

7. Ladestationen-Offensive: Jetzt Elektromobilität erleichtern

Antrag des Regierungsrates vom 30. Mai 2018 zum Postulat KR-Nr.137/2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 25. September 2018

Vorlage 5460

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Referentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das Postulat wünscht sich eine Elektromobilitätsförderung durch mehr öffentlich zugängliche Ladestationen. Konkret wurde gefordert, dass der Regierungsrat prüfen soll, welche kurz und mittelfristigen Massnahmen möglich sind, um die Rahmenbedingungen zu verbessern, damit die Anzahl von öffentlich nutzbaren Ladestationen für Elektroautos bei privaten Unternehmen im Kanton Zürich zu steigern ist.

Gemäss dem Bericht des Regierungsrates ist die fördernde Elektromobilität eine gewünschte Massnahme zur Reduktion des CO₂-Ausstosses, da ein Elektroauto über die gesamte Lebensdauer gesehen weniger CO₂ ausstösst als ein erdölbetriebenes Pendant.

Bei der heutigen Situation ist es schwierig, die Übersicht zu behalten, ist sie doch sehr vielfältig. Die Ladestationen werden in der Regel von Privaten angeboten und sind nicht zentral staatlich erfasst. Die Nutzungsbedingungen sind auch sehr unterschiedlich. An gewissen Stationen kann man kostenlos Strom tanken, bei anderen muss man bezahlen. Einige sind normale Stationen, viele sind Schnellladestationen. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Ladestationen durchaus einen erheblichen Einfluss auf das lokale Stromnetz haben könnten. Ladestationen können einen starken lokalen Bezüger darstellen. Ob dies für das Netz verträglich ist, welches ja ohne diese Ladestationen konzipiert worden ist – vor allem, wenn es jetzt mehrere Ladestationen in unmittelbarer Nähe gibt –, ist von Fall zu Fall unterschiedlich. Aber grundsätzlich können Ladestationen – wie jeder Bezüger – Energie vom Netz beziehen. Der Regierungsrat hält fest, dass man die Rahmenbedingungen für Ladestationen verbessern will. Allerdings schweigt er sich aus, wie das dann genau erfolgen soll und welche Massnahmen notwendig sind.

In der Postulatsantwort findet man leider wenig konkrete Hinweise, wie der Kanton eben dieses Anliegen konkret fördern will. Immerhin, die EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*) wollen etwas Konkretes tun und bieten insgesamt 20 Schnellladestationen auf Kantonsgebiet an. Nach zwei Sitzungen ist es der KEVU zwar immer noch etwas unklar, was nun tatsächlich vom Kanton unternommen wird, um diesbezüglich die Elektromobilität zu fördern, aber grundsätzlich kann das Postulat abgeschrieben werden. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Das Postulat empfehlen auch wir zur Abschreibung und danken ganz herzlich dem Regierungsrat für die ausführliche Antwort. Sie werden feststellen, dass ich ein Mitunterzeichner dieses Postulates bin, der

einzigste noch Anwesende in dieser Legislatur. Sie werden sich sicher gefragt haben, weshalb, da es sich bei der Forderung nach dieser Ladestationen-Offensive nicht um ein Kernthema der SVP handelt. Wenn man es genau anschaut, sehen Sie aber die Differenz zum Geschäft, welches auf der Traktandenliste auf Position 18 (KR-Nr. 297/2017) steht. Bei unserem Postulat ging es eben genau darum, im freiheitlichen Sinn die Möglichkeiten nicht zu verhindern, gerade im privaten Bereich zu fördern, ohne mit Subventionen zu hantieren, aber halt auch Vorschriften und Verbote zu beseitigen, damit auch die Privaten einen hohen Anreiz haben, Ladestationen zu installieren, denn der Nutzen der Elektromobilität steht ausser Frage; sie ist ein Beitrag, kann ein Beitrag sein, nicht die alleinige, aber vor allem im städtischen Bereich zur Erreichung gewisser Klimaziele und sie ist lärmtechnisch natürlich auch im städtischen Bereich interessant.

Es ist auch einiges in letzter Zeit gegangen. Das Postulat wurde im Jahr 2016 eingereicht. Die drei Jahre haben doch auch einiges auf dem Markt bewegt. Die Fahrzeuge werden gekauft; es gibt immer mehr Angebote und auch immer mehr Ladestationen. Auch sind die Reichweiten dieser Fahrzeuge wesentlich besser geworden, sodass es vielleicht etwas an Dringlichkeit verloren hat. Das wird auch in der Antwort gut ausgewiesen. Es wird auch erwähnt, dass jetzt Ladestationen auch auf Autobahnraststätten installiert werden – der Bund hat diese ausgeschrieben; es geht dort in grossen Schritten und rasch voran. Auch hat praktisch jedes Parkhaus eine Anzahl an grünen Parkplätzen. Somit hat sich die Sache mehr oder weniger von selbst erledigt.

Wir sind mit der Beurteilung des Regierungsrates einverstanden und schreiben das Postulat ab. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): «Jetzt die Elektromobilität erleichtern», ist ein richtig kämpferischer Titel. Doch damit hört es leider schon bald auf. Schon das Postulat hat relativ wenig gefordert, und der Bericht der Regierung ist noch dünner. Das ist halt so, wenn man alles dem freien Markt überlassen will, dann muss der Staat auch gar nicht viel machen, dann bleibt es bei den EKZ, etwas zu machen, weil die halbprivat sind. Dann passiert auch nicht viel. Das ist so; das ist im Postulat gefordert, der Regierungsrat, die Verwaltung hat das sauber aufgezeichnet. Darum kann dieses Postulat abgeschrieben werden.

Noch ein Wort zu Christian Lucek und dem Lärm von Elektromotoren: Das ist wahr, Elektromotoren sind leise. Aber leider sind ab Tempo 30 bis 40 dann der Reifenlärm und die Windgeräusche lauter, und deshalb fordern wir ja weiterhin Tempo 30-Zonen. In Kombination mit der Elektromobilität hilft das dann Städten auch wirklich. Ich habe es heute Morgen schon erwähnt: Unsere Ziele der Mobilität sind «vermeiden, verlagern, verbessern». Ja, Elektromobilität gehört in den Bereich «verbessern». Deshalb unterstützen wird das, doch es ist nur eine Massnahme von verschiedenen. Was ich mir noch wünsche, ist, dass wir eine echte Strategie haben, um in blauen Zonen für die Mietwohnungen auch Elektroladestationen zu haben, denn die Mietenden, die keine eigene Parkplätze haben, die keine

eigenen Häuser haben, haben immer noch ein Problem. Dort muss etwas geschehen. Aber das ist nicht Teil dieses Postulates, sondern einfach eine freie Forderung von mir.

Wir von der SP schreiben dieses Postulat ab. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP stimmt der Abschreibung des Postulats zu. Wir tun dies überzeugt, da ja die Anliegen der Postulanten bereits teilweise umgesetzt sind. Erstens sind sie im geltenden Recht schon verankert und zweitens ist die Umsetzung – mal abgesehen von der Finanzierungsfrage – auf gutem Wege. So können Private ihre Ladestationen zur öffentlichen Nutzung anbieten, sofern sie die geltenden Vorschriften und den korrekten Bewilligungsweg einhalten.

Nach der Argumentation des Regierungsrates gibt es zwar keine grundsätzlichen Einwendungen für einen Betrieb von Elektroladestationen auf öffentlichem Grund. Er sieht sich hier aber nicht in der Pflicht, sondern denkt dabei eher an die öffentlichen Flächen in den Gemeinden. Aus Sicherheitsgründen seien nämlich Ladestationen auf Staatsstrassen abzulehnen, aber bei Parkhäusern, Tankstellen und Parkplätzen seien sie im Einzelfall zu prüfen.

Zu den bereits erfüllten Anliegen der Postulaten gehört sicherlich die Vorgabe, dass bei Parkplätzen von kantonalen Liegenschaften eine angemessene Infrastruktur für umweltfreundliche Mobilität zur Verfügung zu stellen ist. Das ist etwas, das wir explizit begrüßen und wir stimmen auch mit dem Regierungsrat überein, dass dies dort besonders sinnvoll ist, wo kantonseigene elektrobetriebene Fahrzeuge parkieren. Im Bericht werden die Fahrzeuge der Kantonspolizei oder diejenigen der Werkhöfe erwähnt. Es wäre doch schön, wenn dazu dereinst auch die elektrifizierten Trolleybusse des ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) dazugezählt werden könnten.

Zur Frage der Ausdehnung des Angebotes an Ladestationen verweist der Regierungsrat auf die Privatwirtschaft. Er erachtet die Errichtung von öffentlich zugänglichen Ladestationen nicht als öffentliche Aufgabe. Dass die Förderung der CO₂-armen Mobilität der FDP ein grosses Anliegen ist, untermauern wir mit unserer im März dieses Jahr eingereichten Motion 107/2019 zur befristeten Förderung der Infrastruktur für eine CO₂-armen Mobilität. Damit verlangen wir vom Regierungsrat, dass er uns zur Beratung einen Verpflichtungskreditantrag vorlegt. Damit könnten wir eben nicht nur die Elektromobilität fördern, sondern wir bleiben technologieoffen und auch die Frage der noch nicht geklärten Finanzierung könnten wir mit unserer Motion anstossen.

Das vorliegende Postulat schreiben wir ab.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Grünliberalen begrüßen die positive Einstellung des Regierungsrates zur Elektromobilität. Ebenso sind wir erfreut über Absichtserklärungen in der Postulatsantwort, die über das Kernanliegen des Postulats hinausgehen. Der Regierungsrat stellt da in Aussicht, dass er bei seinen eigenen Bauten die technischen Voraussetzungen für die Elektromobilität schon früh in der Planung berücksichtigt – und dann hoffentlich auch umsetzen wird.

Entstanden ist das Postulat aber nicht vor dem Hintergrund einer primär kantonalen Fragestellung, sondern aus dem Frust Privater, die in der Stadt Zürich nicht vom Fleck kamen mit den Plänen für die Erstellung von Elektrotankstellen. Dazu sagt der Regierungsrat nur, dass an den meisten Orten die kommunalen Behörden für die Bewilligungen zuständig seien – teilweise in Rücksprache mit kantonalen Stellen. Die Grünliberalen respektieren die Aufgabenteilung zwischen Gemeinden und Kanton im Bewilligungsverfahren und wollen dort nicht eingreifen. Damit Elektrotankstellen in allen Gemeinden aber möglichst rasch und nach einheitlichen Kriterien bewilligt werden, könnten allenfalls kantonale Richt- oder Leitlinien helfen. Solche Leitlinien sind auch hilfreich für die Antragstellenden, damit diese sofort eine Übersicht haben, was und mit wem für die Bewilligung abzuklären ist.

Von EnergieSchweiz (*Programm des Bundes*) gibt es nämlich einen Handlungsleitfaden «Elektromobilität für Gemeinden». Da dies ein gesamtschweizerischer Leitfaden ist, kann zu wenig auf Unterschiede in den Kantonen eingegangen werden. Deshalb wird auf kantonale Kontaktstellen verwiesen. Für den Kanton Zürich ist dort das Amt für Verkehr angegeben. Hier im Saal sitzt aber der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*). Für mich ein Hinweis darauf, dass nicht nur zwischen Kanton und Gemeinden, sondern auch innerhalb des Kantons zahlreiche Stellen involviert sind respektive sich nicht zuständig fühlen. Wenn im Sinne des Postulats von Seiten des Kantons also noch etwas getan werden könnte – und da glaube ich nicht, dass das Anliegen des Postulats überholt ist, Christian Lucek –, dann ist es die Definition von Ansprechpartnern und Prozessen, damit Private, die in Elektrotankstellen investieren möchten, nicht am Hürdenlauf durch die Ämter scheitern.

Im Übrigen sind wir mit der Abschreibung des Postulates einverstanden.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs besteht ein erhebliches Energieeffizienz-Potenzial. Die Elektrifizierung der Individualmobilität ist ein wesentlicher Teil dieses Potenzials und entspricht auch den Emissions-, Klima- und Energiezielen des Bundes. Nebst dem Erreichen von ökologischen Zielen ergibt sich aus der Elektrifizierung des Individualverkehrs eine Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten – vor allem durch die Minderung von Feinstaub- und Lärmemissionen. Und nicht zuletzt bietet die Elektromobilität Geschäftsmöglichkeiten für den Wirtschafts- und Technologiestandort Kanton Zürich.

Dass aus dieser Ausgangslage eine wachsende Nachfrage nach Bezugsstellen von Strom für Elektromobilität entsteht, anerkennt auch der Regierungsrat. Leider bleibt er aber in seiner Stellungnahme auf einer mehrheitlich unverbindlichen Ebene und ist lediglich in der Anwendung von Kann-Formulierungen grosszügig. So findet er, dass die Unterstützung seitens des Kantons für die Einrichtung von Ladestationen alleinige Sache der Privaten oder der Privatwirtschaft ist und sich der Kanton lediglich auf die Verbesserung von Rahmenbedingungen beschränken soll. Die Krönung seiner Nichtzuständigkeitserklärung gipfelt darin, dass er eine finanzielle Beteiligung des Tiefbauamts kategorisch ausschliesst.

Fazit: Der Regierungsrat signalisiert zwar guten Willen, gibt aber insgesamt ein leuchtendes Beispiel von schlecht getarntem Unwillen ab, einer zunehmend wichtiger werdenden Sache substantielle Unterstützung zukommen zu lassen.

Die EVP ist bereit, dieses Postulat abzuschreiben, dennoch erwarten wir vom Regierungsrat, dass er in diese Sache künftig etwas mehr Strom gibt und sich an seinen Selbstanspruch betreffend Förderung von innovativer Technologie erinnert.

Simon Schlauri (GLP, Zürich): Vorab gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Nutzervertreter und Vorstandsmitglied im Verband Swiss eMobility, der sich für die Entwicklung der Elektromobilität in der Schweiz einsetzt. Und ich bin seit fünf Jahren Elektromobilist.

Die Elektromobilität ist gekommen, um zu bleiben. Wer die Entwicklung in den letzten Jahren etwas verfolgt hat, sieht, dass die Zahlen der Zulassungen von Elektroautos laufend steigen. Dieses Jahr sind wir bereits bei vier Prozent der Neuzulassungen in der Schweiz, letztes Jahr waren wir noch bei zwei Prozent. Und wer nach Norwegen schaut, wo mittlerweile mehr als die Hälfte der Neuzulassungen rein elektrisch unterwegs sind, der erkennt, dass es letztlich nur eine Frage der Zeit ist, bis die Verkehrswende hin zur Elektromobilität auch in der Schweiz voll einschlägt.

Wir haben heute Vormittag schon Thomas Forrer von den Grünen gehört. Er hat kritisiert, dass der Regierungsrat stolz ist, obwohl er nur ein paar wenige Elektrofahrzeuge für den Kanton angeschafft hat. Dass diese Kritik von den Grünen kommt, weckt bei mir Hoffnung, nämlich die Hoffnung, dass die Grünen es mittlerweile auch so sehen, dass die Förderung der Elektromobilität komplementär ist zu unseren gemeinsamen Bemühungen, den stets wachsenden motorisierten Individualverkehr in den Griff zu bekommen.

Die GLP Zürich war selbstverständlich für die Städteinitiative (*Programm für die umweltverträgliche Mobilität in den Städten*). Wir sind überzeugt, dass es so nicht weitergehen kann mit dem motorisierten Individualverkehr. Aber wir von der GLP sind auch überzeugt, dass es einen Rest an motorisiertem Individualverkehr geben wird, den wir so schnell nicht loswerden. Und diesen Rest müssen wir elektrifizieren. Nur so können wir im Verkehrssektor wirksam das Klima schützen, und nur so können wir Abgas- und Lärmemissionen endlich senken.

Dass der Regierungsrat mit ähnlichem Stolz wie bei der kleinen Zahl angeschafften E-Fahrzeugen nun in seiner Antwort auf die 20 Stromtankstellen der EKZ verweist, zeigt mir, dass er noch nicht wirklich erfasst hat, wohin die Reise geht. 20 Stück. Wir haben im Kanton Zürich mehr als eine halbe Million Autos. Das sind die Zahlen, über die wir reden müssen. Hier kommt etwas auf uns zu, und ich bin der Meinung, dass das ein dringliches Problem ist. Wichtig ist vor allem, dass die Leute in der Blauen Zone laden können.

Wir Politiker können die Elektromobilität zwar fördern Angesichts der Dringlichkeit des Klimaproblems macht das auch Sinn, aber wir müssen im Wesentlichen schauen, dass wir die Elektromobilität nicht zusätzlich behindern. Es war das Ziel des Postulats meines Vorgängers Andreas Hauri (*Altkantonsrat*), dazu Vorschläge

zu erhalten. Der Regierungsrat bleibt leider zu vage, zu unkonkret. Die GLP wird daher noch vor den Sommerferien einige Vorstösse zur Elektromobilität lancieren, um hier vorwärts zu kommen.

Dennoch, Sie haben es von Barbara Schaffner gehört, empfehlen wir das Postulat zur Abschreibung.

Regierungsrat Martin Neukom: Das Postulat verlangt eine Auslegeordnung zu den Rahmenbedingungen für Ladestationen für Elektromobile. Man kann das in zwei Punkten zusammenfassen: Einerseits steht nichts im Wege, dass Private eine Ladestation anbieten können – auch zur öffentlichen Nutzung. Das war nicht immer so; das hat sich mit dem Stromversorgungsgesetz geändert. Es ist heute problemlos möglich, dass Private Ladestationen öffentlich anbieten. Andererseits gibt es keine Einwände gegenüber dem Betrieb auf öffentlichem Grund. Also, auch ein Privater kann – natürlich braucht er eine Bewilligung – auf öffentlichem Grund beispielsweise auf einem öffentlichen Parkplatz eine Ladestation installieren und betreiben. Relevant hierbei ist natürlich, dass es keine Einschränkungen für die öffentliche Nutzung gibt, also, dass die Benutzung des Parkplatzes selber nicht eingeschränkt ist.

Fazit der Postulatsantwort ist, dass es kaum Hemmnisse für Private gibt, um solche Ladestationen einzurichten. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass der Bau von Ladestationen eine Angelegenheit der Privatwirtschaft ist. Trotzdem war der Regierungsrat bereit, die Motion für den Verpflichtungskredit, welche die FDP schon erwähnt hat, entgegenzunehmen. Ebenfalls kann ich bei dieser Gelegenheit sagen, dass der Kanton bei seinen betriebseigenen Liegenschaften – bei Umbauten und Neubauten – prüft, ob es sich lohnt, eine entsprechende Tankstelle zu bauen. Wenn Sie «www.e-tankstellen-finder.com» eingeben, finden Sie 390 Ladestationen im Kanton Zürich. Klar, das ist noch nicht so viel, aber immerhin ein Anfang. Diese Ladestationen stehen an Strassenrändern, in Parkhäusern, bei Hotels. Also, eine gewisse Infrastruktur ist bereits da. Ein Ausbau wäre sicher wünschenswert.

Vielleicht noch einige allgemeine Überlegungen zur Elektromobilität oder zur Zukunft der Mobilität: Es wird so oder so ein Anteil von individualisierter Mobilität nötig sein. Aus meiner Sicht gibt es drei technische Varianten, um dies emissionsfrei zu betreiben. Entweder mit einer Batterie, über Wasserstoff oder über synthetische Treibstoffe; das sind Treibstoffe, die werden mit Solarenergie oder in irgendeiner Form von erneuerbarer Energie hergestellt. Der Nachteil der Batterie besteht darin, dass sie in der Produktion extrem aufwendig ist und schon sehr viel Energie verbraucht wurde, bis die Batterie nur mal hergestellt ist. Dafür ist die Batterie nachher im Betrieb sehr effizient. Also, wenn Sie die Batterie laden und danach damit fahren, dann haben Sie einen Wirkungsgrad von 80 Prozent. Also, der Strom der reingeht, kommt wieder raus. Beim Wasserstoff ist es andersrum: Sie brauchen enorm viel Energie, um den Wasserstoff herzustellen – im kompletten Prozess geht mehr als die Hälfte verloren. Dafür können Sie den Wasserstoff speichern, Sie können ihn schnell tanken. Nachher, im Betrieb, braucht

es nicht sonderlich mehr Energie, also, die graue Energie ist da kleiner. Sie können grundsätzlich ein normales Fahrzeug verwenden für synthetische Treibstoffe. Bei Wasserstoff werden Sie vielleicht ein Brennstoffzellenfahrzeug verwenden, aber da ist die Gesamtenergieumwandlung weniger effizient. Aus meiner Sicht ist es noch offen, welche von den drei Varianten technologisch das Rennen machen wird. Es ist aber sinnvoll, jetzt im Bereich Elektromobilität entsprechend auszubauen – bezüglich der Infrastruktur –, denn es kann auch sehr gut sein, dass es eine Kombination davon sein wird. Vermutlich für den Nahverkehr ist Elektromobilität gut geeignet und für den Fernverkehr und für die schweren Fahrzeuge wie Lastwagen und Baumaschinen ist vielleicht Wasserstoff besser geeignet. Das meine kurzen Bemerkungen, wie ich die Entwicklung einschätze. Was dieses Postulat angeht: Es kann aus meiner Sicht abgeschrieben werden. Besten Dank.

Ratspräsident Dieter Kläy: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 137/2016 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.