



SVP Stadt Zug, Postfach, 6300 Zug

Zug, 29. April 2019

Herrn Bruno Zimmermann
Präsident GGR der Stadt Zug
c/o Stadtkanzlei, Stadthaus am Kolinplatz
6300 Zug

Uebermittlung per Mail

Postulat: „Solarstrom-für-alle-Zuger“:

Wenn die Stadt Zug schon bereitgestellte Steuermittel für die Förderung der erneuerbaren Energie umverteilt, dann bitte doch direkt zu den Mieterinnen und Mietern, kurz zu allen Zugerinnen und Zugern (und nicht nur zu Gunsten einzelner Profiteure der E-Mobilität).**

Die **Stadt Zug** budgetiert jährlich den Betrag von CHF 400'000.- zur Förderung erneuerbarer Energie. Basis dazu bildet das gültige **Energierglement** (EnergieR) vom 23. November 2010. Es bezweckt, (a) den sparsamen und rationellen Umgang mit Energie und Wasser zu fördern, (b) die Gewinnung und die Nutzung erneuerbarer Energien zu unterstützen, (c) die Bevölkerung über den sparsamen und rationellen Umgang mit Energie und Wasser sowie über erneuerbare Energien zu informieren und sie hierfür zu sensibilisieren usw. Die Fördermassnahmen nach diesem Reglement werden über die jeweilige Laufende Jahresrechnung finanziert und der obige Betrag in das Jahresbudget aufgenommen.

Im Jahre 2018 wurde der Betrag mit CHF 237'368.- nur etwas mehr als zur Hälfte ausbezahlt, (im Vorjahr 2017 CHF 378'946.-, 2016: 211'381.-). Offenbar hat die städtische Energiekommission weiterhin aller grösste Mühe die Fördermittel ziel- und zweckgerecht zu verteilen. Mit diesem Postulat wird der Stadtrat aufgefordert diesen Betrag jährlich zugunsten derjenigen Einwohnerinnen und Einwohner zu verteilen, welche selber aktiv bereit sind in städtische Solaranlagen, bzw. in einzelne Quadratmeter an Solarpanels zu investieren.

Die nachhaltige Idee stammt aus der Stadt Zürich: Dort wollen nun bereits so viele Personen Teile von EWZ-Solaranlagen kaufen, dass die aktuelle Warteliste bereits Hunderte Personen umfasst. Und so wird die Herausforderung in Zürich angepackt - und das Prinzip ist recht simpel: Seit 2015 installiert das EWZ auf öffentlichen Gebäuden grosse Solaranlagen und verkauft dann Anteile daran an Private für **250 Franken pro Quadratmeter** weiter. Auf diesem Weg können insbesondere auch Mieter zu „Besitzern“ von „eigenen“ Solaranlagen bzw. von einigen Quadratmetern einer Anlage werden.

Für **jeden Quadratmeter** erhält der Käufer anschliessend **20 Jahre lang 80 Kilowattstunden** auf seiner Jahresrechnung gutgeschrieben. Und zwar unabhängig davon, wie viel Strom die Anlage tatsächlich generiert. Das heisst: Wenn die Bewohner eines Dreizimmerhaushalts mit einem Durchschnittsverbrauch von 1'600 Kilowattstunden einmalig 20 Quadratmeter für 5'000 Franken kaufen, müssen sie danach zwei Jahrzehnte lang keine Stromrechnung mehr bezahlen. Ein Geschäft als Stromproduzent aufziehen kann man mit den Anteilen nicht, denn das EWZ erlaubt es maximal, den Eigenverbrauch abzudecken. Deshalb gibt es nur die ersten 10 Quadratmeter ohne weitere Prüfung. Sinkt der Verbrauch über die Jahre so stark, dass man zum Nettoproduzenten wird, muss man überschüssige Anteile wieder abtreten und wird dafür ausbezahlt. Für die meisten der über 3'000 Personen, die bisher Teil des Programms sind, stellt sich diese Frage derzeit kaum. Im Schnitt besitzen sie nur etwas über 5 Quadratmeter. Bevor sie aufstocken dürfen, werden zuerst einmal all jene berücksichtigt, die noch warten. Zurzeit befinden sich (in Zürich) drei neue Anlagen im Bau, die alle sehr rasch „vergeben“ waren, kaum dass sie im Oktober 2018 angekündigt wurden. Wenn sie in Betrieb gehen, umfasst das „Solarzüri-Programm“ knapp 16'000 Quadratmeter. Das entspricht einmal dem Zürcher Sechseläutenplatz. Die meisten der Anlagen befinden sich auf den Dächern von Schulhäusern, aber es gibt auch eine auf dem Waidspital, auf einer Wohnsiedlung am Friesenberg und auf einem Seewasserwerk. (Quelle: Tages-Anzeiger, 22.4.2019)
<https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/verkaufsschlager-solaranlage/story/29825250>

Begründung: Die Stadt Zug besitzt bedeutende Flächen, welche gut zusätzlich mit eigenen Solaranlagen bestückt werden können (z.B. L&G-Gebäude, Schulhäuser, usw.). An anderen Orten können die Anlagen ergänzt, oder allenfalls ältere Anlagen ersetzt werden. Mit entsprechenden Verträgen müsste die WWZ in das Projekt eingebunden werden, so wie in Zürich das EWZ. Zudem könnten Flächen angemietet werden, bei Dritten, wie etwa der Pensionskasse der Stadt Zug. Ein Nebeneffekt der ganzen Übung ist die aktive Auseinandersetzung mit dem Thema Solar-Energie.

Als eine der Massnahmen hat die Energiekommission am 4.4.2019 vorgeschlagen, Fahrschulen in der Stadt Zug mit einem einmaligen Förderbeitrag von 5'000 Franken zu unterstützen, wenn sie ein Elektrofahrzeug kaufen und damit Fahrschulstunden anbieten. Zudem: „In der zweiten Aktion will die Stadt Zug die Ladeinfrastruktur verbessern und weitere neue Lademöglichkeiten schaffen. Dazu sollen private Parkflächen in den Quartieren gefördert werden. Wer also sein Parkplatz mit einer Ladestation ausrustet und öffentlich zugänglich macht, hat gute Chancen, von einem Förderbeitrag in der Höhe von 800 Franken zu profitieren.“ (Zitat Stadt Zug).

Fazit: Alle Massnahmen, welche nur Einzelne (wie aktuell Fahrlehrer oder glückliche Besitzer von Privatparkplätzen) privilegieren sind der Allgemeinheit gegenüber unfair lehnt die SVP Fraktion dezidiert ab. Nicht die Elektromobilität ist staatlich zu fördern, sondern das ganze ist endlich auf eine korrekte Basis zu stellen – die Einwohner sollen die Möglichkeit haben in die Solarenergie zu investieren und sollen dafür von der Stadt belohnt werden. Das ist Klimaschutz, wie wir ihn uns vorstellen und nicht nutzlose Verteilung von Steuergeldern an Privilegierte. Im Weiteren verweisen wir auf den angehängten Exkurs zu den fragwürdigen Folgen der Elektromobilität.

Wir danken dem Stadtrat für die positive Aufnahme unserer Vorschläge, deren schriftlicher Beantwortung und verbleiben mit freundlichen Grüßen

SVP Fraktion im GGR

gez. Philip C. Brunner, GGR-Mitglied

****Weniger Eigennutz einzelner „System-Profiteure“, mehr Gemeinnutz für alle Zugerinnen und Zuger!**

Exkurs zur Nachhaltigkeit der Elektromobilität – und warum es schädlich ist diese staatlich zu fördern.

Autos mit Elektromotor schonen die Umwelt wohl in der Stadt Zug, wo sie dann herum gefahren werden, das stimmt sicher. Leider bedeutet das nicht, dass es um ihre Nachhaltigkeit so gut bestellt ist. **Erstens** ist die Herstellung extrem ressourcenintensiv und daher alles andere als nachhaltig. **Zweitens** ist bei der Elektromobilität der Treibstoff Strom (leider oft aus der Verbrennung von Kohle (CO₂), zumindest teilweise ein zentrales Thema.

Schon die Fertigung elektrischer Auto ist aufwendig. Die momentan verwendeten Elektromotoren brauchen die sogenannten „Seltenen Erden“ etwa Neodym oder Dysprosium. Diese lassen sich nur schwierig gewinnen und verarbeiten. Es gilt mittlerweile als unbestritten, dass der Abbau der „Seltenen Erden“ die Umwelt massivst schädigt, meist auf anderen Kontinenten. Für einen einzigen Hybridmotor wird beispielsweise je nach Leistung rund ein halbes Kilo an Seltenen Erden aufgewendet. Diese Erden, die eigentlich Metalle sind und in kleinstmengen in der Natur vorkommen, stellen ein besonderes Nachhaltigkeitsproblem dar: Will man an sie herankommen, braucht es mehrere hundert Arbeitsschritte. Bei jedem dieser Abbauschritte muss sehr viel Energie eingesetzt werden, auch fallen dabei große Mengen an giftigen, häufig sogar radioaktiven Rückständen an. Elektromobilität basiert heute immer noch auf Seltenen Erden und hat deshalb ein massives Nachhaltigkeitsproblem. Eine weitere Achillesferse bei der Nachhaltigkeit von Elektromobilität ist die Batterie der Fahrzeuge. Beim Herstellungsprozess der Batterien, der rund 30 Prozent der Klimabilanz des Elektroautos ausmacht, wird extrem viel Energie verbraucht. Vom Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU) in Heidelberg weiß man, dass bei der Herstellung eines 24-Kilowattstunden-Stromspeichers für das Elektroauto rund drei Tonnen CO₂ anfallen. Außerdem müssen in der Regel die Akkus im Laufe des Autolebens ausgetauscht werden – auch das schadet der Umweltbilanz der Elektromobilität zusätzlich.