

5. Netzkostenbeiträge für die Erschliessung von Gemeinschaftsgaragen und öffentlichen Ladestationen mit Strom

Postulat Franziska Barmettler (GLP, Zürich), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Ronald Alder (GLP, Ottenbach) vom 8. Juli 2019

KR-Nr. 236/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Sandra Bossert hat an der Sitzung vom 30. September 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Zuerst die gute Nachricht: Die Elektromobilität boomt und sie ist die Mobilität der Zukunft, auch wenn dies Herr Amrein (*Hans-Peter Amrein*) anders sieht. Kurz vor Weihnachten betrug in der Schweiz der Anteil der Steckerfahrzeuge bei den Neuwagenzulassungen über 30 Prozent. Im Jahr 2020 fuhr bereits jedes vierte verkaufte Auto im Kanton Zürich ganz oder teilweise elektrisch. Zürich ist damit in der Schweiz Spitzenreiterin. Wir können nur hoffen, dass dies so weitergeht und wir gar noch einen Zacken zulegen können, denn ohne die Umstellung auf die Elektromobilität – natürlich als Teil einer umfassenden Mobilitätsstrategie, die auch auf die Reduktion des Verkehrsaufkommens setzt, liebe Grünen – werden wir die Klimaziele nicht erreichen.

Aber ist Zürich denn bereit für diesen starken Schub für die Elektromobilität? Hier kommt ein wichtiger Fakt ins Spiel: Die Schweiz ist ein Land der Mieter- und Stockwerkeigentümer und Stockwerkeigentümerinnen. Diese können Heimladestationen 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 Ding zu Hause aufladen kann. Ladestationen in Gemeinschaftsgaragen sind somit entscheidend für die weitere Entwicklung der Elektromobilität. Wer sein Fahrzeug nicht dort laden kann, wo es die meiste Zeit steht, ist vollumfänglich auf eine Lademöglichkeit am Arbeitsplatz oder auf das öffentliche Ladenetz angewiesen.

Hier hinkt die Schweiz hinterher, und zu Recht wird die Ladeinfrastruktur hierzulande oft als Achillesferse der Elektromobilität bezeichnet. Dies müssen wir ändern; vornehme Zurückhaltung ist fehl am Platz.

Auf nationaler Ebene ist eine Motion der GLP hängig die ein «Recht auf Laden» verlangt, wie dies Deutschland bereits kennt: So wie die Mieterin Anrecht auf einen Telefonanschluss oder Internet hat, hat sie ein Recht auf eine E-Ladestation. Ob dieses Geschäft Unterstützung finden wird, ist unklar. So oder so können wir aber auf kantonaler Ebene vorwärtskommen. Die GLP schlägt deshalb vor, dass vom Regierungsrat geprüft wird, wie die Elektromobilität im Bereich Ladestationen in Gemeinschaftsgaragen und bei öffentlichen Parkplätzen gefördert werden kann. Dabei ist auch eine gezielte und befristete Reduktion der entsprechenden

Netzkostenbeiträge zu prüfen. Sorgen wir dafür, dass das Nadelöhr der Entwicklung der Elektromobilität nicht länger die Heimladestation ist und Zürich Spitzenreiterin bleibt.

Wir danken für die Überweisung dieses Postulats.

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Ladestation zum Dritten: Die von den Postulanten geforderte Subventionen, um die Netzkostenbeiträge von Gemeinschaftsgaragen zu gewährleisten, spielt, wie in der Begründung erwähnt, vor allem an die Adresse der EKZ (*Elektrizitätswerke des Kantons Zürich*). Es hat aber im Kanton Zürich neben den EKZ noch 40 weitere Stromversorger, die wiederum alle ein eigenes Reglement und Grundlagen für die Netzkostengebühren haben. Wie sollen diese Stromversorger eingebunden werden? Nur schon anhand dieser Tatsache können wir uns ausmalen, wie gross der administrative Aufwand werden wird. Bei jedem Neu- aber auch Umbau werden bereits heute Leerrohre eingebaut und allfällige Stromstationen vorbereitet. Bei bereits erstellten Garagen ist der Aufwand je nach dem sehr gross, und ja, das wird sicher auch ausschlaggebend sein beim Kauf eines Elektroautos. Das gehört zur Kostenwahrheit und soll nicht mit Subventionen verzerrt werden.

Auch frage ich mich, wie die GLP sich die Verteilung der Subventionen für Ladestationen auf Kosten der Allgemeinheit vorstellt. Dies wäre mehr als unfair gegenüber dem Bevölkerungsteil, welche eigenständig und bereits auf eigene Kosten die Garagen mit Ladestationen ausgerüstet hat oder ohne KEV (*Kostendeckende Einspeisevergütung*) eine Wärmepumpe installiert oder eine PVA (*Photovoltaik-Anlage*) erstellt hat. Den Vorschlag von temporärer Senkung der Netzkostenbeiträge, bis der vorgeschlagene Anteil von 30% Prozent Elektrofahrzeuge erreicht ist, würde eine horrende Summe bei den momentanen rund 10'000 Franken Netzkostenbeiträge nach sich ziehen. Ist das den Postulanten bewusst? Die Elektromobilität wird von Linksrün als das einzig wahre Verkehrsmittel der Zukunft propagiert. Dies aber mit noch mehr Subventionen erreichen zu wollen, ist falsch. Einmal mehr sollen die effektiven Kosten der Elektromobilität verschleiert werden. Denn auch E-Mobilität braucht Platz, Stromtankstellen, einen teuren Ausbau der Netzinfrastuktur, die unterhalten werden muss. Warum das die Allgemeinheit mitberappen soll, kann ich nicht nachvollziehen. Wo bleibt hier der liberale Gedanke der Grünliberalen? In dem man keine Subventionen spricht, bleibt das Ausbautempo überschaubar. Und einmal mehr: Der Markt soll es auch hier richten.

Wir lehnen ab. Danke.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Also, zumindest aus meiner Sicht, aus meiner linksgrünen Sicht, muss ich sagen, dass das einzig wahre Verkehrsmittel natürlich das Rennvelo ist. Dieses schlägt in Effizienz und Umwelt kein anders Verkehrsmittel. Aber man kann nicht alles mit dem Rennvelo erledigen. Es gibt notwendige Fahrten, für die man auf das Auto angewiesen ist, auch wenn wir das Velonetz ausbauen, auch wenn der öffentliche Verkehr besser wird. Für diese Fahrten ist es dann immer noch sinnvoll, auf ein Elektroauto zu setzen, selbst wenn dieses

durch ein Gaskraftwerk mit Strom versorgt wurde. Durch den besseren Wirkungsgrad der Stromerzeugung in einem Gaswerk ist es im Vergleich zu einem Verbrennungsmotor auch in diesem Falle immer noch ökologischer. Das Problem ist eben – unter anderem – das Laden. Für Mietende sind E-Autos faktisch häufig nicht zugänglich. Deshalb ist es interessant, wenn man sich überlegt, wie es mit Gemeinschaftsgaragen und den öffentlichen Ladestationen aussieht.

Ehrlich gesagt, als ich zum ersten Mal diese Forderung las, man solle einen günstigeren Netzanschluss machen, sind mir zuerst zehn Argumente in den Sinn gekommen, weshalb man dieses Postulat ablehnen sollte. Man muss sich bewusst sein, Elektroautos können ziemlich grosse Bezüger sein, sie können enorme Spitzen verursachen, sie können das Netz wahnsinnig belasten. Das sind alles Argumente, weshalb man diesen Bezüger sicherlich keinen billigen Zugang gewähren sollte.

Wieso werden wir dieses Postulat aber trotzdem unterstützen? Es gibt ein Aber: Das Elektroauto kann einen grauenhaften Fluch für ein Netz sein, an das es angehängt wird. Es kann aber genauso einen Segen sein. Denn Elektroautos haben letztlich Batterien, die geladen werden müssen. Batterien sind sehr gut steuerbare Strombezüger. Man kann sie auch als Speicher nutzen oder zur Rückspeisung von Energie. Das heisst, die E-Autos werden dann spannend im Sinne des Stromnetzes, wenn man sie in einem Smart Grid (*intelligentes Stromnetz*) einbindet. Sie müssen ja nicht zwingend immer voll geladen werden, sobald sie auf dem Parkplatz sind. Das heisst, wenn man ein solches E-Auto mit seiner Batterie mit einem Smart Grid kombiniert, kann dies durchaus netzdienlich sein, weil wir die netzdienlichen Eigenschaften dieser Batterien nutzen. Dann wären eben diese Autos nicht eine Belastung fürs Netz, sondern sie würden das Netz schützen und es stabiler machen. Das heisst also, so blank können wir nicht hinter der Forderung des Postulates stehen. Wenn man aber, wie es in der Postulatsantwort steht, das Ganze kombiniert, wenn man es für E-Autos eben verpflichtend macht, wenn sie einen Teil eines Smart Grid sind und somit dienlich für das Netz, dann finden wir es eine spannende Überlegung, wie es mit den Netzkosten aussieht. Ich denke, man sollte das vor diesem Hintergrund mal anschauen und eine Auslegeordnung machen, wie das gesamtheitlich aussieht. Man könnte dann auch gerade die Gelegenheit nutzen, einen anderen Vorstoss, der noch in der Pipeline ist, miteinbeziehen, in der eine Batteriestrategie für das Stromnetz gefordert wird. Also im Sinne, dass wir mit diesen E-Autos viele Batterien für einen gescheiterten Smart Grid haben, da sind wir gespannt, was man uns zu diesem Postulat sagen wird.

Wir werden es unterstützen.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Ich verlese Ihnen die Rede meines Kollegen Christian Schucan:

Das Postulat verlangt, dass die Netzkostenbeiträge für die Einrichtung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in Gemeinschaftsgaragen und bei öffentlichen Ladestationen gesenkt werden sollen. Die FDP findet das Anliegen, Ladeinfrastruktur zur fördern, grundsätzlich berechtigt. Das im Postulat skizzierte Vorgehen ist allerdings kontraproduktiv und daher abzulehnen.

Inhaltlich geht das Postulat zudem von falschen Kostenannahmen aus. Ein neuer Anschluss bei den EKZ hat bei 22 Kilovoltampere Kostenfolgen von 4620 Franken zur Folge und nicht die im Postulat beschriebenen 10'000 Franken, und diese Kosten kämen sowieso nur dann zum Tragen, wenn die vorhandene Anschlussleistung nicht ausreichen würde. Aber auch sachlich ist das Postulat problematisch: Die Netzkostenbeiträge dienen der Finanzierung der Investitionen in das vorgelagerte Netz. Gerade der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfordert zusätzliche Investitionen in dieses Netz, damit die Versorgungssicherheit weiterhin gewährleistet werden kann. Netzkostenbeiträge richten sich zudem nach dem Investitionsbedarf und sind nicht willkürlich festgelegte Preise. Es käme daher einem Sel dwyla-Streich gleich, die Netzkostenbeiträge zu reduzieren, gerade in Fällen, in denen eigentlich ein erhöhter Investitionsbedarf gegeben wäre. Wenn die Mittel für Investitionen durch eine Senkung dadurch fehlen würden, würde die Versorgungssicherheit leiden oder die geplanten Ladeinfrastrukturen könnten gar nicht bewilligt werden, weil die notwendige Anschlussleistung nicht geliefert werden könnte. Dies würde doch dem Anliegen des Postulats komplett entgegenwirken. Zu beachten ist in diesem Kontext auch die Gemeindeautonomie und die Tatsache – das wurde bereits von meiner Kollegin Sandy Bossert erwähnt –, dass bei Weitem nicht alle Gemeinden durch die EKZ versorgt werden. Bei diesen unabhängigen EVUs (*Energieversorgungsunternehmen*) hat der Regierungsrat gar nicht die Möglichkeit, auf die Beitragsfestlegung Einfluss zu nehmen. Die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen sind übergeordnet auf Bundesebene geregelt. Dass es bessere Ansätze gibt, zeigt beispielsweise die Infrastruktur Zürichsee AG, welche in ihrem Netzgebiet schlüsselfertige Ladeinfrastrukturen erstellt und mit einem «Pay as you go»-Modell die Infrastruktur vorfinanziert, sodass die Nutzer nicht zuerst hohe Investitionen bewältigen müssen, sondern diese dann über die effektive Nutzung bezahlen, was insbesondere bei Stockwerkeigentum-Gemeinschaften, eine erheblich Katalysator-Wirkung hat. Wie gesagt, wir unterstützen das Postulat nicht.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Derzeit sind zu wenig Gemeinschaftsgaragen mit Stromanschlüssen zum Laden von Elektrofahrzeugen ausgerüstet; ebenso gibt es zu wenig Ladestationen im öffentlichen Raum. Um diese Anzahl zu steigern, unterstützen wir die Idee, die Elektromobilität durch gezielte Reduktion der Netzkostenbeiträge zu fördern. Eventuell sollten diese Kosten auch nur vorübergehend gesenkt werden. Das Einrichten von Lademöglichkeiten soll attraktiver werden.

Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Wären Elektroautos Politiker, bekämen sie zunehmend ein Aufmerksamkeitsdefizit-Problem. Denn gestern noch haben sich alle umgedreht nach Elektrofahrzeugen, hingegen heute gehören sie selbstverständlich zum Strassenbild, sind sie zum Standard geworden. Und dies aus guten Gründen, denn Elektroautos haben eine hervorragende Ökobilanz, sind

leise, werden immer effizienter und preislich attraktiver. Auch Autohersteller haben dies längst erkannt und nehmen Benziner nach und nach aus ihrem Angebot und setzen auf E-Modelle. Strom statt Benzin bedeutet auch: Die Fahrt zur Tankstelle erübrigt sich, das Tanken geschieht vorwiegend an der Ladestation zu Hause, in der Garage des Ein- oder Mehrfamilienhauses oder eben in der Gemeinschaftsgarage. Die gute Ausstattung an Lademöglichkeiten inklusive intelligenter Laststeuerung sollte darum zur Standardausrüstung jeder grösseren Parkgarage gehören.

Das findet übrigens auch der HEV Schweiz (*Hauseigentümergeverband Schweiz*), der auf seiner Homepage zu diesem Thema festhält, dass «das Errichten einer Ladestation sowie der Ausbau der Hausverteileranlage zu einem «smarten System» stellen nützliche bauliche Massnahmen dar. Das sind Arbeiten, die eine Wertsteigerung, eine Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit oder die Optimierung der Wirtschaftlichkeit zum Ziel haben».

Bei der Beurteilung, ob Elektromobilität förderungswürdig ist, taucht immer auch die Frage der Ökobilanz dieser Mobilitätsform auf – wir haben es heute wieder gehört. Der TCS (*Touring Club der Schweiz*) hat sich dieser Frage angenommen und dazu Stellung genommen. Auf seiner Homepage ist nachzulesen, dass ein durchschnittlicher Mittelklasse-Personenwagen in der Schweiz insgesamt auf knapp 30 Tonnen Treibhausgase bei einer angenommenen Lebensfahrleistung von 200'000 Kilometern kommt. Ein vergleichbares Benzinauto kommt auf mehr als doppelt so hohe Emissionen von der Produktion bis zur Entsorgung. Die Ökobilanz ist also klar besser als bei fossil betriebenen Fahrzeugen und leistet damit einen signifikanten Beitrag an die Ziele betreffend Klimaschutz. Da können grün-alternative Parteien noch so lange das Gegenteil behaupten.

Die Grundlage für ein staatliches Interesse, die Elektromobilität zu fördern, ist somit klar gegeben. Verschiedene Kantone sind ebenfalls dieser Meinung. So fördert zum Beispiel der Kanton Luzern die Basisinfrastruktur sowie die einzelnen Ladestationen in bestehenden Mehrparteiengebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten mit bis zu 10'000 Franken. Der Kanton Sankt Gallen fördert Ladestationen in Mehrfamilienhäusern mit 30 Prozent der Investition mit bis zu 5'000 Franken. Auch weitere Kantone wie Thurgau oder Schwyz haben Förderbestimmungen, ebenso die Stadt Zürich.

