

BUD / Interpellation Die Mitte-EVP-Fraktion vom 3. Juni 2024

Private Ladeinfrastruktur – funktioniert die Finanzierung?

Antwort der Regierung vom 25. Juni 2024

Die Mitte-EVP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Interpellation vom 3. Juni 2024 mit Verweis auf den bundesrätlichen Entwurf des CO₂-Gesetzes für die Zeit von 2025 bis 2030, ob im Kanton St.Gallen eine unterbruchsfreie Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Einstellhallen gesichert sei. Neben Angaben zu Nachfrage und Finanzbedarf der Förderungsmassnahme «Ladestationen in Einstellhallen» erkundigt sie sich, ob die im Kanton Zürich beschlossene Finanzierung über den Strassenfonds auch im Kanton St.Gallen machbar sei.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Das kantonale Energiekonzept¹ umfasst auch den Bereich Mobilität und Verkehr. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr trägt wesentlich zu den CO₂-Emissionen im Kanton St.Gallen bei. Anders als im Gebäudebereich und in der Wirtschaft steigt der CO₂-Ausstoss in diesem Bereich weiterhin. Nach tieferen CO₂-Emissionen in den Jahren 2021 und 2022 ist für das Jahr 2023 mit einer Rückkehr auf das Niveau vor der Covid-19-Pandemie zu rechnen.

Wo der motorisierte Individualverkehr nicht auf den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden kann, ist dessen Elektrifizierung sinnvoll. Die Elektrifizierung trägt dazu bei, dass der Individualverkehr energieeffizienter wird und die CO₂-Fracht massgeblich verringert werden kann.

Eine notwendige Voraussetzung für die Verbreitung der Elektromobilität ist der Aufbau der benötigten Ladeinfrastruktur. Die Förderungsmassnahme «Ladeinfrastruktur in Einstellhallen» unterstützt diesen Aufbau, indem die Installation von neuen Ladeinfrastrukturen in Einstellhallen von bestehenden Bauten finanziell gefördert wird. Davon profitieren insbesondere auch Mieterinnen und Mieter sowie Unternehmen, die in Gebäuden mit gemischter Nutzung und einer Einstellhalle eingemietet sind.

Der TCS-Barometer Elektromobilität 2023² bestätigt die Bedeutung der Ladeinfrastruktur für die Verbreitung der Elektromobilität. So würden sich aktuell jene Personen für ein Elektrofahrzeug entscheiden, die das Klima schonen wollen und zuhause über eine Lademöglichkeit verfügen. Die wichtigsten Argumente gegen einen Kauf seien der Preis des Fahrzeugs und die fehlende Ladeinfrastruktur. Die Umfrageergebnisse bestärken die Regierung in ihrer Auffassung, 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 Arbeitsort ist nötig, damit auch Mieterinnen und Mieter ein Elektrofahrzeug anschaffen.

Für Angaben über Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen und Details zur Förderung wird auf die schriftliche Antwort der Regierung vom 7. Mai 2024 zur Interpellation 51.24.25 «Ladeinfrastrukturen im Kanton St.Gallen: Müssen wir nicht mehr tun?» verwiesen.

¹ Abrufbar unter <https://www.sg.ch/umwelt-natur/energie/Energiekonzept.html>.

² Verfügbar unter <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/elektromobilitaet/e-barometer/>.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie viele Gesuche für einen Förderbeitrag an eine Ladeinfrastruktur sind seit Förderbeginn insgesamt eingereicht worden?*

Die Förderungsmassnahme «Ladeinfrastruktur in Einstellhallen» wurde am 1. Januar 2022 lanciert. Es entwickelte sich rasch eine rege Nachfrage. Seit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2022 bis 31. März 2024 erhielten insgesamt 563 Vorhaben eine Zusicherung. 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.

2. *Wie hoch ist der finanzielle Aufwand für diese Massnahme?*

Aufgrund der von Beginn weg hohen Nachfrage wurden im Jahr 2022 für 202 Vorhaben 2,5 Mio. Franken verwendet, im Jahr 2023 waren es für 291 Vorhaben 3,7 Mio. Franken, im ersten Quartal des Jahres 2024 für 70 Vorhaben 0,8 Mio. Franken. Diese Beträge liegen deutlich über dem ursprünglich geplanten Finanzbedarf von jährlich 1 Mio. Franken. Entsprechend wird der Sonderkredit «Förderungsprogramm Energie 2021–2025» (sGS 741.121) erheblich stärker belastet als geplant. Bislang konnte der Mehrbedarf gedeckt werden, indem der Spielraum genutzt wurde, den der mehrjährige Sonderkredit bei Schwankungen zulässt.

3. *Ist die Finanzierung bis zum Start des Angebots des Bundes gesichert oder besteht die Gefahr eines Stop-and-Go?*

Ständerat und Nationalrat verzichteten bei der Behandlung des CO₂-Gesetzes für die Zeit von 2025 bis 2030 auf die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Ohne Beiträge des Bundes gefährdet jedoch der Finanzbedarf für Ladeinfrastrukturen von jährlich 3 bis 4 Mio. Franken eine zielkonforme Umsetzung der anderen kantonalen Förderungsmassnahmen. Für eine Fortsetzung der erfolgreichen Förderungsmassnahme «Ladeinfrastruktur in Einstellhallen» ist die Notwendigkeit einer neuen Regelung der Finanzierung spätestens ab dem Jahr 2027 absehbar.

4. *Was spricht dagegen, die Massnahme wie im Kanton Zürich mit Mitteln aus dem Strassenfonds zu finanzieren?*

Der Zürcher Kantonsrat beschloss im Februar 2022 einen bis ins Jahr 2026 befristeten Rahmenkredit von 50 Mio. Franken für die Förderung einer CO₂-armen Mobilität. Der Kantonsrat ermöglicht mit seiner Entscheidung vor allem Beiträge an die Infrastruktur für E-Ladestationen von privaten Abstellplätzen. Der Rahmenkredit wurde mit Verweis auf das Verursacherprinzip dem Strassenfonds belastet.

Die Regierung kann die Überlegungen des Kantons Zürich durchaus nachvollziehen. Sie erachtet die aktuell bestehenden Bestimmungen im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70) oder im Strassengesetz (sGS 732.1) jedoch als nicht ausreichend. Sie steht jedoch einer Finanzierung zulasten des Strassenfonds offen gegenüber.