



Beschluss des Stadtrats

vom 23. August 2023

GR Nr. 2023/250

Nr. 2186/2023

Schriftliche Anfrage von Beat Oberholzer und Patrick Hässig und einer Mitunterzeichnenden betreffend Anpassung der ewz-Förderung für E-Mobilitäts-Ladeinfrastruktur, ausgerichtete Förderbeiträge im Jahr 2022, Ausrichtung des Fördermodells auf die kantonalen Beiträge und Beibehaltung der Beiträge bis zur Erreichung einer Neuzulassungs-Quote für vollelektrische Antriebe sowie Rechtfertigung des Wechsels auf Pauschalbeiträge aufgrund des administrativen Aufwands

Am 24. Mai 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Beat Oberholzer, Patrick Hässig (beide GLP) und eine Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/250, ein:

Am 12. Mai 2023 verschickte das EWZ die Mitteilung «Anpassung der EWZ-Förderung für E-Mobilitäts-Ladeinfrastruktur». Neu wird die öffentliche Hand nur noch 30% der Investitionskosten für Ladestationen decken, kumuliert über Stadt und Kanton. Bislang hat die Stadt alleine bis zu 60% der Investitionskosten gedeckt.

Zwar kann der Stadtrat diese Beitragshöhen in eigener Kompetenz in den Ausführungsbestimmungen zur VGL (AB VGL, AS 732.361) beschliessen, jedoch scheint der Zeitpunkt für eine solche Beitragsreduktion verfrüht gewählt, denn noch sind erst 21 % der PW-Neuzulassungen auf dem Stadtgebiet ausschliesslich mit elektrischem Antrieb ausgestattet (Gemeindeporträt 2022). Dass die EWZ-Mitteilung sich stattdessen auf die Quote stützt, die auch die hybriden Doppel-Motor-Autos umfasst, ist irreführend, sind doch gerade die fehlenden Ladestationen der Hauptgrund dafür, dass viele Leute leider ein Hybrid- anstelle eines Elektro-Autos erwerben.

Mit der neuen Regelung wird die Stadt keine Investitionsbeiträge mehr bezahlen, sondern nur noch Pauschalbeiträge von 500 Fr. pro Parkplatz für die Basisinfrastruktur und 750 Fr. bis 1000 Fr. pro Parkplatz für die Ladestationen.

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

1. Im Jahr 2022 wurde für die Förderung von Ladeinfrastrukturen gemäss AB VGL rund 10 Mio. Fr. ausgeschüttet für «über Tausende» von Ladeinfrastrukturen. Wieviele Ladeinfrastrukturen waren es konkret im Jahr 2022 und wie hoch waren die durchschnittlichen Fördergelder pro Parkplatz?
2. Wie hoch wären die Kosten für die Stadt im Jahr 2022 gewesen, wenn bereits die neue Regelung in Kraft gewesen wäre? Wie viel Prozent der Subventionsempfänger wären nicht mehr berechtigt gewesen?
3. Es ist zwar zu begrüssen, dass der Kanton nun auch ein Fördermodell einführt, was es der Stadt erlaubt, die eigenen Förderkosten etwas zu reduzieren. Sicherlich sollte der gesamte Förderbeitrag für den Parkplatz-Eigentümer aber nicht tiefer sein als vor der Einführung des kantonalen Fördermodells. Wie steht der Stadtrat zur Idee, das städtische Fördermodell nur soweit zu reduzieren, dass Parkplatz-Eigentümern insgesamt eine höhere Subventionierung haben als vor der Einführung des kantonalen Förderprogramms?
4. Wie steht der Stadtrat zur Idee diese höhere Subventionierung solange in Betrieb zu lassen, bis die Neuzulassungs-Quote für vollelektrische Antriebe einen Schwellenwert erreicht hat, der deutlich über den jetzigen 21 % liegt?
5. Die VGL gibt vor, dass in der Regel Investitionsbeiträge zu entrichten seien und Pauschalbeiträge nur sekundär möglich seien, wenn hoher administrativer Aufwand anfällt (Art. 12 und 13 VGL). Wie hoch ist bislang der administrative Aufwand und inwiefern rechtfertigt dieser den Wechsel auf Pauschalbeiträge?



2/5

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die neuen Förderansätze sind folgendermassen aufgebaut:

Es werden für die Basisinfrastruktur wie auch für die Ladestationen selbst jeweils Beiträge abhängig der Projektgrösse ausgerichtet. Bei der Basisinfrastruktur beträgt der variable Förderbeitrag Fr. 500.–/Parkplatz respektive ab dem 16. Parkplatz Fr. 300.–/Parkplatz. Dies unabhängig, ob die darauf zu erstellende Ladinfrastruktur öffentlich oder nicht öffentlich zugänglich ist. Zum Beitrag für die Basisstruktur kommen zusätzlich bei nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen Fr. 750.– /Parkplatz hinzu. Dies bedeutet, dass bei den nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen ein maximaler Förderbeitrag von bis zu Fr. 1250.– Fr./Parkplatz entrichtet wird. Wird die Ladestation zusätzlich öffentlich zugänglich gemacht, kommen nochmals Fr. 1000.–/Parkplatz hinzu, so dass ein maximaler Förderbeitrag von bis zu Fr. 2250.–/Parkplatz entrichtet wird. Die kantonale Förderung wird gestützt auf Art. 17 Abs. 1 Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen im Rahmen der klima- und energiepolitischen Ziele (VGL) bei der Auszahlung des gemäss obigen Ausführungen zu entrichtenden Betrags abgezogen.

Frage 1

Im Jahr 2022 wurde für die Förderung von Ladeinfrastrukturen gemäss AB VGL rund 10 Mio. Fr. ausgeschüttet für «über Tausende» von Ladeinfrastrukturen. Wieviele Ladeinfrastrukturen waren es konkret im Jahr 2022 und wie hoch waren die durchschnittlichen Fördergelder pro Parkplatz?

Die 10 Millionen Franken entsprechen der bewilligten Fördersumme im Jahr 2022 und nicht der ausbezahlten Summe. Die Fördersumme entsprach 575 Gesuchen für private und öffentliche Ladeinfrastrukturen, die total 4701 Ladepunkte beinhaltete. Als Ladepunkt werden Kabel/Buchsen an einer Ladestation bezeichnet. Pro Ladepunkte kann immer nur ein Elektroauto gleichzeitig geladen werden.

Projekte sind innerhalb von zwei Jahren zu realisieren, daher ist die Auszahlung zeitlich versetzt zum Bewilligungszeitpunkt. Abgeleitet aus der bewilligten Fördersumme im Jahr 2022 und der Anzahl Ladepunkte kann ein durchschnittlicher Förderbeitrag von rund Fr. 2127.– pro Ladepunkt ermittelt werden.

Fragen 2

Wie hoch wären die Kosten für die Stadt im Jahr 2022 gewesen, wenn bereits die neue Regelung in Kraft gewesen wäre? Wie viel Prozent der Subventionsempfänger wären nicht mehr berechtigt gewesen?

Da über 95 Prozent aller Gesuche für private Ladeinfrastrukturen eingereicht und bewilligt wurden, kann man grob von einer Reduktion von Fr. 2318.– auf Fr. 1250.–/Parkplatz ausgehen. Was bei 4701 Parkplätzen zu einer Reduktion von etwa 5 Millionen Franken und somit einer Halbierung der bewilligten Fördersumme für das Jahr 2022 geführt hätte.

Mit der Anpassung der Förderung treten keine neuen Ausschlusskriterien in Kraft und somit wären alle bisherigen Gesuchstellenden weiterhin beitragsberechtigt gewesen.



3/5

Frage 3

Es ist zwar zu begrüßen, dass der Kanton nun auch ein Fördermodell einführt, was es der Stadt erlaubt, die eigenen Förderkosten etwas zu reduzieren. Sicherlich sollte der gesamte Förderbeitrag für den Parkplatz-Eigentümer aber nicht tiefer sein als vor der Einführung des kantonalen Fördermodells. Wie steht der Stadtrat zur Idee, das städtische Fördermodell nur soweit zu reduzieren, dass Parkplatz-Eigentümern insgesamt eine höhere Subventionierung haben als vor der Einführung des kantonalen Förderprogramms?

Mitnahmeeffekte entstehen, wenn zu tiefe oder zu hohe Förderbeiträge ausgerichtet werden. Diese Mitnahmeeffekte gilt es möglichst zu vermeiden, um die Förderanreize hoch zu halten sowie auch die Ausgaben effizient zu gestalten. Der gesamte Förderbeitrag für die Eigentümerschaft von Parkplätzen wurde somit bewusst gekürzt, unabhängig von der Förderung des Kantons Zürich. Die mit bis zu 60 Prozent geförderte Massnahme führte zu sehr hohen Ausgaben, grossen Mitnahmeeffekten und somit zu ineffizienten Ausgaben der Fördergelder. Es gab in der Vergangenheit viele Anfragen von Gesuchstellenden, die bei zu später Einreichung die Anlagen nochmals zurückbauen wollten, um dennoch von den Förderbeiträgen profitieren zu können. In einigen Fällen wurde von Gesuchstellenden zusätzlich erläutert, dass es sich noch mehrmals lohnen würde, die Anlage zurückzubauen bei diesen hohen Förderbeiträgen. Der Umstand, dass es sich aufgrund der hohen Förderbeiträge lohnt, eine bereits in Betrieb genommene Anlage nochmals zurückzubauen, ist ein zusätzlich sehr starkes Indiz, dass die Förderung zu hoch angesetzt war. Deshalb ist davon auszugehen, dass auch mit tieferen Förderbeiträgen noch ein hoher Investitionsanreiz geschaffen wird. Mit den neuen Förderbeiträgen von etwa 30 Prozent der Investitionskosten wird dieselbe etablierte prozentuale Förderhöhe wie beispielsweise beim Heizungersatz oder der Photovoltaik erreicht.

Um insgesamt eine höhere Subventionierung zu erhalten als vor der Einführung des kantonalen Förderprogramms, müsste die Förderung von 60 Prozent noch weiter angehoben werden, da die städtischen Förderbeiträge gemäss Art. 17 Abs. 1 VGL subsidiär und nicht kumulativ zu den kantonalen Förderbeiträgen ausbezahlt werden. Dies würde jedoch, wie bereits oben ausgeführt, den Mitnahmeeffekt stärker erhöhen als der entsprechende Förderanreiz. Somit würde die Effizienz der Fördergelder weiter gesenkt und die Ausgaben der Fördergelder weiter erhöht werden.

Frage 4

Wie steht der Stadtrat zur Idee diese höhere Subventionierung solange in Betrieb zu lassen, bis die Neuzulassungs-Quote für vollelektrische Antriebe einen Schwellenwert erreicht hat, der deutlich über den jetzigen 21 % liegt?

Die bisherige Förderung verlieh dem Ausbau von Ladeinfrastrukturen im Versorgungsgebiet der Stadt oder in einer der beitragsberechtigten Ortschaften im Kanton Graubünden einen starken Anstoss und stellt einen grossen Erfolg dar. Dies ist auch anhand der eingegangenen Fördergesuche für die Elektromobilität der letzten vier Jahre ersichtlich.



4/5

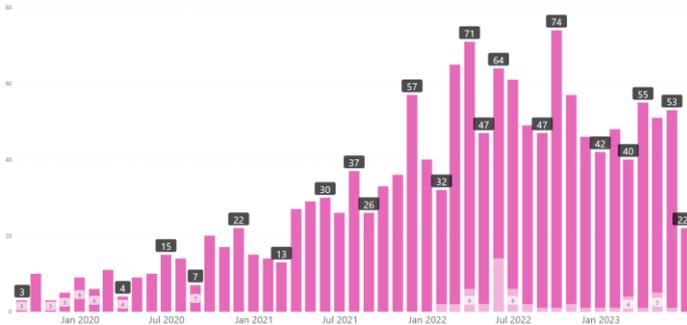


Abbildung 1: Eingegangene Gesuche für Elektromobilität bei ewz

Die Förderbeiträge für Ladeinfrastrukturen beeinflusst nur indirekt die Neuzulassungs-Quote, da diese Neuzulassungs-Quote sich zeitlich nachgelagert daraus erhöht. Daher wäre eine Orientierung an der Neuzulassungs-Quote nicht sinnvoll.

