

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 12. September 2018

776.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Brigitte Fürer betreffend Ladestationen für Elektroautos, Hintergründe zur geschenkten Ladestation der Firma ABB und rechtliche Grundlagen betreffend dem Aufstellen solcher Stationen auf öffentlichem Grund sowie Beitrag der Elektroautos zu den Zielen von Stadtverkehr 2025

Am 13. Juni 2018 reichten Gemeinderat Markus Knauss und Gemeinderätin Brigitte Fürer (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/224, ein:

Am vergangenen Wochenende soll die Firma ABB der Stadt Zürich Schnellladestationen für elektrisch angetriebene Autos geschenkt haben. Das Präsent wurde denn auch sofort mit einem grossformatigen Inserat in den Printmedien beworben. Auffällig am Inserat war, dass die Stadt Zürich quasi als menschenleer dargestellt wird, in der es genügend Platz für noch mehr Autos, noch mehr Parkplätze oder auch Ladestationen hat. Um die Ladestationen mit einem anständigen Züri-Touch zu versehen wurden flugs drei (zum Glück vorerst nur virtuelle) Parkplätze auf der Gemüsebrücke aufgemalt, einer davon war mit der besagten Ladestation ausgerüstet. Nun ist die ABB kein Wohltätigkeitsverein, sondern ein gewinnorientiertes Unternehmen. Es ist davon auszugehen, dass diese Ladestationen nicht in einem drögen Gewerbegebiet aufgestellt werden sollen, sondern dass diese möglichst prominent im öffentlichen Raum platziert werden, um die Werbewirkung zu maximieren. Im Zusammenhang mit den Ladestationen und der Vereinnahmung des öffentlichen Raumes durch Private stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Wie umfangreich ist das Geschenk der ABB? Sind neben den eigentlichen Ladestationen auch die zum Teil sehr aufwändigen Tiefbauarbeiten zur Stromversorgung der Stationen, die Unterhaltsarbeiten und weitere Aufwendungen Bestandteil des Geschenkes?
2. Expertinnen gehen davon aus, dass die Elektroautos nur dann einen, wenn auch kleinen, positiven Effekt im CO₂-Bereich bewirken, wenn der Strom vollumfänglich aus erneuerbaren Energien stammt. Ist im Geschenk der Ladestationen deshalb auch ein so grosser Zubau von erneuerbaren Energien enthalten, damit die gesamte Stromabgabe für diese Ladestationen aus erneuerbaren Energien garantiert ist?
3. Welchen Beitrag leisten diese Ladestationen zur Erreichung der Ziele von Stadtverkehr 2025 in den entsprechenden Teilzielen (Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen; Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern; Kapazität für den MIV nicht erhöhen; 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen; Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen; Qualität des öffentlichen Raums steigern)?
4. Um die Werbewirkung der Ladestationen hervorzuheben, schlägt die ABB das Aufstellen einer solchen Ladestation auf der Gemüsebrücke vor, dort also, wo noch nie ein Parkplatz vorhanden war. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Standort?
5. Ist das Aufstellen solcher Ladestationen auf öffentlichem Grund mit den bestehenden rechtlichen Grundlagen überhaupt zulässig und welche rechtlichen Grundlagen müssten geändert werden, damit der Einsatz von Ladestationen auf öffentlichen Strassenparkplätzen möglich wäre?
6. Falls der Einsatz dieser Ladestationen auf öffentlichen Strassenparkplätzen nicht möglich ist, wo sieht der Stadtrat die Möglichkeit, dieses Geschenk aufzustellen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie umfangreich ist das Geschenk der ABB? Sind neben den eigentlichen Ladestationen auch die zum Teil sehr aufwändigen Tiefbauarbeiten zur Stromversorgung der Stationen, die Unterhaltsarbeiten und weitere Aufwendungen Bestandteil des Geschenkes?»):

Am 7. bzw. 27. Juni 2018 haben ABB und die Stadt Zürich eine Absichtserklärung unterzeichnet. Gemäss Absichtserklärung wird ABB der Bevölkerung der Stadt Zürich 30 Schnellladestationen kostenfrei überlassen. Die kostenfreie Lieferung und Überlassung umfasst die kommunikative Anbindung je Station einschliesslich fünf Jahre Gewährleistung, Remote-Management mit Software-Lizenz für zunächst fünf Jahre, Mitarbeiterschulung und die Inbetriebnahme.

Betreiberinnen und Betreiber der Schnellladestationen können Dienstabteilungen der Stadt Zürich (beispielsweise das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich), Unternehmen der Stadt Zürich (beispielsweise Parking Zürich AG oder Energie 360° AG) oder weitere Organisationen mit

nahe dem Bezug zur Stadt Zürich (beispielsweise Wohnbaugenossenschaften) sein. Die Betreiberinnen und Betreiber übernehmen die mit der Erschliessung, dem Betrieb und dem Unterhalt verbundenen Kosten und erhalten als Gegenleistung die von den Nutzerinnen und Nutzern entrichtete Entschädigung, die je nach Frequenz unterschiedlich hoch ausfallen wird.

