



EnergieSchweiz
für Gemeinden
Mobilität

Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen

Elektromobilität für Gemeinden



EnergieSchweiz

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Mobilität
energieschweiz@bfe.admin.ch
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Begleitgruppe

Stefan Walter, Bundesamt für Energie BFE
Viviane Winter, Bundesamt für Energie BFE
Charlotte Lienhard, Bundesamt für Energie BFE
Luca Funk, Bundesamt für Energie BFE
Silvan Rosser, EBP Schweiz AG
Lukas Lanz, EBP Schweiz AG
Gian Luca Gehwolf, EBP Schweiz AG
Julie Peyronne, EBP Schweiz AG

Datum

Januar 2022
Übersetzt von Bundesamt für Energie BFE
Alle Rechte vorbehalten Bundesamt für Energie BFE

[local-energy.swiss](https://www.local-energy.swiss)

Elektromobilität – Ein wichtiges Puzzlestück zu Netto-Null

Der Strassenverkehr in der Schweiz ist heute nahezu vollständig von fossilen Energieträgern abhängig und verantwortlich für rund einen Viertel des Energieverbrauchs sowie einen Drittel der Treibhausgasemissionen. Der Bundesrat hat 2019 die Energiestrategie 2050 verabschiedet. Diese beinhaltet, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral sein will. Die Elektromobilität ist dabei eine wichtige Teillösung, um den Energieverbrauch zu senken und durch den Einsatz von Strom aus erneuerbaren Quellen das Netto-Null-Ziel im Strassenverkehr zu erreichen. Neben Bund und Kantonen müssen insbesondere auch Gemeinden und Städte den Übergang zu einem energieeffizienten und klimaschonenden Strassenverkehr massgeblich mitgestalten.

Dieser Handlungsleitfaden zeigt Gemeinden und Städten auf, wie sie die Chancen der Elektromobilität nutzen können. Er enthält Massnahmenvorschläge, Beispiele aus der Praxis sowie weiterführende Informationen und Kontaktstellen. Der Leitfaden richtet sich an Entscheidungsverantwortliche in Gemeinden und Städten und an verwaltungsinterne Fachpersonen für Energie, Verkehr, Umwelt, Bau und Raumplanung. Der Leitfaden hilft Gemeinden und Städten dabei, ihren Teil zu den ambitionierten energie- und klimapolitischen Zielen der Schweiz beizutragen. Die Energieperspektiven 2050+, welche im Auftrag des Bundesamts für Energie erarbeitet wurden, zeigen in verschiedenen Szenarien auf, wie Netto-Null in der Schweiz erreicht werden kann. Bei Personenwagen, leichten Nutzfahrzeugen und Bussen werden batterieelektrische Fahrzeuge klar dominieren. Auch bei schweren Nutzfahrzeugen werden künftig Elektrofahrzeuge eingesetzt. Die Roadmap Elektromobilität 2022 des Bundes sieht vor, den Anteil von Steckerfahrzeugen (reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride) bei den Neuzulassungen von Personenwagen bis ins Jahr 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Dieses Ziel wurde bereits ein Jahr früher übertroffen. Um Netto-Null 2050 zu erreichen, muss sich der Anteil an Elektrofahrzeugen aber auch in den nächsten Jahren deutlich steigern. Mit der neu aufgelegten Roadmap Elektromobilität 2025 werden drei Ziele bis ins Jahr 2025 verfolgt: 50 Prozent Steckerfahrzeuge bei den Neuzulassungen von Personenwagen, 20'000 öffentlich zugängliche Ladestationen und das qualitative Ziel «Nutzerfreundlich und netzdienlich laden – zu Hause, am Arbeitsort, unterwegs». Deshalb sind neben Bund und Kantonen auch Gemeinden und Städte gefordert.

Der Handlungsleitfaden wird seit 2017 rege von Gemeindevertreterinnen und Gemeindevertretern genutzt. Die vorliegende zweite Auflage bringt die Inhalte auf den neusten Stand, damit er auch in Zukunft eine wichtige Hilfestellung für Gemeinden und Städte ist.

Inhalt

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Warum sich Elektromobilität auf kommunaler Ebene lohnt | 4 |
| 2 | Vier Handlungsfelder für Gemeinden und Städte | 6 |
| 3 | Handlungsfeld «Planung» | 8 |
| 3.1 | Massnahme P1: Position definieren | 9 |
| 3.2 | Massnahme P2: Konzept zur Elektromobilität erstellen | 9 |
| 3.3 | Massnahme P3: Elektromobilität in der Raum- und Verkehrsplanung berücksichtigen | 10 |
| 4 | Handlungsfeld «Vorbildfunktion» | 13 |
| 4.1 | Massnahme V1: Verwaltungsmobilität nachhaltig gestalten | 14 |
| 4.2 | Massnahme V2: Kommunalen Fuhrpark auf Elektrofahrzeuge umstellen | 15 |
| 4.3 | Massnahme V3: Kommunale Liegenschaften: Mobilitätsmanagement erarbeiten und Ladeinfrastruktur bereitstellen | 16 |
| 5 | Handlungsfeld «Information und Beratung» | 18 |
| 5.1 | Massnahme IB1: Know-how in der Verwaltung aufbauen | 19 |
| 5.2 | Massnahme IB2: Bevölkerung und Unternehmen informieren und beraten | 19 |
| 5.3 | Massnahme IB3: Elektromobilität zum Anfassen | 20 |
| 6 | Handlungsfeld «Infrastruktur und Dienstleistungen» | 22 |
| 6.1 | Massnahme ID1: Künftigen Bedarf an Ladestationen analysieren | 23 |
| 6.2 | Massnahme ID2: Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ermöglichen | 28 |
| 6.3 | Massnahme ID3: Sharing-Angebote unterstützen | 30 |
| 6.4 | Massnahme ID4: Innovative Projekte ausprobieren | 31 |
| 7 | Kontaktstellen | 33 |

1 Warum sich Elektromobilität auf kommunaler Ebene lohnt

Beitrag zu Klima- und Energiepolitik

- Elektromobilität ist ein wichtiger Grundpfeiler bei der Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs. Damit trägt sie massgeblich dazu bei, die ambitionierten energie- und klimapolitischen Ziele zu erreichen.
- Elektrofahrzeuge, die mit erneuerbarem Strom betrieben werden, weisen eine höhere Energieeffizienz, eine bessere Gesamtkobilanz und eine deutlich bessere Treibhausgasbilanz auf als vergleichbare fossil betriebene Fahrzeuge. Dieser Vorteil wird sich in Zukunft durch den Ausbau der erneuerbaren Stromproduktion verstärken. Technische Fortschritte bei der Batterieherstellung sowie ein effizienteres Batterierecycling tragen ebenfalls dazu bei.
- Elektromobilität wird in Zukunft immer mehr lokal produzierte, erneuerbare Energie integrieren und damit zur Netzstabilität beitragen.

Teil einer nachhaltigen Mobilität

- Elektromobilität ist ein Teil eines nachhaltigeren Verkehrs- und Energiesystems. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz des Gesamtverkehrs, zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und reduziert die Belastung des Verkehrs für Bevölkerung und Umwelt. Zur nachhaltigen Mobilität gehören verschiedene Aspekte:
 - **Vermeiden:** Umweltfreundliche Siedlungsgebiete ermöglichen kurze Wege und verfügen über genügend, vielfältige und untereinander vernetzte Frei- und Grünräume. Ein gezieltes – zeitliches und räumliches – Lenken der Personenverkehrsnachfrage, vermeidet Verkehr und die Netze sind über den Tag gleichmässiger ausgelastet.
 - **Verlagern:** Der öffentliche Verkehr ist ein Massentransportmittel und das Rückgrat der angestrebten multimodalen Mobilität. Der Fuss- und Veloverkehr wird bereits heute auf vielen Ebenen gefördert. Je mehr er ausgebaut wird, umso mehr ergänzt oder ersetzt er den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr.
 - **Verbessern:** Die Energieeffizienz des Gesamtverkehrs erhöht sich durch die Elektromobilität markant. Konsequenter umgesetzt wird der Strassenverkehr dadurch klimaneutral. Die vom Verkehr ausgehenden Belastungen (zum Beispiel Lärm, Luftschadstoffe) für Bevölkerung und Umwelt reduzieren sich oder werden ganz vermieden.
 - **Vernetzen:** Je stärker die Potenziale neuer Technologien (zum Beispiel automatisierte Fahrzeuge) und gesellschaftlicher Entwicklungen (zum Beispiel flexible Arbeits- und Unterrichtsformen/-zeiten) genutzt werden, umso höher wird die Effizienz und umso mehr reduzieren sich die Umweltbelastungen. Verkehrsdrehscheiben ermöglichen den effektiven Umstieg zwischen den Verkehrsträgern. Dabei soll der Umstieg auf flächenschonende, emissionsarme

Verkehrsträger und -mittel möglichst nahe an der Quelle erfolgen. Auch der Güterverkehr wird effizienter und nachhaltiger, wenn die Verkehrsträger entsprechend ihren Stärken miteinander kombiniert werden.

- Eine gesamtheitliche Betrachtung aller Bestandteile einer nachhaltigen Mobilität vermeidet Zielkonflikte zwischen Verkehrs- und Umweltpolitik.

Nachhaltige Entwicklungen auf dem Markt

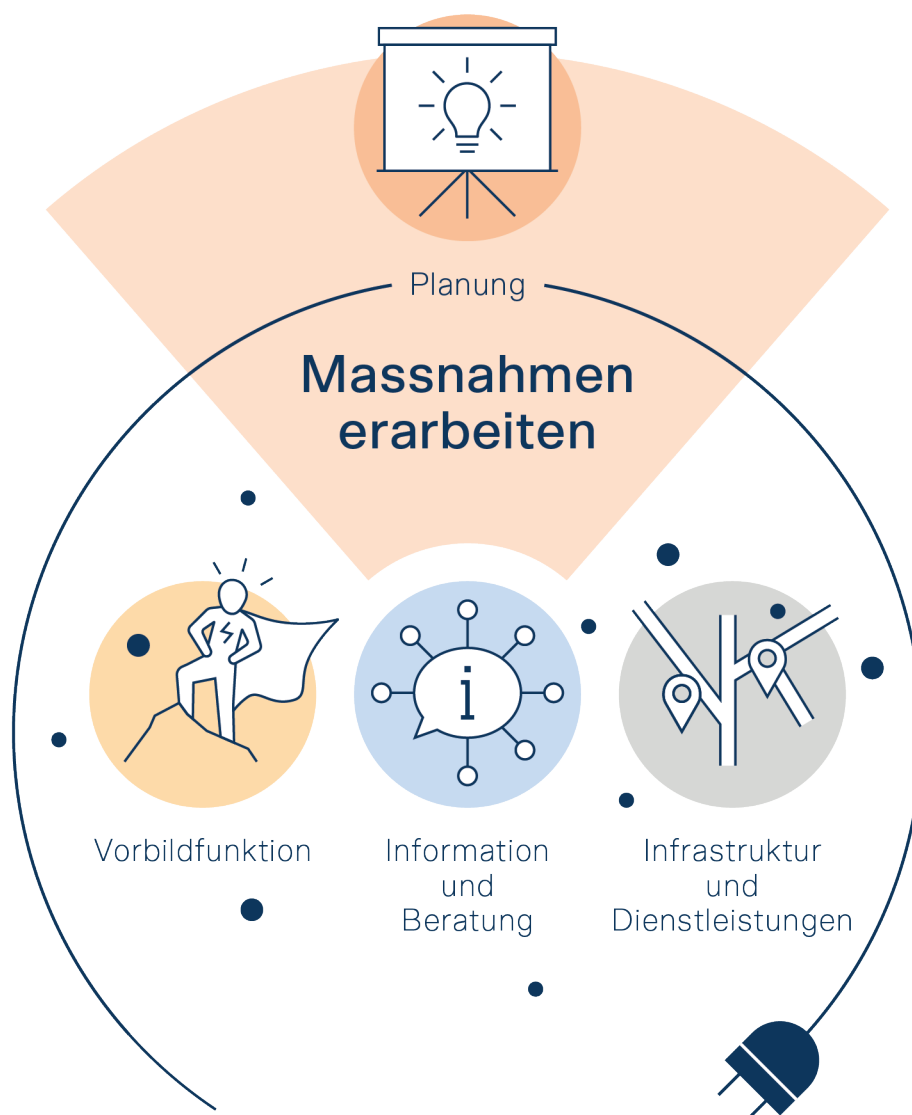
- Die Roadmap Elektromobilität 2025 sieht vor, den Anteil von Steckerfahrzeugen (reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride) bei den Neuzulassungen von Personewagen bis ins Jahr 2025 auf 50 Prozent zu erhöhen, die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladestationen auf 20'000 bis ins Jahr 2025 zu erhöhen und verfolgt das qualitative Ziel «Nutzerfreundlich und netzdienlich laden – zu Hause, am Arbeitsplatz, unterwegs».
- Gemeinden und Städte bereiten sich auf die rasche Entwicklung der Elektromobilität vor, indem sie sich klar positionieren und ihre Rolle als Planerin, Anbieterin, Förderin, Beraterin und Vorbild wahrnehmen.
- Gemeinden und Städte schaffen sich mit einer zukunftsweisenden Mobilitätsinfrastruktur einen Standortvorteil. Dazu gehören öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen sowie Angebote für E-Carsharing und elektrische Cargodienste.

Günstige Betriebskosten

- Die Betriebskosten von Elektrofahrzeugen sind dank der höheren Effizienz und der niedrigeren Energiekosten geringer als bei fossil betriebenen Fahrzeugen.
- Elektrofahrzeuge haben ausserdem deutlich tiefere Wartungskosten, da in einem Elektroauto weniger wartungsintensive Komponenten verbaut sind, wie Verbrennungsmotor, Kupplung oder Getriebe.
- Batterieelektrische Personewagen sind somit bezogen auf die Gesamtkosten bereits heute vielfach günstiger als konventionelle Verbrenner-Fahrzeuge.
- Auch für Gemeinden und Städte lohnt es sich, ihre Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge umzurüsten.

2 Vier Handlungsfelder für Gemeinden und Städte

Gemeinden und Städte haben verschiedene Möglichkeiten, die Elektromobilität zu unterstützen und zu fördern. Sie können in den vier Handlungsfeldern «Planung», «Vorbildfunktion», «Infrastruktur & Dienstleistungen» und «Information & Beratung» aktiv werden. Die in den Handlungsfeldern beschriebenen Massnahmen und Praxisbeispiele dienen zur Inspiration und sind nicht abschliessend. Die Reihenfolge der Massnahmen stellt keinen definierten Ablauf dar: Gemeinden und Städte werden dort aktiv, wo es für sie am sinnvollsten ist.



Planung

- Wie gelingt es, eine aufgeschlossene, positive Haltung und Positionierung zugunsten der Elektromobilität zu erreichen?
- Wo besteht aus Sicht der Gemeinde oder Stadt im Bereich Elektromobilität der grösste Handlungsbedarf? Wo hat sie die grösste Handlungskompetenz?
- Wie kann eine Gemeinde oder Stadt Elektromobilität in die bestehende Energie-, Klima- und Verkehrspolitik integrieren? Wie kann sie Zielkonflikte zwischen Verkehrs- und Umweltpolitik vermeiden?

Vorbildfunktion

- Wie kann die Gemeinde oder Stadt und ihre Verwaltung mit gutem Beispiel vorgehen?
- Wie lässt sich die eigene kommunale Fahrzeugflotte elektrifizieren?

Infrastruktur und Dienstleistungen

- Wie viele Elektrofahrzeuge wird es zukünftig in der Gemeinde oder Stadt geben? Wie hoch wird ihr Strombedarf sein? Wo werden sie nachgeladen? Zuhause, am Arbeitsplatz, an öffentlich zugänglichen Ladestationen oder an Schnellladestationen?
- Welche Ladeinfrastruktur braucht die Gemeinde oder Stadt in den nächsten Jahren, um den Ladebedürfnissen der E-Autofahrenden zu entsprechen?
- Welche Rolle kann die Gemeinde oder Stadt beim Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur und bei E-Carsharing-Angeboten einnehmen?
- Wie kann die Gemeinde oder Stadt auf private Bauvorhaben Einfluss nehmen und die für die Elektromobilität notwendige Infrastruktur und Versorgung sicherstellen?

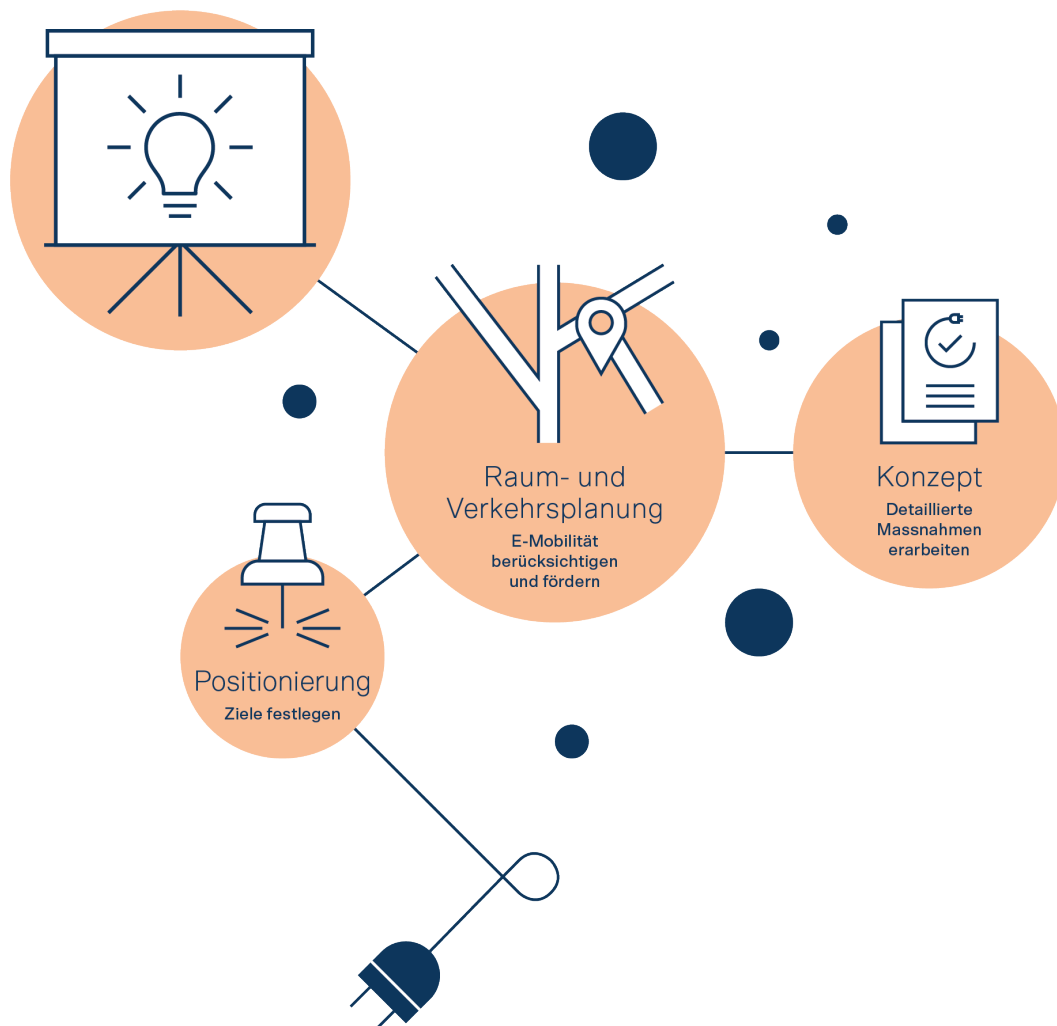
Information und Beratung

- Mit welchen Aktionen und über welche Kommunikationskanäle können Gemeinden und Städte die Bevölkerung und ausgewählte Zielgruppen zum Thema Elektromobilität informieren, sensibilisieren und beraten?



3 Handlungsfeld «Planung»

Gemeinden und Städte entwickeln im Rahmen einer Strategie eine gemeinsame Haltung und Positionierung im Bereich Elektromobilität und definieren klare Ziele. Ein kommunales oder regionales Elektromobilitätskonzept zeigt auf, wo in den Gemeinden, Städten oder Regionen der grösste Handlungsbedarf besteht und wie dieser angegangen wird.





3.1 Massnahme P1: Position definieren

Ziel

Gemeinden und Städte erarbeiten eine Elektromobilitätsstrategie mit Stossrichtungen und Zielen und legen damit die Basis für ein kommunales Engagement im Bereich Elektromobilität.

Beschreibung

Gemeinden und Städte entwickeln eine gemeinsame Haltung und positionieren sich im Bereich Elektromobilität. Sie definieren messbare Ziele innerhalb der Elektromobilitätsstrategie. Zudem kennen sie ihre Handlungskompetenzen in ihrer Rolle als Planerin, Anbieterin, Förderin, Beraterin und Vorbild im Bereich Elektromobilität. Die Strategie definiert Stossrichtungen, in welcher die Gemeinde oder Stadt in den nächsten Jahren aktiv wird.

Weiterführende Informationen:

- Stadt Schaffhausen (2021): [Elektromobilität in der Stadt Schaffhausen: Grundsätze und Massnahmen](#)
- Stadt Winterthur (2016): [Grundsätze Elektromobilität](#)
- Genf (2017): [Elektromobilitätsstrategie 2030](#)
- Städtekonferenz Mobilität (2017): [Elektromobilität: Positionen der Städtekonferenz Mobilität](#)

3.2 Massnahme P2: Konzept zur Elektromobilität erstellen

Ziel

Gemeinden und Städte konkretisieren im Elektromobilitätskonzept die Ziele und strategischen Stossrichtungen mit detaillierten Massnahmen. Sie klären die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung ab und schätzen die Kosten für die Massnahmenumsetzung.

Beschreibung

Das kommunale Elektromobilitätskonzept zeigt dringenden Handlungsbedarf auf: zum Beispiel beim Aufbau des privaten und öffentlich zugänglichen Ladenetzes oder beim Informieren und Beraten der Bauherinnen und Bauherren, damit sie Elektromobilität bei Neu- und Umbauten berücksichtigen. Gemeinden und Städte erarbeiten detaillierte Massnahmen, klären die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung und kalkulieren die resultierenden Kosten.

Gezieltes Informieren und Koordinieren Privater, insbesondere Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, Stockwerkeigentümerschaften und Immobilienverwaltungen treiben den



Aufbau des privaten Ladenetzes voran. Zusätzlich benennt das Elektromobilitätskonzept auch die wichtigsten Multiplikatoren für die Sichtbarkeit und Förderung der Elektromobilität: Freizeitanlagen, Garagisten, Taxis, Carsharing.

Ein wichtiger Bestandteil des kommunalen Elektromobilitätskonzepts ist die Analyse des Bedarfs an Ladeinfrastruktur in der Gemeinde oder Stadt (siehe auch [Massnahme ID1](#) im Handlungsfeld «Infrastruktur und Dienstleistungen»).

Weiterführende Informationen:

- Stadt Illnau-Effretikon (2020): [Konzept Elektromobilität und alternative Antriebssysteme](#)
- [eMobility-Konzept Verein Birsstadt](#)

Praxisbeispiel

Elektromobilitätskonzept Münsingen

Die Stadt Münsingen hat 2020 ein Elektromobilitätskonzept als Teil des bestehenden Richtplans Mobilität erstellen lassen. Darin legte die Stadt Münsingen zielführende Rahmenbedingungen fest, die die Elektromobilität vorantreiben und einen positiven Beitrag zur Energiewende leisten. Das Massnahmenpaket bringt Vorteile für die Gemeinde und die ganze Region: eine lokal reduzierte Feinstaub- und Lärmbelastung sowie eine verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Zudem leistet Münsingen einen Beitrag zum Klimaschutz, indem das grosse Potenzial an erneuerbarer Energieproduktion genutzt wird.

Weiterführende Informationen:

- [Elektromobilitätskonzept Münsingen](#)

3.3 Massnahme P3: Elektromobilität in der Raum- und Verkehrsplanung berücksichtigen

Ziel

Gemeinden und Städte legen die Raum- und Verkehrsplanung so aus, dass sie die Bedürfnisse der Elektromobilität berücksichtigt und diese fördert.



Beschreibung

Gemeinden und Städte sorgen mit einer Anpassung in der Bau- und Zonenordnung dafür, dass Elektromobilität frühzeitig in der Planung und Projektierung berücksichtigt wird und vermeiden somit hohe Nachrüstungskosten. Bauherrinnen und Bauherren sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer von Parkplätzen oder Neu- und Umbauten sollen die Bedürfnisse der Elektromobilität ebenfalls von Anfang an berücksichtigen. So schaffen sie schon beim Bau die technischen Voraussetzungen, um bei steigender Nachfrage nach Elektroautos die nötigen Ladestationen einfach bereitstellen zu können. Zudem können Gemeinden und Städte mit einem spezifischen Parkplatzmanagement und allenfalls Fahrverbotszonen für fossil betriebene Fahrzeuge die Attraktivität von Elektrofahrzeugen erhöhen.

