

## **6. Befristete Förderung der Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität**

Motion Alex Gantner (FDP, Maur), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Andreas Geistlich (FDP, Schlieren)

KR-Nr. 107/2019, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsident Roman Schmid:* Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Gabi Petri, Zürich, hat an der Sitzung vom 17. Juni 2019 Antrag auf Nicht-Überweisung der Motion gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Mit dieser Motion wollen wir Freisinnige – und hoffentlich eine Mehrheit von Ihnen hier im Saal – Schub in der Mobilität geben. Schub für eine technologieoffene, CO<sub>2</sub>-arme Mobilität, und diese beinhaltet auch die CO<sub>2</sub>-freie Mobilität. Wir wollen als strategisches Ziel ganz klar schrittweise wegkommen von der CO<sub>2</sub>-intensiven Mobilität von heute. Hier gibt es, gerade im Vergleich zum Gebäudepark, das haben wir bereits heute mehrmals gehört, einen grossen Nachholbedarf. Dieser Schub soll uns während eines ausdrücklich befristeten Zeitraumes auch etwas wert sein. Daher fordern wir den Regierungsrat auf, dem Kantonsrat eine Vorlage samt Rahmenkredit vorzulegen. Dies als Initialzündung, als Signal an die heutigen und künftigen Eigentümer und Eigentümerinnen von Fahrzeugen. Dieser Vorstoss ist somit eine klassische Anschubfinanzierung: überblickbar, fokussiert, zeitlich befristet, mit dem Ziel eines effizienten Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

Dieses Traktandum sticht von der heutigen Traktandenliste in zweierlei Hinsicht heraus: Einerseits ist es unter den Motionen das einzige Geschäft, das sich der Mobilität annimmt. Hier zeigt sich einmal mehr, dass eine zukunftssträchtige, nachhaltige Mobilität Programm bei den Freisinnigen ist: seit über 25 Jahren beim ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und dessen Infrastruktur, nun beim Aufbau der Infrastruktur für eine CO<sub>2</sub>-arme beziehungsweise CO<sub>2</sub>-freie Mobilität. Andererseits folgten auf diese Motion vom März 2019 eine Reihe von Vorstössen anderer Fraktionen, die im Gegensatz hierzu nicht auf strategischer Ebene, sondern in Detailaspekten Ideen vorbrachten. Nur schon deswegen sollte diese «Master-Motion» heute eine breite Unterstützung erfahren können.

Bei der Mobilität durch Fahrzeuge für Personen und Güter geht es bei einer Lebenszyklusbetrachtung um die Bedingungen und Kosten einerseits bei der Anschaffung und andererseits während der Zeit der Nutzung beziehungsweise des Betriebs. Beim Letzteren wollen wir einhaken. Nicht mit Subventionierung bei der eigentlichen Betankung beziehungsweise Aufladung von Fahrzeugen, sondern bei der notwendigen Infrastruktur dazu. Das Vorhandensein dieser ist zwingend nötig, damit sich Personen und Firmen beim Kauf, beim ersten Schritt für CO<sub>2</sub>-arme beziehungsweise CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge, entscheiden. Wir setzen somit

die Basis für einen Kaufschub zugunsten der CO<sub>2</sub>-armen und auch CO<sub>2</sub>-freien Mobilität.

Im Detail geht es um Infrastrukturen für Ladestationen und Netzanschlüsse auf öffentlichem und privatem Grund, dort, wo Fahrzeuge parkiert werden. Es geht aber auch – und hier kommt unsere liberale Technologieoffenheit zum Zug – um Tankstellen für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb, synthetischen Treibstoffen und anderen Antriebssystemen.

Die Konkretisierung des Rahmenkredits überlassen wir dem Regierungsrat. Das ist wirklich nicht unsere Aufgabe. Wir geben den parlamentarischen Anschlag, das Präsentieren einer ausgewogenen Lösung, inklusiv Vollzug ist Sache der Regierung beziehungsweise der Verwaltung. Das einzige, was wir hier wünschen, ist eine unbürokratische Umsetzung. Das politisch Praktische an einer Motion und am beantragten Rahmenkredit ist, dass wir nochmals dazu Stellung nehmen dürfen, können und müssen. Wir sind gespannt auf die Akzente des Regierungsrates samt Höhe und befristete Dauer des Rahmenkredits. Aus unserer Sicht passt die Motion nahtlos in die Klimastrategie des Regierungsrates, was ja ein von drei Legislaturzielen darstellt. Dazu haben wir heute schon einiges gehört. Daher erstaunt es uns schon, dass ausgerechnet eine grüne Kollegin die Motion zur Diskussion gestellt hat. Der Regierungsrat war ja bereit – wir haben das vom Kantonsratspräsidenten gehört –, die Motion in der eingereichten Form unverändert entgegenzunehmen und sich gleich zu Beginn der Legislatur an die Arbeit zu machen. Nun, trotz Klima-Krise, geschätzte Gabi Petri und Grüne, haben wir ein volles Jahr verloren. Ich dachte immer, Bemühungen beim Umbau der Mobilität könnten nicht auf sich warten lassen.

Ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen und somit einen wichtigen Akzent bei der künftigen Auftankungs- und Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge hier im Kanton Zürich zu setzen. Besten Dank.

*Gabi Petri (Grüne, Zürich):* Zum Schluss des heutigen Tages vielleicht ein bisschen mehr Klartext: Es gibt keine ökologischen Autos, Autoverkehr ist nie grün oder umweltfreundlich, ob mit Benzin, Diesel oder Strom. Obwohl in der Motion von Technologieneutralität gesprochen wird, geht es hier offensichtlich vorwiegend um Elektro-Autos. Das grösste Bauteil eines Elektro-Autos ist mit mehreren 100 Kilo Gewicht die Batterie, und sie ist auch das klimaschädlichste. Denn für das verwendete Lithium werden fragile Öko-Systeme zum Beispiel in Südamerika unwiederbringlich zerstört. Ökologische und menschliche Katastrophen werden in Kauf genommen für den Null-Emissionen-Fake. Sie exportieren so unsere Luft- und Umweltbelastungen einfach in andere Regionen dieser Welt. Sie haben damit vielleicht hier beim Fahren ein besseres CO<sub>2</sub>-Gewissen, aber ein gutes Gewissen ist das noch lange nicht. Die Herstellung eines 100 Kilowattstunden-Akkus – notwendig für eine Reichweite von etwa 400 Kilometern – verursacht 15 bis 20 Tonnen CO<sub>2</sub>, ein Wert, für den ein 6-Liter-Mittelklasse-Auto mit Benzin oder Diesel bis zu 100'000 Kilometer weit fahren kann. 15 bis 20 Tonnen CO<sub>2</sub> fallen also an, bevor das Elektro-Auto nur schon 1 Meter gefahren ist. Das lässt sich kaum mehr kompensieren. Und notabene werden diese Batterien vorwiegend

in Japan, Korea oder China hergestellt – und Sie wissen das so gut wie ich – vor allem mit Kohlestrom. Das soweit zur Herstellung der Elektro-Autos. Beim Fahren ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoss abhängig vom Strommix, und der ist in Europa im Durchschnitt auch nicht gerade löblich, gelinde gesagt. Ja, ich weiss, es ist immer noch besser als rein fossilbetrieben zu fahren. Und dazu vielleicht ein Hinweis an die Sozialdemokratie: Wir müssen zuerst die Energiewende schaffen, bevor wir kostbare, erneuerbare Energie, die wir heute noch nicht in genügender Menge haben, neu verteilen und so den Strom anderen Sektoren und Lebensbereichen abziehen, damit Elektro-Autos gefahren werden können. Was Sie damit tun, ist vor allem elektrifizieren, aber nicht dekarbonisieren. Damit ist nichts gewonnen.

Zur Energiewende benötigen wird deshalb auch zwingend eine Verkehrswende. Denn die von der FDP als förderungswürdig gesehene Elektro-Mobilität ist auch und vor allem motorisierter Individualverkehr, MIV. MIV, eigentlich eine Absurdität, bei der in der Regel 2 Tonnen Material herumgekarrt werden, um 90 Kilogramm Lebensgewicht zu transportieren. Das ist nicht effizient, das ist nicht Fortschritt, das ist eigentlich Rückschritt. Der MIV ist ein System, das auf Ausdehnung im Raum basiert. Das ist nie und nimmer ressourcenschonend. Das kennen Sie von unseren Problemen in der Raumplanung, in der Siedlungsentwicklung und auch in der Stadtentwicklung, dort vor allem bekannt als Platzproblem. Da ändert die Elektro-Mobilität gar nichts; es bleibt MIV, es bleibt dieselbe Anzahl Fahrzeuge, einfach mit einem anderen Motor. Damit ist nichts gewonnen. Kleiner Zusatz: Ja, wir fördern auch Elektro-Mobilität, wir Grüne, aber mit mehr als vier Plätzen, sie heissen vor allem Bahn, Bus und Tram. Sie haben den Vorteil, dass sie flächeneffiziente Massenverkehrsmittel sind.

Nun ja, Herr Gantner, nach dem Gesagten ist es eigentlich klar, dass die Grüne-Fraktion Infrastrukturen für die Elektro-Autos nicht mit staatlichen Geldern unterstützen wird. Es ist keine Kernaufgabe unseres Kantons, den motorisierten Individualverkehr, also vorwiegend den Privatverkehr in irgendeiner Form zu subventionieren. Das überlassen wir der von der FDP immer wieder gerne genannten Selbstverantwortung und Innovationskraft von Privaten, ganz nach dem Motto: Mehr Freiheit, weniger Staat. Also, Herr Gantner, sind Sie doch innovativ, holen Sie Geld, aber nicht beim Staat. Dieses Geld wird für weit wichtigere Dinge benötigt als für die Unterstützung des motorisierten Individualverkehrs. Das können Sie mir glauben.

*Ueli Bamert (SVP, Zürich):* Was soll ich nach diesem fulminanten Votum jetzt noch hinzufügen? Ich war selten mit den Grünen, nicht zu 100 Prozent, aber zu einem grossen Teil einig. Man darf sich aber nicht täuschen lassen. Diese Tirade gegen die Elektro-Mobilität, die klingt gut. Frau Petri hat auch Recht gehabt, aber Sie legt natürlich ein bisschen die Maske ab. Es geht Ihnen doch gar nicht in erster Linie ums CO<sub>2</sub>; es geht Ihnen ums Auto, es geht Ihnen um den Privatbesitz. Wer ein Auto besitzt, hat mehr als der nächste, das heisst, er muss ein schlimmer Kapitalist sein. Ja, da haben Sie wirklich die Maske abgelegt. Sie wollen einfach, dass wir uns alle schwitzend ins gleiche Tram hineinzwängen, Sie wollen den Privatbesitz in der Mobilität eliminieren. Ein Velo darf man vielleicht noch haben,

aber ein Auto, egal wie es betrieben ist, das wollen Sie nicht. Frau Petri hat auch die Wasserstoff-Mobilität vergessen. Da haben wir die ganzen negativen Folgen, die Sie zu den Batterien gesagt hat, nicht. Wasserstoff ist wirklich etwas CO<sub>2</sub>-freies, das funktionieren kann. Darauf gehe ich jetzt noch ein bisschen näher darauf ein.

Was an dieser vorliegenden Motion positiv ist: Sie ist technologieneutral formuliert. Wir erachten es als zentral, dass sich Politik und Staat beim Klimaschutz nicht auf bestimmte Technologien versteifen, sondern Rahmenbedingungen schaffen, unter denen sich am Ende die beste Technologie hervortun kann. Die Motion nennt neben diese Batterietechnologie auch die Wasserstofftechnologie und die Herstellung von synthetischen Treibstoffen. Sie fasst damit alle derzeit bekannten CO<sub>2</sub>-armen Mobilitätstechnologien zusammen.

Der Haken an der Sache ist: Diese Motion ist leider nur auf den ersten Blick technologieneutral. Wie wir alle wissen, haben sich Batteriefahrzeuge im Markt bereits etabliert, wenn auch bloss auf sehr tiefem Niveau. Das kann man vom Wasserstoff und schon gar von den synthetischen Treibstoffen nicht sagen; die sind noch weit davon entfernt. Diese Motion wäre, wenn wir sie heute umsetzen würden, ein einziges System zur Förderung der Batteriemobilität. Und genau diese Einseitigkeit wollen wir vermeiden. Die Tatsache, dass Sie den Wasserstoff und weiteren so genannten Infrastrukturen für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität in dieser Motion auch nennen, ist bestenfalls ein marktwirtschaftliches Feigenblatt.

Würde man heute ein solches Fördermodell einführen, so würden einfach diejenigen Leute davon profitieren, die Ladestationen für ihre Batteriefahrzeuge bauen möchten. Jeder Hauseigentümer, der in seiner Garage einen Stromanschluss für seinen Tesla (*Elektroauto-Marke*) benötigt – er würde dies selbstverständlich auch ohne Anschubfinanzierung installieren –, könnte sich hier einen Batzen abholen. So etwas nennt man dann, soweit ich mich erinnere, einen Mitnahmeeffekt, und das ist ja wohl nicht im Sinne des Erfinders.

Nein, wir lehnen ein solches unsinniges Giesskannen-Förderprogramm für Batteriefahrzeuge ab. Die SVP-Fraktion ist generell der Meinung, dass in diesem Bereich durch den Staat gar keine Technologie in irgendeiner Form gefördert werden sollte, also weder Wasserstoff noch reine Batteriemobilität und auch nicht die Herstellung von synthetischen Treibstoffen, dies auch dann nicht, wenn es sich nur um eine befristeten Einmalzulage handelt. Wir sind der Meinung, dass sich die beste Technologie durchsetzen soll, und der Markt bestimmen soll, wohin die Reise geht.

Diese Motion ist ein gutes Beispiel dafür, wie man es nicht machen sollte. Die SVP-Fraktion bleibt ihrer Linie treu und lehnt diese Motion ab. Wir bitten Sie, es uns gleichzutun. Besten Dank.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Es freut mich und mit mir einen Grossteil der Klima-Allianz, die FDP hier in unseren Reihen aufzunehmen. Ich hoffe, Ihr bleibt den Rest des Tages und weit darüber hinaus dabei, denn es ist schön bei diesem Vorstoss zu lesen, wie die Zürcher FDP den grünen Kurs der FDP Schweiz mitträgt. Darum stellen sich viele der Allianz diesem Anliegen sicher nicht in den Weg.

Wie ich kürzlich schon mehrfach ausgeführt habe, befürworten wir Elektromobilität, aber nicht mit totaler Begeisterung. Wir gewichten weiterhin das Vermeiden und Verlagern höher, weit höher als das Verbessern. Aber diese Motion hebt ja gleich nach den Forderungen in den drei Punkte den Güterverkehr hervor und hier sind wir klar für eine Elektrifizierung. Dieser Verkehr kann nicht einfach durch gesellschaftlich sinnvolle Verhaltensänderungen zum Verschwinden gebracht werden.

Zum nächsten Punkt: Wasserstoff zu produzieren braucht enorm viel Energie. Darum ist es meist sinnvoller, diese direkt in der Elektromobilität zu nutzen. Aber für gewisse Spezialanwendungen, vor allem im Güterbereich, ermöglichen Wasserstoffantriebe Lösungen, die sonst nicht mit erneuerbaren Energien umgesetzt werden können. Also mache ich ein grosses Fragezeichen hinter den Wasserstoffantrieb, aber kein absolutes Nein.

Fast alle hier bekennen sich zu einem Netto-Null-Ziel für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Eigentlich streiten wir nur über den Zeithorizont. Doch ich will eigentlich keine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität, sondern eine CO<sub>2</sub>-freie. Aber ich interpretiere hier, dass die graue Energie zur Produktion der Fahrzeuge berücksichtigt ist, und darum wird fahrzeuggesteuerte Mobilität wohl nie ganz CO<sub>2</sub>-frei sein. Da würde es nur helfen, wenn wir alles zu Fuss machen würden. Aber damit ist unsere moderne und wichtige Volkswirtschaft nicht zu betreiben. Deshalb fordere nicht einmal ich das. Wenn wir nun aber CO<sub>2</sub>-arme Mobilität fördern und gleichzeitig auf netto null kommen wollen, da bleibt uns nichts anderes übrig, als Möglichkeiten der Kompensation zu suchen und zu fördern. Dazu sind wir ja aber am Innovationsstandort Zürich, oder konkreter in Hinwil (*Pilotprojekt einer Anlage, die der Atmosphäre CO<sub>2</sub> entzieht und speichert*), deutlich in der Lage. Diese Erfolgsmodelle werden uns auch in Zukunft im globalen Wettbewerb weiterbringen und hier Arbeitsplätze schaffen.

Bei netto null geht es dann schlussendlich doch primär um null und nicht darum möglichst so weiterzuleben, wie wir es heute machen und mit massiven Geoengineering wieder CO<sub>2</sub> aus der Luft zu saugen, um so auf netto null zu kommen. Da muss auch die Mobilität seinen Beitrag leisten und eben möglichst wenig oder gar kein CO<sub>2</sub> ausstossen.

Abschliessend danke ich im Namen des Grossteils der Klima-Allianz der FDP für diesen Vorstoss, wir legen ihm keine Steine in den Weg, sondern beschleunigen den Prozess in der heutigen Klimadebatte. Herzlichen Dank.

*Farid Zeroual (CVP, Adliswil):* Diese Motion adressiert unter anderem das Ziel Nummer Drei im Abschnitt «Klimawandel und Energie» im Umweltbericht des Regierungsrates. Der Regierungsrat hat dort die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses neu zugelassener Personenwagen als Ziel definiert. Die Einschätzung des Regierungsrates wird mit, ich zitiere, «bei Weitem nicht erreicht», jedoch «eher positive Entwicklung erwartet», angegeben.

Die Motion wird von der CVP-Fraktion als zweckmässige und zielführende Anregung zur Erreichung der Klima- und Energieziele des Kantons Zürich erachtet.

Die Einführung und Umstellung auf alternative Antriebstechniken im Strassenverkehr bringen neue Herausforderungen für die Energiewirtschaft. Tram und Eisenbahn wurden vor langer Zeit elektrifiziert und verfügen über eine fest installierte Stromversorgung. Der tagtägliche Bedarf an elektrischer Energie ist sehr genau bekannt und kann zuverlässig, abgesehen von gelegentlichen Pannen, gedeckt werden. Anders sieht die Situation im Bereich öffentlicher Verkehr mit Bussen, Gütertransport auf der Strasse und beim motorisierten Individualverkehr aus. Nebst den gängigen Benzin- und Diesel-Tankstellen, sind erst wenige Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder Gas-, Biogas- oder Wasserstoff-Fahrzeuge verfügbar.

Um alternative, CO<sub>2</sub>-arme Antriebe zu fördern, genügt es nicht, nur neue Modelle ins Angebot der Händler aufzunehmen. Es sind bedeutende Anstrengungen erforderlich, um die Ladeinfrastruktur einerseits im öffentlichen Raum als auch in Wohn- und Gewerbeliegenschaften an die kommenden, neuen Erfordernisse anzupassen. Insbesondere der Gütertransport und der ÖV sollen gemäss den Motionären berücksichtigt werden. Dazu gibt es bereits eine erfreuliche Erkenntnis. Erhellend ist die Antwort des Regierungsrates auf die CVP-Anfrage «Umstellung der Buslinien des ZVV auf CO<sub>2</sub>-arme Antriebstechnik» vom Juli 2019 (*KR-Nr. 228/2019*), zu zwei Aspekten nämlich. Der ÖV hat einen Anteil von nur 5 Prozent am gesamten Energieverbrauch des Verkehrs, deckt jedoch rund einen Drittel, also 33 Prozent der Verkehrsleistung ab. Der Anteil des ÖV am CO<sub>2</sub>-Ausstoss beträgt lediglich 2,5 Prozent. Eine Umstellung der restlichen Verkehrsträger auf CO<sub>2</sub>-arme Antriebstechnik entfaltet folglich im Bereich MIV die grösste Wirkung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Bezüglich Förderung des ÖV mittels Zulagen zur Umstellung hielt der Regierungsrat in seiner Antwort vom 23. Oktober 2019 fest: «Die geplanten Massnahmen und Projekte können nach heutiger Beurteilung innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen des ZVV abgedeckt werden. Zurzeit drängen sich daher keine Fördermittel für den ÖV auf.» Die CVP hat diese Rückmeldung mit Interesse aufgenommen und erwartet nun eine zügige Umsetzung der angedachten Massnahmen im ZVV.

Die CVP-Fraktion unterstützt die Überweisung der Motion. Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht):* Das war hohe Kunst. Das war hohe Kunst, und das möchte ich hier einmal in diesem Rat als politischer Gegner von Gabi Petri sagen. Ich muss sagen, ich würde mich «von» nennen, wenn ich solche Voten hier bringen könnte. Escher (*Alfred Escher, Zürcher Unternehmer und Politiker*) auf der anderen Seite würde sich wahrscheinlich im Grabe drehen, wenn er gehört hätte, was die FDP hier vorträgt. Da kann man einfach nur noch den Kopf schütteln. Man kann wirklich nur noch den Kopf schütteln, denn wir wissen alle, dass wir den motorisierten Verkehr neben dem ÖV brauchen. Aber wir brauchen auch den fossilen motorisierten Verkehr. Frau Petri hat es jetzt gerade gezeigt: Der elektrische Verkehr ist viel umweltschädlicher. Und solange wir keine Alternative haben – und Frau Petri, ich bin sehr gerne bereit, darüber zu diskutieren und mit meinen beschränkten grauen Zellen auch zu überlegen, was man tun

könnte, damit unser Verkehr umweltfreundlicher wird. Es geht sicher nicht mit Sandalen, und es geht sicher nicht mit zu Hause bleiben oder die Leute zu Hause einsperren. Aber es geht auch nicht ohne ÖV, und wir brauchen Unterstützung des ÖV, denn der ÖV ist teurer als der motorisierte Individualverkehr; der bezahlt sich selber.

*Gabi Petri (Grüne, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Erlauben Sie mir noch eine Frage und vielleicht noch einen Schlusssatz. Jetzt bin ich gespannt, wie unsere Klima-Jugend der Sozialdemokratie abstimmt. Es wäre ratsam, mit den Grünen Nein zu sagen, ansonsten muss ich annehmen, dass Sie Ihren Mut zu dem sogenannten Systemwechsel bereits heute Morgen an der Garderobe abgegeben hat. Da kommt der Sozialist, würde Herr Amrein sagen. (*Heiterkeit*) Ich bin gespannt, wie sie abstimmt. Vielleicht noch als Schlusssatz für Sie alle: Wenn Sie auf Elektro-Autos setzen, arbeiten Sie weiter an der Optimierung des Falschen. Es geht nicht um bessere Autos, es geht um weniger.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Die Motion, über die wir heute diskutieren, verlangt eine befristete Förderung von Infrastrukturen für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. Der Regierungsrat ist bereit, diese Motion entgegenzunehmen. In unserem Gesamtverkehrskonzept haben wir explizit dargelegt, dass wir umweltfreundliche Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien unterstützen wollen. Die Motion samt Rahmen-kredit, sie kann aus der Sicht der Zürcher Regierung helfen, die Rahmenbedingungen zu verbessern, damit wir vorwärtskommen und damit wir unsere Klima-Ziele auch tatsächlich erreichen.

Für die Entgegennahme der Motion waren uns drei Aspekte zentral: Erstens, die Mobilität soll technologie-neutral gefördert werden, indem grundsätzlich eine breite Palette von zweckmässigen Infrastrukturen von Ladestationen über Netzanschlüsse bis hin zu Wasserstoff-Tankstellen in Frage kommt. Und hier müssen wir heute einfach offen sein, wenn wir an die Mobilität von morgen denken. Wir wollen und wir dürfen keine Technologie, kein Potenzial ausschliessen. Zweitens, die öffentlichen Mittel, sie sollen zielgerecht eingesetzt werden, und zwar dort, wo sie den grössten Nutzen bringen. Deshalb sind neben der Klima-Erwärmung auch andere Umweltauswirkungen für uns mit zu berücksichtigen. Ich spreche von Lärmemissionen, von Schadstoffemissionen ganz verschiedener Antriebsarten. Auch hier wollen wir ganz genau hinschauen. Drittens soll die Förderung gemäss der Motion befristet sein. Das ist richtig, denn es geht darum, eine Starthilfe zu leisten. So können und so wollen wir ohne langfristige wettbewerbsverzerrende Subventionen arbeiten; sie sollen im Ziel selbsttragend sein.

Ich denke, zentral in dieser Diskussion ist, wenn wir in die Zukunft schauen, wie wir unsere Mobilitätsbedürfnisse befriedigen wollen, damit sich eben der Verkehr nachhaltig entwickeln kann und Zürich als bevölkerungsreichster Kanton und als wirtschaftsstärkster Kanton auch im Bereich der Mobilität seine Vorreiterrolle einnehmen kann. Dazu brauchen wir auch morgen leistungsfähige Infrastrukturen und wir brauchen nachhaltige Infrastrukturen, und zwar, das sage ich deutlich, für alle Verkehrsbereiche. Der Güterverkehr wurde bereits genannt. Aus meiner Sicht

ist klar: Wer A sagt zur Elektromobilität, wer A sagt zu Wasserstofffahrzeugen oder überhaupt zu innovativer Technologie, der muss heute auch B sagen zu mehr Ladestationen und beispielsweise zu Wasserstoff-Tankstellen. Der Anteil an rein oder teilweise elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist auf unseren Strassen aus meiner Sicht viel zu klein, von Wasserstofffahrzeugen gar nicht zu sprechen. Das heisst, es braucht definitiv mehr Ladeinfrastrukturen, sei es im öffentlichen Bereich oder im privaten. Gerade in unserer Krise, in der wir uns befinden, die hat doch gezeigt, dass wir alle Verkehrsträger brauchen, und dass alle ihre Vor- und Nachteile haben, und dass wir doch endlich einmal aufhören sollten, die verschiedenen Verkehrsarten gegeneinander auszuspielen. Packen wir doch heute die Chance für ein Miteinander aller Verkehrsträger, für die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, für funktionierende, aber auch nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen, für Wohlstand und für eine Dekarbonisierung auch im Bereich der Mobilität. Danke, wenn Sie die Motion unterstützen.

*Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal:* Es ist nicht Staatsaufgabe, Ladestationen für ein Medium, welches umweltschädlicher ist wie ein fossilbetriebenes Fahrzeug zu unterstützen, Frau Regierungsrat. Ich bin nicht bereit, so etwas zu unterstützen. Ich spreche nicht für meine Fraktion. Aber, machen Sie es doch anders, Frau Regierungsrat, und schauen sie mal, was dieser Kanton, was dieses Land an Möglichkeiten und Innovationen hat. Die EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) hat den kleinsten Motor der Welt entwickelt. Ich habe nichts gehört, auch von Ihnen nichts, Frau Regierungsrat. Ich habe nichts gehört heute über diese wichtige Innovation, über Innovationen, über Innovationen für die Umwelt. Ich höre hier nur von Massnahmen, die Geld kosten und Geld kosten und Geld kosten. Und die Regierung fährt einfach mit, weil es Mode ist, mit einer Fraktion, der klar bewiesen wurde hier, dass sie aus rein politischen Gründen – wie viele andere Fraktionen hier drin auch – einen Vorstoss gemacht hat, einen Vorstoss, der für die Füchse ist. Sie wissen selber, und Frau Petri hat es Ihnen klar gezeigt: Elektromobile sind heute noch umweltschädlicher wie fossile Motoren. Es ist so. Also unterstützen Sie doch nicht so etwas. Und das von der stolzen FDP.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 94 : 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 107/2019 an den Regierungsrat zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zwei Jahren

Das Geschäft ist erledigt.