Wer fördert Ladesäulen auf öffentlichem Grund?

Mit Ladestationen im öffentlichen Strassenraum können Gemeinden und Kantone Kaufentscheide zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen fördern. In Basel-Stadt läuft ein entsprechendes Pilotprojekt.

Um den Anteil der privaten Elektroautos zu steigern und den Umstieg zu erleichtern, testet der Kanton Basel-Stadt den Bedarf an einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in einem dreijährigen Pilotprojekt. Die Industriellen Werke Basel (IWB) errichten zehn Ladestationen in der blauen Zone verschiedener Quartiere. *Foto: IWB*

Basel-Stadt ist einer der ersten Kantone, die Parkplätze mit Ladesäulen im öffentlichen Strassenraum anbieten. Seit April dieses Jahres stellt Basel-Stadt zehn Parkplätze mit Ladesäulen ausschliesslich für Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Er hat dazu Parkplätze der blauen Zone in gelbe Parkfelder ummarkiert.

Weitere 200 Ladesäulen beantragt

Tagsüber ist die Zeit auf zwei Stunden plus die angebrochene halbe Stunde beschränkt, nachts ist die Park- und Ladezeit unbeschränkt. Das Benutzen von Parkfeld und Ladesäule kostet tagsüber 37 Rappen pro kWh, in der Nacht 26 Rappen pro kWh und 19 Rappen pro Stunde. Das Parlament hat den Regierungsrat beauftragt, einen Kredit für weitere 200 Ladesäulen im öffentlichen Raum bereitzustellen.

Keine Fördergelder vom Bund

Mit Ladestationen im öffentlichen Strassenraum können Gemeinden und Kantone Kaufentscheide zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen fördern – dies zeigen nicht zuletzt Beispiele aus dem Ausland. Tut ein Gemeinwesen das, schliesst es eine wichtige Lücke. Denn der Bund unterstützt den Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht mit Bundesmitteln. Aufgrund einer am 1. Januar 2018 in Kraft getretenen Änderung des Nationalstrassengesetzes (NSG) ist es dem Bund zwar möglich, die Errichtung von Schnellladestationen auf Rastplätzen durch Private zu bewilligen (Art. 7*a* NSG). Ansonsten assistiert der Bund aber nur bei Koordination und Planung von Ladeinfrastruktur, insbesondere im Rahmen der Plattform «Ladenetz Schweiz».

Deshalb liegt der Einfluss auf die Anzahl Ladestationen in erster Linie bei Gemeinden und Kantonen. Eine mögliche Massnahme, die Gemeinden ergreifen können, ist die Ergänzung des kommunalen Baureglements mit Vorschriften an private Bauherren zur (Vor-)Installation von Ladeinfrastruktur. Gerade in urbanen Räumen können viele Anwohner Autos allerdings nur auf öffentlichem Grund parkieren. Hier ist das Bereitstellen von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum entscheidend für die Entscheidung zugunsten eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs.

Rechtliche Voraussetzungen

Was aber gilt, wenn eine Gemeinde oder ein Kanton Ladestationen installieren will? Aus rechtlicher Sicht ist vor der Installation abzuklären, welche Bewilligungen erforderlich sind. Meistens genügt der gewöhnliche Baubewilligungsprozess, wozu die Bewilligung des Strasseneigentümers gehört. Daneben bedarf es einer Baubewilligung für Ladesäulen beim zuständigen Amt und einer Bewilligung des Eidgenössischen Starkstrominspektorats ESTI. Zu beachten ist auch die Signalisationsverordnung (SSV), welche die Kennzeichnung von Parkplätzen regelt.

Die Signalisation von Ladestationen im öffentlichen Raum ist noch nicht einheitlich geregelt. Der Bundesrat plant aber, ein Symbol «Ladestation» einzuführen. Er wird die Vernehmlassung für eine entsprechende Änderung der SSV voraussichtlich im Oktober 2018 eröffnen.

Bis dahin sind Parkplätze, sollen sie Elektrofahrzeugen vorbehalten bleiben, mittels Text zu kennzeichnen. Ein Gemeinwesen kann ein Parkverbot mit Ausnahme verfügen (vgl. Art. 30 Abs. 4 und Art. 65 Abs. 2 SSV) oder das Parkieren ausschliesslich bestimmten Fahrzeugarten gestatten (vgl. Art. 48 Abs. 1, 11 SSV). Parkplätze mit Ladesäulen, die ausschliesslich Elektrofahrzeugen zur Verfügung stehen sollen, müssen gelb markiert sein (Art. 79 Abs. 1bis SSV).

Kritiker wenden ein, dass eine solche Bereitstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum aus Gründen der Gleichbehandlung (von konventionell und elektrisch betriebenen Fahrzeugen) nicht möglich sei. Für eine rechtsgleiche Behandlung muss Gleiches gleich, und Ungleiches ungleich behandelt werden. Sowohl die Gleichbehandlung wie auch die Ungleichbehandlung von verschiedenen Personen bedarf sachlicher Gründe. Elektrofahrzeuge verursachen punkto Klimawandel, Luftverschmutzung und Lärm deutlich niedrigere Kosten für die Allgemeinheit, was eine differenzierte Behandlung von Elektrofahrzeugen und konventionellen Fahrzeugen rechtfertigt – gar gebieten kann. In einem Quartier etwa, in denen Anwohner Fahrzeuge nur auf öffentlichem Grund parkieren können, kann man den Verzicht auf Ladeinfrastruktur als Benachteiligung von (potenziellen) Besitzern von Elektroautos interpretieren. Gerichtsfälle hierzu existieren noch nicht. Möchte ein Gemeinwesen vermeiden, dass Elektroautos gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ein Vorteil bei der Parkplatzsuche zukommt, kann es die für die Deckung der Ladenachfrage mindestens erforderliche Anzahl Parkplätze von einem Ingenieurbüro anhand von Szenarien für die Marktpenetration von Elektromobilen berechnen lassen. Zudem können die Nutzungsbedingungen der Ladeinfrastruktur so ausgestaltet werden, dass das Aufladen und nicht das Parken der Fahrzeuge im Vordergrund steht. So ist nicht zuletzt auch eine optimale Auslastung der Ladestationen und damit ein maximaler Wirkungsgrad der Ladesäulen möglich. Sollen die Parkplätze nicht ausschliesslich für Elektrofahrzeuge reserviert sein, könnte man in der «Blauen Zone», die für alle Fahrzeuge verfügbar ist, trotzdem Ladesäulen errichten. Für die Wirksamkeit dieser Massnahme wäre allerdings eine entsprechend grössere Anzahl Ladesäulen notwendig.

Intiativen im In- und Ausland

Entscheidet sich ein Gemeinwesen dazu, öffentliche Parkfelder mit Ladesäulen auszurüsten, findet es sich in bester Gesellschaft mit Initiativen im In- und Ausland. Norwegen, in Sachen Elektromobilität Spitzenreiter, verfügt über spezielle innerstädtische Parkplätze, auf welchen nur Elektroautos parkieren dürfen. Dazu kommt ein flächendeckendes Netz an öffentlichen Ladestationen. Norwegens Förderstrategie ist ein Erfolg: Im Jahr 2017 waren 20,8 % aller Neuzulassungen rein elektrische Fahrzeuge. Die Niederlande haben für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur rund sieben Millionen Euro zur Verfügung gestellt; nicht zuletzt deshalb existierten im August 2017 bereits 30 000 öffentliche Ladestationen. Die EU fördert den Ausbau der Ladeinfrastruktur mit 800 Millionen Euro.

Ladestationen im öffentlichen Strassenraum werden wohl auch Thema der Roadmap sein, die Vertreter der Elektrizitäts- und Mobilitätsbranche mit Vertretern des Bundes, der Kantone und der Städte ausarbeiten möchten. Ziel der Roadmap ist es, den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen bis 2022 auf 15 % zu erhöhen. Ein möglichst dichtes Netz an Ladestationen ist für Autofahrer ein zentrales Element ihres Kaufentscheids für oder wider ein Elektroauto. Sie sind gemäss der Tamedia-Auto-Studie 2018 heute der Ansicht, dass es zu wenig Ladestellen gibt. Der Anteil rein elektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen betrug 2017 lediglich 1,53 %. Ende 2017 existierten landesweit rund 2500 zwar öffentlich zugängliche, aber private Stromtankstellen, mehrheitlich in Parkhäusern, bei Hotels und Firmen oder bei Autohändlern.

Cordelia Bähr, lic. iur., Rechtsanwältin, LLM. Public Law (LSE)

Pilotprojekt Basel-Stadt:
https://tinyurl.com/y7n7qgdn
Ladenetz Schweiz:
https://tinyurl.com/y9me3kfx

In Baselland entsteht die grösste E-Ladestation

Direkt an der A2 bei Pratteln plant die Elektra Baselland (EBL) den «Swiss E-Mobility Hub»: Es soll die grösste Elektroladestation in Europa werden. Der Swiss E-Mobility Hub umfasst ein Servicecenter für Elektromobilität mit 280 Ladesäulen, wovon in vollem Ausbau 60 als Schnellladestationen (Supercharger) und 220 als reguläre Ladestationen (Slow Charging Stations) realisiert werden sollen. Das Projekt wurde gemeinsam mit der Kantonsregierung Basel-Landschaft, die das Projekt unterstützt, sowie der Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik der Fachhochschule Nordwestschweiz als wissenschaftlicher Partner lanciert. In Salina Raurica in Pratteln (BL), direkt an der Autobahn A2, ist der Standort für den Hub mit Anschluss an die internationale Verkehrsachse im Herzen von Europa, mit über 130 000 Fahrzeugen pro Tag, aus Sicht der EBL ideal. Das Bauland will die EBL vom Kanton Basel-Landschaft erwerben, welcher der EBL eine Reservation zugesichert hat. Die Eröffnung ist für 2023 geplant. Das Timing stimmt: Im Mai haben Bund, Kantone und Städte gemeinsam vereinbart, eine Roadmap für die Elektromobilität zu erarbeiten. Ziel ist es, den Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen von aktuell 1,53 Prozent bis 2022 auf 15 Prozent zu steigern.