

Wir freuen uns aber auf weitere Vorschläge zur Verbesserung des Umweltschutzes und vieler Sparbeiträge in der kantonale Verwaltung. Zum Beispiel wie gerade erst, als es darum ging, den Flächenbedarf in der kantonalen Verwaltung zu reduzieren. Das wäre ein gutes Beispiel gewesen, aber nicht einen Vorstoss zu unterstützen, welcher ein faktisches Verbot für kantonale Angestellte fordert, auf Mineralwasser in PET- oder Glasflaschen zu verzichten. Ich wiederhole: Wir wollen keine Vorschriften, welche dies so regelt. Man könnte dann ganz einfach das Verbot umgehen, indem die Angestellten ihre eigenen Flaschen mitbringen. Solch ein Signal macht aber aus unserer Sicht auch keinen Sinn.

Die SVP sieht sich hier auch als Gewerbeartei und darum denken wir bei einem solchen Vorstoss auch an das Gewerbe und die Signale, die damit ausgesendet werden. Der Jahresumsatz, der den Getränkelieferanten bei der Umsetzung dieses Vorstosses entgeht, beträgt meiner Schätzung nach mehrere Millionen Franken. Ein Teil davon, ja, kann man sagen, würde dann auch eingespart. Aber bedenken Sie, dass sämtliche Armaturen dann auch aufgerüstet werden müssten. Das würde dann einem anderen Gewerbe auch wieder helfen, ist aber im Moment nicht in unserem Sinn.

Sie sprechen auch davon, dass Mineralwasser importiert würde. Ich gehe jetzt mal davon aus, dass Sie auch Mineralwasser aus anderen Kantonen als importiert bezeichnen. Anders kann ich mir Ihre Ausführungen nicht erklären. Persönlich gehe ich davon aus – Entschuldigung für die Schleichwerbung –, dass mehr Rhäzünser oder Valser anstatt San Pellegrino oder Evian in Flaschen bestellt, beziehungsweise getrunken werden. Und wenn dem nicht so ist, dann kann dies mit einem Telefonanruf beim zuständigen Getränkelieferanten angepasst werden. Auch dazu benötigt es dieses Postulat nicht. Genau aus diesen Gründen unterstützen wir es nicht.

Zum Schluss noch dies: Der Kantonsrat verbraucht in dieser Halle jährlich etwa 7200 Flaschen PET, etwa zwei Drittel bis drei Viertel davon mit kohlesäurehaltigem Mineralwasser. Das Mineralwasser wird im Kanton Wallis abgefüllt. Zum Wohl mitänand.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Natürlich kann man hier über die richtige Flughöhe dieses Postulates diskutieren. Es wäre daher ein Einfaches gewesen, wenn Roman Schmid das Anliegen einfach durchgewunken hätte, anstelle hier die Debatte zu verlangen, zumal die Ablehnung ausgerechnet von SVP-Fraktionskollegen des Postulanten eingereicht wurde.

Roman Schmid hat es gesagt, Aquina. Ich habe kurz nachgeschaut: Er hat gesagt, dass wir hier im Kantonsrat jährlich 7200 Fläschchen verbrauchen, die aus Graubünden geliefert wird. Wir wissen, die Trinkwasserqualität im Kanton Zürich ist hervorragend. Es ist daher verständlich, weshalb wir hier nicht Leitungswasser trinken, sondern Wasser aus dem Kanton Graubünden.

Nun, es ist jedoch unbestritten, dass Trinkwasser das mit Abstand umweltfreundlichste Getränk ist – das wurde schon gesagt. Die Umweltbelastung – ich mache einen Vergleich – von Wein ist rund 7000-mal, die von Maschinenkaffee rund 1200-mal und die von Mineralwasser immer noch durchschnittlich 450-mal höher als die von Trinkwasser aus dem Hahnen. Da Nahrungsmittel insgesamt 28 Prozent der Umweltbelastung eines Konsumenten in der Schweiz ausmachen, besteht hier ein erhebliches Reduktionspotenzial; klar, es ist bei Mineralwasser weniger hoch als beim Wein. Es ist jedoch an uns, hierbei eine kleine Vorbildfunktion zu übernehmen.

Wir haben 30'000 Mitarbeitende in der kantonalen Verwaltung. Wir sehen, da gibt es ein erhebliches Reduktionspotenzial. Wir führen darüber in der eigenen Familie und in meinem Bekanntenkreis immer wieder Diskussion. Meine Tochter spricht manchmal vom Blöterliwasser; sie findet es wahnsinnig toll. Dann schleppt sie diese Literflaschen vom Coop oder von der Migros (*Detailhandelsunternehmen*) nach Hause, weil sie unbedingt Blöterliwasser will. Ich konnte mich bei der Diskussion in der Familie durchsetzen und gesagt: «Hör zu, Blöterli ist super, doch nimm doch unser Leitungswasser». Seither haben wir CO₂ und können somit PET reduzieren. Und das CO₂, das ich nach Hause schleppe, das kann ich zurückschicken und wird uns immer wieder nachgefüllt – im Kleinen kann eben doch etwas bewirkt werden.

Es geht ja nicht nur um die PET-Flaschen, um die Mineralflaschen. Es geht letztendlich um die Verwendung von Bechern. Ich mache nochmals für die Zuhörerinnen und Zuschauer im Livestream darauf aufmerksam, die es nicht wissen: Der Kanton verwendet heute immer noch Einwegbecher für den Kaffee, den Tee und andere Getränke. Das würde voraussichtlich mit einem Wassersystem verschwinden, weil wir davon ausgehen, dass wir dann Mehrwegbecher verwenden würden. Es gibt

heutzutage unter anderem Unternehmen, die Mehrwegbecher einsammeln, respektive waschen und den Unternehmen wieder zur Verfügung stellen – nur so ein kleiner Hinweis.

Also die SP unterstützt dieses Postulat, auch wenn die Flughöhe hier nicht erreicht ist. Sollte hier heute keine Mehrheit erreicht werden, dann bitte ich den Regierungsrat, dieses Postulat im Sinne des Postulanten dennoch umzusetzen. Wie Roman Schmid bereits gesagt hat, kann er dies ohne Weiteres tun. Ich wünsche ihm hierbei viel Erfolg. Besten Dank für die Unterstützung.

Thomas Vogel (FDP, Thalwil): Manchmal ist es eine Herausforderung, ein liberal denkender Mensch zu sein. Man möchte unvoreingenommen an jeden Vorstoss herangehen, liest dann den Titel dieses Vorstosses und denkt: Darauf habe ich als Staatsangestellter jetzt gerade gewartet, dass man mir vorschreibt, welches Wasser ich trinken darf und welches nicht. Und dann nimmt man sich zurück und denkt: Ganz ruhig, lies jetzt zuerst in Ruhe den Vorstoss durch. Und das habe ich dann gemacht. Und nach dem Lesen, das muss ich sagen, bin ich zu einem Fazit gekommen: Ich hatte recht.

Mark Twain (*US-amerikanischer Schriftsteller*) meinte: «Man kann die Erkenntnisse der Medizin auf eine knappe Formel bringen: Wasser, mäßig genossen, ist unschädlich.» Natürlich ist unbestritten, dass wir in der Schweiz über gutes Wasser verfügen. Und es ist unbestritten, dass wir über exzellentes eigenes Mineralwasser verfügen. Es ist einem deshalb unbenommen, im privaten wie im beruflichen Umfeld, zu Hause mit Soda-Stream oder im Geschäft mit beispielsweise BWT-Dispensern Leitungswasser aufzubereiten. In meinem Betrieb machen wir das, und die Mitarbeitenden erhalten auch noch eine Glas-Wasserflasche, die sie immer wieder aufgefüllt können. Beides erfreut sich grosser Beliebtheit.

Es ist auch jedem Mann und jeder Frau unbenommen, in Restaurants explizit heimisches Mineralwasser zu bestellen und nicht solches, das durch die halbe Welt gekarrt worden ist. Denn es scheint schon so zu sein, dass unser Leitungswasser qualitativ nicht ganz mit an der Quelle abgefülltem Mineralwasser verglichen werden kann. Eine Studie «Ökobilanz Trinkwasser» kommt indessen zum Schluss, dass eine Einschränkung des Mineralwasserkonsums nur beschränkt zum Umweltschutz beiträgt.

Was es indessen ganz sicher nicht braucht, ist ein Kantonsrat, der hierzu Verhaltensweisen dem Regierungsrat ins Auftragsbuch diktiert. Dieser Vorstoss greift in bevormundender Art und Weise in die Wahlfreiheit

des Einzelnen ein und ist zudem hochgradig operativ. Da soll nun allen Ernstes die Zürcher Regierung Vorschriften erwirken, wie in der kantonalen Verwaltung Wasser getrunken werden soll? So etwas ist für uns Liberale einfach schlichtweg ein Graus.

Drum: Die FDP wird das Postulat nicht überweisen. Ich zitiere dazu Ernst R. Hauschka (*deutscher Lyriker*): «Wenn man in seinen Gedanken versinkt, darf man sich nicht mit seichem Wasser begnügen.» Vielen Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Diesem Vorstoss kann man ja nur zustimmen, erst recht als Partei, die die Nachhaltigkeit hoch gewichtet. Denn es ist völlig klar: Mineralwasser, in welcher Verpackung auch immer, belastet die Umwelt 100- bis 1000-mal mehr als Hahnenwasser, und das ohne den geringsten Vorteil gegenüber Hahnenwasser. So müsste es heute selbstverständlich sein, dass Wasser aus dem Hahn getrunken wird. Diesbezüglich, Hans Egli, gehören die Postulanten ganz sicher auch zu denjenigen Ratsmitgliedern, die auf das Mineralwasser aus dem PET-Fläschchen verzichten und stattdessen Hahnenwasser aus einer x-fach wiederverwendbaren Flasche trinken. Leider tun das aber sehr viele Ratskolleginnen und Ratskollegen nicht; jedenfalls quillt der PET-Sammelbehälter am Ende der Ratssitzung nicht selten über.

Also, für die Grünliberalen ist es selbstverständlich, dass Hahnenwasser getrunken wird. Dafür braucht es allerdings keine besondere Prüfung, wie das geschehen könnte. Denn es ist ganz einfach: Flasche oder Becher unter den Wasserhahn, Hahn auf, Hahn zu, fertig. Nachhaltigkeit kann eben auch bedeuten, auf etwas Überflüssiges zu verzichten – und dieses Postulat ist überflüssig. Die Grünliberalen überweisen es nicht. Verzichten auch Sie darauf, von Anderen etwas zu verlangen, das Sie selber mehrheitlich nicht zu tun bereit sind.

Wenn Sie ernsthaft etwas für eine nachhaltigere Verwaltung machen wollen, dann überweisen Sie das grünliberale Postulat von Stefanie Huber zur Einführung eines Umweltmanagementsystems in der kantonalen Verwaltung (*KR-Nr. 2/2020*). Danke.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Man muss nicht mit allen Wassern gewaschen sein, um zu wissen, dass Leitungswasser gegenüber Mineralwasser eine Vielzahl von Vorteilen aufweist. Kurz zusammengefasst sind dies der unschlagbar günstige Preis, die geringe Belastung der Umwelt und die dauernde Verfügbarkeit.

Ein Vergleich der Stiftung Konsumentenschutz von «Hahnenburgern» mit verschiedenen Mineralwässern hat zudem Erstaunliches zu Tage gefördert: Mehr als die Hälfte der Mineralwässer weist kaum mehr wertvolle Mineralien auf als gewöhnliches Trinkwasser. Zudem zeigen Verkostungstests immer wieder, dass Trinkwasser gut schmeckt und geschmacklich nicht von stillen Mineralwässern unterschieden werden kann. Und auch ohne Dokortitel in Aquaplaning kommt niemand ins Schleudern, wenn er behauptet, dass die Ökobilanz von Leitungswasser um ein Vielfaches besser ist als bei Mineralwasser. Zahlen dazu haben Sie nun schon einige gehört.

Dass wir die kantonale Verwaltung als Adressat für unser Anliegen ausgewählt haben, kann man kritisieren, ist aber kein Zufall. Mit über 35'000 kantonalen Mitarbeitenden ist das Potenzial riesig und kann somit relevante Aussagen zu Sinnhaftigkeit und Wirkung zum Inhalt unseres Postulates ergeben. Und an Thomas Vogel oder auch an Andreas Hasler: Es geht um Bereitstellen und nicht um Vorschreiben. Angesichts der Vorreiter- und Vorbildfunktion der öffentlichen Hand werden so unsere kantonalen Angestellten quasi zu Edel-Wasserträgern von Massnahmen, welche negative Umweltfolgen verringern. Noch wirkungsvoller wäre natürlich die Einführung eines ganzheitlichen Umweltmanagements in unseren Verwaltungen – wir haben es soeben gehört. Mehr dazu jedoch bei anderer Gelegenheit.

Sozusagen als Stein höhlender Tropfen, kann dieser vorerst auf nur ein Thema fokussierter Vorstoss trotzdem erste Erkenntnisse liefern. Denn dieses erfrischende Postulat setzt das klare Zeichen, dass unser Leitungswasser beste Qualitäten aufweist und daher auch mehr zum Zug kommen soll. Die EVP steht grundsätzlich voll hinter dem Anliegen. Betreffend Flughöhe und gewissen Umsetzungsunklarheiten werden wir jedoch differenziert abstimmen.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ja, unsere tägliche Bevormundung gibt uns heute das Kartell der Besserwisser und der Bevormunder, es schlägt mal wieder zu, diesmal leider unter gnädiger Mithilfe unserer Fraktionskollegen der EDU – kann mal passieren. Ich nehme es auch nicht übel, aber verzeiht mir dennoch, dass ich mich hier auch noch melde. Nun, diverse Vorredner haben schon handfeste Gründe vorgebracht, weshalb dieser Vorstoss gar nichts ist. Ich möchte das noch kurz ergänzen.

