

Interpellation Suter-Rapperswil-Jona / Cozzio-Uzwil / Grünenfelder-Bad Ragaz
vom 21. Februar 2024

Ladeinfrastrukturen im Kanton St.Gallen: Müssten wir nicht mehr tun?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 7. Mai 2024

Yvonne Suter-Rapperswil-Jona, Bruno Cozzio-Uzwil und Daniel Grünenfelder-Bad Ragaz nehmen in ihrer Interpellation vom 21. Februar 2024 Bezug auf den Entscheid des Kantonsrates, bei der Beratung des II. Nachtrags zum Planungs- und Baugesetz (22.21.14) auf Vorgaben und Ziele für die Installation von Ladeinfrastrukturen zu verzichten. Sie wünschen insbesondere eine Standortbestimmung, ob, wie von der Mehrheit des Kantonsrates in Aussicht gestellt, Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkierungsanlagen von sich aus so rasch als möglich Ladeinfrastrukturen geschaffen haben. Weiter erkundigen sie sich, ob die Regierung gesetzgeberischen Handlungsbedarf oder einen Bedarf für zusätzliche finanzielle Mittel sieht, um die gewünschten Entwicklungen anzustossen oder zu beschleunigen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Gemäss St.Galler Energiekonzept 2021–2030 (40.20.05) wird die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere mit folgenden zwei Massnahmen vorangetrieben:

- Vorgaben für die Grundausstattung einer Ladeinfrastruktur für E-Mobilität bei Neubauten;
- finanzielle Beiträge an die Installation von Ladeinfrastruktur in Einstellhallen mit Lastmanagement unter Verwendung von erneuerbarer Elektrizität in bestehenden Bauten.

Der Kantonsrat verzichtete bei der Behandlung des II. Nachtrags zum Planungs- und Baugesetz (22.21.14) darauf, Vorgaben bei neuen Mehrfamilienhäusern und Gewerbebauten sowie bei der Erneuerung von Teilen der Parkierungsanlagen zu erlassen. Dem Kanton liegen keine Daten vor, wie oft und in welchem Umfang in der Folge freiwillig eine Ladeinfrastruktur für E-Mobilität installiert wurde. Die Auswirkung des Verzichts auf Vorgaben lässt sich deshalb nur abschätzen. Generell können die Fragen 1 bis 3 aufgrund der verfügbaren Daten nur teilweise beantwortet werden.

Im Gegensatz zum Erlass über Vorgaben bei Neubauten konnte die Förderungsmassnahme «Ladeinfrastruktur in Einstellhallen» nach der Zustimmung der St.Galler Stimmbevölkerung zum Nachtragskredit zum «Sonderkredit Förderungsprogramm Energie 2021–2025» (sGS 741.121) fristgerecht gestartet werden. Die Tabelle zeigt die Entwicklung der Nachfrage, den Finanzbedarf sowie die Wirkung der Förderungsmassnahme (Anzahl ausgerüsteten Parkplätze und Anzahl PV-Anlagen zur Produktion eines Teils des benötigten Stroms).

Tabelle: Mengengerüst der Förderungsmassnahme «Ladeinfrastruktur in Einstellhallen» ab Start am 1. Januar 2022 bis 31. März 2024 gestützt auf die ausgestellten Zusicherungen.

Jahr	Anzahl Vorhaben	Finanzbedarf (in Mio. Franken)	Anzahl Parkplätze mit Grundausrüstung	Anzahl Parkplätze «ladebereit»	Anzahl PV-Anlagen
2022	202	2,480	5'517	1'305	43
2023	291	3,665	8'251	1'761	69
Q1 2024	70	0,786	1'504	422	19
Summen	563	6,931	15'272	3'488	131

Die Tabelle zeigt, dass sich rasch eine rege Nachfrage entwickelt hat. Als Folge übersteigt der Finanzbedarf den ursprünglich geplanten Finanzbedarf von jährlich 1 Mio. Franken. Entsprechend wird der Sonderkredit «Förderungsprogramm Energie 2021–2025» erheblich stärker belastet als geplant. Bislang konnte der Mehrbedarf gedeckt werden, indem der Spielraum genutzt wurde, den der mehrjährige Sonderkredit bei Schwankungen zulässt. Mittelfristig ist die erhöhte Belastung des Sonderkredits durch Beiträge an Ladeinfrastrukturen jedoch nicht mit einer zielkonformen Umsetzung der anderen Förderungsmaßnahmen vereinbar. Nachdem der Kantonsrat und voraussichtlich auch die Bundesversammlung auf verbindliche Vorgaben für die Verbreitung der Ladeinfrastruktur verzichteten, ist die Finanzierung der Förderungsmaßnahme «Ladeinfrastruktur Einstellhallen» neu zu regeln.

Der Kantonsrat des Kantons Zürich hat im Februar 2023 in vergleichbarer Situation einen bis zum Jahr 2026 befristeten Rahmenkredit in der Höhe von 50 Mio. Franken gesprochen. Dieser wird dem Strassenfonds belastet. Mit den Beiträgen berücksichtigt der Kanton Zürich, dass die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten für die weitere und rasche Verbreitung der Elektromobilität entscheidend ist. Das Förderungsprogramm trägt damit dazu bei, die klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur ist insbesondere die Zulassung der sog. Steckerfahrzeuge von Bedeutung. Steckerfahrzeuge umfassen die rein elektrisch betriebenen Motorfahrzeuge (Elektrofahrzeuge¹) und die Plug-in-Hybride². Die Entwicklung der letzten fünf Jahre wird deshalb anhand der Steckerfahrzeuge dargestellt.³
 - Über die vergangenen vier Jahre betrachtet wurden jeweils etwa dreimal mehr Elektrofahrzeuge als Plug-in-Hybride neu zugelassen.
 - Im Jahr 2019 wurden im Kanton St.Gallen 564 Elektrofahrzeuge neu zugelassen. Bei einem Bestand von insgesamt 1'618 Elektrofahrzeugen betrug der Anteil am Personenwagenbestand am 31. Dezember 2019 0,6 Prozent. In den folgenden Jahren stieg die Zahl von neuzugelassenen Elektrofahrzeugen deutlich auf 2'656 im Jahr 2023. Der Anteil am Personenwagenbestand betrug am 31. Dezember 2023 3,1 Prozent.
 - Im Jahr 2023 hatten Steckerfahrzeuge im Kanton St.Gallen einen Marktanteil von rund 34 Prozent, davon entfielen rund 25 Prozent auf Elektrofahrzeuge, rund 9 Prozent auf Plug-in-Hybride. Mit der «Roadmap Elektromobilität 2025»⁴ wird für das Jahr 2025 ein Marktanteil von 50 Prozent angestrebt.

Bei den Neu-Inverkehrsetzungen von Elektrofahrzeugen befand sich der Kanton St.Gallen im Vergleich zu den anderen Kantonen stets in der oberen Hälfte. Beim Anteil am Personenwagenbestand lag der Kanton zusammen mit den Kantonen Aargau und Luzern wiederkehrend hinter den Kantonen Zug, Zürich und Waadt, jedoch vor den anderen Kantonen. Gestützt auf die vorhandenen Daten lassen sie keine verlässlichen Aussagen über Ursachen der Entwicklung oder Zusammenhänge mit kantonalen Massnahmen herleiten.

¹ Elektrofahrzeuge beziehen den Strom aus Batterien oder (Wasserstoff-)Brennstoffzellen. Im Kanton St.Gallen wurden seit dem Jahr 2019 insgesamt 20 Brennstoffzellenfahrzeuge neu zugelassen. Batteriebetriebene Fahrzeuge dominieren namentlich den Bereich der Personenwagen.

² Der Vollständigkeit halber: Die Gruppe der alternativen Antriebe umfasst zudem Hybrid-Antriebe und Gasmotoren.

³ Wo nicht anders vermerkt, stammen die Daten von Internetseiten des Bundes, namentlich «Strassenfahrzeuge – neue Inverkehrsetzungen» (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.html>), «Strassenfahrzeuge – Bestand und Motorisierungsgrad» (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>) und «Kennzahlen zu den alternativen Antrieben bei Personenwagen» (https://www.uvek-gis.admin.ch/BFE/storymaps/MO_Kennzahlen_Fahrzeuge/Personenwagen_AlternativeAntriebe/?lang=de).

⁴ <https://roadmap-elektromobilitaet.ch/de/>

- 2./3. Bei der Schaffung von Ladeinfrastrukturen ist zu unterscheiden zwischen öffentlich zugänglichen und privat verfügbaren Ladestationen:
- Die Anzahl öffentlich zugänglicher Ladestationen im Kanton St.Gallen stieg von rund 340 im November 2020 auf 889 Ende März 2024. Damit stehen jeweils 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern aktuell rund 17 Ladestationen zur Verfügung. Im Vergleich zu anderen Kantonen befindet sich der Kanton St.Gallen damit im Mittelfeld. Anteilsmässig am meisten Ladestationen stehen der Bevölkerung in Kantonen mit ausgeprägtem Tourismus zur Verfügung.⁵
 - Die Anzahl verfügbarer Ladestationen für Private ist dem Kanton nicht bekannt. Eine untere Grenze für die Wirkung verbindlicher Vorgaben bei neuen Mehrfamilienhäusern und Gewerbebauten sowie bei der Erneuerung von Teilen der Parkieranlagen⁶ kann ansatzweise über die Bautätigkeit abgeschätzt werden. Gemäss Angaben des Bundesamtes für Statistik wurden in den Jahren 2020 bis 2022 jeweils etwa 400 Mehrfamilienhäuser mit vollständiger oder teilweiser Wohnnutzung bzw. Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung erstellt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen bei den meisten dieser Gebäude zur Anwendung gelangt wären bzw. gelangen würden.
 - Im Bereich bestehender Bauten unterstützt das Förderungsprogramm Energie 2021–2025 die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Seit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2022 bis 31. März 2024 erhielten insgesamt 563 Vorhaben eine Zusicherung (vgl. Tabelle). Im Rahmen dieser Vorhaben ist vorgesehen, insgesamt rund 15'000 Parkplätze mit einer Grundausrüstung zu versehen und insgesamt knapp 3'500 Parkplätze «ladebereit» auszurüsten. Ende März 2024 waren davon bereits rund 10'000 Parkplätze mit Grundausrüstung und rund 2'400 «ladebereite» Parkplätze realisiert.
4. Gemäss TCS-Barometer Elektromobilität 2023⁷ entscheiden sich jene Personen für den Kauf eines Elektrofahrzeugs, die das Klima schonen wollen und zuhause über eine Lademöglichkeit verfügen. Die wichtigsten Argumente gegen einen Kauf sind der Preis und die fehlende Ladeinfrastruktur. Die Umfrageergebnisse bestärken die Regierung in ihrer Sicht, dass der motorisierte Individualverkehr im Kanton St.Gallen auf absehbare Zeit wichtig bleibt und eine Elektrifizierung des Verkehrs aus Gründen des Klimaschutzes unerlässlich ist. Ein rascher Ausbau der Ladeinfrastruktur zuhause und am Arbeitsplatz ist nötig, damit auch Mieterinnen und Mieter ein Elektrofahrzeug anschaffen.
5. Die Verbreitung der Elektromobilität soll rasch voranschreiten. Die Regierung sieht vor zu prüfen, inwieweit in Kooperation mit den verschiedenen Akteuren und mit finanziellen Anreizen die nötige Dynamik erreicht werden kann. Sie erwartet namentlich, dass Grundeigentümerinnen und -eigentümer die Parkplätze bei neuen Mehrfamilienhäusern und Gewerbebauten wie auch bei Parkieranlagen konsequent wenigstens mit der Grundausrüstung für das Laden versehen. Die Regierung wird deshalb die weitere Entwicklung zeitnah verfolgen und insbesondere auch eine Finanzierung ausserhalb des bestehenden Sonderkredits «Förderungsprogramm Energie» prüfen.

⁵ Alle Angaben von swiss emobility, heruntergeladen am 25. April 2024 von https://www.swiss-emobility.ch/de/Aktuell/Statistiken/?navid=517897517897#tab_809c8b2e1187f835c7709e90ce5055ad_7.

⁶ Gemäss Entwurf der Regierung zum II. Nachtrag zum Planungs- und Baugesetz (22.21.14) vom 5. Oktober 2021.

⁷ Verfügbar unter <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/elektromobilitaet/e-barometer/>.