



24. Mai 2023

Schriftliche Anfrage

von Beat Oberholzer (GLP)
und Patrick Hässig (GLP)
und 1 Mitunterzeichnenden

Am 12. Mai 2023 verschickte das EWZ die Mitteilung «Anpassung der EWZ-Förderung für E-Mobilitäts-Ladeinfrastruktur». Neu wird die öffentliche Hand nur noch 30% der Investitionskosten für Ladestationen decken, kumuliert über Stadt und Kanton. Bislang hat die Stadt alleine bis zu 60% der Investitionskosten gedeckt.

Zwar kann der Stadtrat diese Beitragshöhen in eigener Kompetenz in den Ausführungsbestimmungen zur VGL (AB VGL, AS 732.361) beschliessen, jedoch scheint der Zeitpunkt für eine solche Beitragsreduktion verfrüht gewählt, denn noch sind erst 21% der PW-Neuzulassungen auf dem Stadtgebiet ausschliesslich mit elektrischem Antrieb ausgestattet (Gemeindeporträt 2022). Dass die EWZ-Mitteilung sich stattdessen auf die Quote stützt, die auch die hybriden Doppel-Motor-Autos umfasst, ist irreführend, sind doch gerade die fehlenden Ladestationen der Hauptgrund dafür, dass viele Leute leider ein Hybrid- anstelle eines Elektro-Autos erwerben.

Mit der neuen Regelung wird die Stadt keine Investitionsbeiträge mehr bezahlen, sondern nur noch Pauschalbeiträge von 500 Fr. pro Parkplatz für die Basisinfrastruktur und 750 Fr. bis 1000 Fr. pro Parkplatz für die Ladestationen.

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

1. Im Jahr 2022 wurde für die Förderung von Ladeinfrastrukturen gemäss AB VGL rund 10 Mio. Fr. ausgeschüttet für «über Tausende» von Ladeinfrastrukturen. Wieviele Ladeinfrastrukturen waren es konkret im Jahr 2022 und wie hoch waren die durchschnittlichen Fördergelder pro Parkplatz?
2. Wie hoch wären die Kosten für die Stadt im Jahr 2022 gewesen, wenn bereits die neue Regelung in Kraft gewesen wäre? Wie viel Prozent der Subventionsempfänger wären nicht mehr berechtigt gewesen?
3. Es ist zwar zu begrüessen, dass der Kanton nun auch ein Fördermodell einführt, was es der Stadt erlaubt, die eigenen Förderkosten etwas zu reduzieren. Sicherlich sollte der gesamte Förderbeitrag für den Parkplatz-Eigentümer aber nicht tiefer sein als vor der Einführung des kantonalen Fördermodells. Wie steht der Stadtrat zur Idee, das städtische Fördermodell nur soweit zu reduzieren, dass Parkplatz-Eigentümern insgesamt eine höhere Subventionierung haben als vor der Einführung des kantonalen Förderprogramms?
4. Wie steht der Stadtrat zur Idee diese höhere Subventionierung solange in Betrieb zu lassen, bis die Neuzulassungs-Quote für vollelektrische Antriebe einen Schwellenwert erreicht hat, der deutlich über den jetzigen 21% liegt?
5. Die VGL gibt vor, dass in der Regel Investitionsbeiträge zu entrichten seien und Pauschalbeiträge nur sekundär möglich seien, wenn hoher administrativer Aufwand anfällt (Art. 12 und 13 VGL). Wie hoch ist bislang der administrative Aufwand und inwiefern rechtfertigt dieser den Wechsel auf Pauschalbeiträge?

B. Oberholzer



Unterschriftenliste Mitunterzeichnende

Vorname, Name, Partei in Druckschrift:

Unterschrift:

1

Snezana Bickensarter, GLP

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20