



Motion 265

Eingang Stadtkanzlei: 6. Februar 2019

Flächen- und ressourceneffiziente E-Mobilität statt veraltete Verbrennungstechnik

Vor drei Jahren einigten sich 193 Regierungen in Paris darauf, die globale Erwärmung gegenüber der vorindustriellen Zeit auf deutlich unter 2°C, wenn möglich auf 1.5°C zu begrenzen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss bis in 31 Jahren mit dem Verbrennen fossiler Energieträger weltweit Schluss sein, wie ein Bericht des Weltklimarates IPCC im Herbst 2018 aufzeigte.¹

Aktuell beträgt die globale Temperaturerhöhung gegenüber der vorindustriellen Zeit 1°C. Wenn man sich die bereits heute existierenden weltweiten Wetterexzesse vor Augen führt, wird schnell klar, dass Erfolg oder Misserfolg über das Fortbestehen der uns bekannten Zivilisation entscheiden kann.

Die klimaerwärmende Wirkung verbrannter fossiler Brennstoffe ist den politischen Akteuren spätestens seit 1990 mit dem 1. IPCC-Bericht bekannt. Neu ist bloss die Evidenzverstärkung und die zusätzliche Dringlichkeit aufgrund der bisher ungenügenden Massnahmen. Der uns bevorstehende rasche und tiefgreifende technische und gesellschaftliche Umbau ist enorm. Dieser kann bloss im nationalen und internationalen Verbund gelingen. Die Technologien hierfür sind vorhanden, entscheidend ist eine weitere Elektrifizierung von Anwendungen, welche heute fossil betrieben werden – dies gilt insbesondere in der Mobilität und der Bereitstellung von Wärme und Kälte (Wärmepumpen). Die benötigte Energiemenge muss dank weitgehenden Effizienzmassnahmen gesenkt und anschliessend dank einem massiven Ausbau erneuerbarer Energien und Stromspeichern verfügbar gemacht werden.² Eine Schlüssel- und Vorbildrolle kommt dabei den Städten zu: Die kompakte Lebensraumgestaltung prädestiniert eine effizientere Lebensweise, ihre Bewohnerinnen und Bewohner sind offener für klimapolitische Massnahmen, entsprechende Erfolge sollen als Vorbild für andere Regionen wirken.³ Die Stadt Luzern hat mit 1 Tonne CO₂-Ausstoss pro Jahr und Bewohnenden im Jahre 2050 bereits heute das ehrgeizigste Schweizer Klimaziel. Bei der nächsten

¹ <https://naturwissenschaften.ch/organisations/proclim/106109-1-5-grad-klimaziel-erfordert-rasches-rigoroses-handeln-und-netto-null-co2-emissionen>

² Vielversprechende Ansätze fürs Funktionieren liefert beispielsweise das Simulationsmodell www.kraftwerkschweiz.ch des ETH-Professors und Unternehmers Anton Gunzinger.

³ Dies gilt im Besonderen angesichts der aktuellen Rückschläge auf nationaler und internationaler Ebene (Nationalrat, welcher unbegrenzt ausländische «Klimazertifikate» auf Kosten nationaler Massnahmen zulassen will. Oder das Ausscheren der USA beim Pariser-Klimaabkommen).

Überarbeitung soll die städtische Klima- und Energiepolitik zugunsten der 1.5°C-Anforderungen⁴ nachgeführt werden. Zunächst sollen aber die bestehenden Bemühungen verstärkt werden (Solarstrom) und bisher vernachlässigte Themenfelder erschlossen werden (Erdgas, E-Mobilität, Logistik). Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sollen im Städteverband eingebracht werden (Erfahrungs- und Fachgruppen).

Bei der Entwicklung und der langfristigen Umsetzung der anstehenden Massnahmen soll zunächst die ewl ins Auge gefasst werden, etwa mit Zielvereinbarungen, Leistungsaufträgen und entsprechenden Controllingauflagen. Die Finanzierung kann vorerst durch eine entsprechende Reduktion der Gewinnablieferung an die Stadt sichergestellt werden. Alternativ können auch wettbewerbliche Ausschreibungen ins Auge gefasst werden, bei denen Projekte mit den grössten CO₂-Reduktionen pro eingesetzten Franken zum Zuge kommen (respektive maximaler Photovoltaik- und Stromspeicher-Zubau).⁵

Der Energie-Umbau ist nicht kostenlos und muss frühzeitig und langfristig geplant und budgetiert werden, Zuwarten dürfte aber um ein Vielfaches teurer werden.⁶ Ausserdem befreien sich Pioniergebiete zu einem frühen Zeitpunkt aus der Abhängigkeit fossiler Energieträger, welche tendenziell immer knapper und damit teurer werden.

Vor diesem Hintergrund bitten die Unterzeichneten den Stadtrat, eine ambitionöse E-Mobilitätsstrategie zu entwickeln. E-Fahrzeuge sind bereits heute bezüglich Ressourcenverbrauch, Klimabelastung, Schäden am Ökosystem und Gesundheitsrisiko besser als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, erst recht, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen wird.⁷ Die E-Mobilitätsstrategie muss sich von Beginn weg auf flächen- und ressourceneffiziente E-Mobile konzentrieren, also insbesondere auf Bus-/busähnliche Systeme und Klein-/Kleinstfahrzeuge (und somit nicht auf elektrifizierte SUVs und ähnliche unzweckmässige Trendfahrzeuge). Die Strategie setzt auf den Ersatz fossil betriebener Fahrzeuge und darf insgesamt nicht zu einer Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs führen.⁸ Der Stadtrat legt dem Stadtparlament die E-Mobilitätsstrategie in Form eines Planungsberichtes vor, welcher mindestens folgende Punkte umfasst:

⁴ Die IPCC spricht von einem Netto-CO₂-Ausstoss: im Prinzip könnten weiterhin fossile Energieträger verbrannt werden, sofern die entsprechende Menge CO₂ dauerhaft der Atmosphäre entzogen wird. Ein solches Verfahren ist aus physikalischen Gründen jedoch mit einem höheren Energieaufwand verbunden, als bei der Verbrennung fossiler Energieträger genutzt werden kann. Ausserdem ist das langfristige CO₂-Abscheiden alles andere als erprobt und erinnert an Verzögerungstaktiken und Scheinmanöver. Die Stadt Luzern soll von Beginn weg auf das Original, auf einen Null-CO₂-Ausstoss setzen, allenfalls mit Ausnahme von KVA-Fernwärme und Erdgas für Notüberbrückungen und Spitzenabdeckungen.

⁵ Allenfalls auch beim Erdgas-Ausstieg, da die ewl derzeit mit dem Verkauf von Erdgas am meisten Umsatz generiert und deswegen ein möglicher Interessenskonflikt besteht.

⁶ <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/die-kosten-des-klimawandels-steigende-temperaturen-koennten-die-schweiz-10-milliarden-kosten>; <https://infoscience.epfl.ch/record/252804>

⁷ https://www.swiss-emobility.ch/assets/docs/Infothek/faktenblatt-emobilitaet_d.pdf

⁸ Die Stadt Winterthur kann zur Inspiration herangezogen werden: <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/elektromobilitaet>

1. Sicherstellung eines zukunftsfähigen öffentlichen Ladenetzes,⁹ insbesondere mit Schnellademöglichkeiten.¹⁰
2. Erleichterte Bedingungen und Regulationen für die Installation von Ladestationen für Private, insbesondere auch für Mieterinnen und Mieter.¹¹ Hier muss der Hebel bereits beim Bau und bei den Sanierungen angesetzt werden, da nachträgliche Laststeigerungen bloss aufwändig realisiert werden können.
3. Massnahmen zur Priorisierung von E-Fahrzeugen im fliessenden und stehenden Verkehr (allenfalls mittels priorisierter Fahrbahnen oder optimaleren Parkplätzen).
4. Einbindung der E-Fahrzeuge in ein Stromspeichersystem und Sicherstellung des Strombezuges möglichst aus erneuerbaren Quellen (siehe Motion Photovoltaik).
5. Best- und weitmögliche Elektrifizierung der städtischen Nutz- und Personenwagenflotte, wie auch des öffentlichen Verkehrs (gemäss Postulat 234 vom 11. September 2018 «Ökologische Fahrzeugflotte für die Stadt Luzern»).

Cyrill Studer Korevaar
namens der SP/JUSO-Fraktion

Mirjam Landwehr und Marco Müller
namens der G/JG-Fraktion

⁹ Im Vergleich von zehn Schweizer Städten hat Luzern mit Abstand am wenigsten öffentliche Ladestationen:
https://www.swiss-emobility.ch/assets/docs/Infothek/faktenblatt-emobilitaet_d.pdf

¹⁰ Schnellladestationen sind heute technisch und finanziell noch aufwändig, haben aber mit aktuellen Ladezeiten von 15 bis 30 Minuten gerade im öffentlichen Raum grosse Vorteile.

¹¹ Heutiger Zustand:

https://www.swissemobility.ch/assets/docs/Infothek/Merkblaetter/Merkblatt_SeM_Stockwerkeigentum_240417.pdf. Die SIA nimmt sich derzeit mit dem Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» dieser Thematik an. Die Stadt Luzern könnte beispielsweise geeignete eigene Objekte für erste Gehversuche zur Verfügung stellen.