

7. Leitlinien für das Zurverfügungstellen des öffentlichen Raumes für das Aufstellen von Elektroauto-Lademöglichkeiten durch Private

Postulat Franziska Barmettler (GLP, Zürich) und Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) vom 24. Februar 2020

KR-Nr. 68/2020, RRB-Nr. 470/6.5.2020 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat im Rat seine schriftliche Ablehnung am 6. Mai 2020 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Es ist schwer zu sagen, ob Punkto Förderung von Elektro-Ladestationen im Kanton Zürich das Glas eher halb voll oder eher halb leer ist. Man könnte sagen, es ist halb voll, da das Thema im Massnahmenplan zur Verminderung von Treibhausgasen der Baudirektion sowie im Programm «DiNaMo» der Volkswirtschaftsdirektion enthalten ist. Erfreulich ist insbesondere, dass sich der Kanton bereits mit der Ausstattung von kantonalen Parkplätzen mit Ladesäulen befasst und dass der Bau von Elektrofahrzeug-Ladestationen bei bestehenden Parkplätzen künftig ohne Baubewilligung möglich sein wird. Dies haben wir vor Kurzem hier so beschlossen.

Schaut man jedoch etwas genauer hin, ist das Glas eher halb leer, denn der sogenannte KPI, der Key Performance Indicator, ist hier nicht der gute Wille, sondern die Anzahl Ladestationen, die gebaut sind; was dieses Postulat betrifft, konkret die Anzahl von privat installierten Ladestationen auf öffentlichem Grund. Und hier steht die Stadt Zürich wie auch der Kanton Zürich nicht gerade gut da. Zudem beschränken sich auch die Massnahmen im Klimaplan der Baudirektion lediglich auf Informationsmassnahmen. Ein Lichtblick ist hingegen das Programm «DiNaMo», das eine befristete finanzielle Förderung von Ladestationen in Mehrfamilienhäusern und auf öffentlichem Grund ankündigt. Dies ist zu begrüßen, hinterlässt aber die Frage, wieso der Regierungsrat eine viel niederschwelligere Massnahme, wie sie dieses Postulat hier fordert, ablehnt.

Damit Elektro-Tankstellen in allen Gemeinden möglichst rasch und nach einheitlichen Kriterien bewilligt und auch wirklich umgesetzt werden, braucht es kantonale Richt- oder Leitlinien. Ein Minimum wäre etwa die Definition von Ansprechpartnern und Prozessen, damit Private, die in Elektro-Tankstellen investieren möchten, nicht am Hürdenlauf durch die Ämter scheitern, denn private Unternehmen stehen seit Jahren bereit, um Ladestationen im öffentlichen Raum aufzustellen. Etwas weitergehend wären auch die Definition von Anforderungen möglich, etwa was die kommerziellen Aspekte von Ladesäulen betrifft. Jetzt kann man sagen, das sei Sache der Privaten und der Gemeinden, aber nicht des Kantons. Und es kann auch sein, dass die benötigten Informationen zu einem grossen Teil irgendwo zu finden sind und das Verfahren theoretisch definiert ist. Aber wieso

machen wir es nicht allen Beteiligten so einfach wie möglich? Informationsasymmetrie ist bekanntlich ein Marktversagen, das wir in diesem Fall mit wenig Aufwand beheben können. Wir bitten Sie um die Unterstützung dieses Postulats.

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Die GLP zusammen mit der FDP, welche sich zumindest früher auf die Fahne geschrieben haben, Bürokratie abbauen zu wollen, verlangen mit diesem Postulat genau das Gegenteil. Die gewünschte Erarbeitung einer Mustersondernutzungskonzession für die Gemeinden ist auch in den Augen der SVP nicht zielführend. Wie der Regierungsrat in der Zwischenzeit mitgeteilt hat, sind für die Errichtung von E-Ladestationen die Regelungen im Artikel 57 des Strassengesetzes sowie Unterartikel 231 im PBG (*Planungs- und Baugesetz*) bereits ausführlich geschildert. Dass der Bund zudem die Signalisationsverordnung revidiert, soll dazu beitragen, dass aus verkehrspolizeilicher Sicht bei der etwaigen Errichtung von Parkplätzen die Sicherheit jederzeit gewährleistet wird. Deshalb ist das Postulat überflüssig. Auch gehört es zum gut schweizerischen Föderalismus, dass die Gemeinden in ihrem Hoheitsgebiet selber entscheiden sollen und dürfen. Die SVP lehnt das Postulat ebenfalls ab.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Zu diesem Postulat hat die Fraktion Stimmfreigabe beschlossen. Bei der fraktionsinternen Behandlung der Eingabe entbrannte sehr schnell eine spannende, aber auch grundsätzliche Diskussion: Für wen und was denn der öffentliche Raum da sei? Was im öffentlichen Raum denn alles geschehen soll und geschehen darf? Dabei zeigte sich, dass der öffentliche Raum draussen auf dem Land oder im urbanen Umfeld, sprich in der Stadt, ein wesentlich anderer ist. Zudem, dass er sich im Laufe der Geschichte vielfältig entwickeln kann, er sich einem steten Funktions-, Nutzungs- und Bedeutungswandel unterzieht. Schwierig macht die Diskussion auch, dass es heute, insbesondere in den Städten, zunehmend nicht mehr unterscheidbar ist, was privater und was öffentlicher Raum ist, zumal sich die Formen, als auch die Funktionen mischen. Aber eins ist bestimmt: Der öffentliche Raum beziehungsweise der öffentliche Grund hat nicht nur eine Verkehrsfunktion. Öffentlicher Raum ist eine Voraussetzung für städtisches Leben. Im öffentlichen Raum spiegelt sich das Verhältnis zwischen Individuum und Gesellschaft; in ihm wird die Stadt erst zur Stadt, das Zentrum erst zum Zentrum. Der ideale öffentliche Raum ist für alle Menschen gleichermassen zugänglich. Alle dürfen sich in diesem frei bewegen. Doch wir wissen, dies ist heute eine Utopie. Öffentlicher Raum ist heute auch immer ein exklusiver Raum. Wer darf denn heute über den öffentlichen Raum verfügen? Was darf sich heute zwischen den Fassaden abspielen? Ist es eine Grünfläche, die zum Verweilen und Spielen einlädt? Ist es eine Fläche für das Gewerbe? Ist es ein Raum, um darin Feste feiern zu dürfen oder ist es dann doch ein Raum für verschiedene Verkehrsträger?

Stichwort Verkehrsträger: Wer darf die dem Verkehr im Allgemeinen zugewiesenen Fläche brauchen? Der Fussgänger? Die Velofahrerin? Der Bus? Die Autofahrerin? Wie wird die Fläche aufgeteilt? Nach Anzahl der Verkehrsträgerbenutzer und -benutzerinnen oder nach der Grösse der Verkehrsträger? Oder wie wird

die Fläche zwischen dem ruhenden und fremdfahrenden oder dem sozusagen laufenden Verkehrsträger aufgeteilt? Und jetzt soll es auch noch die Unterscheidung beim Verkehrsträger Auto geben, wie er die Fläche gebrauchen darf, und zwar wohl exklusiv aufgeteilt, wie das Auto angetrieben wird. Wird das Auto mit Benzin, Diesel, Strom mit Wasserstoff oder mit Methanol gefahren? Jetzt wird es langsam schwierig. Sollen nun Antriebsarten mit besonderer Energieeffizienz, im Normalfall angetrieben mit erneuerbaren Energien und deshalb oft leise und ohne lokale Schadstoffemissionen, wie es im Postulat umschrieben wird, bevorzugt werden? Im Speziellen die E-Mobilität? Ja, es ist richtig, dass ein substanzieller Anteil privater Personenwagen auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt wird. Und ja, für den Wechsel auf ein Elektrofahrzeug ist der verlässliche Zugang zu einer Ladeinfrastruktur zwingend. Und ja, ein Teil der Fraktion sieht es wie die Postulantinnen: Zur Förderung der Elektromobilität sollen deshalb künftig auch auf öffentlichen Parkplätzen entsprechende Auflademöglichkeiten angeboten werden können. Aber schnell kommen hier Fragen auf: Braucht es wirklich noch mehr Platz für das Auto? Müssten zuerst nicht andere noch effizientere Verkehrsträger mehr Platz erhalten? Muss diese Ladeinfrastruktur nicht zum Teil in der Hand der Öffentlichkeit bleiben? Schliesslich wird hier öffentlicher Grund gebraucht. Immer wieder werden von grossen Bevölkerungskreisen der Verlust des öffentlichen Raums bedauert. Hier könnte diesem Verlust entgegengesteuert werden.

Einige der fraktionsinternen Voten sprechen die gleiche Sprache wie der Regierungsrat. Die Gesetzesgrundlagen seien genügend vorhanden und nicht jede Gemeinde sei gleich aufgestellt und eine einzelfallweise objektspezifische Betrachtung sei in jedem Fall notwendig. Der Beitrag einer Musternutzungskonzession – ein ganz schönes Wort – zur Förderung von Ladestationen für Elektroautos wird deshalb als gering beurteilt. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die Förderung der CO₂-armen Mobilität, die steht ja nicht zum ersten Mal hier im Rat zur Debatte. Heute geht es insbesondere um die Förderung der E-Mobilität. Aus der Sicht der FDP ist die Bedeutung der Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität extrem wichtig. Als Partei wünschen wir uns nicht keine Mobilität, im Gegensatz zur Diskussion offenbar bei der SP. Wir stehen hinter der Mobilität, hinter dem Mobilitätsbedürfnis an sich. Wir wünschen aber die CO₂-arme Mobilität zu fördern. Nun ist es so, dass ohne dichtes Netz an öffentlichen und privaten E-Ladestationen kein Anreiz zum Umstieg auf Elektrofahrzeuge besteht; ohne Wasserstofftankstellen können wir keinen Push erwarten von Wasserstofffahrzeugen. Die Infrastruktur ist das Nadelöhr, um die klimafreundliche Mobilität voranzutreiben. Daher hat der Regierungsrat im von der Volkswirtschaftsdirektion und dem Amt für Mobilität erarbeiteten Programm «DiNaMo» auch vorgeschlagen, bis zum Jahre 2023 ein zeitlich befristetes Förderprogramm für Elektroladestationen bei privaten und öffentlichen Parkplätzen sowie an stark frequentierten Orten vorzulegen. Er hat dafür auch einen neu zu schaffenden Rahmenkredit im Auge.

Heute geht es nun um ein Postulat, das die Umsetzbarkeit eben dieser strategischen Pläne fördern will, indem es die Verfügbarkeit von Ladestationen im öffentlichen Raum, in allen Regionen des Kantons erleichtern kann. Nicht alle Menschen verfügen für ihr Elektrofahrzeug oder dasjenige, das sie sich gerne anschaffen würden, über eine Ladestation im Eigenheim oder in der Mietgarage. Ein schöner Teil privater Fahrzeuge wird nämlich weiterhin auf öffentlichen Parkplätzen parkiert. Und um genau diese geht es. Nützlich wären daher insbesondere Ladestationen, zum Beispiel auf gemeindeeigenen oder öffentlich zugänglichen Parkplätzen oder aber auch Schnellladestationen in der Nähe einer Öffentlichkeit, wo viele Personen verkehren, beispielsweise an Bahnhöfen. Genau für diesen öffentlichen Raum fehlen aber bislang einheitliche Empfehlungen und Richtlinien. Mit dem Postulat möchten wir, dass der Regierungsrat aufzeigt, was es brauchen würde, um die Ladestationen zu fördern. Wir wollen vor allem auch, dass die Möglichkeit einer Sondernutzungskonzession ausgelotet wird. Diese war bereits 2013 vom Städteverband der Schweiz aufgegriffen worden. Es ist eben nicht eine so einfache Sache, sondern die rechtlichen Hürden für ein solches Unterfangen sind ziemlich hoch. Wir möchten also günstige Rahmenbedingungen schaffen, die Gemeinden motivieren, aktiv auf Unternehmungen zuzugehen, die Erfahrungen im Bereitstellen von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich haben. Wir möchten motivieren, wir möchten Private-Public-Partnership-Lösungen für öffentliche Ladestationen motivieren. Aus unserer Sicht sind es die Privaten, die Knowhow und Erfahrungen mit dem Betrieb von Elektroladestationen haben. Sie sind die richtigen Partner auch für die Gemeinden; wir würden die Gemeinden natürlich nirgendwohin zwingen wollen.

Im Bericht auf das Postulat «Ladestationenoffensive – jetzt Elektromobilität fördern» vom Juni 2018 weist der Regierungsrat denn auch auf die Bedeutung der Gemeinden hin, indem er festhält, dass ein Grossteil der in Frage kommenden Verkehrsflächen in der Zuständigkeit der Gemeinden liegen. Wir meinen, genau da ansetzen zu können mit unserem Postulat. Die abschlägige Antwort des Regierungsrates auf unser Anliegen gründet wohl vor allem darin, dass er die Nachfrage der Gemeinden für weitere Empfehlungen für gering hält. Liest man allerdings das Programm «DiNaMo» einigermaßen aufmerksam durch, dann merkt man, dass auch hier betreffend Förderung von Ladeinfrastruktur von regulatorischen Anpassungen, beispielsweise im PBG (*Planung- und Baugesetz*), die Rede ist. Warum, wenn man schon die Förderung der CO₂-armen Mobilität zum Regierungsprogramm macht, warum auch nicht nachziehen mit Empfehlungen für Gemeinden? Denn die wird es mit Sicherheit brauchen. Wir überweisen.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Als Nichtjurist musste ich mich zuerst einmal schlau machen, was eine Sondernutzungskonzession ist. Eine Sondernutzung liegt dann vor, wenn der öffentliche Raum weder bestimmungsmässig noch gemeinverträglich genutzt wird und andere Nutzung dauernd ausgeschlossen wird. Ein Indiz für eine Sondernutzung liegt dann vor, wenn die Sache fest und dauerhaft mit dem Boden verbunden ist. Damit fällt das Aufstellen von Elektroladesäulen im öffentlichen Raum ganz klar in den Bereich der Sondernutzung.

Ich gehe mit den ursprünglichen Postulanten und den beiden Postulantinnen einig, dass sich die Elektromobilität rasch ausbreitet. Nach Aussagen des Verbandes «Swiss E-Mobility» waren 23 Prozent aller Neuzulassungen 2021 sogenannte Steckerfahrzeuge, Autos, die sich an einer Steckdose laden lassen. Im Kanton Zürich waren es sogar fast 27 Prozent – also Nadelöhr, hm... Das ist einerseits sehr erfreulich, da diese Transition in der individuellen Mobilität schnell erfolgen muss, damit auch der Mobilitätsbereich CO₂-frei wird. Andererseits zeigt sich leider immer mehr, dass ein Eins-zu-eins-Ersatz erfolgt oder sogar Eins-zu-1,3-Ersatz. Jedes Benzinauto wird durch ein Elektroauto ersetzt, und dieses ist leider oft noch deutlich grösser und schwerer als sein Vorgänger. Das ist aus Sicht der Grünen der falsche Weg im motorisierten Individualverkehr. Die allermeisten dieser Autos sollten nämlich Stehzeuge heissen, denn das ist es, was die meisten während 23 Stunden tun und damit viel öffentlichen Raum verbrauchen, welcher gerade in urbanen Zentren knapp ist. Deshalb müssen wir wegkommen vom Besitz hin zur Nutzung dieser Fahrzeuge. Nicht nur die Zahl der Elektrofahrzeuge wächst, sondern auch die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte. Im Januar dieses Jahres waren es schon über 10'000 in der ganzen Schweiz. Wenn man am Morgen mit einer vollen Batterie starten kann, lassen sich fast 99 Prozent der Fahrten ohne einen längeren Ladestopp durchführen. Das heisst, für Eigenheimbesitzer gibt es in dieser Hinsicht keine Probleme. 70 Prozent der Bevölkerung im Kanton Zürich sind Mieter und sind aktuell davon abhängig, ob ihr Vermieter eine Ladesäule bewilligt. In Deutschland gilt seit 2020 ein Rechtsanspruch auf eine Ladesäule für einen gemieteten Stellplatz. Jörg Grossen (*Nationalrat*) hat eine entsprechende Motion im nationalen Parlament eingereicht, welche breit abgestützt ist. Diesen Weg müssen wir verfolgen, um den Mietern schnell das Laden zu ermöglichen. Alleine in der Stadt Zürich stehen nach einem Bericht des Tages-Anzeiger von diesem Samstag mehr als 20'000 Abstellplätze in Garagen frei. Das ist doch unglaublich. Auf diesen freistehenden Tiefgaragenplätzen könnten mehr als 10 Prozent aller Fahrzeuge in der Stadt Zürich versorgt werden.

Zurück zum Postulat: Das heisst, es gibt ein grosses Potenzial an privaten Parkplätzen, die man mit Ladeinfrastruktur ausrüsten und sie dann auch wirklich sinnvoll nutzen kann, statt, dass sie einfach freistehen. Werden öffentliche Parkplätze einmal mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet ist, die Chance sehr klein, dass sie irgendwann wieder der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen werden. Das wollen wir nicht. Deshalb soll aus Sicht der grünen Fraktion die Ladeinfrastruktur hauptsächlich auf privaten Grundstücken errichtet werden. Der Regierungsrat schätzt die Nachfrage der Gemeinden nach Mustersondernutzungskonzessionen aufgrund der bisherigen Erfahrung als sehr gering ein. Eine einheitliche Regelung für das Erstellen von Ladestationen im öffentlichen Raum ist nur schlecht möglich, denn die Gemeinden müssen die Freiheit haben, diese auf spezifische Bedürfnisse ihrer Gemeinde anzupassen. So entsteht kein wesentlicher Mehrwert durch die verlangten Muster. Die grüne Fraktion lehnt deshalb das Postulat ab.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Um elektrisch unterwegs zu sein, braucht es Ladeinfrastruktur. Das ist allgemein bekannt und wurde in diversen vielen parlamentarischen Vorstössen aufgenommen, und es wurden entsprechende Massnahmen verlangt. Der Regierungsrat hat bereits mehrere parlamentarische Vorstösse zur Infrastruktur für Elektromobilität entgegengenommen. Für eine Mustersondernutzungskonzession hat der Regierungsrat das Verfahren für die Errichtung von Elektrofahrzeugladestationen ausführlich geschildert.

Es ist genug. Alle Ideen, Anregungen, Wünsche betreffend Elektrofahrzeugladestationen sind mehrfach beschrieben, aufgenommen und werden zum Teil bereits umgesetzt. Es braucht keine weiteren Richtlinien, keine Mustersonderkonzessionen, keine neuen Förderungsideen, keine gesetzlichen Anpassungen und – bitte, bitte – auch keine weiteren wohlgemeinten parlamentarischen Vorstösse mehr zu diesem Thema. Die Mitte-Fraktion lehnt dieses Postulat ab.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Hier haben wir ein weiteres Hip-hip-hurra-Postulat vorliegen auf die Elektromobilität in einer neuen, ein bisschen geänderten Version. Ich unterstelle jetzt mal dem Regierungsrat, dass er bei der Ausarbeitung der Auflistung in seiner Antwort vielleicht das gleiche Gefühl oder die gleiche Anwendung hatte, wie ich beim Lesen des Postulats; schön brav aufgelistet, was alles bisher in etwa der gleichen Art eingereicht wurde.

Die Meinung der AL unterscheidet sich hier nicht gross vom schon Gehörten. Wir sind grundsätzlich kritisch gegenüber der Elektromobilität beziehungsweise zumindest gegenüber einer besonderen Förderung derer. Wir sehen es nicht ein, dass der öffentliche Grund und Boden für die Mobilität beziehungsweise für Ladestationen hergegeben werden soll. Dies ist Aufgabe von Privaten und soll auf privaten Parkplätzen geschehen. Es besteht keine Notwendigkeit und offenbar auch kein Bedarf, wie wir auch in der Antwort des Regierungsrats gelesen haben, um eine solche Sonderbewilligung beziehungsweise die Möglichkeit dafür zu schaffen. Die Alternative Liste wird daher diese Motion nicht überweisen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 93 : 59 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 68/2020 nicht zu überweisen.

Das Geschäft ist erledigt.

Ratspräsident Benno Scherrer: Wir haben einen runden Geburtstag. Der Jubilar heute heisst Michael Biber. Herzliche Gratulation. (*Applaus*)