

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 Eigentümergemeinschaften 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 verhandelt, 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 werfen. 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 beruhigt. 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 Individualfahrzeuge 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, dass 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.