

16.04.22 / 08.08 / 34.07

**Postulat Parlamentarier Stephan Ziegler betreffend Infrastruktur für eine CO₂-arme Mobilität
Antwort des Stadtrats**

Postulat von	Parlamentarier Stephan Ziegler
Datum des Postulats	29. August 2022
Titel des Postulats	Infrastruktur für eine CO ₂ -arme Mobilität
Datum der Verlesung im Parlament	03. Oktober 2022
Frist zur Beantwortung	03. April 2023 (Art. 55a Abs. 9 Geschäftsordnung des Stadtparlaments)
Vorletzte Sitzung vor Fristablauf	15.03.2023
Letzte Sitzung vor Fristablauf	29.03.2023

Wortlaut des Postulats

„Im Jahr 2021 wurden fast 40% aller neuen Autos in Bülach mit einem Elektro- oder Hybridantrieb zugelassen. Ungeachtet der aktuellen Diskussion über unseren Stromverbrauch muss die Elektromobilität unbedingt in die künftige Gestaltung der öffentlichen Parkplätze einfließen: es muss dafür gesorgt werden, dass auch in der weissen Zone und den Parkieranlagen E-Autos geladen werden können – nur schon, um jenen Bülacherinnen und Bülachern ohne eigene Garage die Wahl zu ermöglichen, ob sie beim nächsten Autokauf für einen Verbrenner oder Stromer entscheiden.

Mit seinem Beschluss vom 22. Juni 2022 hat der Regierungsrat beim Kantonsrat einen Rahmenkredit von 50 Millionen Franken beantragt, um die Entwicklung hin zu CO₂-neutralen Antrieben in der Mobilität mit finanziellen Anreizen zu unterstützen. Unter anderem sollen Städte und Gemeinden einen Förderbeitrag von 30% der Investitionen in Grundinstallation für Parkplatz und Ladesäule erhalten.

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen,

- 1. Mit welchen Massnahmen, beispielsweise durch eine Kooperation mit privaten Anbietern öffentliche Parkplätze mit E-Ladestationen ausgerüstet werden können*
- 2. Welche vorbereitenden Massnahmen durch den Stadtrat getroffen werden können, die, unmittelbar nach einem allfälligen Beschluss des Kantonsrats, erlauben würden, Mittel aus dem*



kantonalen Förderprogramm für E-Ladestation für die Grundinstallation von öffentlichen Parkplätzen zu sichern.

3. *Ob die Massnahme unter Pt. 1 und 2 Anpassungen an der neuen Parkierungsverordnung zur Folge hätten, und wie sich diese auf das Einführungsdatum der PaVo auswirken könnten.»*

Das Postulat wurde der Abteilung Planung & Bau zur Berichterstattung zugewiesen. Der Bericht liegt heute vor.

Der Stadtrat **beschliesst:**

Elektromobilität trägt zum Netto-Null-Ziel bei

Als Energiestadt mit Goldauszeichnung spielt Bülach eine Vorreiterrolle, in dem sie sich kontinuierlich für eine effiziente Nutzung von Energie, für erneuerbare Energie und den Klimaschutz engagiert. Mit dem aktuellen Legislaturprogramm 2022–2026 hat sich der Stadtrat als Ziel gesetzt, mittels einer Energiestrategie den Weg hin zu Netto-Null Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040 aufzuzeigen. Ein massgeblicher Anteil der aktuellen Treibhausgasemissionen ist auf unsere Mobilität zurückzuführen: Der Strassenverkehr in der Schweiz ist heute nahezu vollständig von fossilen Energieträgern abhängig und verantwortlich für rund einen Viertel des Energieverbrauchs sowie einen Drittel der Treibhausgasemissionen. Angesichts dieses hohen Anteils an den gesamten Treibhausgasemissionen gehört die Mobilität zu den prioritären Handlungsfeldern, wenn es darum geht, die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Neben der Entwicklung von Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf energieeffizientere Verkehrsträger ist die Elektrifizierung von Fahrzeugen ein entscheidender Faktor für die Dekarbonisierung des Verkehrssystems. Massgebend ist die Verwendung von erneuerbaren Energien beim Laden der Fahrzeuge.

Wo besteht Bedarf an Ladestationen?

Die Ladebedürfnisse der Halterinnen und Halter von Elektrofahrzeugen lassen sich grob in vier Kategorien einteilen:

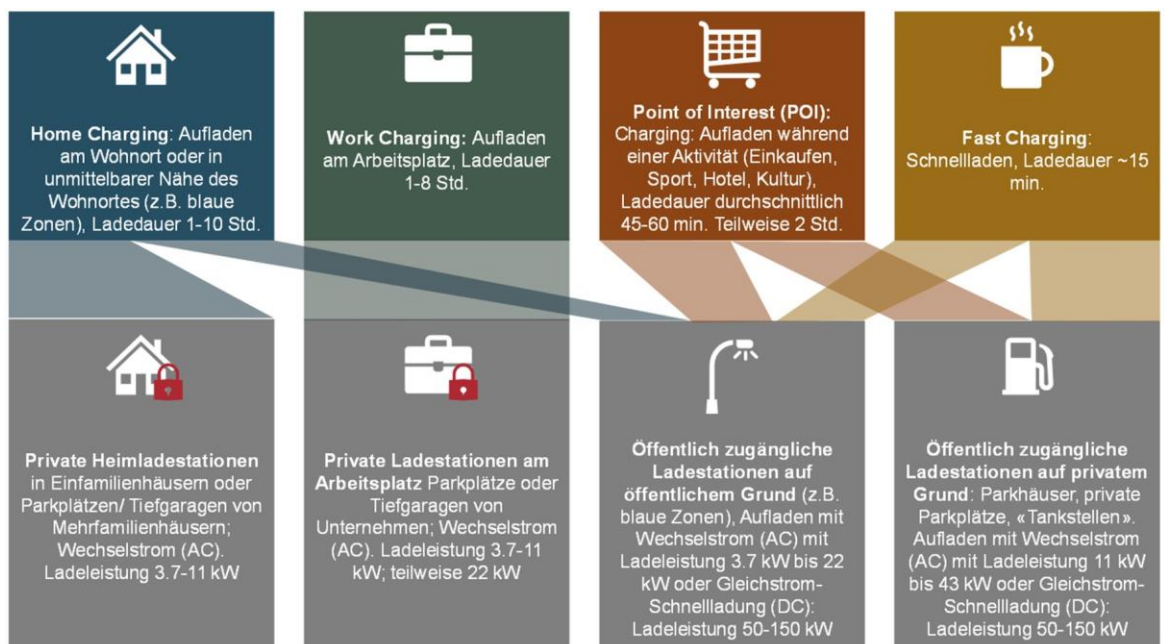


Abbildung 1: Die verschiedenen Ladebedürfnisse der Elektrofahrzeughalterinnen und -halter (Quelle: EBP Schweiz AG)

Die meisten Ladevorgänge finden dort statt, wo das Fahrzeug am längsten steht. Üblicherweise ist das zu Hause oder am Arbeitsplatz. Durchschnittlich finden 80% der Ladevorgänge an diesen beiden Standorten statt. Durch die langen Standzeiten reichen Ladestationen mit niedriger bis mittlerer Leistung aus. Für solche Ladestationen sind mit Kosten von wenigen tausend Franken zu rechnen.

Nur rund 20% der Ladevorgänge finden an öffentlich zugänglichen Ladestationen statt. In der Regel stehen die Fahrzeuge nur kurze Zeit an öffentlichen Ladestationen. Um die Fahrzeuge in dieser kurzen Standzeit zu laden, werden Ladestationen mit hoher Leistung benötigt, welche entsprechend kosten- aber auch platzintensiv sind. Als Grössenordnung ist mit Kosten von rund 50 000 Franken pro Ladestation auszugehen. Der Planung, Erstellung und dem Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladestationen geht daher eine detaillierte Bedarfsanalyse voraus.



Öffentlich zugängliche Ladestationen

Beim Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur können Gemeinde und Städte unterschiedliche Rollen übernehmen. Grundsätzlich bestehen die folgenden drei Möglichkeiten:

Variante A: Der Aufbau wird grundsätzlich dem freien Markt überlassen

Dritte planen, bauen und betreiben Ladestationen auf privatem Grund. Sie werden dabei aktiv, sobald Erstellung und Betrieb für sie aus wirtschaftlicher Sicht interessant wird. Die öffentliche Hand ist dabei zurückhaltend und beteiligt sich höchstens mit finanziellen Beiträgen aus Förderprogrammen an den Investitionskosten. Die finanzielle und personelle Belastung für die Gemeinden und Städte wird somit sehr geringgehalten. Die Elektromobilität wird dadurch nicht wesentlich gefördert.

Beispiel: Klassische Tankstellen, Ladestationen bei Einkaufszentren

Vorgehen:

- Keine Aufgaben für die öffentliche Hand

Variante B: Dritte dürfen Ladestationen auf öffentlichen Parkieranlagen erstellen

Dritte können auf bestehenden öffentlichen Parkieranlagen kostenlos oder gegen Entgelt Ladestationen Errichten und Betreiben. Die Gemeinden und Städte können dabei selbst entscheiden, welche Parkplätze zu welchen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Der Aufwand für die Gemeinden beschränkt sich darauf, die entsprechenden Grundlagen zu schaffen, die Flächen zur Verfügung zu stellen und die Rahmenbedingungen zu definieren. Die Dritten sind für den Betrieb verantwortlich und tragen das unternehmerische Risiko vollumfänglich selbst. Die Gemeinden und Städte haben geringen bis keinen Einfluss auf die Preisgestaltung für die Ladevorgänge.

Vorgehen:

- Bedarfsabklärung
- Evaluation, welche bestehenden Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können
- Prüfung und Definition der Rahmenbedingungen zu den einzelnen Plätzen
- Prüfung Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen (Bsp. Parkierungsverordnung)
- Abholen möglicher Anbieter



Variante C: Gemeinden und Städte bauen und betreiben selbst Ladestationen

Gemeinde und Städte realisieren selbst öffentlich zugängliche Ladestationen. Die komplette Planung, beginnend mit einer umfassenden Bedarfsabklärung, bis hin zum Bau und Betrieb der Anlagen ist damit Sache der öffentlichen Hand. Die Gemeinden und Städte benötigen dafür das notwendige Know-how sowie die entsprechenden finanziellen sowie personellen Ressourcen und Grundstücke. Zudem tragen Sie das unternehmerische Risiko vollumfänglich selbst und sind weiter für den kostendeckenden und reibungslosen Betrieb der Ladestationen verantwortlich. Sinnbildlich würde die Stadt Bülach bei dieser Variante ihr eigenes Netz an Tankstellen betreiben.

Vorgehen:

- Bereitstellung der benötigten Mittel für Planungsphase
- Umfassende Bedarfsabklärung inkl. Evaluation geeigneter Flächen
- Detail- und Umsetzungsplanung
- Beschaffung der benötigten Mittel für Realisierung
- Aufbau Eigenwirtschaftlichkeitsbetrieb (Parlamentsgeschäft)
- Realisierung und Betrieb der einzelnen Standorte

Bereits vorhandene öffentliche Ladestationen in Bülach

Aktuell gibt es acht öffentlich zugängliche Ladestationen in der Stadt Bülach. Diese befinden sich an den folgenden drei Standorten:

Standort	Leistung	Anzahl
Parkhaus Spital Bülach, Spitalstrasse 24	22 – 150 kW	4
Swisscharge AG, Schützenmattstrasse 48	22 kW	2
MOVE Mobility AG, Feldstrasse 72	22 kW	2

Tabelle 1: Bestehende öffentliche Ladestationen in der Stadt Bülach

Datengrundlage: Eigene Erhebung im September 2022



Vergleich zu anderen Gemeinden und Städten

Der derzeitige Stand an öffentlichen Ladestationen in der Stadt Bülach wurde mit verschiedenen Städten und Gemeinden im Kanton Zürich verglichen. Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Gemeinde / Stadt	Einwohner	Anzahl zugelassene E-Auto	Anzahl öffentliche Ladestationen	Verhältnis
Dübendorf	30 723	430	25	1 Ladestation / 17 Autos
Bülach	23 593	241	8	1 Ladestation / 30 Autos
Volketswil	19 420	295	32	1 Ladestation / 9 Autos
Adliswil	19 180	212	31	1 Ladestation / 7 Autos
Thalwil	18 358	304	9	1 Ladestation / 34 Autos
Illnau-Effretikon	17 562	188	5	1 Ladestation / 38 Autos
Wallisellen	17 277	278	30	1 Ladestation / 9 Autos
Küsnacht	14 829	321	9	1 Ladestation / 36 Autos
Zollikon	13 459	251	3	1 Ladestation / 84 Autos
Maur	10 744	282	0	
Männedorf	11 426	200	4	1 Ladestation / 50 Autos

Tabelle 2: Vergleich zu anderen Gemeinden und Städten

Datengrundlage: Einwohnerzahlen per 31.12.2022: Statistisches Amt Kt. ZH / Anzahl zugelassene E-Autos: Zahlen per 31.08.2022, Auskunft Strassenverkehrsamt / Anzahl öffentliche Ladestationen: Eigene Erhebung im September 2022

Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass der überwiegende Anteil der Ladestationen an Orten wie Einkaufszentren, Tankstellen/Raststätten oder bei Autohändlern steht. Die nachfolgende Aufstellung der drei Gemeinden/Städten mit dem höchsten Anteil an Ladestationen zeigt dies exemplarisch auf:



Gemeinde/Stadt	Standort	Anzahl öffentliche Ladestationen
Volketswil	Emil Frey Mercedes & BMW	12
	Einkaufszentrum Zänti	8
	Migrol Fast Charging	4
	Lidl Schweiz AG	3
	Weitere / vereinzelt	5
	Total	32
Adliswil	Rastplatz A30	8
	GOFast Coop-Tankstelle	8
	Gewerbezentrum Sood 36	5
	Binelli Autocenter	3
	Weitere / Vereinzelt	7
	Total	31
Wallisellen	Glattzentrum	14
	Evite Neugut Garage	4
	Bahnhofplatz	4
	Weitere / Vereinzelt	8
	Total	30

*Tabelle 3: Aufstellung Standorte in den Gemeinden/Städten mit dem höchsten Anteil an Ladestationen
Daten: Eigene Erhebung im September 2022*

Der Grossteil der Ladestationen fällt unter die Kategorie «öffentliche Ladestationen auf privatem Grund».

Kantonales Förderprogramm Elektromobilität

Das vom Regierungsrat am 22. Juni 2022 beschlossene Förderprogramm zielt in erster Linie darauf ab, den Ausbau von Lademöglichkeiten am Wohnort zu fördern. Der Regierungsrat sieht jedoch auch Bedarf zur Förderung von Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen in Wohngebieten:

«Insbesondere in den Städten Zürich und Winterthur, aber auch in älteren, häufig in Randgebieten verorteten Wohnsiedlungen in Agglomerationsgemeinden, sind die Bewohnerinnen und Bewohner auf öffentliche Parkplätze (z.B. blaue Zone) angewiesen. In diesen Fällen kommt den Gemeinden eine wichtige Rolle zu, auch öffentliche Parkierungsanlagen in Wohngebieten mit Ladestationen auszustatten. Gemeinden sollen beim Erstellen dieser Ladeinfrastrukturen gefördert werden, indem



prozentuale Förderbeiträge mit einem Kostendeckel pro ausgestattetem Parkplatz gesprochen werden. Voraussetzung für die Förderung ist der konkrete, von Bewohnerinnen und Bewohnern geäußerte Bedarf. Weiter muss der Strom aus erneuerbaren Quellen bezogen werden. Auch die Ausarbeitung von entsprechenden Konzepten zur Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Ladestationen – z.B. Masterpläne Elektromobilität – sollen finanziell mit einem prozentualen Förderbetrag unterstützt werden.»¹

¹ Infrastruktur für alternative Antriebe, Grundlagen- und Strategiebericht, Amt für Mobilität, Juli 2022

Aktueller Stand Förderprogramm

Der Kantonsrat hat am 6. Februar 2023 dem Rahmenkredit für das Förderprogramm zugestimmt. Der offizielle Start des Förderprogramms erfolgt nach Ablauf der 60-tägigen Referendumsfrist voraussichtlich Ende April. Das Förderreglement wird derzeit finalisiert.

Gemäss aktuellem Stand ist zur Beantragung von finanzieller Unterstützung für die Grundinstallation von Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen eine konzeptionelle Planung durch die Gemeinden und Städte notwendig. Zusätzlich ist die Förderung an weitere Bedingungen geknüpft, welche derzeit noch nicht abschliessend bekannt sind. Mit einer fundierten konzeptionellen Planung kann daher erst begonnen werden, wenn das Förderreglement finalisiert und alle Bedingungen bekannt sind.

Haltung des Stadtrats

Als Energiestadt mit Goldauszeichnung spielt Bülach eine Vorreiterrolle, in dem sie sich kontinuierlich für eine effiziente Nutzung von Energie, für erneuerbare Energie und den Klimaschutz engagiert. Mit dem aktuellen Legislaturprogramm 2022–2026 hat sich der Stadtrat als Ziel gesetzt, mittels einer Energiestrategie den Weg hin zu Netto-Null Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2040 aufzuzeigen. Dabei spielt die Elektromobilität eine wesentliche Rolle. Die vertiefte Auseinandersetzung mit den Themen Elektromobilität und Ladestationen ist deshalb auch ein wichtiger Teil, der sich in der Erarbeitung befindenden Energiestrategie. Damit schafft der Stadtrat eine erste strategische Grundlage.

Der Stadtrat vertritt die Meinung, dass zur Förderung der Elektromobilität eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur benötigt wird und hat den Bedarf, öffentliche Parkplätze in der Stadt Bülach mit Ladestationen auszustatten, erkannt. Der Stadtrat sieht die Rolle der Stadt Bülach jedoch nicht als Ersteller und Betreiber von Ladestationen und begründet dies mit fehlendem Fachwissen, nicht vorhandenen personellen Ressourcen sowie dem hohen Investitionsbedarf. Die Erstellung und der



Betrieb eines Netzes von eigenen Ladestationen sind zudem mit einem hohen unternehmerischen Risiko verbunden. Die Stadt wäre für den kostendeckenden und reibungslosen Betrieb der Ladestationen selbst verantwortlich. Aus Sicht des Stadtrats ist deshalb die Variante B weiter zu verfolgen und Erstellung und Betrieb von Ladestationen auf öffentlichen Parkieranlagen in erster Linie Dritten zu überlassen.

Prioritären Handlungsbedarf sieht der Stadtrat insbesondere bei Parkplätzen von städtischen Liegenschaften mit Angebot und hoher Frequenz – wie der Stadthalle, dem Freibad und dem Sportzentrum Hirslen. Grundsätzlich wird auch bei den städtischen Liegenschaften, wann immer möglich, die Zusammenarbeit mit Dritten gesucht.

Weiteres Vorgehen

Sobald die definitiven Förderbedingungen bekannt sind, wird mit vertieften Abklärungen bezüglich des Bedarfs und möglichen Standorten von Ladestationen begonnen und ein kommunales Konzept erarbeitet. Dies ist auch eine der Bedingungen des Kantons für seine Beteiligung im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität. Im Rahmen dieses Konzepts wird sich der Stadtrat auch mit der Frage auseinandersetzen, zu welchen Bedingungen Dritte Ladestationen bei öffentlichen Parkieranlagen erstellen dürfen. Ob allenfalls Anpassungen an städtischen Verordnungen und Reglementen (z.B. Parkierungsvorordnung) notwendig sind, muss bei der Erarbeitung des Konzepts, abgestimmt auf die möglichen Standorte, geprüft werden.

1. Mitteilung an:

- a) Thomas Obermayer, Präsident des Stadtparlaments, via Parlamentssekretariat
- b) Mitglieder des Stadtparlaments, via Parlamentssekretariat
- c) Sandra Lobsiger, Parlamentssekretärin
- d) Mitglieder des Stadtrats
- e) Mitglieder der Geschäftsleitung
- f) Medien

Protokoll Auszug



Behörde Stadtrat

Klassifizierung öffentlich

Beschluss-Nr. 119

Sitzung vom 29. März 2023

Stadtrat Bülach

Mark Eberli
Stadtpräsident

Christian Mühlethaler
Stadtschreiber