Es gibt verschiedene Faktoren, die eine Erhöhung der Neuzulassungs-Quote von vollelektrischen Antrieben verhindern. Gemäss TCS-Barometer E-Mobilität von 2022, sind die immer noch höheren Investitionskosten und die geringere Reichweite von Elektroautos gegenüber benzin- oder dieselbetriebenen Autos die häufigsten Hürden, die von einem Kauf eines Elektroautos abhalten. Hingegen werden fehlende Ladestationen immer weniger als Entscheidungsgrund gegen den Kauf angesehen. Jedoch werden die Anschaffungskosten der Ladestationen zunehmend eine wichtigere Rolle beim Kaufentscheid spielen. Ebenso fallen vermehrt die hohen Stromkosten sowie die Unberechenbarkeit der Stromversorgung resp. eine drohende Strommangellage bei einem Kaufentscheid ins Gewicht (TCS-Barometer E-Mobilität, 2022, S.23-24).

Frage 5

Die VGL gibt vor, dass in der Regel Investitionsbeiträge zu entrichten seien und Pauschalbeiträge nur sekundär möglich seien, wenn hoher administrativer Aufwand anfällt (Art. 12 und 13 VGL). Wie hoch ist bislang der administrative Aufwand und inwiefern rechtfertigt dieser den Wechsel auf Pauschalbeiträge?

Da im jetzigen Fördermodell die Förderbeiträge aufgrund von effektiven Investitionskosten aufgrund der Offerten berechnet werden müssen, ist der administrative Aufwand um ein Vielfaches höher als bei anderen Fördermassnahmen. Dieser Aufwand pro Gesuch ist abhängig von der Grösse des Projekts, der Vollständigkeit der Unterlagen sowie der Prüfung der Einzelpositionen in den Offerten. Daraus resultiert ein Aufwand pro Gesuch rein für die technische Prüfung von zwischen 10 Minuten bis 100 Minuten. Im Durchschnitt kann von etwa 40 Minuten pro Gesuch ausgegangen werden.

Grundsätzlich ist ein Pauschalbeitrag gemäss Art. 13 VGL unabhängig von der Grösse oder Art der Anlage. Die neuen Beiträge sind daher keine Pauschalbeiträge im Sinne von Art. 13 VGL, da diese pro Parkplatz ausgerichtet werden und jeweils, abhängig sind von der jeweiligen Grösse und Ausführung der Anlage. Und diese decken umgerechnet die durchschnittlichen 30 Prozent der Investitionskosten ab. Somit ist die neue Förderung grundsätzlich identisch wie



5/5

die ursprüngliche Förderung, bei der 60 Prozent der Investitionskosten oder Fr. 150.– bis 200.– pro kW gesprochen wurden.

Dieser Wechsel auf die vereinfachten Beiträge pro Parkplatz rechnet sich neben der enormen Zeitersparnis (Annahme von etwa 50 Prozent Ersparnis) auch aus folgenden Gründen:

- Beiträge pro Parkplatz fördern im Gegensatz zu direkt von den Installationskosten abhängigen Förderung nicht effektiv teure Anlagen, sondern nur grössere Anlagen mit höheren Beiträgen.
- Keine Ungleichbehandlung zwischen unterschiedlichen Offerten bei denen:
 - abzugsfähige Positionen gegenüber nicht abzugsfähigen Positionen ermittelt werden können.
 - nicht förderfähige in förderfähige Positionen verschoben werden, um keine Abzüge in der Förderung zu erhalten.
- Tiefere Fehleranfälligkeit bei der Beurteilung und einfach zu kalkulierende Förderhöhe für Kundschaft sowie für die Prüfstelle.
- Identische Handhabung wie der Kanton Zürich zur Vereinfachung der Kalkulation der Förderhöhe für Kundschaft sowie für die Prüfstelle.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti