

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Synergien nutzen bei der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität, eingereicht von Stadtparlamentarierin N. Ernst (GLP), D. Rohner (EVP) und G. Porlezza (FDP)

Am 24. Februar 2025 reichten die Stadtparlamentsmitglieder Nora Ernst (GLP), Daniel Rohner (EVP) und Gioia Porlezza (FDP) mit 16 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Gemäss Berichterstattung im Landboten* vom 15. Oktober stellt das Bundesamt für Strassen (Astra) drei Standorte im Raum Winterthur für Schnellladestationen für E-Autos zur Verfügung. Diese wurden an private Firmen (Atlante Italia S.r.l., Mercedes Benz High Power Charging Europe und Electra Charging Switzerland AG) vergeben. Die Unternehmen haben drei Jahre Zeit, Schnellladehubs zu planen und eine Baubewilligung zu beantragen. Den Bau, die Anfahrt und den Stromanschluss müssen sie selbst übernehmen. Danach können sie vom Astra eine Bewilligung für 20 Jahre erhalten. Im Sinne einer liberalen Umweltpolitik scheint es für die Stadt Winterthur sinnvoll, beim Ausbau der e-Ladestationen auf die Expertise der entsprechenden Unternehmungen zu setzen. Daraus ergeben sich die folgenden Fragen:

1. Was ist die Strategie der Stadt Winterthur zum Ausbau der Ladeinfrastruktur auf städtischem Gebiet?
2. Ist es Teil der städtischen Strategie, städtisches Land an private Firmen zur Errichtung von Ladestationen zu vergeben?
3. Geht die Stadt Winterthur zur Prüfung von möglichen Synergien aktiv auf die oben genannten oder weitere Firmen zu, die im Raum Winterthur Ladestationen errichten?
4. Werden die drei neu in Betrieb genommenen Ladesäulen in den Quartieren Neuwiesen, Äusseres Lind und Endliker (Medienmitteilung der Stadt Winterthur vom 1.11.2024) von der Stadt betrieben?
5. Wird geprüft, ob Firmen diese oder ähnliche Ladestationen privatwirtschaftlich im Sinne einer Public-Private-Partnership betreiben könnten?»

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Klimaziel

Die Mobilität ist in Winterthur für gut 45 % der CO₂-Emissionen verantwortlich¹. Für die Erreichung des Klimaziels «netto null Treibhausgasemissionen bis 2040»² ist – ergänzend zu einer massiven Reduktion der MIV-Verkehrsleistung³ – die Förderung von Elektromobilität wichtig.

¹ Gemäss der Messmethode der 2000-Watt-Gesellschaft (exkl. Flugverkehr)

² Die Winterthurer Bevölkerung hat sich am 28. November 2021 deutlich für das Klimaziel «netto null Treibhausgasemissionen bis 2040» ausgesprochen.

³ Der gesamtrevidierte kommunalen Richtplan enthält das Ziel einer Halbierung des MIV-Anteils von 42% auf 20% in Kombination mit der «Stadt der kurzen Wege» bzw. «5-Minuten-Stadt» (kürzere Wege infolge Dichte und Nutzungsvielfalt).

2. Bedeutung der Elektromobilität⁴

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine umweltfreundliche Mobilität in erster Linie mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem E-Bike, Velo oder zu Fuss erreicht werden kann. Dienlich ist ihr ferner, wenn Fahrzeuge geteilt oder Fahrten gepoolt werden. Sind Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht vermeidbar, weisen batterieelektrisch und mit Wasserstoff (Brennstoffzelle) betriebene Fahrzeuge gegenüber konventionellen Verbrennungsmotoren hinsichtlich der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus klare Vorteile auf.

Der Stadtrat anerkennt daher die Bedeutung der Elektromobilität zur Dekarbonisierung der Verkehrsmittel. Auf dieser Grundlage hat er das Departement Technische Betriebe (Stadtwerk Winterthur) im Rahmen der Legislaturplanung 2018 – 2022 damit beauftragt, eine Strategie und ein Konzept zur Förderung der Elektromobilität und neuer Mobilitätsformen zu erarbeiten (Massnahme ME.13.32). Zur Erfüllung dieses Auftrags suchte Stadtwerk Winterthur die Zusammenarbeit mit dem Institut für nachhaltige Entwicklung (INE) der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW), welches die aktuellen Entwicklungen bezüglich Elektromobilität und neuer Mobilitätsformen in der Schweiz sowie die unterschiedlichen Ansätze und Möglichkeiten zu deren Förderung kennt und auf dieser Grundlage ein Konzept mit Empfehlungen erarbeitet hat. Zu diesen Empfehlungen zählen nebst einer Reduktion der Blaue Zone Parkplätze auch Ladestationen für Elektrofahrzeuge, um den Wechsel von den Verbrennungsmotoren hin zur Elektromobilität voranzutreiben.

3. Stand in Winterthur

2024 war fast jedes Dritte neu zugelassene Auto in Winterthur ein Steckerfahrzeug. In Winterthur gibt es damit 2'790 Steckerfahrzeuge (Personenwagen), was einem Anteil von 6.1% der gesamten Personenwagenflotte entspricht. Zum Vergleich: Im Kanton Zürich bzw. in der Schweiz liegt dieser Anteil bei 7.8% bzw. 6.3%.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass auf dem Weg zu einer stadtverträglichen und klimaneutralen Mobilität der verbleibende motorisierte Individualverkehr rasch zu elektrifizieren ist (vgl. auch Gesamtrevision kommunaler Richtplan⁵).

4. Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Damit die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs nicht gebremst wird, muss die Verbreitung von Elektrofahrzeugen Hand in Hand gehen mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur. Eine aktuelle Studie des Bundes⁶ kommt zum Schluss, dass Thesen wie «Der Markt regelt es», oder «Tankstellen mussten auch nicht herbeigeplant werden» beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu kurz greifen. Die Entwicklung des Ladenetzes ist komplexer. Es wird ein Mix aus verschiedenen Ladestationen benötigt: Zuhause, am Arbeitsplatz, am Zielort, im Quartier und Schnellladestationen für unterwegs.

Der Stadtrat anerkennt die Erkenntnisse und Empfehlungen des Bundes und stützt auch die Schlussfolgerung, dass Steckerfahrzeuge nach Möglichkeit an privaten Ladestationen zu Hause oder am Arbeitsplatz zu laden sind und dass Besitzerinnen und Besitzer von Elektrofahrzeugen, wenn immer möglich eine private Lademöglichkeit nutzen können sollen. Um eine weitgehende Elektrifizierung zu ermöglichen, setzt sich der Stadtrat im Rahmen seiner Möglichkeiten für den Aufbau einer bedürfnisgerechten Ladeinfrastruktur ein, was insbesondere in städtischen Gebie-

⁴ Antwort Stadtrat auf Schriftliche Anfrage betreffend Ladesäulen bei «Laternen-Parkplätzen» (Parl.-Nr. 2022.22 vom 22. Juni 2022)

⁵ Parl.-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024

⁶ Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

ten, wo viele Personen über keine private Parkierungsmöglichkeit verfügen, von zentraler Bedeutung ist. Das beinhaltet auch den Ausbau einer allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur. Zu klären ist, ob allgemein zugängliche Ladepunkte in der Nähe zum Wohnort nur auf privatem Grund oder auch auf öffentlichem Grund geschaffen werden sollen (z.B. Parkplätze auf öffentlichen Plätzen oder in Blauen Zonen). Es werden verschiedene Umsetzungs- und Betriebsoptionen (auch mit Privaten) zu prüfen sein.

Herausforderungen sind dabei unter anderem die hohen Kosten von bis zu 40'000 Franken für eine Ladestation und dass die Umsetzung mit diversen städtischen Strategien (Alleenkonzept, Velorouten, Stadtklima, Schwammstadt, etc.) kompatibel sein muss.

In der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Ladesäulen bei «Laternen -Parkplätzen» von 2022 wurde deshalb angekündigt, dass die Stadt Winterthur die Möglichkeit für ein Pilotprojekt für E-Ladestationen auf öffentlichem Grund in Winterthur prüfen möchte.

5. Pilotprojekt⁷

Mit dem Pilotprojekt «eCity Charge – Ladestationen im Quartier» testet der Bereich Umwelt und Gesundheitsschutz (UGS) im Departement Sicherheit und Umwelt seit dem 1. November 2024 den Betrieb von drei Ladestationen auf öffentlichem Grund an der Ackeretstrasse 17 im Neuweisenquartier, an der Nordstrasse 4 im Äusseren Lind und an der Bullingerstrasse 2 im Endliker und analysiert deren Auswirkungen auf die Quartiere. Eine Situations- und Bedarfsanalyse des UGS zeigt, dass die Nachfrage nach öffentlich zugänglichen Ladestationen in der Blauen Zone der Stadt Winterthur stark zunehmen wird: Die Anzahl benötigter Ladestationen wird je nach Szenario auf 315 bis 407 Ladestationen im Jahr 2035 geschätzt. Während des Pilotbetriebs werden Erkenntnisse bezüglich Standort, Ladeleistung, Betreiber:innen-Modell, Nachfrageentwicklung, Akzeptanz im Quartier etc. gesammelt und ausgewertet. Basierend auf diesen Erkenntnissen soll – in Abstimmung mit weiteren thematisch relevanten Strategien und Konzepten – das weitere Vorgehen betreffend Ladeinfrastruktur in den Quartieren bzw. auf öffentlichem Grund konkretisiert werden. Der Testbetrieb dauert bis Ende 2026.

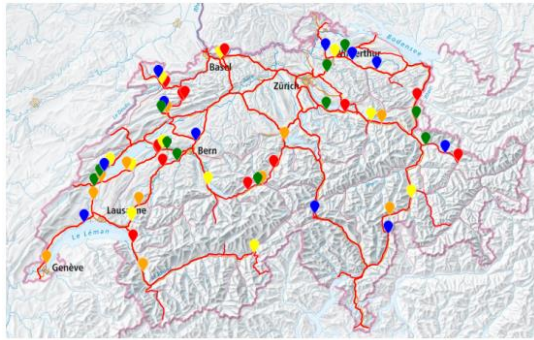
6. Schnellladehubs entlang der Nationalstrassen⁸

Entlang der Nationalstrassen entsteht gegenwärtig ein dichtes Netz von Schnellladestationen auf Raststätten und Rastplätzen. Das ASTRA will nun noch einen Schritt weitergehen und zusätzliche Flächen im Perimeter der Nationalstrassen für die Errichtung von Schnellladehubs zur Verfügung stellen. Im Rahmen eines Projektaufrufs konnte man sich dafür bewerben. Es wurden folgende Lose ausgeschrieben⁹:

⁷ SR.24.370-1 vom 5. Juni 2024

⁸ Projektaufruf für den Bau von Schnellladehubs entlang der Nationalstrassen

⁹ ASTRA: Teilnahmebedingungen, Anhang 1



Los 1	Los 2	Los 3
Rennaz Rheinfelden Lachen Sennwald Düdingen Murten Boécourt Moulier Klosters Iseltwald Sachslein	Morges Oberbüren Matzingen/Wängi Henggart Moosseedorf Grandson Tavannes Cornol Luzeln Airolo Mesocco	Pratteln Winterthur Thun Glarus Nord Châtel-St-Denis Payeme Kerzers Concise Clos du Doubs Zillis-Reischen Ried-Brig
Los 4	Los 5	
Illnau-Effretikon Richterswil Sevelen Würenwil-Flamatt Frauenfeld Ried bei Kerzers Montagny-près-Yverdon Sonceboz-Sombeval Chavornay Landquart Brienz	Kriens Belmont-sur-Yverdon Saint-Maurice Vaulruz Pregny-Chambésy Quarten Les Montets Péry-La Heutte Oulens-sous-Echallens Rheinwald Meiringen	

Winterthur ist mit 10 weiteren Örtlichkeiten im Los 3.

Die Lose wurden wie folgt vergeben¹⁰:

Die Lose - Die Unternehmen	
Los 1	Fastned Switzerland AG
Los 2	Mercedes-Benz High Power Charging Europe GmbH
Los 3	Atlante Italia S.r.l.
Los 4	Electra Charging Switzerland AG
Los 5	GOFAST AG

Winterthur betrifft somit nur das Los 3, welches an Atlante Italia S.r.l. ging. Die Parzelle in Winterthur ist wie folgt dokumentiert¹¹:

Los / Lot / Pacchetto 3

Winterthur

Grundstück Nr.	N° de parcelle	N. particella	OB16984
Autobahn Nr.	N° d'autoroute	N. autostrada	1
Kanton	Canton	Cantone	ZH
Gemeinde	Commune	Comune	Winterthur
ASTRA-Filiale	Filiale de l'OFROU	Filiale USTRA	F4
Gebietsinheit	Unité territoriale	Unità territoriale	VII
DTV	TJM	TGM	ca. 44'000

Bemerkungen/Vorbehalte

Wald, 6-Spur-Ausbau und Abschnitt, der im Sinne der Entwässerung noch nicht komplett saniert ist. Es werden noch geeignete Flächen für SABA benötigt.

** alle Angaben ohne Gewähr ** ** Indications sans garantie ** ** Tutte le indicazioni senza garanzia **

Es handelt sich um den Perimeter der Ein- und Ausfahrt Oberwinterthur. Die Atlante Italia S.r.l. hat nun eine Frist von drei Jahren für die Planung der Schnellladehubs auf dieser Parzelle und

¹⁰ Projektaufruf für den Bau von Schnellladehubs entlang der Nationalstrassen

¹¹ Datenblatt, Seite 25

die Beantragung eine Baubewilligung. Sie ist für Planung, Finanzierung, Bau, Anschluss, Betrieb und Unterhalt der Schnellladhubs selbst verantwortlich. Am Schluss des Verfahrens steht die Möglichkeit, eine Nutzungsbewilligung des ASTRAs zu erhalten.¹²

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1 und 2:

*«Was ist die Strategie der Stadt Winterthur zum Ausbau der Ladeinfrastruktur auf städtischem Gebiet?»
«Ist es Teil der städtischen Strategie, städtisches Land an private Firmen zur Errichtung von Ladestationen zu vergeben?»*

Es gibt aktuell keine Strategie. Die Massnahme M2.1 «Umsetzung weitergehender Massnahmen gemäss Konzept zur Förderung der Elektromobilität und neuer Mobilitätsformen» ist mit dem Ziel, dass bis 2028 eine Strategie vorliegt und die Umsetzung zügig angegangen wird, in Planung.¹³ Aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel und personellen Ressourcen wird das im Hinblick auf das Netto-Null-Ziel wichtige Thema Elektromobilität derzeit nur punktuell bearbeitet. Sobald die durch das Parlament mit dem Budget 2025 neu geschaffene Stelle für den Aufbau und Etablierung einer Fachstelle Mobilitätsmanagement im Tiefbauamt besetzt werden konnte, wird das Portfolio der Fachstelle erarbeitet und das Thema angegangen.

Zur Frage 3:

«Geht die Stadt Winterthur zur Prüfung von möglichen Synergien aktiv auf die oben genannten oder weitere Firmen zu, die im Raum Winterthur Ladestationen errichten?»

Die Firma Atlante Italia S.r.l. oder eine Vertretung wird spätestens mit der Stadt im Rahmen des baurechtlichen Bewilligungsverfahrens Kontakt aufnehmen. Sollte die Atlante Italia S.r.l. interessiert sein, auch auf Stadtgebiet Ladestationen anzubieten, steht der Stadtrat für eine Kontaktaufnahme zur Verfügung. Der Stadtrat geht gemäss heutigem Stand aber davon aus, dass keine Synergien genutzt werden können.

Zur Frage 4 und 5:

*«Werden die drei neu in Betrieb genommenen Ladesäulen in den Quartieren Neuwiesen, Äusseres Lind und Endliker (Medienmitteilung der Stadt Winterthur vom 1.11.2024) von der Stadt betrieben?»
«Wird geprüft, ob Firmen diese oder ähnliche Ladestationen privatwirtschaftlich im Sinne einer Public-Private-Partnership betreiben könnten?»*

Stadtwerk Winterthur übernimmt die Stromanschlussarbeiten vom Verteilnetz bis zum Anschlusspunkt der genannten Ladestation. Alle weiteren Arbeiten vom Anschlusspunkt bis und mit Betrieb sowie Unterhalt der Ladestationen erfolgen durch einen externen Dienstleister (Industrielle Werke Basel; kurz: IWB).

Das Betreiber:innen-Modell ist Teil des Pilot-/Evaluationsprozesses. Basierend auf den Erkenntnissen des Testbetriebs soll – auch bezüglich Betreiber:innen-Modell – das weitere Vorgehen betreffend Ladeinfrastruktur in den Quartieren bzw. auf öffentlichem Grund konkretisiert werden (vgl. SR.24.370-1).

¹² ASTRA: Einladung zur Gesuchstellung für Bau, Betrieb und Unterhalt von Schnellladehubs auf Parzellen der Nationalstrassen, Teilnahmebedingungen, Seite 6 (Empfohlenes Verfahren für die Bewilligung von Schnellladehubs Dritter im Bereich der Nationalstrassen)

¹³ Massnahmen: M2.1 | Klima-Cockpit Winterthur

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau und Mobilität übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon