



## Beschluss des Stadtrats

vom 29. März 2023

GR Nr. 2022/498

### Nr. 890/2023

#### **Interpellation der GLP-Fraktion betreffend städtische Elektromobilitätsstrategie, Beschlüsse zur Strategie, involvierte Departemente, Einbezug des Gemeinderats und Entwicklung der Ladeinfrastruktur sowie Einschätzung zur Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs bis 2040**

Am 5. Oktober 2022 reichte die GLP-Fraktion folgende Interpellation, GR Nr. 2022/498, ein:

In Zusammenhang mit der städtischen Elektromobilitätsstrategie kommuniziert die Stadt Zürich unklar. Seit Monaten werden, z. B. in Kommissionsanfragen, unterschiedliche Aussagen bezüglich Deadlines oder dem aktuellen Vorgehen gemacht. Der Boom von Elektrovelos und/oder E-Autos ist jedoch ungebrochen. Mittels diverser Vorstösse wurde die Verwaltung zum Handeln aufgefordert (z. B.: Postulat, GR Nr. 2016/140, Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/591, Postulat GR Nr. 2022/266). Es macht den Anschein, dass die Stadt Zürich die Elektrifizierung der Mobilität versäumt resp. die Mobilitätsstrategie hinauszögert.

Hinsichtlich unserer Netto-Null Klimaziele (2035, resp. 2040) gehört die Elektrifizierung des in den kommenden Jahren noch vorhandenen motorisierten Verkehrs zu einer sehr wichtigen Komponente. Deshalb gilt es mittel- und langfristig die Elektromobilität konsequent zu fördern und zu stärken.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wo steht die Elektromobilitätsstrategie? Gibt es dazu bereits Stadtratsbeschlüsse? Wenn ja, welche?
2. Welche Departemente, resp. Dienstabteilungen, befassen sich aktuell mit der Elektromobilitätsstrategie?
3. Wird dem Gemeinderat eine Weisung zum Thema vorgelegt? Wenn ja, wann?
4. Ist der Stadtrat der Meinung, dass es eine städtische Aufgabe ist, eine Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund zur Verfügung zu stellen, um die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs konsequent voranzutreiben? Wenn ja, per wann? Wenn nein, warum nicht?
5. Wird in der Elektromobilitätsstrategie auch die Frage vertieft, inwiefern Batterien von Elektrofahrzeugen für die Energiespeicherung und den Ausgleich des Stromnetzes genutzt werden können, um die allgemeine Stabilität der Stromversorgung zu verbessern oder sogar während einem begrenzten Zeitraum das Risiko einer Stromlücke zu begrenzen?
6. Ist der Stadtrat der Meinung, dass die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs bis 2040 realisierbar ist? Wenn nein, was sind die Gründe?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Wie im Stadtratsbeschluss zu den Klimaschutzzielen (STRB Nr. 381/2021) festgehalten ist, will der Stadtrat seinen Gestaltungsspielraum im Bereich Verkehr ausschöpfen. Die Stadt verfolgt dabei einen umfassenden Ansatz. Die Verkehrsleistung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs soll erheblich steigen, während die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dem ganzen Stadtgebiet abnehmen soll. Der unvermeidbare fossile betriebene Verkehr soll schnellstmöglich elektrifiziert werden.

Eine rasche Dekarbonisierung des unvermeidbaren MIV ist zwingend nötig, damit das städtische Ziel der Reduktion der direkten Emissionen auf Netto-Null 2040 gemäss Gemeindeordnung erreicht werden kann. Gemäss kommunalem Richtplan Verkehr ist in der Mobilität das



2/4

Netto-Null-Ziel bis 2030 anzustreben. Die gemeinsam von Stadt und Kanton Zürich durchgeführten Ökobilanzen zeigen, dass die Elektrifizierung der Individual-Mobilität über den gesamten Lebenszyklus zu einer Halbierung der Treibhausgas-Emissionen führt, indessen die Umweltauswirkungen (zum Beispiel Luftschadstoff-Emissionen, Ressourcenverbrauch usw.) insgesamt konstant bleiben.

Der Stadtrat unterzeichnete am 24. August 2022 die «COP26 Zero Emission Vehicles Declaration» (STRB Nr. 735/2022) und verpflichtete sich darauf hinzuarbeiten, dass bis 2040 alle neu verkauften Fahrzeuge weltweit keinen Verbrennungsmotor mehr haben und der Umstieg auf Elektrofahrzeuge erleichtert wird.

Versuchsweise sollen zudem sieben Schnelladestationen auf öffentlichen Parkplätzen realisiert werden (siehe Publikation im [Amtsblatt](#) vom 15. Februar 2023).

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Frage 1**

**Wo steht die Elektromobilitätsstrategie? Gibt es dazu bereits Stadtratsbeschlüsse? Wenn ja, welche?**

Das Gesamtkonzept Elektromobilität ist die Grundlage für die zukünftigen Arbeiten der Stadtverwaltung bezüglich Dekarbonisierung des Verkehrs. Die Volksabstimmungen zum Klimaziel Netto-Null 2040 und zum kommunalen Richtplan Verkehr haben neue Rahmenbedingungen gesetzt. Zum Zeitpunkt des Starts der Erarbeitung des Gesamtkonzepts lagen diese noch nicht vor und der Umgang mit den geänderten Rahmenbedingungen musste definiert werden, weshalb sich die Verabschiedung des Gesamtkonzepts Elektromobilität durch den Stadtrat verzögerte, aber nun mit grossem Tempo vorangetrieben wird.

Geplant ist, dass das Gesamtkonzept Elektromobilität im zweiten Quartal 2023 vom Stadtrat beschlossen wird.

**Frage 2**

**Welche Departemente, resp. Dienstabteilungen, befassen sich aktuell mit der Elektromobilitätsstrategie?**

Folgende Dienstabteilungen sind an der Erarbeitung des Gesamtkonzepts Elektromobilität beteiligt: Stadtentwicklung (Präsidialdepartement), Liegenschaften Stadt Zürich (Finanzdepartement), Stadtpolizei, Dienstabteilung Verkehr (Sicherheitsdepartement), Umwelt- und Gesundheitsschutz (Gesundheits- und Umweltdepartement), Tiefbauamt und ERZ Entsorgung + Recycling Zürich (Tiefbau- und Entsorgungsdepartement), Amt für Hochbauten und Immobilien Stadt Zürich (Hochbaudepartement), Elektrizitätswerk, Verkehrsbetriebe und die Energiebeauftragte (Departement der Industriellen Betriebe) sowie Soziale Einrichtungen und Betriebe (Sozialdepartement). Zudem war die Energie 360° AG an der Erarbeitung beteiligt. Die Erarbeitung erfolgte unter dem Lead des Tiefbauamts. Es besteht eine ständige Arbeitsgruppe mit Mitgliedern aus dem Tiefbauamt, Elektrizitätswerk, Umwelt- und Gesundheitsschutz, der Energiebeauftragten und der Energie 360° AG, die sich mit der Elektromobilitätsstrategie befasst.



3/4

Im Rahmen der Fahrzeugpolitik der Stadt sind alle Dienstabteilungen mit einer Fahrzeugflotte mit Hochdruck daran, die Elektrifizierung der städtischen Dienstfahrzeuge voranzutreiben und die notwendige Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Im Rahmen der Elektrobussstrategie «eBus VBZ» sollen die mit Diesel betriebenen Busse bis 2030 weitgehend durch Fahrzeuge mit elektrischen und emissionsfreien Antrieben abgelöst werden.

**Frage 3**

**Wird dem Gemeinderat eine Weisung zum Thema vorgelegt? Wenn ja, wann?**

Das Gesamtkonzept Elektromobilität wird vom Stadtrat verabschiedet werden. Falls es sich zeigt, dass massnahmenbezogene Anträge in der Kompetenz des Gemeinderats notwendig sind, zum Beispiel Kreditanträge, werden diese dem Gemeinderat vorgelegt.

