

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 19. August 2015

686.

Schriftliche Anfrage von Guido Hüni und Sven Sobernheim betreffend Strategie für die Schaffung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie möglicher Einbezug des ewz und privater Partner

Am 20. Mai 2015 reichten Gemeinderäte Guido Hüni (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/146, ein:

Gemäss dem Programm Stadtverkehr 2025 des Stadtrates ist die 2000-Watt-Gesellschaft auch im Bereich des Verkehrs anzustreben. Dies kann mit Elektrofahrzeugen erfolgen welche die im Wirtschafts- und Privatverkehr bislang fossil angetriebenen Fahrten ersetzen.

Neue Generationen von Elektroautos verfügen über Reichweiten von mehr als 300 km und werden nicht mehr als Zweitwagen, sondern als Erstwagen angeschafft. Privatbesitzer von Elektroautos haben hinsichtlich Lademöglichkeiten grundsätzlich zwei Bedürfnisse: Einerseits muss ein Fahrzeug regelmässig an einem Ort geladen werden können, wo es häufig steht (normale Ladung), und andererseits muss das Fahrzeug unterwegs geladen werden können (Schnellladung). Praktisch keine Vermieter bieten ihren Mietern entsprechende Lademöglichkeiten. Daher müssen Alternativen gefunden werden, die Abstellflächen und Lademöglichkeit im privaten und halböffentlichen Raum anbieten.

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

1. Laut den Resultaten der Studie „Bedarf Ladeinfrastruktur Zürich“ von Protoscar SA bietet die Stadt Zürich gute Voraussetzungen für eine mögliche Vorreiterrolle in der Elektromobilität der Schweiz. Wie beurteilt der Stadtrat dieses Resultat?
2. Welche weiteren Gutachten, Studien, Untersuchungen oder dergleichen haben der Stadtrat, oder ihm unterstellte Abteilungen, zum Thema Elektromobilität, Lademöglichkeiten oder dergleichen durchführen lassen.
3. Was sind die Schlussfolgerungen aus den in Frage 1 genannten Gutachten, Studien oder Untersuchungen?
4. Wie sieht die Strategie im Zusammenhang mit der Schaffung von Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge aus?
5. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass das EWZ die Initiative ergreifen sollte und ein Netz an öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Parkgaragen, in Kooperation mit anderen Dienstabteilungen aber auch mit anderen privaten Partner, die geeignete Flächen bereitstellen können (Beispiel Wien), sollte?
6. Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?
7. Wurden bereits Gespräche mit möglichen Kooperationspartner geführt oder Vereinbarungen abgeschlossen?
8. Was sind die wesentlichen Erkenntnisse aus Frage 6?
9. Wie viele öffentlich nutzbare Lademöglichkeit mit aktuellen Standards (Typ 2, CCS und Chademi) gibt es in der Stadt Zürich, wo befinden sich diese und wie viele davon sind derzeit in Betrieb und nutzbar?
10. Wie gross schätzt der Stadtrat das Potential von neuen Geschäfts- und Mobilitätsmodellen wie z.B. Ankauf von Ladestationen und Elektrofahrzeugen oder die Bereitstellung von Erneuerbaren Energien für Kunden von Elektrofahrzeugen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung

Der Elektromobilität kommt aktuell grosse Aufmerksamkeit zu. Dabei ist zu unterscheiden zwischen dem öffentlichen Verkehr, der auf dem Gebiet der Stadt Zürich bereits zu 83 Prozent elektrisch abgewickelt wird, und dem privaten motorisierten Verkehr, der nach wie vor weitgehend mit fossiler Energie betrieben wird. Beim öffentlichen Verkehr soll der Anteil der Elektromobilität im Rahmen der Trolleybusstrategie weiter zunehmen. Der private motorisierte Verkehr trägt bei einer Umstellung auf Elektromobilität unter folgenden Prämissen zum Erreichen der 2000-Watt-Gesellschaft bei:

1. Elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzen mit fossilen Treibstoffen betriebene, d. h. die Zahl der Motorfahrzeuge und der damit zurückgelegten Fahrten wie auch der Parkplätze soll insgesamt nicht zunehmen.
2. Der Strom muss aus erneuerbaren Quellen stammen.

Die Elektromobilität wird im Rahmen von Stadtverkehr 2025 als Querschnittsthema behandelt. Sie soll zum Erreichen der 2000-Watt-Ziele der Stadt und zur Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmemissionen in der Stadt beitragen.

Vor diesem Hintergrund beschafft und betreibt die Stadt Zürich Elektrofahrzeuge und beteiligt sich an Pilotprojekten zur Erprobung ihrer Alltagstauglichkeit und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, gerade auch von Nutzfahrzeugen. Sie sorgt zusammen mit privaten Grundeigentümerinnen und -eigentümern sowie Parkhausbetreiberinnen und -betreibern unter anderem im Rahmen von Baubewilligungsverfahren für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur. Mit Pilotprojekten im Bereich der standardisierten Schnellademöglichkeiten sollen Erfahrungen mit öffentlichen Ladeangeboten gesammelt werden, insbesondere auch mit der Vernetzung der Ladeinfrastruktur mit Elektrofahrzeugen. Das Taxigewerbe favorisiert heute vorwiegend aus ökonomischen Gründen Hybridfahrzeuge. Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität sollen für den Taxiverkehr, aber auch für den Gewerbeverkehr allgemein geprüft werden. Mit einem Anteil von rund 8 Prozent sind E-Bikes bereits stark verbreitet. Der Bedarf an öffentlichen Ladestationen für Elektrovelos besteht in erster Linie bei Abstellplätzen an Bahnhöfen und Veloverleih-Anlagen mit E-Bikes.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen zur Elektromobilität im allgemeinen können die Fragen zur Ladeinfrastruktur wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: («Laut den Resultaten der Studie "Bedarf Ladeinfrastruktur Zürich" von Protoscar SA bietet die Stadt Zürich gute Voraussetzungen für eine mögliche Vorreiterrolle in der Elektromobilität der Schweiz. Wie beurteilt der Stadtrat dieses Resultat?»)

Die Studie zeigt verschiedene Möglichkeiten zur Realisierung eines Angebots in der Stadt Zürich im Bereich der langsamen Ladetechnologie. Das Elektrizitätswerk Zürich (ewz) hat unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Studie und aufgrund der aktuellen Ladebedürfnisse entschieden, im Rahmen des schweizweiten Projekts EVite fünf Schnellladestationen innerhalb der Stadt Zürich zu realisieren und zu betreiben. Ebenso ist die Energie 360° AG daran, eine Schnellladestation an ihrem Firmensitz in Altstetten sowie einige Ladestationen mit langsamerer Ladetechnologie zu bauen.

Zu Frage 2: «Welche weiteren Gutachten, Studien, Untersuchungen oder dergleichen haben der Stadtrat, oder ihm unterstellte Abteilungen, zum Thema Elektromobilität, Lademöglichkeiten oder dergleichen durchführen lassen?»

2012 sind stadintern zur Frage von Ladestationen im öffentlichen Strassenraum die Möglichkeiten geprüft worden, Strassenparkplätze entsprechend zu signalisieren und Elektromobilen mit Ladebedürfnis vorzubehalten. Dabei hat sich gezeigt, dass dies grundsätzlich möglich ist: Die Signalisation ist umsetzbar und dank der Vernetzung der Ladeinfrastruktur mit dem Fahrzeug ist es möglich zu erkennen, ob ein Auto an einer Ladestation angeschlossen ist oder nicht. Mittels einzelner Pilotstationen soll deshalb die Alltagstauglichkeit geklärt werden.

Das Amt für Hochbauten hat 2014 ein «Merkblatt Elektromobilität» erarbeitet und publiziert, das Empfehlungen zur Ausstattung von städtischen Neu- oder Umbauten hinsichtlich Ladeinfrastruktur enthält. Es macht Aussagen zu den Stichworten Hausanschluss, Ladeanschluss/Steckdose, Stromverbrauch, Zähler und Bezahlung, Bewirtschaftung der Parkplätze und enthält eine Checkliste für die Planung. Es kann auch privaten Bauherren entsprechende Hinweise vermitteln.

Zu Frage 3: («Was sind die Schlussfolgerungen aus den in Frage 1 (und wohl auch 2) genannten Gutachten, Studien oder Untersuchungen?»)

Es ist zu differenzieren zwischen Lademöglichkeiten im öffentlichen Strassenraum und solchen auf Privatgrund. Im öffentlichen Strassenraum müssen zunächst Erfahrungen gesammelt werden. Aufgrund der langen Lade- und Standzeiten ist Zurückhaltung angebracht. Allenfalls können einzelne Schnellladestationen auch auf Strassenparkplätzen eingerichtet werden. Grundsätzlich gehören Ladestationen aber auf Privatgrund: Im Bereich der Wohnung oder des Arbeitsplatzes sind sie nur privat zugänglich, in Parkhäusern, bei Einkaufszentren usw. sollen sie öffentlich zugänglich sein. Die Art der Ladetechnologie unterscheidet sich nach Standort und dem entsprechenden Nutzerinnen- und Nutzerverhalten. So kann zum Beispiel eine Schnellladestation am Arbeitsplatz sinnvoll sein (Stichwort Flotten) oder bei Einkaufszentren eher auf die langsame Ladetechnologie gesetzt werden, da sich die Leute dort tendenziell länger aufhalten.

Zu Frage 4: («Wie sieht die Strategie im Zusammenhang mit der Schaffung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge aus?»)

Das ewz verfolgt aktiv die Strategie, die Elektromobilität zu unterstützen und sorgt mit dem Projekt EVite für ein erstes Schnellladeangebot in der Stadt Zürich. Für weitere Projekte bietet das ewz seinen Auftraggeberinnen und -gebern Unterstützung in der Umsetzung an und zeichnet für Installation, Betrieb und Unterhalt verantwortlich. Die Energie 360° AG plant neben der erwähnten Schnellladestation innerhalb der nächsten 12 bis 18 Monate die Realisierung von 10 bis 20 weiteren Ladestationen. Diese werden sich auch ausserhalb des Kantons Zürich befinden und das Laden der Batterie in zwei bis drei Stunden ermöglichen.

Zu den Fragen 5, 6 und 8: («Ist der Stadtrat der Ansicht, dass das EWZ die Initiative ergreifen sollte und ein Netz an öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Parkgaragen, in Kooperation mit anderen Dienstabteilungen aber auch mit anderen privaten Partnern, die geeignete Flächen bereitstellen können (Beispiel Wien), sollte?», «Wenn ja warum, wenn nein, warum nicht?», «Was sind die wesentlichen Erkenntnisse aus Frage 6?»)

Die Strategie des ewz sieht vor, dass Projekte, die betriebswirtschaftlich sinnvoll sind, realisiert werden. Dieses Vorgehen ist nicht nur aus finanzieller Sicht sinnvoll. Mit dem schrittweisen Aufbau eines Netzes von Ladestationen können Erfahrungen hinsichtlich Nachfrage und Alltagstauglichkeit gesammelt und in der weiteren Entwicklung nutzbar gemacht werden. Ein ähnliches Vorgehen wählt die Energie 360° AG mit dem schrittweisen Ausbau der nachhaltigen Mobilitätslösungen (neben Erdgas/Biogas) und der Beteiligung an swisscharge.ch.

Zu Frage 7: («Wurden bereits Gespräche mit möglichen Kooperationspartnern geführt oder Vereinbarungen abgeschlossen?»)

Das ewz beabsichtigt, sinnvolle Partnerschaften weiter auszubauen, zum Beispiel mit der Energie 360° AG sowie dem Verein Swiss eMobility. Dieser koordiniert mit dem Projekt EVite schweizweit den Aufbau von mindestens 150 Schnellladestationen, wovon fünf in Zürich zu stehen kommen. Die Energie 360° AG ist mit 50 Prozent an der Dienstleistungsplattform swisscharge.ch beteiligt. Ziel von swisscharge.ch ist es, dass öffentliche Ladestationen wirtschaftlich und einfach (Zugangskontrolle, Reservationsfunktion, Echtzeitverfügbarkeit und automatische Abrechnung) betrieben werden können und diese in ein europaweites Netzwerk zu integrieren.

Zu Frage 9: («Wie viele öffentlich nutzbare Lademöglichkeiten mit aktuellen Standards (Typ 2, CCS und CHademi) gibt es in der Stadt Zürich, wo befinden sich diese und wie viele davon sind derzeit in Betrieb und nutzbar?»)

Das ewz konnte bereits eine erste Schnellladestation im ewz-Werkhof (Pfungstweidstrasse 85, 8005 Zürich) realisieren. Sie ist seit Juni 2015 in Betrieb. Die Bauarbeiten für die Realisierung des zweiten Standorts beim Betriebsgebäude Oerlikon (Tramstrasse 35, 8050 Zürich) werden bis Ende August 2015 andauern. Die Energie 360° AG wird voraussichtlich im

September 2015 eine Schnellladestation an der Aargauerstrasse 182 vor dem Gebäude von der Energie 360° AG eröffnen. Eine aktuelle Übersicht der Lademöglichkeiten in und um Zürich findet sich unter www.lemnet.org.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti