



Beschluss-Nr. 148

Einfache Anfrage betreffend „Ladeinfrastruktur Elektromobilität in Frauenfeld“ von GR Peter Hausammann und GR Anita Bernhard-Ott

Beantwortung

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 20. Januar 2021 reichten die Gemeinderäte Peter Hausammann und Anita Bernhard-Ott eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen

Klimaschutz, knapper werdende fossile Brennstoffe und ein erhöhter Mobilitätsbedarf durch steigende Bevölkerungszahlen erfordern neue Lösungen und alternative Antriebe. Elektrofahrzeuge können einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und zur Emissionsvermeidung leisten. Deshalb sind die Elektrofahrzeuge fester Bestandteil der Antriebsstrategien der meisten Automobilhersteller und Zulieferer.

Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat der Verkehr einen Anteil von gut einem Drittel am Gesamtenergieverbrauch. Von den anfallenden CO₂-Emissionen fallen ca. 96 Prozent auf fossile Treibstoffe. Prognosen deuten zudem darauf hin, dass der Verkehr in den nächsten 20 Jahren weiterwachsen wird. Daher ist es nicht erstaunlich, dass intensiv nach Wegen gesucht wird, die Energieeffizienz des Strassenverkehrs zu steigern und gleichzeitig die Abhängigkeit vom Erdöl zu vermindern. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs besteht ein erhebliches Energieeffizienz-Potential. Die Elektromobilität bietet die Chance, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor massiv zu senken, Luftschadstoffemissionen lokal zu vermeiden und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren. Als Elektrofahrzeuge

gelten voll batterie-elektrische Fahrzeuge, Plug-In Hybride, welche per Kabel geladen werden können, und Elektrofahrzeuge mit Range Extender.

Im Grundlagenbericht «Chancen der Elektromobilität für den Kanton Thurgau» werden für die zukünftige Entwicklung der Elektromobilität im Kanton drei Szenarien projiziert. Neben dem Szenario Business As Usual sind dies ein mittleres Szenario Efficiency und ein ambitioniertes Szenario Connected Mobility, welche sich an der Energiestrategie 2050 des Bundes anlehnen. Die Szenarien zeigen, dass der Anteil Elektrofahrzeuge im Neuwagenmarkt im Jahr 2035 zwischen 28 Prozent und 65 Prozent liegt. Im Gesamtbestand werden so im Kanton Thurgau im Jahr 2035 zwischen 43'000 und 99'500 Elektrofahrzeuge auf den Strassen sein, was zwischen 17 Prozent und 40 Prozent des Bestandes ausmacht. Mit der Marktdurchdringung der Elektromobilität können die jährlichen CO₂-Emissionen des Personenwagenverkehrs um 51 Prozent gegenüber 2015 gesenkt werden.

Im Jahr 2020 wurden gemäss dem Bundesamt für Statistik in der Schweiz 19'163 batterie-elektrische Personenwagen (BEV) zugelassen. Damit liegt der Anteil an BEV bei 8.23 Prozent (2019: 7.4 Prozent) gemessen an den Neuzulassungen in der Schweiz. Im Thurgau liegt der Anteil bei 11.02 Prozent an allen Neuzulassungen.

In der Stadt Frauenfeld waren 179 BEV im Jahr 2020 immatrikuliert, was einem Anteil von 1.17 Prozent aller immatrikulierten Personenwagen (2020: 15'303) in Frauenfeld entspricht. Somit hat sich die Anzahl immatrikulierter BEV seit 2018 fast verdreifacht (2018: 67 BEV). Im Kanton Thurgau liegt der Anteil an immatrikulierten BEV bei 1.12 Prozent (2020).

BEV stehen aber auch in der Kritik. Nicht nur wegen des Ressourcenverschleisses, sondern vor allem wegen ihrer Umweltbilanz. Die verbauten Akkus versammeln in ihrem Inneren eine Vielzahl wichtiger und seltener Rohstoffe, die am Ende des Lebenszyklus aktuell nur in Ausnahmen weiter genutzt werden. Schuld sind die erst im Aufbau befindlichen Recyclingverfahren und der in den Kinderschuhen verweilende Rohstoffkreislauf. Weltweit arbeiten Unternehmen und Forschungseinrichtungen daran, ausgediente Akkus aus Elektroantrieben zu recyceln und die Rohstoffe wieder nutzbar zu machen.

Menschenrechts- und Umweltorganisationen üben vor allem Kritik am Abbau von Kobalt, Lithium und Seltenen Erden. Tatsächlich verursachen diese Prozesse Umweltschäden, auch durch den Abraum, also das Abtragen der Gesteinsschichten, die über den Rohstoffen liegen. Zudem

sind – je nach Abbauort – ungenügende Arbeitsbedingungen und soziale Standards ein Problem. In diesem Bereich haben die grossen Produzenten in den letzten Jahren aber verschiedene Initiativen wie beispielsweise die «The Cobalt Industry Responsible Assessment Framework (CI-RAF)» gegründet ⁽¹⁾. In diesem Rahmen verpflichten sie sich, regelmässig über Risiken bezüglich Umwelt, Arbeitsplatzsicherheit und -gesundheit, Einhaltung von Menschenrechten und den Umgang mit der lokalen Bevölkerung zu berichten.

Die von den Verfassern der Einfachen Anfrage erwähnte nicht beantwortete Email von einem Einwohner aus Frauenfeld wurde am 13. November 2019 beim Stadtpräsidenten eingereicht. Der Absender erhielt am 14. November 2019 eine Empfangsbestätigung des Stadtpräsidenten. Die Email wurde stadtintern weitergeleitet, eine weitere Beantwortung der Email ist versehentlich nicht erfolgt. Bis zum Eintreffen dieser Anfrage wurde dies nicht bemerkt, der Verfasser der Email hatte diesbezüglich auch nicht mehr nachgefragt.

A. Ladesystem für Elektrofahrzeuge in Mehrfamilienhäusern

a) Was hat die Stadt bis jetzt konkret gemacht, damit solche Systeme Standard werden?

Bereits heute werden in der Schweiz von verschiedenen Herstellern und Anbietern Ladelösungen für das geregelte Laden in Mehrfamilienhäusern beziehungsweise Tiefgaragen angeboten. Zum intelligenten Gesamtsystem gehören eine Grundinfrastruktur und vernetzte Ladestationen für die gewünschte Anzahl Parkplätze. Dank intelligentem Lastmanagement und direkter Integration der einzelnen Ladepunkte kann in den meisten Fällen auf eine kostenintensive Verstärkung der bestehenden elektrischen Zuleitungen (Hausanschlüsse) verzichtet werden. Eine spätere Erweiterung auf zusätzliche Parkfelder ist ohne grossen Aufwand bei den meisten am Markt angebotenen Produkten und Systemen möglich. Thurplus vermittelte bis dato die diesbezüglichen Angebote von Alpiq (eingestellt per 31. Dezember 2021) und ist aktuell dabei, ein Konzept «Ladeinfrastruktur im privaten Raum» zu erstellen (siehe Seite 6).

Immobilienbesitzer, Bauherren, Stockwerkeigentümerschaften oder Liegenschaftsverwaltungen können die weitgehend kostenlosen Beratungsdienstleistungen der städtischen Energieberatungsstelle «etteam.ch» in Anspruch nehmen, um sich über Ladeinfrastruktur speziell für Mehrfamilienhäuser zu informieren.

¹ www.cobaltinstitute.org

b) Beispiel Neubauten: Was unternimmt die Stadt, dass mit der Erstellung von Parkplätzen, insbesondere Tiefgaragenplätzen, eine genügende Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge realisiert wird? Ist es nicht widersinnig noch immer (s. auch Beantwortung Motion Pöll/Bernhard Zeitgemässes Abstellplatzreglement vom 24.10.2018 - auf das Vorliegen und die Umsetzung des angepassten Reglements warten wir weiterhin), eine viel zu hohe Anzahl von Parkplätzen vorzuschreiben und dies zudem ohne entsprechende Ladeinfrastruktur?

Vorschriften einer kommunalen Bauordnung stellen Beschränkungen der Eigentumsfreiheit dar. Als solche bedürfen sie einer gesetzlichen Grundlage, müssen im öffentlichen Interesse liegen und das Verhältnismässigkeitsprinzip beachten. Die Rechtsprechung hat diese Thematik etwa im Zusammenhang mit Anschluss-Pflichten an einen Wärmeverbund oder eine Gasversorgung schon beleuchtet. Der Stadtrat verweist beispielhaft auf das Urteil des Bundesgerichtes 1P.193/1994 und dessen Besprechung im ZBI 96/1995 S. 272.

Eine Baureglementbestimmung mit Inhalten, welche die Ladeinfrastruktur regelt, fände wohl eine übergeordnete gesetzliche Grundlage in der kantonalen Energiegesetzgebung, und auch das öffentliche Interesse (am Ziel, die individuelle Mobilität von fossilen Energieträgern wegzubringen) wäre wohl zu bejahen. Kritisch sieht der Stadtrat den Aspekt der Verhältnismässigkeit, d.h. der Zweckmässigkeit, der Angemessenheit und der Verhältnismässigkeit im engeren Sinne.

Sowohl aus rechtlichen Überlegungen als auch ordnungspolitisch wäre es aus Sicht des Stadtrats nach nicht sachgerecht, Grundeigentümer und Investoren zu verpflichten, Parkieranlagen mit Ladeinfrastruktur auszurüsten, zumal das damit verbundene Fokussieren auf eine bestimmte Technologie die Gefahr birgt, der offensichtlich rasanten Entwicklung in diesem Bereich bald hinterher zu hinken. Angesichts dessen erscheint dem Stadtrat der Vorschlag, diesbezügliche Vorschriften in die kommunale Bauordnung aufzunehmen, als nicht zielführend.

Aufgrund fehlender übergeordneter gesetzlicher Grundlagen ist auch bei der Überarbeitung des Abstellplatzreglements keine Vorgabe bezüglich einer Ausrüstungspflicht vorgesehen. Im Baureglement und bei den Vorgaben für Gestaltungspläne sind ebenfalls keine Vorgaben für die Erstellung von Lademöglichkeiten hinterlegt.

Letztendlich entscheiden die Bauherren, der Markt und die technische Entwicklung, ob und wie viele Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge ausgerüstet werden.

c) Beispiel Gestaltungspläne: Verlangt die Stadt von der Bauherrschaft im Gegenzug für die Gewährung von Vorteilen gegenüber der Regelbauweise unter anderem auch eine gute Ladeinfrastruktur?

Im Rahmen von Gestaltungsplänen werden hinsichtlich einer nachhaltigen Nutzung von Energie nur Vorgaben im Bereich des anzuwendenden Baustandards gemacht und die Nutzung von erneuerbarer Energien gemäss der aktuellen Energierichtplanung vorgeschrieben. Vorgaben bezüglich Ladeinfrastruktur werden keine gemacht. Es zeigt sich, dass Bauherren bereits heute von sich aus die notwendigen Vorkehrungen treffen, um eine entsprechende Ladeinfrastruktur zu erstellen.

d) Beispiel LEA (Ladesystem für Elektrofahrzeuge mit individueller Stromabrechnung): Die Stadt Kreuzlingen (TBK Technische Betriebe Kreuzlingen) bietet seit letztem Herbst in Zusammenarbeit mit den lokalen Elektrikern ein solches System an. Das System eignet sich sowohl für Neubauten als auch für bestehende Liegenschaften. Warum bietet die Stadt Frauenfeld (Thurplus) nicht auch ein solches System an?

LEA steht für «**L**adesystem für **E**lektrofahrzeuge mit individueller Strom-**A**brechnung für Mehrfamilienhäuser». Bei der von den Technischen Betrieben Kreuzlingen verwendeten Lösung handelt es sich um ein Produkt, welches von vielen Energieversorgern angeboten wird, im speziellen wird es von einigen bei Ost-mobil angegliederten Energieversorgungsunternehmen angeboten. Ost-mobil ist ein partnerschaftliches Netzwerk unter der Leitung der St. Galler Stadtwerke, in welchem zwischenzeitlich über 37 Energieversorgungsunternehmen grossmehrheitlich aus der Ostschweiz mitwirken. Ziel von Ost-mobil ist es, den Weg für eine umweltverträgliche Mobilität in der Ostschweiz zu ebnen und Aktivitäten im Bereich Ladeinfrastruktur zu koordinieren. Thurplus ist seit 2017 Partner von Ost-mobil.

Dank intelligentem Lastmanagement werden die angeschlossenen Ladestationen ohne Überlastung des Hausanschlusses versorgt. Die intelligente e-Ladestation ermöglicht eine einfache Authentifizierung via Ladeschlüssel am persönlichen Parkfeld. Somit wird der Verbrauch durch die Technischen Betriebe Kreuzlingen präzise erfasst und erscheint auf der individuellen Stromabrechnung der Nutzerinnen und Nutzer oder in einer Zusammenfassung zum Beispiel für die Immobilienverwaltung. Die Realisation der Ladelösungen durch die Technischen Betriebe Kreuzlingen geschieht zusammen mit dem lokalen Gewerbe. Ein Elektriker klärt in einem ersten Schritt die technischen Möglichkeiten (Messung Hausanschluss, Erschliessung Parkfelder) ab. In einem weiteren Schritt wird die Unterverteilung für die Integration der einzelnen Ladepunkte

installiert, um anschliessend die Ladestationen bei den einzelnen Parkplätzen zu installieren. Die Technischen Betriebe Kreuzlingen integrieren die neu erstellte Ladeinfrastruktur direkt in ihr Energiedaten Management System, um die Verrechnung sicher zu stellen. Der Kunde bezieht die Basis- und Ladeinfrastruktur direkt beim beauftragten Elektriker.

Thurplus hat den strategischen Auftrag als Dienstleister vom Gemeinderat mit dem Reglement im Sommer 2020 erhalten und ist jetzt daran, die Grundlagen zur Erfüllung der verschiedenen Erwartungen aufzuarbeiten, dazu ist aktuell eine Marktstudie «Ladeinfrastruktur im privaten Raum» in Erarbeitung. Zielsetzung dieser Studie ist es, für Thurplus eine Entscheidungsgrundlage zu liefern, zukünftig eine Lösung für Ladeinfrastruktur im privaten Raum zur Unterstützung des Ausbaus der Elektromobilität in der Region Frauenfeld anbieten zu können. Unterschieden werden sollen die Bedürfnisse von Einfamilienhäusern, kleineren Mehrfamilienhäusern, grösseren Überbauungen, dem Gewerbe, Industrie und Verwaltungen. Denkbar ist auch, nur Verrechnungsdienstleistungen im Bereich des geregelten Ladens den Kunden von Thurplus anzubieten. Somit würde die an den Ladepunkten bezogene Energie auf der Stromrechnung des jeweiligen Kunden erscheinen.

B. Öffentliche Ladestationen

a) Wieviele öffentliche Ladestationen gibt es in der Stadt? Ist der SR der Auffassung, das genüge?

Momentan können an drei städtischen Ladesäulen mit jeweils zwei Ladepunkten Fahrzeuge mit maximal 22 Kilowatt geladen werden (Promenade, Schlossmühlestrasse, Marktplatz). Gesamthaft gibt es gemäss der Seite www.ich-tanke-strom.ch aber weitaus mehr öffentlich zugängliche Ladepunkte in Frauenfeld. Heute sind auf dem ganzen Stadtgebiet mindestens vier zusätzliche öffentliche Ladesäulen mit acht Ladepunkten und einer Ladeleistung von maximal 24 Kilowatt verteilt. Eine Ladesäule mit maximal 50 Kilowatt Ladeleistung ist ebenfalls verfügbar. Die öffentlich zugänglichen Ladesäulen, welche durch Private betrieben werden, befinden sich an der Hungerbühlstrasse 22 (2x max. 22 Kilowatt), der Juchstrasse 16 (2x max. 24 Kilowatt), der Zürcherstrasse 305 (2x max. 22 Kilowatt), der Zürcherstrasse 325 (2x max. 22 Kilowatt) und an der Langfeldstrasse 70 mit einer maximalen Ladeleistung von 43 Kilowatt beziehungsweise 50 Kilowatt.

Aufgrund der aktuellen Wirtschaftlichkeit und Nutzungszahlen besteht keine Absicht seitens des Stadtrates, in eine flächendeckende Ladeinfrastruktur zu investieren. Der Schwerpunkt liegt

in der Bereitstellung einer moderaten Basisinfrastruktur, die punktuell die Standortattraktivität erhöht, aber auch das Ziel verfolgt, einen Anschubeffekt auszulösen. Die räumliche Verteilung der Ladestationen erfolgte aufgrund soziodemografischer Faktoren und publikumsintensiven Einrichtungen. Bei geplanten zukünftigen Neugestaltungen von Verkehrsflächen und Parkierungsanlagen wird die Erstellung von Ladeinfrastruktur situativ geprüft.

Folgende Energiemengen wurden an den städtischen Ladesäulen abgegeben:

	2018	2019	2020
Anzahl Ladepunkte	4	4	6
Energieabgabe in kWh	1'752	3'886	8'130
Anzahl Ladevorgänge	169	364	702

Die Auswertung zeigt, dass durchschnittlich pro Ladevorgang rund 11 Kilowattstunden elektrische Energie abgegeben werden. Entsprechend dauert ein durchschnittlicher Ladevorgang bei einer Leistung von 22 Kilowatt circa 30 Minuten. Die Auslastung der städtischen Ladeinfrastruktur kann momentan als gering angesehen werden.

b) Beispiel öffentliche Parkhäuser: Was hat die Stadt bis jetzt konkret gemacht, damit es in öffentlichen Parkhäusern Lademöglichkeiten gibt?

Mögliche Investoren oder Betreiber von öffentlichen Tiefgaragen und Parkierungsanlagen können die kostenlosen Beratungsdienstleistungen der städtischen Energiefachstelle (eteam.ch) in Anspruch nehmen, um sich bezüglich den Möglichkeiten einer entsprechenden Ladeinfrastruktur umfassend zu informieren. Die Beratung umfasst erste technische Abklärungen und das Aufzeigen von verschiedenen Produkten, Anbietern und Abrechnungssystemen im Bereich des geregelten Ladens. Weiter werden den Kundinnen und Kunden die weiteren Schritte aufgezeigt, um die für sie optimale Lösung zu wählen.

Der Stadtrat sieht, wie bereits oben ausgeführt, keine Möglichkeit, Investoren oder Betreibern bezüglich der Ausrüstung von Tiefgaragen und Parkierungsanlagen Vorgaben zu machen.

Falls die Bevölkerung voraussichtlich im Herbst 2021 dem Antrag für die grundbuchamtliche Sicherung zur Nutzung von 50 öffentlichen Parkplätzen für Personenwagen im Untergeschoss des Ergänzungsbaus des Regierungsgebäudes zustimmt, so besteht die Absicht, dass die 50 öffentlichen Plätze für eine elektrische Ladung vorbereitet werden.

c) Warum sorgt die Stadt nicht dafür, dass es in der von der Stadt hoch subventionierten Tiefgarage Promenade Ladestationen gibt?

Am 22. Januar 2013 beschloss der Gemeinderat, für 2 Millionen Franken aus der Spezialfinanzierung Parkierung 60 öffentlichen Parkplätze in der Parkgarage der Wohnpark Promenade AG zu sichern. Die Parkgarage befindet sich weiterhin in privaten Händen, entsprechend besitzt der Stadtrat keine Weisungsbefugnis.

C. Weitere Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Die Elektromobilität bietet die Chance, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor massiv zu senken, Luftschadstoffemissionen lokal zu vermeiden und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren. Dadurch, dass Elektromotoren sehr energieeffizient sind, haben Elektrofahrzeuge einen drei- bis viermal höheren Wirkungsgrad als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor; der Energieaufwand für die Fortbewegung ist folglich bedeutend kleiner. Eine nicht zu vernachlässigende Grundbedingung dazu ist jedoch die CO₂-reduzierte Stromerzeugung, welche insbesondere im Winterhalbjahr aktuell in Europa noch nicht sichergestellt ist.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass eine CO₂ - freie und energieeffiziente Mobilität möglich ist. Dafür müssen intelligente Stromnetze, erneuerbare Energien und Elektromobilität kombiniert und an die Bedürfnisse von Unternehmen und privaten Haushalten angepasst werden. Der Kanton Thurgau lancierte ein Pilotprojekt des Bundesamtes für Energie (BFE) zusammen mit den lokalen Energieversorgungsunternehmen, interessierten Unternehmen und Forschungsstellen im Kanton Thurgau, um unter anderem das zeitversetzte und gesteuerte Laden im Rahmen von Smart Grids praxisorientiert zu erforschen und zu testen. Der Anschluss an bestehende Projekte z.B. der Energiestadt ist denkbar und soll ebenfalls überprüft werden.

Die Kosten werden einerseits durch das BFE und andererseits durch private Unternehmen getragen. Eine Kostenbeteiligung seitens des Kantons ist möglich.

Erste Abklärungen mit der Abteilung Energie (DIV) haben ergeben, dass die Stadt Frauenfeld sich grundsätzlich als Modellregion „Thurgau Elektrisch“ eignen würde (Massnahme 14, Grundlagenbericht „Chancen der Elektromobilität für den Kanton Thurgau“). Der Stadtrat hat bereits Ende 2019 in seiner Beantwortung der Interpellation «Elektromobilität Frauenfeld» von GR Iryna Meyer dargelegt, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und der Stadt

Frauenfeld hinsichtlich der Elektromobilität sinnvoll ist und beauftragte die Energiefachstelle, zusammen mit Thurplus die nötigen Schritte hinsichtlich der Einrichtung einer Modellregion zu tätigen.

Zwischenzeitlich wurde das energiepolitische Programm dahingehend entsprechend angepasst und ergänzt. Das aktuelle energiepolitische Programm wurde vom Stadtrat an seiner Sitzung vom 9. Februar 2021 genehmigt. Ein Massnahmenplan bezüglich der Modellregion und zur Förderung der Elektromobilität wird momentan erarbeitet.

Frauenfeld, 20. April 2021

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Die Stadtschreiberin

Beilage:
Einfache Anfrage

Einfache Anfrage gemäss Art. 45 des Geschäftsreglements des Gemeinderats von Peter Hausammann und Anita Bernhard-Ott

Ladeinfrastruktur Elektromobilität in Frauenfeld

Die Elektromobilität bietet die Chance, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor massiv zu senken, Luftschadstoffemissionen lokal zu vermeiden und die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren (erwog der SR zutreffend vor knapp einem Jahr in seiner Antwort auf die Interpellation Meyer zur Modellregion «Elektromobilität Frauenfeld»). Der SR geht davon aus, dass sich die Elektromobilität in der Schweiz langsam aber stetig durchsetzt.

Für die Elektromobilität braucht es eine entsprechende Infrastruktur, insbesondere ein dichtes Netz an «Stromtankstellen» (Ladestationen, Lademöglichkeiten, Ladelösungen). Wenn man sich umschaut und umhört (z.B. eine von der Stadt nicht beantwortete Anfrage eines interessierten Bürgers vom 13.11.2019), scheint die Stadt Frauenfeld hier grossen Nachholbedarf zu haben. Wir ersuchen den SR, dazu die folgenden Fragen zu beantworten.

A. Ladesystem für Elektrofahrzeuge in Mehrfamilienhäusern

a) Was hat die Stadt bis jetzt konkret gemacht, damit solche Systeme Standard werden?

b) Beispiel Neubauten: Was unternimmt die Stadt, dass mit der Erstellung von Parkplätzen, insbesondere Tiefgarageplätzen, eine genügende Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge realisiert wird? Ist es nicht widersinnig noch immer (s.auch Beantwortung Motion Pöll/Bernhard Zeitgemässes Abstellplatzreglement vom 24.10.2018 - auf das Vorliegen und die Umsetzung des angepassten Reglements warten wir weiterhin), eine viel zu hohe Anzahl von Parkplätzen vorzuschreiben und dies zudem ohne entsprechende Ladeinfrastruktur?

c) Beispiel Gestaltungspläne: Verlangt die Stadt von der Bauherrschaft im Gegenzug für die Gewährung von Vorteilen gegenüber der Regelbauweise unter anderem auch eine gute Ladeinfrastruktur?

d) Beispiel LEA (Ladesystem für Elektrofahrzeuge mit individueller Stromabrechnung): Die Stadt Kreuzlingen (TBK Technische Betriebe Kreuzlingen) bietet seit letztem Herbst in Zusammenarbeit mit den lokalen Elektrikern ein solches System an. Das System eignet sich sowohl für Neubauten als auch für bestehende Liegenschaften. Warum bietet die Stadt Frauenfeld (Thurplus) nicht auch ein solches System an?

B. Öffentliche Ladestationen

- a) Wieviele öffentliche Ladestationen gibt es in der Stadt? Ist der SR der Auffassung, das genüge?
- b) Beispiel öffentliche Parkhäuser: Was hat die Stadt bis jetzt konkret gemacht, damit es in öffentlichen Parkhäusern Lademöglichkeiten gibt?
- c) Warum sorgt die Stadt nicht dafür, dass es in der von der Stadt hoch subventionierten Tiefgarage Promenade Ladestationen gibt?

C. Weitere Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität

Hat die Stadt nebst der Einrichtung von E-Ladestationen und der Prüfung eines Stadtbusses mit energieeffizientem Antrieb weitere Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität vorgesehen? Falls ja, was für welche?

Frauenfeld, 20. Januar 2021



Peter Hausammann, Gemeinderat CH



Anita Bernhard-Ott, Gemeinderätin CH