

Fachtreffen Ladeinfrastruktur

Workshop für Kantone

Zusammenfassung

Datum: Mittwoch, 8. Juni 2022
Zeit: 9.00 – 11.00 Uhr



Unterstützt durch



Programm

Einführung 9.00 – 9.25 Uhr
Begrüssung Patrick Schenk / Robin Becker (Moderation) und Viviane Winter (BFE)
Info Z'Nüni: Grundlagen der Ladeinfrastruktur von morgen schaffen Krispin Romang, Geschäftsführer Swiss eMobility
Workshop 9.25 – 10.45 Uhr
Einführung in die Workshops Ziele & Vorgehen
Workshop Teil 1: Themenfelder identifizieren (ca. 30') Moderation P. Schenk, R. Becker (Miro Board)
Workshop Teil 2: Lösungsansätze diskutieren (ca. 30') Moderation P. Schenk, R. Becker (Miro Board)
Schlussrunde & Ausblick 10.45 – 11.00 Uhr

Teilnehmende

Jean-Pierre Hueber, Bau- und Umweltschutzdirektion, Kanton Basel-Landschaft
Roland Wagner, Energiefachstelle, Kanton Basel-Landschaft
Dominik Keller, Amt für Umwelt und Energie, Kanton Basel-Stadt
Boris Bayer, Energiefachstelle, Kanton Bern
Thomas Grünewald, Fachstelle Energie, Kanton Glarus
Remo Gasser, Amt für Energie und Verkehr, Kanton Graubünden
Jules Gut, Energiefachstelle, Kanton Luzern
Medina Sahinagic, Amt für Umwelt und Energie, Kanton Schwyz
Kurt Erni, Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
Mustafa Zedi, Hochbauamt, Kanton Solothurn
Eve Studer, Bau- und Umweltdepartement, Kanton St. Gallen
Giada Gajo, Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili, Kanton Tessin
Thomas Stoiber, Baudirektion, Kanton Zürich

Diskussion

Fragen zum Info Z'nüni – Swiss eMobility (Krispin Romang)

1. Ist die Elektromobilität die einzige Technologie der Zukunft? Ist Wasserstoff nicht auch eine Nischentechnologie mit Chancen?
 - Krispin Romang: Bei Personenwagen sind die Chancen beinahe null. Die Gründe dazu sind vielschichtig. Die Wasserstofftechnologie ist nicht sauberer oder energieeffizienter als die Elektromobilität. Die Time-to-market bei den Herstellern beträgt zwischen sieben und zehn Jahren. Damit wird innert nützlicher Frist kein Angebot verfügbar sein. Darüber hinaus gibt es kein flächendeckendes Ladenetz, welches in Entstehung wäre. Die Entwicklung der gesamten Wertschöpfungskette würde enorme Investitionen erfordern. [Nachträgliche Anmerkung: Wasserstoff in Brennstoffzellen wird in Zukunft eher für den Schwerlasttransport von Lastwagen, Flugzeugen oder Schiffen verwendet werden.]
2. Bei den Verrechnungssystemen geht es um Transparenz. Gibt es hierzu gute Beispiele aus den Kantonen?

- Die Transparenz ist vor allem im öffentlichen Bereich ein Thema. Swiss eMobility steht mit dem Seco und dem Preisüberwacher im Austausch. Die Preisgestaltungs- und Transparenz sollte denn auch durch die Branchenvertretenen auf nationaler Ebene gelöst werden. Die erste Priorisierung lag historisch auf der Abdeckung mit Ladestationen und im nächsten Schritt geht es eben um diese Abrechnungssysteme. Energie sollte und wird kosten und soll entsprechend korrekt abgerechnet werden. In Bauprojekten (e.g. Mehrparteiengebäuden) soll dies miteinbezogen werden.

Zusammenfassung des Workshops

Handlungsdimension «Planung»

Thema: Parlamentarische Vorstösse für Förderbeiträge an die Ladeinfrastruktur

- Der Kanton Luzern hat sein [Förderprogramm](#) in Anlehnung an das Bundesprogramm ausgestaltet und damit gute Erfahrungen gemacht. Zu den Erfolgsfaktoren zählt, dass die Definitionen von C1 und C2 und die Abgrenzung von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern vereinfacht wurden und Wert auf eine einstufige Gesucheinreichung gelegt wurde, was einen einfachen Förderprozess sicherstellt. Die Nachfrage seitens Eigentümerschaft (insbesondere Stockwerkeigentümerschaft) ist gross. Herausfordernd ist der finanzielle Umfang eines kantonalen Förderprogramms, welcher gerade bei einstufigen Gesuchsverfahren schwer steuerbar ist und rasch aufgebraucht wird. So ist beispielsweise im Kanton Tessin ein Vorstoss für einen neuen Kredit im Parlament hängig, da die erste Tranche bereits erschöpft ist.
- Eine wichtige Erkenntnis aus dem Kanton Bern ist der effiziente Vollzug des Förderprogramms. Wer ein Förderprogramm aufsetzt, sollte sich über das Förderziel und die Förderbedingungen im Klaren sein und sich dieses bei der Ausgestaltung vor Augen führen. Die Auflagen müssen geschickt formuliert werden «So gut wie möglich eingrenzen und so wenig wie möglich zulassen»). So kann Nachkalkulationen und Fragen zur Förderwürdigkeit frühzeitig entgegnet werden. Als weiterer Erfolgsfaktor zählt die Digitalisierung des Förderprogramms.
- Der Kanton Glarus plant ein Förderprogramm mit einem Bonus-Malus-System auf der Motorfahrzeugsteuer. Die Beiträge aus dem Malus-System sollen in einen Energieförderfonds fließen, welcher zweckgebundene Förderbeiträge an die Ladeinfrastruktur vorsieht.
- Wichtig scheint die Koordination mit dem vorgesehenen Bundesprogramm. Hintergrund: Das neue CO2-Gesetz befindet sich zurzeit in Überarbeitung und wird frühestens im Jahr 2025 in Kraft treten. Die Kantone haben somit die Möglichkeit, bereits zeitlich vorgelagert zum Bundesprogramm ein ergänzendes bzw. komplementäres kantonales Förderprogramm aufzusetzen.
- Förderung betrifft nicht nur die Förderung von Privatpersonen mit kantonalen Fördermitteln, sondern auch die Förderung der Elektromobilität innerhalb der kantonalen Verwaltung. (→ siehe Handlungsfeld «Vorbildfunktion»)

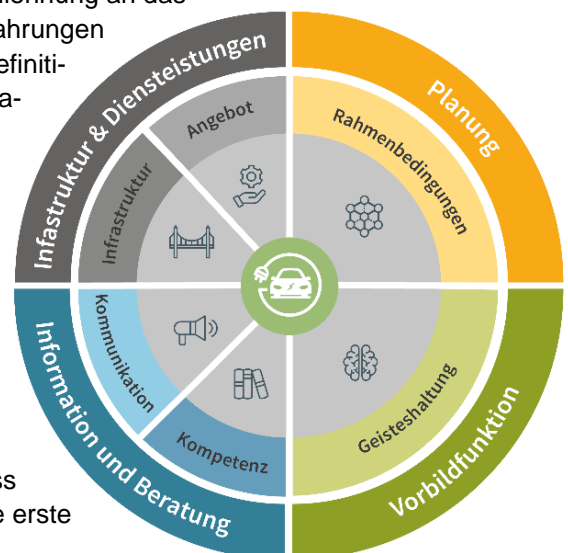


Abbildung - Handlungsdimensionen Ladeinfrastruktur

- Kantone können nationale Initiativen (wie das «Recht auf Laden») aufnehmen, um die Regelungen im Kanton voranzutreiben. Eine entsprechende Machbarkeitsprüfung hat der Kanton Waadt ans Bundesamt für Wohnungswesen gerichtet.

Handlungsdimension «Vorbildfunktion»

Thema Elektrifizierung der kantonalen Flotte

- Im Kanton Solothurn wurden die Grundlagen für die Elektromobilität im Kanton erstellt. Dies als Grundlage zur Förderung der Elektrifizierung der kantonalen Verwaltung.
- Der Kanton Zürich hat eine Beschaffungsanweisung für Fahrzeuge des Kantons Zürichs erlassen. Auch die Abrechnungsmodalitäten der Dienstfahrzeuge¹ und Vergabe sind darin geregelt. Links:

- o [Weisung Emissionsminderung von Fahrzeugen bei der Beschaffung und dem Betrieb durch die kantonale Verwaltung und beauftragte Unternehmen, Erlass](#)
- o [Beschaffung und Bewirtschaftung von Ladestationen für die Elektromobilität, Rahmenvertrag, Vergabe](#)

Handlungsdimension «Information & Beratung»

Thema Zusammenarbeit mit Gemeinden und Städten

- Ein Erfolgsfaktor aus dem Kanton Zürich ist der [Klimadialog](#). Der Kanton hat zusammen mit dem Gemeindeverband ein Austauschgremium mit den Gemeinden zusammengesetzt. In diesem Rahmen wurden Arbeitsgruppen formiert, welche sich u.a. den Themen Elektromobilität und Ladestationen widmen. Dies ist insbesondere nützlich für kleinere Gemeinden mit knappen Ressourcen als Städte oder Agglomerationsgemeinden. Ursprünglich waren zwei Dialogveranstaltungen mit Konferenzen vorgesehen. An den Konferenzen wurden die Arbeitsgruppen gebildet, welche die Themen durch die Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich weitertreiben und dazu drei bis viermal im Jahr tagen.
- Der Kanton Bern hat eine hybride (virtuelle und physische) Veranstaltungsserie, [Energie- und Klimatalks](#), ins Leben gerufen. Dieses Informationsangebot richtet sich an die Bevölkerung sowie Gemeindevertretende. Zudem bietet das Amt für Umwelt und Energie (AUE) für kommunale Werkhöfe ein Informationsportal zur [Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen, Maschinen und Geräten](#). Das Amt für öffentlichen Verkehr (AOEV) organisiert darüber hinaus im Oktober 2022 ein regionales Projekt «Initiative Dekarbonisierung Bern» mit den Agglomerationsgemeinden. Dabei spielt auch die Elektromobilität eine Rolle.
- Der Kanton Sankt Gallen hat im Rahmen des Energiekonzepts 2021-2030 das Faktenblatt und eine Internetseite «unterwegs sein» entwickelt. Dieses richtet sich an die Bevölkerung mit Informationen rund um die nachhaltige Mobilität und entsprechende Förderprogramme.
 - o [St.Galler Energiekonzept 2021– 2030 Faktenblatt "unterwegs sein"](#)
- Basierend auf dem Energieplanungsbericht des Kantons Basel-Landschaft wurden auch Massnahmen zum Dialog mit den Gemeinden angedacht. Dort könnte die Elektromobilität nebst dem Ausbau von PV-Anlagen und der Dekarbonisierung von Wärmeverbänden eine präzisere Rolle einnehmen.
- Eine Herausforderung ist es, die Gemeinden an diese Infoveranstaltungen zu bringen. Erfolgsversprechend ist der Ansatz, dass der Klimadialog von der Baudirektion, der Justizdirektion und dem Präsidium des Gemeindeverbands organisiert wird.
- Das «Programm Ladeinfrastruktur» zielt mit den Fachtreffen ebenfalls auf die Zielgruppe Gemeinden ab, wodurch ein Brückenschlag zu den Gemeinden denkbar ist.

¹ Die Verwendung mit PW von Mitarbeitenden ist nicht explizit geregelt.

Handlungsdimension «Infrastruktur & Dienstleistung»

- Der Kanton Basel-Stadt hat mit einem Pilotprojekt aus dem Jahr 2018 Erfahrungen mit zehn Ladestationen in der blauen Zone in Quartieren gesammelt.
 - o Diese Ladestationen werden genutzt, jedoch noch nicht wirtschaftlich.
 - o Die Rückmeldungen aus der Befragung der Bevölkerung waren positiv. Eine Diskriminierung von Lenkenden fossil betriebener Fahrzeuge wurde nicht gemeldet.
 - o Weitere Details zum Projekt sowie ein Management Summary finden sich im Abschlussbericht [«Elektromobilität – gelbe Parkplätze mit Ladesäulen»](#).
 - o Hintergrund: Das Parlament hat daraufhin Vorstösse genehmigt, um den Ausbau weiter voranzutreiben (Ziel: 200 Ladestationen, vorgenommen durch IWB). Dies erfolgt in zwei Paketen pro Jahr mit je 20 – 25 Ladestationen, die dem öffentlichen Genehmigungsverfahren unterstehen.
Ein entsprechendes bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe von 11.4 Mio. Franken wurde gesprochen, mit der Auflage, dass die Finanzierung über den Motorfahrzeugverkehr (e.g. Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer oder durch Erhebung eines Mobilitätstarifs in Parkhäusern) erfolgen muss.
Die Bevölkerung hat die Möglichkeit, Bedarf via Webseite anzumelden und der Arbeitsgruppe (bestehend aus dem Amt für Mobilität und dem Amt für Umwelt und Energie) mitzuteilen.
 - o [Kreditvergabe IWB 19.0931 19.06.2019](#)
 - o [Kommissionsbeschluss vom 17. März 2021](#)
 - o [Regierungsratsbeschluss vom 2. Juli 2019](#)
- Im Kanton Bern wurde das Projekt «Laternenladen» durchgeführt. Dieses Projekt ist zwar aufgrund spezifischer Problemstellungen nicht flächendeckend anwendbar, könnte jedoch für bestimmte Gebiete spannend sein.
 - o [Laternenladen, Pilotprojekt Bern \(Präsentation Roadmap Elektromobilität, Juli 2021\)](#)
 - o [SRF Beitrag Laternenladen \(5. Juli 2021\)](#)
- Im Kanton Basel-Stadt gibt es einen politischen Vorstoss zur Nutzung der Tramoberleitung zwecks Ladestrom für Elektroautos.
 - o [Anzug betreffend Lade-Strom für Elektroautos aus der Tram-Oberleitung](#)

Weitere Themenfelder

- Die Zusammenarbeit mit den Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU) gestaltet sich aufgrund der kantonal unterschiedlich geregelten Eigentümerstrukturen sehr verschieden. Mit den EVU regelmässig ins Gespräch zu treten ist vor allem bei einer konzentrierten Marktsituation ein guter Ansatz zur Zusammenarbeit.
- *Anregung zum weiterführenden Austausch:* eine Übersicht über die aktuellen Themen und Vorhaben in sämtlichen Kantonen wäre wünschenswert.
Übersicht über Förderprogramme in den Kantonen:
 - o [Umfrage der BPUK zu den Fördermassnahmen der Kantone im Bereich Elektromobilität](#)
 - o [Übersicht Fördermassnahmen Swiss eMobility](#)
 - o Für Privatpersonen und Unternehmen: Alle Förderangebote nach PLZ auf www.energiefranken.ch
- Bezüglich der Anschlussleistung geht der Trend hin zum Lastmanagement. Dies birgt Chancen, dass auch Kapazitätsspitzen effektiv vermieden werden können. Entsprechende politische Forderungen zur Erhöhung der Anschlussleistung haben einen schweren Stand. Gemäss Berechnungen des BFE und des Kantons Zürich wird die Anschlussleistung eher zu hoch kalkuliert.