



Gesamtkonzept Elektromobilität

**Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs
in der Stadt Zürich**

Massnahmenband

Herausgeberin

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T +41 44 412 27 22
mobilitaet@zuerich.ch

Beteiligte Departemente und Dienstabteilungen der Stadt Zürich

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt (Projektleitung)
Sicherheitsdepartement, Stadtpolizei, Dienstabteilung Verkehr
Gesundheits- und Umweltdepartement, Umwelt- und Gesundheitsschutz
Departement der Industriellen Betriebe, Elektrizitätswerk der Stadt
Zürich, Energie 360° AG

Begleitgruppe

Stadtentwicklung
Liegenschaften Stadt Zürich
Stadtpolizei
Dienstabteilung Verkehr
Umwelt- und Gesundheitsschutz
Tiefbauamt
Entsorgung und Recycling Zürich
Amt für Hochbauten
Immobilien Stadt Zürich
Elektrizitätswerk der Stadt Zürich
Energie 360° AG
Verkehrsbetriebe
Energiebeauftragte
Soziale Einrichtungen und Betriebe

Externe Projektunterstützung

EBP Schweiz AG

Gestaltung

Studio Nüssli+Nüssli

Illustrationen

Alina Günther

Die Weiterentwicklung des Massnahmenbands erfolgt durch die Gremien
«Stadtraum und Mobilität».

Inhalt

1 Übersicht neue Massnahmen	4
2 Stossrichtungen	7
Vorbild sein	7
Wirtschaftsverkehr dekarbonisieren	7
Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur ermöglichen	7
Kommunikation und Zusammenarbeit pflegen	7
3 Neue Massnahmen	8
M1: Anpassung der städtischen Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge	8
M2: Konzept für die Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung	9
M3: Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung für Dienstfahrzeuge der Departemente und Dienstabteilungen	10
M4: Ladeinfrastruktur der Liegenschaften Stadt Zürich (Wohn- und Gewerbenutzung)	11
M5: Initiative E-Mobilität (einschliesslich E-Cargobikes) fürs Gewerbe	12
M6: Initiative E-Carsharing	13
M7: Initiative E-Taxi	14
M8: Beratung für Aufbau privater Lade- infrastruktur in Mehrparteiengebäude	15
M9: Verankerung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in der Parkplatz- verordnung	16
M10: Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur	17
M11: Zentrale Anlaufstelle für Information und Beratung	18
M12: Kooperation und Innovation mit Forschung, Städten und Wirtschaft	19
M13: Lobbying bei Kanton und Bund	20
4 Bestehende Massnahmen	21

1 Übersicht neue Massnahmen

Das Gesamtkonzept Elektromobilität ist als rollende Planung aufgebaut. Damit kann auf neue Entwicklungen und Bedürfnisse reagiert werden, um die Massnahmen anzupassen und neue Massnahmen aufzunehmen. Auf Basis der Ziele und Stossrichtungen werden die Massnahmen regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Das Gesamtkonzept Elektromobilität basiert auf fünf Stossrichtungen

- Vorbild sein
- Wirtschaftsverkehr dekarbonisieren
- Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur ermöglichen
- Kommunikation und Zusammenarbeit pflegen
- Regulatorische Rahmenbedingungen schaffen

Jede Stossrichtung umfasst mehrere Massnahmen.

Stossrichtungen

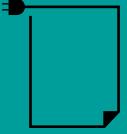
				
Vorbild sein	Wirtschaftsverkehr dekarbonisieren	Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur ermöglichen	Kommunikation und Zusammenarbeit pflegen	Regulatorische Rahmenbedingungen schaffen
<ul style="list-style-type: none">– Konzept für SNF– Ladeinfrastruktur Verwaltung– Ladeinfrastruktur bei LSZ	<ul style="list-style-type: none">– E-Mobilität für Gewerbe– E-Mobilität für Car-Sharing– E-Mobilität für Taxi	<ul style="list-style-type: none">– Beratung bei Mehrparteiengebäuden– Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none">– Information und Beratung– Kooperationen	<ul style="list-style-type: none">– Anpassung Fahrzeugpolitik– Ladeinfrastruktur in der PPV– Lobbying

Abbildung 1: Übersicht über die Stossrichtungen und Massnahmen

Zuteilung der neuen Massnahmen zu den Stossrichtungen

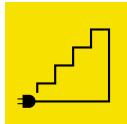
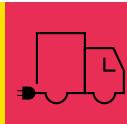
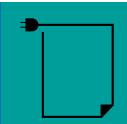
Nr.	Massnahmen	Vorbild sein	Wirtschaftsverkehr dekarbonisieren	Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur ermöglichen	Kommunikation und Zusammenarbeit pflegen	Regulatorische Rahmenbedingungen schaffen
						
M1	Anpassung der städtischen Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge					
M2	Konzept für die Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung					
M3	Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung für Dienstfahrzeuge der Departemente und Dienstabteilungen					
M4	Ladeinfrastruktur der Liegenschaften Stadt Zürich (Wohn- und Gewerbenutzung)					
M5	Initiative E-Mobilität (inkl. E-Cargobikes) fürs Gewerbe					
M6	Initiative E-Car-Sharing					
M7	Initiative E-Taxi					
M8	Beratung für Aufbau privater Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden					
M9	Verankerung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in der Parkplatzverordnung					
M10	Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur					
M11	Zentrale Anlaufstelle für Information und Beratung					
M12	Kooperation und Innovation mit Forschung, Städten und Wirtschaft					
M13	Lobbying bei Kanton und Bund					

Tabelle 1: Bezug der Massnahmen zu den Stossrichtungen

Die Tabelle 2 zeigt den Umsetzungshorizont der einzelnen Massnahmen. Es wird zwischen Daueraufgaben und Massnahmen unterschieden, die zu einem definierten Zeitpunkt umgesetzt werden sollen. Bei Letzteren wird zwischen einem kurz- (innerhalb von zwei Jahren) und mittelfristigen (innerhalb von fünf Jahren) Umsetzungshorizont unterscheiden.

Umsetzungshorizont der Massnahmen

Nr. Neue Massnahmen

M	Massnahme	Horizont
M1	Anpassung der städtischen Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge	Kurzfristig
M2	Konzept für die Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung	Kurzfristig
M3	Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung für Dienstfahrzeuge der Departemente und Dienstabteilungen	Daueraufgabe
M4	Ladeinfrastruktur der Liegenschaften Stadt Zürich (Wohn- und Gewerbenutzung)	Daueraufgabe
M5	Initiative E-Mobilität (inkl. E-Cargobikes) fürs Gewerbe	Mittelfristig
M6	Initiative E-Car-Sharing	Kurzfristig
M7	Initiative E-Taxi	Kurzfristig
M8	Beratung für Aufbau privater Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden	Mittelfristig
M9	Verankerung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in der Parkplatzverordnung	Mittelfristig
M10	Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur	Daueraufgabe
M11	Zentrale Anlaufstelle für Information und Beratung	Daueraufgabe
M12	Kooperation und Innovation mit Forschung, Städten und Wirtschaft	Daueraufgabe
M13	Lobbying bei Kanton und Bund	Daueraufgabe

Tabelle 2: Umsetzungshorizont der Massnahmen

2 Stossrichtungen

Vorbild sein

Die Stadt Zürich (Stadt) nimmt ihre Rolle als Vorbild für die Förderung der Elektromobilität wahr. Als Energieversorgerin (Elektrizitätswerk der Stadt Zürich, Energie 360°AG), als ÖV-Dienstleisterin (Verkehrsbetriebe), als Eigentümerin und Betreiberin des Stromverteilnetzes und als Eigentümerin von Fahrzeugen und Liegenschaften hat die Stadt Zürich in vielen Bereichen direkte Handlungskompetenz.

Wirtschaftsverkehr dekarbonisieren

Der Wirtschaftsverkehr hat eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für Zürich und wird auch weiterhin grösstenteils mit motorisierten Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Vor diesem Hintergrund erhält die Dekarbonisierung des Wirtschaftsverkehrs eine hohe Bedeutung zur Erreichung von Netto-Null-Treibhausgasemissionen. Die Stadt initiiert und begleitet diese Transformation.

Bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur ermöglichen

Die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge aufzuladen ist eine Grundvoraussetzung für die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs. Die Stadt kann mit Beratungsangeboten, Vorgaben und als Besitzerin von Liegenschaften, Parkierungsanlagen oder allenfalls in letzter Kaskade des öffentlichen Grunds den Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur unterstützen.

Kommunikation und Zusammenarbeit pflegen

Mit dem Gesamtkonzept Elektromobilität positioniert sich Zürich als elektromobilitätsfreundliche Stadt und pflegt dafür eine aktive Kommunikation. Die Stadt verfolgt bereits heute im Bereich Energieberatung und -förderung eine aktive und positionierende Kommunikation, beispielsweise mit der Energieplattform. Diese Stossrichtung schliesst daran an und schafft eine zentrale Anlaufstelle für Information und Beratung im Bereich Elektromobilität.

Regulatorische Rahmenbedingungen schaffen

Die Stadt übernimmt eine aktive Rolle als Regulatorin und Enablerin für die Elektromobilität. Sie kann ihre Rolle mit der Anpassung bestehender Verordnungen (z. B. Parkplatzverordnung) wahrnehmen und sie prüft die Einführung neuer, besonders wirkungsvoller Vorschriften. Sie nutzt ihre Handlungskompetenz mit einer vorbildlichen städtischen Fahrzeugpolitik. Die Stadt pflegt die Kontakte in die Kantons- und Bundesverwaltung und versucht Entscheide, die die Elektromobilität betreffen, mitzugestalten.

3 Neue Massnahmen

M1: Anpassung der städtischen Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge

Ziel	Die städtische Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge wird so angepasst, dass die neuen Klimaschutz-Zielsetzungen für die Stadtverwaltung erreicht werden.
Zielgruppen	Departemente und Dienstabteilungen der Stadtverwaltung mit Fahrzeugbeständen (PW, LNF, SNF) und Private im Rahmen von Aufträgen. Die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs gehören nicht zur Zielgruppe.
Massnahmenbeschreibung	<p>Die städtische Fahrzeugpolitik, bestehend aus den beiden Dokumenten «Fahrzeugpolitik» und «Wegleitung zur Fahrzeugpolitik», sollen insbesondere im Kapitel 5 (Ziele für Beschaffung, Betrieb und Entsorgung der Fahrzeuge) verschärft werden, dass die neuen Klimaschutz-Zielsetzungen für die Stadtverwaltung (STRB Nr. 381/2021) erreicht werden können. Die neue Klimaschutz-Zielsetzung für die Stadtverwaltung sieht vor, dass bis 2030 neunzig Prozent der benötigten Energie aus erneuerbaren Quellen stammt und die direkten Treibhausgasemissionen der Stadtverwaltung bereits bis 2035 auf netto null gesenkt werden (bis auf wenige begründete Ausnahmen).</p> <p>Die Fahrzeugpolitik mit Beschluss von 2020 (STRB Nr. 519/2020) wurde bereits verschärft (STRB Nr. 327/2022). Personenwagen (Fahrzeugkategorie I) werden koordiniert und mit klarer Priorität auf alternative Antriebe beschafft. Die Beschaffung von Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben müssen von den Dienstchefinnen und Dienstchefs bewilligt werden.</p> <p>Es ist zudem ein Abbau des Fahrzeugbestands vorzunehmen sowie ein Pooling und Sharing zu prüfen.</p> <p>Die Massnahme M1 gilt nicht für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (siehe Massnahme BM4).</p>
<hr/>	
Beurteilung und Zielkonformität	Die Massnahme hat einerseits eine direkte Wirkung (Reduktion Treibhausgase, bessere Luftqualität und weniger Lärm), betrifft jedoch nur den verhältnismässig kleinen Fahrzeugpark der Stadtverwaltung, andererseits hat die Vorbildfunktion der Massnahme eine weitere indirekte Wirkung auf alle Fahrzeugeigentümer*innen in der Stadt. Eine Herausforderung ist die koordinierte Fahrzeug- und Ladestellenbeschaffung, respektive der Aufbau der Ladeinfrastruktur. Wo sinnvoll, soll die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ausgebaut werden (siehe M10). Die technische Machbarkeit (Technologieverfügbarkeit) bei Spezialfahrzeugen und schweren Nutzfahrzeugen wird im Rahmen des Konzepts (siehe Massnahme M2) beantwortet. Die Lebenszykluskosten von E-Fahrzeugen sind mittel- und langfristig tiefer als jene von konventionellen Fahrzeugen. Die Umsetzung der Fahrzeugpolitik braucht mehrere Jahre.
<hr/>	
Umsetzung	
Nächste Schritte	Die städtische Fahrzeugpolitik soll überarbeitet und insbesondere auch in der Fahrzeugkategorie II verschärft werden.
	Die Massnahme ist mit den Massnahmen M2 «Konzept für die Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung», M3 «Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung für Dienstfahrzeuge der Departemente und Dienstabteilungen» und M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren.
Federführung	Leiter*in Fahrzeugkompetenzzentrum
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Fahrzeugkompetenzzentrum, Departemente und Dienstabteilungen mit Fahrzeugbeständen, Immobilien Stadt Zürich (IMMO) (Ladeplätze und Ladeinfrastruktur), Koordination mit der Kommission Elektromobilität
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M2: Konzept für die Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung

Ziel	Die städtische Fahrzeugpolitik für schwere Nutzfahrzeuge wird so angepasst, dass die neuen Klimaschutz-Zielsetzungen für die Stadtverwaltung erreicht werden (siehe Massnahme M1). Es wird ein Konzept zur Umstellung der schweren Nutzfahrzeuge erarbeitet.
Zielgruppen	Departemente und Dienstabteilungen der Stadtverwaltung mit Beständen von schweren Nutzfahrzeugen. Die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs gehören nicht zur Zielgruppe.
Massnahmenbeschreibung	<p>Da die Entwicklung der schweren Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben im Vergleich zu den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen weniger ausgereift ist und noch nicht für alle Spezialfahrzeuge alternative Antriebe mit erneuerbaren Energien zur Verfügung stehen, soll ein Konzept erarbeitet werden. Das Konzept soll zeigen, mit welchen Technologien und ab wann schwere Nutz- und Spezialfahrzeuge der Stadtverwaltung auf alternative Antriebe mit erneuerbaren Energien umgestellt werden können (einschliesslich der dazu notwendigen Lade- bzw. Tankinfrastruktur) und dient als Grundlage zur Anpassung der Fahrzeugpolitik. Zudem soll das Konzept eine Kooperation mit dem Privatsektor umfassen, falls Wasserstofftankstellen geplant werden. Es sind auch Pilotprojekte möglich.</p> <p>Die Massnahme M2 gilt nicht für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs. Diese werden mit der Massnahme BM4 abgedeckt.</p>
Beurteilung und Zielkonformität	Die Massnahme hat eine indirekte Wirkung und betrifft nur den relativ kleinen Fahrzeugpark der Stadtverwaltung. Die schweren Nutzfahrzeuge sind jedoch bezüglich Treibhausgasemissionen sehr relevant. Zudem hat die Vorbildfunktion der Massnahme Ausstrahlungskraft. Eine grosse Herausforderung ist die Koordination mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur (siehe M3). Wo sinnvoll, soll die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ausgebaut werden (siehe M10).

Umsetzung

Nächste Schritte	Das Konzept zur Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung soll erarbeitet werden und in die Fahrzeugpolitik einfließen. Begleitend dazu soll im Rahmen von Pilotprojekten Erfahrung gesammelt werden.
	Die Massnahme ist mit den Massnahmen M1 «Anpassung der städtischen Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge», M3 «Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung für Dienstfahrzeuge der Departemente und Dienstabteilungen» und M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren.
Federführung	Leiter*in Fahrzeugkompetenzzentrum
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Departemente und Dienstabteilungen mit Fahrzeugbeständen, IMMO (Ladeplätze und Ladeinfrastruktur), Koordination mit Kommission Elektromobilität, Kooperation mit dem Privatsektor (insbesondere für den Aufbau von Wasserstofftankstellen)
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M3: Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung für Dienstfahrzeuge der Departemente und Dienstabteilungen

Ziel	Durch den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung wird die Umstellung der städtischen Dienstfahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge ermöglicht.
Zielgruppen	Immobilien Stadt Zürich, Departemente und Dienstabteilungen der Stadtverwaltung mit Fahrzeugbeständen (PW, LNF)
Massnahmenbeschreibung	In den Liegenschaften der Stadtverwaltung werden Ladestationen für die Dienstfahrzeuge der Departemente und Dienstabteilungen erstellt und betrieben. Die Massnahme umfasst einen geeigneten Planungs- und Realisierungsprozess und Ausbauziele für die Infrastruktur, die im Einklang mit den Klimazielen, den Fahrzeugbeschaffungszielen und den Objektstrategien der einzelnen Immobilien sind. Die Ladeinfrastruktur soll wo möglich konzentriert, als sogenannten Ladecluster, realisiert werden. Bei Bedarf erfolgt eine Parkplatzzuteilung. Die Realisierung und der Betrieb der Infrastruktur wird in der Regel durch das ewz sichergestellt. Die Rollen der Elektrizitätswerke der Stadt Zürich (ewz), der IMMO, der nutzenden Departemente und Dienstabteilungen sowie die Finanzierung unter Berücksichtigung der 2000-Watt-Förderbeiträge sind im Detail zu klären, festzusetzen und offenzulegen. Für private Fahrzeuge von Mitarbeitenden der Departemente und Dienstabteilungen sind keine Ladestationen vorgesehen. Im Rahmen der Massnahme M10 soll geprüft werden, ob und inwieweit die Ladestationen von der Bevölkerung der Stadt Zürich genutzt werden können.
Beurteilung und Zielkonformität	Die Massnahme hat eine direkte Wirkung (Reduktion Treibhausgase, bessere Luftqualität und weniger Lärm), betrifft jedoch nur den verhältnismässig kleinen Fahrzeugpark der Stadtverwaltung. Die Massnahme hat aber als Vorbild eine indirekte Wirkung auf alle Immobilieneigentümer*innen in der Stadt. Die Massnahme ist schnell und grundsätzlich einfach umsetzbar. Die Investitionskosten sind mittelgross. Ein Risiko bezüglich der Realisierung besteht, wenn die Objektstrategie der Immobilie im Widerspruch mit der Realisierung der Ladeinfrastruktur steht.
Umsetzung	
Nächste Schritte	Ein Ladeinfrastrukturplanungs- und Beschaffungsprozess (Abstimmung mit Fahrzeugplanung und -beschaffung) wurde im Rahmen des Gesamtkonzepts Elektromobilität erarbeitet und von der Direktion der IMMO, dem ewz und der Fahrzeugkommission genehmigt. In der Folge gilt es in Abstimmung mit der Fahrzeugpolitik den Ausbau der Ladeinfrastruktur in den Liegenschaften der Stadtverwaltung zu planen und zu realisieren.
	Die Massnahme ist mit den Massnahmen M1 «Anpassung der städtischen Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge» und M2 «Konzept für die Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung» und M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren.
Federführung	Immobilien Stadt Zürich
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Departemente und Dienstabteilungen mit Fahrzeugbeständen, Leiter*in Fahrzeugkompetenzzentrum, Koordination mit der Kommission Elektromobilität, mit dem ewz oder evtl. mit externen Auftragnehmer*innen für die Realisierung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M4: Ladeinfrastruktur der Liegenschaften Stadt Zürich (Wohn- und Gewerbenutzung)

Ziel	Auf Parkplätzen der Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) soll nach Bedarf eine Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden. Damit Mieter*innen von Immobilien der LSZ auf Elektrofahrzeuge umsteigen können, sollen abgestimmt auf das jeweilige Mobilitätskonzept Parkplätze mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden.
Zielgruppen	Mieter*innen (Privatpersonen und Unternehmen) der LSZ, Sharing-Anbieter*innen
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Parkplätze der LSZ werden nach Bedarf und der technischen Möglichkeiten mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausgerüstet. Die Elektrifizierung soll nur auf bestehenden Parkplätzen (ausser bei Ersatz- und Neubauten) erfolgen und im Einklang mit dem Mobilitätskonzept der jeweiligen Immobilie der LSZ sein. Zudem soll damit das Angebot für batterieelektrische Sharing-Fahrzeuge (einschliesslich E-Bikes und E-Lasstenvelos) ermöglicht werden. An geeigneten Standorten kann die Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich gemacht werden.</p> <p>Die Massnahme umfasst: Ein strategisches Umsetzungs- und Betriebskonzept für alle Immobilien der LSZ, technische Konzepte für die einzelnen Objekte (u. a. für Basisinfrastruktur, Ausbauetappen für die Ladestationen, Lastmanagement), die Planung und die Realisierung der Ladestationen sowie deren Betrieb.</p>
Beurteilung und Zielkonformität	Die Massnahme hat eine direkte Wirkung (Reduktion Treibhausgase, bessere Luftqualität und weniger Lärm) auf die Fahrzeuge von Mieter*innen. Die Massnahme hat als Vorbild eine indirekte Wirkung auf alle Liegenschaftseigentümer*innen in der Stadt. Die Massnahme ist technisch umsetzbar. Die Investitionskosten sind eher gross. Die Kosten werden nach dem Prinzip der Marktmiete auf die Mieter*innen übertragen und amortisiert. Ein Risiko bezüglich Realisierung besteht, wenn die Objektstrategie der Immobilie im Widerspruch dazu steht. Damit keine Rebound-Effekte entstehen, sollen nur bestehende Parkplätze elektrifiziert werden (Ausnahme Ersatz- und Neubauten). Zudem soll gezielt auf Sharing-Angebote gesetzt und bei Bedarf die Mobilitätskonzepte angepasst werden.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<p>Es wird ein Gesamtkonzept für die Umsetzung und den Betrieb erarbeitet, das aufzeigt, wie die Realisierung und der Betrieb einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur in allen Immobilien der LSZ umgesetzt werden können. Bereits heute wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur in verschiedenen Immobilien der LSZ geprüft und nach Bedarf und technischen Möglichkeiten realisiert.</p> <p>Die Massnahme ist mit den Massnahmen M6 «Initiative E-Carsharing» und M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren.</p>
Federführung	LSZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	ewz, Sharing-Anbieter*innen
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M5: Initiative E-Mobilität (einschliesslich E-Cargobikes) fürs Gewerbe

Ziel	Die Dekarbonisierung des Gewerbe- und Lieferverkehrs soll in der Stadt Zürich unterstützt werden. Gewerbebetriebe mit Fahrzeugen sollen auf E-Cargobikes, batterieelektrische Fahrzeuge (Personenwagen oder leichte Nutzfahrzeuge) oder weitere elektrische Kleinfahrzeuge umstellen. Damit sollen Fahrzeuge mit hoher Fahrleistung auf Stadtgebiet elektrifiziert werden.
Zielgruppen	Logistikgewerbe (z. B. Lieferdienste), soziale Dienste (z. B. Spitex), weiteres Gewerbe mit Fahrzeugen (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge), z. B. Handwerksbetriebe und Unternehmen mit SNF-Flotten (z. B. Bauunternehmen).
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Stadt informiert und berät gezielt Betriebe mit Fahrzeugen und ermöglicht es, Elektrofahrzeuge auszuprobieren. Die Initiative «E-Mobilität fürs Gewerbe» umfasst folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dialog und Netzwerk: Die Stadt initiiert ein Netzwerk und tritt mit den Betrieben in den Dialog. - Information und Beratung: Information/Beratung zur Umstellung der Fahrzeugflotte einschliesslich Möglichkeiten zum Einsatz von E-Cargobikes, kleine E-Nutzfahrzeuge, Lade- und Betriebskonzepte, sowie Pooling/Sharing. - Finanzielle Unterstützung von innovativen Pilotprojekten. - Prüfung von geeigneter Ladeinfrastruktur für das Gewerbe auf öffentlichem Grund. - Realisierung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für das Gewerbe. - Testen von Fahrzeugen: Möglichkeit E-Cargobikes und batterieelektrische Personenwagen und leichte E-Nutzfahrzeuge auszuprobieren, allenfalls einschliesslich mobiler Ladestation. - Pilotstandort von «SMARGO – Shared Micro Cargo» (erfolgt), Weiterführung und Ausbau
Beurteilung und Zielkonformität	Die Massnahme hat eine indirekte Wirkung, betrifft jedoch eine bedeutende Anzahl Fahrzeuge mit einer hohen Fahrleistung. Die Vorbehalte bezüglich der Machbarkeit bestehen vor allem aufgrund der verschiedenen Interessen der Zielgruppe. Deshalb ist es wichtig, erstens mit geeigneten Partner*innen, die als Brückenbauer*innen dienen, zusammenzuarbeiten, und zweitens die Aktivität auf die Bedürfnisse der Zielgruppe auszurichten. Die Kosten für die öffentliche Hand werden als mittelgross eingeschätzt (Finanzierung Information/Beratung; Probewochen).
Umsetzung	
Nächste Schritte	<p>Die oben aufgeführten Massnahmeninhalte werden innerhalb der nächsten zwei Jahre schrittweise angegangen beziehungsweise weiterentwickelt. Neue Aktivitäten (einschliesslich Finanzierung) innerhalb der Initiative werden den Gremien «Stadtraum und Mobilität» einzeln zur Genehmigung vorgelegt.</p> <p>Die Massnahme ist mit den Massnahmen M6 «Initiative E-Car-Sharing» und M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren. Ausserdem ist sie mit der Strategie «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» sowie Tätigkeiten im Bereich «Smart Mobility» abzustimmen. Wichtig sind auch die Zusammenarbeit und Koordination mit privaten Initiativen, anderen Städten und dem Kanton Zürich.</p>
Federführung	Tiefbauamt (TAZ)
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	ewz, Energie 360° AG, Dienstabteilung Verkehr (DAV), Mobilitätsberatung «Impuls Mobilität» und «Öko-Kompass», Energieplattform, Gewerbeverein, KEP-Branche (Kurier-Express- und Paketdienste), newride, emobile, Gewerbeverband, Gewerbevereine
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M6: Initiative E-Carsharing

Ziel	Die Carsharing-Anbieter*innen in der Stadt Zürich bieten batterieelektrische Fahrzeuge an.
Zielgruppen	Betreiber*innen von E-Carsharing
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Initiative E-Carsharing sorgt für gute Rahmenbedingungen und Ladeinfrastruktur für Carsharing-Anbieter*innen, um batterieelektrische Fahrzeuge in der Stadt Zürich betreiben zu können. Dafür tauscht sich die Stadt mit anderen Städten aus und tritt in den Dialog mit E-Carsharing-Anbieter*innen, um den Handlungsbedarf und passende Massnahmen zu identifizieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> – In Absprache mit den Carsharing-Anbieter*innen wird geprüft, wie die bestehenden Standorte auf öffentlichem Grund gemäss SIA 2060, Ausbaustufe C2 «Power to Parking» einschliesslich Stahlbetonfundament OPI2020 zu elektrifizieren sind. Als Besitzerin des öffentlichen Grunds trägt die Stadt die Investitionskosten des Ausbaustandards C2 (Tiefbau, Netzanschluss). Diese können unter Berücksichtigung der Abschreibungsdauer als «Zuschlag der Elektrifizierung» auf die Standortmiete abgewälzt werden. Die Kosten für Installation und Betrieb der Ladeinfrastruktur tragen die Carsharing-Anbieter*innen. Eine Kombination mit der Massnahme M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» ist zu prüfen. – Die Initiative E-Carsharing soll der Verwaltung und Unternehmen den Zugang zu E-Carsharing erleichtern, um damit den Geschäftsverkehr zu reduzieren. Die Stadt nimmt eine koordinierende und beratende Rolle ein.
Beurteilung und Zielkonformität	<p>Die Massnahme hat eine direkte und indirekte Wirkung (Reduktion Treibhausgase, bessere Luftqualität und weniger Lärm). Einerseits werden Verbrenner-Carsharing-Fahrzeuge durch Elektrofahrzeuge ersetzt und dadurch zahlreiche fossile angetriebene Strecken substituiert sowie allenfalls der Fahrzeugbestand verkleinert (Reduktion indirekter Emissionen). Auf der anderen Seite haben E-Carsharing-Fahrzeuge Vorbildwirkung. Die Unterstützung von (E)-Carsharing reduziert längerfristig den privaten Fahrzeugbestand. Die Höhe der Kosten für die Stadt wird als mittel eingestuft. Die Gesamtinvestitionskosten sind von der Anzahl zu elektrifizierenden Standorten abhängig. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur kann über 2000-Watt-Beiträge mitfinanziert werden.</p>
Umsetzung	
Nächste Schritte	<p>Der Austausch mit anderen Städten, die E-Carsharing unterstützen, sowie der Dialog mit E-Carsharing-Anbieter*innen werden fortgeführt. In einem nächsten Schritt werden anhand des Handlungsbedarfs Massnahmen konkretisiert.</p> <p>Die Massnahme ist mit den Massnahmen M4 «Ladeinfrastruktur bei LSZ (Wohn- und Gewerbenutzung)», M5 «Initiative E-Mobilität fürs Gewerbe» und M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren.</p>
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	<p>Intern: ewz (Elektrifizierung der Parkplätze)</p> <p>Extern: Bestehende und neue Betreiber*innen von Carsharing-Angeboten; andere Städte</p>
Umsetzungshorizont	<p><input type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)</p>

M7: Initiative E-Taxi

Ziel	Die Taxiflotte in der Stadt Zürich wird auf batterieelektrische Fahrzeuge umgestellt.
Zielgruppen	Taxi-Unternehmen
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Initiative E-Taxi unterstützt Taxi-Unternehmen auf eine batterieelektrische Taxiflotte in der Stadt Zürich umzustellen. Dafür tauscht sich die Stadt mit anderen Städten aus und tritt in den Dialog mit der Taxikommission und Taxi-Unternehmen, um passende Massnahmen zu identifizieren.</p> <p>Im Vordergrund steht die bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur. Gemäss den Bedürfnissen der Taxibranche ist diese vor allem an den Taxistandplätzen dienlich. Als Ergänzung sind Anreize für die Umstellung und den Betrieb von E-Taxis zu prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ladeinfrastruktur: Die Stadt klärt den Bedarf für Ladeinfrastruktur für E-Taxis. Zu definieren sind geeignete Standplätze, Rollen, Kostenteiler und Konditionen. Es wird die Synergie mit städtischer Ladeinfrastruktur (Verwaltungsgebäude, Werkhöfe) für E-Taxis geprüft. - Bevorzugung von E-Taxis bei Standplätzen: Es wird geprüft, die Benutzungsordnung der Standplätze so anzupassen, dass batterieelektrische Taxis an geeigneten Standorten bevorzugt werden. Zudem wird die Einführung rein elektrischer Standplätze an geeigneten Lagen geprüft. - Rückerstattungen der Betriebsbewilligungsgebühr: Die Handhabung der Rückerstattung der Betriebsbewilligungsgebühr soll angepasst werden, dass nur für batterieelektrische Taxis und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Taxis in der Energieeffizienzklasse A hundert Prozent der Betriebs-bewilligungsgebühr rückerstattet wird. - Prüfen von Gratis-Ladestrom: Tiefere Betriebskosten schaffen Anreize zum Umstieg. E-Taxis werden durch von der Stadt subventionierte Elektrizität gefördert. Diese Methode bewährte sich in anderen Schweizer Städten. Die Massnahme ist zu befristen. - Prüfen von Sonderrechten für E-Taxis: Durchfahrtsrecht in Nachtfahrverbotszonen, Ausnahme von Fahrverboten, etc.
Beurteilung und Zielkonformität	<p>Die Massnahme hat eine direkte und indirekte Wirkung. Einerseits weisen Taxis eine sehr hohe Fahrleistung auf und sparen deshalb im Falle einer Umstellung pro Fahrzeug verhältnismässig viel CO₂ ein. Zudem verbessert sich bei einer Umstellung, die Lärmbelastung und Luftqualität.</p> <p>Die Höhe der Kosten für die Stadt wird als mittel eingestuft. Die Gesamtinvestitionskosten sind abhängig von der Anzahl zu elektrifizierenden Standplätzen.</p>
Umsetzung	
Nächste Schritte	<p>Der Austausch mit anderen Städten, die E-Taxi-Initiativen anbieten, sowie der Dialog mit Taxi-Unternehmen werden weitergeführt. In einem nächsten Schritt werden anhand des identifizierten Handlungsbedarfs die oben aufgeführten Massnahmen konkretisiert und priorisiert. Es sind Pilote für die betrieblichen Herausforderungen zu prüfen.</p> <p>Die Massnahme ist mit der Massnahme M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren. Es sind Synergien mit den Schnell-Ladeinfrastrukturen des ewz zu prüfen.</p>
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, Taxikommission, Taxi-Unternehmen, Stadtrat, andere Städte
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M8: Beratung für Aufbau privater Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäude

Ziel	In Mehrparteiengebäuden erfolgt der Aufbau privater Ladeinfrastruktur für die Mieter*innen.
Zielgruppen	Primär: Eigentümer*innen von Mehrparteiengebäude (MFH und Geschäftsliegenschaften), Stockwerkeigentümer*innen, Verwaltungen, Genossenschaften. Sekundär: Mieter*innen, Immobilienprojektentwickler*innen
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Stadt Zürich konzipiert und realisiert ein Beratungsangebot für die oben genannte Zielgruppe und geht aktiv auf die Zielgruppe zu. Es umfasst folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dialog und Netzwerk: Die Stadt initiiert ein Netzwerk und tritt mit grossen Immobilien-eigentümer*innen und -verwaltungen in den Dialog – Information und Beratung: Die Stadt geht mit gezielten Informationen und Beratungsangeboten aktiv auf die Zielgruppen zu oder unterstützt substanzelle Beratung finanziell. Im Fokus stehen Information/Beratung zur Realisierung der Ladeinfrastruktur und den Lade-, Betriebs- und Abrechnungskonzepte sowie über die bestehenden Förderbeiträge. Für die Beratung im Bereich Elektromobilität wird geprüft, bestehende Beratungsangebote zu nutzen und auszubauen (z. B. Mobilitätsberatungsangebot «Impuls Mobilität», Energieberatung).
Beurteilung und Zielkonformität	Die Massnahme hat eine indirekte Wirkung, betrifft jedoch eine bedeutende Zielgruppe. Der Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur durch private Akteur*innen ist zentral, um den Druck für Ladestationen auf öffentlichem Grund zu reduzieren. Die Kosten sind verhältnismässig tief. Das Risiko besteht darin, dass die privaten Akteur*innen die Ladeinfrastruktur nicht umsetzen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	<p>Die Stadt tritt in den Dialog mit Eigentümer*innen und Verwaltungen von Immobilien und Genossenschaften und klärt den Handlungsbedarf ab. Die Stadt klärt intern, inwiefern das Beratungsangebot in andere städtische Beratungsangebote integriert werden kann. Die Stadt erarbeitet ein Beratungsangebot und testet dieses in Pilotprojekten mit kleinen Immobilienverwaltungen. Das Beratungsangebot wird iterativ weiterentwickelt.</p> <p>Die Massnahme ist mit den Massnahmen M5 «Initiative E-Mobilität (einschliesslich E-Cargobikes) fürs Gewerbe» und M10 «Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur» zu koordinieren. Wichtig sind auch die Zusammenarbeit und Koordination mit privaten Initiativen.</p>
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Mobilitätsberatung «Impuls Mobilität», «Öko-Kompass» und Energieberatung, ewz, Energiebeauftragte, Energie 360° AG, IMMO, Kanton Zürich
Umsetzungshorizont	<p><input type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe)</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)</p>

M9: Verankerung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in der Parkplatzverordnung

Ziel	Mit der rechtlichen Verankerung soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur auf privaten Parkplätzen in der Stadt Zürich bei Neubauten und baubewilligungspflichtigen Umbauten sichergestellt werden. Dadurch wird den Nutzer*innen von neuen/sanierten Liegenschaften der Zugang zur Elektromobilität ermöglicht. Es wird sichergestellt, dass bei allen neu- und umgebauten Immobilien die Basisinfrastruktur für Elektroladestationen vorhanden ist.
Zielgruppen	Gebäudeeigentümer*innen und Mieter*innen
Massnahmenbeschreibung	Die Stadt Zürich verankert die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in der Parkplatzverordnung. Bei allen baubewilligungspflichtigen Gebäuden sind die langfristigen Ladebedürfnisse aufgrund der erwarteten Verbreitung der Elektromobilität zu berücksichtigen. Beim Bau sind Vorinvestitionen und Installationen (z. B. Dimensionierung Netzanschluss und Verteilkasten, Verlegung von Leerrohren, Integration in Gebäudeenergiemanagement, evtl. kommunikationsfähige Ladeinfrastruktur) zu tätigen, für die eine Nachrüstung wesentlich teurer käme. Wegleitend ist das Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden». Bei Wohnbauten und Nicht-Wohnbauten sollten die Parkplätze in der Regel die Ausbaustufe C2 gemäss SIA-Merkblatt 2060 aufweisen.
Beurteilung und Zielkonformität	<p>Der Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur durch private Akteur*innen ist zentral, um den Bedarf für Ladestationen auf öffentlichem Grund auf das Nötigste zu beschränken.</p> <p>Die Umstellung des Zürcher Fahrzeugbestands auf alternative Antriebe wird mit der Massnahme unterstützt. Diese Entwicklung trägt zur gewünschten Reduktion der Treibhausgasemissionen auf dem Zürcher Stadtgebiet sowie zu einer energieeffizienteren Abwicklung des motorisierten Verkehrs in der Stadt Zürich bei. Außerdem wird die Lärm- und Schadstoffbelastung reduziert. Da Anpassungen der Parkplatzverordnung vom Gemeinderat beschlossen und vom Regierungsrat des Kantons Zürich genehmigt werden müssen, ist die Umsetzbarkeit (Machbarkeit) aufwendig. Die Anpassung der Parkplatzverordnung ist mit anderen Anliegen, die eine Anpassung nötig machen, zu koordinieren.</p>
Umsetzung	
Nächste Schritte	Das Tiefbauamt kontaktiert den Fachbereich Raumsicherung und Baugesuche und dem Amt für Baubewilligungen (AfB) und erarbeitet einen konkreten Vorschlag zur Anpassung der Parkplatzverordnung.
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Fachbereich Raumsicherung und Baugesuche, Amt für Baubewilligungen, Bauherr*innen und Gebäudeeigentümer*innen
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M10: Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Ziel	Der Aufbau einer bedarfsgerechten, öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in der Stadt Zürich ermöglicht den Fahrzeughalter*innen ohne private Parkplätze den Zugang zur Elektromobilität.
Zielgruppen	Fahrzeugbesitzer*innen (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge), spezieller Fokus auf Fahrzeuge, die auf öffentlich zugängliche Ladestellen angewiesen sind.
Massnahmenbeschreibung	Neben den privaten Parkierungsflächen, die selbst genutzt oder vermietet werden, parkieren etwa 32 000 Fahrzeughalter*innen auf öffentlichem Grund. Es soll das Potenzial von bestehenden Parkhäusern mit Leerstand (private und LSZ-Parkierungsanlagen) genutzt werden. Bei Bedarf wird zusätzlich das Teilen von bestehenden privaten Ladeinfrastrukturen gefördert und der punktuelle Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladehubs realisiert. Anknüpfungspunkte sind das aus Smart City entstandene Pilotprojekt «Tiefgarage2go» sowie andere Sharing-Angebote. Dabei wird auch der Ausbau von Schnellladestationen als Ergänzung einbezogen. Es sind auch Synergien mit den Bedürfnissen des Gewerbes und der städtischen Dienstabteilungen zu beachten.
Beurteilung und Zielkonformität	Die Umstellung des Zürcher Fahrzeugbestands auf alternative Antriebe wird möglichst unterstützt. Diese Entwicklung trägt zur angestrebten Reduktion der Treibhausgasemissionen auf dem Zürcher Stadtgebiet sowie zu einer energieeffizienteren Abwicklung des motorisierten Verkehrs in der Stadt Zürich bei. Außerdem wird die Lärm- und Schadstoffbelastung reduziert. Mögliche Rebound-Effekte sind in einem Monitoring zu beobachten und mit geeigneten Massnahmen zu minimieren.

Umsetzung

Nächste Schritte	<p>In einem ersten Schritt soll in einem Pilotquartier der Bedarf der Ladeinfrastrukturen ermittelt werden. In diesem Pilotquartier ist zu klären, wieviel vom Bedarf in privaten Liegenschaften, in Liegenschaften der Stadt Zürich (Immo, LSZ) sowie in bestehenden öffentlich zugänglichen Parkhäusern und -garagen abgedeckt werden kann. Daraus kann abgeleitet werden, ob und welcher Bedarf mit Ladestationen im öffentlichen Grund abgedeckt werden soll. Im Rahmen der Analysen in dem Pilotquartier sollen auch Fragen des Betriebs, der Finanzierung (Businessmodell) sowie der Bewilligung geklärt werden. Parallel zum Pilotquartier soll mit Analysen auf dem übrigen Stadtgebiet die benötigte Ladeinfrastruktur nach derselben Methode ermittelt werden. Der Fokus liegt dabei auf jenen Quartieren, in denen es wenig private Parkierungsmöglichkeiten sowie einen hohen Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen gibt.</p> <p>Aufbauend auf den Ergebnissen aus den Untersuchungen soll im Pilotquartier eine möglichst rasche Realisierung von ausreichend Ladeinfrastruktur erfolgen. In Quartieren mit hohem Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladestationen soll parallel dazu die Entwicklung des Aufbaus der Ladeinfrastruktur engmaschig beobachtet und die Planung öffentlich zugänglicher Ladestationen vorbereitet werden. Je nach Ergebnislage sollen zusätzliche öffentlich zugängliche Ladestationen erstellt werden.</p> <p>Die Massnahme ist mit den Massnahmen M1 «Anpassung der städtischen Fahrzeugpolitik für Personenwagen, leichte und schwere Nutzfahrzeuge», M2 «Konzept für die Umstellung auf alternative Antriebe der schweren Nutzfahrzeuge der Stadtverwaltung», M3 «Ladeinfrastruktur in Liegenschaften der Stadtverwaltung für Dienstfahrzeuge der Dienstabteilungen», M4 «Ladeinfrastruktur bei Immobilien Liegenschaften Stadt Zürich (Wohn- und Gewerbenutzung)», M6 «Initiative E-Carsharing», M7 «Initiative E-Taxi» und M8 «Beratung für Aufbau privater Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden» zu koordinieren.</p>
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	DAV, ewz, IMMO, LSZ, Smart City Zürich, AfS, UGZ, Betreiber*innen von Ladestationen, andere Städte (Bern, Basel, Utrecht)
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M11: Zentrale Anlaufstelle für Information und Beratung

Ziel	Private Haushalte und Unternehmen können Informationen, Unterstützung und Beratung zum Thema Elektromobilität einfach und unkompliziert einholen.
Zielgruppen	Private Haushalte (Fahrzeugbesitzer*innen, Haus- und Stockwerkeigentümer*innen, Mieter*innen) und Unternehmen (Fahrzeugbesitzer*innen und Hauseigentümer*innen), Verwaltungsstellen der Stadt Zürich
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Stadtverwaltung bietet für die Zielgruppen in den verschiedenen Fragen der Elektromobilität (Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur) eine zentrale Anlaufstelle (single point of entry) für externe Anliegen an und stellt relevante Informationen gebündelt zur Verfügung. Die Anlaufstelle leitet interessierte Personen an das für sie passende Angebot der Stadtverwaltung weiter.</p> <p>Für die zentrale Anlaufstelle soll eine organisatorische Lösung gefunden werden, die in das städtische Gesamtkonzept der Information und Beratung im Energie- und Verkehrsbereich passt. Es könnte dafür eine der bestehenden oder geplanten Strukturen genutzt werden (Energieplattform der Energiebeauftragte, Mobilitätsberatung des TAZ, Klimabüro des UGZ, Energieberatung von ewz und Energie 360° AG). Auf weitere Angebote werden interessierte Personen von der zentralen Anlaufstelle weitergeleitet.</p> <p>Für den Aufbau der zentralen Anlaufstelle soll innerhalb der Stadtverwaltung geklärt werden, welche Informations- und Beratungsstrukturen und -angebote bereits bestehen. Anschliessend wird der Informations- und Beratungsbedarf im Bereich Elektromobilität abgeklärt und die benötigte Infrastruktur aufgebaut oder ergänzt.</p>
Beurteilung und Zielkonformität	Durch Information und Beratung und eine zentrale Anlaufstelle für interne und externe Fragen zur Elektromobilität wird die Umstellung des Zürcher Fahrzeugbestands auf alternative Antriebe unterstützt. Diese Entwicklung trägt zur gewünschten Reduktion der Treibhausgasemissionen auf dem zürcher Stadtgebiet sowie zu einer energieeffizienteren Abwicklung des motorisierten Verkehrs in der Stadt Zürich bei. Die Kosten sind stark von der Nachfrage abhängig und werden als eher tief eingeschätzt, besonders wenn die organisatorische Lösung auf den bestehenden Strukturen und Angeboten aufbaut. Die Massnahme ist rasch umsetzbar, bedingt jedoch personelle Ressourcen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	Es wird ein Konzept für die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle einschliesslich einer Aufgabenbeschreibung erarbeitet. Im Konzept wird der Bedarf und die Rolle bestehender Angebote ermittelt sowie der zusätzliche Handlungsbedarf ausgewiesen und die Umsetzung definiert. Eine Mitfinanzierung durch die 2000-Watt-Ziele Förderbeiträge wird geprüft.
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Energiebeauftragte, UGZ, ewz, Energie 360° AG, Kommunikationsfachstellen der Stadt
Umsetzungshorizont	<p><input checked="" type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe)</p> <p><input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)</p>

M12: Kooperation und Innovation mit Forschung, Städten und Wirtschaft

Ziel	Durch den Austausch mit anderen Städten, Unternehmen und der Forschungseinrichtungen können Wissen, wertvolle Erfahrungen sowie neue Ideen ausgetauscht werden. Die Stadt unterstützt innovative Projekte, engagierte sich bei Forschungsprojekten und geht bei Bedarf Kooperationen ein.
Zielgruppen	Verwaltungsstellen der Stadt Zürich
Massnahmenbeschreibung	Die Stadt Zürich soll sich regelmässig mit anderen Städten (Bern, Basel, Utrecht, Rotterdam, Kopenhagen u. a.), Unternehmen und der Forschungseinrichtungen austauschen und Kooperationen sowie Aktivitäten mit dem Bund (Roadmap Elektromobilität) prüfen. Verwaltungsstellen der Stadt Zürich erhalten so wertvolles Wissen, das ihnen bei der Ausgestaltung und Umsetzung der Massnahmen des Gesamtkonzepts Elektromobilität hilft.
Beurteilung und Zielkonformität	Die Massnahme hat indirekte Effekte. Durch den besseren Austausch verfügen die städtischen Mitarbeitenden über mehr Wissen und Informationen. Dank diesen verbessert sich die Sichtbarkeit, Qualität und Effektivität der öffentlichen Leistungen, der Massnahmen und damit auch deren Wirkungen.
Umsetzung	
Nächste Schritte	Die Vernetzung mit anderen Städten wird fortgeführt und verstärkt. Geeignete Unternehmen und Forschungseinrichtungen werden identifiziert.
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Städteverband, andere Städte/ Gemeinden, Kanton Zürich, Bund, Forschungseinrichtungen (ETH, ZHAW, HSR, Universitäten), Wirtschaftsakteur*innen, Anbieter*innen von Elektrofahrzeugen
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

M13: Lobbying bei Kanton und Bund

Ziel	Die Rahmenbedingungen für die Umstellung auf batterieelektrische Antriebe werden auf Ebene Kanton und Bund verbessert.
Zielgruppen	Kanton Zürich, Bund
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Stadt Zürich versucht Entscheide auf Kantons- und Bundesebene, die die Elektromobilität betreffen oder tangieren, mitzustalten. Dafür pflegt die Stadtverwaltung die Kanäle in die Kantons- und Bundesverwaltung und bringt durch regelmässige Kontakte, die Anliegen zur Förderung der Elektromobilität frühzeitig ein. Zudem unterstützt die Stadt im Rahmen von Stellungnahmen und Vernehmlassungen die Elektromobilität.</p> <p>Auf kantonaler Ebene könnten folgende Anliegen zur Förderung der Elektromobilität eingebracht werden: Weitere (befristete) Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer, (befristete) attraktive Steuerabzüge für Unternehmen, die auf E-Fahrzeuge umstellen. Das kantonale Förderprogramm Ladeinfrastruktur wurde bereits umgesetzt.</p> <p>Auf nationaler Ebene könnten folgende Anliegen zur Förderung der Elektromobilität eingebracht werden: Verschärfung Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge, Einführung einer (höheren) CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, Abschaffung der Treibstoffzollrückerstattung, Einführung von Gewichts- und Leistungslimits für Personenwagen, Einführung von Mobility Pricing auch nach Umweltkriterien, Quoten für den Verkauf von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bis zu Verkaufsverboten für Autos mit Verbrennungsmotor ab einem bestimmten Jahr, Ermöglichung von standortspezifischen Fahrverboten für Verbrenner (Einführung von Low-Emission-Zones).</p>
Beurteilung und Zielkonformität	Durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Elektromobilität wird die Umstellung des Zürcher Fahrzeugbestands auf alternative Antriebe unterstützt. Diese Entwicklung trägt zur gewünschten Reduktion der Treibhausgasemissionen auf dem Zürcher Stadtgebiet sowie zu einer energieeffizienteren Abwicklung des motorisierten Verkehrs in der Stadt Zürich bei. Außerdem wird die Lärm- und Schadstoffbelastung reduziert. Damit leistet diese Massnahme unter anderem einen Beitrag zu den Energie- und Klimazielen. Die Wirkung ist indirekt und wird bei erfolgreichem Lobbying gross sein.
Umsetzung	
Nächste Schritte	Es wird stadtintern abgeklärt, wie das Lobbying bei Kanton und Bund organisiert und umgesetzt werden kann. Dabei gilt es Kanäle zu identifizieren, über die übergeordnete Entscheide beeinflusst werden können.
Federführung	TAZ
Weitere Beteiligte, Akteur*innen/ Multiplikatoren	Betroffene Departemente und Dienstabteilungen, Stadtrat, Städteverband
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Laufend (Daueraufgabe) <input type="checkbox"/> Kurzfristig (innerhalb der nächsten zwei Jahre) <input type="checkbox"/> Mittelfristig (innerhalb der nächsten fünf Jahre)

4 Bestehende Massnahmen

Die Stadt Zürich ist im Bereich Elektromobilität mit verschiedenen Massnahmen aktiv. Die bestehenden Massnahmen werden weitergeführt.

- Die Fahrzeugpolitik der Stadt Zürich priorisiert bei der Beschaffung der städtischen Fahrzeuge die alternativen Antriebe.
- Im Rahmen der klima- und energiepolitischen Ziele werden Förderbeiträge für verschiedene Leistungen und Zielgruppen ausbezahlt. Dazu gehören Beiträge für Ladestationen für Busse des öffentlichen Verkehrs wie auch für elektrisch betriebene Busse des öffentlichen Verkehrs. Auch Ladeinfrastrukturen für private und öffentlich zugängliche Ladestationen auf Privatgrund werden gefördert.
- Die VBZ ersetzt bis 2030 im Rahmen der eBus-Strategie die Dieselbus-Flotte weitgehend mit elektrischen und emissionsarmen Fahrzeugen.
- Das ewz setzt ein öffentlich zugängliches Netz von Schnellladestationen um. Die letzte Ausbauetappe erfolgte 2023.
- Die Stadt unterzeichnete am 24. August 2022 die «COP26 Zero Emission Vehicles Declaration» (STRB Nr. 735/2022). Die Stadt verpflichtet sich, darauf hinzuarbeiten, dass die neu verkauften Fahrzeuge bis 2040 hinsichtlich Treibhausgasen emissionsfrei sind und dass sie den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge erleichtert.

Stadt Zürich
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt