



7. 1721 Motion (BDP) „Infrastruktur für Elektrofahrzeuge – Parkplätze mit Elektro-Ladestellen“

Beantwortung; Direktion Umwelt und Betriebe

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird beauftragt, zuhanden des Parlaments ein Geschäft zur Erweiterung der gebührenpflichtigen öffentlichen Langzeitparkplätze mit Ladestellen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen vorzubereiten.

Begründung

In den nächsten Jahren wird von der Automobilindustrie die Fahrzeugpalette der Elektroautos massiv erweitert. Elektroautos haben es geschafft, zum Thema zu werden. Doch wenn es um die effektiven Käufe geht, zeigen sich die Autofahrer noch zurückhaltend. Der Markt für Elektroautos nimmt zwar stetig aber auf tiefem Niveau zu. Vor allem die fehlende Infrastruktur wirkt sich zurzeit noch hemmend aus. Fahrer von Elektroautos können diese bisher meist nur bei sich zuhause aufladen. Mehr Stromtankstellen sollen das ändern und könnten so Elektroautos attraktiver machen.

Stromtankstellen können nahezu überall installiert werden und benötigen mit einer kleinen Säule nicht viel Raum. Im derzeit weltweit führenden Land der Elektromobilität, in Norwegen, finden sich die meisten solcher Ladestationen. Alleine in der Hauptstadt Oslo gibt es für Elektroauto-besitzer nahezu 1000 Orte, an denen sie ihr Fahrzeug an die Stockdose anschliessen können. Es braucht somit Schnellladestationen an strategisch wichtigen Punkten, um tatsächlich eine flächendeckende und reibungslose Elektromobilität zu ermöglichen.

Eingereicht

21.08.2017

Unterschrieben von 22 Parlamentsmitgliedern

Bruno Ineichen, Hansueli Kropf, Thomas Frey, Andreas Lanz, Beat Biedermann, Bernhard Lauper, Christian Roth, Vanda Descombes, Markus Willi, Annemarie Berlinger, Ruedi Lüthi, Iris Widmer, Elena Ackermann, Hansueli Pestalozzi, Barbara Thür, Casimir von Arx, Bernhard Zaugg, Toni Eder, Katja Niederhauser, Mathias Rickli, Bruno Schmucki, Thomas Marti

Antwort des Gemeinderates

1. Formelle Prüfung (nur bei Motion)

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag (vgl. Beilage 1, formelle Prüfung der Motion durch die Stv. Gemeindevorsitzende vom 5. September 2017).

2. Ausgangslage

Der Fahrzeugmarkt ist momentan grossen Veränderungen unterworfen: der Abgasskandal in Deutschland und den USA, steigende Abweichungen zwischen Norm- und Realverbrauch und die daraus resultierenden Vorstösse in europäischen Ländern zur Ablösung von Verbrennungsmotoren oder sogar deren Verbot führen in Begleitung mit den neuen technologischen Möglichkeiten (Digitalisierung) zu einer steigenden Elektrifizierung der Fahrzeuge und zu neuen Mobilitätsformen (Sharing, Pooling). Ein Ausbau der Modellauswahl, steigende Reichweiten, tiefere Preise und der Ausbau der Ladeinfrastruktur machen die Elektrofahrzeuge bereits heute

massentauglich.¹ Das Bundesamt für Energie rechnet damit, dass bis 2050 40% der Fahrzeuge rein elektrisch fahren werden². Ernst Basler + Partner rechnen in ihren Szenarien zur Elektromobilität in der Schweiz damit, dass dieser Anteil bereits 2035 erreicht wird³.

Die Elektrifizierung der Fahrzeuge ist ein wichtiger Baustein einer nachhaltigeren und klimarechteren Mobilität: Die CO₂-Emissionen und weitere Umweltschadstoffe werden deutlich gesenkt. Dies entspricht nicht nur den Zielen aus dem Pariser Klimaabkommen sondern auch jenen der Könizer Energiestrategie 2010-2035 und dem Label Energiestadt. Der Verkehr verursacht knapp 30% der CO₂-Emissionen auf Könizer Territorium⁴.

3. Elektromobilität in der Gemeindeverwaltung Köniz

Der Gemeinderat beobachtet die Entwicklungen im Elektromobilitätsbereich seit längerer Zeit genau. Bereits vor der eingereichten Motion 1721 wurden Überlegungen gemacht, wie die Elektromobilität in Köniz in Zukunft aussehen könnte. Es bestehen bereits Kontakte zu externen Fachleuten und Dienstleistern, sowie zu internen Stellen in der Verwaltung. Um mit gutem Vorbild voranzugehen, wurde für das Informatikzentrum Köniz-Muri (IZ) das erste Elektrofahrzeug der Gemeindeflotte angeschafft (Kleinbus Nissan e-NV200). Das Fahrzeug hat sich bis jetzt bewährt: Neben den Treibstoffkosten fallen auch die Wartungskosten deutlich tiefer aus. In der Anschaffung sind sie dagegen heute noch teurer als Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

4. Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Ladestationstypen

Die Verfügbarkeit von öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Ladestationen ist einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen. Es kann zwischen folgenden Ladestationstypen unterschieden werden⁵:

Home Charging: Aufladen am Wohnort. Vollständiges Laden dauert ca. 8 bis 12 Stunden bei Leistungen zwischen 3.7 kW bis 11 kW.

Workplace Charging: Aufladen am Arbeitsplatz. Leistungen von 3.7 kW bis 22 kW.

Points of Interest (POI) Charging: Aufladen an wichtigen Orten, während man einer Aktivität (Einkaufen, Sport, Kultur) nachgeht. Leistungen von 11 kW bis 22 kW.

Fast Charging: Schnellladestationen, die eine volle Ladung in 20 bis 30 Minuten ermöglichen. Leistungen höher als 22 kW (Beispiel Supercharger von Tesla an Autobahnen)

Das *Home Charging* macht über 90% der Ladungen aus⁶. Auswärtiges Auf- oder Nachladen ist eher die Ausnahme, zuweilen aber nötig. Voraussetzung für das *Home Charging* ist, dass man einen eigenen Parkplatz oder eine eigene Garage besitzt. In städtischen Gebieten, wo eine eigene Abstellmöglichkeit oft fehlt („Blaue Zone“⁷) ist der Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladestationen deshalb höher.

Ladernetze in der Schweiz

In der Schweiz herrscht eine der höchsten Ladestationsdichten Europas. Der Ausbau ist nach wie vor im Gange und wird vor allem durch die Energiewirtschaft angetrieben. In der Schweiz existieren mehrere Lademetze von verschiedenen Anbietern mit jeweils eigenen Abrechnungs-

¹ EnergieSchweiz 2017: Energieeffiziente Fahrzeuge, Markttrends 2017.

² Bundesamt für Energie (BFE) 2015: Bericht in Erfüllung der Motion 12.3652 Elektromobilität. Masterplan für eine sinnvolle Entwicklung.

³ Ernst Basler + Partner 2016: Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2016. Szenario „Efficiency“ (Förder- und Anreizinstrumente für die Elektromobilität).

⁴ NeoSys 2017: Klimagas- und Energiebilanz 2015 für die Gemeinde und die Gemeindeverwaltung Köniz.

⁵ EnergieSchweiz 2017: Elektromobilität für Gemeinden. Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen.

⁶ Schweizer Forum Elektromobilität: www.forum-elektromobilitaet.ch. Aufgerufen am 7. November 2017

⁷ Vgl. Pilotprojekt von Ladestationen in der Blauen Zone des Kantons Basel-Stadt.

systemen (z.B. MOVE oder EVite) in der Schweiz. Eine Ladenetz-Konvergenz und eine Kompatibilität mit europäischen Ladestationen ist aus Nutzersicht anzustreben. Entsprechende Normen sind in Erarbeitung.

Vorhandene Ladestationen in der Gemeinde Köniz

Auf dem Gemeindegebiet von Köniz gibt es aktuell zwei halb-öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge⁸. Namentlich bei der Talstation der Gurtenbahn (m-way, 2x Typ2 11 kW) und bei der Auto Marti AG (nur für BMW-Kunden, 1x CCS T2 50kW). Gemessen an den Einwohnenden der Gemeinde Köniz und den Ambitionen in Sachen nachhaltigere Mobilität ist dieses Angebot ungenügend.

5. Öffentliche Ladestationen: Nicht Aufgabe der Gemeinde

Die Motionäre fordern in der Motion 1721 „ein Geschäft zur Erweiterung der gebührenpflichtigen öffentlichen Langzeitparkplätze mit Ladestellen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen“. Damit sind nach der Typologie in Kapitel 3.1 die *Points of Interest (POI) Charging-Stationen* gemeint, welche auf den weissen, gebührenpflichtigen Parkplätzen erstellt werden sollen.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur nicht Aufgabe der Gemeinde ist. Sie soll aus marktwirtschaftlicher Sicht durch private Unternehmen stattfinden. Damit werden Marktverzerrungen verhindert und der Umbau der Elektrizitätswirtschaft hin zu einer Elektrizitätsdienstleistungswirtschaft nicht gebremst.

6. Beilagen

Formelle Prüfung der Motion

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

⁸ www.lemnet.org; Stand 8. November 2017.



Köniz, 5. September 2017 rc

1721 Motion (BDP) "Infrastruktur für Elektrofahrzeuge – Parkplätze mit Elektro-Ladestellen"

Formelle Prüfung der Motion

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentswurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, zuhanden des Parlaments ein Geschäft zur Erweiterung der gebührenpflichtigen öffentlichen Langzeitparkplätzen mit Ladestellen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen vorzubereiten.

Die Erstellung und der Unterhalt der Infrastruktur zum Aufladen von Elektrofahrzeugen würden einmalige und möglicherweise auch wiederkehrende Kosten auslösen, welche in die Zuständigkeit des Parlaments fallen.

Gemäss Art. 48 lit. a GO beschliesst das Parlament einmalige Ausgaben über CHF 200'000 bis 2 Millionen Franken und gemäss Art. 48 lit. b GO jährlich wiederkehrende Ausgaben über CHF 60'000 bis 1 Million Franken.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag.

Cornelia Rauch
Stv. Gemeindeschreiberin