

## 7. Verbindlicherklärung Merkblatt sia 2060

Postulat Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.) vom 4. Mai 2020

KR-Nr. 127/2020, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Stefan Weber hat an der Sitzung vom 17. August 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf):* Stellen Sie sich vor, Sie haben ein Elektroauto, es gibt aber in Ihrer Garage keine Ladestation. Oder noch schlimmer: Sie ziehen in einen Neubau und dort gibt es keine Ladestation. Brauchen Sie trotzdem eine, hat dies hohe Kosten für Sie zur Folge, wenn Sie erst im Nachhinein eine solche einrichten müssen. Experten schätzen, dass dies mindestens zehnmal teurer wird oder sogar bis 100-mal teurer, wenn man auch die Strasse für die Zuleitung noch aufreissen muss.

Das sind leider heute noch häufige Szenarien. Mit der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität kommt die Forderung nach Ladestationen in der eigenen Garage. Klar, denn da wird die Batterie am häufigsten aufgeladen. Bei Mehr-Parteien-Anlagen gibt es viele technische Details zu beachten. Viele Fragen, die sich für Bauherren, Architekten und Elektriker stellen, und genau hier setzt das Merkblatt 2060 der SIA (*Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverband*), Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden, an. Der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverband hat es per 1. Mai 2020 als Planungshilfe herausgegeben. Keine Angst, so ein Merkblatt ist nicht so technisch, wie es sich auf den ersten Blick vielleicht anhört. Ich werde Ihnen kurz ein paar Inhalte vermitteln oder zu vermitteln versuchen, vor allem auch, da es nicht als Freeware heruntergeladen werden kann.

Unsere Forderung: Es sollen die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, um das Merkblatt für Neubauten verbindlich zu erklären, also nur für Neubauten. Dies kann gerne unkompliziert in einer Verordnung geregelt werden. Das Merkblatt umfasst 44 Seiten. Es ist eine Empfehlung zum technischen Stand in der Schweiz. Dabei setzt es minimale Standards fest. Beispielsweise sollte in Neubauten ein genügend starker Netzausbau vorhanden sein, damit später bei mindestens 60 bis 80 Prozent der Parkplätze eine Ladestation installiert werden kann. Die Mindestforderung ist also ein Flachbandkabel zu den einzelnen Parkplätzen, noch besser wäre natürlich, wenn die Vorbereitung zum Anschliessen eines Ladegeräts im Sinne von «Power to Parking» abgeschlossen wäre, am besten grad für alle neuen Parkplätze und nicht nur für 60 bis 80 Prozent.

Die Motion hat der Regierungsrat als Postulat entgegengenommen. Wir waren mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Der Kanton hat bereits im Oktober 2020 ein Infoblatt zum Merkblatt erstellt, in dem er die wichtigsten

Punkte für Gebäudebesitzende und -planende kurz zusammengefasst und die finanziellen Auswirkungen aufgezeigt hat. Wir danken dem Kanton für diesen wichtigen ersten Schritt. Der zweite Schritt ist nun die Verbindlicherklärung dieses Merkblattes für Neubauten. Wir sprechen da von Kosten im Umfang von etwa 350 Franken pro Wohnung für die elektrische Grundversorgung. 400 Franken oder 380 Franken pro 100 Quadratmeter Nutzfläche sind es, wenn an jedem E-Mobilitäts-Parkplatz bereits eine Ladestation fertig vorbereitet ist. 400 Franken pro Wohnung als einmalige Erstinvestition ist im Vergleich zu den Millionenbeträgen von Gebäudebauten wirklich ein Klacks. Es ist viel, viel weniger als der planerische Unschärfbereich beim Bauen, eigentlich nicht der Rede wert. Aber ja, wir reden nun trotzdem darüber. Klar ist: Eine nachträgliche Anschlusslösung wird immer viel, viel teurer und auch komplizierter, pro Wohn- und Geschäftseinheit eben rund zehn- bis 100-mal teurer. Und noch etwas: Schon jetzt gibt es auf dem Markt eine zunehmende Knappheit an Wohnungen mit Ladeanschluss, die Nachfrage übersteigt das Angebot deutlich. Werden Gebäude heute ohne Netz-Installation für Ladestationen gebaut, verlieren sie recht schnell an Wert. Oder umgekehrt gesagt: Wenn man beim Bau eines Gebäudes in die Vorinstallation einer Ladestation investiert, ist das eine klare Wertvermehrung für das Gebäude, und dies ist auch im Sinne der Bauherren natürlich.

Übrigens: Genau so, wie wir Kantonsräte hier drinnen miteinander kommunizieren, tun dies auch die verschiedenen Ladestationen in einem Gebäude. Damit dies funktioniert, muss ein einheitlicher Ladegerätetyp vorgegeben werden. Nur so kann das Lastmanagements- und Abrechnungssystem gewährleistet werden. Dieses Thema kann beziehungsweise muss in einem Mieterreglement gelöst werden und das Infoblatt des Kantons könnte dieses Thema vielleicht noch aufnehmen. Ich bitte Sie, das Postulat zusammen mit den Grünliberalen und den anderen Mitunterzeichnern zu überweisen und so die Voraussetzung von einheitlichen und kostengünstigen Lösungen für Elektroladestationen zu ermöglichen. Besten Dank.

*Stephan Weber (FDP, Wetzikon):* Das SIA-Merkblatt 2060, Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden, ist gegenwärtig eine gute Planungshilfe für die Erstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Das Merkblatt kann kostenpflichtig beim SIA bestellt werden. Wichtig ist zu beachten, dass es sich dabei nur um ein Merkblatt und keine SIA-Norm für das Bauwesen handelt. Einige Merkblätter des SIA werden durch den Verein gelegentlich angepasst, andere verstauben in den Akten.

Es kann nicht sein, dass wir Merkblätter von Vereinen und Verbänden auf Gesetzes- oder Verordnungsstufe erheben. Solche Merkblätter können nach dem Gutdünken dieser Institutionen überarbeitet und angepasst werden. Dies geschieht jeweils sicher in guter Absicht, aber somit würde auch unser Gesetz angepasst. Die Verantwortung für die Ausgestaltung unserer Gesetze obliegt jedoch ausschliesslich diesem Kantonsrat oder – für Verordnungen – dem Regierungsrat. Die SIA-Normen und Merkblätter gelten als Regeln der Baukunst und haben so bei Rechtsstreitigkeiten ausreichend Gewicht.

Inhaltlich ist die Stossrichtung dieses Postulates durchaus sinnvoll. Der Ausbau der Elektromobilität wird durch die fehlende Ladeinfrastruktur merklich gehemmt. Das Postulat zielt auf Neubauten ab. In meiner Berufspraxis wird die Grundinstallation von Ladeinfrastruktur bei Neubauten jedoch kaum infrage gestellt. Das Problem liegt bei den bestehenden Bauten, dort sind die nachträglichen Installationen oft aufwendiger. Mit einer gesetzlichen Regelung erreichen wir da jedoch nichts. Zielführend wäre da zum Beispiel eine griffige Informationskampagne oder technische Unterstützung durch die Energieversorger für die Grundeigentümer. Schlussendlich ist für uns alle die Elektromobilität nicht gratis zu haben und wir müssen die Bereitschaft zeigen, diese Kosten auch zu tragen. In Zukunft müssen sich alle bestehenden und neuen Mobilitätsformen auch unter dem Aspekt der Kostenwahrheit entwickeln und bewähren.

Aufgrund der eingangs erwähnten ordnungspolitischen Gründe lehnt die FDP dieses Postulat ab.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* Das Ziel der Postulantinnen teilen wir voll und ganz, Elektromobilität wird sich in den nächsten Jahren schneller als erwartet durchsetzen. Bei den Elektrofahrzeugen werden 95 Prozent der Ladung zu Hause oder an der Arbeit vorgenommen. Die Schweiz ist ein Land von Mietern. Die meisten Fahrzeughaltenden besitzen keine eigene Garage, in welcher sie selbst Ladeinfrastruktur anbringen können. Das ist ein Hemmnis für die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges. Damit wird die Investition in eine CO<sub>2</sub>-freie Mobilität um durchschnittlich fünf Jahre nach hinten verschoben. Deshalb muss der Ausbau der Elektroladeinfrastruktur vorwärtsgebracht werden. Im Neubau muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur vorangetrieben und es müssen Regeln für ein Minimum an Installationen vorgenommen werden. Daneben sollen für Bestandesbauten Regeln gefunden werden, damit Mieter schneller zu ihrer Ladeinfrastruktur kommen können. In Deutschland besteht seit 2020 das Recht zum Laden für Mieter. Auf nationaler Ebene hat Jürg Grossen (*Nationalrat*) eine Motion eingereicht und verlangt dieses Recht auf Laden. Der Bundesrat antwortete in seiner Stellungnahme darauf, dass die Kantone für die Energie in den Gebäuden zuständig sind.

Die Motion 459/2020 von Daniel Sommer, auf der Traktandenliste Nummer 18, geht nicht ganz so weit wie Jürg Grossen, fordert aber gesetzliche Grundlagen für die Erschliessung im Mietbereich und Stockwerkeigentum. Aus meiner Sicht ist diese Motion der richtige Weg, um das Problem zu lösen.

Dieses Postulat hier will nun das SIA-Merkblatt 2060 als verbindlich erklären. Der Regierungsrat soll die gesetzlichen Grundlagen schaffen. Damit Sie gesetzliche Grundlagen schaffen können, hätten Sie die Motion nicht in ein Postulat umwandeln dürfen.

Ein Merkblatt einer Organisation in ein Gesetz aufzunehmen, scheint mir sehr kritisch, da gehe ich mit Stephan Weber einig. Trotzdem kommt es immer wieder vor, dass bei der Legiferierung auf Merkblätter im Gesetz abgestützt wird. Gerne gebe ich Ihnen zwei Gründe, warum dies nicht sinnvoll ist: Ein Gesetz ist träge. Die Anpassung der Merkblätter durch Vereine oder Organisationen kann zügig

vor sich gehen. Und zweitens: Ein Gesetz oder dessen Inhalt sollte allen Bürgern frei zugänglich sein, das ist mit dem Merkblatt des SIA, das 160 Franken kostet, nicht der Fall. Diese Kosten sind übrigens auf jeden Fall gerechtfertigt, da viel Arbeit in diesem Merkblatt steckt. Das ist ein Arbeitsinstrument für Planer, eine Entscheidungshilfe für Architekten und Investoren, aber es kann nicht sein, dass der Bürger zahlen muss, um auf eine gesetzliche Grundlage zugreifen zu können. Falls nötig, können wir, wie es die Postulantin nun auch vorsieht, einen Verweis auf das Merkblatt in der Verordnung machen, die durch den Regierungsrat schneller angepasst werden kann. Der Regierungsrat soll bei der Erarbeitung der gesetzlichen Grundlage, welche er aufgrund der Motion 459/2020 nun angehen wird, auf die Regeln der Baukunst verweisen und kann in der Verordnung immer noch erwähnen, welches die Grundlagen dazu sind. Die Grünen lehnen das Postulat ab.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Das erste eigene Auto blieb den meisten von uns wahrscheinlich ebenso in Erinnerung wie die erste Liebe. Über die Gründe, weshalb dem so ist, liesse sich stundenlang philosophieren, das erspare ich Ihnen und beschränke mich auf die Angabe wie meine erste vierrädrige Liebe hiess: Ihr Name war Deux Chevaux AK 400. Sie war sparsam, sagenhaft gefedert, ziemlich langsam und allzu frühzeitig altersschwach. Ganz anders werden die Berichte kommender Generationen lauten, wenn sie von ihren Elektrofahrzeugen erzählen. Vielleicht werden sie dann sogar voller Stolz sagen, dass ihre erste Liebe einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der schweizerischen Energie- und Klimaziele leistete. Um diesem Beitrag noch mehr Schub zu geben, haben über 50 Organisationen und Firmen verschiedener Branchen sowie Vertreter von Bund, Kantonen und Gemeinden die sogenannte Roadmap Elektromobilität erstellt und unterzeichnet. Gerade kürzlich wurde diese wieder aktualisiert und bis ins Jahr 2025 verlängert. Hinter dieser Roadmap steht auch die Erkenntnis, dass die heute rund 15 Prozent Steckerfahrzeuge nicht mehr aus unserem Strassenverkehr wegzudenken sind und diese natürlich auch geladen werden wollen.

In drei prioritären Handlungsfeldern wartet die Roadmap-Elektromobilität mit konkreten Massnahmen auf: Eine davon ist der Aufbau einer optimalen Ladeinfrastruktur. Diesen zentralen Punkt nimmt eben das Merkblatt SIA 2060, Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden, auf. Der grösste Vorteil dieses Merkblattes liegt darin, dass es Planungssicherheit für Liegenschaftsbesitzende schafft. Es kann damit unnötige und falsche Investitionen vermeiden und die Voraussetzung schaffen, um die Anforderungen der zukünftigen Elektromobilität abzudecken. Das mag nach wenig klingen, bringt aber viel. Den Bauherrschaften, die solche Vorgaben berücksichtigen, winkt ein grosses Sparpotenzial. Nachträgliche Anpassungen mit Kango-Hämmern, Kettensägen und Kunststoffklebern kosten nicht nur Schweiss, sondern auch viel Geld. Da sind sauber planbare Ladestationen gemäss Installations-Anforderungen klar sinnvoller.

Die Baudirektion erkannte den grundlegenden Wert dieses Merkblattes ebenfalls und erstellte vor knapp zwei Jahren ein Infoblatt, das die wesentlichsten Punkte in gut verständlicher Form erklärt. Ebenso hat die Baudirektion in ihrer Vorlage 5842, Rahmenkreditkredit für das Förderprogramm für eine CO<sub>2</sub>-arme Mobilität

auf das SIA-Blatt hingewiesen. Aber – und jetzt kommt der einzige Makel – sowohl das Infoblatt als auch die Bezugnahme in der erwähnten Vorlage sind lediglich als Empfehlungen gedacht. Die Folge: ein vorprogrammierter technologischer und architektonischer Flickenteppich. Zudem beschleunigen blosser Empfehlungen den Ausbau einer tauglichen Ladeinfrastruktur noch langsamer als mein damaliger Deux Chevaux AK 400. Mit der Verbindlicherklärung des SIA-Merkblattes können wir ein grundlegendes Normenwerk schaffen, ein Werk, das zu grösserer Klarheit führt, ein Werk, das einen wichtigen Beitrag zum Umstieg auf eine emissionsfreie Mobilität leistet. Dank der Postulatsform ist es der Regierung nun in ihrer Weisheit überlassen, die Inhalte des SIA-Merkblattes in eine eigene gesetzliche Form zu giessen.

Somit kann ich abschliessend festhalten, dass Elektrofahrzeuge möglichst schnell die ersten Lieben von damals ablösen sollten. Dazu gehört eine breit und sachgerecht ausgebaute Ladeinfrastruktur. Und auch wenn sich Sommer, der Mitunterzeichner dieses Vorstosses, ab und zu die Freiheit herausnehmen wird, das Schnurren seines legendären Deux Chevaux in schwachen Stunden zu idealisieren, wird die EVP diesem Postulat zustimmen.

*André Bender (SVP, Oberengstringen):* In der Motion steht: Essenziell für eine rasche Verbreitung der Elektromobilität ist, dass eine grosse Zahl von Lademöglichkeiten für Elektroautos geschaffen wird. Diese Aussage in der Motion ist eine Huhn-oder-Ei-Frage. Ebenso könnte gesagt werden: Essenziell für eine rasche Verbreitung der Wasserstoff-Mobilität ist, dass eine grosse Zahl von Tank-Möglichkeiten für Wasserstoffautos geschaffen wird. Es käme niemand hier im Rat auf die Idee, dies den Hausbesitzern aufs Auge zu drücken. Bei Neubauten ist es grundsätzlich richtig, die Entwicklung mit Installationen für Ladeinfrastrukturen aufzurüsten. Dies jedoch gesetzlich vorzuschreiben ist nicht adäquat. Der Markt regelt die Nachfrage. Das Merkblatt 2060 des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins, SIA, soll Planungssicherheit schaffen im Hinblick auf die zu erwartenden Entwicklungen im Bereich Elektromobilität. Das Merkblatt gilt als Richtangabe, enthält Mindest- und Empfehlungswerte zum Umgang der Aufrüstung und zeigt, welche Aspekte in der Planung berücksichtigt werden müssen. Das Merkblatt ist also Kommunikationsgrundlage zwischen Bauherrschaft und Planverfasser und jenen, die ein Gebäude ausführen müssen. SIA 2060 ist ein Merkblatt und keine Norm. Die im Merkblatt enthaltenen Vorgaben sind darum Empfehlungen.

Das Merkblatt 2060 wird stetig angepasst, dies steht auf der Homepage der SIA. Obwohl die Verfasser erwarten, dass sich die Technologie durchsetzen wird, sind die Prognosen letztlich Annahmen. Die Arbeitsgruppe des SIA erhebt nicht den Anspruch, in diesem Bereich verlässliche Prognosen erstellen zu können. Doch sie wird die Entwicklung mitverfolgen und bei Bedarf die quantitativen Angaben im Merkblatt anpassen. Wollen wir dieses Merkblatt wirklich als verbindlich erklären? Andere, allen voran Swiss E-Mobility, haben bereits ebenfalls ein Merkblatt veröffentlicht. Wieso nicht dieses als verbindlich erklären? Das Merkblatt SIA 2060 für Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden für Neubauten per

gesetzlichen Grundlagen verbindlich zu erklären, wäre sehr stossend. Dabei würden die Eigentümer durch dieses Gesetz bevormundet werden. So müssten sie etwas vorsehen, was unter Umständen gar nie benutzt wird beziehungsweise erst nach x Jahren und vielleicht nur von einem kleinen Teil der Wohnungsmieter/-eigentümer. Der Gesetzgeber hat mit der Verbindlichkeitserklärung des Merkblattes keinen Einfluss mehr über spätere Änderungen durch die SIA. Ist das der Beginn, dass zukünftig jedwelche Merkblätter von verschiedenen Gruppierungen für verbindlich erklären werden? Ein Armutszeugnis für den ganzen Kantonsrat als Gesetzgeber.

Die SVP/EDU-Fraktion lehnt dieses Postulat ab. Es kann nicht sein, dass wir Merkblätter als verbindlich erklären und damit Hauseigentümer gezwungen werden, Infrastruktur für E-Mobility ohne vorhandene Fahrzeuge zu erstellen. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun. Besten Dank.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Die SP unterstützt dieses Postulat als Postulat, bei einer Motion wäre es sehr fraglich gewesen, was wir gemacht hätten. Ich finde es sehr schade, dass Herr Weber aus ordnungspolitischen Gründen hier eine Verzögerung macht. Denn die Elektromobilität muss vorwärtsgehen, auch wenn wir weiterhin natürlich immer betonen, dass wir für Vermeiden, Verlagern, Verbessern sind, und das in dieser Reihenfolge, und die Elektromobilität ist immer nur das letzte «V», die Verbesserung. Aber sie ist ein relevantes «V» in unserer Reihenfolge. Ich kann leider auch nicht ganz mitreden, denn, Daniel Sommer, ich habe nie ein Auto besessen. Ich kann diese Liebe leider nicht nachvollziehen, aber ich habe ein Generalabonnement und dieses liebe ich sehr, und darum ist es mir auch sehr wichtig.

André Bender, zum Wasserstoff: Ja, es ist ein Huhn-Ei-Problem und wir müssen das angehen. Und wir gehen jetzt vorwärts, indem wir hier dieses Merkblatt verbindlich erklären wollen. Aber hier jetzt mit Wasserstoff zu kommen, finde ich eine sehr komische Idee. Denn Wasserstoff ist die ineffizienteste Form, um Elektromobilität auf der Strasse zu machen. Bitte lassen wir das bleiben.

Solche Elektroladestationen können in einem Smart Grid (*Intelligentes Stromnetz*) auch als Elektrospeicher genutzt werden. Das ist gerade jetzt in der Energiekrise wirklich eine gute Technik. Gehen wir da vorwärts, machen wir das! Und auch mir ist es wichtig, was Daniel Sommer schon erwähnt hat: Wir haben die Vorlage 5842 in der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*), den Rahmenkredit zur Förderung der Infrastruktur für die CO<sub>2</sub>-arme Mobilität. Auch hier ist das Merkblatt erwähnt, sprich: Wir werden das in diesem Rahmenkredit weiter angehen, und möglicherweise ist die Postulatsantwort dann ganz einfach, dass es bereits mit dieser Vorlage abgeschlossen ist. Herzlichen Dank.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Der Vorstoss ist eine gloriose Idee unter der Zielsetzung: Wie erhöhen wird den Stromverbrauch im Kanton Zürich? Nun, SIA-Merkblätter bestehen. Und dieses Merkblatt besteht auch und kann laufend den Gegebenheiten angepasst werden, wie es schon gesagt wird. Wenn wir da

anfangen, hunderte oder tausende von SIA-Merkblättern, die irgendetwas Brauchbares enthalten, gesetzlich verbindlich zu erklären, kurbeln wir den Gesetzgebungsapparat völlig unnötig an.

Hier aber möchte ich Alternativen aufzeigen: Wir leben an sich ja in einer Zeit, in der Stromsparen angesagt ist. Batteriebetriebene Elektrofahrzeuge sind Stromverschleuderer erster Güte. Ein Wagen, der viele hunderte PS hat und viele hunderte Kilowatt gar, das kann man umrechnen, was ein solcher Wagen im Fahrbetrieb für einen Stromverbrauch hat. Und Batterien sind nicht mit 100-Prozent-Wirkungsgrad ausgestattet. Es gäbe doch noch viel bessere Möglichkeiten, wenn wir denn den Stromverbrauch des Kantons Zürich unbedingt erhöhen wollen. Wir können vorschreiben, dass Neubauten alle mit Elektrobodenheizung auszustatten sind, dass Neubauten alle eine elektrisch beheizte Zufahrt gegen Schneeverwehungen haben müssen und dass sämtliche Neubauten elektrisch betriebene Klimaanlageanlagen in allen Räumen, einschliesslich Kellerräumen – jene dann gekühlt – haben müssen. Es ist etwas, was völlig quer in der Landschaft steht. Wer ein Elektrofahrzeug will, der soll es sich kaufen können oder leasen können, was auch immer. Die Infrastruktur kostet etwas, das muss sich der Betreffende auch etwas kosten lassen. Es hat keinen Sinn, wenn der Staat hier alle Lasten für den gewaltigen Verbrauch der Elektrizität übernimmt. Viel sinnvoller wäre es, Privilegien von batteriebetriebenen Autos aufzuheben, insbesondere auch Verkehrssteuerprivilegien, und diese Autos den benzin- und dieselbetriebenen Autos gleichzustellen. Das wäre viel eher im Sinne eines angebrachten Stromsparens im Kanton Zürich. Ich danke euch für eure Aufmerksamkeit.

*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) spricht zum zweiten Mal:* Beim Merkblatt SIA 2060 steht eigentlich der Planungsprozess im Vordergrund. Hauptzielgruppe sind Architekten und Investoren. Damit soll insbesondere Planungssicherheit geschaffen werden, da kann doch niemand etwas dagegen haben. Es können damit Kosten gespart werden, auch da kann eigentlich niemand etwas dagegen haben. Und es sollen für alle Wohn- und Geschäftseinheiten einheitliche Ladetypen vorgegeben werden, eine Notwendigkeit.

Die FDP, die SVP und die Grünen lehnen das Postulat ab, obwohl eine Vereinheitlichung der Empfehlungen insbesondere im Interesse der Bauherren ist. Ich erinnere an die Wertverminderung von Gebäuden ohne Ladestationen. Das Merkblatt ist aber auch im Interesse der Elektroautos besitzenden Personen und Unternehmen. Und natürlich gibt es auch den gleichen Bedarf für bestehende Gebäude, aber dieses Merkblatt ist im Sinne einer Minimallösung eben auf Neubauten ausgerichtet.

Ich bin sehr enttäuscht von den Grünen, dass sie das nicht unterstützen, obwohl wir eigentlich gesagt haben, das kann unkompliziert in einer Verordnung geregelt werden. Wir müssen nicht ein Gesetz dafür schaffen. Sie überwinden offenbar nicht Ihre grundlegende Abwehrhaltung gegenüber allen Autos und sehen nicht, dass die Wende hin zu mehr Elektrofahrzeugen, eben auch ein Schritt ist im Sinne des Klimas, auch wenn das grundlegende Ziel, das wir auch mittragen, natürlich wäre, dass wir überhaupt mehr auf Autos verzichten. Klar. Aber dieser Schritt hin

zu einer klimaverträglicheren Mobilität ist eben doch auch ein Schritt. Und das sollten wir unterstützen, indem eben auch die Ladeinfrastruktur wirklich geschaffen wird, mindestens jetzt mal in Neubauten.

Ja, wir hoffen, dass es eine Lösung im Rahmen des Rahmenkredits gibt, der in der KEVU diskutiert wird, und dass man das dort wieder aufnehmen kann. Denn ich bin überzeugt, das Merkblatt schafft nur Vorteile. Alle, die es missachten, zahlen nachher mehr und werden benachteiligt. Besten Dank.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach):* Die Grünen wurden angesprochen. Es wurde auch gesagt, man sei enttäuscht. Es ist aber auch bekannt, dass wir bezüglich Elektromobilität eine leicht andere Entwicklung verfolgen, als es zum Beispiel unsere Nachbar-Fraktion, die Grünliberalen, tut. Und ich möchte bei dieser Gelegenheit auch noch daran erinnern, dass wir einen Vorstoss von Daniel Sommer mitunterstützt haben, genau in diesem Bereich, wo es darum geht, dass man in den Gebäuden zum Beispiel schon die Rohre legt für die Ladestationen. Ebenso möchte ich bei dieser Gelegenheit daran erinnern, dass wir ein Förderprogramm für die Ladestationen haben, das der Baudirektor Martin Neukom zusammen mit Frau Carmen Walker Späh (*Volkswirtschaftsdirektorin*) vorgeschlagen hat. Auch da wird sehr viel Geld zur Förderung der Elektromobilität gesprochen. Ich glaube nicht, dass wir hinterher hinken im Kanton, was die Förderung und Unterstützung betrifft. Was die Normierung betrifft, dafür sind genau die SIA-Blätter und die Normen da, die gelten. Es gibt ganz viele andere, die funktionieren, auch ohne Gesetz und ohne dass sie in die Verordnungen aufgenommen werden. Da, glaube ich, muss man sich keine Sorgen machen. Ich danke Ihnen.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 102 : 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 127/2020 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.