Zu Frage 2 («Expertinnen gehen davon aus, dass die Elektroautos nur dann einen, wenn auch kleinen, positiven Effekt im CO₂-Bereich bewirken, wenn der Strom vollumfänglich aus erneuerbaren Energien stammt. Ist im Geschenk der Ladestationen deshalb auch ein so grosser Zubau von erneuerbaren Energien enthalten, damit die gesamte Stromabgabe für diese Ladestationen aus erneuerbaren Energien garantiert ist?»):

Fossil betriebene Personenwagen verursachen im Vergleich zu Elektrofahrzeugen (unter Annahme des Schweizer Verbrauchermix, siehe [Primärenergiefaktoren von Transportsystemen; \(http://treeze.ch/fileadmin/user_upload/downloads/Publications/Case_Studies/Mobility/itten-2014-PEF-Transportsysteme-v2.2plus.pdf\)](http://treeze.ch/fileadmin/user_upload/downloads/Publications/Case_Studies/Mobility/itten-2014-PEF-Transportsysteme-v2.2plus.pdf)) rund 3-mal mehr Treibhausgase und verbrauchen rund 20 Prozent mehr Primärenergie pro Personenkilometer. Im Sinne der 2000-Watt-Strategie der Stadt Zürich ist die Stromproduktion aus erneuerbaren Quellen eine Grundvoraussetzung für den Betrieb von Elektrofahrzeugen. Die Stromlieferung ist nicht Bestandteil des Geschenks der ABB. Die Stadt Zürich stellt sicher, dass der Strom für die Ladestationen aus erneuerbaren Quellen stammt.

Zu Frage 3 («Welchen Beitrag leisten diese Ladestationen zur Erreichung der Ziele von Stadtverkehr 2025 in den entsprechenden Teilzielen (Modalsplit von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen; Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern; Kapazität für den MIV nicht erhöhen; 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen; Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen; Qualität des öffentlichen Raums steigern?»):

Die Massnahmen aus «Stadtverkehr 2025» wirken sich immer auf mehrere Ziele aus und tragen jeweils in unterschiedlichem Masse zur Zielerreichung bei. Keine Massnahme wirkt auf alle Ziele gleichzeitig (vgl. Bericht 2015 «Stadtverkehr 2025»).

Elektromobilität wird im Rahmen von «Stadtverkehr 2025» als Querschnittsthema behandelt. Sie soll zum Erreichen der 2000-Watt-Ziele der Stadt und der Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmemissionen beitragen. Speziell die Elektromobilität im Bereich Individualverkehr, die mit den geschenkten Ladestationen unterstützt werden soll, kann in dritter Priorität – nach der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs – zur Zielerreichung beitragen (Stadtverkehr-Ziele «2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen» und «Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen»). Im Sinne der städtischen Strategie sind dabei Massnahmen im Bereich des motorisierten Verkehrs nicht als Ausbau, sondern als Umbau zu konzipieren.

Obwohl der MIV-Anteil im Vergleich mit anderen Schweizer Städten in Zürich tiefer ist, sich der Modalsplit hin zu mehr öV und Fuss-/Veloverkehr entwickelt hat und auch die mittlere Tagesdistanz in Kilometer pro Einwohnerin/Einwohner leicht rückläufig ist (2015: 29 km, davon 12,2 km mit MIV), zeigen die Treibhausgasemissionen beim landseitigen Verkehr in den letzten Jahren keine nennenswerten Veränderungen.

Die Treibhausgasemissionen aus dem Landverkehr betragen aktuell rund 1,2 t CO_{2eq}/Einwohnerin und Einwohner und Jahr. Das Zwischenziel 2035 liegt gemäss Absenckpfad 2000-Watt-Gesellschaft bei rund 0,7 t CO_{2eq}/ Einwohnerin und Einwohner und Jahr. Um dieses Zwischenziel zu erreichen, sind weiterhin grosse Anstrengungen nötig.

Zu Frage 4 («Um die Werbewirkung der Ladestationen hervorzuheben, schlägt die ABB das Aufstellen einer solchen Ladestation auf der Gemüsebrücke vor, dort also, wo noch nie ein Parkplatz vorhanden war. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Standort?»):

Die Ladestationen sollen auf öffentlich zugänglichen privaten Grundstücken (z. B. von Privatunternehmen) oder ausnahmsweise auf städtischem Grund des Finanz- oder Verwaltungsvermögens der Stadt Zürich stehen.

Die Gemüsebrücke wie auch andere Standorte auf öffentlichem Grund sind nicht als Standort der Schnellladestationen vorgesehen.

Zu Frage 5 («Ist das Aufstellen solcher Ladestationen auf öffentlichem Grund mit den bestehenden rechtlichen Grundlagen überhaupt zulässig und welche rechtlichen Grundlagen müssten geändert werden, damit der Einsatz von Ladestationen auf öffentlichen Strassenparkplätzen möglich wäre?»):

Die Schnellladestationen sollen nicht auf öffentlichem Grund, sondern auf öffentlich zugänglichen privaten Grundstücken (z. B. von Privatunternehmen) oder ausnahmsweise auf städtischem Grund des Finanz- oder Verwaltungsvermögens stehen. Der Aufbau einer Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund ist zum heutigen Zeitpunkt nicht geplant (siehe auch den Bericht zum Querschnittsthema; Beilage zu GR Nr. 2017/26). Es gibt hierzu weder einen öffentlichen Auftrag noch rechtliche Grundlagen. Eine allfällige Installation von Schnellladestationen auf öffentlichem Grund und die entsprechende Gebührenerhebung wären in einer Verordnung des Gemeinderats zu regeln.

Zu Frage 6 («Falls der Einsatz dieser Ladestationen auf öffentlichen Strassenparkplätzen nicht möglich ist, wo sieht der Stadtrat die Möglichkeit, dieses Geschenk aufzustellen?»):

Aktuell suchen und evaluieren interessierte Betreiberinnen und Betreiber geeignete Standorte für die Schnellladestationen. Konkrete Standorte stehen noch nicht fest. Siehe im Übrigen die Antworten zu Frage 4 und 5.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti