

Fachtreffen Ladeinfrastruktur

Workshop für Kantone

Zusammenfassung

Datum: Montag, 20. Juni 2022
Zeit: 13.30 – 15.30 Uhr



Unterstützt durch



Programm

Einführung 13.30 – 13.55 Uhr
Begrüssung Patrick Schenk / Robin Becker (Moderation) und Viviane Winter (BFE)
Impuls-Referat: <i>Umsetzungserfahrungen und geplante Massnahmen zur Ladeinfrastruktur im Kanton Bern</i> Boris Bayer, Energiefachstelle Kanton Bern
Workshop 13.55 – 15.15 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 15.15 – 15.30 Uhr

Teilnehmende

Boris Bayer, Amt für Umwelt und Energie, Kanton Bern
Nuria Frey, Lufthygieneamt beider Basel
Sandrine Waldner, Lufthygieneamt beider Basel
Dominik Müller, Energiefachstelle Kantone Schaffhausen und Thurgau
Patrick Rinaldi, Energiefachstelle Kantone Schaffhausen und Thurgau
Kurt Erni, Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
Mustafa Zedi, Hochbauamt, Kanton Solothurn
Eve Studer, Bau- und Umweltdepartement, Kanton St. Gallen
Michele Fasciana, Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili, Kanton Tessin

Diskussion

Fragen zum Impulsreferat – Boris Bayer, Amt für Umwelt und Energie, Kanton Bern

1. Von den 80 Gesuchen zur Förderung von Ladeinfrastruktur im Kanton Bern wurden gemäss Präsentation 33 bewilligt. Warum können nicht mehr Gesuche bewilligt werden?
 - Boris Bayer: Die aktuellen Zahlen sind höher. Denn ein Teil der Fördergesuche war damals noch hängig und musste nachgebessert werden. Es bildete sich angesichts von insgesamt 8'000 Fördergesuchen ein kleiner Rückstand, der mittels einer Personalaufstockung abgedeckt wurde.
2. Klärung zum Thema Globalbudget:
 - Boris Bayer: Das jährlich durchs Parlament genehmigte Budget umfasst sämtliche Förderprogramme, es gibt kein dediziertes Budget für Ladeinfrastruktur. Beispielsweise wird daraus auch das Gebäudeprogramm gespiesen, für welches zusätzlich Bundesmittel zur Verfügung stehen. Die Förderungen im Gebäudeprogramm sind im Gegensatz zu den Ladeinfrastrukturbeiträgen globalbeitragsberechtigt. D.h. mit einer kantonalen Förderung in Höhe von bspw. einer Million Franken spricht der Bund zusätzlich zwei Millionen Franken als Förderung. Da ein Grossteil der

Kosten für die Ladeinfrastruktur bauliche Aufwände ausmachen, «kostet» somit die Förderung von Ladeinfrastruktur in der Höhe der Zusatzförderung durch den Bund. Dass die Ladeinfrastruktur nicht globalbeitragsberechtig ist, hindert wohl einige Kantone daran, die Ladeinfrastruktur zu fördern.

Zusammenfassung des Workshops

Handlungsdimension «Planung»

- Es ist davon auszugehen, dass die Verkäufe von Steckerfahrzeugen (Electric Vehicles, kurz «EV») stark zunehmen (wichtige Treiber sind die Marktentwicklung, Phase-out und Verbote von Verbrennern). Die Frage ist, wie baut man die Ladeinfrastruktur auf und wo soll diese stehen. Am Arbeitsplatz, **zuhause** oder im **öffentlichen Raum**. Idealerweise nämlich sind, wo die Fahrzeuge am längsten parkiert sind. Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur in **Unternehmen**, insbesondere in Industrie- und Verwaltungsgebäuden, ist ein wichtiger Multiplikator für die Verbreitung von Steckerfahrzeugen. Da EV's tagsüber bei Unternehmen parkiert sind, kann die überschüssige Energie aus der Kombination mit einer Photovoltaikanlage zum Aufladen des EV genutzt werden. Das Aufladen wurde bisher eher als Vorteil für die Mitarbeitenden gesehen. Die Investition für den Arbeitgeber ist hoch. Eine Subventionierung der Ladeinfrastruktur könnte die Hürde senken.

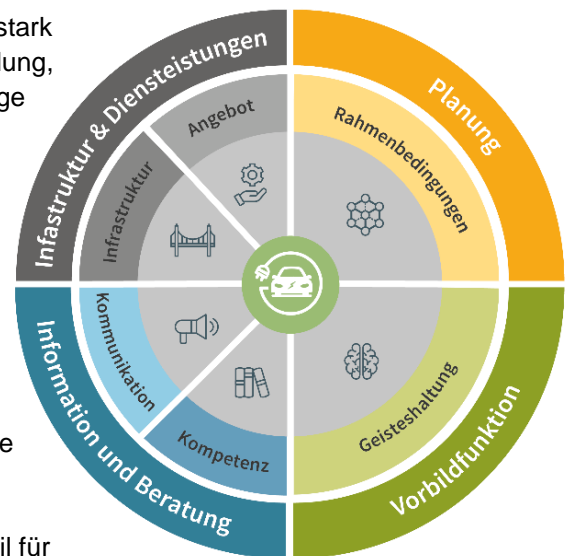


Abbildung - Handlungsdimensionen Ladeinfrastruktur

- Bei Förderprogrammen lohnt es sich, früh anzufangen. Die Prozesse nehmen Zeit in Anspruch und brauchen etwas Vorlaufzeit. Das Programm im Kanton Bern läuft seit ca. drei Jahren.
- Tessin: Wissen zur Umsetzung der Elektromobilität im Gebäudebereich ist vorhanden. In Unternehmen und vor allem im öffentlichen Bereich fehlt das Wissen, wegen der Komplexität. Übersicht und Bedarf sind unklar. Bspw. wo sich Ladestationen befinden, da es viele von privaten Anbietern gibt (wie Tesla oder Porsche). Braucht es im öffentlichen Raum ein grosses Angebot an Ladeinfrastruktur, wenn die Preise sowieso viel höher sind im Vergleich zum Heimladen?

Dann ist die Frage, ob die Eigentümer interessiert sind an der Installation bzw. wie man sie dazu bringt, zu investieren. Was kann der Kanton den Immobilienbesitzern und Verwaltungen auf den Weg geben, um sie für eine Installation von Ladeinfrastruktur zu motivieren?

- Im öffentlichen Raum muss vor allem entlang der Autobahnen («Langstreckenfahrende») und in Quartieren («Laternenparkende», in der blauen Zone, für Leute ohne Zugang zu Tiefgaragen) geladen werden können. Dort sollen neue Modelle entstehen.
- Öffentliche Ladestationen haben potenziell viel höhere Ladefrequenzen, werden mit der höheren Anzahl Ladungen pro Tag rentabel. In Tiefgaragen werden für eine tägliche Fahrt von 30 Kilometern lediglich ungefähr 5 Kilowattstunden Energie benötigt. Dadurch rentiert der Stromverkauf für kommerzielle Ladestationsbetreiber nicht.
- Koordination und Harmonisierung der Grundlagen: Merkblätter und Leitfäden sind in der Planung sehr wichtig und werden geschätzt. Die schweizweit gemachten Bemühungen und Erfah-

rungen sollen möglichst breit zugänglich sein und die Förderlandschaft soll harmonisiert werden. Bspw. hilft es den Endnutzerinnen und Endnutzern nur wenig, dass die Förderungen kantonal und kommunal unterschiedlich ausgestaltet sind (e.g. Kaufprämien, Reduktionen bei der Motorfahrzeugsteuer). Hinweis zu Bestrebungen auf nationaler Ebene: [Motion von NR Stefan Müller-Altarmatt zur Harmonisierung und Ökologisierung der Bemessung der Motorfahrzeugbesteuerung](#).

Handlungsdimension «Vorbildfunktion»

- Die Diskussion mit (Stockwerk-)Eigentümern ist häufig problemorientiert. Hier wird an die positive Geisteshaltung appelliert, sodass eine lösungsorientierte Diskussion entstehen kann.
- Im Kanton Basel-Land ist zurzeit einiges in Planung. So ist eine Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes vorgesehen, welches bei Neubauten (Mehrparteiengebäuden, kurz «MPG») einen bestimmten Ausbaustandard vorsieht – Gesetzesrevision ausstehend. Des Weiteren wurde im [Energieplanungsbericht](#) die Förderung nachträglicher Installation von Ladeinfrastruktur in bestehenden MPG vorgesehen. [Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer](#) im Rahmen der Energieplanung ist in der parlamentarischen Debatte. Eine Mobilitätsstrategie ist ebenso in der Entwicklung. Bei Neubauten soll die Ladeinfrastruktur unbedingt mitgedacht werden, gerade bei der Architektur (Grössenordnung) oder beim Lastmanagement.
- Der Kanton St.Gallen hat über die Energieagentur (analog Energiefachstelle) ein Förderprogramm für [Ladeinfrastruktur in Einstellhallen](#) eingerichtet. Weitere Bestrebungen mit Bezug zur Mobilität:
 - o [St.Galler Energiekonzept 2021– 2030 Faktenblatt "unterwegs sein"](#)
 - o [Clevermobil](#)

Handlungsdimension «Information & Beratung»

- Information und Beratung sind weiterhin sehr wichtig. Es zirkulieren in Gesprächen oftmals Falschinformationen oder veraltete Informationen.
 - o Die kantonalen Energiefachstellen bieten sich für solche Beratungen an
 - o Nachträglicher Hinweis: Dokument [Aufklärungsbroschüre von Swiss eMobility](#)
- Elektromobilität wird bei der Beratung der Energiefachstelle mitgedacht und je nach Situation wird die Planung von Ladeinfrastruktur eingebracht.
- Anregung → ein Kochrezept oder Merkblatt zum Austausch mit Gemeinden. Eine Arbeitsgruppe zum Thema «Laden im Quartier» auf Stufe des BFE gibt es. Zudem hat des BFE einen Auftrag vergeben zur Erarbeitung einer Zielvision, eines Rahmens für Gemeinden. Darin werden Gemeinden typisiert und Bedarfsprognosen für bestimmte Gemeindetypen und -Grössen erstellt. Dies wird voraussichtlich per März 2023 erstellt.
- Energiefachstelle TG / SH hat gute Erfahrungen mit Probefahrten an Informationsveranstaltungen gemacht. Dort waren Garagisten sowie Photovoltaikanbietende, Anbietende von Ladeinfrastruktur vor Ort und es konnte ein guter Austausch ermöglicht werden.
- Vorsicht vor dem «Rebound»-Effekt (Einsparpotenzial führt zu intensiverer Nutzung): Die Elektrifizierung und Förderung der Elektromobilität ist ein wichtiger Aspekt, die Förderung sollte jedoch flankiert werden von Sensibilisierungsmassnahmen und Bemühungen hin zu einem geringeren Verkehrsaufkommen (unter Berücksichtigung des Zweiradverkehrs). Dann erst wird das Verkehrssystem nachhaltiger (nach dem Grundsatz: [vermeiden – verlagern – verbessern - vernetzen](#)).

Handlungsdimension «Infrastruktur & Dienstleistung»

- Im öffentlichen Raum werden die Ladestationen auf kommunalem Boden gebaut. Die **Gemeinden** haben aber häufig nicht die Mittel dazu und entsprechend ist die Ladeinfrastruktur bei Gemeindeversammlungen in den wenigsten Fällen mehrheitsfähig. Besonders dann, wenn ex-

terne Auftragnehmerinnen damit betraut werden, die vom Betrieb und der Installation profitieren. Hier können die Kantone einen Beitrag leisten, damit Gemeinden auf öffentlichem Grund an ihren Points-of-interest Ladestationen errichten und sogar selbst betreiben (evt. zusammen mit einem EW).

- Erfahrung aus dem Kanton Waadt, der [Machbarkeitsstudien für Gemeinden](#) finanzierte: Der Bedarf war hoch und es wurden im Rahmen einiger Machbarkeitsstudien Bedarfsanalysen durchgeführt und Szenarien entwickelt. Dies als Planungsgrundlage für neue Elektromobilitätskonzepte und Grundlage für neue Ladeinfrastruktur. Im Endeffekt wurden allerdings fast keine Ladestationen umgesetzt. Trotz grossen Bemühungen ein ernüchterndes Resultat.
Mit der Zunahme der Neuzulassungen und zunehmender Marktreife von Ladesystemen ist aber damit zu rechnen, dass künftig mehr umgesetzt wird.
- Hinweis: [Sonderaktion Machbarkeitsstudien Elektromobilität](#) für Gemeinden und Städte. Freundlicher Appell an die Kantone: bitte machen Sie dieses Angebot bekannt unter den Gemeinden.
- Bei der Gebäudeplanung koordiniert das BFE mit dem Immobiliensektor, bspw. mit dem Hauseigentümerverband (HEV), dem Mieterverband und dem Schweizerischen Verband der Immobilienwirtschaft (SVIT), aber auch mit grossen Immobilienbesitzerinnen wie der Basler Versicherung. Das BFE bereitet entsprechende Merkblätter vor, damit Eigentümer orientiert sind. Bspw. für die Handhabung in Mietverträgen / Parkplatzverträgen.

Weiterführende Informationen

- Hinweis des BFE auf temporäre Projekte bzw. [Projektförderung](#) für Informationsanlässe
- EnergieSchweiz: [Leitfaden Elektromobilität für Gemeinden](#)
- Merkblätter:
 - [Merkblatt für Verwaltungen von Stockwerkeigentümer- und Miteigentümergeinschaften \(SVIT\)](#)
 - [Merkblatt für Mieter- und Stockwerkeigentümer \(Swiss eMobility\)](#)
- Übersicht über Förderprogramme in den Kantonen:
 - [Umfrage der BPUK zu den Fördermassnahmen der Kantone im Bereich Elektromobilität](#)
 - [Übersicht Fördermassnahmen Swiss eMobility](#)
 - Für Privatpersonen und Unternehmen: Alle Förderangebote nach PLZ auf www.energiefranken.ch