Mineralwasser ist halt einfach tatsächlich qualitativ sehr viel besser; es muss von Gesetzes wegen an der Quelle unbehandelt abgefüllt werden. Ich glaube, das kann man einfach nicht in Abrede stellen. Dann kann man auch sagen, die Produzenten, die schweizerischen Mineralwasser-

Produzenten, die schützen ihre Quellen auch aus eigenen Interessen, das heisst, sie nehmen ihre ökologische Verantwortung wahr. Selbstverständlich ist dieser Vorstoss, der die schweizerischen Mineralwasser-Industrie schädigt, natürlich einfach auch wirtschaftsfeindlich. Die Produzenten sind wichtige Arbeitgeber, gerade in Randregionen und oftmals auch in strukturschwachen Gebieten. Und, das darf man auch nicht vergessen, nebst der Gastro-Szene und der Veranstalter sind es natürlich die Getränkeproduzenten und die Getränkelieferanten, die sehr stark unter der Pandemie und den Lockdowns gelitten haben und sie leiden auch jetzt unter der momentanen Welle. Hier ist jede zusätzliche Belastung einfach absolut abzulehnen. Das sind die handfesten Gründe, die wir gegen dieses Postulat haben. Ich denke aber, es geht aber noch ein bisschen tiefer.

Dieser Vorstoss ist einfach nur ein weiterer Mosaikstein in der ewigen linksgrünen Bevormundung der Bevölkerung. Natürlich ist es nur die Verwaltung, die hier eingeschränkt werden soll. Aber, wenn er jetzt durchkommt, dann kommt morgen vielleicht das Verbot, in der Migros Mineralwasser zu verkaufen – das ist ja ganz schlimm – oder im Restaurant; dort darf man vielleicht auch nur noch Hahnenwasser servieren. Was kommt denn als nächstes? Die Schokolade, weil sie dick macht? Oder Coca-Cola, weil es zu viel Zucker drin hat? Ferienflüge wollen Sie sowieso verbieten, weil sie schlecht fürs Klima sind. Vielleicht kommt dann auch mal das Fleisch. Gut, dann hätten Sie den Herren EDU-Landwirt-Erstunterzeichner natürlich nicht mit an Bord gehabt; so viel steht fest. Nein, es ist einfach so, das Arsenal der linksgrünen Bevormunder ist unerschöpflich. Deshalb lehnen wir dieses von Grund auf ab. Da ist es auch das gute Recht von Kollege Roman Schmid, hier die Diskussion zu verlangen, lieber Andrew Katumba. Das ist unser gutes Recht, weil wir eben diese schlimme Tendenz, dass die Bevölkerung immer mehr bevormundet werden soll, ablehnen. Deshalb haben wir hier auch die Diskussion verlangt. Besten Dank.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): «Unsere Trinkwasserqualität ist hervorragend», und das aus dem Munde von Andrew Katumba. Ich danke dir vielmals, ein halbes Jahr, nachdem du an vorderster Front für die Trinkwasserinitiative gewebelt hast und uns, der ganzen Bevölkerung verkaufen wolltest, unsere Trinkwasserqualität sei schlecht. Jetzt kommt die Einsicht: Sie ist super. Ich klopfte mir als Landwirt auf die Schultern. Ich habe es in einem halben Jahr geschafft, unsere Trinkwasserqualität von schlecht auf hervorragende zu heben. Vielen Dank für das Eingeständnis. Ich bin natürlich der Meinung von Andreas Hasler;

ich teile sein Votum; er hat es wunderbar auf den Punkt gebracht. Ich möchte den kantonalen Angestellten nicht vorschreiben, was sie zu trinken haben; sie können bereits heute von sich aus Leitungswasser von hervorragender Qualität konsumieren. Danke.

Hans Egli (EDU, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal: Wasser, und das hat hier niemand bezweifelt, Wasser vom Hahnen ist wesentlich ökologischer als PET-Flaschen. Darum geht es in diesem Postulat. Leider hat dies Ueli Bamert nicht verstanden; wahrscheinlich habe ich es einfach zu wenig deutlich gesagt. Es geht nicht um Bevormundung, sondern um Umdenken. Es geht wirklich darum, dort Umweltschutz zu betreiben, wo es uns nicht schmerzt. Das ist doch viel intelligenter, viel sinnvoller. Nicht dort, wo es uns widerstrebt, soll Umweltschutz betrieben werden, sondern dort, wo es quasi im Schlafwagen geschehen kann. Dies ist bei diesem Postulat so. Selbst Thomas Vogel hat das bestätigt. Sie haben beim Bezirksgericht diese Umstellung bereits vollzogen; die Leute schätzen dies. Das wird das Resultat dieser Umstellung sein. Die Verwaltung wird mit dieser Umstellung glücklich sein. Niemand in der Verwaltung fühlt sich bevormundet. Das ist Realität. Seien wir wirklich so zukunftsgerichtet, dass wir hier Ja sagen zu diesem Postulat, weil es Umweltschutz bedeutet, weil es einen aktiven Beitrag leistet, ohne dass es uns schmerzt. Danke vielmals.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich höre es so gerne aus der ganz rechten Ecke von mir aus betrachtet, wenn dieser Kantonsrat so schön singt; es ist schön, es ist der Gesang aus Bülach. Ich denke einfach nicht, dass es Aufgabe des Staates oder der Regierung ist, so etwas zu bestimmen. Thomas Vogel hat es sehr gut dargelegt. Dafür reicht die Eigeninitiative. Und wir haben wirklich intelligente Mitarbeiter in unserer Verwaltung. Man kann ja in der Zürcher Verwaltung praktisch nicht mehr arbeiten, wenn man kein Universitätsstudium hat. Dafür sollte es wirklich reichen. Und die Verbotspolitik, Andrew Katumba, die hier auch wieder irgendwie durchdringt: Kein Fleisch in den Kantinen. Dass alles gratis, die Staatsindustrie, den ganzen Tag die Kinder durch den Staat betreuen zu lassen, die Binden gratis abgeben, dann könnten wir noch Kondome abgeben. Dann gebe es vermutlich weniger Gonorrhoe bei unseren Mitarbeitenden in der Verwaltung, da gibt es sicher auch noch 0,000-irgendwas Prozente oder so. Nein, hört mit solchen Vorstössen auf und missbraucht dieses Parlament nicht für solche Sachen. Wir haben eine Eigenverantwortung und wir haben intelligente Bürger in unserem Staat.

Ueli Bamert (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Sorry, dass ich hier nochmals spreche, aber, Hans Egli, da muss ich schon reagieren. Ich habe nicht gesagt, es sei nicht ökologischer. Ich habe einfach gar nichts dazu gesagt. Niemand hier drin hat das bestritten. Nur, du sagst jetzt, es tut uns nicht weh. Uns tut es schon nicht weh. Ich selber trinke nur Hahnenwasser im Büro. Aber frage doch mal die Getränkeproduzenten in den Schweizer Alpen, wie sehr es ihnen weh tut und ihren Angestellten und deren Familien. Es ist ein bisschen sehr einfach, was du hier gesagt hast. Dankeschön.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 303/2019 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei Erhebung und Darstellung der Lärmbelastung

Postulat Christian Lucek (SVP, Dänikon), Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich) vom 30. September 2019

KR-Nr. 316/2019, RRB-Nr. 1147/4.12.2019 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 4. Dezember 2019 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Nun, von den stillen Wassern zu den lauten Schienen. Ich danke dem Regierungsrat für die Stellungnahme und insbesondere die darin enthaltene Anerkennung des Problems. Statt das einfach zur Kenntnis zu nehmen, sind wir entschieden der Ansicht, dass sich der Regierungsrat beim Bund proaktiv für die Beseitigung der Missstände bei der Lärmbemessung einsetzen muss, und werden daher das Postulat zur Überweisung empfehlen.

Lärm ist Lärm und Lärm macht krank; das hört man auch in diesem Rat immer wieder. Es gibt kein guter oder schlechter Lärm. Es ist doch stark störend und einfach nicht nachvollziehbar, weshalb real existierender

und messbarer Lärm ungleich ausgewiesen wird und daher Verkehrsträger unterschiedlich behandelt werden. Während beim Strassen- und Luftverkehr exakte Messungen und restriktive Massnahmen zur Lärmreduktion vorgenommen werden, geniesst der Schienenverkehr bei der Darstellung der Emissionsgrenzwerte eine Pegelkorrektur von 5 bis 15 Dezibel, den so genannten Schienenbonus. Diese Sonderbehandlung des Schienenverkehrs, basierend auf veralteten sozioakustischen Studien, wonach Bahnverkehr besser toleriert werde als anderer Verkehrslärm, führt zu irreführenden Darstellungen in den entsprechenden Planungsinstrumenten. Das Vorgaukeln des guten Bahnlärms ist falsch und für die Direktbetroffenen nicht nachvollziehbar. Besonders betroffen sind Siedlungsgebiete entlang von Bahnhöfen, Abstellanlagen oder grossen Güterrangieranlagen. Im Unterschied zum Flughafen, kennt die Bahn keine Nachtflug- oder Nachtfahrsperrre, im Gegenteil, der Trend geht zum Ausbau des Nachtnetzes und europäischer Nachtzugverbindungen – bis zum Polarkreis, wie wir von Felix Hoesch gesehen haben (*er hat kürzlich eine Reise auf den Social Media bildlich dokumentiert*). Erzeugt ein Flugzeug im Umfeld des Start- und Zielortes in einem klar ausgewiesenen und begrenzten Gebiet Emissionen, ist es unterwegs kaum noch wahrnehmbar. Im Vergleich dazu donnert ein Fernzug zwischen zwei europäischen Metropolen durch unzählige Dörfer und Städte mit insgesamt wesentlich mehr Lärmbetroffenen.

Beim Postulat geht es nicht darum, Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen, sondern darum, dass die Emissionen transparent und den Tatsachen entsprechend ausgewiesen werden und sowohl ehrliche wie auch faire Planungsgrundlagen bestehen. Wie der Regierungsrat sind wir daher der Ansicht, dass die Lärmschutzverordnung dahingehend überarbeitet werden muss. Wir sind aber der Meinung, dass der Kanton Zürich als besonders dicht besiedelter und betroffener Kanton nicht einfach abwarten, sondern eine aktive Rolle in diesem Prozess einnehmen soll, und wir erwarten daher ein pro aktives Vorgehen beim Bund.

Aus diesem Grund wird die SVP das Postulat überweisen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Lärm in unseren Städten und Agglomerationen beschäftigt uns alle; er wird oft als störend empfunden. Das betrifft uns alle unabhängig der politischen Ausrichtung. Die neusten Urteile zur Verhinderung von Überbauungen sind ein klarer Hinweis, dass das Thema aktuell sehr, sehr wichtig ist. Aber Sie wissen ja auch, dass diese Urteile nicht aufgrund von Bahnlärm gesprochen wurden. Trotzdem, auch uns ist das Thema wichtig, doch ist der Weg dieses Postulats der falsche Weg. Denn, erstens – von der Flughöhe hatten wir

es vorhin schon – waren wir vorhin vielleicht zu tief, jetzt sind wir ganz sicher auf der falschen Flugebene, weil es ein Bundesthema ist, wie die Antwort der Baudirektion deutlich aufzeigt. Zweitens ist Lärm etwas sehr Subjektives. Darum gibt es verschiedene Studien zu dem Schienenbonus und zum Eisenbahnlärm. Für mein persönliches Lärmempfinden ist der Schienenverkehr tatsächlich deutlich weniger störend. Ich habe lange genug an der Tramstrasse hier in der Nähe und direkt am Bahnhof Oerlikon gewohnt und kann das darum sehr gut für mich persönlich einschätzen. Drittens braucht es das Postulat im Zürcher Kantonsrat nicht, da unsere Regierung bereits in diese Richtung arbeitet und beim Bund das Thema auch sehr intensiv bewirtschaftet wird. Darum erhält das Postulat von uns, von der SP, keine Stimme, und ich hoffe, dass es so heute versenkt wird. Herzlichen Dank

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Wir haben eigentlich von Christian Lucek schon fast alles gehört. Der Regierungsrat hat bestätigt, dass die Situation heute, die gemessen wird, unbefriedigend ist, dass es keinen guten und keinen schlechten Lärm gibt, unabhängig vom Verkehrsmittel. Seine Antwort ist dann, wir machen trotzdem nichts, es läuft ja schon etwas. Ja, es läuft schon etwas, aber in welche Richtung das geht und ob das dann auch wirklich so zum Abschluss kommt, das ist noch komplett offen in Bern. Es ist deshalb durchaus sachgerecht, dass der Kantonsrat von Zürich hier klar nach Bern signalisiert, dass wir diese Ungleichbehandlung nicht wollen, dass Lärm eben Lärm ist, dass wir in Bern eine Lösung wollen, die jeden Lärm gleichbehandelt. Man kann hier schon durch empirische Evidenz ausschweifen, wie Herr Hoesch vorhin. Ich habe auch schon an Strassen mit Trams gewohnt oder mit Bussen oder was auch immer. Was man dann subjektiv als lauter empfindet und was nicht, ist dann eine ganz andere Frage. Die Lärmschutzverordnung ist in dieser Beziehung, auch in anderen Punkten, problematisch, weil nämlich nicht der Spitzenlärm gemessen wird, der zum Erwachen führt, sondern weil der verstrichene Lärm über die Zeit gemessen wird. Und da hat ja eigentlich der Schienenlärm schon einen grossen Vorteil. Man muss ihm nicht noch mehr Vorteile geben, indem man eben guten von schlechtem Lärm unterscheidet. Deshalb bleibt die FDP dabei und unterstützt dieses Postulat. Besten Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Über drei von fünf Forderungen dieses Postulats müssen wir gar nicht sprechen, weil der Kanton und damit der Kantonsrat dazu nichts zu sagen hat. Ich spreche vom Schienenlärmbonus, der national vorgegeben ist. Auch ein vierter Punkt

beschäftigt sich mit diesem Bonus: Die Vertreter und Vertreterinnen des Kantons Zürich sollen sich in nationalen Gremien für dessen Abschaffung einsetzen. Wir Grünliberalen sind der Meinung, dass technische Lärmberechnungen eine fachliche Basis haben und nicht verpolitisiert werden sollen. Wir halten also die Vorgabe nicht für sinnvoll, auch wenn es zurzeit danach aussieht, als ob der Schienenlärmbonus bald abgeschafft werden könnte – und zwar richtigerweise auf fachlicher Basis. Bleibt noch die letzte Forderung des Postulats, dass bei Lärmassnahmen wie Temporeduktionen namentlich auch der Schienenverkehr einbezogen werden soll. Das scheint uns absolut richtig, es sollen selbstverständlich im Einzelfall alle relevanten Lärmquellen betrachtet werden. Genauso richtig ist es, dass das heute tatsächlich schon so gemacht wird. So bleibt von den fünf Forderungen keine mehr übrig, die einer näheren Betrachtung bedürfte. Im Differenzler (*Jass-Disziplin*) würde man sagen: Angesagt fünf Punkte, gemacht Null, Differenz fünf.

Die Grünliberalen überweisen das Postulat nicht.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wie haben es schon gehört: Verkehrslärm schadet der Gesundheit, er kann zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen und er verursacht schweizweit mehrere Milliarden Franken Gesundheitskosten.

Wie wir dem Postulat entnehmen können, hat es der Eisenbahnlärm den Bürgerlichen jetzt ganz besonders angetan. Fünf Massnahmen werden mit dem Postulat gefordert. Sie betreffen die Erhebung und die Darstellung der Emissionen, einen neuen statistischen Index analog des ZFI (*Zürcher Fluglärm-Index*), die Einflussnahme des Regierungsrats beim Bund und die Berücksichtigung von Trams bei Massnahmen zur Reduktion des Strassenlärms. Massnahmen zur effektiven Reduktion des Schienenlärms werden aber keine gefordert. Stattdessen verstecken sich dahinter Scheinmassnahmen, mit welchen der Schienenverkehr benachteiligt werden soll. Unter anderem soll ein sogenannter Schienenbonus abgeschafft werden. Gemeint ist damit ein Korrekturwert, mit welchem bei den Berechnungen von Eisenbahnlärm die empfundene Lästigkeit berücksichtigt wird. Dieser wurde eingeführt, weil bei verschiedenen Studien in den 80er-Jahren festgestellt wurde, dass der Eisenbahnlärm vom Menschen als weniger lästig empfunden wird als andere Arten von Verkehrslärm. Heute sind sich die Fachleute uneins, ob der Schienenbonus noch sinnvoll ist. Es gibt zahlreiche neuere Studien, die ihn stützen und es gibt ebenso zahlreiche Studien, die dagegensprechen. Vermutlich wäre differenzierte Anwendung und eine Anpassung

an die heutige Realität, so wie sie beim ZFI vorgenommen wurde, sinnvoller.

Wie der Lärm in der Schweiz gemessen, berechnet und beurteilt wird, und welche Korrekturfaktoren berücksichtigt werden müssen, ist auf Bundesebene in der Lärmschutzverordnung geregelt. Und wie allgemein bekannt sein sollte, gilt Bundesrecht auch im Kanton Zürich. Wir können uns da nicht einfach darüber hinwegsetzen, auch wenn wir wollten. Wichtiger als irgendwelche Korrekturwerte abzuschaffen oder einen neuen Index analog dem ZFI zu entwickeln, wäre das, was die Postulanten eben aus unbekanntem Gründen nicht forderten: Wirkliche Massnahmen zur Reduktion des Lärms.

Das Bundesamt für Verkehr war da schon etwas zielführender unterwegs und hat in den Jahren zwischen 2000 und 2016 das schweizerische Rollmaterial vollständig sanieren lassen. Und seit zwei Jahren sind auch ausländische laute Güterwagen in der Schweiz verboten. Als Erfolgskontrolle wurde der Eisenbahnlärm systematisch gemessen. Das Ergebnis: Güterzüge sind heute rund zehn Dezibel leiser als zu Beginn der Messung. Für die Detailversessenen unter Ihnen versuche ich das jetzt ganz präzise zu übersetzen: Güterzüge werden heute nur noch halb so laut wahrgenommen wie vor 20 Jahren. Beim Eisenbahnlärm wurde also bereits viel Lärm reduziert. Gemäss der Weltgesundheitsorganisation, WHO, hat die Belästigung durch den Eisenbahnlärm in den urbanen Gebieten des Kantons alleine in den fünf Jahren von 2012 bis 2017 um fast 40 Prozent abgenommen. Jeder zwölfte ist dort von lautem Bahnlärm betroffen. Falls Sie sich jetzt fragen, wie das beim Strassenlärm aussieht: Sehr viel schlechter. Zwei Drittel aller Einwohner in den urbanen Gebieten im Kanton sind von übermässigem Strassenlärm betroffen. Und von 2012 bis 2017 hat die Belästigung sogar noch ein wenig zugenommen.

In der Begründung fordern die Postulanten Reduktionen des Eisenbahnlärms an der Quelle. Beim Strassenlärm oder beim Fluglärm sind es aber gerade Sie, die sich mit Händen und Füssen gegen wirksame Lärmreduktionen an der Quelle wehren. Hier zeigt sich ihre Klientelpolitik ganz deutlich. Für uns Grüne ist klar: Der Verkehrslärm aller Verkehrsträger muss wirkungsvoll reduziert werden. Und zwar rasch. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Wir stören uns nur am Lärm der Fahrzeuge und Flugzeuge, in denen wir nicht selber sitzen, Lärm und weitere Emissionen verursachen jedoch alle. Die Emissionen aller Ver-

kehrsträger sollen erfasst und überwacht, und zum Schutz der Bevölkerung sollen Lärmschutzmassnahmen getroffen werden. Lärm ist Lärm, egal von welchem Verkehrsträger dieser verursacht wird. Wir wollen die Emissionen aller Verkehrsträger mit den gleichen Methoden messen, damit vergleichbare Resultate vorliegen. Nur mit korrekten und vergleichbaren Zahlen können pro Verkehrsträger die effektivsten Massnahmen getroffen werden. Der Regierungsrat soll sich dafür einsetzen, dass das Bundesamt für Umwelt schnell eine Empfehlung für eine vergleichbare Erfassung und Darstellung der Daten erlässt. Fahrzeuge, Flugzeuge sollen nicht langsamer werden, sondern leiser, sicherer und umweltfreundlicher.

Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Erlauben sie mir, dass ich zwei Sachen noch nachschiebe. Wenn ich es richtig verstanden habe, hat Herr Hoesch tatsächlich gesagt, dass sein subjektives Empfinden so ist, das Bahnlärm tatsächlich weniger laut ist. Das ist schon sehr überraschend, weil, der Lärm ist schlichtweg messbar. Ich sage Ihnen, für Leute, die an Bahnstrecken oder an Güterrangieranlagen wohnen, die werden das doch eher als zynisch betrachten.

Sie werden das Postulat jetzt nicht überweisen, so wie ich die Stimmungslage hier im Rat einschätze. Aber führen Sie sich doch einfach vor Augen: Wenn Sie im kantonalen GIS-Browser (*Geoinformationssystem*), die Emissionsgrenzwerte anschauen, mehr als zwei, wie es sich ausgestaltet entlang von Bahnstrecken, dann stellen Sie fest, dass der Perimeter praktisch aufs Trassee begrenzt ist. Das kommt aufgrund des erwähnten Schienenbonus; tatsächlich ist der Emissionswert viel breiter. Das führt absurderweise dazu – das ist noch hochaktuell –, dass Sie an Bahnstrecken problemlos bauen können, während wir jetzt gerade wieder in der Stadt Zürich erleben, wie Bauprojekt – auch für günstige Wohnungen – verunmöglicht werden, weil der Emissionsschutzgrad von der Strasse nicht eingehalten wird. Aber die Projekte an der Bahn sind tatsächlich in einem lauterem Perimeter. Da stimmt doch einfach etwas nicht. Das ist das Anliegen dieses Postulats, dass man diese Fehler korrigiert. Ich bitte, das in Erinnerung zu behalten.

Pierre Dalcher (SVP, Schlieren): Als Limmattaler, wohnhaft in Schlieren, kann ich hier als Betroffener doch ziemlich klar Auskunft geben. Ich danke den Worten vorhin von Christian Lucek. Es ist leider so, dass wir bis vier Meter an die Bahnlinie bauen können. Für mich ist das sogar ideal, weil, es ist im Prinzip sogar eine Lärmbarriere, aber für die

direkt Betroffenen ist das nicht so lässig. Was aber auch immer wieder sehr stark vergessen wird: Ich bin seit ungefähr 17 oder 18 Jahren im Komitee «Gateway: so nicht» engagiert. Wir haben in dieser Zeit verhindert, dass die Terminals (*für den Schienen-Güterverkehr*) noch weiter ausgebaut wurden. Und wir verzögern sie jetzt wieder, da noch weiter ausgebaut wird, weil, diese Terminals würden nämlich dann die Container, auch in der Nacht, umladen, um diese dann weiter zu verteilen in der ganzen Schweiz. Ihr müsst euch einfach vorstellen, wenn ich vor eurem Schlafzimmerfenster bin und mit zwei Metallteilen immer alle Minuten einfach mal klopfen würde. So tönt es um den Rangierbahnhof, wie man mir erzählt hat. Es ist sogar einmal so weit gegangen, dass ein Kollege von mir, mir meine Wohnung, meine schlichte Wohnung abkaufen wollte, und mir sein 2,5 Millionen-Wohnhaus in Oetwil am Hang schenken wollte, nur wegen des Lärms. Das kann man sich einfach nur dann vorstellen, wenn man das mal erlebt hat. Darum danke ich Christian Lucek für diesen Vorstoss. Einfach deshalb, dass man nur schon mal sensibilisiert wird, dass man klarstellen kann. Wir bitten nur um die Gleichbehandlung von Eisenbahnlärm, Fluglärm und Strassenlärm. Danke vielmals.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Geschätzter Felix Hoesch, ich lade dich zum Frühstück ein, du kann wählen wann in den nächsten zwei Wochen: am liebsten am Morgen so gegen fünf Uhr. Dann kommst du in die Forch zu mir, ich wohne jetzt noch etwa sechs Meter von der Forchbahn entfernt. Ich wohne bald, wenn es nach der Regierungsrätin Carmen Walker Späh und den VBZ-Baronen (*Verkehrsbetriebe Zürich*) geht, welche die Forchbahn führen, drei Meter von der Forchbahn entfernt. Da kommst du mal schauen, wie das tut. Und dann sprichst du nicht mehr so hier drin.

Ich danke Christian Lucek. Und wir haben uns nicht abgesprochen für diesen Vorstoss. Und alle auf der linken Ratsseite, welche uns jetzt heute mit ideologischen Vorstössen berieselt haben, die sollten sich angesichts des Votums, das Pierre Dalcher gerade vorhin gehalten hat, die Sache überlegen, bevor sie hier auf den Nein-Knopf drücken. Das ist nur noch – nur noch – Ideologie, was hier von linker Seite kommt.

Regierungsrat Martin Neukom: In diesem Postulat geht es um die Abschaffung des Schienenlärmbonus. Dieser wurde vor einigen Jahren, vor vielen Jahren, einmal eingeführt. Als man eine Studie gemacht hat, zeigte es sich, dass offensichtlich der Schienenlärm von den Leuten als weniger störend empfunden wurde als anderer Lärm. Nach heutigem

Kenntnisstand muss man sagen: Man kann das eigentlich nicht mehr aufrechterhalten. Es gibt keinen Unterschied. Was man hingegen sagen kann, Lärm hat eine sehr stark subjektive Bedeutung. Ein Motorradfan wird sich logischerweise weniger am Motorradlärm stören und jemand, der sehr häufig den ÖV benützt, stört sich vermutlich etwas weniger an quietschenden Trams und diejenigen, die Auto fahren etwas weniger am Strassenverkehr. Trotzdem wird Lärm im Allgemeinen als störend empfunden, vor allem chronischer Lärm. Das zeigen die Studien ganz eindeutig: Chronischer Lärm kann krankmachen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursachen.

Nun, die Überprüfung dieses Schienenlärmbonus – und das haben wir in der Antwort des Postulats bereits geschrieben – muss auf Bundesebene geschehen, weil es auf Bundesebene abschliessend geregelt ist. Da können Sie auch dieses Postulat überweisen; das wird keinen Unterschied machen.

Zu Herrn Lucek, grundsätzlich freut es mich sehr, dass Sie sich mit dem Thema «Lärm» auseinandersetzen. Was mich etwas weniger freut, ist, dass Sie jetzt nur den Schienenlärm betrachten, denn wir haben grundsätzlich eine grosse Lärmproblematik. Die Mehrheit der lärmbeeinträchtigten Menschen ist vom Lärm des motorisierten Individualverkehrs (MIV) betroffen; das ist leider nun mal so. Der MIV ist nach wie vor die grösste Lärmquelle. Selbst wenn jetzt der Schienenlärmbonus abgeschafft würde, bleibt national der motorisierte Individualverkehr immer noch die Lärmquelle Nummer 1. Leider ist es uns politisch bis jetzt nicht gelungen, effektive Massnahmen zu ergreifen, um hier den Lärm zu reduzieren; da bin ich ganz bei Florian Meier. Selbst wenn man den Schienenlärmbonus abschafft, ist noch keinem einzigen Lärmbeeinträchtigten geholfen. Letztendlich helfen nur Massnahmen, und zwar Massnahmen an der Quelle. Ich bitte Sie deshalb, dieses Postulat nicht zu überweisen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 82 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 316/2019 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

9. Schädliche Steinwüsten – Kantonale Flächen

Motion Jonas Erni (SP, Wädenswil), Theres Agosti (SP, Turbenthal) und Andrew Katumba (SP, Zürich) vom 11. November 2019

KR-Nr. 339/2019, RRB-Nr. 86/29.1.2020 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 29. Januar 2020 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Kantonale und kommunale Strassenrabbatten und Strassenbegleitflächen müssen naturnah bepflanzt werden und dürfen nicht als Steinrabbatten ausgestattet oder asphaltiert werden. So einfach und naheliegend ist unsere Forderung für mehr Biodiversität im Strassenraum. Denn in den vergangenen Jahren wurden verschiedene kantonale Flächen im Strassenraum, die zuvor bepflanzt waren, asphaltiert oder als unbepflanzte Steingärten ausgestattet. So hat der Kanton in Wädenswil diverse Strassenrabbatten, die zuvor mit einer von der Stadt – in Zusammenarbeit mit der ZHAW (*Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften*) – entwickelten Blumenmischung bepflanzt waren, sogar asphaltiert. Im Gegensatz zu bepflanzten Steingärten, welche auch seltenen Pflanzen und Tieren einen Lebensraum bieten, sind solche Schotter- oder Asphaltflächen aus Sicht der Biodiversität lebensfeindliche Wüsten und beeinträchtigen obendrein die optische Siedlungsqualität.

In der Studie «Schottergärten und Landschaft» der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz werden zahlreiche Nachteile von Schottergärten aufgezählt: Negative Auswirkungen auf das Mikroklima, eine Versiegelung und Verarmung des Bodens, eine Verkümmerng des Bodenlebens und eine Verunkrautung nach drei bis zehn Jahren sowie ästhetische Defizite. Es ist zu ergänzen, dass bei solchen Flächen in Verkehrsteilen, Kreisel oder anderen Flächen im Strassenraum teilweise Plastikfolien in den Boden eingebracht werden und Schotter mittels Einsatz von Pestiziden vegetationsfrei gehalten werden muss. Dies widerspricht der kantonalen Strategie betreffend Biodiversität und muss deshalb prioritär angepasst und umgesetzt werden.

So ist es eigentlich selbstverständlich, dass der Kanton unser Anliegen teilt, wie er dies auch in der Beantwortung schreibt. Umso unverständlicher erscheint daher die empfohlene Ablehnung, da die Umsetzung scheinbar nicht funktioniere. Ich lade Sie gerne ein, die betreffenden Flächen in Wädenswil zu begutachten und stehe Ihnen auch persönlich

für eine Besichtigung zur Verfügung. Und ich kann Ihnen versichern, Sie werden von der erfolgten sinnlosen Grünflächenvernichtung erstaunt sein.

Ich bitte Sie entsprechend, unsere Motion zu unterstützen.

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Die Antwort des Regierungsrats ist positiv den Motionären gegenüber. Er betont mehrmals in seiner Antwort, dass die angestrebten Ziele, die bestmögliche Einordnung in die Umgebung und der Umweltschutz gemäss Artikel 14 des Strassengesetzes bereits heute beim Bau und Unterhalt von Strassen zu beachten sind. Auch hier: Das Rad muss nicht neu erfunden werden.

Der Unterhalt ist – entgegen der landläufigen Meinung –, in meinen Augen das Hauptargument, um diesen Vorstoss kritisch zu hinterfragen und die Motion abzulehnen. So ist der Aufwand gerade im Sommer nicht zu unterschätzen. Die verschiedenen Rabatten zu bewässern, um die Bepflanzung aufrechtzuerhalten. Im Winter werden diese durch das Salzen stark gestresst. Biodiversitätsflächen müssen standortgerecht bepflanzt, und das Wichtigste, auch gepflegt werden. Besonders an Strassenrändern sind sie sehr anfällig für Neophyten, werden doch durch den starken Verkehr und Fahrtwind vielfach auch ganz verschiedene, herrenlose Pflanzensamen herumgewirbelt.

Ich möchte hier noch einen ganzen anderen Aspekt anbringen: Ist es wirklich ideal, an stark befahrenen Strassen Blumenwiesen zu erstellen, die insbesondere tagaktive Insekten wie Bienen Mitten in den Verkehr locken? Oder ist es eher eine Todesfalle?

Die SVP ist ebenfalls für die Ablehnung der Motion.

Martin Huber (FDP, Neftenbach): Die Motion verlangt, dass kantonale und kommunale Strassenrabatten und Strassenbegleitflächen bepflanzt werden müssen und nicht als Steinrabatten ausgestaltet oder asphaltiert werden.

Die FDP begrüsst mehr Biodiversität auf den kantonalen Flächen. Elemente mit kühlender Wirkung am Rande versiegelter Flächen haben unsere Unterstützung. Strassen und Gleisinfrastruktur trennen die Landschaft und sollten möglichst gut und grün in die Landschaft eingefügt werden.

Was ich aber festgestellt habe, ist, dass die Baudirektion einfach mal eine Schulung braucht, was der Unterschied zwischen einer Magerwiese und einem Magerbeton ist. Ich kann Ihnen ein Beispiel zeigen,

Herr Baudirektor. Und doch sollte die linke Ratsseite dem grünen Baudirektor etwas mehr Vertrauen entgegenbringen, dass er diese Motion bereits jetzt umsetzt.

Wir sind der Meinung, dass kein zusätzliches Gesetz nötig ist, auch weil der Regierungsrat erkannt hat, dass Steinrabatten optisch und klimatechnisch fragwürdig sind. Die Kosten für die Implementierung, Kontrollen und Berichte, für ein solches Gesetz sollte man lieber in Baumpflanzungen investieren.

Die FDP lehnen die Motion, wie der Regierungsrat, ab.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): In den Städten und Agglomerationen sind 60 Prozent der Siedlungsflächen versiegelt. Davon werden in den Städten fast 20 Prozent und in der Agglomeration knapp 10 Prozent durch den Strassenraum eingenommen. Das ist ein grosser Anteil. Deshalb ist es wesentlich, wie wir diesen gestalten. Auf dem Papier hat der Regierungsrat das Problem zumindest in Bezug auf den Klimawandel erkannt. Bezüglich der Biodiversität ist noch einiges an Potenzial gegeben.

Als positive Beispiele möchte ich hier die Dokumente «Wegleitung Hitzeminderung für Strassenprojekte» vom April 2021 und die «Methodik der Strassenraumgestaltung» vom Oktober 2021 erwähnen, welche wirkungsvolle Massnahmen für die Hitzeminderung sowie Entsiegelung und Begrünung, Beschattung und den Albedo-Effekt (*Effekte bei der Reflexionsstrahlung*) erkannt haben.

In der Praxis hingegen sieht es anders aus. Kantonale Strassenbauprojekte führen aktuell zu einer verstärkten Versiegelung. Grosszügig gestaltete Verzweigungen mit zusätzlichen Einbiegespuren, Verkehrsinseln, die zuvor farbig blühten, sind neu zu Pflasterwüsten geworden. Ich denke, jede und jeder hier im Saal könnte Beispiele aus seiner Region aufzählen, bei denen das kantonale Tiefbauamt diesen Weg eingeschlagen hat, wohl auch vor dem Hintergrund die Kosten beim Unterhalt zu senken.

