

2. Rahmenkredit für das Förderprogramm «Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität»

Antrag des Regierungsrates vom 22. Juni 2022 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 6. Dezember 2022

Vorlage 5842a

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ziffer römisch I untersteht der Ausgabenbremse.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der KEVU-Mehrheit beantrage ich Ihnen, den auf die Jahre 2023 bis 2026 befristeten Rahmenkredit von 50 Millionen Franken für die Umsetzung des Förderprogramms Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität zu lasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe 5925, Strassenfonds, zu bewilligen. Eine KEVU-Minderheit, bestehend aus der SVP-Fraktion, beantragt Ihnen Nichteintreten und somit Ablehnung beziehungsweise Nichtbewilligung des Kredites. Einstimmig beantragt Ihnen die KEVU sowohl die Kenntnisnahme der Erledigung der Motion 107/2019 also auch die Abschreibung des Postulates betreffend Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge (*KR-Nr. 297/2017*).

Die Vorlage, inklusive des abzuschreibenden Postulates, wurde an insgesamt sechs Sitzungen der KEVU beraten. Der Erstmotionär – dabei handelt es sich um den Sprechenden – und Erstpostulant, unser Kollege und KEVU-Mitglied Daniel Sommer, haben im Anschluss an die Vorlagenpräsentation durch die VD (*Volkswirtschaftsdirektion*) auch in Anwesenheit des Baudirektors (*Regierungsrat Martin Neukom*) ihre mündlichen Stellungnahmen abgegeben. Für die enge Begleitung und den informativen Austausch bei der Beratung der Vorlage in der Kommission durch Vertreter der Verwaltung, namentlich Herrn Pascal Kern vom Amt für Mobilität und Herrn Thomas Stoiber vom AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*), sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Dies ermöglichte auch eine rasche Behandlung unmittelbar nach den Sommerferien beziehungsweise einen Abschluss noch vor Weihnachten. Ebenfalls ist unserer Kantonsratspräsidentin zu danken, die in Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) eine sehr zeitnahe Traktandierung hier im Rat ermöglicht hat. Prioritäten werden gesetzt und das, geschätzte Esther, wird von vielen anerkannt.

Anders als sonst in der KEVU, wurde dieses Mal auf Hearings verzichtet; dies, weil im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des vorliegenden Antrags des Regierungsrates an den Kantonsrat innerhalb der zweijährigen Frist nach Überweisung der Motion anlässlich der kantonsrätlichen Klimadebatte im Juni 2020 die VD im entsprechenden Prozess mit einer Vielzahl von Akteuren von Städten, Energieversorgungsunternehmen und Verbänden beziehungsweise Vertretern aus der Privatwirtschaft vertiefte Fachgespräche führte. Ziel war, eine bedürfnisgerechte und administrativ überblickbare Umsetzung auszuarbeiten und zu beantragen. Das dürfte geglückt sein. Nichtsdestotrotz wurden verschiedene Betroffene

zu einer schriftlichen Stellungnahme eingeladen. Von Casafair (*Verband für umweltbewusste und faire Wohneigentümerinnen und -eigentümer*), der Stadt Zürich und dem GPV (*Gemeindepräsidienverband*) sind solche auch eingetroffen. Neben technischen Hinweisen wurden Anmerkungen betreffend Vollzug, administrative Abwicklung und die vorab finanzielle Abstimmung mit anderen Förderprogrammen des Bundes beziehungsweise von Gemeinden gemacht. Wiederholt ist auf eine Anpassung von baulichen Vorschriften hingewiesen worden. Der GPV lehnt die Vorlage im Grundsatz ab.

Im Hinblick auf den regierungsrätlichen Antrag zur Erfüllung der überwiesenen Motion wurde über das Thema «Infrastruktur für alternative Antriebe» durch die VD und die BD (*Baudirektion*) ein Grundlagen- und Strategiebericht vorgelegt. Neben den strategischen Grundlagen – Stichworte dazu sind die Klimastrategie des Regierungsrates und das Mobilitätsprogramm DiNaMo (*Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität*), den Details der fachlichen Grundlagen und den Teilstrategien wurde ein dreiteiliges Arbeitsprogramm präsentiert. Dies beinhaltet das heute zur Debatte stehende Förderprogramm, die Mobilitätsberatung und weitere Massnahmen. Für das Förderprogramm Ladeinfrastruktur liegt mit Version 1.0 vom 20. Mai 2020 ein Vertiefungsbericht vor. Dieser ist auch Grundlage für die eigentliche Förderung, sprich, wie die 50 Millionen Franken von Berechtigten beantragt beziehungsweise umgangssprachlich abgeholt werden können. Die Eckpunkte des Förderprogramms beziehungsweise des Vollzugs können darin im Detail nachvollzogen werden.

Im Fokus steht einerseits die Lademöglichkeit am Wohnort. Wegen der langen Standzeiten ist dort langsames Laden batterieschonend und auch netzverträglich möglich. Begünstigte sind somit Besitzer und Besitzerinnen von Mehrfamilienhäusern und Stockwerkeigentum, aber auch die Gemeinden, wenn es um Ladeinfrastrukturen beispielsweise in den sogenannten Blauen Zonen geht. Die Kosten für die zu erstellende Grundinstallation sollen mit dem Förderprogramm einmalig gesenkt werden. Zweitens soll das Laden am Zielort, sprich am Arbeitsort oder bei Einkaufseinrichtungen, ebenfalls gefördert werden. Ein dritter Bereich sind die Flottenbetreiber im Güterverkehr und viertens werden auch Pilot-Anlagen für Wasserstofftankstellen mit einem einmaligen Investitionsbeitrag entsprechend begünstigt. Auch das geht unter dem Titel «Technologie-Offenheit» zurück auf die Überlegungen der Motionäre. Die finanziellen Anreize des Förderprogramms sollen mit einem Beratungsangebot ergänzt werden, was offensichtlich einem Bedürfnis aus den vorher umschriebenen Konsultationen mit einer Reihe von Stakeholdern entspricht.

Insgesamt sollen 50 Millionen Franken, ein Betrag, der über verschiedene Modellierungen hergeleitet worden ist, bereitgestellt werden. Der Betrag blieb während der KEVU-Beratungen unangetastet und somit zumindest bei der befürwortenden Kommissionsmehrheit unbestritten. Voraussichtlich wird der grösste Teil des Förderbedarfs, nämlich rund 80 Prozent, für private Parkplätze in Ein- und Mehrparteienhäusern anfallen. Es wird mit insgesamt 19'000 Gesuchen gerechnet. Die Vollzugskosten werden mit 3,7 Millionen Franken beziehungsweise 8 Prozent

veranschlagt. Für die Abwicklung sind zwei zusätzliche, für die Dauer des Programms befristete Stellen im AWEL vorgesehen. Die Vollzugs-, inklusive der Personalkosten, sind im Rahmenkredit inkludiert.

Die Kommission hat einstimmig den regierungsrätlichen Antrag dahingehend ergänzt, dass das Förderprogramm, wie ursprünglich in der Motion gefordert, befristet sein soll, nämlich für vier Jahre beziehungsweise bis Ende Kalenderjahr 2026. Das Förderprogramm wird mit der Inkraftsetzung des Förderreglements durch den Regierungsrat mit separatem Beschluss nach Ablauf der Referendumsfrist und anderen Fristen beginnen. Ausgaben, die nach der heutigen Bewilligung des Rahmenkredits getätigt werden und förderberechtigt sind, können ab dann geltend gemacht werden. Ich bin sicher, dass Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh sich dazu noch äussern wird, auch dazu, wie die Informationskampagne, inklusive Medienkampagne, und die Abwicklung über das kantonale Gesuchs-Portal unter Federführung der Baudirektion angesiedelt wird.

Die Kommission befasste sich eingehend mit der Verbuchung des Rahmenkredits. Beantragt ist, dass der Rahmenkredit zulasten des Strassenfonds bewilligt wird. Dies wurde von verschiedener Seite hinterfragt, vor allem auch angesichts der Tatsache, dass Halterinnen und Halter von reinen Elektrofahrzeugen gemäss geltenden kantonalen Verkehrsabgabegesetz von den jährlichen Strassenverkehrsabgaben unbefristet befreit sind. Die potenziell Begünstigten vom Rahmenkredit würden bereits – und nun ein zweites Mal – von staatlichen Vorgaben profitieren beziehungsweise finanziell entlastet. Das ginge zu weit. Dies ist auch ein Teil der Begründung für den Minderheitsantrag; umso mehr, weil der Strassenfonds nach Inkraftsetzung der durch das Stimmvolk angenommenen PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013 von Altkantonsrat Robert Brunner*) ab 2023 unter weiterem Stress beziehungsweise Abfluss an jährlichen Mitteln von zusätzlich 70 Millionen Franken stünde. Für eine fundierte finanzielle Auslegeordnung wurde der Sicherheitsdirektor, Herr Regierungsrat Mario Fehr, für einen – ich sage einmal – facettenreichen und lebendigen Austausch und eine persönliche Einschätzung in der Kommission eingeladen. Die Regierung, inklusive einer vierten Direktion bei diesem Thema, nämlich die Finanzdirektion, sei daran, die Struktur der Strassenabgaben, inklusive der möglichen Aufhebung der gegenwärtigen und politisch gewollten Befreiung von Elektrofahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugen mit null CO₂-Emissionen, zu modifizieren. Der ganze Prozess solle aber auch mit den Entwicklungen auf Bundesebene koordiniert werden. Dies alles würde dauern und eine Änderung der kantonalen Strassenverkehrsabgaben würden somit erst nach Ablauf des Rahmenkredits möglich sein. Zwischenzeitlich beziehungsweise interessanterweise legt der Regierungsrat im Ergänzungsbericht des Postulates «Strassengelder für Strassen», Vorlage 5733b, einen Vorschlag für eine kantonale Zwischenlösung betreffend eine schrittweise Aufhebung der Befreiung für emissionsfreie Fahrzeuge vor, die Fortsetzung folgt also.

Die Kommissionsminderheit – und ich komme jetzt gleich zum Abschluss – lehnt den Rahmenkredit ab. Die SVP-Fraktion ist überzeugt, dass sich die E-Mobilität auch ohne diese spezifische Förderung dank der starken Verbreitung dieser Technologie in der modernen Autoindustrie durchsetzen wird. Der Rahmenkredit führe

nur zu Mitnahmeeffekten bei ohnehin angedachten Projekten. Die Minderheit erachtet es zunehmend als stossend, dass die Besitzenden von E-Mobilen, E-Fahrzeugen mit Geldern aus dem Strassenfonds unterstützt werden, indem sie bis auf Weiteres trotz Strassennutzung von Verkehrsabgaben befreit sind, nichts einzahlen. Besten Dank, und ich werde mich nachher nochmals ganz kurz zu Wort melden.

Minderheitsantrag Christian Lucek, Sandra Bossert, Hans Egli (in Vertretung von Daniela Rinderknecht), Ueli Pfister: Auf Ziff. I und II der Vorlage wird nicht eingetreten.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Sie werden heute einem erneuten Fördertopf für die Elektromobilität und, damit verbunden, zwei Stellen für dessen Administration zustimmen. Ich erläutere Ihnen, weshalb die SVP dies ablehnt:

Grundsätzlich ist es durchaus richtig, dass die Elektrofahrzeuge zu Hause geladen werden sollten, und es stimmt auch, dass dies in Gemeinschaftsgaragen nicht ohne weiteres möglich ist. Es ist aber auch so, dass mit der stetig fortschreitenden Elektrifizierung die Nachfrage deutlich ansteigt und Liegenschaften mit vorbereiteten Ladelösungen einen Marktvorteil aufweisen. Bauherren und Investoren rüsten daher Neubauten ohnehin mit Ladestationen oder Ladeoptionen aus. Ähnlich ist es bei Bestandesbauten. Mittlerweile gibt es zahlreiche Modelle, wie sich Nachrüstungen und Lademanagement bis hin zu fixfertigen Abrechnungsprogrammen auch in Gemeinschaftsgaragen mit Mieten oder im Stockwerkeigentum realisieren lassen. Mit anderen Worten: Wir fördern hier etwas, was längst im Gange ist. Wer sich heute mit dem Ausbau von Ladestationen beschäftigt, wird nun warten, bis der Rahmenkredit zur Verfügung steht, ein typischer Mitnahmeeffekt also. Als Immobilienvorstand in unserer Gemeinde habe ich selbst die Offerte für den Ausbau in einer grösseren Tiefgarage bereits auf dem Tisch. Aber auch wir werden natürlich jetzt den Batzen vom Staat abwarten, obwohl das Projekt unabhängig davon realisiert würde. Da werden wir bestimmt keine Ausnahme sein. Wir hoffen aber natürlich, dass die Installateure diesen Förderbeitrag nicht künftig gleich in ihrer Offerte draufschlagen werden, was dann ein Mitnahmeeffekt in die andere Richtung wäre.

Doch besonders stossend ist, woher das Geld kommen soll: ausgerechnet aus dem Strassenfonds, welcher ohnehin eine Unterdeckung aufweist und jetzt nach der PI Brunner nun zusätzlich mit weiteren 50 Millionen Franken geschöpft werden soll. Die Begründung in der Vorlage, dass die Förderbeiträge ja den Strassenfahrzeugen zugutekommen, sei es angezeigt, diese zulasten des Strassenfonds verursachergerecht zu finanzieren, ist doch schon reichlich abenteuerlich. Denn es werden ausgerechnet die Strassenfahrzeuge gefördert, welche im Kanton Zürich von Verkehrsabgaben befreit sind und naturgemäss auch nicht über die Mineralölsteuer einen Beitrag an die Infrastruktur in den Strassenfonds leisten. Aber auch Elektromobilität benötigt Strassen. Durch das im Vergleich zu ähnlichen konventionellen Fahrzeugen höhere Gewicht beanspruchen sie diese sogar eher noch mehr. Wenn schon verursachergerecht, so muss im Rahmen der Revision des Verkehrsabgabengesetzes die Befreiung von Elektrofahrzeugen ein Ende haben.

Sonst haben wir zwar Ladestationen und Elektrofahrzeuge, aber nur noch Löcher in den Strassen.

Immerhin hat die Kommission in ihrer Weisheit das Förderprogramm zeitlich begrenzt. Wir lehnen die Vorlage jedoch aus den genannten Gründen ab und stimmen der Abschreibung des damit verbundenen Postulates 297/2017 zu. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): «Vermeiden, verlagern, verbessern», heute sprechen wir viel über Mobilität und darum erinnere ich gerne wieder an dieses wichtige Credo der Verkehrsplanung. Und für uns gibt es da eine klare Priorisierung von erstens Vermeiden, zweitens Verlagern und nur noch drittens Verbessern. Mit diesem Förderprogramm bewegen wir uns ganz klar im Bereich des Verbesserns und darum unterstützen wir es auch. Der Autoverkehr muss so schnell wie möglich elektrifiziert und dekarbonisiert werden, und der Fokus liegt hier auf «so schnell wie möglich». Natürlich verändert sich der Markt gerade von selbst in diese Richtung, aber die Klimakatastrophe verlangt von uns hier ja, wesentlich schneller vorwärts zu machen, als die freien Marktkräfte es würden. Nur mit solchen Programmen können wir das Ziel des Kantons erreichen, tatsächlich bis 2040 netto null Treibhausgase auszustossen.

Richtig ist für mich auch die grössere Förderung der bidirektionalen Ladestationen, da auch ich die Autobatterien als ein spannendes Potenzial erachte, um unserer Stromnetz zu stabilisieren und die Fotovoltaik optimal einzusetzen. Es ist für uns ausserdem sehr richtig und wichtig, dass auf das Laden am Wohnort fokussiert wird. Darum unterstreiche ich gerne den Hinweis in der Vorlage 5842 beim Seitenwechsel von Seite 6 auf 7, dass das Laden am Arbeitsort und bei Einkaufseinrichtungen zu einer verstärkten Autonutzung führen kann und darum vom Förderprogramm ausgeschlossen ist. Ich freue mich auch darüber, dass die Gemeinden viel Spielraum bekommen, das Förderprogramm für ihre Verhältnisse optimal zu nutzen. So weiss ich, dass unsere Stadt Zürich nur zurückhaltend Ladestationen in der blauen Zone einrichten wird, und empfehle auch anderen urbanen Gemeinden, hier zurückhaltend zu sein, um diese Platzverschwendung nicht noch mehr zu manifestieren. So bleibt dann auch mehr Geld im Fördertopf für echt ländliche Gemeinden, wo ein Vermeiden und Verlagern der Mobilität tatsächlich schwierig ist.

Dann noch zum Wasserstoff: Wir alle wissen, dass die Effizienz, aus Strom zuerst Wasserstoff herzustellen und dann diesen wieder indirekt in Bewegungsenergie umzuwandeln, sehr schlecht ist. Darum freue ich mich, dass das Förderprogramm nur wenige Tests mit Wasserstofftankstellen unterstützen will. Dieser Anteil ist so klein, dass es sich nicht lohnt, diesen mit einem Antrag aus dem Programm zu streichen. Und gegen den Erkenntnisgewinn aus diesen Pilotprojekten wehren wir uns sicher auch nicht. Unsere Unterstützung des Förderprogramms CO₂-arme Mobilität hindert uns aber natürlich nicht daran, weiter alles zu fordern und zu unterstützen, was das Vermeiden und Verlagern von privatem Autoverkehr stützt. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die Grundlage für den heutigen Rahmenkredit ist ja die Motion der FDP, welche 2019 einen Schub für die technologieoffene CO₂-arme Mobilität gefordert hatte, und auch für das regierungsrätliche Programm DiNaMo aus der Volkswirtschaftsdirektion. Die Forderungen unserer Partei sind damit aufgenommen, die Motion ist erfüllt. Mit dem vorgelegten klar befristeten Rahmenkredit können nun für die Jahre 2023 bis 2026 dringend notwendige finanzielle Anreize in der Höhe von 50 Millionen Franken geschaffen werden. Die Motion fügt sich somit nahtlos in Strategie und Handlungsprogramm von DiNaMo ein, welches die Förderung von CO₂-armem Strassenverkehr als Massnahme mit grossem Wirkungspotenzial bei schneller Umsetzungsmöglichkeit identifiziert hatte. Auch fügt sie sich in die langfristige Klimastrategie des Kantons ein. Der Verkehrssektor macht im Kanton mit 39 Prozent einen Hauptanteil an Treibhausgasemissionen aus. Und folgerichtig hat der Kantonsrat nun die Prioritäten mit einem Rahmenkredit zur Förderung von CO₂-armer Mobilität gelegt.

Richtigerweise setzt der Rahmenkredit, wie von uns gefordert, an der notwendigen Infrastruktur für Fahrzeuge an. Es braucht eine entsprechende Infrastruktur, wie Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Wasserstofftankstellen oder Tankstellen für synthetische Treibstoffe, damit sich Personen und Firmen beim Kauf bereits für CO₂-arme beziehungsweise CO₂-freie Fahrzeuge entscheiden. Mit der Förderung schaffen wir die Basis für einen Kaufschub solcher Mobilität, und zwar für Personen- wie auch für Lastwagen. Für beide soll entsprechende Infrastruktur, welche im Kanton Zürich noch nicht ausreichend ist, rasch zugebaut werden. Vor allem bei Mehrfamilienhäusern gibt es noch grosses Potenzial. Studien haben gezeigt, dass das grösste Hemmnis für den Umstieg das Fehlen einer Ladestation ist, und die Regierung trägt dem Rechnung im differenzierten Förderprogramm; es geht um Basisinstallationen, Zustupf für einzelne Parkplätze, bidirektionale Ladestationen. Vor allem die Förderung Letzterer, der bidirektionalen Ladestationen, überzeugt uns durch den innovativen Ansatz. Denn damit kann Strom aus der Fahrzeugbatterie direkt zurück ins Netz gespeist werden, was es erlaubt, Lastspitzen abzdämpfen und so das Stromnetz zu entlasten.

Auch der Güterverkehr wurde nicht vergessen. Hier setzt die Regierung nicht nur auf batterieelektrischen Antrieb und die Förderung von entsprechenden privaten Ladestationen bei Logistikunternehmen, sondern sie möchte einen Fokus auf Wasserstoff-Lastwagen und vor allem die passende Infrastruktur legen, wobei Pilotprojekte – und das finden wir wiederum löblich – zusammen mit privaten Partnern geschaffen werden sollen.

Die Frage, aus welcher Quelle die Förderung kommen soll, wurde in der Kommission ausgiebig diskutiert. Aus Sicht der FDP ist die Belastung des Strassenfonds, der durch die Auswirkungen der PI Brunner bereits stark belastet ist, nicht besonders glücklich. Wir hätten uns auch vorstellen können, dass es eine Belastung der allgemeinen Staatskasse gibt. Wir akzeptieren nun aber, nachdem die rechtlichen Grundlagen ausreichend geklärt worden sind, dass die Mittel für den Rahmenkredit aus dem Strassenfonds genommen werden. Den Bedenken der SVP, dass einseitig eine Minderheit von Eigentümern von Elektrofahrzeugen mit

Geldern aus dem Strassenfonds gefördert wird, in welchen diese bislang ja wegen der Befreiung von Verkehrsabgaben nichts einzahlen, kann nun entgegnet werden, dass sich dies gemäss der Regierung bis 2025 ändern soll. Eine Ankündigung, die bereits mit der Festsetzung des Strategieprogramms DiNaMo öffentlich geworden ist, das ist nichts Neues. Grundsätzlich glücklich sind wir von der FDP über die Befristung des Rahmenkredits. Für uns ist es klar, dass es anschliessend, nach 2026, eine Evaluation über die Wertigkeit des Instruments und auch eine Bedarfserhebung braucht, bevor wir über eine Fortsetzung befinden können.

Für die FDP war bei der Ausarbeitung ihrer Motion klar, dass es eine mögliche Förderung CO₂-armer Mobilität geben muss, die technologieoffen auszugestalten ist. Das ist mit dem vorliegenden Rahmenkredit zwar angestrebt, wenn auch mit einem etwas einseitigen Fokus auf die Förderung der Elektromobilität. Das mag nun daran liegen, dass die Elektromobilität gegenüber anderen Technologien, wie Wasserstoff, einfach wesentlich marktreifer ist und zum eigentlichen Stand der Mobilitätstechnik gehört. Bei Wasserstoff ist es so, dass noch etliches – die Herstellung, die Ausrüstung der Tankstellen – der Marktreife harret. Wir sind aber zufrieden, dass die Regierung die Wasserstofftechnologie immerhin mit den Leuchtturmprojekten berücksichtigt. Ebenfalls zufrieden sind wir darüber, dass das strategische Ziel des schrittweisen Wegkommens der CO₂-intensiven Mobilität so rasch aufgegriffen wurde. Eine möglichst zügige Umsetzung ist nun wichtig, damit in der Übergangszeit nicht mit Investitionen zugewartet wird. Der Schub, CO₂-arme und CO₂-freie Mobilität zu fördern, ist uns von der FDP den Rahmenkredit im Sinne einer klassischen Anschubfinanzierung wert. Ja, es ist der FDP die Weiterentwicklung, die nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität und damit eben auch der individuellen Mobilität im Allgemeinen, wert. Wir stimmen zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Ich möchte mich in meinem Votum auf zwei Aspekte konzentrieren: Der Aspekt 1, das sind die Sammelgaragen. Hier in den Sammelgaragen oder in den Gemeinschaftsgaragen haben wir ein grösseres Problem bezüglich der Einrichtung von Ladeinfrastruktur. Wo es nicht weitergeht – und das haben wir ja bereits letzte Woche (*Ablehnung der Motion KR-Nr. 459/2020*) gesehen –, ist beim «Recht auf Laden». Es werde anscheinend nicht akzeptiert, dass hier Vorschriften zum Zuge kommen sollen, die das «Recht auf Laden», die in der Stockwerkeigentümergeinschaft eben die Besitzer von Stockwerkeigentum stärken würden oder die die Mieter gegenüber der Verwaltung und den Eigentümern der Mietliegenschaften stärken würden, um das Recht hier durchsetzen zu können. Heute versuchen wir es jetzt mit einer Finanzierung, mit einem Rahmenkredit. Der Widerstand gegen diese Infrastruktur, gegen diese Einrichtung ist gross, weil es natürlich so ist, dass jetzt im Moment nur ein Teil der Mieter oder Eigentümer auf Elektromobilität umschwenkt und die anderen noch nicht, es aber eben sinnvoll ist, wenn gerade die ganze Garage verkabelt wird. Und es ist auch sinnvoll, wenn man dann eben gerade ein Lademanagement einführt, wenn man das bidirektionale Laden ermöglicht und somit die Autobat-

terie auch gleich wieder für die Gemeinschaft nutzt. Das ist natürlich komplizierter. Und wenn jemand keine Lust hat, das mitzufinanzieren, weil er sich vor einem Jahr oder vor zwei Jahren einen neuen Benziner oder ein Dieselmotorfahrzeug gekauft hat, dann ist das auf eine Art nachvollziehbar. Hier bräuchte es aber rechtliche Vorschriften, die das verändern würden. Heute versuchen wir das jetzt zumindest so zu ändern, dass ein Anreiz geschaffen wird, damit man vielleicht dann eher Ja sagt, auch wenn man als Stockwerkeigentümer noch nicht direkt davon profitiert.

Der zweite Punkt, auf den ich noch eingehen möchte, ist die Finanzierung. Wir haben es bereits verschiedentlich gehört und wir haben auch die Sympathien gehört, die die FDP für den SVP-Antrag hat, weil jetzt die Finanzierung aus dem Strassenfonds kommt. Grundsätzlich ist es richtig, dass wir die Finanzierung dieser Verkehrsinfrastrukturanlage – und dazu gehört es eben auch, wenn wir es nicht durch Vorschriften regeln können – über die Infrastrukturfinanzierung machen, und dafür ist der Strassenfonds zuständig. Wir haben es auch jetzt verschiedentlich gehört, es sei problematisch, diesen jetzt nochmals zu belasten, weil ja mit der PI Brunner jetzt schon wieder 50 Millionen Franken aus dem Strassenfonds abfliessen würden. Nun, wie gesagt, der Strassenfonds ist dazu da, die Strassen zu finanzieren oder, breiter gesehen, die Infrastruktur zu finanzieren, die wir für den Strassenverkehr benötigen. Und jetzt sollen zukünftig nicht mehr nur 1500 Kilometer Staatsstrassen finanziert werden, sondern auch ein Beitrag an Gemeindestrassen geleistet werden, die den grössten Teil des kantonalen Strassennetzes ausmachen. Das ist also nur gut und recht, genauso wie es gut und recht ist, dass aus dem Strassenfonds jetzt diese Ladeinfrastruktur finanziert wird. Man kann darüber streiten, man kann darüber diskutieren, ob es mittlerweile an der Zeit ist, dass die Elektrofahrzeuge auch einen Beitrag an die Infrastrukturfinanzierung leisten sollen, denn ja, sie benötigen diese Infrastruktur auch. Und hier ist die Lösung im Grundsatz einfach: Wir brauchen einerseits eine leistungsabhängige Infrastrukturfinanzierung und wir brauchen eine Deckung der externen Kosten. Und über die externen Kosten hätten wir dann auch gleich die Förderung der Elektromobilität, weil die Elektromobilität positive oder weniger negative Auswirkungen hat auf das Klima und auch lokal bezüglich der Luftschadstoffe auf die lokale Luftreinhaltung. Also hier hätten wir dann die Förderung. Das ist aber ein Punkt, an dem weder Regierung noch Parlament wirklich mitarbeiten möchten. Seit 2012 liegt ein Vorstoss (*KR-Nr. 340/2021*) vor, der genau diese externen Kosten des Verkehrs regeln möchte und wo sich Regierung und Parlament weigern, vorwärts zu machen. Bei der leistungsabhängigen Infrastrukturfinanzierung, da brauchen wir dann noch den Bund. Der soll hier vorwärtsmachen – ich hoffe, wir finden hier eine Lösung – und dann ist das Problem mit der Unterfinanzierung auch gelöst. Ich bitte Sie also, stimmen Sie diesem Antrag heute zu. Er ist grundsätzlich richtig von der Finanzierungsquelle her und er ist dringend notwendig, um die Elektromobilität zu fördern, dieser Ansatz, der jetzt auf dem Tisch liegt und mehrheitsfähig ist. Ich danke Ihnen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Der Anteil des CO₂-Ausstosses durch den Verkehr hat von 1990 bis 2020 weiter zugenommen. Nach Zahlen des Bundesamtes für Statistik ist der Verkehr für 31,6 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Damit hat dieser Anteil beim Verkehr in den letzten 30 Jahren um 4 Prozent zugenommen. Während die Treibhausgasemissionen in den Segmenten Haushalt, Industrie, Dienstleistungen zurückgehen, stagnieren wir beim Verkehr auf einem viel zu hohen Niveau. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen sinken, das Ziel aber von 95 Gramm oder korrigiert 118 Gramm wird aber bei weitem nicht erreicht. Sanktionen bei den Importeuren in der Höhe von 132 Millionen Franken scheinen zu tief zu sein, um eine Wirkung zu zeigen. Die Importeure setzen immer noch zu wenig auf Elektrofahrzeuge. Wir sehen aber, dass der Handlungsbedarf gross ist. Die Treibhausgasemissionen beim motorisierten Individualverkehr müssen sinken. Erfreulich hingegen ist, dass der Anteil der E-Fahrzeuge deutlich zugenommen hat. 2020 waren schon mehr als 24 Prozent der Neuzulassungen Steckerfahrzeuge, also Plug-in-Hybride, und auch rein elektrisch betriebene Fahrzeuge.

Sicher getrieben durch das Verbot von neuen Verbrennern in der EU ab 2035, stellt die Autoindustrie in Europa völlig auf Elektrofahrzeuge um. Schade, dass die Schweiz auch hier wieder aussen vor ist. Man könnte meinen, unsere bürgerlichen Politiker in Bern müssten eine grosse Autoindustrie verteidigen. Die Volkswirtschaftsdirektion hat mit dem DiNaMo eine Strategie festgelegt, welche sich der Nachhaltigkeit in der Mobilität annimmt. Eine Teilstrategie daraus ist die Dekarbonisierung des Verkehrs. Das Förderprogramm ist eine befristete Massnahme, welche aus dieser Strategie folgt: Anreize zu schaffen, E-Ladeinfrastruktur zu realisieren, dort, wo der Zubau heute am schlechtesten läuft. Das ist in bestehenden Mehrfamilienhäusern und bei Stockwerkeigentümern. Hier soll eine Teilfinanzierung der Grundinstallation vorgenommen werden. Für Mieterinnen und das Gros der Schweizerinnen und Schweizer ist es ein Hemmnis, wenn kein Parkplatz mit Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Und damit werden Investitionen in CO₂-freie Mobilität um weitere fünf Jahre nach hinten verschoben.

Mit dem Kredit sollen auch Anreize geschaffen werden für innovative, aber noch sehr teure Lösungen, wie das bidirektionale Laden, welches einen wichtigen Teil dazu beitragen kann, um die Stromnetzverstärkung in Zukunft zu vermeiden oder geringer zu halten, da einerseits die Batterien für übergeordnetes Lastmanagement dienen können, andererseits Strom im Quartier selbst genutzt werden kann, weil er dort gespeichert bleibt und vor Ort wiederverwendet werden kann.

Die Grünen erachten grossmehrheitlich das Förderprogramm als sinnvoll und zielführend, um die Dekarbonisierung im Verkehr voranzutreiben. Die Elektromobilität soll aber nur ein Teil der zukünftigen Mobilität sein. Eine Eins-zu-eins-Transformation kann nicht das Ziel sein. Eine Verschiebung hin zu mehr Fuss- und Radverkehr und multimodaler Mobilität ist dabei noch viel zentraler. Auch dazu erwarten wir von der Volkswirtschaftsdirektion möglichst rasch weitere Massnahmen. Heute sind 11'000 von circa 500'000 Parkplätzen, privaten Parkplätzen, im Kanton Zürich mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Es gibt hier also noch ein grosses Potenzial, um vorwärtszukommen. Wir Grünen sind sehr kritisch

beim Rahmenkredit, wenn es um Investitionshilfen im öffentlichen Raum, zum Beispiel bei den blauen Zonenparkplätzen, geht. Es ist nicht Staatsaufgabe, Ladeinfrastruktur zu erstellen, auf keiner staatlichen Ebene. Deshalb betrachten wir die Förderung von Anwohnerparkplätzen als unnötig und rufen den Regierungsrat auf, diesen Teil des Förderprogramms noch einmal zu überdenken und aus dem Programm herauszunehmen. Die öffentliche Hand soll dort Elektroladeinfrastruktur schaffen, wo ihre Fahrzeuge stehen oder Mitarbeiter parkieren können – auf Werkhöfen, bei Polizeiposten, in Tiefgaragen der Verwaltung – und diese der Öffentlichkeit nach Möglichkeit, zum Beispiel nach Arbeitsschluss, zugänglich machen. Gleiches gilt für die Gemeinden. Die Grüne Fraktion wird dem Rahmenkredit grossmehrheitlich zustimmen, möchte aber der Volkswirtschaftsdirektion nahelegen, den Kredit für Private auf Privatgrundstücken zu nutzen und nicht die Infrastruktur im öffentlichen Raum zu fördern. Besten Dank.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Die CO₂-arme Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil der Umweltbilanz und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase. Alle Arten von nicht fossilen Treibstoffen, alle Arten müssen gefördert werden, und die entsprechenden Ladestationen müssen möglichst schnell verfügbar und gut erreichbar sein. Dieser Rahmenkredit soll Anreize schaffen, unter anderem, um Ladestation zu erstellen, mit möglichst einheitlichen Standards. Dieser grosse Rahmenkredit von 50 Millionen Franken muss jedoch auch finanziert sein, vorgesehen ist dafür der Strassenfonds. Der Strassenfonds wird durch die Strassenverkehrsabgaben geäufnet, bis heute ohne Beiträge der E-Autos. Nun ist es an der Zeit, diese Praxis zu überdenken. Bei einer hoffentlich steigenden Zahl von E-Fahrzeugen wird ansonsten nicht mehr genügend Geld im Fonds sein, um solche wichtigen Rahmenkredite zu finanzieren. Heute sind rund 46'000 Elektrofahrzeuge in unserem Kanton unterwegs, von ganz unterschiedlicher Bauart und Grösse. Besonders die grossen und schweren E-SUV beanspruchen unsere Strassen sehr, und es kann nicht sein, dass diese Boliden von Strassenverkehrsabgaben befreit sind. Wir erwarten, dass die Reform der Strassenverkehrsabgaben nun zügig vorgebracht wird.

Die Mitte-Fraktion ist mit der Abschreibung des Postulates einverstanden, stimmt der Befristung dieses Kredits zu, da die CO₂-arme Mobilität sich noch stark verändert, und selbstverständlich stimmen wir auch dem Rahmenkredit zu.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): «Wir wollen der Elektromobilität zum Durchbruch verhelfen.» Das sind mit Sicherheit nicht die Worte von Gabi Petri, sondern jene des CEO (*Helmut Ruhl*) des grössten Automobilimporteurs (*AMAG AG*) der Schweiz an der Jahrespressekonferenz im vergangenen Januar. Über Autos mit Verbrennungsmotor hat er dabei kein einziges Wort verloren. Dass die Tage der fossil betriebenen Asphalt-Kutschen gezählt sind, zeigt sich auch an der Radikalität, mit der der grösste europäische Automobilkonzern VW seinen Systemwandel betreiben will: 30 Milliarden Euro lässt er sich die Verwandlung des ehemaligen Dieselsünder in den künftigen Weltmarktführer für E-Mobilität kosten. Auch andere Automobilhersteller haben das grosse Potenzial erkannt und

wissen, dass die Zukunft der E-Mobilität gehört; und das nicht unbedingt, weil Strom die unbestritten beste Antriebsenergie ist, sondern weil die CO₂-arme Mobilität in ihrer Gesamtumweltbilanz einen wesentlichen Faktor zur Reduktion des Treibhausgasausstosses darstellt und rechtzeitig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Dass mit dem vorgeschlagenen Rahmenkredit der Ausbau der Lademöglichkeiten am Wohnort im Fokus steht, ist absolut sinnvoll. Denn mit den langen Standzeiten ist dort langsames Laden batterieschonend und netzverträglich möglich. Die staatliche Unterstützung für die zu erstellenden Grundinstallationen in Ein- und vor allem Mehrparteienhäusern hilft Kosten zu senken und damit einen Anreiz zu schaffen, auf Elektromobilität umzusteigen. Dass es dabei, wie schon erwähnt, zu Mitnahmeeffekten kommt, ist wie bei den meisten Förderprogrammen unschön, aber unvermeidlich. Begrenzt werden die Mitnahmeeffekte immerhin dadurch, dass die vom Förderprogramm Profitierenden trotz der finanziellen Anreize immer noch den meist grösseren Teil der Kosten für den Umstieg auf die Elektromobilität selber tragen. Das Förderprogramm spricht ja explizit von Unterstützung und nicht von voller Kostenübernahme, und das ist auch richtig so.

Leider verpasst haben wir die Chance, insbesondere im Miethäusern oder Stockwerkeigentümerobjekten sinnvolle Grundlagen für einen koordinierten und einheitlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu schaffen. Vor allem haben die über 75 Prozent Mietenden im Kanton Zürich noch immer keine gesetzliche Unterstützung, um für ihr CO₂-armes Fahrzeug zu einer geeigneten Ladestation zu kommen. Bleibt zu hoffen, dass die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion dennoch ihrer Strategie treu bleiben, die sie im vergangenen Sommer präsentiert hatten. In ihrem Grundlagen- und Strategiebericht zur Infrastruktur für alternative Antriebe wird nämlich Folgendes festgehalten, ich zitiere: «Um einen hohen technischen Standard zu gewährleisten, Mitnahmeeffekte zu vermeiden und um einer unnötigen Belastung des Stromnetzes vorzubeugen, ist die Förderung an Bedingungen zu knüpfen.» Weil diese Bedingungen auch die Forderungen unseres damaligen Postulates 297/2017 enthalten, sind wir bereit, dieses als erledigt abzuschreiben.

Noch ein paar Worte zur Finanzierung über den Strassenfonds. Es ist richtig, die Elektromobilität ist befreit von Verkehrsabgaben und leistet auch keinen grossen Beitrag über die Mineralölsteuer. Jedoch leistet sie indirekt einen Beitrag, indem sie weniger externe Kosten verursacht: weniger Lärm, weniger CO₂-Ausstoss, der letztlich ja auch von der Allgemeinheit getragen wird. Und zur Erinnerung: Die Bevorzugung von Fahrzeugen mit tiefem CO₂-Ausstoss ist politisch gewollt. Denn auch sie fördert indirekt einen Umstieg auf umweltschonende Mobilität. Wenn wir heute den 50-Millionen-Rahmenkredit beschliessen, sagen wir somit Ja zu einer Mobilität, die für Mensch und Umwelt eine deutliche Verringerung der Belastungen bringt und vor allem den Weg dorthin massiv beschleunigt. Zudem werden Technologien unterstützt, die Innovation fördern und für unser Land neue Wirtschaftszweige schafft. Die EVP will, dass unsere Mobilität nicht erst für unsere Enkelinnen und Enkel, sondern schon heute zukunftstauglich wird, und unterstützt darum diesen Rahmenkredit.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der KEVU: Einfach noch zwei präsidiale Ergänzungen, und dann erlaube ich mir auch noch eine kurze persönliche Bemerkung. Zum Strassenfonds – das wurde von verschiedenen Kommissionskolleginnen und -kollegen auch entsprechend erwähnt – gab es wirklich eine sehr vertiefte Debatte in der Kommission. Es lag auch ein Antrag auf eine anderswertige Verbuchung auf dem Tisch. Dieser Antrag ist aber heute hier nicht gestellt.

Dann möchte ich noch einige Worte verlieren zum Postulat betreffend Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Das soll eben als erledigt abgeschrieben werden, auch der Erstpostulant ist dafür, das haben wir gehört. Mit dem Postulat wurde die Regierung aufgefordert, gesetzliche Grundlagen zu schaffen, damit bei Neu- und Umbauten bauliche Vorbereitungen von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge vorgenommen werden. Es zeigte sich, dass bei Neubauten eine solche Aufforderung nicht mehr nötig ist, das wird gemacht. Und bei Altbauten dürften die mit dem Rahmenkredit geschaffenen finanziellen Anreize zielführender sein als neue komplizierter Vorschriften, die in der Praxis dann auch sehr schwierig umzusetzen sind.

Noch persönlich ganz kurz: Gestern wurde ich im «Terrasse» in Zürich unter Freunden bei einem Brunch in einem privaten Gespräch darauf hingewiesen, dass der beantragte Rahmenkredit ein klassischer freisinniger Ansatz für eine Anschubfinanzierung sei und dass es wie beim Bobsport darauf ankäme, dass der Start mit einem kräftigen Kick gelinge. Nachher würde die Sache von alleine laufen beziehungsweise auf Touren kommen, am besten ungebremst; ein glänzender Vergleich vor allem auch für alle, die in der Umsetzung in der Volkswirtschafts- und der Baudirektion involviert sein werden.

Und am Schluss noch dies: Als Erstmotionär bin ich mit der Umsetzungsvorlage sehr zufrieden. Von der Idee vor den Wahlen 2019 bis heute, wiederum unmittelbar vor den Wahlen, sind vier Jahre verstrichen. Schneller geht so etwas im Kanton Zürich nicht, das sind die politischen Prozesse bei uns, das ist auch gut so und daran habe ich mich auch gewöhnt. Denn man kann innehalten und zwischenzeitliche Entwicklungen einbeziehen beziehungsweise die Idee nochmals kritisch hinterfragen. Das habe auch ich getan, glauben Sie mir. Es bleibt eine zielorientierte, effektive, befristete und aus meiner Sicht auch einmalige Anschubförderung hier im Kanton Zürich. Ich habe fertig, Danke.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Ich spreche hier ausdrücklich als Präsident des Verbandes der Gemeindepräsidien. Der Präsident der Kommission hat darauf aufmerksam gemacht, dass wir Position bezogen haben, und ich möchte das ergänzen. Er hat das Beispiel des Bobs genannt, und ich muss sagen: Der Vorstoss wurde 2019 eingereicht. Der Anschub ist längstens erfolgt, der Bob fährt also, es braucht nicht weitere Mittel und Massnahmen.

Grundsätzlich ist es aber wichtig, die kritische Position des Verbandes nochmals zu nennen. Auf der einen Seite haben wir seit 2019 eine deutliche Verdichtung bei den Ladestationen erreicht. Praktisch in allen neuen Bauten werden diese La-

destationen eingebaut. Als Zweites ist festzuhalten, dass es nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein kann, diese Stationen zu errichten, zu finanzieren. Und wir haben das von Herrn Galeuchet und den Grünen gehört, sie sind offensichtlich mindestens in einem Teil der gleichen Meinung wie wir. Das Dritte ist: Wir haben einen ausgetrockneten Markt. Und wenn wir diese jetzt noch anheizen, dann bekommen wir die Diskussion, die wir alle kennen. Über die Teuerung werden wir wieder die privaten, nach Ausrüstungsgegenständen suchenden Leute bestrafen. Sie werden teuer bezahlen, was sie gerne wollen. Und am Schluss sei festgehalten: Die Mobilität ist auch ein Problem, das wir haben. Ob es jetzt elektrisch ist oder nicht, spielt keine Rolle, Mobilität wird alle beschäftigen. Wir hätten gerne, dass wir überall 30er-Zonen hätten, und dann ist es doch entscheidend, dass die Mobilität reduziert wird und nicht verbessert. Und zum Schluss sei gesagt: Vor nicht allzu langer Zeit haben wir hier eine Diskussion zum Thema «Strommangellage» geführt. Ich bin nicht sicher, wie Sie das Problem lösen, aber ich gehe davon aus, dass diese Strombezüge auch diese Stromproduzenten belasten. Und da sehen wir einmal mehr, wie komisch wir manchmal argumentieren.

Das zweite Element dieser Vorlage betrifft die baulichen Vorschriften, die angepasst werden sollen. Hier stehen wir klar auf der Seite der Vorlage und sagen, wir können noch Verbesserungen erreichen. Es ist schon viel getan worden, aber wenn wir an Leerrohre denken, die vorsorglich eingelegt werden können, oder dass man die Infrastruktur so ausrichtet, dass auch stärkere Anschlüsse möglich sind, dann sind wir absolut dabei. Vorbereitungsarbeiten sollen möglich werden, im Sinne einer wirklichen Reduktion der Vorschriften im baulichen Bereich.

Am Schluss das Fazit: Wir sind unverändert gegen diesen Rahmenkredit. Er wird wieder auch Ausgaben insbesondere im administrativen Bereich verlangen, und darum ist er als Rahmenkredit einfach nicht zweckmässig. Ich erinnere da – es wurde auch schon gesagt – an die Finanzierung aus dem Strassenfonds für Gemeindestrassen. Wir sind da immer noch am Aufarbeiten.

Wir haben die Vorlage abgelehnt und sind auch jetzt noch der Meinung, dass es der falsche Weg ist und eben auch der falsche Zeitpunkt, nämlich zu spät. Besten Dank.

Ueli Bamert (SVP, Zürich): Ich bin immer wieder erstaunt, wie insbesondere die linken Parteien hier im Raum ihre sozialpolitischen Grundsätze unter den Teppich kehren, wenn es ums Klima geht. Also ich meine, Umverteilung ist ja Ihr Lieblingsinstrument, wenn es irgendein Problem zu lösen gibt, aber wehe, Sie wittern irgendwo Umverteilung von unten nach oben, dann heulen Sie laut auf. Und was ist denn das hier, bitte, anderes als Umverteilung von unten nach oben, Umverteilung von Arm zu Reich? Sie nehmen das Geld via Strassenfonds von der Krankenschwester, die um 4 Uhr morgens im Spital sein muss und auf das Auto angewiesen ist. Sie nehmen das Geld vom Fabrikarbeiter, der doppelt oder dreimal so lange hätte mit dem ÖV, der auf das Auto angewiesen ist, der sich sicher kein Elektroauto leisten kann. Sie nehmen das Geld vom Kleingewerbler, der es sich eben auch nicht leisten kann, seine ganze Flotte auf Elektro umzustellen. Und wem geben Sie das Geld dann? Sie geben es dem Hausbesitzer, damit er sich eine

Ladestation in den Keller bauen kann. Sie geben es auch den Mietern, die genügend Geld haben, sich einen Garagenparkplatz leisten zu können, und die sich auch ein teures Elektromobil leisten können. In jedem anderen Politikbereich würden Sie laut aufheulen, wenn eine solche Umverteilung gefördert würde. Aber hier, wo es um das Klima geht, da treten Sie Ihre sozialpolitischen Grundsätze wirklich mit Füßen. Also das wäre mal die erste Bemerkung.

Dann möchte ich noch kurz etwas sagen zum Thema Wasserstoff, und hier erinnere ich wiederum an meine Interessenbindungen (*der Votant arbeitet für Avenergy, dem Branchenverband der Erdölindustrie*). Denn es sind die grossen Marktplayer der Mineralölbranche, die hier sehr aktiv sind und die schon zahlreiche Wasserstofftankstellen gebaut haben. Ohne staatliche Unterstützung, möchte ich hier wirklich deutlich anmerken. Das Ziel war grundsätzlich, dass man diese Wasserstoffmobilität aufbaut ohne staatliche Unterstützung. Und ich gebe Felix Hoesch in einem Punkt recht: Es ist jetzt tatsächlich nur sehr rudimentär in dieser Vorlage, aber ich finde das eben schade, dass der Wasserstoff nicht deutlicher zur Geltung kommt in diesem Kredit. Es erinnert mich ein bisschen – Frau Volkswirtschaftsdirektorin, Sie entschuldigen, dass ich es jetzt sage –, es erinnert mich ein bisschen an ein Feigenblatt, nur damit man auch noch etwas anderes gemacht hat und nicht nur die Elektromobilität fördert. Ich gebe dir aber nicht recht, lieber Felix, wenn du sagst, Wasserstoff sei nicht effizient, und wenn du ihn deshalb ablehnst. Doch du hast eigentlich schon recht, er ist nicht wirklich effizient. Es ist nicht effizient, mit Strom Wasserstoff herzustellen und diesen dann wieder für Mobilität zu brauchen. Das ist aber nur die halbe Wahrheit. Sie können jetzt da schon fuchteln, es ist nur die halbe Wahrheit. Denn solange wir natürlich mit Solarstrom sehr viel Strom produzieren, insbesondere im Sommer, den wir nicht brauchen können, dann ist es absolut sinnvoll, diesen dann in Wasserstoff umzuwandeln oder vielleicht dann später zu Synfuels (*synthetischer Treibstoff*) umzubauen, damit diese Energie dann auch gespeichert werden kann und dann, wenn es wenig Sonne hat, halt wieder verbraucht werden kann. Ich sage ja nicht, dass es nur Wasserstoff sein soll oder dass es nur Synfuels sein sollen, ich habe auch nichts gegen Elektromobilität. Was wir in Zukunft brauchen, ist eben ein Mix von allem. Wir brauchen Elektromobilität, keine Frage, die ist ja auch im Kommen. Wir werden – tut mir leid, dass ich Ihnen das sagen muss – auch noch mehrere Jahre, sogar Jahrzehnte auf fossile Energie angewiesen sein. Wir werden in gewissen Bereichen Wasserstoff nutzen können und auch die Synfuels haben eine Zukunft, da bin ich überzeugt. Die alleinige Fokussierung auf diese Batteriemobilität – Kollege Kündig hat es ganz richtig gesagt – ist, solange wir Angst haben müssen, dass wir nicht genug Strom haben, einfach nur grotesk, hier einen Ausbau einer derart energie- und stromintensiven Technologie zu fördern. Wir müssen froh sein, ich habe das letzte Woche schon gesagt, dass sich immer noch so viele Autos oder die absolut überwiegende Mehrheit der Autos mit fossiler Energie fortbewegen.

Noch eine allerletzte Bemerkung an Kollegin Franzen: Du hast etwas gesagt von Tankstellen für E-Fuels. Das ist ja eben genau das Schöne: Wenn denn diese E-

Fuels oder Synfuels – das ist eigentlich dasselbe –, wenn diese künftig hergestellten flüssigen Antriebsstoffe einmal kommen, braucht es eben keine neue Infrastruktur. Es können die bisherigen Tankstellen verwendet werden, das ist das Schöne daran. Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Ich nehme mir das Recht heraus, eine Frage an den KEVU-Präsidenten Gantner zu stellen: Ja, Herr Gantner, Sie haben uns heute salbungsvoll erklärt, Sie seien gestern an einem Festchen mit Freunden gewesen. Wie ich verstehe, war das ein Grossanlass eines sozialdemokratischen Kandidaten mit bürgerlichem Kleidchen (*gemeint ist Regierungsrat Mario Fehr*). Es ist ja heute Mode, dass man noch ein Kleidchen anhat, und der hat es ganz klar. Ich frage Sie jetzt: War das dieser sozialdemokratische Regierungsrat oder Noch-Regierungsrat, der Ihnen dieses Wort in den Mund gesetzt hat, das Sie uns hier so salbungsvoll mitgeteilt haben? Und vielleicht haben Sie auch eine Idee, wer diesen Mann finanziert, ob das der Lotteriefonds ist oder wer, für seine Grossanlässe im «Terrasse».

René Isler (SVP, Winterthur): Kommen wir wieder zur Sache bei diesem Geschäft: Ich stelle einfach fest, wie viele Personen in diesem Saal oder Kolleginnen und Kollegen von der Elektromobilität, von der Fahrzeugtechnik und von den Infrastrukturen relativ wenig bis gar keine Ahnung haben. Die Vogel-Strauss-Politik mag ja im Kindesalter noch schön sein, man sieht nur das, was man gerne sieht. Aber dass es auch noch Probleme gibt oder dass wir vielleicht irgendwo abbiegen, wo es gar nichts mehr zum Abbiegen gibt, ist ja dann die andere Sache. Sie wissen ja alle, dass wir rein energietechnisch keine Chance haben, all die heutigen Fahrzeuge, wenn wir diese eins zu eins übernehmen, auf elektrisch umzustellen. Das geht gar nicht. Wenn das Bundesamt für Energie, damals noch unter der abgetretenen Bundesrätin der SP (*Altbundesrätin Simonetta Sommaruga*), das richtig formuliert hat, müssten wir – Stand 2019, diese Zahlen habe ich extra noch einmal nachgeschaut – nochmals 24 Prozent dazu rechnen, zum heutigen Energievolumen, das die Schweiz produziert. Und wir reden jetzt von Strommangellage, das hat auch der Kollege des Gemeindepräsidentenverbandes vorhin auf den Punkt gebracht, wir reden von Energiemangellage. Wir suchen irgendwo nach 24 Prozent mehr Strom. Und wenn Sie sagen «wir schaffen eines Tages sämtliche fossilen Energieträger ab», dann hat man noch mit keinem Buchstaben erwähnt: Was machen Sie dann mit unseren Nutzfahrzeugen und mit unseren schweren Motorwagen? Die bringen ja heute schon bis 30 Tonnen auf die Strasse, Leergewicht 21 Tonnen für einen 36-Tönnner. Schon jedes kleinste Elektrofahrzeug ist wenigstens 350 Kilogramm bis eine halbe Tonne schwerer, als wenn es mit einem fossilen Motor in Bewegung wäre. Wie dekadent ist das, wenn man hier sagt «die schweren Elektrofahrzeuge». Ja, selbstverständlich, auch ein Mittelklassewagen ist bis 750 Kilo schwer, weil diese Lithium-Kobalt-Batterien halt das Gewicht ausmachen. Und es braucht wie bei jedem PC auch noch einen Lüfter zusätzlich. Also mit einem Elektrofahrzeug am Ende des Tages hinstehen und sagen «der ist CO₂-neutral», da lügen wir uns doch in den Sack. Das ist nicht so, das Lithium kommt

auch von irgendwoher und das Kobalt auch und die ganze Karosserie auch. Und die Räder sind immer noch rund und aus Gummi, auch das braucht Energie. Und die Installationen, die wir dann machen, die brauchen auch Material. Also wir können doch nicht hingehen und sagen «mein Fahrzeug fährt rein elektrisch, ich bin CO₂-neutral». Nein, das stimmt nicht, das stimmt definitiv nicht. Und wie gesagt, das Hauptproblem ist, dass es diese Strommenge, die es braucht, nicht gibt. Wir sind jetzt bei mir zu Hause – ich habe das heute vor einer Woche schon mal erklärt – zwölf Stockwerkeigentümer. Wir bauen jetzt alle für uns diese Installationen. Und mehr als drei Fahrzeuge auf einmal kann man in unserem Strassenzug nicht laden, in unserem Haus, einem Zweimal-sechs-Familien-Haus, denn die Netzwerk-Spannung ist gar nicht da. Das können Sie nun drehen und wenden, wie Sie wollen, und das habe ich, wie gesagt, schon vor einer Woche gesagt, und das grösste Problem ist das auf dem öffentlichen Grund. Und dass hier nun der Staat eingreifen und mir als Wohnungseigentümer oder als Hauseigentümer vorschreiben soll, was ich eventuell eines Tages machen muss oder was nicht, finde ich stossend. Also lehnen Sie dieses Geschäft ab, denn es ist keine Lösung für die Zukunft.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Alex Gantner, Sie sind gefragt worden. Wollen Sie antworten? (*Der Angesprochene verneint.*) Gut, dann wird das Wort weiter nicht gewünscht. (*Hans-Peter Amrein steht beim Rednerpult und protestiert.*) Nein, ich sehe keine Wortmeldung. Gut, dann kommen Sie. Man meldet sich bei uns an und dann bekommt man das Wort.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht) spricht zum zweiten Mal: Danke, dass Sie mir das Wort geben, genau darum bin ich gekommen, weil ich nämlich erwarte, dass ich genauso das Wort habe wie alle anderen hier drin. Und Ihr Kommentar von vorher, der muss so nicht sein, Frau Ratspräsidentin, ich erlaube mir das zu sagen. Wissen Sie, wenn ich (*der Votant kandidiert für den Regierungsrat*) von der Presse nicht erwähnt werde, wenn ein Hauseigentümergeverband («*Oh-je-Rufe im Ratssaal*») – ja, ja, da können Sie alle weinen –, wenn ein Hauseigentümergeverband mir verweigert, Inserate zu schalten, dann ist das das eine, aber als Parlamentarier in diesem Rat habe ich das Wort. Und Ihre Bemerkung von vorher, die akzeptiere ich nicht.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Gut.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Elektromobilität bewegt – im buchstäblichen wie auch im übertragenen Sinne, das sieht man auch hier im Rat. «Mobilitätswende», «Klimawandel», «Energieschwäche», das sind nur einige Themen, die in diesem Zusammenhang vorgebracht werden. Es ist so, die Mobilität befindet sich in einer riesigen Transformation. Wir alle wollen weg von Benzin- und Dieselfahrzeugen hin zu CO₂-armen Fahrzeugen, und das sieht man auch an den aktuellen Statistiken: Noch vor ein paar Jahren war der Anteil von CO₂-armen

Autos an den Neuzulassungen verschwindend klein. Das ändert sich langsam, tatsächlich. So waren 2022 knapp 18 Prozent der verkauften Neuwagen reine Elektroautos, weitere 8 Prozent Plug-in-Hybride, doch immer noch – und das ist eben entscheidend – sind es insgesamt nur gerade 3 Prozent aller Fahrzeuge, die hier im Kanton Zürich Elektroautos sind. Und dabei ist die fehlende Lade- und Betankungsinfrastruktur der Bremsklotz für eine raschere Verbreitung von CO₂-armen Fahrzeugen. Fakt ist: Niemand kauft ein Elektroauto, wenn es nicht einfach geladen werden kann. Und wenn es keine Wasserstoff-Tankstellen gibt, rüstet die Logistikbranche nur zögerlich auf Wasserstoff-LKW um. Die Zürcher Regierung will die Entwicklung hin zu Elektromobilität und dort, wo es sinnvoll ist, auch wasserstoffangetriebener Mobilität. Wir wollen das beschleunigen, und aus diesem Grund hat meine Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Baudirektion in den letzten Monaten intensiv am Förderprogramm E-Ladestationen gearbeitet. Und ich freue mich, Ihnen heute den Rahmenkredit von 50 Millionen Franken zu beantragen. Ich möchte ganz bewusst betonen: Das Förderprogramm ist befristet und es ist eine Anschubfinanzierung. Das ist eine wichtige Massnahme, um die Klimastrategie des Kantons Zürich zu unterstützen. Sie wissen es, in seiner Klimastrategie hat der Kanton Zürich nämlich das ambitionierte Ziel gefasst, bis 2040, spätestens bis 2050 CO₂-neutral unterwegs zu sein. Da ist tatsächlich der grosse Hebel auch ganz klar beim technischen Umbau des Verkehrssektors. Schliesslich verursacht der Verkehr in unserem Kanton 39 Prozent und damit am meisten Treibgasemissionen.

Damit dieser angestrebte Umbau des Verkehrssektors tatsächlich auch gelingt, benötigen wir die entsprechenden Infrastrukturen. Diese wollen wir aber technologieoffen angehen, selbstverständlich technologieoffen. Nun ist es aber so, dass heute die Elektromobilität – und dazu zähle ich auch die Wasserstofftechnologie – halt die Alternative zu Benzin und Diesel auf dem Markt ist. Kritische Stimmen sagen tatsächlich, dass der Umstieg auf Elektroautos ohnehin komme und nicht noch extra gefördert werden müsse. Oder was man auch hört, dass wir in einer Energiemangellage seien aufgrund des Krieges mit der Ukraine (*Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine*) und dass wir deshalb nicht noch mehr Elektromobilität fördern sollen. Da bin ich dezidiert anderer Auffassung. Denn nur, wenn wir langfristig – langfristig! – planen, können wir die Klimaziele überhaupt erreichen. Ein Festhalten an den konventionellen fossilen Energieträgern ist keine Option, wie uns neben dem Klimawandel auch die aktuellen geopolitischen Entwicklungen ganz klar zeigen. Die Zeit zum Handeln, die ist jetzt. Nach einer Studie von uns gibt es im Kanton Zürich gerademal 11'000 Ladestationen bei einer halben Million privater Parkplätze. Also wer keine Lademöglichkeiten hat, der wird auch nicht umsteigen. Und das sieht man auch in Zahlen: Die Schweiz ist im europäischen Ranking auf Platz 8 hinter Norwegen, Island, Schweden, Finnland, Dänemark, Niederlande und auch Deutschland zurückgefallen. Wir wollen nicht nur E-Ladestationen zu Hause fördern, sondern ganz bewusst auch die Logistikbranche unterstützen. Schwere Nutzfahrzeuge benötigen grosse Batterien und das Aufladen muss möglichst schnell gehen. Und genau deshalb unterstützen wir auch die notwendige Schnellladeinfrastruktur für hohe Ladeleistungen und damit auch

erhebliche Investitionen. Die Förderung kann hier gerade bei den schweren Nutzfahrzeugen tatsächlich einen Ruck auslösen, um eben die Flotten rascher zu wechseln.

Das vorgeschlagene Förderprogramm ist ganz klar durchdacht und es ist ein wichtiger Baustein hin zu einer ambitionierten langfristigen Klimastrategie. Der Regierungsrat ist auch überzeugt, dass er damit das Anliegen der Motion optimal umgesetzt hat, und wir wollten eben eine befristete Anschubfinanzierung und keine neuen Regulatorien. Deshalb haben wir uns auch entschieden, Ihnen nicht irgendwelche neuen Planungs- und Bauvorschriften vorzulegen. Abgesehen davon, dass dies wieder länger gedauert hätte, ist es tatsächlich so, dass es bei Neubauten tatsächlich funktioniert. Sollten Sie das Förderprogramm heute beschliessen, so können die Zürcherinnen und Zürcher nach Ablauf der 60-tägigen Referendumsfrist ihre Gesuche rückwirkend per heutigem Datum, das heisst 6. Februar 2023, einreichen. Auch damit geben wir Ihnen und auch der Bevölkerung ein klares Zeichen für die Beschleunigung in der Transformation der Mobilität. Danke, wenn Sie diese Vorlage unterstützen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5842b einzutreten.

Detailbehandlung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung über Ziff. I

Für Ziffer I der Vorlage 5842a stimmen 120 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.–VI.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.