Gegen eine Förderung von Ladestationen durch den Kanton Zürich gibt es somit nicht wirklich viel einzuwenden. Ob dies über eine Reduktion von Netzkostenbeiträgen oder andere Formen erfolgen soll, darf aber aus unserer Sicht im Bericht des Regierungsrates auch breiter geprüft werden. Begrüssenswert ist in jedem Fall die Ausrichtung primär auf Gemeinschaftsgaragen und öffentliche Ladestationen. Ebenso bedenkenswert ist eine zeitliche Begrenzung der Förderung. Wie jede andere private Mobilität sollte auch die Elektromobilität langfristig nicht vom Staat finanziert werden. Die Elektromobilität wird bei unseren Mobilitätsformen schon bald nicht mehr wegzudenken sein. Die Parole muss darum lauten: Kein Elektroauto ohne Ladestation.

Die EVP will, dass es vorwärtsgeht mit dem Ausbau von Ladeinfrastrukturen und wird daher dieses Postulat klar unterstützen.

René Isler (SVP, Winterthur): Ab den Voten wähnt man sich schon manchmal im falschen Film. Da wird wegen der Parkplätze auf dem öffentlichen Grund postuliert, dass Personen, die keinen Anschluss zu Hause haben, dass man das fördern sollte auf öffentlichem Grund. Wir lesen doch eigentlich jeden Tag in den Zeitungen, vor allem in den beiden linksgrünen dominierten Städten Zürich und Winterthur, dass praktisch täglich Parkplätze abgebaut werden. Also, diese Rechnung, ihre Argumentation, geht hinten und vorne nicht auf. Auch gibt es immer mehr Siedlungen. Da war mal ein grüner Kollege, Herr Geilinger (*Altkantonsrat Martin Geilinger*) hat der geheissen, der hat Wohnparks ohne Garagen bauen lassen, null und nichts. Ich weiss nicht, ob sie dann die Ladestationen im Keller oder in der Stube montieren wollen. Da gibt es tatsächlich Überbauungen auch in Winterthur, die haben keine Garagen, die haben keine Einstellplätze, auf dem öffentlichen Grund hat es nur Plattenwege. Wie gesagt, in Winterthur und vor allem auch in der Stadt Zürich, im Milchbuck-Gebiet, da werden wieder massiv Parkplätze abgebaut auf öffentlichem Grund. Und genau dort zielt ja dieses Postulat hin. Manchmal frage ich mich schon. Ich war mal tatsächlich der festen Überzeugung, auch in der GLP habe es mal ganz viele gescheite Leute gehabt. Und ich habe wirklich von diesen den Hut gezogen. Aber jetzt, wenn ich dieses Postulat ummünze in die Realität, stelle ich einfach fest: Das geht hinten und vorne nicht auf. Ich bitte Sie, dieses Postulat nicht zu unterstützen. Weil, das, was Sie da wollen, mag redlich sein, aber das funktioniert in der Praxis absolut nicht.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich komme zurück zum Postulat und zu den Netzkostenbeiträgen. Beim Stromnetz muss von den Betreibern des Stromnetzes das Verursacherprinzip angewendet werden. Einen Rabatt einzuführen für einzelne Verbrauchergruppen ist deshalb grundsätzlich problematisch und mutmasslich nicht bundesrechtskonform. Was möglich ist, ist eine Förderung einzuführen, also dieses Geld via Förderung auszubezahlen. Die Regierung arbeitet zurzeit an der Motion KR-Nr. 107/2019, «Befristete Förderung der Infrastruktur für CO₂-arme Mobilität». Und in diesem Rahmen ist der Regierungsrat sehr gerne bereit zu prüfen, inwiefern das Anliegen in Form einer Förderung, was dann sicher gesetzeskonform wäre, aufzunehmen. Daher ist der Regierungsrat bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 236/2019 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.