

## **2. Kaufprämie für CO2-frei betriebene Fahrzeuge mit gewerblicher Nutzung**

Postulat Simon Schlauri (GLP, Zürich), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Ronald Alder (GLP, Ottenbach) vom 20. Januar 2020

KR-Nr. 11/2020, RRB-Nr. 204/4.3.2020 (Stellungnahme)

*Ratspräsident Roman Schmid:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 4. März 2020 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

*Simon Schlauri (GLP, Zürich):* Ich freue mich, dass sich an der heutigen 100. Sitzung für mich die Gelegenheit ergibt, eine Art Abschiedsvorlesung zu halten. Sie haben es vielleicht gehört: Ich trete mit der heutigen Sitzung aus persönlichen Gründen aus dem Kantonsrat aus.

Die Elektromobilität beschäftigt uns schon seit Längerem in diesem Rat. Ich nutze die Gelegenheit, Ihnen die Reihe unserer Vorstösse zur Elektromobilität, die die grünliberale Partei eingereicht hat, ein wenig näher zu bringen. Vorab muss ich meine Interessenbindung bekanntgeben: Ich bin Nutzervertreter im Vorstand des Verbandes «Swiss eMobility», der sich für die Elektromobilität in der Schweiz einsetzt; ich bin selber seit sieben Jahren Elektromobilist und ich habe mir auf die Fahne geschrieben, dieses Thema in der Schweiz, aber vor allem in Zürich, voranzutreiben.

Wie gesagt, es geht um eine ganze Reihe von Vorstössen zur Elektromobilität, die von uns Grünliberalen eingereicht wurden. Ich erlaube mir deshalb, ein bisschen auszuholen. Unsere Bestrebungen fanden ihren Anfang bereits 2016, und zwar mit einem Postulat meines Vorgängers, Andreas Hauri, der heute im Stadtrat von Zürich sitzt, mit dem Titel «Ladestationen-Offensive: Jetzt Elektromobilität erleichtern» (KR-Nr. 137/2016). Der Regierungsrat beschränkte sich in seiner Antwort 2018 allerdings auf eine Art Schulterzucken; man wollte eigentlich lieber nichts unternehmen. Wir haben in diesem Rat bereits mehrfach über die Elektromobilität diskutiert. Ich habe schon früher ausgeführt, dass die Elektromobilität gekommen ist, um zu bleiben. Und ich habe ebenfalls schon früher ausgeführt, warum das so gut ist.

Die Elektromobilität kann den Einfluss des Verkehrs auf das Klima erheblich verringern und verbessert die Lebensqualität im Kanton, weil diese Fahrzeuge deutlich leiser sind. Dass die Elektromobilität nicht die alleinseligmachende Lösung für unsere Verkehrsprobleme ist, ist allen klar. Eine ökologische Verkehrspolitik besteht aus drei Punkten – wir haben sie letztes Mal von Felix Hoesch gehört –: vermeiden, verlagern, verbessern. Wir müssen Verkehr in erster Priorität vermeiden, wir müssen ihn in zweiter Priorität verlagern, und zwar auf die Schiene, auf den öffentlichen Verkauf, auf alles, was effizienter ist als der motorisierte Individualverkehr, und wir müssen den Verkehr aber auch in dritter Priorität verbessern. Die Elektromobilität betrifft nur diesen dritten Punkt; das ist uns bewusst. Sie verbessert den Verkehr im Hinblick auf die Emissionen von Klimagasen und

Lärm. Da ist sie wirksam – und zwar sehr wirksam. Das können Sie diversen wissenschaftlichen Studien entnehmen. Unter dem Strich spart ein E-Auto vielleicht zwei Drittel CO<sub>2</sub> im Vergleich zu einem gleich grossen Verbrennerfahrzeug inklusive Produktion des Fahrzeugs. Sprechen Sie mit Fachleuten darüber beispielsweise mit jenen der ETH oder der EMPA (*eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*). Lesen Sie nicht nur die Propaganda der Erdöllobby und die Zeitungen, die anderen Zeitungen abschreiben. Jenen, die einfach gegen Elektroautos sind, weil sie eben Autos sind, sei Folgendes gesagt: Wir sollten das eine tun, und das andere nicht lassen. Wir müssen den motorisierten Verkehr reduzieren, ja, da sind wir gleicher Meinung. Aber wir müssen zugleich den unvermeidlichen Rest des Verkehrs möglichst klimaneutral ausgestalten. Dafür brauchen wir eine Umstellung auf elektrische Fahrzeuge; wo dies nicht geht, auf Wasserstoff. Ich hoffe, gerade meine grünen Kolleginnen und Kollegen haben das verstanden und werden uns unterstützen.

Das regierungsrätliche Schulterzucken im 2018 war für uns Grünliberale jedenfalls Anlass, konkreter zu werden und eine Reihe von Vorstössen auszuarbeiten. Diese basieren auf guten Erfahrungen im Ausland. Eine weitere wichtige Basis für unsere Vorstösse war der sehr lesenswerter Grundlagenbericht «Chancen der Elektromobilität», den der Kanton Thurgau bereits vor Jahren veröffentlicht hat. Das umfangreiche Papier enthält einen ausführlichen Massnahmenkatalog, mit dem die Kantone die Elektromobilität ermöglichen und fördern können. Wir würden uns wünschen, dass man auch im Kanton Zürich bereit wäre, von anderen Erfahrungen zu lernen. Wir nehmen jedenfalls erfreut zur Kenntnis, dass der Regierungsrat heute offenbar eine zumindest im Grundsatz positivere Haltung einnimmt zum Thema «CO<sub>2</sub>-freier Verkehr» als noch 2018. Einige unserer Vorstösse will er ja entgegennehmen, andere Vorstösse lehnt er zwar ab, setzt sie aber trotzdem um wie zum Beispiel den Vorstoss zur Ausstattung von kantonalen Liegenschaften mit Stromtankstellen. Wie man lesen konnte, werden im Kanton Zürich 180 Stromtankstellen installiert.

Worum geht es uns im heute zu besprechenden Postulat 11/2020, das vermutlich das umstrittenste der Vorstossreihe sein wird? Wir möchten erreichen, dass Unternehmen, die anstelle eines fossil betriebenen Fahrzeugs ein CO<sub>2</sub>-frei betriebenes Fahrzeug kaufen, eine finanzielle Unterstützung erhalten. Dabei geht es nicht nur um Personenwagen, sondern beispielsweise auch um Lastenvelos, vor allem aber auch um gewerbliche Fahrzeuge wie Liefer- und Lastwagen. Wir denken dabei beispielsweise an Taxiunternehmer mit ihren PWs, wir denken auch an Lieferdienste, die ihre Fahrzeuge CO<sub>2</sub>-frei betreiben können – es gibt noch andere Fahrzeugkategorien. Eben wurden die ersten drei elektrischen Betonmischer in Betrieb genommen. Auch sind grosse Lastwagen zur Versorgung der Filialen von Grossverteilern in der Schweiz im Einsatz. Um solche Dinge geht es uns.

Sie fragen sich jetzt vielleicht, warum wir Grünliberalen jetzt plötzlich für eine finanzielle Förderung sind? Bei solchen «Zustupfen» sind wir ja sonst oft kritisch. Aus meiner Sicht als Fachmann für Regulierungsfragen ist wichtig zu verstehen, dass Förderungen nicht per se schlecht sind. Im Ergebnis kommt es nämlich nicht darauf an, ob man jemandem, der etwas für die Allgemeinheit Schlechtes tut, also

einen negativen externen Effekt verursacht, eine Lenkungsabgabe aufbrummt, oder ob man ihm, wenn er etwas für die Allgemeinheit Gutes tut, eine Förderung zukommen lässt. Das sind genau betrachtet zwei Seiten derselben Medaille. Beide Instrumente sind geeignet, unerwünschte externe Effekte zu bekämpfen. Und, wenn man ins Ausland schaut, sieht man, dass finanzielle Förderungen oft das Mittel der Wahl sind, vor allem sieht man, dass sie wirken. Das Paradebeispiel ist Norwegen, das haben Sie sicher schon gehört. Mehr als die Hälfte der Neuzulassungen in Norwegen sind heute rein elektrisch. Das stimmt mich sehr optimistisch, denn es zeigt, dass Elektrofahrzeuge in der Praxis funktionieren.

Anders aber als im Ausland, wo gerade die Elektromobilität oft pauschal und mit hohen Beträgen gefördert wird, ist unser Vorstoss fein ziseliert und auf einen engen Bereich beschränkt. Die Förderung betrifft ausschliesslich Gewerbefahrzeuge. Wir Grünliberalen sind der Meinung, dass diese eng beschränkte Förderung sehr viel effizienter ist als eine breite Subvention privater Fahrzeuge, wie dies zum Beispiel die FDP mit ihrem Vorstoss anstrebt, gemäss dem Stromtankstellen beispielweise auch in Einfamilienhäuschen subventioniert werden sollen (*KR-Nr. 107/2019*).

Die Gründe für die besondere Effizienz unserer Förderungsmassnahmen sind drei: Erstens werden gewerbliche Fahrzeuge viel intensiver genutzt als private Fahrzeuge. Wir alle wissen, dass Elektromobilität aufgrund des erhöhten Energie- und Ressourcenbedarfs für die Produktion der Fahrzeuge, vor allem dort Sinn macht, wo Fahrzeuge intensiv genutzt werden, wo sie wirklich viele Kilometer machen. Zweitens werden gewerbliche Fahrzeuge regelmässig für lange Zeiträume angeschafft. Wenn wir ein Unternehmen also schon heute dazu bringen können, anstelle eines fossil betriebenen ein elektrisch betriebenes Fahrzeug zu beschaffen, hat das Auswirkungen für viele Jahre. Auch dies macht die Förderung von gewerblichen Fahrzeugen besonders effizient. Hinzu kommt der sogenannte Rebound-Effekt: Untersuchungen zeigen, dass Private, die sich neu ein E-Auto anschaffen, damit tendenziell mehr fahren als mit dem früheren Verbrennerfahrzeug. Das liegt womöglich am besseren Gewissen, es könnte aber auch am Fahrspass liegen, der definitiv besser ist bei Verbrennerfahrzeugen – wir wissen es nicht. Dieser Effekt ist aber natürlich negativ, weil die Verkehrsinfrastruktur so stärker belastet wird und der Effizienzgewinn sinkt. Deshalb möchten wir uns auf Unternehmen beschränken. Unternehmen haben in aller Regel betriebswirtschaftliche Gründe, weshalb sie ein Fahrzeug kaufen, und nicht, damit der Chef mehr Fahrspass hat. Aus diesen drei Gründen finden wir Grünliberalen, dass vor allem eine Förderung gewerblich genutzter Fahrzeuge vorteilhaft ist. Die Förderung mit der Giesskanne ist fehl am Platz.

Der Regierungsrat lehnt den vorliegenden Vorstoss bekanntlich ab. Er argumentiert im Wesentlichen damit, dass für CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge bereits die Motorfahrzeugsteuer erlassen werde. In der Begründung unseres Vorstosses gehen wir bereits auf dieses Argument ein. Die Einsparungen der Motorfahrzeugsteuer reichen heute offensichtlich nicht aus, die höheren Anschaffungskosten für CO<sub>2</sub>-freie Fahrzeuge auszugleichen. Gerade bei CO<sub>2</sub>-freien Nutzfahrzeugen sind die Anschaffungskosten heute nach wie vor deutlich teurer als bei fossil betriebenen

Fahrzeugen. Die Preise fallen zwar, aber sie sind teils noch recht weit vom Break-even entfernt, so dass eine zusätzliche Förderung heute Sinn macht, gerade weil gewerbliche Fahrzeuge lange in Betrieb sein werden. Ein weiterer Grund dafür, dass wir mit einer einmaligen Zahlung fördern wollen, ist der höhere Kapitalbedarf. Der fällt am Anfang bei der Beschaffung des Fahrzeuges an, nicht im Laufe der Zeit mit dem Erlass der Motorfahrzeugsteuer. Die Leute brauchen das Geld am Anfang. Die Förderung, die wir vorschlagen, ist zudem selbstverständlich befristet. Wenn die Preise dereinst soweit gesunken sind, dass eine Förderung nicht mehr nötig ist, ist diese wieder abzuschaffen. Gerade bei Personenwagen, bei denen die Preise schon sehr gesunken sind und eine grosse Vielfalt vorhanden ist, kann man sich vielleicht überlegen, ob, wenn der Vorstoss dann umgesetzt wird, eine Förderung überhaupt noch nötig ist. Taxifahrer werden automatisch auf Elektrofahrzeuge umsteigen, wenn sie billiger sind und das werden sie schon bald sein. *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Beat Huber (SVP, Buchs):* Das Postulat verlangt vom Regierungsrat, dass er eine Vorlage samt Rahmenkredit für eine wirksame Kaufprämie für CO<sub>2</sub>-frei betriebene Fahrzeuge mit gewerblicher Nutzung vorlegt. Die Kaufprämie ist befristet. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass die CO<sub>2</sub>-frei betriebenen Fahrzeuge bereits genug unterstützt werden. Neben der tieferen Motorfahrzeugsteuer wird bei E-LKW bereits auf die Verrechnung der LSVA (*Schwerverkehrsabgabe*) verzichtet. Es darf nicht sein, dass der Steuerzahler zuerst über die Steuern und danach noch über die durch den künstlich verteuerten Transport teurere Produkte bezahlen muss. Die SVP-Fraktion unterstützt kein Postulat, dass einen rein kantonalen, zürcherischen Öko-Wettbewerb startet und somit eine Benachteiligung der Zürcher Taxis, «Gwerbler» und «Transportler» bewirkt und dazu noch die Staatskasse plündert, in einer Zeit, in der wir die Staatsgelder für das Überleben der durch Corona geschwächten Wirtschaft benötigen.

Wenn schon, dann muss diese Diskussion national oder noch besser global geführt werden. Auch wenn der Antrieb CO<sub>2</sub>-frei ist, benötigt die Produktion der Antriebsenergie und Batterien bei einer Life-Cycle-Betrachtung sehr viel Energie und schädigt bei der Gewinnung der Rohstoffe die Natur massiv. Durch das hohe Gewicht beispielsweise der Batterien verringert sich die Nutzlast der Transporter und LKW massiv, was ökologisch wie wirtschaftlich ein Blödsinn ist. Wenn schon eine Förderung der CO<sub>2</sub>-betriebenen Fahrzeuge erfolgen soll, dann muss dies über Anreize und nicht durch wettbewerbsverzehrende Subventionen erfolgen.

Die SVP lehnt dieses nicht fertig gedachte Postulat klar ab. Bitte tun Sie Gleiches. Besten Dank.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Die Klimakrise ist inzwischen bei allen angekommen. In der Politik, auf allen Staatsebenen, werden schon viele Massnahmen vorgenommen und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss geht ganz langsam zurück. Es ist gut, dass der Druck von Wissenschaft, Klimajugend und den links-grünen Parteien inzwischen Wirkung zeigt. Aber bei der Mobilität tut sich nichts. Wenn unsere langjährige

Politik mit den drei Säulen «vermeiden, verlagern, verbessern» schon früher erfolgreich gewesen wäre, hätten wir schon heute auch bei der Mobilität einen deutlich kleineren CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Danke Simon Schlauri, dass auch du dieses Credo unterstützt.

Nun denn, wir stehen heute dort, wo wir heute stehen, und müssen in die Zukunft schauen. Dieses Postulat beschäftigt sich nur mit dem Gewerbeverkehr. Und hier sehe auch ich, dass vermeiden und verlagern wenig Hoffnung bieten. Darum müssen wir hier verbessern. Und verbessern aus Sicht von CO<sub>2</sub> geht am einfachsten durch Elektrifizierung. Relevant für die SP ist die Klammerbemerkung in Zeile 2 der Begründung. Wir betrachten diese Aufzählung als eine gewichtete Aufzählung. Für eine zukunftsfähige City-Logistik brauchen wir kleinere Fahrzeuge, und das sind primär Cargo-Velos und Lieferwagen.

Zum Schluss aber noch zum Kern der Forderung: Die Kaufprämie. Da haben wir schon gewisse Vorbehalte. Solche Prämien führen oft zu Mitnahmeeffekten und unter Umständen auch zum Kauf von mehr Fahrzeugen, die dann rumstehen und in denen viel graue Energie steckt. Wir bitten den Regierungsrat in der Postulatsantwort auch, auf diese zwei Punkte einzugehen. Persönlich will ich abschliessend unterstreichen, dass ich mich freue, dass inzwischen auch die Grünliberalen dazu stehen, dass grüne Forderungen kurzfristig etwas kosten und der Staat Geld in die Hand nehmen muss.

Die SP überweist das Postulat und ist gespannt auf die ausführlichen Antworten der Regierung. Herzlichen Dank.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Ich bin Garagist und Händler von E-Fahrzeugen, Präsident des Autogewerbeverbandes und Besitzer von drei E-Tankstellen.

«Kaufanreize für E-Autos sind klimapolitischer Nonsens». Auch wenn ich diese Aussage vollends unterstützen kann, muss ich gestehen, sie ist leider nicht von mir. Dies ist der Titel eines Artikels aus dem Jahre 2016, den Sie im Internet finden können, verfasst von Daniel Ernesto Moser, seines Zeichens Verkehrsexperte bei Greenpeace Deutschland. Eigentlich müsste ich für den vorliegenden Vorstoss ja dankbar sein. Kaufprämien könnten theoretisch dazu führen, dass ein Fahrzeuersatz vorgezogen wird. Mit diesem Marketing-Instrument arbeitet unsere Branche ja sehr konsequent. Zudem suggeriert das Postulat auch noch Gewerbefreundlichkeit. Dieses Postulat hat aber ein paar Denkfehler. Kaufprämien sind nicht der entscheidende Faktor für die Auswahl eines Fahrzeugs, schon gar nicht bei Fahrzeugen für den gewerblichen Einsatz. Hier zählen vielmehr Zweckmässigkeit, wie zum Beispiel das Platzangebot, der Laderaum oder die Nutzlast, aber auch die Verfügbarkeit. So scheitert der Einsatz von rein elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen in erster Linie an diesen Kriterien und nicht am Kaufpreis. Denn die Betriebskosten für solche Fahrzeuge sind ja sehr interessant: Der Staat erlässt die Verkehrsabgaben, die Versicherungen bieten günstigere Konditionen an und die Treibstoffkosten sind gering. Somit wären E-Nutzfahrzeuge heute schon günstiger als solche mit Verbrennungsmotoren. Wenn in Zukunft also Fahrzeuge auf

den Markt kommen, welche den Aspekt der Zweckmässigkeit ausreichend erfüllen, werden die Flotteneinkäufer sehr schnell auf diese umschwenken. Insofern wird also der Markt dies regeln, und es braucht keine Eingriffe vom Staat, insbesondere keine Subventionen, welche lediglich einen Mitnahmeeffekt hätten. Die Zulassungszahlen für E-Fahrzeuge und in geringerem Masse auch für Wasserstoffantriebe werden in Zukunft massiv steigen, denn es werden laufend neue, praxistaugliche Fahrzeuge auf den Markt kommen. Mit steigender Menge werden auch die Preise sinken. Der Boom wurde in den letzten Monaten und wird wohl auch in naher Zukunft allerdings aufgrund der Corona-Krise (*Covid-19-Pandemie*) etwas eingebremst; die Verfügbarkeit von Batterien ist im Moment nicht sehr gegeben. Eine Kaufprämie, von welcher nur eine kleine Gruppe profitiert und kaum zusätzliche Fahrzeuge mit den gewünschten Antrieben auf die Strasse bringt, ist abzulehnen, weil sie in erster Linie nur Mitnahmeeffekte hätte.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* Aktuell steuert die Mobilität zirka 30 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei. Deshalb fordern die Grünen auf nationaler Ebene mit der Motion 20.4136 einen Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren bis 2025. Wir hoffen, dass dieser Vorstoss im Parlament Mehrheiten finden wird, denn nur ein schnelles und zielgerichtetes Handeln führt zum Ziel, die Klimaneutralität zu erreichen. Auch wenn die Motion angenommen wird, würden noch bis 2035 Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf Schweizer Strassen zu finden sein. Für uns Grüne gilt zuerst: Unnötigen Verkehr zu vermeiden, dann die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV zu erreichen und den restlichen motorisierten Verkehr für die Menschen möglichst verträglich zu machen. Schön, dass zwei weitere Redner, Herr Simon Schlauri und Felix Hoesch, diese Position für sich in Anspruch nehmen, welche vom VCS seit über 30 Jahren vertreten wird. Die Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen werden heute schon von der Motorfahrzeugsteuer befreit, auch wird kein Äquivalent zur Mineralölsteuer für den benötigten Strom erhoben. Wegen der tiefen Stromkosten und des geringen Unterhalts sind Elektrofahrzeuge im Betrieb heute schon viel günstiger über die ganze Lebenszeit gesehen als konventionelle Autos, sodass sie für Unternehmen heute schon wirtschaftlich sind, auch wenn die Initialkosten allenfalls höher liegen. Das zeigt sich bereits im Taxigewerbe: Der Anteil der Elektroautos wird immer höher. Also, wer rechnen kann, ist sich bewusst, dass es sich lohnt, elektrisch zu fahren.

Eine Subventionierung der Mobilität erachte ich als heikel, denn wir brauchen weniger und nicht mehr Mobilität. Die Schweiz hat keine eigene Fahrzeugindustrie, welche wir mit solchen Kaufprämien unterstützen können. Dass in Deutschland regelmässig durch Abwrack-Prämien und auch für Prämien auf Elektroautos Industrieförderung betrieben wird, müssen wir im Kanton Zürich nicht nachahmen. Es ist erfreulich zu sehen, dass die Neuzulassungen von PW von 2019 bis 2020 um fast 25 Prozent abgenommen hat – natürlich Corona verschuldet. Im gleichen Zeitraum hat aber die Neuzulassung von reinen Elektro-PW um 48 Prozent zugenommen und ist nun mit 8,2 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge dabei, die Trendwende zu schaffen. Was mich wirklich noch interessieren würde,

ist, wie die Grünliberalen diese Kaufprämie finanzieren wollen? Bisher haben sie brilliert im Steuern senken. Sollen wir die Mittel bei der Bildung oder bei der Gesundheit einsparen?

Die Fraktion der Grünen wird das Postulat nicht unterstützen.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Es gibt bereits diverse Erleichterungen und Ermässigungen für schadstoffarme Fahrzeuge: Ermässigungen bei den Verkehrsabgaben, keine Verkehrsabgaben für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb oder Wasserstoffantrieb, reduzierte Verkehrsabgabe für gewerblich genutzte Lieferwagen. Der Kantonsrat hat 2019 beschlossen, die Ermässigungen der Verkehrsabgaben um sechs Jahre zu verlängern. Alle diese Fahrzeuge werden zu recht bevorzugt. Trotzdem benützen auch sie unsere Strassen und unseren Lebensraum. Schadstoffarme Fahrzeuge sollen von Erleichterungen und Ermässigungen profitieren. Jedoch sind wir nicht der Meinung, dass der Kauf mit staatlichen Mitteln mitfinanziert werden soll.

Die CVP-Fraktion unterstützt dieses Postulat nicht.

*Walter Meier (EVP, Uster):* Die Postulanten fordern vom Regierungsrat, eine Vorlage samt Rahmenkredit für eine wirksame Kaufprämie für CO<sub>2</sub>-frei betriebene Fahrzeuge mit gewerblicher Nutzung vorzulegen.

Man kann es drehen und wenden wie man will: CO<sub>2</sub>-frei betriebene Nutzfahrzeuge sind teurer als entsprechende Fahrzeuge, die mit fossilen Brennstoffen angetrieben werden. Und so vernünftig eine staatliche Verbilligung tönen mag, es ist zumindest problematisch, gewerbliche Fahrzeuge mit Steuergeldern direkt zu verbilligen. In der Fraktion wurde eine Variante diskutiert, welche eine grössere Unterstützung der Fraktion erhalten würde: Die EKZ oder alle Stromerzeuger im Kanton Zürich zahlen während ein paar Jahren einen Betrag, zum Beispiel zwei Millionen Franken, in einen «Ökofonds» ein. Gewerbler, welche ein Nutzfahrzeug kaufen wollen, können beim «Ökofonds» einen Antrag stellen, falls sie ein CO<sub>2</sub>-frei betriebenes Fahrzeug statt eines herkömmlichen Fahrzeugs kaufen. Aus dem «Ökofonds» wird zum Beispiel zwei Drittel der Differenz bezahlt, wobei der Betrag auf beispielsweise 5000 Franken pro Fahrzeug beschränkt wird. Bei einer solchen Variante würden Unternehmen die Prämie ausrichten, welche nachher davon profitieren würden, weil sie Strom verkaufen.

Wir unterstützen das Postulat trotzdem mit oben erwähnten Vorbehalten.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Die GLP hat schon aufgezählt, welche unzähligen Vorstösse sie zum Thema «Elektroauto» gemacht hat. Ja, es ist auch kein Zufall, wenn man sich die Interessenbindungen, die auch bekannt gegeben wurden, genauer anschaut. Denn hier handelt es sich schon auch um Lobby-Vorstösse, über deren Nutzen man sich durchaus streiten kann.

Bereits heute gibt es viele Vergünstigungen für Elektroautos. Sie wurden von meinen Vorrednern bereits erwähnt. Gemäss Auffassung der AL kann es nicht Aufgabe des Staates sein, den Kauf von Elektroautos zu subventionieren. Das Kosten-

Nutzen-Verhältnis fürs Klima beziehungsweise die CO<sub>2</sub>-Einsparungen ist im Vergleich zu den Kosten hierbei zu gering. Wenn jetzt plötzlich durch diese neuen Anreize alle Leute auf Elektroautos umsteigen würden, ohne ihre Mobilität grundsätzlich zu überdenken, dann würde dies auch nicht zum Ziel führen. Wir unterstützen den Vorstoss daher nicht. Das entsprechende Geld kann fürs Klima sinnvoller eingesetzt werden beispielsweise bei den kommenden Debatten über das Energiegesetz und die hierfür notwendigen Massnahmen. Besten Dank.

*Simon Schlauri (GLP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Das war klar, dass es schwierig werden würde. Ich möchte trotzdem auf ein, zwei Dinge replizieren, die gesagt wurden.

Der Vorwurf von Seiten der SVP, dass es ein Unterschied sei, ob man Anreize setze oder Subventionen ermögliche, die Subventionen seien wettbewerbsverzehrend. Das ist nicht der Fall. Es ist am Schluss gleich, ob Sie Steuern reduzieren oder ob Sie Subventionen ermöglichen, wenn Sie Lenkungswirkung in einer bestimmten Richtung erreichen wollen; der Staat hat in beiden Fällen weniger Geld in der Tasche. Doch man hat in beiden Fällen das erwünschte Verhalten erreicht; es ist identisch.

Herr Müller von der FDP hat gesagt, dass dabei Mitnahmeeffekte eine grosse Rolle spielen. Sagen Sie mir, wie das aussieht, wenn Sie als Betrieb ein Auto kaufen, dann ist es doch sicher so, dass der Preis eine gewisse Rolle spielt. Sie haben selbstverständlich unterdessen je länger je grössere Auswahl dieser Fahrzeuge. Wer den Markt kennt, weiss das. Ich habe ein bisschen den Verdacht, dass Herr Müller als Garagist seine Felle davonschwimmen sieht. Es ist nämlich so, dass Garagen weniger Wartungsaufwand mit Elektrofahrzeugen haben und entsprechend weniger Umsatz generieren. Ich finde es ein bisschen schade, dass die FDP hier auf diese rückwärtsgewandte Position reingefallen ist.

Herr Galeuchet von den Grünen sagt, dass bis 2035 vermutlich keine Verbrennerfahrzeuge mehr auf der Strasse sind – wenn ich ihn richtig verstanden habe. Ich glaube, das ist früher der Fall. Wenn man die Entwicklung heute ansieht, wird es sehr viel schneller gehen. Worum es uns aber geht bei diesem Vorstoss, ist, dass man in dem Bereich, in dem es Verzögerungen gibt, weil es eben zu langsam vorwärtsgeht, weil die Fahrzeuge noch zu teuer sind, dass man hier fein ziseliert einen ganz konkreten Anschub finanzieren soll. Die Finanzierung ist im Übrigen genau gleich: Wenn Sie Steuern senken, dann haben Sie auch weniger Geld in der Staatskasse, wenn Sie Zuschüsse geben, dann haben sie genau dasselbe. Also, die Frage läuft am Schluss aufs Gleiche hinaus. Der Verkehr trägt 30 Prozent zu unserem CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei. Wir haben hier eine Möglichkeit, fein ziseliert an einem ganz spezifischen Punkt wirksam anzusetzen. Überwinden Sie sich. Stimmen Sie Ja.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Ich möchte zuerst meine doppelte Interessenbindung bekanntgeben: Zum einen habe ich kein Auto, zum Zweiten bin ich ein Facebook-Freund von Simon Schlauri. Und weil ich ein Facebook-Freund von Simon



Schlauri bin, bin ich täglich über die neuste Entwicklung im Bereich der Elektrofahrzeuge informiert. In einem seiner jüngsten Posts hat er eine Grafik veröffentlicht, in der dargestellt wird, dass die Schweiz bezüglich Elektrofahrzeuge Nummer drei in Europa ist. Also, es ging nicht ums Impfen, es ging nicht um Maskenkäufe, sondern es ging um Elektrofahrzeuge. Und das sind wir: Nummer drei. Da muss ich sagen, Simon Schlauri hat Recht. Wir sind tatsächlich eines der Länder mit der höchsten Elektrofahrzeugdichte. Das hat sich im letzten Jahr im Kanton Zürich noch verstärkt. Herr Schlauri, ich werde Ihr Facebook-Freund bleiben und ich werde die Statistiken wachsen sehen. Wenn wir diesen Vorstoss heute überweisen würden, dann hätten wir in zwei Jahren einen Antrag und in drei Jahren vielleicht eine politische Wirkung. Sie werden zugeben müssen, dass Sie bis dann vermutlich feststellen können, dass sich die Elektrofahrzeugdichte massiv erhöht hat. Sie haben auch richtig festgestellt, dass der Regierungsrat noch elektrofahrzeugfreundlicher ist. Ich weise Sie immerhin darauf hin, dass der Regierungsrat schon in seiner letzten Revision des Strassenverkehrsgesetzes diese Fahrzeuge von den Abgaben befreit hat – als einer der ersten Kantone. Wir haben inzwischen – ich finde das auch richtig – mehrere Vorstösse der Grünliberalen-Fraktion übernommen, die eine bessere Infrastruktur wollen. Daher, Herr Schlauri, können Sie mit ihrem kantonsrätlichen Wirken sehr zufrieden sein. Ich wünsche Ihnen alles Gute. Ich werde Ihnen zum Abschied ein Buch «Zürcher Landschaften» schenken. Ich finde es gut. Sie können dorthin gehen, wie Sie wollen, zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit Ihrem Elektrofahrzeug. Ihren Vorstoss unterstützen, das können wir leider nicht. Sie wissen, wir haben Recht. Danke vielmals.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 11/2020 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.