Aktuelle, in der KPB (*Kommission für Planung und Bau*) aufliegenden Strassenbauprojekte verfolgen genau noch diesen Geist von Beton und Asphalt und können von uns Grünen – und ich hoffe von einer Mehrheit hier im Rat – nicht in dieser Form unterstützt werden. Deshalb werden wir diese konsequent zurückweisen, damit Rücksicht auf die lokalklimatische Situation, die Biodiversität und den haushälterischen Umgang mit dem Land auch bei der Realisierung von Strassen genommen wird. Der Paragraph 14 des Strassengesetzes, den der Regierungsrat in seiner Antwort bemüht, «Bestmögliche Einordnung in die Umgebung und den

Umweltschutz», ist einer dieser schönen Gummi-Paragrafen, die alles zulassen und nichts verlangen. Deshalb appelliere ich an Sie, diese Motion anzunehmen, denn es braucht eine gesetzliche Grundlage, damit kommunale und kantonale Flächen möglichst wenig versiegelt, wenn möglich entsiegelt und ökologisch wertvoll und hitzemindern ausgestaltet werden.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Steingärten, Steinrabatten und so weiter müssen nun unbedingt schnell wieder aus der Mode kommen. Dies sowohl im öffentlichen Raum wie auch in privaten Gärten. Ich liebe Steine, fast in jeglicher Form, aber ich bewundere diese am liebsten dort, wo sie natürlich vorkommen.

Die Mitte-Fraktion unterstützt die in dieser Motion angestrebten Ziele. Wir wollen keine unnötige Versiegelung des Bodens, sondern wenn immer möglich Bepflanzungen, die Biodiversität zulassen.

Wie der Regierungsrat in der Motionsantwort aufzeigt, sind bereits heute die gewünschten Vorgaben vorhanden, zum Beispiel im Strassen-gesetz, beim Bau und Unterhalt von Strassen. Die gesetzlichen Grundlagen müssen demzufolge nicht angepasst werden.

Die Mitte-Fraktion unterstützt diese Motion daher nicht.

Hans-Peter Amrein (SVP Küsnacht; fraktionslos): Entschuldigen Sie meinen Aufzug (*der Votant trägt seinen Mantel*), aber da hinten ist es arschkalt.

Jetzt zu dieser Vorlage: Das ist ein Misstrauensvotum gegenüber ihrem Regierungsrat, geschätzte Linke, nichts mehr und nichts weniger, ein Misstrauensvotum gegenüber dem Regierungsrat. Der gesunde Menschenverstand Ihres Regierungsrats – und das hat er hoffentlich – genügt, um hier dagegenzustehen und eine Direktive herauszugeben. Dann wird es auch so gemacht, wenn er führt. Sonst dürfen Sie ihn nicht mehr wählen. Dann haben wir ganz sicher wieder einen bürgerlichen Regierungsrat in einem Jahr. (*Heiterkeit*)

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 81 : 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Motion KR-Nr. 339/2019 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

10. Raumentwicklung und Nacht

Motion Theres Agosti Monn (SP, Turbenthal), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich) und Yvonne Bürgin (CVP, Rüti) vom 18. November 2019

KR-Nr. 351/2019, RRB-Nr. 145/12.2.2020 (Stellungnahme)

Regierungspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 12. Februar bekanntgegeben. Der Regierungsrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Ist die Erstunterzeichnerin mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat einverstanden? Sie ist nicht einverstanden. Wir werden somit die Diskussion später führen. Die Motion bleibt auf der Geschäftsliste.

Das Geschäft ist für heute erledigt.

11. Verschiedenes

Fraktions- und persönliche Erklärungen

Fraktionserklärung der AL, SP, Grüne und EVP mit dem Titel «Mit dem Kopf durch die Wand»

Melanie Berner (AL, Zürich): Mit aller Gewalt will die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) die Stadt Zürich als Tourismus-Hotspot installieren und Sonntagsverkäufe einführen. Zusammen mit ihren freisinnigen Amtskollegen von Luzern und Tessin will sie erreichen, dass der Bundesrat die entsprechende Verordnung zum Arbeitsgesetz ändert. Offensichtlich will die Volkswirtschaftsdirektorin eine nationale Gesetzesänderung und die damit sicherlich verbundene Volksabstimmung zur Liberalisierung des Sonntagsverkaufs vermeiden. Alle Volksabstimmungen der letzten Zeit in der Schweiz – zuletzt sogar im urbanen Kanton Genf – haben gezeigt, dass die Bevölkerung dem Sonntagsverkauf sehr kritisch entgegensteht. Der Bundesrat soll es nun in Aushebelung des Gesetzgebungsprozesses und der demokratischen Mitbestimmung richten. Auch im Kanton nimmt die Volkswirtschaftsdirektorin keine Rücksicht auf den parlamentarischen Prozess und greift der Diskussion in der zuständigen Parlamentskommission zu zwei hängigen Vorstössen (*KR-Nrn. 174/20220*

und 94/2021) vor. Die Angst vor einer Abstimmung im Volk als auch im Parlament ist anscheinend gross.

Wenn die Stadt Zürich ein wichtige Tourismus-Destination sein soll, dann sind das viele andere Städte wie Basel, Genf oder Bern auch. Eine solche Liberalisierung darf nicht durch politisches Lobbyieren beim Bundesrat eingeführt werden. Ein derart gewichtiger Entscheid bedarf einer nationalen Gesetzesänderung und dem damit verbundenen Recht auf eine Referendumsabstimmung.

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

– **Nebenamtlicher Tätigkeiten von Staatsangestellten zum Nachteil des Kantons Zürich**

Postulat *Claudio Schmid (SVP, Bülach)*

– **Transparenz über den Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Verwaltung**

Postulat *Nicola Yuste (SP, Zürich), Gabriel Mäder (GLP, Adliswil), Wilma Willi (Grüne, Stadel), Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Erika Zahler (SVP, Boppelsen)*

– **Entwicklung der Staatsquote**

Anfrage *Wilma Willi (Grüne, Stadel), Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich)*

– **Situation der Sexarbeitenden während Corona**

Anfrage *Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Sibylle Marti (SP, Zürich), Nicola Yuste (SP, Zürich)*

– **Steigende Jugendkriminalität im Kanton Zürich**

Anfrage *Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht), Angie Romero (FDP, Zürich), Daniel Wäfler (SVP, Gossau)*

– **Instrumentalisierung von Kindern bei Scheidungen**

Anfrage *Martin Huber (FDP, Neftenbach), Nina Fehr Düsel (SVP, Küsnacht)*

– **Corona-Politik der Zürcher Regierung**

Anfrage *Hans Egli (EDU, Steinmaur), Erich Vontobel (EDU, Bubikon), Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf)*

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Daniela-Graziella Jauch

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
XXXXXXX 20XX.