**Frage 4**

**Ist der Stadtrat der Meinung, dass es eine städtische Aufgabe ist, eine Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund zur Verfügung zu stellen, um die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs konsequent voranzutreiben? Wenn ja, per wann? Wenn nein, warum nicht?**

Gemäss kommunalem Richtplan Verkehr soll die private Parkierung auf Privatgrund verlagert werden (vgl. auch §§ 242 ff. Planungs- und Baugesetz [LS 701.1]). Entscheidend für den Umstieg auf ein Fahrzeug mit fossilfreiem Antrieb ist, dass zu Hause eine Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht, weil heute ein Grossteil der Ladevorgänge zu Hause erfolgt. Das Fehlen von Ladeinfrastruktur zu Hause ist einer der wichtigsten Gründe gegen den Umstieg auf die Elektromobilität. Diesbezüglich wäre eine nationale Lösung für ein «Recht auf Laden» zu begrüssen.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die zurzeit keine Möglichkeit haben, auf privaten Parkplätzen zu parkieren, eine Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen muss. Entsprechend ist im Gesamtkonzept Elektromobilität die Prüfung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter vorgesehen, die keinen Zugang zu einer Ladeinfrastruktur auf privaten Parkplätzen haben. Gleichzeitig soll auch geprüft werden, welchen Beitrag Lademöglichkeiten auf Privatgrund für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter leisten können, die keine eigene Ladeinfrastruktur zur Verfügung haben. Eine mögliche Realisierung von städtischer Ladeinfrastruktur erfolgt weiter in Abhängigkeit des Potenzials zur Verlagerung der Parkierung auf Privatgrund und der Elektrifizierung von Abstellplätzen in Parkhäusern und Parkierungsanlagen. Anhand von Modellrechnungen soll in Varianten aufgezeigt werden, wie der Bedarf an Ladeinfrastruktur gedeckt werden kann, und mit welchen Massnahmen die Stadt den Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen kann.

**Frage 5**

**Wird in der Elektromobilitätsstrategie auch die Frage vertieft, inwiefern Batterien von Elektrofahrzeugen für die Energiespeicherung und den Ausgleich des Stromnetzes genutzt werden können, um die allgemeine Stabilität der Stromversorgung zu verbessern oder sogar während einem begrenzten Zeitraum das Risiko einer Stromlücke zu begrenzen?**



4/4

Eine konkrete Massnahme bezüglich des bidirektionalen Ladens (V2X), bei dem die Autobatterien der Energiespeicherung dienen und Energie bei Bedarf ins Gebäude oder ins Netz zurückgespeist werden kann, ist im Gesamtkonzept Elektromobilität nicht vorgesehen. Es gibt noch viele offene Fragen bezüglich technologischen und regulatorischen Aspekten. Das Elektrizitätswerk beobachtet den Markt und bereitet sich für die Integration solcher Ansätze vor. Zudem sind im Rahmen des Gesamtkonzepts Elektromobilität Pilotprojekte und Kooperationen bezüglich Innovationen vorgesehen, in deren Rahmen solche Ansätze geprüft werden könnten.

**Frage 6**

**Ist der Stadtrat der Meinung, dass die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs bis 2040 realisierbar ist? Wenn nein, was sind die Gründe?**

Die in den Modellrechnungen 2020 zugrunde gelegten Szenarien gehen davon aus, dass ab 2035 98 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge mit fossilfreien Antrieben ausgerüstet sein werden. Zusätzlich ist durch die Verlagerung und Vermeidung von Autofahrten eine Abnahme des gesamten Fahrzeugbestands gegenüber heute prognostiziert. Da Fahrzeuge im Durchschnitt jedoch etwa zehn Jahre in Betrieb sind, werden im Jahr 2040 weiterhin Fahrzeuge mit fossilem Antrieb unterwegs sein. Gemäss Modellrechnungen werden im Jahr 2040 etwa 73 Prozent aller zugelassenen Fahrzeuge mit fossilfreien Antrieb – in der Regel batterieelektrisch – verkehren.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti