

Botschaft an den Grossen Gemeinderat für die 4. Sitzung vom 01.09.2022

Traktandum Nr. 141

Registratur Nr. 10.3.73

Axioma Nr. 7888

Ostermundigen, 06.07.2022/MulPet, MosLea



Überparteiliches Postulat betreffend "Prüfung der Fördermöglichkeiten für den Ausbau der Elektromobilität"; Erheblicherklärung/Ablehnung

Wortlaut

Der GR wird beauftragt zu prüfen in welcher Form die Gemeinde den breiten Rollout der Elektromobilität unterstützen kann. Der Gemeinderat soll mit dem Kanton und dem Stromversorger (BKW) prüfen,

- welche Möglichkeiten bestehen, den Bau von Ladeinfrastruktur für die tägliche Ladung von Elektrofahrzeugen zu fördern.
- welches Angebot an Ladestationen auf Basis der Bevölkerungsstruktur auf öffentlichem Grund (Blaue Zonen) sinnvoll ist.
- wie schnell ein solcher Ausbau sinnvoller Weise geschieht.
- welche Massnahmen getroffen werden müssen, damit eine Überlastung und ein unnötiger Ausbau der Netzinfrastruktur vermieden werden kann.

Begründung / Fragen

Im Sommer 2021 lehnte das Stimmvolk das CO₂-Gesetz ab. Selbst die Gegner attestierten dem Klimaschutz jedoch grosse Dringlichkeit. Einer der wichtigsten Gründe für die Ablehnung war die weit verbreitete Angst vor steigenden Kosten in der Mobilität. Gleichzeitig lässt sich jedoch nicht verschweigen, dass die Mobilität mit rund einem Drittel der CO₂-Emissionen für den Kampf gegen die Klimakrise von grosser Bedeutung ist. Die Mobilität ist auch der einzige Verursacher von CO₂-Emissionen, bei dem es in den letzten Jahren nicht gelungen ist die Emissionen zu reduzieren. Die einfachste Möglichkeit, die Emissionen im Verkehr schnell zu senken, ist der Umstieg auf die Elektromobilität, kombiniert mit einem Ausbau der erneuerbaren Energien. Diesbezüglich sind sich die meisten Protagonisten heute einig.

Auch die Gesamtökologie von Elektrofahrzeugen spricht heute für den Ausbau der Elektromobilität. Einerseits zeigen umfassende Lebenszyklusanalysen, welche das PSI durchgeführt hat, dass bereits heute die Elektromobilität gegenüber der Mobilität mit Verbrennungsmotoren besser abschneidet¹. Neuere Entwicklungen im Bereich des Batterierecycling und die Optimierung der chemischen Reaktionssysteme der Batterien bieten grosses Potenzial, die

¹ <https://www.psi.ch/de/media/55857/download>

Umweltauswirkungen in der Batterieherstellung in den nächsten Jahren noch einmal deutlich zu reduzieren und somit die Ökobilanz insgesamt weiter zu verbessern.

Erfreulicherweise dürfte sich die Elektromobilität in den nächsten Jahren weitgehend ohne Subventionen breit durchsetzen. Seit 2015 sind die Preise von Batterien um einen Faktor fünf gesunken und die Preisentwicklung zeigt weiter nach unten². Bereits heute ist in vielen Fällen ein Elektrofahrzeug über die Lebensdauer günstiger als ein vergleichbares Verbrennerfahrzeug. Experten gehen davon aus, dass spätestens 2025 Elektrofahrzeuge sogar in der Anschaffung günstiger sind. Spätestens dann ist zu erwarten, dass Elektrofahrzeuge beim Neukauf Verbrennerfahrzeuge verdrängen werden.

Mit der Zunahme der Elektrofahrzeuge verändert sich aber auch die notwendige Infrastruktur. Tankstellen verlieren mittelfristig an Bedeutung und die Ladeinfrastruktur wird immer wichtiger. Dabei stehen jedoch sogenannte Schnellladestationen nicht im Fokus des Interesses. Die tägliche Gebrauchscharakteristik legt nahe, dass Fahrzeuge in Zukunft meistens über längere Zeit und mit relativ kleinen Leistungen während des Parkierens geladen werden. Tatsache ist, dass die durchschnittliche, typische Tagesleistung eines Fahrzeugs bei rund 40 km liegt. Die dafür notwendige Energiemenge von rund 10 kWh kann an einem Hausanschluss problemlos über Nacht nachgeladen werden.

Für die Gemeinden ergibt sich dadurch eine neue Koordinationsaufgabe. Sie müssen zusammen mit den Energieversorgern sicherstellen, dass einerseits schnell genug passende Ladeinfrastrukturen zur Verfügung stehen und andererseits die bestehende Stromversorgungsinfrastruktur nicht unnötig ausgebaut werden muss.

Aus der Sicht der Konsument*innen wird sich ein Anspruch auf Ladeangebote durchsetzen. Wenn wir wollen, dass sich die Elektromobilität durchsetzt, müssen wir den Konsument*innen im Moment des Kaufs die Sicherheit vermitteln, dass sie das Fahrzeug jederzeit laden können. Im eidgenössischen Parlament ist deshalb aktuell eine Motion abhängig, die ein «Recht auf Laden» postuliert und die Hauseigentümer dazu verpflichtet will, ihre Einstellungshallen und Parkplätze mit einer ausreichenden Infrastruktur zum schrittweisen Ausbau von Ladestationen auszurüsten.

Elektromobilität darf jedoch nicht auf die eher Begüterten mit eigenem Garagenparkplatz eingeschränkt werden. Eine erhebliche Anzahl von Personen in der Agglomeration und in den Städten ist darauf angewiesen, ihre Fahrzeuge über Nacht in der blauen Zone abzustellen. Statistisches Datenmaterial dazu besteht aktuell nicht. Es wäre jedoch einfach diese Zahlen überschlagsmässig aus der Parkplatzstatistik zu eruieren.

Da der öffentliche Raum durch die Strassenlaternen bereits relativ gut erschlossen ist, bietet es sich an, diese Infrastruktur wo nötig zu verstärken und als Ladestellen zur Verfügung zu stellen. Entsprechende Versuche sind in verschiedenen Städten wie Bern oder Basel unterwegs. Es ist jedoch notwendig, dieses Angebot mit einem Lademanagement zu komplettieren. Nur so kann einerseits sichergestellt werden, dass im Bedarfsfall geladen werden kann und andererseits die Infrastruktur nicht überlastet wird.

Längerfristig muss die Gefahr einer Überlastung übergreifend gemanagt werden. Geschieht dies nicht, besteht die Gefahr das Fahrzeuge übermässig schnell und nicht zwingend nach deren Bedarf geladen werden und dadurch Überlastungssituationen entstehen. Es ist folglich

² <https://www.eia.gov/analysis/studies/electricity/batterystorage/>

das übergeordnete Interesse der Gemeinde sicherzustellen, dass die Entwicklung der Ladeinfrastruktur frühzeitig und gut geplant vorangetrieben wird.

Eingereicht am: 23.09.2021

Unterzeichnende: Christian Zeyer (Erstunterzeichner, SP); Priska Zeyer (SP), Astrid Bärtschi (Die Mitte), Sandra Löhner (Die Mitte), Emsale Selmani (SP), Marcel Falk (SP), Matthias Kuert (SP), Colette Nova (SP), Simone Schnider (SP), Kerstin Kistler (SP), Kathrin Balmer (SP), Stefanie Dähler (SP), Sarah Aeschbacher (SP)

1. Stellungnahme des Gemeinderates vom 05.07.2022

Der Gemeinderat steht der Förderung der Elektromobilität grundsätzlich positiv gegenüber. Langfristiges Ziel des Gemeinderats ist es, die Mobilität in Ostermundigen möglichst klimaneutral zu gestalten. Eine weitere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr geniesst erste Priorität, siehe auch Leitsatz 5 von O'mundo. Aber auch der verbleibende motorisierte Individualverkehr muss dekarbonisiert werden: Die Elektromobilität ist hier ein wichtiger Zwischenschritt.

Der Gemeinderat hat sich deshalb eine Übersicht zum aktuellen Stand bezüglich Ladeinfrastruktur verschafft (siehe Kapitel 1.1) und sich ausführlich den gestellten Fragen angenommen (siehe Kapitel 1.2).

1.1. Stand heute

Stand 6. Juli 2022 gibt es in Ostermundigen 5 öffentlich zugängliche Standorte (vgl. Plan) mit 13 Ladeplätzen³. Weitere Ladeplätze werden vermutlich 2022 noch hinzukommen.



³ Quelle: www.ich-tanke-strom.ch

Auch in unmittelbarer Nähe zur Gemeinde Ostermundigen sind Ladestationen vorhanden, so z. B. auf Berner Boden beim Schosshaldenfriedhof, beim Stadion Wankdorf, im Galgenfeld, im Hinterer Schermen oder in Gemeinden Deisswil/Stettlen.

1.2. Fragestellungen

Die im Postulat gestellten Fragen wurden zusammen mit dem kantonalen Amt für Umwelt und Energie (AUE) und dem Stromversorger BKW Energie AG (BKW) behandelt. Sie nahmen wie folgt Stellung zu den Fragen:

Frage 1: Welche Möglichkeiten bestehen, den Bau von Ladeinfrastruktur für die tägliche Ladung von Elektrofahrzeugen zu fördern?

⇒ *AUE*: Grundsätzlich bestehen vier verschiedene Möglichkeiten, in Abhängigkeit der jeweiligen Handlungsfelder: Wohngebiete, Neubau und grössere Umbauten von Mehrfamilienhäusern, Öffentlicher Raum in Gemeinden (z. B. Blaue Zonen, Parkhäuser, P+R-Anlagen), Firmen. Für Gemeinden besteht vor allem auf den öffentlichen Gemeindeparkplätzen die Möglichkeit den Bau der Ladeinfrastruktur zu ermöglichen und damit zu fördern. In der Regel erfolgt dies in einer Gemeinde z. B. bei Blauen Zonen durch Erteilung einer Sondernutzungskonzession an Dritte, indem sie die Nutzung der Parkplätze zur Verfügung stellt. Dies ist im Zusammenhang mit der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand eine wichtige direkte bzw. indirekte Fördermöglichkeit einer Gemeinde. Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld, das zur Förderung beiträgt, ist aktive Kommunikation und Information – insbesondere für die breite Bevölkerung. Einerseits sollen damit aktuelle Informationen leicht zugänglich gemacht, konkrete Praxisbeispiele aufgezeigt und andererseits allfällige Vorurteile und Bedenken abgebaut werden. Eine Ladung muss nicht immer zwingend täglich erfolgen, allerdings ist dies in den allermeisten Fällen so.

⇒ *BKW*: Die Förderung kann sehr vielschichtig erfolgen. Der Kanton Bern kennt z. B. einen einmaligen Förderbeiträge an die Investitionskosten. Weiter sind eine Richtplanung und Bauvorschriften der Gemeinden sehr effektive Massnahmen. Das alles wird abgerundet durch eine umfassende und leicht zugängliche Beratung.

Stellungnahme des Gemeinderats zu Frage 1

Der Gemeinderat stimmt mit dem AUE und der BKW überein, dass es vielerlei Möglichkeiten zur Förderung von Elektromobilität und entsprechender Ladeinfrastruktur gibt. Aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen will sich der Gemeinderat fokussieren. Unter Berücksichtigung der Aussagen vom AUE, der BKW und des Handlungsleitfadens «Elektromobilität für Gemeinden» von EnergieSchweiz⁴ möchte er sich für folgende vier Handlungsfelder/Schwerpunkte einzusetzen:

- ***Rechtliche & planerische Rahmenbedingungen***: Die Ortsplanungsrevision der Gemeinde Ostermundigen ist in vollem Gange. Der motorisierte Individualverkehr und somit die Elektromobilität sind ein wichtiger Teil der schon erarbeiteten Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) – der Leitstern für die Raum- und Verkehrsplanung der Gemeinde Ostermundigen. Die anstehende Revision der Baurechtlichen Grundordnung bietet zusätzlichen

⁴ Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen – Elektromobilität für Gemeinden. EnergieSchweiz, Januar 2022.

Handlungsspielraum. So ist es z. B. denkbar, bei Neu- und Umbauprojekten eine (private) Ladeinfrastruktur für Steckerfahrzeuge⁵ zu fordern/zu fördern. Oder, um einen möglichen Ausbau der Netzinfrastruktur zu verhindern, wäre beispielsweise auch eine Vorschrift für intelligente Lademanagementsysteme⁶ eine Option.

⇒ Diese beiden Punkte und weitere Ideen werden in das Revisionsprojekt der Baurechtlichen Grundordnung einfließen. Zu einem späteren Zeitpunkt folgt die Ergänzung des Richtplans Energie mit mobilitätsbezogenen Themen.

- Infrastrukturelle Rahmenbedingungen: Für den Gemeinderat ist eine grundlegende öffentliche Ladeinfrastruktur für Steckerfahrzeug ein wichtiger Standortvorteil und ein notwendiger klimapolitischer Schritt. Die Gemeinde Ostermundigen will als gutes Beispiel vorangehen und an geeigneten Standorten auf Gemeindeparkplätzen öffentliche Ladestationen zur Verfügung stellen. Dafür soll Elektrizität aus erneuerbaren Energien verwendet werden. Mithilfe einer öffentlichen Ladeinfrastruktur soll Elektromobilität auch für StockwerkeigentümerInnen und MieterInnen möglich sein.

⇒ Ein separates Projekt mit Finanzierung wird gemäss Kapitel 1.3 zu einem späteren Zeitpunkt beantragt.

- Vorbildfunktion: Der Gemeinderat will eine Verhaltensveränderung bei der Bevölkerung erreichen. Kurz- bis mittelfristig wird es zentral sein, dass die Gemeindeverwaltung einen Vorbildcharakter einnimmt. In einem Mobilitätskonzept für die Verwaltung sollen die Zielsetzung, Möglichkeiten und umzusetzende Massnahmen für den Geschäfts- und Pendlerverkehr der Mitarbeitenden definiert werden. Dabei stehen z. B. die Beschaffung von Elektro- und Cargo-Velos sowie der möglichst rasche Ersatz von bisher mit fossilen Treibstoffen betriebenen Gemeindefahrzeugen durch Elektrofahrzeuge im Vordergrund.

⇒ Ein separates Projekt mit Finanzierung wird zu einem späteren Zeitpunkt beantragt.

- Information (& Beratung): Die Bevölkerung, Unternehmen, Bauherrschaften und weitere wichtige Gruppen sollen niederschwellig über die Vorteile des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und der Elektromobilität informiert werden (z. B. persönliches Gespräch, Bantiger Post, Social Media). Eine persönliche Beratung kann derzeit nicht von der Gemeindeverwaltung sichergestellt werden; hier wird an externe Fachstellen verwiesen.

⇒ Die niederschwellige Information zu besagten Mobilitätsthemen wird durch die Gemeindeverwaltung – insbesondere durch die Fachstelle Energie & Nachhaltigkeit – abgedeckt.

Frage 2: Welches Angebot an Ladestationen auf Basis der Bevölkerungsstruktur auf öffentlichem Grund (blaue Zonen) ist sinnvoll?

⇒ *AUE*: Hierzu benötigt es eine Analyse der geeigneten Standorte in der jeweiligen Gemeinde, welche sowohl die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung als auch die Siedlungsplanung, das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsplanung und die Erschliessung mit Elektrizität

⁵ Als Steckerfahrzeuge gelten reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride.

⁶ Ein intelligentes Lade-/Lastmanagement verteilt die zur Verfügung stehende Energie auf alle BezügerInnen und über einen längeren Zeitraum. So können Leistungsspitzen, Überlastungen und ein allfällig notwendiger Ausbau des Netzanschlusses vermieden werden. Ein erklärendes Video zum Lade-/Lastmanagement findet sich unter: <https://youtu.be/-lEKN-386gs>.

berücksichtigt. Ein zusätzlicher Punkt ist die Attraktivität (Verweilmöglichkeiten), welcher dann mit den oben aufgeführten Kriterien zu den geeigneten Standorten führt und damit auch zu den jeweiligen Ladestationstypen. Insbesondere in der Agglomeration sollten, wenn möglich, auch die Planungen der Nachbargemeinden mitberücksichtigt werden. Einige Gemeinden im Kanton Bern haben eine solche Analyse bereits durchgeführt und sind entsprechend dabei die Planungen betreffend der Ladeinfrastruktur umzusetzen oder haben dies bereits getan.

⇒ *BKW*: Die BKW geht heute davon aus, dass rund 20% aller Batteriefahrzeuge permanent auf den Zugang zu öffentlicher Ladeinfrastruktur angewiesen sein werden. Diese muss nicht zwingend auf Parkplätzen der blauen Zone sein. Das Beispiel Bahnhofstrasse 20 zeigt, wie einfach Firmen ihre Ladeplätze der Öffentlichkeit zugänglich machen können. Abhängig von den Rahmenbedingungen werden fünf bis zehn Fahrzeuge einen öffentlichen Ladeplatz teilen. Ostermundigen hat heute z. B. rund 7'500 zugelassenen PKW. Wenn davon mittelfristig 50% mit Elektroantrieb fahren sollen, müssen auf dem Gemeindegebiet 75-150 öffentliche Ladeplätze⁷ entstehen.

Stellungnahme des Gemeinderates zu Frage 2

Der Gemeinderat begrüsst die wertvollen Informationen vom AUE und der BKW. Insbesondere die konkreten Angaben der BKW helfen, eine erste Grössenordnung der zukünftigen Entwicklung bei den Steckerfahrzeugen und der benötigten Ladeinfrastruktur zu erhalten. Der Gemeinderat wird sich konkrete Gedanken zur Entwicklung der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur in der Gemeinde Ostermundigen machen. Mehr Angaben dazu finden sich unter Kapitel 1.3.

Frage 3: Wie schnell sollte ein Ausbau der Ladeinfrastruktur sinnvoller Weise geschehen?

⇒ *AUE*: Der Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte mindestens so schnell geschehen, dass dieser den aktuellen bzw. den in naher Zukunft zu erwartenden Ladebedarf der Steckerfahrzeuge befriedigen kann. Da der Anteil der Steckerfahrzeuge stark ansteigt und weiter ansteigen wird (aktuell 24,8% Anteil an Neuzulassungen in der Schweiz im Oktober 2021) besteht hier dringender Handlungsbedarf.

⇒ *BKW*: Um die Bevölkerung von der «Idee Elektromobilität» zu überzeugen, muss auf breiter Front die Reichweitenangst abgebaut werden. Dies erreicht man unserer Meinung nach, indem man bereits heute ein flächendeckendes, weithin bekanntes Ladenetzwerk aufbaut. Die Anzahl der Ladeplätze kann dann bedarfsgerecht über die Jahre erweitert werden, wenn immer mehr Leute davon überzeugt sind, dass ein Umstieg auch für sie möglich ist.

Stellungnahme des Gemeinderates zu Frage 3

Das AUE und die BKW betonen die Dringlichkeit beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Gemeinde Ostermundigen will als gutes Beispiel vorangehen und an geeigneten Standorten auf Gemeindeparkplätzen öffentliche Ladestationen zur Verfügung stellen, siehe dazu Kapitel 1.3. Der Gemeinderat betont aber auch, dass die Gemeinde Ostermundigen und allfällige Partner «nur» eine Grundinfrastruktur an öffentlichen Ladestationen bieten können. Wir werden

⁷ Anzahl Steckerfahrzeuge, die mittelfristig auf eine öffentliche Ladestation angewiesen sind: $7'500 \cdot 0.5 \cdot 0.2 = 750$ Fahrzeuge. 5-10 Fahrzeuge nutzen gemeinsam einen Ladeplatz. → Es braucht folglich 75-150 öffentliche Ladeplätze.

darauf angewiesen sein, dass Private (Unternehmen, Einkaufszentren, Privatpersonen) ihre Ladestationen der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen.

Frage 4: Welche Massnahmen müssen getroffen werden, um eine Überlastung und ein unnötiger Ausbau der Netzinfrastruktur vermieden werden kann?

⇒ *AUE*: Die Überlastung und ein unnötiger Ausbau der Netzinfrastruktur im Hinblick auf die Elektrifizierung von Fahrzeugen kann oftmals durch den Einsatz von intelligenten Lastmanagement-Systemen in Kombination mit einer (eigenen) PV-Produktion verhindert bzw. minimiert werden. Die Gewährleistung der Stromversorgungssicherheit ist grundsätzlich Sache der Energieversorgungsunternehmen. Können diese die sichere Versorgung mit Elektrizität nicht gewährleisten, greift der Bund bei Strommangellagen oder Überkapazitäten mit entsprechenden Massnahmen ein. Die verfügbare Netzkapazität in der Schweiz und im Kanton Bern hängt auch von exogenen Faktoren wie der Infrastruktur im Ausland, dem Marktdesign und den künftigen Lastflüssen im europäischen Verbundnetz ab.

⇒ *BKW*: Die Überlastung der Stromnetze ist ein grosses Thema. Der Ausbau der Infrastruktur ist dabei aber überhaupt nichts Neues oder Ungewöhnliches. Der Trend hin zu Wärmepumpen und PV-Anlagen befeuert dieses Thema schon seit Jahren. Leute wie ich sind dafür da die Ausbauten synchron mit dem Bedarf vorzunehmen. Um einen unnötigen Ausbau zu vermeiden, gibt es bereits heute Bauvorschriften der Netzbetreiber, die eine Möglichkeit vorsehen Elektrofahrzeuge während der Ladung zu steuern.

Stellungnahme des Gemeinderats zu Frage 4

Auch wenn das AUE, die BKW und auch der Gemeinderat die primäre Verantwortung beim Energieversorger sehen, anerkennt der Gemeinderat, dass die Revision der Baurechtlichen Grundordnung die Möglichkeit bietet, eine Vorschrift für Ladestationen mit intelligenten Lademanagementsystemen einzuführen. So wird die Elektromobilität gefördert, und die Kosten des Netzinfrastukturausbaus können minimiert werden. Der Gemeinderat und die Gemeindeverwaltung stehen bei einem allfälligen Ausbau der Elektromobilität und entsprechender Ladeinfrastruktur in engem Austausch mit der BKW.

1.3. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Die Gemeinde Ostermundigen will die Elektromobilität fördern. Priorität geniesst zwar nach wie vor die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Steckerfahrzeuge sind aber ein weiteres wichtiges Puzzlestück auf dem Weg zu einer CO₂-armen Mobilität.

Gemäss der Stellungnahme zu Frage 1 sieht der Gemeinderat derzeit vier Handlungsfelder für die Förderung der Elektromobilität und ihrer Ladeinfrastruktur:

- die «Rechtlichen bzw. planerischen Rahmenbedingungen»,
- die «Infrastrukturellen Rahmenbedingungen»,
- die «Vorbildfunktion» der Gemeinde und
- «Information».

Die drei Handlungsfelder «Rechtliche/planerische Rahmenbedingungen», «Vorbildfunktion» und «Information» werden im Rahmen zukünftiger Projekte respektive des normalen Tagesgeschäfts der Fachstelle Energie & Nachhaltigkeit weiterverfolgt.

Für das Handlungsfeld «Infrastrukturelle Rahmenbedingungen» soll ein konkretes Projekt mit möglichen Umsetzungsvarianten ausgearbeitet werden.

Der Gemeinderat sieht eine grundlegende öffentliche Ladeinfrastruktur für Steckerfahrzeug als wichtigen Standortvorteil und notwendigen klimapolitischen Schritt. Die Gemeinde Ostermündigen soll als gutes Beispiel vorangehen und an geeigneten Standorten auf Gemeindeparkplätzen öffentliche Ladestationen zur Verfügung stellen. Dafür soll Elektrizität aus erneuerbaren Energien verwendet werden.

Damit ein Grundangebot an Ladestationen abgeschätzt werden kann, müssen vorgängig folgende Fragen geklärt werden:

- Wie viele Steckerfahrzeuge wird es künftig in der Gemeinde geben?
- Wo werden Steckerfahrzeuge geladen?
- Welche öffentliche Ladeinfrastruktur braucht es in der Gemeinde?
- Welche öffentliche Ladeinfrastruktur ist schon vorhanden?

Dazu wird der Gemeinderat eine einfache Analyse erstellen lassen und auf dieser Grundlage mögliche Umsetzungsszenarien aufzeigen. Geplant ist, die Resultate zusammen mit den Entscheidungsgrundlagen dem GGR voraussichtlich am 15. Dezember 2022 zu unterbreiten.

2. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen sowie Artikel 53 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates, beantragt der Gemeinderat dem Grossen Gemeinderat, es sei folgender


Beschluss zu fassen:

Das Postulat wird erheblich erklärt und zur Weiterbehandlung an den Gemeinderat überwiesen.

GEMEINDERAT OSTERMUNDIGEN



Thomas Iten
Präsident



Barbara Steudler
Gemeindeschreiberin