


214. KR-Sitzung, Montag, 30. Januar 2023, 14:30 Uhr

 Vorsitz: *Esther Guyer (Grüne, Zürich)*
Verhandlungsgegenstände

- | | |
|--|-----------|
| 1. Mitteilungen | 2 |
| 2. Attraktivere Ortskerne | 2 |
| Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zu den
Postulaten KR-Nrn. 161/2016 und 144/2018 und gleichlautender
Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom
25. Oktober 2022
Vorlage 5627b | |
| 3. Stagnierende CO₂-Reduktion auf der Strasse | 9 |
| Interpellation Florian Meier (Grüne, Winterthur), Thomas Forrer
(Grüne, Erlenbach) vom 28. September 2020
KR-Nr. 378/2020, RRB-Nr. 1227/9. Dezember 2020 | |
| 4. Solaranlagen in geschützten Ortsbildern | 21 |
| Motion Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim),
Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Farid Zeroual (Die
Mitte, Adliswil), Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 23. November
2020
KR-Nr. 429/2020, RRB-Nr. 205/3. März 2021 (Stellungnahme) | |
| 5. Förderung der Dunklen Biene..... | 34 |
| Postulat Judith Anna Stofer (AL, Zürich), Wilma Willi (Grüne,
Stadel), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich), Ann Barbara Franzen
(FDP, Niederweningen) vom 30. November 2020
KR-Nr. 439/2020, RRB-Nr. 169/24. Februar 2021 | |
| 6. Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mietobjekten
und im Stockwerkeigentum..... | 42 |

Motion Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 15. Dezember 2020

KR-Nr. 459/2020, Entgegennahme, Diskussion

7. **Verschiedenes** 53

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

1. **Mitteilungen**

Geschäftsordnung

Ratspräsidentin Esther Guyer: Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste? Dies ist nicht der Fall. Wir fahren fort wie vorgesehen.

2. Attraktivere Ortskerne

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zu den Postulaten KR-Nrn. 161/2016 und 144/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 25. Oktober 2022 Vorlage 5627b

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, die beiden Postulate betreffend attraktive Ortskerne beziehungsweise Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren als erledigt abzuschreiben.

Die Vorlage wurde an insgesamt vier KEVU-Sitzungen beraten. Die beiden Erstpostulanten, Jörg Kündig und Ronald Alder, haben ihre mündliche Stellungnahme zu Beginn der Kommissionsberatungen abgegeben. Sie sehen, es handelt sich um die b-Vorlage, dies, weil der Regierungsrat eine Fristerstreckung um ein Jahr beantragt hatte. Die beiden Postulate wurden nach deren Überweisung vom Regierungsrat zusammengefasst. Diese Tatsache blieb nicht ganz unumstritten in der Kommission – vielleicht melden sich auch noch Kommissionsmitglieder zu dieser Facette.

Das eine Postulat fordert die Überarbeitung der Standards im Strassenbau, um auf Basis des fast schon berühmten Paragraphen 14 des Strassengesetzes die Projektierungsgrundsätze für attraktivere Ortskerne zu verbessern. Das andere Postulat fordert, zu prüfen, wie bei der Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortszentren besser auf die Anliegen der Gemeinden eingegangen werden kann, mit Fokus auf bauliche Massnahmen und Zonen mit reduziertem Tempo.

Die Gestaltung von Kantonsstrassen innerorts ist für den Regierungsrat ein wichtiges Anliegen. Daher wurde auch mehr Zeit (*zur Beantwortung*) beansprucht. Zwischenzeitlich wurden im Rahmen der Reorganisation des Amtes für Verkehr in das neue Amt für Mobilität in der Volkswirtschaftsdirektion die Abläufe und Koordination mit dem Tiefbauamt neu aufgesetzt. Konkret wurde die sogenannte SIA-Phase 2 ins Tiefbauamt verschoben; es wurde quasi ein One-Stop-Shop für die Gemeinden geschaffen. Es geht also um die Standards im Strassenbau von Fassade zu Fassade inklusive Parkierungsmöglichkeiten. Betroffen sind auch Flächen in privatem Besitz.

Die Kommission hat sich vom Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) und vom Tiefbauamt, vertreten durch den Strasseninspektor Martin Pola, umfassend über den aktuellen Stand, die kantonalen Absichten und Prioritäten, die Rückmeldungen aus den Gemeinden und Planungsregionen und die Auswirkungen auf die Finanzierung – auch angesichts der zwischenzeitlichen Inkraftsetzung der PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013*) im Strassengesetz – ins Bild gesetzt.

Zum Abschluss: Die neuen Standards sind nun seit einigen Monaten in Kraft. Die Entwicklung der nun neu gelebten Praxis wird von allen Beteiligten und Betroffenen sicher eng verfolgt und bleibt mit Bestimmtheit auf der kommunalen, kantonalen und parteipolitischen Agenda. Besten Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir alle wollen attraktive Ortskerne. Dennoch haben wir von der SP das Postulat von Philipp Kutter nicht unterstützt, da er die Attraktivität sehr stark durch die Windschutzscheibe bewertet hat, wonach die Angst vor Einschränkungen der Verkehrskapazität sehr betont wurde. Dagegen haben wir das Postulat von Roland Alder zur Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren unterstützt. In der Summe ist es für uns aber richtig, dass die Regierung die beiden Postulate zusammengefasst hat und mit einer einzigen Antwort abschliesst.

Wir haben in der KEVU den Erläuterungen zu den neuen Standards für Staatsstrassen aufmerksam zugehört und freuen uns, dass diese Standards aus den zwei Postulaten hervorgegangen sind. Für uns ist es sehr richtig, hier Standards zu haben, und wir freuen uns, dass das Tiefbauamt diese eben nicht nur durch die Windschutzscheibe betrachtet hat. Das war leider in der Vergangenheit zu oft der Fall. Deshalb freuen wir uns sehr, dass unser langjähriger Wunsch in Erfüllung geht und Menschen am Rande von Strassen und Plätzen nun endlich ernst genommen werden und Gehör finden. Bei aller Euphorie für Standards wissen aber auch wir, dass die Situation regional dennoch sehr unterschiedlich ist, und hoffen, dass die Standards flexibel genug im Dialog mit den Gemeinden und den Anwohnenden angewendet werden und so überall befriedigende Lösungen für die Strassen und alle Anspruchsgruppen gefunden werden. Darum unterstützen wir die Vorlage der Regierung und schreiben beide Postulate ab. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Tatsächlich ist es, wie es der Kommissionspräsident bereits erwähnt hat, aus unserer Sicht sehr schwierig, dass diese beiden grundsätzlich gegensätzlichen Postulate zusammengelegt wurden. Aus dem Votum des Vorredners haben wir bereits gehört, dass es da sehr unterschiedliche Perspektiven gibt; einerseits aus derjenigen der Windschutzscheibe, andererseits aus der des Strassenrands. Als Mitunterzeichner des Postulates für die Attraktivität der Ortskerne fokussiere ich mich auf dieses Thema, weil beim einen – also diesem Postulat – geht es eben genau darum, dass die Attraktivität der Ortsdurchfahrten ohne Einschränkungen der Kapazität erfolgen soll; das GLP-Postulat mit den baulichen Schikanen und Temporeduktionen zielt genau in die andere Richtung. Ich gehe primär auf das erste Postulat ein, weil dort geht es eben nicht nur um die Gestaltung der Strasse an sich, sondern um die Auflagen, welche an die an die Strassen angrenzenden Grundstücke auferlegt werden. Viele Hauptstrassen in kleinen Dörfern sollten eben nicht nur der Siedlung dienen, sondern auch dem Gewerbe. Auch sollten sie den Passanten-Verkehr ermöglichen. Es gehört auch zur Attraktivität, dass Geschäftsbetriebe betrieben werden können. Das bedingt eine vernünftige Parkierung entlang der Hauptstrassen. Da stellen wir fest, dass bei Anpassungen heute – wenn Gebäude neu gebaut oder angepasst werden – sehr grosse Auflagen gemacht werden. Das führt dazu, dass die Geschäfte nicht mehr rentieren und am Ende Schlafgemeinden ohne eigene Einkaufsmöglichkeiten übrigbleiben. Wir hoffen, dass bei neuen Standards, wie in der Postulatsantwort erwähnt, der Mitwirkung der Gemeinde Rechnung getragen

und künftig entsprechend Gewicht beigemessen wird. In diesem Sinne sind wir bereit, beide Postulate abzuschreiben.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Bis vor zwei Jahren wurden bei Tiefbauprojekten die strategische Planung – also der Bericht und die Vorstudie sowie die Machbarkeitsstudie – vom Amt für Verkehr erstellt. Danach wurden die Projekte an ein neues Personal des Tiefbauamts übergeben. Daraus sind viele Schwierigkeiten entstanden. Die Probleme wurden aus gutem Grund bei der Reorganisation – neues Amt für Mobilität – angegangen, und die Schnittstelle wurde vorverschoben. Mit diesem Schritt konnten viele Problemstellen behoben werden. Nun kann besser und konsequenter auf die Anliegen der Gemeinden eingegangen werden. Ebenso sind im letzten Jahr die Standards für den Strassenbau überarbeitet worden – beides Anliegen der hier behandelten Postulate.

Bei den Postulaten ging es aber um die Ortsdurchfahrten. Uns Grünen sind aber vor allem die Orte wichtig und nicht die Durchfahrten. Wurden früher alle Strassen nur mit dem Auto im Kopf geplant, spricht man heute immerhin schon von einem nebeneinander aller Verkehrsträger; noch immer aber geht dabei gerne einmal die Siedlungsverträglichkeit vergessen – auch hier im Kantonsrat. Der Strassenraum im Siedlungsgebiet ist Aufenthaltsraum. Und wie es der Name sagt, geht es dabei um die Aufenthaltsqualität und weniger darum, möglichst schnell mit dem Auto durchfahren zu können. Wir schreiben die beiden Postulate ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP stimmt der Abschreibung beider Postulate zu, auch wenn wir anfänglich nicht ganz glücklich waren über die Verquickung dieser beiden Anliegen. Eines der übergeordneten Themen war die Gestaltung der Kantonsstrassen in Gemeinde- und Dorfgebieten und der bessere Einbezug der Gemeinden im Planungs- und Gestaltungsverfahren. Da sind wir glücklich, dass dies aufgenommen wurde. Es zeigt sich, dass die einzelnen Erfahrungen in den Gemeinden darauf hindeuten, dass es durchaus noch Potenzial hinsichtlich der effektiven Zusammenarbeit gibt. Wir würdigen das aufgegleiste ämterübergreifende und koordinierte Verfahren des Kantons, das in der Anwendung der neuen Standards der Staatsstrassen sicherlich auch zu einer verbesserten Projektgestaltung mit den Gemeinden führen sollte. Die Praxisumsetzung dieses neuen Standards werden wir gerade in dieser Hinsicht sehr aktiv beobachten. Wir anerkennen natürlich grundsätzlich, dass die Planungsgestaltung

von Staatsstrassen in Gemeinden und Dörfern ein sehr komplexer Prozess mit sehr vielen unterschiedlichen Ansprüchen ist. Aus unserer Sicht ist einer der Ansprüche, der dringend auch gewürdigt werden sollte – natürlich neben der Verkehrssicherheit und den ökologischen Ansprüchen – ist derjenige des Gewerbes, insbesondere die Frage nach Parkplätzen bei den Einkaufsmöglichkeiten. Das ist für viele Gemeinden ein zentraler Aspekt der Attraktivität der Ortskerne. Hier erwarten wir trotz neuen Standards oder eben gerade aufgrund neuer Standards praxistaugliche Projekte, welche die Ansprüche der Gemeinden, die lokalen Ansprüche, reflektieren. Wir schreiben ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir sind mit der Abschreibung der beiden Postulate einverstanden. Attraktive Ortskerne sind wichtig. Davon profitiert das Dorfleben einerseits von den Einkaufsmöglichkeiten, und andererseits von den Begegnungen während des Einkaufens. Es ist für das Dorfleben viel attraktiver, wenn die Leute zu Fuss oder mit dem Velo zum Einkaufen gehen als einfach nur mit dem Auto, das allenfalls dazu veranlassen könnte, gleich weiterzufahren in irgendein Einkaufszentrum auf der grünen Wiese. In diesem Sinne finden wir es gut, dass die Standards der Staatsstrassen angepasst wurden und siedlungsorientierte Gestaltungen von Fassade zu Fassade neu realisiert werden können. Die Strassen sollen nicht mehr nur der Durchfahrt dienen. Sondern wir brauchen sichere Strassen, auf denen wir zusammen etwas machen können, anstatt dass sie uns voneinander trennen. Hier gibt es sicher Verbesserungspotenzial. Aber, es wird leider noch einige Zeit dauern, bis wir diese Verbesserungen tatsächlich auch im Strassenbild zu sehen bekommen, dies in Anbetracht der sehr langen Planungszeiträume. Was wir uns auch noch wünschen, ist, dass die Polizei konsequent den Spielraum auslotet und ausnutzt, damit eben auch tiefere Geschwindigkeiten angesetzt werden können; dies ist auch für einen attraktiveren Strassenraum dringend nötig.

Astrid Furrer (FDP, Wädenswil): Als Bauvorständin von Wädenswil ergreife ich hier das Wort. Das Postulat «attraktive Ortskerne» wurde aus der Not geboren. Erstunterzeichner war Wädenswils Stadtpräsident (*Altkantonsrat und heutiger Nationalrat Philipp Kutter*). Der Grund: In Wädenswil sind wir mit dem Kanton wegen der Umgestaltung der Kantonsstrasse im Stadtzentrum schon seit bald 20 Jahren im Gespräch. Erfolglos bis anhin, denn die Meinungen von Gemeinde und Kanton gehen weit auseinander, und wir kommen zu keinem Kompromiss. In der Zwischenzeit hat sich durch die Gemeindefusion noch eine zweite

Problemstelle mit der Kantonsstrasse ergeben, die das Dorfzentrum von Hütten regelrecht zerreisst. Daher war Wädenswil besonders gespannt auf die Antwort. Die in der Postulatsantwort erwähnten Massnahmen gehen in die richtige Richtung. Bisher mussten wir im Bereich der Planung von Staatsstrassen mit mehreren Personen aus verschiedenen Ämtern sprechen. Das führte dazu, dass vieles versandete. Seit diesem Jahr haben die Gemeinden mit einem Vertreter des Strasseninspektorats nur noch einen Ansprechpartner. Das ist ein richtiger Schritt. Ob zukünftig aber auch die Mitsprache der Gemeinden besser wird, wird sich zeigen. Wir sind skeptisch. Wir sind ja immer noch in der Rolle des Bittstellers. Dass da Standards helfen sollen, individuelle Lösungen zu finden, ist eigentlich ein Widerspruch in sich. Besten Dank.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Als Mitunterzeichner eines dieser Vorstösse gestatte ich mir, zwei, drei Worte zu verlieren. Wir haben befriedigt zur Kenntnis genommen, dass das Prozedere – wenn die Staatsstrassen in den Gemeinden behandelt, erstellt oder überarbeitet werden müssen – geändert werden soll. Unter den Papieren, die vorliegen – es sind immerhin drei –, findet man unter anderem das Papier «Staatsstrassen der Zukunft», dasjenige, das sich mit der Gestaltung befasst und zu guter Letzt das, das sich mit den Kosten befasst. Wir haben befriedigt zur Kenntnis genommen, dass neu der gesamtheitliche Fokus gelten soll, dass nämlich der ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Aufenthalt und Gestaltung eine Rolle spielen sollen. Wir haben auch befriedigt zur Kenntnis genommen, dass eine siedlungsorientierte Beratungsweise gelten soll. Vor allem ist es wichtig, dass lokale Einbindungen stattfinden werden, dass nämlich in den Prozessen sowohl die Gemeindeexekutiven und auch die Grundeigentümer verbessert mit einbezogen werden sollen. Wir stellen aber auch fest, dass diese Prozesse erst einmal in Papierform vorliegen, dass vieles noch passieren muss. Es ist so, dass insbesondere das Bestellerprinzip bei der Finanzierung oder das Territorialprinzip bei der Ausführung doch die eine oder andere Herausforderung stellen. Wir sind gespannt, wie das dann am Schluss umgesetzt werden soll. Konzepte sind gut. Wie gesagt, wir nehmen das befriedigt zur Kenntnis. Aber am Schluss wird beurteilt, wie es gelebt wird. Wir meinen, es gibt nichts Gutes, ausser man tut es. Doch bis wir tatsächlich die nötigen PS auf dem Boden haben, um auch Entlastungen und Verbesserungen erreichen zu können, sind noch Stücke des Weges zu gehen. Grundsätzlich sind wir mit der Abschreibung einverstanden. Besten Dank.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Als Postulant des zweiten Postulats erlaube ich mir, auch ein paar Worte an Sie zu richten. Es geht also vorwärts im Kanton Zürich. Temporeduktionen leisten einen grossen Beitrag, um den Lärm zu vermindern, die Sicherheit zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Im Bericht zu meinem Postulat erläutert der Regierungsrat, wie er vermehrt die Anliegen der Gemeinden besser berücksichtigen will. Es ist ja bereits ein Ziel des Regierungsrates selber, indem er festgehalten hat, die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in Ortszentren zu verbessern mit Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität. Und in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 230/2021 schreibt der Regierungsrat, dass Anträge und Bedürfnisse der Standortgemeinden für die Kantonspolizei einen grossen Stellenwert haben. Sowohl auf Gemeinde- als auch auf Staatsstrassen bewilligt die Kantonspolizei mehrheitlich die Anträge der Gemeinden. Aus eigener Erfahrung als Gemeinderat in Ottenbach kann ich Ihnen berichten, dass tatsächlich Fortschritte zu verzeichnen sind, wird doch Tempo 30 auf der einen Kantonsstrasse im Dorfzentrum realisiert, wohlgemerkt, auf der Kantonsstrasse im Dorfzentrum. Es geht also nicht darum, überall auf den Kantonsstrassen Tempo 30 zu verordnen, sondern lediglich auf Abschnitten, an denen Wohngebäude liegen, Schulquerungen vorhanden sind und an denen sich Geschäfte, insbesondere Restaurants und Läden, befinden. Leider muss ich hier auch festhalten, dass wir auf der anderen dorfquerenden Kantonsstrasse erheblichen Widerstand vom Kanton erfahren. Auch dieser Abschnitt ist von Wohngebäuden umgeben und hat Schulwegquerung. Tempo 30 ist also auch dort dringend angezeigt. Wir hoffen, dass der Kanton hier auf seine aktuelle Position zurückkommt und auf die Bedürfnisse der Gemeinde eingeht, so wie er es in seinem Bericht ausgeführt hat. Besten Dank.

Regierungsrat Martin Neukom: Die Anliegen der Gemeinden in der Sache «attraktive Ortskerne» und die Planung von Kantonsstrassen durch Ortskerne haben für mich eine grosse Bedeutung. Es wird wahrscheinlich nicht gelingen, alle Wünsche restlos zu erfüllen, aber es ist zumindest das Ziel, auf die Anliegen besser eingehen zu können. Waren früher Staatsstrassen durchaus verkehrsorientiert geplant, also mit Fokus auf den Individualverkehr, damit der Verkehr gut durchkommt, werden sie heute siedlungsorientiert geplant. Das heisst deswegen nicht, dass der Verkehr nicht mehr durchkommt, aber es kommen noch weitere lokale Anliegen dazu, die ebenfalls berücksichtigt werden müssen. Das

sind Anliegen, die die Gestaltung der Strasse betreffen, die Materialisierung, der Lärmschutz, Hitzeminderung et cetera. Das kann beispielsweise ein Baum sein, der gewünscht wird. Das alles sind Anliegen des Fussverkehrs, des Veloverkehrs, der Aufenthaltsqualität – und natürlich auch des motorisierten Individualverkehrs, doch nicht als einziger Punkt.

Früher gab es zwischen dem Amt für Verkehr – wie es damals hiess – und dem Tiefbauamt oft Streit, also zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion. Die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) und ich haben in einem intensiven Prozess hier nach Lösungen gesucht und Lösungen gefunden, die jetzt in dieser Reorganisation gemündet haben. Ich bin überzeugt, dass wir mit dieser Reorganisation, mit dieser neuen Zusammenarbeit, für die Gemeinden einiges verbessern können. Die Gemeinden haben jetzt nur einen Ansprechpartner; das ist das Tiefbauamt. Ich hoffe, auf diese Weise die Zusammenarbeit in Zukunft verbessern zu können.

Herr Kündig, ich glaube, es wird wahrscheinlich noch etwas dauern, bis es voll und ganz eingespielt sein wird. Ich bitte diesbezüglich noch ein wenig um Nachsicht, bis das alles sehr gut funktioniert. Es wird auch noch etwas dauern, bis wir das Resultat sehen, einfach, weil diese Planungsprozesse viele Jahre dauern. Aber alles in allem denke ich, sind wir hier auf gutem Weg, und ich hoffe auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit. Der Regierungsrat bittet Sie, beide Postulate abzuschreiben. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung der beiden Postulate vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Die Postulate KR-Nr. 161/2016 und 144/2018 sind abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Stagnierende CO₂-Reduktion auf der Strasse

Interpellation Florian Meier (Grüne, Winterthur), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) vom 28. September 2020

KR-Nr. 378/2020, RRB-Nr. 1227/9. Dezember 2020

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Zuerst einmal möchte ich mich beim Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) bedanken, dass er

sich der Sache angenommen und uns diese klare und sehr fundierte Antwort vorgelegt hat. Sie zeigt in aller Deutlichkeit, dass bei der Ökologisierung des Verkehrs auf die viel gelobte Eigenverantwortung, den Markt und auf technologische Entwicklung kein Verlass ist. Unverständlich ist dagegen die Abwesenheit der Verkehrsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), auch wenn es leicht nachvollziehbar zu sein scheint, dass ihr dieses Thema nicht das angenehmste ist.

Denn es ist klar: An den Treibhausgasemissionen des Verkehrs hat sich überhaupt nichts verbessert. Während die Emissionen im Gebäudebereich abnehmen, bleiben die Emissionen des Verkehrs konstant hoch. Sie machen mittlerweile 40 Prozent der Gesamtemissionen aus. Bei den neu zugelassenen Fahrzeugen zeichnet sich langsam, aber sicher eine Veränderung ab. Die Verkaufsanteile von konventionellen, CO₂-ausstossenden Autos nehmen ab. Ein Viertel aller neu zugelassenen Autos sind rein elektrisch angetrieben oder Plug-in-Hybride. Aber trotz steigenden Verkaufszahlen bei Elektroautos: Die Schweiz ist weder modern noch innovativ noch ansatzweise führend; die Schweiz hinkt als Schlusslicht hinterher. Und falls Sie jetzt denken, mit mehr Elektroantrieben sinke auch der CO₂-Ausstoss, dann liegen Sie ebenso falsch: Der CO₂-Ausstoss der Neuwagen bleibt stabil auf etwa 130 Gramm pro Kilometer. Die Effizienz der ökologischen Neuwagen wird durch die unökologischen einfach überkompensiert. Da muss jetzt dringend etwas gehen. Für uns ist klar: Ab allerspätestens 2035 dürfen auch im Kanton Zürich keine neuen Fahrzeuge mehr mit Benzin- oder Dieselmotor zugelassen werden. Wenn wir nur auf irgendwelchen wirksamen Abgaben bei Treibstoffen hoffen, kommen wir nirgends hin.

Mittlerweile hat die Regierung den Handlungsbedarf beim Verkehr anerkannt. Sie beurteilt die Entwicklung im Hinblick auf die Klimaziele als ungenügend. Bei der Umsetzung setzt sie dann aber auf Bewährtes oder besser gesagt Unbewährtes. Verwiesen wird hier nämlich auf Handlungsfelder des fünf Jahre alten Gesamtverkehrskonzepts aus der letzten Legislatur. Beispielsweise wird die Förderung CO₂-armer Fahrzeuge aufgezählt. Eine reine Elektrifizierung des heutigen Verkehrs löst das Problem aber nur teilweise. Batterieelektrische Fahrzeuge sind über alles gesehen zwar effizienter als konventionelle Benzin- oder Dieselaautos, aber eben nur rund 60 Prozent effizienter. Brennstoffzellenfahrzeuge sind sogar noch ineffizienter als batterieelektrische Fahrzeuge. Die Emissionen können mit der Elektrifizierung des Verkehrs zwar um rund zwei Drittel gesenkt werden, aber auch dann wird das eine Drittel übrigbleiben – eben ein Drittel zu viel.

Folgerichtig hat der Regierungsrat deshalb auch die Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erwähnt. Diese macht Sinn, denn der MIV (*motorisierter Individualverkehr*) – also zum grossen Teil der Freizeitverkehr und weniger der Berufsverkehr – macht 60 Prozent der Emissionen im Verkehr aus. Der ÖV gerade mal zwei Prozent. Für uns heisst das: Der MIV muss auf die ökologischen Verkehrsmittel umgelagert werden. Hier erwarten wir von der Volkswirtschaftsdirektorin konkrete verkehrsregulierende Massnahmen, anstatt dass sie sich bei überdimensionalen Prestige-Viadukten nach Süddeutschland aufhält (*gemeint ist die Umfahrung Eglisau*).

Wie der Regierungsrat schreibt, hat die Regierung nämlich durchaus mobilitätsplanerische Möglichkeiten. Angesichts der ökologischen Irrfahrt müssen diese jetzt auch ausgeschöpft werden, und zwar möglichst vollständig. Bisher war davon aus dem Amt für Mobilität wenig zu spüren. Zum Beispiel muss die Behebung der Lücken und Schwachstellen im Velonetz bereits in der strategischen Planung die höchste Priorität bekommen. Es ist nämlich ganz einfach: Was nicht geplant wird, das wird auch nicht gebaut. Am Ende müssen doch noch einige Lichtblicke des Regierungsrats erwähnt werden: Am allereinfachsten werden die CO₂-Emissionen im Verkehr nämlich reduziert, indem die Wege verkürzt werden. Mit der Siedlungsentwicklung durch Verdichtung, gemischte Nutzungen und Parkraumpolitik ist er hier auf einem guten Weg.

Fazit: Die Transformation des Verkehrssystems muss dringend angegangen werden, und zwar mit wirkungsvollen Massnahmen. Wenn das Amt für Mobilität den ÖV und den Veloverkehr fördert und gleichzeitig alles dafür tut, damit der MIV möglichst attraktiv bleibt, dann wird sich rein gar nichts ändern. Es muss jetzt endlich ein Umdenken stattfinden. Die Regierung anerkennt in der Antwort, dass jetzt verstärkte Anstrengungen notwendig sind, damit der CO₂-Ausstoss im Verkehr gesenkt werden kann. Wir erwarten aber hier nicht nur Grundsätze und Strategien; wir erwarten konkret umgesetzte Massnahmen, und zwar in allen betroffenen Direktionen. Es kann nicht sein, dass die grösste Herausforderung unserer Generation – die Klimakrise – im Kanton alleine durch die Baudirektion angegangen wird.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Eine kleine Vorbemerkung: In Ihrer Interpellation sehe ich eine sehr erfreuliche Aussage, nämlich, dass im Bereich der Gebäudeenergie die Emissionen seit 1990 spürbar reduziert werden konnten. Das ist ganz etwas Neues. Das hört man sonst nie von Ihnen. Sonst sind immer die Gebäude die Bösen. Nun wird dies einmal

gewürdigt; mich freut das natürlich. Umso mehr hacken Sie auf dem Verkehr herum. Ich bin schon ein bisschen erstaunt; ich finde es schon fast originell, wie der Interpellant hier um den heissen Brei herumgeredet hat. Er hat nämlich den tonnenschweren Elefanten im Raum ganz einfach ignoriert. Sie können es sich sicher vorstellen, worauf ich hinauswill: Es ist die Zuwanderung.

Ich weiss, Sie kennen mich, ich bin nicht derjenige, der ständig über die Zuwanderung spricht; ich habe innerhalb meiner Fraktion andere Themen. Aber hier ist es einfach offensichtlich. Es gibt Zusammenhänge, die verstehen sogar Zweitklässler. Wenn jedes Jahr eine Schweizer Grossstadt in dieses Land einwandert – und dies seit Jahrzehnten –, dann nimmt auch die Mobilität zu, dann nimmt auch das Bedürfnis nach Mobilität zu. Wenn es immer mehr Menschen gibt, dann gibt es auch immer mehr Autos. Das ist völlig normal. Denn nicht alle dieser Menschen brauchen den ÖV. Das ist völlig logisch. Dieses Bevölkerungswachstum hat noch Folgeeffekte: Es führt auch zu höheren Miet- und Wohnpreisen; es gibt längere Pendelwege. Man kann heute nicht mehr da wohnen, wo man arbeitet. Früher musste man nicht jeden Morgen eine halbe Stunde ins Auto steigen und womöglich im Stau stehen. Nein, da konnte man im gleichen Dorf in die Fabrik laufen. Heute muss man dorthin pendeln. Auch dies eine Folge der hohen Zuwanderung. Man muss sich vor Augen halten, wie sehr der Personenverkehr – aber auch der Güterverkehr – zugenommen hat. Zwischen 1990 und 2019 ist dies eine Zunahme von rund einem Drittel. Das klingt jetzt abstrakt, doch wir reden hier von 25 Milliarden Kilometern, die mit dem Auto mehr gemacht wurden. Trotzdem haben wir einen stagnierenden CO₂-Ausstoss. Also Entschuldigung, wenn man das pro Kopf rechnen würde, dann hätten wir einen massiv gesunkenen CO₂-Ausstoss – gilt übrigens auch für die Gebäude. Wenn man auch da diese Effekte hinsichtlich des Bevölkerungswachstums ausrechnen würde, dann käme man auf einen grösseren Rückgang des CO₂-Ausstossens. Dass sich hier sehr viel tut, das ignorieren Sie einfach. Sie bleiben immer bei der gleichen Argumentation. Sie haben auch den technologischen Fortschritt erwähnt, der hier überhaupt nicht spielt. Das stimmt doch nicht. Die Autos werden immer effizienter; das ist offensichtlich.

Ein zweiter Aspekt ist natürlich der Wohlstand. Der Wohlstand steigt. Die Leute können sich immer grössere und kräftigere Autos kaufen. Ich weiss, das gefällt Ihnen nicht, das wollen Sie nicht. Aber auch hier: Es ist nicht Sache des Staates, den Leuten vorzuschreiben, welche Autos sie kaufen. Es bestehen heute ja schon höhere Abgaben für schwerere und teurere Autos. Auch diesbezüglich müssen wir nicht mehr machen,

denn die Leute wollen nun mal schöne grosse Autos kaufen. Sie haben ihnen nicht vorzuschreiben, das nicht zu machen. Sie haben selbst gesagt, der Anteil an Elektromobilen nimmt ständig zu. Sie sehen das Ganze als ein riesengrosses Problem. Sie reden wieder von der alles dominierenden Klimakrise. Aber eben, Sie betrachten eben alles immer nur durch die CO₂-Brille. Wir müssen froh sein, dass es so ist, wie es ist. Stellen Sie sich einmal vor, es wären heute schon nur Elektromobile unterwegs. Dann hätten wir in diesem Winter garantiert gar keinen Strom mehr; da können Sie sicher sein. Die Energiekrise, die lässt sich nicht einfach wegdiskutieren. Wir können froh sein, dass nicht jedes Haus eine Wärmepumpe und dass nicht jedes Auto auf der Strasse eine Batterie hat; wir hätten sonst noch deutlich grössere Probleme. Sie haben heute sicher mit Freude diese Umfrage im Tages-Anzeiger gesehen, dass die Leute gegenüber der Windkraft durchaus wohlgesinnt sind. Das ist schön. Das mag ich Ihnen auch gönnen. Wir reden aber von 120 Windrädern. In der NZZ konnte man vor ein paar Tagen dem Interview mit Herrn Georg Schwarz, ehemaliger Vizedirektor des Eidgenössischen Nuklearsicherheitsinspektorats, entnehmen, dass es in diesem Land 5000 Windräder bräuchte. Ich glaube einfach nicht, dass das mehrheitsfähig wäre. So viel zum Thema Elektrizität.

Ich schaue auf die Uhr; das ist sehr angenehm, dass einem hier eine Uhr zur Verfügung steht (*gemeint ist der Monitor mit der Angabe über die verbleibende Redezeit*).

Wir wollen Technologie-Neutralität. Wir wollen, dass der Markt regelt, welche Antriebstechnologie sich durchsetzen wird. Das ist nicht Sache des Staates. Es wird automatisch ein Mix aus verschiedenen Technologien sein: Elektro, Wasserstoff und auch synthetische Treibstoffe. Ich bin überzeugt, das ist etwas, das in den nächsten Jahrzehnten kommen wird. Und mit dieser erzwungenen Abkehr von fossilen Treibstoffen zerstören Sie auch die Infrastruktur, die man dann mal für die synthetischen Treibstoffe braucht.

Schlussbemerkung: Der Regierungsrat sagt es recht deutlich, dass er kaum Einfluss auf das Problem hat. Es wird alles hauptsächlich auf Bundesebene geregelt. Die Interpellation ist somit nicht viel mehr als das übliche Gemecker darüber, dass der Bürger nicht nach Ihrer grünen Klima-Ideologie handeln will. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Zuerst eine Vorbemerkung: Ich habe mich gewundert, dass die Regierung diese Interpellation der Baudirektion zugeweiht hat. Für das Amt für Mobilität respektive für das frühere

Amt für Verkehr ist eindeutig die Volkswirtschaftsdirektorin in der Verantwortung betreffend Gesamtverkehr und somit auch für den CO₂-Ausstoss des Gesamtverkehrs.

Man muss sagen, wenn man die CO₂-Reduktion im Verkehr anschaut, dann ist der Kanton Zürich eine ziemliche Katastrophe. Man muss feststellen, die Volkswirtschaftsdirektion hat das total verschlafen. Wir haben vorhin gehört: die Zuwanderung. Es sehe alles super aus, pro Kopf sei es gar nicht so schlimm. Aber ich möchte auch Ueli Bamert darauf hinweisen: Wir brauchen nicht pro Kopf etwas weniger, wir brauchen netto null. Davon sind wir sehr, sehr weit weg. Das heisst, es muss nicht nur pro Kopf ein wenig abnehmen, sondern es muss massiv abnehmen. Absolut. Dass die ehemalige Vereinigung (*gemeint ist die Erdölvereinigung, heute Avenergy, der Arbeitgeber von Ueli Bamert*) natürlich gerne Benzin und Diesel verkauft, ist mir auch klar. Es ist ja schön, wenn noch ein wenig CO₂ ausgestossen werden darf. Aber so kann es nicht weitergehen.

Wenn wir die Klimastrategie des Kantons Zürich anschauen, kann man feststellen, dass 39 Prozent des CO₂-Ausstosses – dabei ist der Flugverkehr noch nicht mitgerechnet – vom Strassenverkehr verursacht wird. Das ist der grösste einzelne Anteil. Die Gebäude machen lediglich 32 Prozent aus – und diese sinken und werden noch stärker sinken dank des neuen Energiegesetzes. Diesbezüglich haben wir etwas gemacht, damit es wirklich steil hinabgeht. Ich habe nachgeschaut, was die Volkswirtschaftsdirektion unternommen hat, damit der CO₂-Ausstoss reduziert wird. Sie hat die Dekarbonisierung der ZVV-Flotte (*Zürcher Verkehrsverbund*) beschlossen; das ist eine gute Sache, das ist sinnvoll. Doch man muss schon sagen, das war eine Frucht, die sehr tief hing. Diese nicht zu nehmen, wäre eigentlich ein Verbrechen gewesen; es ist auch nicht eine wahnsinnige Leistung. Man soll es machen, man soll es tun, aber sie ist nun auch nicht das, worauf man wahnsinnig stolz sein kann, dass man es schafft. Dann haben wir den Ladestation-Rahmenkredit; der ist sinnvoll. Aber man muss sich auch hier eingestehen, er hat einen relativ grossen Mitnahmeeffekt. Das war es dann – ehrlich gesagt –, was man gemacht hat, damit der CO₂-Ausstoss im Verkehr abnimmt. Bei der Klimastrategie merkt man, dass die Volkswirtschaftsdirektion hofft – wohl in ihrem liberalen Denken –, dass es dann schliesslich von selbst gut kommt. Die Leute werden irgendwann dann schon einmal E-Autos kaufen und mit etwas Homeoffice bewegen sie sich auch weniger. Dass es eben nicht so gut kommt, merkt man, wenn man Ueli Bamert zugehört hat, weil, er findet, grosse Autos sind doch eine tolle Sache für die Leute; die sollte man ihnen lassen. Liebe Carmen Walker

Späh, so geht das einfach nicht weiter. Da muss etwas gehen. Man müsste eben Massnahmen ergreifen, die dazu führen, dass das Gesamtverkehrskonzept umgesetzt wird. Aber was liest man da in der Klimastrategie: in Prüfung. Insbesondere zur Förderung des Velos braucht es viel mehr. Die Leute werden nicht einfach so aufs Velo umsteigen, wenn nichts getan wird, auch nicht auf den ÖV umsteigen. Hier kann man wirklich dafür sorgen, dass die Leute für dieselbe Bewegung weniger CO₂-Ausstoss produzieren. Bis jetzt hat man beim ÖV immer geschaut, dass er kostendeckend ist, dass er nicht zu viel kostet. Aber man muss sich vielleicht auch bei den Billett-Preisen überlegen, welches der ideale Preis hinsichtlich des CO₂-Ausstosses ist. Weil, je nachdem, wie teuer es ist, mit dem ÖV zu fahren, entscheiden sich die einen eben doch fürs Auto.

Zusammengefasst: Betreffend CO₂-Reduktion im Strassenverkehr läuft zu wenig. Das Prinzip Hoffnung genügt einfach nicht. Es muss sich hier was ändern, sonst erreicht der Kanton Zürich seine Klimaziele nicht. Ich bin der Meinung, die Volkswirtschaftsdirektion muss ein, zwei, drei, vier, am besten fünf Gänge höher schalten und Gas geben – nicht mit Brennstoffen. So darf es auf jeden Fall nicht weitergehen; es muss sich etwas ändern. Ich hoffe, die Volkswirtschaftsdirektorin wird dies hören. Sonst wird ihr das der Baudirektor sicher freundlicherweise übermitteln. Wir haben geschlossen

Christian Müller (FDP, Steinmaur): Vielen Dank an die Regierung für die Stellungnahme zu dieser Interpellation. Sie zeigt auf, dass die CO₂-Reduktionen im Strassenverkehr tatsächlich für eine kurze Zeit stagniert haben, aber auch, wie eingeschränkt die Möglichkeiten für einen direkten Einfluss des Kantons Zürich sind. Es gibt verschiedene Gründe, die dazu beigetragen haben, dass die Reduktion vorübergehend stagnierte. Um diese zu erkennen, braucht es aber etwas mehr als nur die einseitige Betrachtung einer einzigen Statistik. Ein Faktor ist, dass sich der Anteil an Dieselantrieben zwischen 2016 und 2020 aus diversen Gründen praktisch halbiert hat und dass er 2020 noch bei rund 20 Prozent lag. Diese Verlagerung fand dabei zu grossen Teilen auf Benzinantrieben statt, welche einen höheren Verbrauch und entsprechend auch einen höheren CO₂-Ausstoss haben. Die Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen von Hybriden, insbesondere aber auch von reinen Elektrofahrzeugen, war noch nicht genügend hoch, um diesen Umstieg aufzunehmen. Dies hat sich nun laufend verbessert, und heute kann das Angebot an Elektroantrieben bei den Personenwagen als gut bezeichnet

werden, auch bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Angebot nun breit vorhanden.

Die Lieferschwierigkeiten in den vergangenen Jahren haben diesen positiven Effekt aber stark eingebremst. Die anhaltend tiefen Zulassungszahlen von neuen Fahrzeugen verzögern die Reduktion des CO₂-Ausstosses, da der Fahrzeugpark sich nicht im erwarteten Mass erneuert. Aber ein Problem, das ich schon mehrfach angesprochen habe, ist aktuell noch akuter geworden. Die Bestrebungen, den Ausbau der Ladefrastruktur zu forcieren, sind sicher nicht falsch. Das Hauptproblem, nämlich die Befürchtung der Bevölkerung, dass an besagten Ladestationen nichts rauskommt, wird aber nicht angegangen. Mit der aktuellen Diskussion über die Strommangellage haben sich diese Bedenken noch verstärkt. Dies führt einerseits dazu, dass ein Umstieg auf Elektroantrieb komplett fallengelassen wird oder aber zur Zurückstellung des Fahrzeugersatzes führt. Dies wird die Reduktion des CO₂-Ausstosses weiter verzögern. Für eine schnellere Veränderung zu mehr Elektromobilität muss also dringend auch der Zubau der Stromproduktion forciert werden, damit die Bevölkerung hier wieder mehr Vertrauen haben kann.

Andere Massnahmen, insbesondere solche, die vom Kanton Zürich ergriffen werden können, haben, wenn überhaupt, nur marginalen Einfluss. Die Lenkung über Strassenverkehrsabgaben zum Beispiel hat einen kaum spürbaren Effekt, wie in der Antwort der Regierung richtig festgehalten wurde. Da der Anstieg der Verkehrsleistung des Strassenverkehrs einerseits auf das deutlich schnellere Wachstum der Bevölkerung, und andererseits auf eine Zunahme im Freizeitverkehr zurückzuführen ist, werden auch die Siedlungspolitik sowie steigende Homeoffice-Anteile und so weiter keine grossen Effekte haben. Die Ziele von 2020 wurden jedoch vom Verkehr nur knapp verfehlt; es gab eine Reduktion von 9 Prozent statt 10 Prozent. Die gesetzlichen Vorgaben zur Senkung des CO₂-Ausstosses von Fahrzeugen und hoffentlich eine sich bald entspannende Liefersituation können zusammen mit einer glaubwürdigen Energieversorgungs- und Infrastrukturpolitik die angestrebte Senkung des CO₂-Ausstosses bewirken, wobei vor allem bei der Energiepolitik noch einiges zu unternehmen ist.

Eine grüne Verkehrspolitik können wir aber sicher nicht unterstützen. Was aber auch noch etwas bringen könnte, wäre ein besserer Verkehrsfluss statt Stau. Auch das führt zu mehr CO₂-Ausstoss. Und gerade aktuell: Wenn wegen einer Strassensanierung nicht Umfahrungen geplant

werden, die für jeden Verkehrsteilnehmer rund 50 Kilometer Umwegfahrt pro Tag bringen, könnte nochmals etwas zur Reduktion beigetragen werden.

Die FDP-Fraktion hat die Antwort der Regierung zur Kenntnis genommen und hofft auf eine zukunftsweisende Energiepolitik.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich staune einmal mehr, wie kleinräumig die Interpellanten denken. Offensichtlich haben sie noch nie etwas von Transitverkehr gehört, obschon der Kanton Zürich massgeblich davon betroffen ist. Und das entsprechende Abkommen mit der EU, das sehen Sie ja als heiligen Gral an. Also, die Mobilität auf der Strasse statt auf der Schiene wird vor allem durch die EU gefördert. Das weiss auch die Kollegin Gabi Petri, dass die EU eigentlich alles unternimmt, um den Güterverkehr auf die Strasse zu verlegen. Weil – wir haben es, glaube ich, schon einmal in diesem Rat diskutiert –, vor allem der Schienenverkehr unserer nördlichen Länder mehr als nur im Argen liegt. Das als erster Punkt.

Punkt zwei wäre eine interessante Frage an den Herrn Baudirektor: Wie wollen Sie das Problem mit der EU betreffend Grenzgänger angehen? Wir wissen, es sind nicht ganz 400'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger, die täglich von Norddeutschland beziehungsweise von Baden-Württemberg – da weiss ich es genau, es sind 127'000 Personen –, die täglich mit Motorfahrzeugen in die Schweiz einreisen. Ich bin mal gespannt, wie Sie dieses Problem im Kanton Zürich lösen wollen. Selbstverständlich, der ganz grosse Chef von Baden-Württemberg ist auch ein Grüner (*gemeint ist Ministerpräsident Winfried Kretschmann*). Vielleicht versteht ihr euch besser; er soll doch jedem einzelnen sagen, er soll mit dem Lastenfahrzeug oder mit dem Velo in die Schweiz einreisen und nicht mit dem Motorfahrzeug. Aber du weisst, lieber Herr Baudirektor, das wird scheitern. Also, hier eine Blase über den Kanton Zürich ziehen und sagen, das eigene Volk oder die eigene Bürgerin oder Bürger wird jetzt gepiesackt. Doch was durch den Kanton Zürich von Nord nach Süd oder von West nach Ost fährt und auch alle Grenzgänger, die können auch mit Motorfahrzeugen kommen, koste es, was es wolle, das ist völlig irre.

Und zu guter Letzt noch eines: Ich habe 45 Jahre lang mehr oder weniger ziemlich hart gearbeitet, habe in Ausübung meines Jobs zweimal mein Leben riskiert. Glauben Sie mir einfach eins: Als einfacher Vater und zweifacher Grossvater gebe ich mir jeden Tag redlich Mühe, alles allen recht zu machen. Aber Sie glauben ja wohl nicht, dass ich mich von solchen Umweltterroristen oder Asphaltkleber vorschreiben lasse,

wie ich mich von A nach B zu bewegen habe. Das geht einfach nicht. Und wenn es mir im Kanton Zürich auf den Senkel geht, das kann ich Ihnen versichern, dann bin ich einfach weg. Das ist das Schöne, wenn Sie mehrere Liegenschaften haben, dann können Sie einfach gehen. Wenn das Umfeld nicht mehr passt, dann gehe ich einfach. Aber ich lasse mir nicht von Taugenichtsen, die sich auf den Boden kleben, vorschreiben, wie ich von A nach B zu gehen habe. Herr Baudirektor, nehmen Sie das zur Kenntnis.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Herr Isler, mässigen Sie sich etwas. (*Heiterkeit*)

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Wir haben die FDP und wir haben die SVP zum Thema CO₂-Ausstoss auf den Strassen Zürichs gehört. Wir haben gehört, sie haben keine Lösungen; sie sind auch nicht bereit, Lösungen in Betracht zu ziehen. Das Einzige, was sie uns jetzt hier aufgetischt haben, sind Hindernisse: Es geht nicht, man kann nicht, man sollte nicht, Zuwanderung und so weiter. Es wurde auch gesagt, dass es okay sei, dass wenn die Bevölkerung wächst, dass der CO₂-Ausstoss auf dem gleichen absoluten Niveau geblieben ist. Aber das spielt doch für das Klima keine Rolle; das Klima fragt doch nicht, ob wir die naturwissenschaftlichen Gesetze einhalten oder nicht. Die sind immer einzuhalten, egal, woher das CO₂ kommt. Also, wir können uns diese Stagnation des CO₂-Ausstosses im Kanton Zürich auf der Strasse – ich erlaube mir jetzt mal zu sagen – nicht schöntrinken, sondern wir müssen ehrlicherweise sagen, dass es ein Problem ist. Denn es ist ein Problem – und das beobachten wir alle und das ist auch statistisch erfasst –, dass die Autos auf den Strassen immer grösser werden, egal, ob elektrobetrieben oder benzinbetrieben. Das heisst, es wird viel mehr Energie auf die Strasse gebracht, viel mehr als nötig. Warum braucht eine Person im Kanton Zürich zwei Tonnen Blech um sich herum, um sich fortzubewegen? Warum genügt nicht nur eine Tonne? Ja, René Isler, Sie sagen: Das will ich mir nicht vorschreiben lassen, das ist mein Begriff von Freiheit. Ich aber sage Ihnen, geschätzte Bürgerliche, geschätzte Kolleginnen und Kollegen von der SVP, wenn das ihr liberaler Grundbegriff ist, dann wird der Liberalismus auf Dauer ein Problem bekommen. Denn der Liberalismus wird irgendwann auch beweisen müssen, dass er Ökologie kann. Bis jetzt, wenn ich auf unsere Strassen schaue, bis jetzt, wenn ich unseren CO₂-Ausstoss anschau, sehe ich nicht, dass der Liberalismus Klimapolitik kann und auch nicht, dass er Ökologie kann. Wir hoffen, dass Sie diesen Begriff von Freiheit irgendwann mal

so konzipieren, dass die Ökologie ihren adäquaten Stellenwert darin findet.

Gewundert habe ich mich natürlich besonders – das ist ein anderes Thema –, dass die Volkswirtschaftsdirektorin heute nicht anwesend ist und dass sie auch nicht Stellung genommen hat, sondern den Baudirektor vorgeschoben hat, wenn es um Verkehr geht. Müssen wir künftig damit rechnen, dass wenn wir einen CO₂-Vorstoss machen, der die Spitäler betrifft, dass dann auch Herr Neukom darüber Auskunft geben muss? Müssen wir, wenn es um die Polizeifahrzeuge geht und um den CO₂-Ausstoss bei der Polizei – denn CO₂ ist ein Querschnittsthema –, auch wieder Herrn Neukom anfragen, wie Herr Fehr (*Regierungsrat Mario Fehr*) seine Polizeiflotte organisiert? Ich glaube, da ist einiges aus dem Lot geraten. CO₂ ist nicht einfach nur ein Thema der Baudirektion, weil dort im AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) die entsprechende Stelle ist. Sondern wenn es um die Massnahmen geht, sind sämtliche Direktionen im Kanton Zürich, in unserem Kanton betroffen. Und ich bitte die Herren und Damen künftige Regierungsrätinnen und Regierungsräte das auch zu beherzigen.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Ich hoffe, ich bin ein zukünftiger Regierungsrat. Und ich bin fast sicher, ich werde dann immer noch das Gleiche sagen, und nämlich das, was eine Dame im Kanton Graubünden (*gemeint ist Nationalrätin Magdalena Martullo-Blocher*) richtigerweise sagt: You're a dreamer, Mister Forrer, you're a dreamer. (*Heiterkeit*) Die Antwort ist doch richtig oder? Forrer fragen, Neukom fragen, nicht verzagen. Genau das hat uns Herr Forrer vorhin erzählen wollen. Aber eines ist einfach Fakt: Wenn du eine Suppe für zehn Leute machst, dann aber 20 Leute kommen, dann gibt es weniger Suppe oder es gibt mehr Wasser. Genauso ist es auch mit dem CO₂. Wenn es immer mehr Leute gibt, gibt es immer mehr CO₂, weil die Reduktion nicht entsprechend ist. Wir müssen auf Forschung setzen, wir müssen auf Entwicklung setzen, aber nicht auf Klima-Ideologen wie mein Vorredner, der uns von irgendwelchen ideologischen Massnahmen hier erzählt, anstatt dass wir das machen, was wir machen sollten, nämlich dorthin gehen, wo am meisten CO₂ produziert wird. Und das ist nicht die Schweiz, die sich jetzt selbst piesackt und sich selber alles verteuert mit unnötigen Massnahmen. Das ist dort, wo es kein Geld gibt, wo man keine Filter auf Kraftwerke tun kann et cetera. Dort sollte man dieses Geld einsetzen, zum Beispiel im Kosovo, zum Beispiel in Albanien, wo wir alte Kraftwerke haben, was uns vielmehr bringt, als das, was diese Klimakleber und Forrers und Neukoms uns sagen

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Herr Amrein, Sie haben einen weiteren Teil des Zitats Ihrer Kollegin vergessen, die nach Graubünden ausgewandert ist. Sie sagte nämlich noch: Was macht man, wenn man ein Problem hat? You try to fix it. Und das macht dieser Rat, dieser Regierungsrat einfach nicht. Wo bleibt das Bekenntnis der Politik, der Regierung, dass man dieses Problem – nämlich die nicht sinkenden Emissionen – endlich in die Hand nimmt. Ich muss mir ernsthaft an den Kopf greifen, wenn ich mit ansehe, wie wir uns Mühe geben, in den verschiedensten Bereich vorwärtszukommen, doch beim Verkehr heisst es einfach: Da können wir halt nichts machen. Natürlich kann man etwas machen. Es gibt aber einfach eine politische Verantwortliche, die nichts machen will, bewusst. Ein halbes Jahr vor den Wahlen hat sie gemerkt, dass sie vielleicht etwas machen sollte, damit sie dann nicht abgewählt wird. Das reicht aber nicht. Wir haben Klimaziele im Kanton Zürich; die hat die Regierung verabschiedet. Ich hoffe, die werden wir auch als Kantonsrat noch verabschieden. Um diese Klimaziele zu erreichen, müssen wir in allen Richtungen und in allen Sektoren Massnahmen ergreifen.

Herr Müller, der selber Autos verkauft, also ein Interesse hat, dass möglichst viele Autos gekauft werden, und Herr Bamert, der Interesse daran hat, dass möglichst viel Öl und fossile Brennstoffe verkauft werden, die haben ausgeführt, dass man da nichts machen könne. Es sei der Markt, und der Markt spiele. Und er spielt halt nicht schnell genug. Das ist weiter nicht erstaunlich. Aber dies vom Freisinn, der sonst eigentlich den Anspruch hat, einigermaßen im Griff zu haben, was in diesem Kanton passiert, dass da nichts anders kommt als eine Aufzählung darüber, weshalb die Emissionen nicht gesunken sind, enttäuscht dann doch. Fair enough: Sie sind tatsächlich teilweise wegen dieser Argumente nicht gesunken, aber sie sind vor allem auch nicht gesunken, weil keine Massnahmen ergriffen wurden. Weshalb haben Sie das nicht gesagt, Herr Müller? Haben Sie einfach keinen Anspruch, dass dieses Problem angegangen wird? Es scheint mir so.

Wir hätten sehr wohl Möglichkeiten im Kanton. Das läge sowohl an Carmen Walter Späh wie auch an der Gesamtregierung, diese Möglichkeiten mittels Raumplanung anzugehen. Selbstverständlich, Herr Bamert, könnten wir dafür sorgen, dass man wieder vermehrt zu Fuss zur Arbeit gehen kann. Das wären raumplanerische Massnahmen, die wir das ergreifen könnten. Ich wäre sehr dafür. Vielleicht könnten wir die Ortskerne sogar so attraktiv gestalten, dass man auch gerne zu Fuss gehen würde, dass man gerne mit dem Fahrrad fahren würde, sofern

man das kann. Wir können Kapazitätsreduktionen vornehmen. Diese ehrliche Aussage muss auch gemacht werden: Wir brauchen schlussendlich weniger MIV, egal, ob Elektro oder Benzin oder Diesel. Wir haben auch ein Klimaziel in der Verfassung, das gegenüber dem Anti-Stauartikel etwa ähnlich hoch gewichtet werden sollte. Es gäbe die Möglichkeit von Anreizen über das Strassenverkehrsgesetz, darüber, welcher Antrieb genutzt wird. Natürlich können wir Forschung machen. Dann muss aber Geld dorthin fließen. Wir können die Veloinfrastruktur und die Fussinfrastruktur ausbauen; wir können den ÖV attraktiver gestalten. Es gäbe so viele Möglichkeiten. Doch der Anspruch der rechten Ratshälfte etwas zu tun, ist einfach gleich null. Das ist beschämend.

Und Herr Isler, falls denn dieser Rat oder diese Regierung dann mal demokratisch entscheiden sollte, Massnahmen zu ergreifen, und Sie Mühe damit hätten, dann wechseln Sie einfach den Kanton. Ich bin mir sicher, der Kanton Zürich ist nicht der einzige Kanton, der in den kommenden Jahren richtige Massnahmen ergreifen wird, wird ergreifen müssen. (*Applaus*)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich bitte Sie wirklich, mit diesen Beifallsbekundungen aufzuhören. Bitte.

Der Interpellant hat seine Erklärung zur Antwort des Regierungsrates abgegeben.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Solaranlagen in geschützten Ortsbildern

Motion Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg), Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil), Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 23. November 2020
KR-Nr. 429/2020, RRB-Nr. 205/3. März 2021 (Stellungnahme)

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 3. März bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Martin Farner-Brandenberger (FDP, Stammheim): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin im Vorstand vom HEV (*Hauseigentümerversband*) Kanton Zürich, HEV Schweiz und HEV der Region Winterthur und Besitzer von Liegenschaften mit ökologischen Bauten und Energieversorgungen.

Um es vorwegzunehmen: Die Stellungnahme des Regierungsrates hat uns enttäuscht und eigentlich auch geärgert. Wenn wir von Dreamer sprechen, dann sind wir Realisten und sehen der Zukunft gerne entgegen.

Zum Ärgernis: Ziel der Motion ist, für die Grundeigentümer angemessene Projektierungssicherheit zu schaffen. In seiner Stellungnahme unterstellt der Regierungsrat uns aber, es gehe uns um eine zusätzliche Förderung von Solaranlagen – was per se nicht falsch, sondern richtig ist. Das ist angesichts der geltenden Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes des Bundes, des PBG (*Planung- und Baugesetz*) und des Energiegesetzes definitiv nicht mehr nötig. Aber, in der Umsetzung hapert es auf Kosten der Grundeigentümer, die mit unvorhersehbaren und übermässigen Projektierungsrisiken konfrontiert sind. Nochmals: Es geht um die Projektierungssicherheit.

Zur Enttäuschung: Die Situation der Grundeigentümer ist den zuständigen kantonalen Fachstellen bestens bekannt. Auch Vorhaben, die in enger Zusammenarbeit mit allen zuständigen Verwaltungsstellen entwickelt wurden – im positiven Sinn – und für die schliesslich eine Bewilligung erteilt wurde, können sozusagen aus heiterem Himmel auf Rekurs hin zu Fall gebracht werden. Das kann es nicht sein, dass die kantonalen Fachstellen beschäftigt und anschliessend die Projekte beerdigt werden. Wir hätten vom Regierungsrat deshalb erwartet, dass er in seiner Stellungnahme auch darlegt, was wirklich geht und was nicht, was zu viel zu tun gäbe, und dass auch mit dem zur Debatte stehenden Planungsansatz nicht eine 100-prozentige Sicherheit erreicht werden könne. Das ist uns bewusst. Wir fordern ja nur – aber immerhin – angemessene Projektierungssicherheit.

Wenn beim Bauen irgendein Schutzaspekt Beachtung verdient, sei dies Landschafts- und Ortsbild oder Denkmalschutz, geht es immer um Schutz und um Gestaltung. Prüfwerte Massnahmen bei Renovationen, Umbauten, Ersatzneubauten unterliegen immer den Gestaltungsvorschriften und sind auf diese Weise geregelt. Ich erwähne hier nur Vorgaben zur Dachgestaltungen, Ausrichtung, Neigungen von Dachaufbauten, Anbauten, Materialgestaltung, Fassaden et cetera.

Die Stellungnahme der Regierung suggeriert, dass die Verträglichkeit von Solaranlagen nur im Einzelfall beurteilt werden könne. Wenn dies

so wäre, müsste man eigentlich auch auf Vorgaben zur Gestaltung von Dachaufbauten verzichten. Was ich sagen will: Es ist klar, dass auch im Falle des Planungsansatzes im Einzelfall ein Beurteilungsspielraum der Bewilligungsbehörden bleibt. Nochmals: Es geht nicht um 100-prozentige Sicherheit, sondern um angemessene Projektierungssicherheit, wie sie mit Vorgaben in der Bau- und Zonenordnung (*BZO*) hergestellt werden kann. Die Regierung gibt auch zu bedenken, die Regelungen zu Solaranlagen in der *BZO* seien sehr aufwändig und wenig zweckmässig. Wie bereits gesagt, ich denke bezüglich den Aspekten Dachaufbauten und Dachneigungen ist dort schon sehr viel geregelt, und diese Aspekte sind berücksichtigt. Die Gestaltung ist eben nicht nur im Einzelfall zu beurteilen. Sondern für gestalterische Aspekte ist auch eine Gesamtsicht nötig. In diesem Sinne machen Vorgaben, ob es zum Beispiel bei Neubauten in einem bestimmten Kernzonentyp grundsätzlich eine Luke mit Giebel oder eine Schleppgaube sein soll, absolut Sinn. Das macht eben auch für die Solaranlagen in den Kernzonen und auch in geschützten Ortsbildern Sinn.

Ein paar Bemerkungen zur Umsetzung: Es ist nicht so, dass jegliche Bemühungen zur frühzeitigen Klärung der möglichen Bewilligungsfähigkeit von Solaranlagen fehlten. Nur, sie sind nicht ausreichend und teilweise sogar kontraproduktiv. So hat die Baudirektion Richtlinien formuliert. Gestützt darauf wurde ein Projekt entwickelt und bewilligt. Die kantonalen Bewilligungsstellen haben dann nicht recht bekommen; es wurde rekuriert. Dabei ging es um ein, zwei Ziegelreihen, die um eine PV-Anlage herum sichtbar bleiben und erscheinen sollten – in diesem Zusammenhang also durchaus nicht optimal. Aha! Da haben wir es. Genau um diesem Geschwurbel von «erscheinen» und «durchaus nicht optimal» ein Ende zu setzen, ist es eben viel gescheiter, wenn die Gemeinden konkrete Vorgaben machen könnten. Dort, wo es zweckmässig ist, und gegebenenfalls diese Baudirektion-Ziegelreihen-Lösungen als gut befunden werden kann, kann man das auch im gemeinsamen Gespräch und in der Planung einbringen.

Ich komme zurück auf unser Hauptanliegen, Projektierungssicherheit: Es kann nicht sein, dass notorische Grundsatzfragen zwischen Baudirektion und Heimatschutz nicht geklärt werden und im Einzelfall sozusagen ein Gelehrtenstreit auf dem Buckel der Grundeigentümer ausgetragen wird. Es ist weder erklärtes Ziel noch eine Absicht der Motion, dass die Rekurs-Legitimation der Verbände beschnitten werden soll. Im Gegenteil. Auf Stufe der Bau- und Zonenordnungen der Gemeinden kann Klarheit geschaffen und zufriedenstellende Lösungen gefunden werden.

Zum Schluss: Ziel der Motion ist eine angemessene Projektierungssicherheit für die Grundeigentümer, die sich in Zukunft auch ökologisch einbringen möchten, Berechenbarkeit für alle Beteiligten, dass sie mit der Bau- und Zonenordnung und mit dem Kanton auch ihre Ziele erreichen können. Positiver Nebeneffekt ist, dass das Thema Solaranlagen für konkrete Ortsbilder und Teile davon frühzeitig analysiert werden können und auch zum Schutz der Gestaltung unserer Dörfer beiträgt. Im Wissen, dass natürlich ISOS (*Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz*) eine Rolle spielt und auch ISOS eine Unterstützung bietet. Die Motion ist genügend offen formuliert, dass der Regierungsrat nun einen lösungsorientierten Gesetzesvorschlag machen kann. Die Baudirektion hat uns angeboten, im Falle der Überweisung als Postulat eine Auslegeordnung im Bereich Solaranlagen auf Schutzobjekten zu machen. Das wollen wir nicht. Wir wollen zukunftsweisende Lösungen für ganze Ortsbilder und wollen konkrete Ergebnisse. Die Berücksichtigung aller wesentlichen Aspekte ist durch das Vernehmlassungsverfahren zu Gesetzesentwürfen gesichert.

Ich bitte Sie im Namen der Motionäre die Motion zu überweisen. Wir zeigen Taten und Worte – das richte ich jetzt vor allem an die Grünen –, wenn es um ökologisches Bauen geht. In diesem Sinne danke ich Ihnen für die Überweisung.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Grundsätzlich ist die vorliegende Motion sinnvoll. Wir brauchen einen schnelleren Zubau von Photovoltaik-Anlagen. Die gutgemeinte Förderung beziehungsweise Bauerleichterung entpuppt sich aber – und dies hat der Regierungsrat sehr gut aufgezeigt – im Detail als eine Motion für ein Rohrkrepiierer-Gesetz. Wir können entsprechend den Ausführungen des Regierungsrats, warum er diese Eingabe nicht entgegennehmen will, vollumfänglich folgen. Das wichtigste Argument gegen die vorgeschlagene Vorgehensweise ist sicherlich die Tatsache, dass eine positive Planung, die geeignete Dachflächen für Solaranlagen grundeigentümergebunden – und das ist hier wichtig – ausscheidet und damit im Umkehrschluss andere ausschliesst, sehr aufwendig und wenig zweckmässig ist. Eine solche Planung wäre in den Gemeinden kaum durchführbar, insbesondere in den bürgerlich regierten Gemeinden nicht, da sie die Gemeinden sehr viel kosten würde und zudem nicht wirklich zielführend ist, ist doch eine solche Planung nicht auf die Schnelle machbar. Zudem stehen hinsichtlich fehlender Einordnung der Anlagen auch gegen die so vereinfachten Baubewilligungen immer noch Rechtsmittel offen. Wenn es also Gegner solcher Anlagen gibt, dann finden diese einen anderen

Weg, den schnellen Ausbau zu verhindern, und die schönen, aber teuren Vorplanungen der Gemeinden sind dahin. Der Regierungsrat schliesst seine Folgerung deshalb richtigerweise mit dem Satz: «Die mit der Motion angestrebte Projektierungssicherheit kann als solche durch das geforderte zusätzliche Nutzungsplanungsverfahren nicht erreicht werden.» Fördern Sie deshalb die unbedingt nötigen Solaranlagen mit Anträgen, die schneller und besser umsetzbar sind, zukunftsweisend und mit Taten. Besten Dank. Wir werden die Motion nicht unterstützen.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Eine Person möchte eine Solaranlage in einem Ortsbild-Schutzperimeter bauen. Was passiert? Er reicht ein Baugesuch ein, die Behörden prüfen das konkrete Baugesuch auf dessen Bewilligungsfähigkeit hin. Ende des Vorganges. Geht sehr einfach.

Nach dem Willen der Motionäre sollen die Behörden die Prüfung neu ohne Baugesuch für sämtliche Objekte vornehmen und das Ergebnis in die Nutzungsplanung einbauen. Anders als Sie es suggeriert haben, Herr Farner, geht es nicht darum, dass sie generell abstrakte Regelung für Solaranlagen wollen, sondern Sie wollen für jedes einzelne Dach im Ortsbild-Schutzperimeter eine Aussage, ob dort eine Solaranlage gebaut werden kann, ob das geplant ist oder nicht. Mit Verlaub, das ist eine irrwitzige Idee:

Erstens steht der Aufwand, alle Objekte zu prüfen, in keinem Verhältnis zum Nutzen, weil der Aufwand für diejenigen Objekte, auf denen die Eigentümerschaft keine Solaranlage vorsieht, für die Katz ist.

Zweitens, wenn die Behörden einzelne Objekte bezeichnen, auf denen Solaranlagen möglich sind, dann schränken sie die Baumöglichkeiten für Solaranlagen ein. Auf den nicht bezeichneten Objekten sind dann nämlich keine Solaranlagen möglich. Heute sind Solaranlagen dagegen auch in geschützten Ortsbildern grundsätzlich überall zulässig.

Drittens, Solaranlagen unterliegen immer noch einem raschen Wandel, die Gestaltungsmöglichkeiten werden immer breiter. Das heisst, die Möglichkeiten für eine gute Einordnung der Anlage nehmen immer noch zu. Wenn nun der Staat heute in der Nutzungsplanung sagen soll, was gebaut werden kann und was nicht, so ist dies schon nicht mehr aktuell, wenn die Planung in ein oder zwei Jahren in Kraft tritt. Die Planung hinkt zwangsläufig hinterher und verhindert damit aktuelle und gute Lösungen. Innovative Eigentümerinnen und Eigentümer und Unternehmerinnen und Unternehmer werden sich SVP-grün und FDP-blau ärgern. Die Grünliberalen überweisen diese absurde Motion nicht.

Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil): Zuallererst danke ich dem Regierungsrat und der Baudirektor für die umfassende Stellungnahme zur Motion «Solaranlagen in geschützten Ortsbildern».

Mit der Motion wird vor allem eines gefordert: Mehr Planungssicherheit. Und dies vor allem zu einem deutlich früheren Zeitpunkt, wenn es um die Erstellung von Solaranlagen in geschützten Kernzonen geht. In der Stellungnahme wird ausführlich auf die Vorgaben und Einschränkungen durch übergeordnetes Recht hingewiesen. Es wird auch ausgeführt, dass Solaranlagen auf Dächern von Bauten in schutzwürdigen Ortsbildern grundsätzlich zulässig seien. Aber eben mit der Einschränkung, dass eine Einzelfallbeurteilung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nötig sei.

Der Regierungsrat hat mit diesen Ausführungen genau den in der Motion angemahnten Mangel bestätigt und absolut keinen erkennbaren Vorgehensvorschlag zur Behebung des Mangels geliefert. Dieses Weiter-wie-bis-anhin ist vor dem Hintergrund des Zeitpunktes der Antwort im März 2021 noch halbwegs zu verstehen. Aber heute, im Jahr 2023, nachdem das neue Energiegesetz in Kraft getreten ist und die aktuellen Engpässe in der Energieversorgung offensichtlich sind, genügen diese Ausführungen nicht mehr. Die Überweisung dieser Motion ist heute wichtiger denn je.

Ich gebe Ihnen gerne auch ein praktisches Beispiel: Stellen Sie sich eine Kernzone mit einem Ensemble von engstehenden Gebäuden mit Gas- und Ölheizung vor. Die Eigentümer haben also echten Handlungsbedarf bei der Energieversorgung. Zur Wärmeerzeugung fallen in diesem konkreten Beispiel zwei Optionen bereits weg: Erdsonden sind wegen der Grundwasserzone nicht erlaubt und Luft/Wasser-Wärmepumpen können wegen der Lärmemissionen nicht aussen aufgestellt werden. Zusätzlich ist es nicht gestattet aufgrund von Vorgaben durch die Denkmalpflege, die Fassaden aussen energetisch zu ertüchtigen. Als verantwortungsvoller Hauseigentümer bleiben so eigentlich nur noch die Möglichkeiten, mit In-Haus-Wärmepumpe und Photovoltaik einen Beitrag zur Energiewende zu leisten. Konfrontiert mit all diesen Einschränkungen, muss es möglich werden, den betroffenen Hauseigentümern zu einem frühen Zeitpunkt Planungssicherheit für die Erstellung einer Photovoltaik-Anlage zu geben.

Aus diesen Überlegungen unterstützt die Mitte-Fraktion die Überweisung der Motion und zählt darauf, dass zukünftig weniger Unwägbarkeiten und finanzielle Risiken bestehen, wenn es um die Erstellung von Solaranlagen in Kernzonen und geschützten Ortsbildern geht.

David Galeuchet (Grüne, Büllach): Es freut uns, dass die bürgerliche Seite sich dem Thema Photovoltaik annimmt. Endlich tut sie das. Aber man sieht: einfach noch sehr ungeschickt. Sie braucht noch viel zu lernen auf diesem Weg, um die Energiezukunft mitzugestalten. Die Grünen werden diese Motion ablehnen.

Ich werde Ihnen in fünf Punkten aufzeigen, weshalb:

Erstens, mit dem neuen Energiegesetz und der dazugehörenden Bauverfahrensordnung, welche im Januar in Kraft getreten ist, hat der Kanton den Regelungsspielraum, der ihm vorliegt, weitgehendst ausgeschöpft.

Zweitens, die Gemeinden haben sich in der Vernehmlassung dagegen ausgesprochen, das Meldeverfahren in den Kernzonen anzuwenden – die Gemeinden.

Drittens, bei Denkmalschutzobjekten sowie im Geltungsbereich von Ortsbildern und Denkmalschutz-Inventaren sollen Bewilligungsverfahren durchgeführt werden. Hier ist es sinnvoll, eine Abwägung zu machen.

Viertens, die Motionäre wollen das Verfahren umkehren und eine Positivplanung in den Gemeinden ermöglichen. Falls die Gemeinden dies umsetzen würden, wäre dies sehr aufwendig, teuer und juristisch zweifelhaft, da die Gemeinden alle Gebäude genau prüfen lassen müssten, denn die Nutzungsplanung muss grundeigentümergebunden sein und in jedem Fall halten. Das sehe ich – wie der Regierungsrat – als sehr aufwendig für die Gemeinden an, welche eine solche Planung anstossen würden, da die Abwägung für alle Objekte gemacht werden müsste, obwohl am Schluss sicherlich nicht alle Photovoltaik-Anlagen realisiert werden. Deshalb ist es sinnvoll, den aktuellen Mecano der Einzelfallabwägung beizubehalten.

Und Fünftens, die Energiewende werden wir nicht in den Kernzonen erreichen. Das ist ein Nebenschauplatz, denn dort finden wir hauptsächlich kleine, meist stark strukturierte, mit Fenstern, Giebeln und Lukarnen durchsetzte Dächer. PV hier zu montieren, ist aufwendig und kostenintensiv. Für die Energiewende brauchen wir grosse Dachflächen, wie wir sie bei Gewerbe und Industrie und landwirtschaftlichen Bauten vorfinden. Natürlich ist es aber für jede Person, die in einem Gebäude wohnt, auf welchem keine Photovoltaik-Anlage erlaubt wird, selbst aber den Antrieb hat, etwas zu machen, sehr schade, wenn man im Regen stehengelassen wird. In die gleiche Kategorie fallen aber auch die Mieter, welchen sowieso kein eigenes Dach zur Verfügung steht. Deshalb empfehle ich Ihnen, Ihren Vertretern des EKZ-Verwaltungsrats

(*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) oder dem lokalen EW (*Elektrizitätswerk*) mit auf den Weg zu geben, dass es für solche Personen Möglichkeiten geben muss, sich an der Energiewende zu beteiligen. Das EWZ macht das vorbildlich; auf öffentlichen Gebäuden errichtet sie Anlagen, an welchen sich die Einwohner beteiligen können und dann 20 Jahre lang vom Strom profitieren. Damit haben sie schon über 7000 Personen erreicht, welche sich an Photovoltaik-Anlagen beteiligen können. Lokal kann das so aussehen, dass auf einem Dach im Industriegebiet die EKZ oder das lokale EW eine Solaranlage realisiert, und die Einwohner sich beteiligen können. Damit bringen wir motivierte Personen an Bord und können die Energiewende effizient voranbringen.

Markus Schaaf (EVP, Zell): Kennen Sie das? Man reibt sich die Augen und fragt sich, ob man hier wohl im falschen Film sitzt. So jedenfalls ging es mir, als ich die Antwort des Regierungsrates zu unserer Motion zum ersten Mal gelesen habe. Der Regierungsrat zeigt zwar Verständnis für das Anliegen, dass auch auf Gebäuden in geschützten Ortsbildern eine Solaranlage gebaut werden soll, aber leider sei nichts zu machen. Im Militär sagt man jeweils: Ist so, weil ist so.

Wir haben den Ausstieg aus der Atomenergie beschlossen; wir planen die Dekarbonisierung, also weg von fossilen Brennstoffen. Alle sind sich einig: Die Zukunft liegt bei den erneuerbaren Energien. Und dann eine solche Antwort. Eigentlich lässt sich diese Antwort des Regierungsrats nur damit entschuldigen, dass sie vermutlich noch vor dem 24. Februar 2022 verfasst wurde. Damals begann Russland seinen Angriffskrieg gegen die Ukraine. Und spätestens seit diesem Zeitpunkt wissen wir alle, dass Energie eben nicht einfach auf den Bäumen wächst.

Interessanterweise stammt die Antwort vom gleichen Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*), der inzwischen in unserem Kanton 120 Windkraftanlagen bauen möchte. Ich habe mich bei Gesprächen mit Bürgern und an Podiumsdiskussionen stets positiv zu diesen Anlagen geäußert, gesagt, wir müssen das Potenzial von Windkraft nutzen. Aber – und es gibt stets ein «Aber» – vorher müssen wir das Potenzial der Solarkraft voll ausnützen.

Ich sagte vorhin, Energie wächst nicht auf den Bäumen. Aber – und das ist die gute Nachricht – die Energie kommt vom Himmel. Doch diese Energie vom Himmel nützt uns eben nur etwas, wenn wir sie auch nutzen. Es gibt noch vieles, was wir tun müssen. Natürlich müssen wir weniger Energie verbrauchen. Aber wir müssen auch genügend Energie

produzieren, und zwar Energie, die vom Himmel kommt. Ein wichtiger Baustein dabei ist eben, Solarenergie sinnvoll zu nutzen. Es ist mir klar, dass Solarenergie alleine nicht alle unsere Probleme in der Energieversorgung löst. Aber sie ist ein wichtiger Teil dabei.

In Bundesbern scheint momentan ein Umdenken in dieser Sache stattzufinden. Plötzlich wird es denkbar, in unberührten Bergtälern gigantische Solarkraftwerke zu bauen. Ich hoffe, der Baudirektor hat die Gunst der Stunde genutzt und ist beim Bund bereits vorstellig geworden und hat auf das enorme Potenzial hingewiesen, welches auch bei uns im Moment völlig brachliegt, zum Beispiel die Dächer von Gebäuden in geschützten Ortsbildern.

Es ist richtig, beim Planen und Bauen von neuen Gebäuden muss die Solarenergie mit einbezogen werden. Aber das weitaus grössere Potenzial liegt eben auf Dächern von jenen Häusern, die bereits gebaut sind. Und ich sage es hier in aller Deutlichkeit: Wenn es um die Nutzung von Solarenergie geht, darf auch ein Kirchendach kein Tabu sein. Ganz im Gegenteil. Gebäude sind immer gebaut worden, um den Menschen zu nützen. Das Kirchendach soll also den Menschen dienen und nicht umgekehrt.

Es ist ja nett, wenn wir es uns weiterhin leisten können, über Modelle der Solarpanels, über die Farbgebung und Einsehbarkeit von Dachflächen zu diskutieren. Aber, lieber Herr Baudirektor, dafür haben wir eben die Zeit nicht mehr. Wenn wir etwas ändern wollen, dann müssen wir handeln und zwar jetzt. Bitte tun Sie es. Die Unterstützung der EVP haben Sie. Wir werden diese Motion weiterhin unterstützen.

Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg): Der Erstunterzeichner Martin Farner hat Ihnen die Sachlage bereits ausführlich geschildert. Die SVP unterstützt die Motion und die Begründung von Martin Farner vollumfänglich.

Ich will eine Solaranlage in einem Ortsbild-Schutzperimeter bauen. Dafür brauche ich Geld und eine Baubewilligung. Wird dagegen danach rekurriert, brauche ich auch noch Nerven und entscheide mich schliesslich, die Solaranlage nicht zu bauen.

Wir wollen mehr Projektierungssicherheit für die Grundeigentümer. Wir können nicht ständig nach mehr Solaranlagen schreien und den Bauherren gleichzeitig keine Planungssicherheit geben. Mit den bereits bekannten negativen Beispielen im Perimeter von geschützten Ortsbildern werden Bauherren bereits während der Planung abgeschreckt, Solaranlagen überhaupt zu planen. Mit einer Ergänzung des PBG soll den Gemeinden die Möglichkeit gegeben werden, dem entgegenzuwirken.

Bitte unterstützen Sie unsere Motion, denn ich bin überzeugt, Martin Neukom wird eine Lösung dafür finden. Ich nehme auch irritiert zur Kenntnis, dass unser Solarpapst David Galeuchet Solaranlagen in Kernzonen als nicht lohnenswert empfindet. Ineffiziente Windräder will er aber auf weiteren Grünflächen bauen und so die Natur verschandeln, anstatt die bestehenden Infrastrukturen zu nutzen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Diese Denkmalschutz-Diskussionen bei uns hier im Kantonsrat haben zwei Eigenheiten: Die erste Eigenheit ist, dass die Bürgerlichen plötzlich Feuer und Flamme für erneuerbare Energien sind. Wenn man aber ein bisschen genauer hinschaut, dann handelt es sich dabei vor allem um Solarenergien – zumindest, wenn man Markus Schaaf zuhört, der Solaranlagen im ganzen Dorf prominent ausgestellt auf Kirchendächern sieht. Und die Solaranlagen in den Bergen, die jetzt mittels Notrecht erstellt werden sollen, bei denen würde ich ein demokratiepolitisches Fragezeichen setzen – alles scheint willkommen zu sein. Aber schon bei den Windkraftanlagen scheidet es dann bereits wieder am Willen zum Ganzen.

Die zweite Eigenheit innerhalb dieser Diskussion, über die ich mich wundere, ist, dass die Bürgerlichen – vielleicht ein bisschen unbewusst – mehr Demokratie fordern. Warum fordern Sie mehr Demokratie? Weil Sie vielleicht das System des Denkmalschutzes nicht ganz begreifen? Manchmal geht es um konkrete Denkmalschutzobjekte. Hier geht es eher um das ISOS, also um das Bundesinventar von schützenswerten Ortsbildern. Aber in beiden Fällen funktioniert das ähnlich, nämlich, dass wir hier ein System haben, das eben genau keine Positivplanung beziehungsweise keine Unterschutzstellung von einzelnen Objekten vorsieht, sondern, dass es zuerst eine Vorbeurteilung gibt: Okay gut, das ist ein schützenswertes Ortsbild oder bei Denkmalschutzobjekten, ja, diese Gebäude können potenziell geschützt werden. Doch um Kosten zu sparen und unbürokratisch zu sein, schaut man erst dann, wenn ein konkretes Baugesuch vorliegt, ob hier eine Unterschutzstellung nötig ist. Das Ganze ist doch ein effizientes System, ein System, das Kosten spart, das Bürokratie spart. Sie stören sich in diesem Fall daran, weil Sie alle unter einer Glocke sitzen, weil Sie alle HEV-Vertreter sind und möglichst gut dastehen wollen. Und plötzlich sind Ihnen die Kosten egal, denn hier wollen Sie offenbar das System der Planungssicherheit attackieren und auflösen; alles soll zuerst überprüft werden. Zumindest wäre dies schlussendlich die logische Konsequenz Ihrer Forderungen. Gleichzeitig stören Sie sich an einem zweiten Grundsatz des Systems, nämlich demjenigen der Rekurse. Hier muss ich sagen, selbst wenn Sie

jetzt, wie Sie im Vorstoss fordern, das Ganze von den Gemeinden vorüberprüfen lassen wollen und so weiter, selbst dann ist mit Rekursen zu rechnen, wenn ein Bauprojekt vorliegt. Doch die kommen dann erst danach. Das können Sie damit auch nicht korrigieren, ausser Sie verursachen hier ziemliche Kosten.

Nun ja, bleibt noch auf die Antwort des Regierungsrates einzugehen. Diese ist relativ gut. Er verweist einerseits darauf, dass wir bereits weitgehende Regelungen bei den Solaranlagen auf Bundesebene haben, auch beim Denkmalschutz und dass auch Erleichterungen seitens der Gemeinden bereits möglich sind. Man kann auch durchaus festhalten, dass Solaranlagen bei geschützten Ortsbildern bereits möglich sind. Die Technologie entwickelt sich stetig weiter, sodass Solaranlagen in Dächern eingelassen werden können, damit sie auch in geschützten Ortsbildern besser verträglich sind.

Wie auch immer, dieser Vorstoss soll nicht mehr Arbeit verursachen. Auf jeden Fall werden wir von der Alternativen Liste diese Motion nicht überweisen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Geschätzter Vorredner, ich werde nicht vom HEV unterstützt. Und ja, ich bin darüber auch nicht traurig. Dieser Vorstoss, der hat Hände und Füsse. Dieser Vorstoss hat Hände und Füsse, wenn die Leute keine Einsprachen machen, Manuel Sahli – er droht schon hier mit den Einsprachen. Auf der anderen Seite hat Ihre Partei heute Morgen ein Gesetz (*Vorlage 5627*) unterstützt, welches wahrscheinlich versenkt wird, weil es zu Einsprachen kommen wird, weil der Paragraf, den Ihr noch eingebracht habt, derart utopisch ist und den internationalen Normen widerspricht, dass es dann wirklich Einsprachen hagelt. Also, etwas mehr Pragmatik.

Und etwas mehr Pragmatik, Herr Regierungsrat Neukom. Letzte Woche waren wir beide zusammen in Wetzikon. Und ich muss sagen, Frau Präsidentin, es trifft genau den Kern dieses Anliegen hier, die Pragmatiker, die das vorschlagen. Ich bitte Sie, diesen Vorstoss zu unterstützen. Da waren wir doch in Wetzikon und da ging es um diese Windräder. Und dann ist ein Mann vom Bachtel, der da oben hart arbeitet, aufgestanden und hat gesagt: Herr Regierungsrat, Sie haben mir oder ihre Mitarbeiter die Solaranlagen auf meinem Dach verboten. Begründung: Ich sei nahe an einer Naturschutzzone. Und jetzt bauen Sie neben meinem Haus ein Windrad. So kommen wir nicht vorwärts; so kommen wir nicht vorwärts und so kommen wir auch mit dem Regierungsrat nicht vorwärts, wenn Herr Neukom diese Motion schnöde ablehnt. Das geht nicht. Wir müssen etwas pragmatischer arbeiten. Wir müssen etwas

pragmatischer arbeiten, indem wir Forschung und Entwicklung fördern und fordern, wie wir nur können – wie die GLP das verlangt. Und wir müssen – wie jetzt die Pragmatiker – erlauben, dass man diese Solaranlagen auf die Häuser tut, weil, da kann man etwas bewirken. Aber nicht diese Utopien, die ich jetzt vorher wieder gehört habe von der einen Seite, die jetzt einfach der anderen Seite Prügel austeilen will. So geht es nicht, Herr Galeuchet. Wir müssen diese Motion unterstützen, denn sie bringt etwas. Ich danke den Motionären.

Regierungsrat Martin Neukom: Zuerst zum Grundsatz: Wir müssen uns einfach bewusst sein, worüber wir hier sprechen. Ich begrüße es natürlich grundsätzlich, dass Sie die Solarenergie vorantreiben wollen. Das wollen wir alle; das ist sinnvoll. Nur, wir sprechen jetzt gerade über wahrscheinlich etwa 10 Prozent der Dachflächen. Es sind vermutlich die 10 Prozent, die am schwierigsten zu realisieren sind; es sind die am schlechtesten geeigneten Dächer. Es werden die teuersten Anlagen werden. Verstehen Sie mich nicht falsch. Auch auf diesen Dächern findet die Energiewende statt, auch diese Dächer können einen Beitrag leisten. Aber es sind vermutlich nicht die 10 Prozent der teuersten und am schlechtesten geeigneten Dächer, die für das Gelingen der Energiewende entscheidend sein werden. Es sind wahrscheinlich die 90 Prozent der Dächer, die nicht in der Kernzone liegen, sondern die sich in grossen Industriearealen befinden, die für die Energiewende entscheidend sein werden.

Trotzdem – verstehen Sie mich bitte nicht falsch – sind Solaranlagen in geschützten Ortsbildern zulässig; sie sind heute schon zulässig in Kernzonen. Das ist gut so. Aber es ist ein bisschen komplizierter, als sie es gerne hätten. Da kann man noch so pragmatisch sein. Hier kommt das Bundesrecht zum Tragen. Ich habe es nachgeschlagen, es ist der Paragraph 18a Absatz 3 des Raumplanungsgesetzes, RPG. Da steht, etwas verkürzt: Solaranlagen auf Kulturdenkmälern bedürfen stets einer Bewilligung. Sie dürfen solche Denkmäler nicht wesentlich beeinträchtigen. Das können Sie jetzt gut oder schlecht finden. Darüber können wir lange sprechen. Aber das gilt; die Gerichte wenden diesen Absatz an, auch wenn wir eine Bewilligung erteilen oder sie nicht erteilen. Herr Farner, Sie haben ein Beispiel erwähnt. Ich gehe davon aus, dass Sie das Beispiel in Stammheim meinen, wo die Baudirektion eine Bewilligung für eine Solaranlage in einem Ortsbildschutzperimeter erteilt hat. Der Heimatschutz hat geklagt, wir haben verloren. Das heisst, wir müssen uns jetzt an diese neue Rechtsprechung anpassen und können leider

solche Solaranlagen in diesem Zusammenhang künftig nicht mehr genehmigen. Das ist etwas, das mir nicht passt. Da stehen wir, Herr Farner, auf der gleichen Seite. Es ist nun aber einfach nicht so, dass ich sagen kann, dass wir bewilligen, wozu wir gerade Lust haben. Wir müssen uns an die Rechtsprechung halten. Ich glaube, es ist auch sinnvoll, dass sich die Regierung in einem Rechtsstaat an die Rechtsprechung hält.

Sie haben gesagt, Sie wollen Projektierungssicherheit; es könne ja nicht sein, dass ein Rekurs ein Projekt verhindere. Das kann ich verstehen, nur, das ist eben eine der Essenzen des Rechtsstaates, dass ein Rekurs ein Projekt verhindern kann, sonst kann man die Rekurse gleich ganz abschaffen. Ich denke, das ist nicht, was wir wollen. Sie haben auch gesagt, die Regierung zieht hier eine Einzelfallbetrachtung vor. Nun, diese Einzelfallbetrachtungen, die da nötig sind, hat nicht die Regierung erfunden. Auch dies ist ein Resultat des Raumplanungsrechts und der entsprechenden Rechtsprechung, dass es Einzelfallbetrachtungen gibt. Ich möchte mich jetzt gar nicht auf die Diskussion einlassen, was sinnvoll ist oder nicht, denn in der Rechtsanwendung wenden wir das Gesetz an und beachten Gerichtsentscheide. Da können Sie noch lange sagen, ich solle endlich ein wenig pragmatischer sein. Wenn ich mich nicht ans Recht halte, gibt es noch mehr Rekurse und noch mehr Gerichtsentscheide, welche dann meine Entscheide wiederum rückgängig machen. Das ist ein Wesen des Rechtsstaates.

Die Motion verlangt eine Gesetzesgrundlage, damit die Gemeinden Positivplanungen machen können. So weit, so gut. Es gibt aber zwei Gründe, die dagegensprechen. Das erste ist, ich befürchte, Herr Farner – und es ist nicht so, dass ich das nicht gut finde –, dass eine Beschleunigung rechtlich gar nichts bringen wird, denn die Gerichte werden sagen, dass immer noch eine Einzeleinzelfallabwägung nötig sei. Ich bitte Sie wirklich, mir zu glauben: Es ist keine Frage des bösen Willens seitens des Baudirektors, sondern es ist eine Frage der Rechtsprechung. Und daran halte ich mich, halten wir uns.

Der zweite Grund – der wurde schon erwähnt – ist das grundsätzliche Problem der Positivplanung: Für Raumplanungsjuristen ist eine Positivplanung ganz selbstverständlich immer auch eine Negativplanung, denn wenn beschlossen wird, dass hier Solarzellen gebaut werden sollen, dann heisst das automatisch, dass alle Dächer, die nicht in diesem Perimeter sind, in einem Rechtsverfahren benachteiligt sind. Das heisst, wenn Sie dann eine Solaranlage in einem Gebiet bauen wollen, welches nicht in der Positivplanung der Gemeinde vorhanden ist, dann ist das

Rekursrisiko höher, als es sonst ist. Deshalb, das Anliegen ist gut gemeint; ich verstehe es sehr gut. Ich finde das gut. Im besten Fall wird es aber nur viel Aufwand ohne besonders viel Nutzen bringen. Im schlechtesten Fall ist es sogar kontraproduktiv und verhindert Solaranlagen, die hätten gebaut werden können. Die Energiewende ist sehr zentral. Ich freue mich, dass wir uns in diesem Anliegen einig sind. Ich freue mich, dass wir das gemeinsam voranbringen wollen. Aber mit dieser Motion werden wir das leider nicht erreichen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 429/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Förderung der Dunklen Biene

Postulat Judith Anna Stofer (AL, Zürich), Wilma Willi (Grüne, Stadel), Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) vom 30. November 2020

KR-Nr. 439/2020, RRB-Nr. 169/24. Februar 2021

Judith Stofer (AL, Zürich): Mit Ihrem Postulat KR-Nr. 355/2018 hat Barbara Franzen einiges ins Rollen gebracht. Sie verlangte vom Regierungsrat, dass er aufzeigen soll, wie die Bienenbestände im Kanton Zürich gefördert werden könnten. Dabei sei insbesondere zu prüfen, ob ein Ressourcenprojekt für eine bienenfreundliche Landwirtschaft ins Leben gerufen werden könnte. Barbara Franzen verwies dabei auf den Kanton Aargau, in dem bereits ein solches Ressourcenprojekt existierte. Als Antwort auf das Postulat liess der Regierungsrat ein kantonales Bienenkonzept ausarbeiten. Dieses erschien 2020. In diesem werden insbesondere in den Bereichen «Bewirtschaftung», «Lebensraum» und «Imkerpraxis» Massnahmen und Projekte vorgeschlagen, mit denen die Bienenbestände gefördert werden sollen. Die zuständige Kommission für Wirtschaft und Abgaben beschloss, das Postulat abzuschreiben, da der Regierungsrat für 2021 in Aussicht stellte, eine Bienenfachstelle einzurichten. Diese Aufgabe übergab er 2020 dem Zürcher Verein «IG

Wildbiene». Die auf drei Jahre befristete Bienenfachstelle hat hauptsächlich zum Ziel, die teilweise gefährdeten oder vor dem Aussterben stehenden Wildbienen zu fördern. Das ist richtig und wichtig. Doch ist es falsch, einzig und einseitig auf die Förderung der Wildbienen zu setzen und die Honigbienen unqualifiziert als Futter-Konkurrenz zu den Wildbienen darzustellen.

Seit das Postulat «Förderung der Dunklen Biene» auf der Traktandenliste steht, habe ich unzählige Telefonate von Imkerinnen und Imkern aus dem Kanton Zürich erhalten. Ganz offenbar ist, dass die Bienenfachstelle und die Imkerinnen und Imker aktuell keinen guten Draht zueinander haben. Die Gespräche sind blockiert. Es ist klar, wenn die Honigbienen gegen die Wildbienen ausgespielt werden, ist dies keine gute Basis, um ein gemeinsames Vorgehen für ein gutes Leben aller Bienen zu erarbeiten; aller Bienen, damit meine ich Wild- wie auch Honigbienen.

Der kantonale Bienenbericht macht deutlich, dass mit der Intensivierung der Landwirtschaft, dem Siedlungsdruck und der Abnahme der Biodiversität das Nahrungsangebot und die Lebensräume für alle Bienen, sowohl Wild- wie auch Honigbienen, massiv abgenommen haben. Der Ansatz der Bienenfachstelle, die Wildbienen gegen die Honigbienen auszuspielen, ist deswegen nicht zielführend. Wichtig ist nun, dass wir alle zusammen mithelfen, ein genügend grosses und umfangreiches Nahrungsangebot und entsprechende Lebensräume für alle Bienen zu fördern. Es ist höchste Zeit, dass wir uns darauf besinnen, auch für diese kleinen Lebewesen gute Lebensbedingungen zu schaffen. Allein die Bestäubungsleistung der Honigbiene in landwirtschaftlichen Kulturen wird im Bienenfachbericht auf sage und schreibe 171 Millionen Franken geschätzt.

Die neuste Studie zur Nahrungskonkurrenz zwischen Wild- und Honigbienen bezieht sich auf die Situation in Städten, in denen das Blütenangebot mit der Anzahl Bienenstöcke verglichen wurde. Anzumerken ist, dass die Anzahl Bienenvölker in Zürich auf äusserst vagen Zahlen beruht, da die Angaben im Kanton Zürich gar nicht erfasst werden. Die Kernaussage der Studie ist, dass das bestehende Blütenangebot den Nahrungsbedarf der Honigbienen kaum abdecken kann. Dies hat offensichtlich auch Auswirkungen auf die Wildbienen. Wenn wir die Wildbienen unterstützen wollen, müssen wir einerseits mehr Blühflächen schaffen, und andererseits die extensive Imkerei fördern. Das heisst, die naturnahe Imkerei fördern und die heimische Bienenrasse, das heisst, die Dunkle Biene unterstützen. Gerade die Dunkle Biene legt in Zeiten

der Nahrungsknappheit einen Brutstopp ein, ganz im Gegenteil zu anderen Zuchtrassen. Auch sind die Bienenvölker der Dunklen Biene fast um die Hälfte kleiner.

Leider ist die Antwort des Regierungsrats auf unser Postulat fachlich schludrig ausgefallen. Mit unserem Postulat verlangen wir vom Regierungsrat, dass er mögliche Massnahmen zur Förderung der Dunklen Biene prüft. Diese alte, einheimische Honigbienenart ist kaum Konkurrenz zu den Wildbienen, denn sie ist an unsere Verhältnisse angepasst und bei Nahrungsmittelmangel reduziert sie ihre Brut.

Die Dunkle Biene war früher die einzige Honigbiene nördlich der Alpen. Sie ist damit gleichzeitig ein Wildtier, das bestätigt auch das Bundesamt für Umwelt, Bafu, sowie ein Nutztier. Durch die Einführung von auswärtigen Zuchtrassen wurde die Dunkle Biene in den vergangenen 100 Jahren aus nahezu allen Regionen der Schweiz verdrängt und ist vom Aussterben bedroht. Mit unserem Vorstoss wollen wir nicht die Honigbienenendichte erhöhen, sondern die Swiss-Mix-Honigbienenvölker durch die Dunkle Biene ersetzen und damit einen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität leisten. Der Verlust dieser heimischen Honigbienenart wäre ein herber Verlust der biologischen Vielfalt. Auch die Schweiz hat das internationale Abkommen von Rio (*Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung*) zum Schutz der biologischen Vielfalt unterschrieben. Der Kanton Zürich müsste Anreize und Möglichkeiten schaffen, damit Imkerinnen und Imker umsteigen können, zum Beispiel durch die Gratisabgabe von Dunklen Königinnen.

Eine weitere Möglichkeit wäre, die Belegstellen der Dunklen Biene zu sichern, indem man rund um diese Stelle eine Zone einrichtet, in der keine anderen Honigbienenrassen gehalten werden können. Eine Belegstelle ist beispielsweise eine Wiese, auf der Imkerinnen und Imker, die sich mit viel ehrenamtlicher Arbeit der Erhaltungszucht der Dunklen Biene widmen, ihre Kästchen mit jungen Königinnen aufstellen, welche dort auf ihren Hochzeitsflug gehen.

Wir möchten die Bienenfachstelle einladen, erstens vom Veterinäramt die korrekte Erfassung der Anzahl Bienenvölker über das Portal www.agate.ch einzufordern und zweitens mit den Imkerinnen und Imkern im Kanton Zürich zusammensitzten, um Möglichkeiten auszuloten, wie die Dunkle Biene im Kanton Zürich gefördert werden könnte, ohne die Wildbienen zu konkurrenzieren. Bitte unterstützen Sie unser Postulat. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Patrick Walder (SVP, Dübendorf): Das vorliegende Postulat fordert, dass der Regierungsrat zu prüfen habe, welche Möglichkeiten sich zur

Unterstützung und Förderung der Dunklen Biene realisieren lassen. Aus dem Protokoll des Regierungsrats vom 24. Februar 2021 geht hervor, dass das Veterinäramt ein kantonales Bienenkonzept erarbeitet und daran ist, dieses umzusetzen. Auch die Forderung im Postulat soll im Bienenkonzept geprüft werden. Somit sind die Forderungen aus dem Postulat erfüllt.

Die SVP bemerkt kritisch an, dass aus dem erwähnten Protokoll des Regierungsrats hervorgeht, dass im Rahmen des Bienenkonzepts Stellen geschaffen werden sollen. Die SVP forderte vermehrt, dass mit Schaffung neuer Stellen zurückhaltend umgegangen werden soll – dies scheint uns hier ganz klar nicht der Fall. Weiter fordert die SVP, wie bereits erwähnt wurde, dass die Zusammenarbeit zwischen der Fachstelle und den kantonalen Imkern verbessert werden soll.

Die SVP-Fraktion schliesst sich dem Antrag des Regierungsrats an und wird das Postulat ablehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Neben der Klimakrise ist die Biodiversitätskrise unsere grösste Bedrohung. Darum müssen wir unsere Arten, und insbesondere auch die Bienen, schützen. Dabei stehen die einheimischen und eben die hiesigen endemischen Arten im Vordergrund, denn nur sie sind eingebettet in das gewachsene System unserer Biodiversität, die sich nur so weiterentwickeln kann.

In der Fraktion haben wir uns gefragt, ob die Dunkle Biene nicht ein etwas zu kleines Detail für ein Postulat ist. Aber, da es sich nur um ein Postulat mit einem Bericht als Folge handelt, unterstützen wir dieses, auch wenn die Baudirektion schreibt, dass es gar nicht nötig ist. Der Postulatsbericht kann dann einfach aus den bestehenden Texten mit kleinen Ergänzungen bestehen, denn, wie ich einleitend sagte, wir unterstützen alles, was uns in der Biodiversitätskrise wirklich hilft. Herzlichen Dank.

Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich): Es ist richtig und sehr erfreulich, dass seit der Einreichung des Postulats ein kantonales Bienenkonzept erarbeitet wurde und zwei Personen als Bienenbeauftragte angestellt wurden. Jedoch ist das konkrete Anliegen bezüglich der Dunklen Biene noch nicht vollumfänglich aufgenommen.

Im Fokus des Bienenkonzepts steht der Schutz und die Förderung der über 600 heimischen Wildbienenarten. Das ist so auch erwünscht und für den Schutz der Biodiversität sehr wichtig. Im Postulat geht es jedoch um die Dunkle Biene. Sie ist vor allem ein Nutztier, das für die Honiggewinnung eingesetzt werden kann. Imkerinnen und Imker, die mit der

Dunklen Biene arbeiten, sollen unterstützt und bestärkt werden, damit diese – noch mehrheitlich unbekannt, aber einheimische – Honigbienenart langfristig wieder verbreitet wird. Es geht darum, dass die Dunkle Biene für Imkerinnen und Imker als Alternative zu den hochgezüchteten Honigbienen gefördert wird. Im Vergleich zur Honigbiene verhält sich die Dunkle Biene gegenüber allen Wildbienen viel weniger aggressiv und weil sie einheimisch ist, ist sie gut an unsere Verhältnisse angepasst. Im Sinne eines Auftrags an die Bienenfachstelle, die Dunkle Biene als Alternative zu den Honigbienen in ihr Konzept aufzunehmen, wollen wir das Postulat aufrechterhalten. Die Grünliberalen werden das Postulat überweisen.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Ich rede für die Fraktion der Grünen.

Die einheimische Dunkle Biene ist vom Aussterben bedroht. Das fing an, als man leistungsfähigere Bienen importierte. Und es kam, wie es kommen musste: Die Bienen hybridisierten sich. Heute wird im Kanton Zürich fast ausschliesslich mit Bienen der hybridisierten Schwärme gemkert – auch ungewollt von Imkern, die eigentlich die Dunkle Biene fördern möchten. Dies im Gegensatz zum Kanton Glarus: Seit 1977 wird im Kanton Glarus nur die Haltung der Dunklen Biene erlaubt. Dass es bei uns in der freien Wildbahn Völker der Dunklen Biene nicht mehr gibt, erstaunt deshalb auch nicht.

Das Postulat ist sehr klar verfasst. Es fordert die gezielte Unterstützung der einheimischen Dunklen Biene, die immer mehr verdrängt wird. Der Regierungsrat betrachtet Bienen als Nutztier und stellt sie den Wildbienen gegenüber. Wildlebende Honigbienenvölker haben tatsächlich keine Überlebenschance mehr ohne Imker und Imkerinnen, und zwar wegen der extremen Bedrohung durch die *Varroa Destructor*, eine aus Asien eingeschleppte Milbe. Alle Rassen der Honigbienen sind durch diese Milbe gleichermassen bedroht, weil sich die *Varroa* in der Brut des Bienenvolkes vermehrt. Wildbienen hingegen sind bedroht durch die eintönigen Felder, die häufig aus Monokulturen bestehen und durch die blütenarmen Wiesen und Gärten, die wenig Nahrung für Wildbienen bieten. Wildbienen benötigen nun mal Blüten und oftmals eine ganz spezielle Flora zum Überleben. Um die Wildbienen zu fördern, braucht es viel mehr Biodiversität in den Gärten und auf den Feldern.

Der Regierungsrat greift in seiner Antwort das Thema Wildbienen gegenüber Honigbienen auf. Das ist zwar sehr trendig, aber darum geht es in unserem Postulat gar nicht. Dunkle Honigbienen als Konkurrenz und Gefahr für Wildbienen zu bezeichnen, greift viel zu kurz. Die Gefahr für Wildbienen ist, wie gesagt, eine andere, zum Beispiel die eintönige

Landschaft. Unsere Forderung, die einheimische Dunkle Biene zu schützen, ist somit ein anderes Thema und hat wenig mit der Konkurrenz Wildbienen versus Honigbienen zu tun. Wir möchten die einheimische Rasse fördern, wie bei Schafen, Kühen oder Ziegen, bei denen einheimische Rassen gefördert werden. So werden zum Beispiel Spiegelschafe, Skudden, Engadinerschafe, die Ziegen *Capra Grigia*, Stiefelgeisse, Rätisches Grauvieh durch den Bund oder Pro Specie Rara unterstützt.

Wir begrüßen es, dass der Regierungsrat Bienenbeauftragte anstellte und auch ein Bienenkonzept erstellte. Genau die einheimische Dunkle Biene könnte in diesem Konzept ebenfalls berücksichtigt werden. Denn dieses einheimische Wildtier und Nutztier, unsere eigene Dunkle Biene, könnte durch gezielte Förderung vor dem Aussterben gerettet werden – zusammen mit den Wildbienen. Das wäre ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung der Biodiversität und Artenförderung. Schützen wir unsere eigene Dunkle Biene als Rasse. Deshalb stimmen wir Grünen dem Postulat zu.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP wird das Postulat überweisen. Aus unserer Sicht – das haben wir in diesem Rat mehrfach dargelegt – ist die Förderung der Bienenbestände im Kanton generell ein wichtiges Anliegen. Wie immer bei Bienenfragen, vor allem bei Honigbienen, aber auch bei Wildbienen, geht es natürlich um die Biodiversität im Allgemeinen und um ökonomische Gesichtspunkte. Wie wir wissen, steigern die Bienen die Erträge der Nutzpflanzen, vor allem Obstbäume sind stark von der Blütenbestäubung durch die Bienen abhängig. Einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität – deshalb ist uns auch die Dunkle Biene wichtig – leisten nun eben gerade einheimische Arten, zu welchen auch diese vom Aussterben bedrohte Honigbiene gehört, die wegen ihres Erscheinungsbilds auch Dunkle Biene genannt wird. Ich habe nachgelesen und finde es sehr schön, dass sie als besonders sanftmütige Biene bezeichnet wird. Die Dunkle Biene gilt als die einzige Schweizer Bienenrasse – wie einer Broschüre des Bundesamts für Landwirtschaft zu den einheimischen tiergenetischen Ressourcen zu entnehmen ist. Gemäss Förderverband hat sie ein eigenes genetische Potenzial, welches diese Rasse über Jahrhunderte in Abstimmung an den Lebensraum in der Schweiz entwickelt hat. Und hier liegt genau der entscheidende Wert: Bezüglich der Tiergenetik sind einheimische Arten wesentlich für den Erhalt und die Stärkung der Artenvielfalt. Nun ist genau diese Biene durch den Import südlicher Rassen stark in Bedrängnis geraten.

Dass der Bundesrat die Dunkle Biene als einheimische Rasse nicht mehr fördern will und keine weiteren Beiträge für die Dunklen Bienen als gefährdete Nutzierrasse mehr ausschütten will, das erschütterte Mitte des letzten Jahren Autorinnen und Autoren in der Bauernzeitung. Die Bauernzeitung schreibt, der Bundesrat habe die Bedeutung der Dunklen Biene krass unterschätzt. Also auch von dieser Seite, von der Landwirtschaft, verorten wir einen Handlungsbedarf.

Für den Kanton Zürich sind wir sehr erfreut über die Schaffung des kantonalen Bienenkonzeptes und auch darüber natürlich, dass der Kanton die Bienen mehr fördern will – das war ja das Anliegen, das wir hier eingebracht hatten. Aus unserer Sicht darf die kantonale Anlaufstelle für Bienenförderung nun durchaus diesen Detailauftrag bearbeiten, nämlich die besondere Förderung der Dunklen Biene. Für uns geht es dabei um ein Projekt aus dem weiteren Umfeld der Biodiversitätsförderung. Wir stellen uns vor, dass beispielsweise entsprechende Populationen gefördert werden, vorzugsweise im natürlichen Lebensraum der Dunklen Biene, in Wäldern, vor allem in alten Laubwäldern. Und wir stellen uns auch vor, dass man hier an das Projekt «Lichte Wälder» anknüpfen kann.

Für uns ist dieses Postulat zur Dunklen Biene eine Weiterentwicklung unserer Anliegen, unseres Vorstosses innerhalb der kantonalen Bienenstrategie. Wir überweisen es.

Beat Monhart (EVP, Gossau): Heute ist ein grosser Tag für die Honigbienenzüchtenden in unserem Kanton; ein Vorstoss zur Förderung einer spezifischen Bienenart steht ganz im Fokus und erfreut sich offenbar breiter Unterstützung.

Bei dieser Gelegenheit – einfach, um es in Betracht zu ziehen – die folgenden Gedanken, welche das Bienenflugfeld noch etwas öffnen möchten, vielleicht in Richtung Wildbienen: Ein markanter Unterschied zwischen den Wildbienen und den Honigbienen besteht darin, dass es im Frühjahr bei kühlem Wetter die Wildbienen sind, welche fliegen und für die Befruchtung von Obst, Beeren und Ackerkulturen entscheidend wichtig sind; nicht die Honigbienen. Die Wildbienen sind bereits heute gefährdet, und ein einseitiges Fördern von Honigbienen beziehungsweise einzelner Arten der Honigbienen wird die Wildbienenbestände tendenziell eher noch stärker unter Druck setzen und weiter gefährden. Insofern ist es durchaus legitim, der Meinung zu sein, dass der Regierungsrat in seiner ablehnenden Antwort auf das Postulat glaubhaft argumentiert und eben jetzt schon mit Augenmass das Richtige tut.

Ob jetzt also dieses Postulat wirklich der Weisheit letzter Schluss ist und die ideale Gelegenheit darstellt, sich mit dem grünen Mänteli zu zeigen, oder ob es nicht sogar eher die Gefahr in sich trägt, dass uns das feine Honigbrötli dereinst bitter mundet, wenn die Landwirtschaft durcheinanderkommt, das wird die Zukunft weisen. Ich weiss es nicht. Die EVP ist sich der äusserst wertvollen und oft verdienterweise idealistischen und ehrenamtlichen Arbeit der Imkerinnen und Imker bewusst. Sie möchte aber im heutigen Zusammenhang einfach die gesamtheitliche Sicht der Dinge betonen und die Honigbiene nicht über die Wildbienen stellen. Die EVP wird das Postulat daher nicht überweisen.

Konrad Langhart (Die Mitte, Stammheim): Ich möchte nur zwei, drei Dinge anfügen: Mir als Landwirt müssen Sie natürlich nichts über die Wichtigkeit der Bienen erklären. Natürlich ist die Biene ein Nutztier; ohne Bienen gedeiht in der Landwirtschaft vieles nicht – das haben wir vorhin schon gehört. Es braucht auch die Biodiversität, es braucht also das Nebeneinander verschiedener Bienenrassen. Da können wir eigentlich gar nicht dagegen sein. Dass der Regierungsrat dies in einem Bericht noch besser darlegen soll, wie er das Miteinander dieser verschiedenen Rassen fördern will, finde ich gut, auch im Interesse der Imker, die jetzt auch auf die Dunklen Bienen setzen, die vielleicht weniger ertragsreich sind. Aber für mich als Landwirt ist wichtig: Wir brauchen das ganze Spektrum, auch für die Ertragssicherheit von zum Beispiel Obst und so weiter. Bitte unterstützen Sie das Postulat.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Wir wurden angesprochen. Deshalb möchte ich mich auch noch zu Wort melden. Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Wir sind Imker, wir haben zehn Völker, und zwar von der Rasse Carnica. Meine Erfahrung hat gezeigt – ich bin jetzt nicht der grosse Spezialist, aber immerhin Imker –, dass diese eher die zahmere Biene ist. Die Dunkle Biene ist relativ aggressiv und sticht mitunter auch mal. Das ist beim Imkern kein Problem, weil man da einen Schleier trägt. Aber, wir haben die Bienen in den Obstanlagen. Ich werde beim Äpfelpflücken oder beim Bäumeschneiden nicht gerne gestochen. Trotzdem arbeite ich nicht gerne mit dem Schutzanzug. Dies als Ergänzung. Also, meine Erfahrung ist: Die Rasse Carnica ist die zahmere, weswegen sie die verbreitetere ist. Die andere, die sticht eben ein bisschen mehr.

Aber: Wir haben zwei Schutzgebiete. Ich möchte sagen und es ist bekannt – da möchte ich Konrad Langhart unterstützen –, es braucht eine

Rasse, aber auch eine breite Vielfalt. Das ist auch anerkannt. Da ist es auch gut, dass die Dunklen Bienen gefördert werden; sie haben zwei Schutzgebiete. Eines davon ist der Kanton Glarus, das andere ist das Melchtal. Dort dürfen nur diese Rassen gehalten werden, damit der Genpool erhalten bleibt. Sonst können wir da gar nicht machen; sonst kreuzen sie sich immer aus. Die Bienen suchen sich das nicht gezielt aus. Deshalb brauchen wir ganze Gebiete. Daran ändert sich auch nichts, wenn Sie nun einen Bericht wollen. Die Bienen suchen ihre Anpaarung selbst und ungezielt aus. Diesbezüglich sind wir für freie Anpaarungen und nicht für gezielte. Ich bin froh, dass es so bleibt. Eben, daran ändert auch der Bericht dieses Postulates nichts. Wir sind aber froh, dass wir die kantonale Fachstelle haben, die sich um diese Anliegen kümmert, damit die Bienen weiterhin eine Verbreitung finden und die Imker entsprechend unterstützt werden. Da braucht es keinen zusätzlichen Bericht. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 116 : 54 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 439/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

6. Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mietobjekten und im Stockwerkeigentum

Motion Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Markus Schaaf (EVP, Zell) vom 15. Dezember 2020 KR-Nr. 459/2020, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. André Bender hat an der Sitzung vom 8. Februar 2021 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Laut Studien in Österreich und in der Schweiz stehen private Fahrzeuge täglich durchschnittlich 23 Stunden still. Vielleicht sollten wir sie deshalb lieber Stehzeuge nennen. Aber es geht im Folgenden nicht um die korrekte Benennung von

mobilen Geräten, sondern um die beiden Fragen: Wo stehen Elektroautos meist, wenn es dunkel ist? Und, was machen sie dort? Die Antworten sind wichtig, wenn es mit der Umstellung auf Elektrofahrzeuge vorwärtsgehen soll. Also: Sie stehen, wie ihre Geschwister aus der Familie der Benzin- und Diesel-Motoren, meistens in der Garage. Dort würden sie die Wartezeit auf die nächste Ausfahrt gerne damit verbringen, ihre Akkus aufzuladen. Dieser Wunsch wird ihnen aber fast nur in Garagen von Eigenheimen erfüllt, denn, gehören ihre Besitzerinnen oder Besitzer zu den über 75 Prozent im Kanton Zürich, die in Mietwohnungen oder Eigentümergeinschaften wohnen, dann haben sie meistens keine Ladestationen. Und genau das liesse sich relativ einfach ändern. Zur Erinnerung: Je schneller der Umstieg auf fossilfreie Fahr- oder Stehzeuge gelingt, desto schneller lassen sich die Treibhausgas-Emissionen verringern. Und als schöner Nebeneffekt wird es erst noch ruhiger auf unseren Strassen.

Die vorliegende Motion hat nicht die Absicht, den Besitzerinnen und Besitzern von Elektroautos exotische Privilegien zu bescheren. Sie will einfach die Zeichen der Zeit erkennen, Klarheit für Eigentümerinnen und Eigentümer schaffen und deren Rechte sowie Pflichten definieren. Betreffend Pflichten zum Ausbau von Ladeinfrastrukturen gibt es für Liegenschaftsbesitzende einen Silberstreifen am Horizont. Denn dank des in Aussicht stehenden Rahmenkredites «Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität» werden rund 50 Millionen Franken zur Verfügung stehen, die den Ausbau unterstützen sowohl auf Vermieter- wie auf Mieterseite.

Diese Aus- und Ansichten unterstützt auch Casafair, der Verband von Eigenheimbesitzenden, denen soziale und ökologische Verantwortung ein zentrales Anliegen ist. In einer Stellungnahme eben zu diesem Förderprogramm macht Casafair deutlich, dass vergleichbare und technisch kompatible Ausstattungen von Ladeinfrastrukturen in Liegenschaften im gemeinsamen Interesse von Vermietenden und Mietenden sein müssen. Mehr verbindliche und verpflichtende Vorgaben für den Ausbau der Ladeinfrastrukturen zu definieren, wird von Casafair selbstredend begrüsst. Sollte an dieser Stelle der Verdacht aufkommen, der Sommer sei mit Casafair verbandelt, möchte ich diese Vermutung durch Gewissheit ersetzen: Ja, ich bin bei der Sektion Zürich im Vorstand. Daher kenne ich auch den Reflex von klassischen Eigenheimbesitzenden beim Anblick neuer Paragrafen, die Hände zu verwerfen. Aber ich mache eben auch die Erfahrung, dass sich diese natürliche Angstreaktion schnell wieder legt, wenn ich den Trumpf «Aufwertung der Liegenschaft» ausspiele, gefolgt von der Karte «Gestern war es der

Breitbandanschluss, morgen ist es die Lademöglichkeit für Elektroautos». Nebst der Lage der Wohnung spielt eben auch die Modernität eine Rolle.

Wie der Ausbau der Ladeinfrastrukturen erfolgen soll, müssen wir möglichst schnell klären, zumal sich die Roadmap «Elektromobilität 2025» des Bundes das Recht auf Ladestationen auf die Fahne geschrieben hat. Andere Kantone fördern Ladestationen auf Einzelparkplätzen in Ein- oder Mehrfamilienhäusern schon heute. Daher sind sie uns auch im Erstellen von entsprechenden rechtlichen Grundlagen voraus. Vorlagen liegen also bereit.

Die EVP will, dass sich unser Kanton hier so zukunftsorientiert verhält, wie das in den vergangenen Wochen auf fast jedem Podium lauthals verkündet wurde, und unterstützt daher diese Motion mit voller Überzeugung.

André Bender (SVP, Oberengstringen): Nachdem am 8. Februar 2021 Diskussion verlangt wurde, sind zwei Jahre vergangen, und wir können endlich darüber sprechen. Der Regierungsrat hat sich bereits zur Entgegennahme von einigen politischen Vorstössen bereiterklärt, welche die Infrastruktur für Elektromobilität zum Gegenstand haben – vergleiche KR.-Nr. 297/2017, 107/2019, 233/2019 und 236/2019.

Dass der Deutsche Bundestag Mitte September 2020 einem Gesetz zugestimmt hat, das insbesondere den Mietern das Recht auf die Installation einer Ladestation für ihre Elektroautos zuspricht, ist kein Argument, wieso wir dieser eigentümerunfreundlichen Motion zustimmen sollten. Auch spricht die angekündigte Strommangellage nicht für eine rasche Verbreitung der Elektromobilität durch solche Vorschriften. Dass die Motionäre dabei der Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur im privaten Bereich eine zentrale Rolle zuteilen, zeigt einmal mehr, dass mit der Verfügbarkeit eine rasche Verbreitung der Elektromobilität gesteuert werden soll. Die Bereitschaft, auf ein elektrisch betriebenes Fahrzeug umzusteigen, wird damit für Mietende und Stockwerkeigentümer massiv beeinträchtigt. Wo hier auf die massive Beeinträchtigung der Hausbesitzer Rücksicht genommen wird, sehe ich nicht.

Der Markt wird es, wie so vieles, selber richten. Das ist nicht eine Aussage von mir, sondern eine Aussage gemäss Tagi-Artikel vom 15. Dezember 2020, in dem der ehemalige GLP-Altkantonsrat Simon Schlauri diese Aussage zu Papier brachte. Die Vermieter beziehungsweise Stockwerkeigentümer haben ein grosses Interesse, ihre Liegenschaften attraktiv zu gestalten. Da braucht es kein Gesetz, das den Mietern Rechte einräumt, die die Liegenschaftsbesitzer einschränken.

Auch bei den technischen zu berücksichtigenden Anliegen hat die EVP danebengeschossen:

Erstens, die Anschlussleistung der Ladeinfrastruktur ist auf die Hauptanschlussleistung des Gebäudes anzupassen, andernfalls muss die Zuleitung – und allenfalls Hauptverteilung – elektrisch verstärkt werden. Ja, was nun? Anschlussleistung anpassen oder Hauptzuleitung verstärken? Dann kommt das Postulat KR-Nr. 236/2019 der GLP ins Spiel, die Netzkostenbeiträge für die Einrichtung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in Gemeinschaftsgaragen und bei öffentlichen Ladestationen zu senken.

Zweitens, die Parkplätze benötigen eine Abschaltvorrichtung für die EW (*Elektrizitätswerke*) – Verteilnetzbetreiber, Energieversorgungsunternehmen – und sollten nach Möglichkeit mit einem Lademanagement versehen werden, die alle Parkplätze umfasst. Eine Abschaltvorrichtung ist heute bei fast allen EW sowieso Vorschrift; wir sprechen von der Lastabschaltung. Wenn es mit einem Lademanagement versehen wird, braucht es auch keine Verstärkung der Hauptzuleitungen.

Punkt drei ist eigentlich in Punkt zwei enthalten: Die Parkplätze sollten mit kommunizierenden Ladegeräten versehen werden, um dadurch die Ladeleistung nach Bedarf regeln zu können. Dadurch wird dem Nutzer vorgeschrieben, was er für eine Ladeeinrichtung kaufen muss. Was will die EVP zukünftig alles auch noch den Hausbesitzern per Gesetz vorschreiben?

Es sind ja bekanntlich in zwei Wochen Wahlen. Heute sehen wir im Abstimmungsverhalten aus erster Hand, wer hauseigentümerfreundlich ist. Die EVP gehört mit dieser Motion nicht dazu. Der Erstunterzeichner Daniel Sommer mag ja ein guter Schreiner und Dichter sein, aber beim Elektrolademanagement hat er ein Brett vor dem Kopf. Die SVP/EDU-Fraktion lehnt eine Überweisung ab.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Die FDP wird diese Motion nicht überweisen. Aber nicht, weil uns das Anliegen nicht wichtig ist, denn wir haben bereits im Jahr 2019 eine Motion für die befristete Förderung der Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität (*KR-Nr. 107/2019*) verlangt. Als Folge davon ist nun in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) der Rahmenkredit für ein Förderprogramm (*Vorlage 5842*) in Beratung. So soll unter anderem die E-Mobilität beschleunigt werden – wir haben es von Kollege Sommer bereits gehört. Für eine gesetzliche Grundlage der Parkplätze im Mietrecht oder im Stockwerkeigentum, wie es die EVP-Motion verlangt, ist der Bundesgesetzgeber zuständig; bei Neubauten ist die Elektrifizierung der Parkplätze

mittlerweile sowieso der Standard. Es werden die Leitungen so gelegt, dass problemlos nachgerüstet werden kann, wenn es nicht schon von Anfang an gemacht wird. Es braucht keine staatliche Bevormundung und es besteht auch kein Handlungsbedarf. Und bei bestehenden Bauten soll sowieso kein Zwang auferlegt werden nachzurüsten. Dort, wo das Bedürfnis besteht und es wirtschaftlich sinnvoll ist, wird nämlich sowieso bereits heute nachgerüstet. Es braucht keine gesetzliche Grundlage für dieses Anliegen. Technisch ist alles klar. Ein Förderprogramm liegt bereit und die rechtliche Grundlage für die Entscheidungsfindung bei mehreren Eigentümern ist ebenfalls gegeben.

Tagtäglich berate ich Stockwerkeigentümer-Gemeinschaften, wie sie bestehende Tiefgaragen nachrüsten können. Es ist alles vorhanden, man braucht keine neue Regelung. Und ein Eigentümer, eine Mietliegenschaft möchte seine Objekte so attraktiv wie möglich vermieten. Also, wenn Elektroladestationen gewünscht sind, wird er diese sowieso ohnehin freiwillig machen, weil er eben seine Parkplätze vermieten will. Und das macht er, wenn es ohne grossen Aufwand möglich ist. Man kann diese Motion somit getrost ablehnen, ohne gegen die CO₂-arme Mobilität zu sein, denn es besteht im Moment auf kantonaler Ebene kein weiterer Handlungsbedarf.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Ich habe mich seit der Interpellation (*Traktandum 3 der heutigen Sitzung*) wieder etwas gefangen und berührt. Wobei mich Frau Rueff-Frenkel fast wieder in die Situation von vorher zurückbringt. Ich hänge gerade da kurz ein: Ihr habt einfach eine ganz andere Perspektive auf diese Frage. Es geht ja nicht darum, ob die Leute, die ein Elektroauto besitzen, eine Wohnung finden, die zu ihnen passt. Sondern es geht um die Frage: Haben die Leute, die bereits in einer Wohnung sind und die höchstwahrscheinlich aufgrund der Wohnungslage diese nicht aufgeben wollen, die Möglichkeit, ein Elektroauto zu kaufen als Ersatz eines Benziners? Und dazu brauchen sie Ladestationen im bestehenden Gebäude.

Zum eigentlichen Votum: Vorweg, die SP-Fraktion wird dem vorliegenden Vorstoss ohne grossen Enthusiasmus zustimmen. Wir sind kein Fan des motorisierten Individualverkehrs; das ist hier drin keine Neuigkeit. Es ist nicht effizient, wenn mehrere Tonnen Material durch die Gegend gekarrt wird und im Schnitt 1,4 Menschen drin sitzen. Verkehrspolitik sollte sich immer nach dem Grundsatz von Vermeiden, Verlagern, Verbessern ausrichten. Seit Jahrzehnten kämpfen wir für diesen Grundsatz, insbesondere für die Vermeidung und Verlagerung.

Das Problem nun ist, es geht nicht schnell genug. Das ist das Dilemma, worin wir stecken. Der zeitliche Druck zur Dekarbonisierung – auch wenn er nicht bei allen Fraktionen angekommen ist –, aber der zeitliche Druck, der ist relativ hoch. Selbst wenn uns eigentlich ein Nacheinander lieber wäre, braucht es bei dieser Thematik nun ein Gleichzeitig – mindestens ein Teil des motorisierten Individualverkehrs sollte auf Elektromobilität umgestellt werden. Und nun kommen wir zur schwierigen Ausgangslage: Im Land der Mieterinnen und Mieter braucht es dafür tatsächlich konkrete Massnahmen. Denn, wenn es etwas kostet, machen das viele Hauseigentümer und -eigentümerinnen nicht gerne; sie machen es teilweise freiwillig. Aber sie machen es nicht gerne. Ob es dafür gerade ein sogenanntes «Recht auf Laden» braucht, wie das in anderen Ländern gefordert wird, lassen wir hier mal offen. Kurzfristig ist es sinnvoll, vermutlich sinnvoll, nein, sicher sinnvoll, weitere Massnahmen zu ergreifen, Massnahmen, die über die befristete Förderung der elektrischen Mobilität hinausgehen – die wird nämlich nicht ausreichen.

Ein Kommentar noch zu den genannten technischen Anliegen. Ich glaube, dass der Sprecher der SVP vorhin ein bisschen zu stark auf diese technischen Fragestellungen eingegangen ist; das ist ja mehr eine Anregung an die Regierung. Soweit ich weiss, wäre es als Elektrizitätswerk heute gemäss aktuell gültigem Strom-VG (*Stromversorgungsgesetz*) nicht möglich, die Ladeleistung von fern zu regeln. Nichtsdestotrotz wäre es bei einer Umsetzung unserer Motion sinnvoll, jetzt bereits Smart Meter einzubauen, um es dann zu einem späteren Zeitpunkt machen zu können. Das wird vermutlich früher oder später kommen.

Zum Schluss: Die SP-Fraktion wird dieser Motion, diesem Vorstoss, zustimmen. Nichtsdestotrotz, unser Kampf für eine Verkehrspolitik, die nicht auf das Auto ausgerichtet ist – weder elektrisch noch Benziner –, die wird weitergehen.

Franziska Barmetter (GLP, Zürich): Die Elektromobilität ist im Aufwind. Im Jahr 2022 waren erstmals mehr als ein Viertel der Neuimmatriculationen sogenannte Steckerfahrzeuge, also Elektroautos oder Plug-in-Hybride. Gleichzeitig liegt im Kanton Zürich mit dem Rahmenkredit für das Förderprogramm «Elektromobilität» ein Vorschlag auf dem Tisch, der Grundinstallationen für Ladestationen finanziell unterstützen will. Ist also alles gut und das Anliegen der vorliegenden Motion bereits erfüllt?

Die Frage ist, ob das Öffnen des Portemonnaies zur gewünschten Veränderung führen wird oder ob es weitere Massnahmen braucht. Genau

– ich denke sogar nur – in dem Bereich, der in der vorliegenden Motion angesprochen wird, könnten weitere Massnahmen allenfalls nötig sein. Mieterinnen und Mieter und Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer 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 Auto zu Hause aufladen kann. Ladestationen in Gemeinschaftsgaragen sind somit entscheidend für die weitere Entwicklung der Elektromobilität. Hier hinkt die Schweiz hinterher und zu Recht wird die Ladeinfrastruktur hierzulande oft als Achillesferse der Elektromobilität bezeichnet.

Auf nationaler Ebene ist eine Motion der GLP hängig, die ein «Recht auf Laden» verlangt, wie dies Deutschland bereits kennt. Aber auch auf kantonaler Ebene soll ein Weg gefunden werden, wie die Möglichkeiten für die Installation von Ladestellen für Besitzerinnen von Elektrofahrzeugen in Mietobjekten oder beim Stockwerkeigentum sichergestellt werden können. Wir unterstützen deshalb diese Motion.

David Galeuchet (Grüne, Bülach): Die Grünen werden die Motion unterstützen. Ich werde nicht die ganze Verkehrspolitik von unserer Seite aufrollen; diese ist Ihnen sicher bekannt.

Die Elektromobilität wird sich in den nächsten Jahren schneller als erwartet durchsetzen. Bei Elektrofahrzeugen werden 95 Prozent aller Ladungen zu Hause oder am Arbeitsplatz vorgenommen. Die Schweiz, wie schon erwähnt, ist ein Land von Mietern. Und die meisten Fahrzeughalter besitzen keine eigene Garage und können selbst also keine Ladeinfrastruktur anbringen. Das ist ein grosses Hemmnis für die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges. Damit wird die Investition in eine CO₂-freie Mobilität um durchschnittlich fünf Jahre nach hinten verschoben. Deshalb muss der Ausbau der Elektroladeinfrastruktur vorwärtsgebracht werden. In Neubauten muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur vorangetrieben werden, Regeln für ein Minimum an Installation vorgenommen werden. Daneben soll in den Bestandesbauten Regeln gefunden werden, dass die Mieter schnell zu ihrer Ladeinfrastruktur kommen.

Wie schon erwähnt: In Deutschland gibt es das «Recht auf Laden» seit 2020 für Vermieter. Im nationalen Parlament wurde eine Motion eingereicht, welche in groben Zügen und in einer abgeschwächten Form das verlangt, was in Deutschland schon seit zwei Jahren der Fall ist. Der Bund antwortet darauf, dass der Bund vorwiegend eine koordinierende

Rolle in der Sache hat. Die Kantone sind in der Verantwortung, wenn es um Eigenverbrauch in den Gebäuden geht.

Ein koordinierter Zubau dieser Ladeinfrastruktur ist zentral. Die Ladesysteme müssen intelligent steuerbar sein, damit im Haus- und im Quartiernetz diese nicht überlastet werden können. Deshalb soll der Mieter die Möglichkeit bekommen, eine Ladesäule zu erhalten. Der Vermieter soll aber das Recht haben, das System auszuwählen, um eben ein System installieren zu können, das koordiniert, das gesteuert werden kann, um diesen Fall abzuwickeln. Am kommenden Montag werden wir wohl auch den Rahmenkredit von über 50 Millionen Franken für das Förderprogramm «CO₂-arme Mobilität» der Volkswirtschaftsdirektion annehmen. Damit machen wir den Einbau von Ladesystemen für alle tragbar. Tun Sie es uns gleich oder wie die Mehrheit der Grünen und unterstützen Sie diese Motion.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Hier wird ein neues Gesetz verlangt, das für Besitzerinnen und Besitzern von Elektrofahrzeugen in Mietobjekten sicherstellt, dass ihre Wohnliegenschaft Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung stellt. Um die E-Mobilität zu fördern, braucht es mehr Ladestationen. Aber dies wäre eine weitere Vorschrift, sogar eine Pflicht für private Liegenschaften – aber selbstverständlich irgendwie auch eine Subvention. Die Mitte-Fraktion unterstützt, dass Liegenschaftsbesitzer motiviert werden, Elektrostationen einzurichten. Wir sind aber auch überzeugt, dass die Nachfrage nach Ladestationen steigt, aber auch von Mietern, und damit auch das Angebot in Mietobjekten nachziehen wird. Die Mitte-Fraktion unterstützt aus diesen Gründen diese Motion nicht.

Manuela Sahli (AL, Winterthur): Als erstes vorweg: Die AL wird diese Motion ablehnen.

Das Ganze hört sich erstmal gut an, die Förderung von Smart-kommunizierenden Ladestationen. Diesbezüglich ist bereits einiges im Gange: Smart Meter, dezentrale Energieinfrastrukturen waren hier auch schon Thema. Sie sollten es auch bleiben, doch im Grossen und Ganzen. Da kann man sich auch noch fragen: Was soll wo geregelt werden? Wir sind hier auf der kantonalen Ebene. Es wurde bereits erwähnt, dass ein Rahmenkredit in diesem Bereich kommt, in dem der Kanton Geld bereitstellen will. Wir sehen es jedoch kritisch, hier weitergehende Massnahmen zu ergreifen, eine weitere Förderung sehen wir als nicht notwendig an.

Weiter sehen wir die Subventionen beziehungsweise den Druck beziehungsweise die Förderung – in welcher Form auch immer, vielleicht sogar gesetzlich – aufzusetzen, um Ladestationen zu installieren, durchaus kritisch, aus einem bisschen anderen Grund. Auch wenn die konkreten Kosten einer einzelnen Ladestation vielleicht gar nicht so gross sind, kann es durchaus sein, dass ein Vermieter im Rahmen einer energetischen Sanierung sagt, ja, dann stelle ich halt einfach eine Ladestation hin. Und je nach dem, wie das Ganze dann verläuft oder wie der Vermieter tickt, landen die Kosten schlussendlich nicht beim Garagenplatz, sondern er schlägt sie auf die Miete drauf. Genau dies erachten wir als nicht nötig. Auch sonst sehen wir, dass wir hier bereits in der richtigen Richtung unterwegs sind. Ich will nicht bestreiten, dass manche Mieter ein Problem haben, dass sie kein Elektroauto kaufen können. Aber, ich denke nicht, dass es zielführend ist, wenn wir hier weitere Massnahmen in dieser Richtung ergreifen, die schlussendlich dann den Druck auf die Mietpreise, die sonst schon unter Druck sind, noch weiter erhöhen. Besten Dank.

René Isler (SVP, Winterthur): Ich bin mir nicht ganz sicher, ob die Sprecherin vorhin von der GLP überhaupt weiss, was Stockwerkeigentum ist, ihrem Votum nach zu urteilen. (*Unruhe im Ratssaal*) Wir machen das jetzt zu Hause. Das sind zwei Mal sechs Familienhäuser, also zwölf Wohnungen, jede Wohnung hat in der Tiefgarage einen doppelten Parkplatz. Wir machen jetzt diese Elektroinstallationen für Elektrofahrzeuge. Kostet pro Haushalt zwischen 2500 und 3500 Franken, weil wir die Verteilung für die einzelnen Haushalte schon haben, da wir vor zwei Jahren die Erdsonden-Heizung montiert haben und deshalb das ganze System schon haben.

Der Starkstrominspektor – und da reden wir von der sechsgrössten Stadt der Schweiz und der zweitgrössten im Kanton Zürich – hat uns mitgeteilt, dass am Steinackerweg 26 und 28 nicht mehr als drei Fahrzeuge auf einmal geladen werden können, weil für mehr die Netzstabilität gar nicht gegeben sei. Also in Winterthur können wir, wenn wir mit 45 Kilowatt fahren, nicht mehr als drei Fahrzeuge gleichzeitig laden. Jetzt haben wir drei Personen, die unregelmässig arbeiten und drei, die im Gesundheitswesen arbeiten. Wenn die später nach Hause kommen und frühmorgens wieder gehen müssen, fahren sie ungeladen davon. Das ist das eine Thema.

Sie möchten mit dieser Motion eigentlich nur eins: Sie bevorzugen alle die, die den Luxus haben, ihre Fahrzeuge in eine Garage zu stellen. In Winterthur haben wir etwas mehr als 17'200 Motorfahrzeuglenkende,

die eine sogenannte Laternengebühr bezahlen, das heisst, sie haben gar keinen Garagenplatz. Es stehen allabendlich auf Winterthurer Strassen über 17'000 Personenwagen in den Quartieren und in den Verkehrsachsen. Wie wollen Sie das lösen? Stellen Sie 17'500 und wenn die Stadt dann mal prosperiert, dann 20'000 Ladestationen auf den öffentlichen Grund? Und woher nehmen Sie diese Energie? Was Sie da vorschreiben, ist eine Bevorzugung von Mieterinnen und Mietern – Stockwerkeigentümer muss ich gar nicht erwähnen; das bin ich ja selber. Sie bevorzugen Mieterinnen und Mieter, die den Luxus haben, einen Garagenplatz zu haben. Alle anderen 17'5000, die in diesen älteren Genossenschaftswohnungen wohnen und keine Garagen haben, die lassen Sie aussen vor. Sie bauen in den nächsten Jahren 18'000 Ladestation auf öffentlichem Grund. Das möchte ich dann noch vom Herrn Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) genau wissen, ob das überhaupt möglich ist. Oder vielleicht hat es auch Physiker unter euch, die die Netzwerk-Spannung ausrechnen können. Aber vielleicht baut ja dann die Stadt Winterthur ein kleines AKW. Da würde ich dann zustimmen. Ist aber nicht Gegenstand dieser unsinnigen Motion, die wir hier eigentlich ohne weiteres abschreiben können oder vernichten können. Ich danke Ihnen, wenn sie dasselbe tun.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Lieber Nicola, dein Votum war ja schon fast philosophisch – du hörst gerade nicht zu, aber ich habe dir zugehört. Ich will nur sagen, ich weiss gar nicht, was und wo Sie überhaupt etwas ändern wollen. Wenn Sie dann etwas ändern wollen, dann frage ich mich, ist das nicht bundesrechtswidrig, dass wir den Stockwerkeigentümer-Gemeinschaften vorschreiben, dass sie Ladestationen einrichten müssen, dass wir in das Mietrecht eingreifen? Das ist der eine Punkt. Der andere Punkt ist, ich wohne auch in einer Stockwerkeigentümer-Gemeinschaft. Wir sind sieben Eigentümer, wir haben keine Mehrheit für eine Ladestation. Wir werden uns ein Elektroauto anschaffen, obschon wir keine Ladestation zu Hause haben. Wir haben aber auch keine Benzinsäule zu Hause. Bis jetzt hatte man sowieso keine Tankstelle zu Hause. Aber plötzlich muss jeder eine Tankstelle zu Hause für ein Auto haben. Wir haben es am Anfang von Daniel Sommer gehört: Für ein Auto, das nur eine Stunde pro Tag fährt, muss man eine eigene Tankstelle zu Hause haben. Das ist gar nicht nötig. Es gibt öffentliche Ladestationen. Die müssen ausgebaut werden. Es hat Tankstellen mit öffentlichen Ladestationen, es hat Einkaufszentren, es hat Raststätten bei Autobahnen. Man muss vielleicht sein Fahrverhalten anpassen, zum Beispiel länger auf einem Parkplatz stehen,

während das Auto aufgeladen wird – währenddessen kam man beispielsweise etwas lesen. Ich brauche keine Ladestation zu Hause. Das hat meine Motivation, ein Elektroauto anzuschaffen, nicht beeinflusst. Das hätte es zwar vereinfacht, aber es ist nicht nötig. Aber das, was Sie wollen, ist meiner Meinung nach bundesrechtswidrig. Auch ist es nicht im Sinne der Bewohner oder des Eigentümers. Wenn er es machen will, machen kann, dann macht er es. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) spricht zum zweiten Mal: Vielleicht zuerst zu André Bender: Weil ich dich persönlich kenne und schätze, lasse ich dir für einmal diese flapsige Bemerkung mit dem Brett vor dem Kopf durchgehen. (*Heiterkeit*) Lass dir einfach gesagt sein, ein schön bearbeitetes Holzbrett kann unter Umständen auch als Sprungbrett für neue Erkenntnisse sein.

Du hast gesagt, dass sei hauseigentümerfeindlich von der EVP. Ich denke, wir haben gerade bei der Motion für Solaranlagen in geschützten Ortsbildern bewiesen, dass wir das genau nicht sind. Es gibt Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer verschiedenster Ausrichtungen und solche, die mit der Zeit gehen wollen und der Elektromobilität eine hohe Priorität beimessen.

Die Frage der Effizienz im Verkehr wurde angesprochen. Natürlich sind Einzelfahrzeuge nicht effizient. Doch es hängt einerseits von der Grösse ab, die diese Fahrzeuge haben, und zum anderen – das wissen wir alle – über kurz oder lang steht eine Form des Mobility Pricing an. Das wird steuern, mit welchen Fahrzeugen wir unterwegs sein werden. Ich möchte an dieser Stelle einfach sagen, die individuelle Mobilität gehört aus meiner Sicht auch zu den Menschen, und wir sollten diese auch ermöglichen. Es gibt viele Menschen, die nicht zu Fuss zur Arbeit gehen können. Nicht jedes Dorf auf dem Land ist mit dem ÖV gut erschlossen. Es gibt viele Beispiele, warum eine gewisse individuelle Mobilität ermöglicht werden soll. Und wenn wir uns über diesen Punkt einig sind, dann sollten wir uns auch einig darüber sein, dass Elektromobilität trotz aller Nachteile immer noch die beste ökologische Gesamtbilanz hat gegenüber anderen Einzelfahrzeugen. (*Zwischenruf: «Velo»*) Velo ist viel besser, genau. Gabi Petri sagt das richtig. Pferd und Kutsche wären auch super. (*Unruhe im Ratssaal*) Aber mit dem Velo verhält es sich so, dass wenn Winter ist, wenn es kalt ist, dann sehen wir ganz viele Velofahrerinnen und Velofahrer die Freude haben am ÖV oder an einer Karosse, die geheizt werden kann. Das ist alles für mich legitim. Aber wir müssen nicht das eine gegen das andere ausspielen. Wenn wir umsteigen wollen, wenn wir die Dekarbonisierung

vorantreiben wollen, gehört der Umstieg auf die Elektromobilität ganz klar dazu. Also für mich ist es klar, der Schlüssel für den Umstieg sind die Ladeinfrastrukturen im privaten Bereich. Vielleicht ist jetzt Sonja Rueff-Frenkel wirklich die löbliche Ausnahme, die das Auto irgendwohin stellt, um es laden zu können. Aber die grosse Mehrheit wird das nicht wollen. Wir alle haben eine bequeme Seite. Zu der müssen wir stehen. Man will doch das Auto dort laden, wo man wohnt, wo man zu Hause ist. Also, wollen wir diese Motion nutzen, dann ist es ein Sprungbrett in eine umweltfreundliche individuelle Mobilität.

André Bender (SVP, Oberengstringen) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte für Herrn Siegrist noch ein bisschen Aufklärungsarbeit bieten: Lastabschaltung heisst es. Das ist ein Produkt, das allen Elektrozuleitungen eingebaut wird für das Lastmanagement bei Elektroautos. Heute habe ich gehört – an die Adresse von René Isler –, als er gesagt hat, er lasse sich nicht vorschreiben, wo und wie er wohin fahren könne. Dann hat es geheissen, er könne ja den Kanton verlassen. Ebenso kann jeder Mieter, der nicht einverstanden ist, wenn er keine Ladeinfrastruktur bekommt, das Haus wechseln. Bezüglich Eigentümerfreundlichkeit zu Daniel Sommer: Sprechen wir doch einmal über die Kosten eines Ausbaus. Wenn man die Zuleitung in einem Haus ersetzen muss, dann bezahlt das zuerst der Hausbesitzer, und allfällig bezahlen dann alle Mieter die Verstärkung, weil ein Mieter im Haus diese Infrastruktur will. Also, es ist schon sehr eigentümerunfreundlich, wenn man das den Eigentümer per Gesetz auf das Auge drücken möchte. Danke vielmals.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 75 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 459/2020 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

7. Verschiedenes

Neu eingereichte parlamentarische Vorstösse

- **Anpassung Richtplaneintrag Areal altes Kinderspital Zürich**
Motion Isabel Bartal (SP, Zürich), Andrew Katumba (SP, Zürich),
Nathalie Aeschbacher (GLP, Zürich)

- **Unterstützung bei der Nachlassregelung durch ein Erbteilungsamt**
Motion *Jeannette Büsser (Grüne, Horgen), Davide Loss (SP, Thalwil)*
- **Kündigungsfristen für das höhere Kader des Staatsapparats**
Motion *Mario Senn (FDP, Adliswil), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt), Michael Zeugin (GLP, Winterthur), Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil)*
- **Auch ZL-Bezügerinnen und Bezüger haben Anrecht auf ein Einzelzimmer in einer Altersinstitution**
Motion *Christoph Fischbach (SP, Kloten), Jeannette Büsser (Grüne, Horgen), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten), Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich)*
- **Eine Ombudsstelle auch für Gemeinden**
Motion *Julian Croci (Grüne, Dübendorf), Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich)*
- **Kreislaufwirtschaft – Dynamik im Bereich Kunststoffe und Getränkekartons**
Motion *Franziska Barmettler (GLP, Zürich), Walter Meier (EVP, Uster), Markus Bärtschiger (SP, Schlieren)*
- **Vorwärts machen mit Umfahrung statt Geldverschwendung, Schädigung des Gewerbes und Stauverschlechterung**
Dringliches Postulat *Romaine Rogenmoser (SVP, Bülach), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen), Mark Anthony Wisskirchen (EVP, Kloten)*
- **Unisex-Toiletten in Gaststätten und Clubs**
Postulat *Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich), Andrew Katumba (SP, Zürich), Domenik Ledergerber (SVP, Herrliberg)*
- **Viertelstundentakt Zürich–Affoltern am Albis–Zug**
Postulat *Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis), Hannah Pfalzgraf (SP, Mettmenstetten), Ronald Alder (GLP, Ottenbach), Arianne Moser (FDP, Bonstetten), Marc Bochsler (SVP, Wettwil)*
- **Schienengebundene Verbindung von Uster über Volketswil nach Effretikon**
Postulat *Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil), René Truninger (SVP, Effretikon), Brigitte Rösli (SP, Effretikon), Claudia Frei-Wyssen (GLP, Uster), Urs Dietschi (Grüne, Lindau), Walter Meier (EVP, Uster)*
- **Aufwertung des Geschichtsunterrichts (Staatskunde) in der Volksschule**

- Interpellation *Christoph Ziegler (GLP, Elgg)*
- **Keine Unterstützung für das Projekt des ICT Campus Zürich**
Anfrage *Sibylle Jüttner (SP, Andelfingen), Sarah Akanji (SP, Winterthur), Carmen Marty Fässler (SP, Adliswil)*
 - **Getarnte Ausschaffungsflüge**
Anfrage *Julian Croci (Grüne, Dübendorf), Leandra Columberg (SP, Dübendorf), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon)*
 - **Zahlung von AHV-Kinderrenten ins Ausland**
Anfrage *Christina Zurfluh Fraefel (SVP, Wädenswil), Astrid Furrer (FDP, Wädenswil), Stefan Schmid (SVP, Niederglatt)*
 - **Umgang mit Pensionskassengeld bei Eintritt in die Sozialhilfe**
Anfrage *Michèle Dünki-Bättig (SP, Glattfelden), Sibylle Marti (SP, Zürich), Nicola Yuste (SP, Zürich)*
 - **Evaluation Lehrplan 21**
Anfrage *Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster), Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon)*
 - **Schleichende Privatisierung der Polizei und kantonaler Sicherheitsangestellter?**
Anfrage *Nicola Siegrist (SP, Zürich), Anne-Claude Hensch Frei (AL, Zürich), Kathrin Stutz (Grüne, Zürich).*

Schluss der Sitzung: 17:30

Zürich, den XX. XXXX 20XX

Die Protokollführerin:
Daniela-Graziella Jauch

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am
XXXXXXXX 20XX.