Weiterführende Informationen:

- Stadt Illnau-Effretikon (2021): [Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung \(Seite 49 und 125\)](#)
- Electrosuisse (2019): [Anschluss finden. Elektromobilität und Infrastruktur](#)
- SIA-Merkblatt 2060: [Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäude](#)
- HEV Schweiz (2019): [Merkblatt für das Einrichten von Ladestationen für Stockwerkeigentümer](#)

Praxisbeispiel

Fahrverbot für fossil betriebene Fahrzeuge in der Stadt Lausanne ab 2030

Die Stadt Lausanne plant, ab 2030 ein Fahrverbot von fossil betriebenen Fahrzeugen im gesamten Gemeindegebiet einzuführen. Dafür ergreift sie folgende Massnahmen: Als erstes erweitert die Stadt Radwege, Fussgängerzonen, U-Bahnen und Buslinien, um den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verringern. Gleichzeitig reduziert sie die Anzahl öffentlicher Parkplätze und plant eine Umnutzung der öffentlichen und privaten Parkplätze. Zweitens plant die Stadt, auf Elektrofahrzeuge umzusteigen. Dafür fördert sie den Bau von öffentlichen Ladestationen auf öffentlichen und privaten Grundstücken.

Weiterführende Informationen:

- [Stadt Lausanne: Massnahmenliste Klimastrategie Lausanne – Kapitel 2](#)
- Verein Birsstadt (2020): [Leitfaden Mobilitätsgutachten](#)



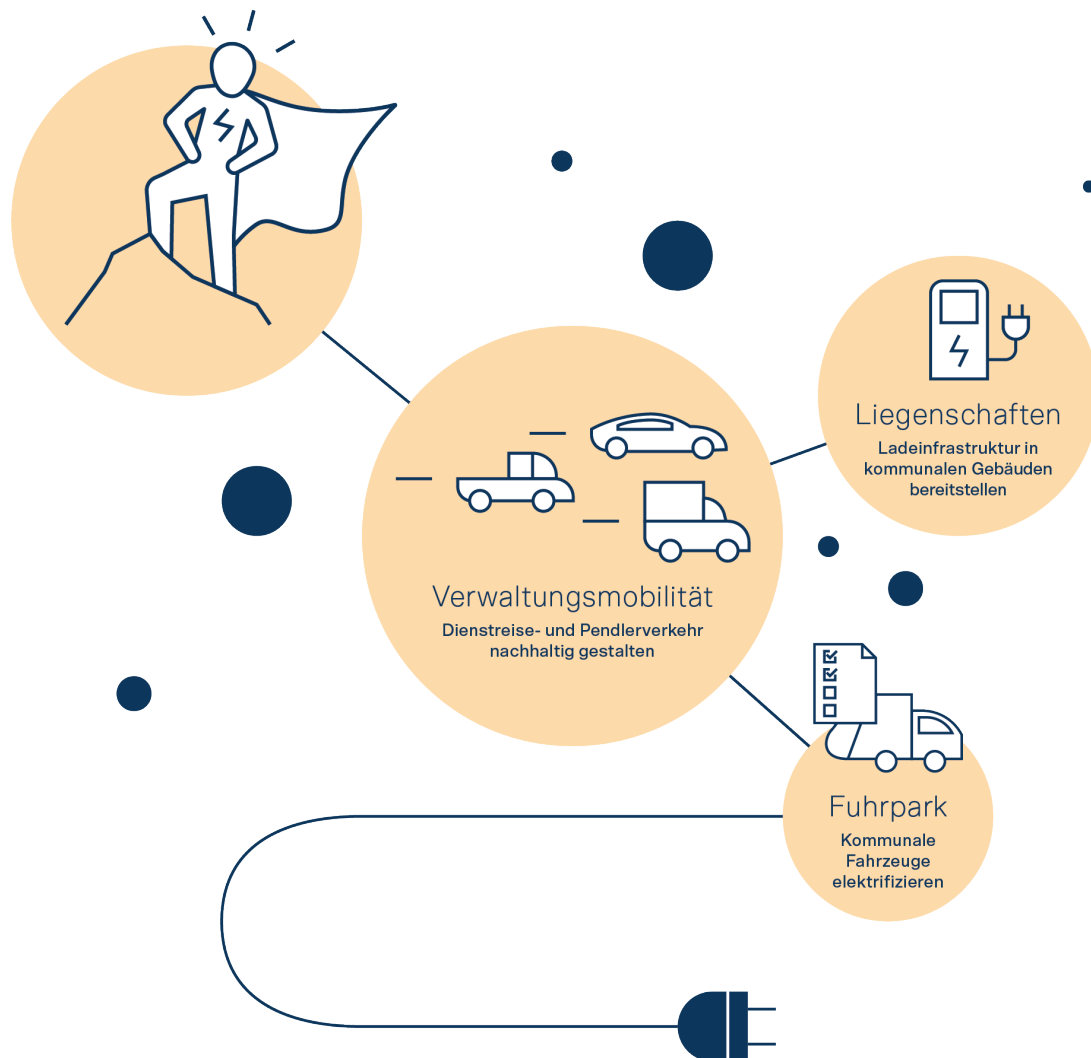
Hinweis auf Bewilligungsvorgaben für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum

Vor dem Installieren einer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum klärt die Bauherrin oder der Bauherr ab, welche Bewilligungen erforderlich sind. In den meisten Fällen läuft der normale Baubewilligungsprozess ab. Dieser variiert zwar von Gemeinde zu Gemeinde oder Stadt, ist aber im Grossen und Ganzen ähnlich. Dazu gehört die Bewilligung des Strasseneigentümers, sofern Gemeinde-, Güter- oder Privatstrassen beansprucht werden. Zusätzlich bedarf es einer Baubewilligung für Ladesäulen beim zuständigen Amt. Wenn die Bauherrin oder der Bauherr eine Transformatorenstation neu erstellt oder ändert, braucht es eine Bewilligung des Eidgenössischen Starkstrominspektorats ESTI. Ferner muss im öffentlichen Strassenraum (sowie bei Verkehrsflächen in privatem Grundbesitz, sofern diese öffentlich zugänglich sind) die [Signalisationsverordnung](#) (SSV) zwingend beachtet werden. Diese regelt die Signalisation (Signale und Markierung) von Parkplätzen und wird deshalb auch beim Kennzeichnen und Reservieren von Ladeplätzen für Elektrofahrzeuge angewendet. In diesem Zusammenhang beachtet die Gemeinde oder Stadt folgende Bestimmungen der SSV: Artikel 48 (Signalisieren von Parkplätzen), Artikel 65 Absatz 13 und 14 (Zusatztafeln zu bestimmten Signalen), Artikel 79 Absatz 4 (Markierung von Parkplätzen), Artikel 79a Absatz 1 (Markierung von Park- und Halteverboten) und Anhang 2 (Abbildungen der Signale und Markierungen). Zudem hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die [«Weisungen über die besonderen Markierungen auf der Fahrbahn»](#) mit der grünen Einfärbung von Ladeplätzen für Elektrofahrzeuge (Ziffer 10) ergänzt. Somit kann eine Gemeinde oder Stadt Parkfelder oder Parkverbotsfelder, welche zum Laden von Elektrofahrzeugen vorgesehen sind, grün einfärben. Dasselbe gilt auch für Ladeplätze auf Rastplätzen von Autobahnen und Autostrassen und ihre entsprechenden Wegweiser in den neuen [«Weisungen über die Signalisation von Rastplätzen sowie über zusätzliche Hinweise auf Wegweisern für Raststätten von Autobahnen und Autostrassen»](#).



4 Handlungsfeld «Vorbildfunktion»

Verwaltungen von Gemeinden und Städten erzeugen Verkehr, wenn sie ihre kommunalen Aufgaben wahrnehmen. Indem sie diesen Verkehr möglichst effizient und umweltverträglich gestalten, nehmen sie eine Vorbildfunktion ein.





4.1 Massnahme V1: Verwaltungsmobilität nachhaltig gestalten

Ziel

Die Gemeinde oder Stadt sorgt für eine möglichst nachhaltige Dienstreise- und Pendlermobilität der kommunalen Mitarbeitenden.

Beschreibung

Zuerst analysieren Gemeinden und Städte die aktuelle Situation des Pendler- und Dienstverkehrs: Wie gross ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs? Welche Fahrzeugtypen werden eingesetzt? Welche alternativen Mobilitätslösungen gibt es für die unterschiedlichen Bedürfnisse? Welche Grundsätze und Ziele sollen erreicht werden und mit welchen Massnahmen können diese umgesetzt werden? Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr zu verlagern und Sharing-Angebote zu nutzen oder einzuführen. Zusätzlich werden die Rahmenbedingungen für die Beschaffung von Fahrzeugen überprüft und nach Energieeffizienzkriterien neu festgelegt. Mit einem gezielten Parkplatzmanagement können Parkplätze zudem prioritär für Pendler mit Carpooling-Fahrzeugen oder Elektrofahrzeuge vergeben werden. Danach muss die Gemeinde oder Stadt die Ladebedürfnisse des Pendler- und Dienstreiseverkehrs analysieren und ein geeignetes Ladekonzept erarbeiten. Dieses Konzept definiert dann, wie viele Ladestationen für die kommunalen Fahrzeuge und allenfalls Pendlerfahrzeuge erstellt und in Betrieb genommen werden.

Weiterführende Informationen:

- www.mobilservice.ch
- www.mms-gms.ch

Praxisbeispiel

Mobilitätskonzept für die Verwaltung, Mendrisio

Die Gemeinde Mendrisio hat in ihrer «Strategie Mendrisio 2030» Massnahmen in Bezug auf den Fahrzeugpark vorgesehen. Im Moment gibt es neun Elektrofahrzeuge (fünf E-Kleintransporter und vier E-Autos) und 20 E-Bikes im Fuhrpark der technischen Betriebe. Die Gemeinde schlägt vor, den Fuhrpark im Zeitraum 2022 bis 2025 durch weitere elektrische Lieferwagen, Lastwagen und Kehrmaschinen zu erneuern. Derzeit führt Mendrisio Tests durch, um festzustellen, bei welchen Fahrzeugtypen eine Umstellung möglich ist und welche Modelle gekauft werden sollen. Auch andere Abteilungen in der Verwaltung von Mendrisio planen, ihre Fahrzeugflotte im Rahmen der Flottenerneuerung sukzessive auf elektrische Antriebe umzustellen.



Weiterführende Informationen:

- [Strategie Mendrisio 2030](#)
- Kontaktperson: Nicola Di Ludovico, Ufficio tecnico comunale di Mendrisio, nicola.diludovico@mendrisio.ch

4.2 Massnahme V2: Kommunalen Fuhrpark auf Elektrofahrzeuge umstellen

Ziel

Gemeinden und Städte beschaffen und betreiben Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen.

Beschreibung

Gemeinden und Städte setzen das Beschaffen, Warten und Nutzen des kommunalen Fuhrparks energieeffizient, kostengünstig sowie umwelt- und sozialverträglich um. Besonders batterieelektrische Fahrzeuge bieten sich als Alternative an, da sie bezüglich Gesamtumweltauswirkung mit Abstand am besten abschneiden. Je nach Anwendungsfall sind die Gesamtkosten bereits heute tiefer als bei konventionellen Fahrzeugen. Bei kommunalen Spezialfahrzeugen und schweren Nutzfahrzeugen allerdings liegen die Gesamtkosten trotz tieferer Betriebskosten noch deutlich höher als bei herkömmlichen Fahrzeugen.

Gemeinden und Städte beeinflussen den kommunalen Fuhrpark direkt, indem sie nur Fahrzeuge zulassen, die die strengsten EU-Emissionsvorschriften bezüglich Luftschadstoffen (CO₂-, NO_x- und Feinstaubemissionen) erfüllen. Soweit betrieblich vertretbar, beschafft die Gemeinde oder Stadt nur Fahrzeuge, welche tiefe Geräuschemissionen verursachen. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge schneiden in dieser Hinsicht gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen fast immer besser ab und bieten darüber hinaus oft auch Vorteile im Betrieb und Unterhalt.

Die Gemeinde oder Stadt schafft Elektrofahrzeuge an. Dann plant und realisiert sie die nötige Ladeinfrastruktur in Verwaltungsgebäuden, Werkhöfen und anderen kommunalen Standorten. Kostengründe sprechen dafür, die Ladeinfrastruktur möglichst konzentriert an einem Ladecluster bereitzustellen. Dafür eruiert die Gemeinde oder Stadt geeignete Standorte.

Weiterführende Informationen:

- Stadt Zürich (2020): [Genehmigung der städtischen Fahrzeugpolitik](#)
- Gemeinde Losone (2020): [Neue Elektrofahrzeuge für die Gemeinde Losone](#)



- [Beschaffungsstandard Energiestadt \(2021\): Kompass für die Beschaffungen in Gemeinden](#)

Praxisbeispiel

E-Fahrzeug für Schneeräumung in Le Chenit

Die Gemeinde Le Chenit, im Norden des Kantons Waadt, besitzt vier Elektrofahrzeuge für ihre kommunalen Dienste. Nach Fahrzeugtests hat der Gemeinderat entschieden, dass ein weiteres elektrisches Spezialfahrzeug für die Schneeräumung angeschafft wird. Trotz der höheren Anschaffungskosten ist die Gemeinde überzeugt, in eine nachhaltige Lösung investiert zu haben. Sie profitiert langfristig von den tieferen Betriebskosten.

Weiterführende Informationen:

- Kontaktperson: Emanuele Franchini, travaux@chenit.ch

4.3 Massnahme V3: Kommunale Liegenschaften: Mobilitätsmanagement erarbeiten und Ladeinfrastruktur bereitstellen

Ziele

Mieterinnen und Mieter kommunaler Liegenschaften sind nachhaltig unterwegs. Gemeinden und Städte stellen dafür Sharing-Angebote und eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zur Verfügung.

Beschreibung

In den kommunalen Liegenschaften stellen Gemeinden und Städte ihren Mieterinnen und Mietern Sharing-Angebote für Elektrofahrzeuge und -velos (inklusive E-Car-gobikes) zur Verfügung. Die Angebote sind auch für Personen zugänglich, welche nicht in den Liegenschaften wohnen.

Dafür analysieren Gemeinden und Städte als Immobilienbesitzerinnen die heutigen und künftigen Ladebedürfnisse ihrer Mieterinnen und Mieter. Danach entscheiden sie sich für ein Ladekonzept auf ihren Parkplätzen und stellen den kommunalen Mieterinnen und Mietern eine Lademöglichkeit zur Verfügung.

Das Parkplatzmanagement in kommunalen Liegenschaften ist ebenfalls von grosser Bedeutung. Anstatt die Parkplätze zu vermieten, können die Gemeinden oder Städte



bestehende Parkplätze für Sharing-Angebote (Carsharing, E-Lastenvelos) nutzen. Die verbleibenden Abstellplätze können sie prioritär für Elektrofahrzeuge vermieten.

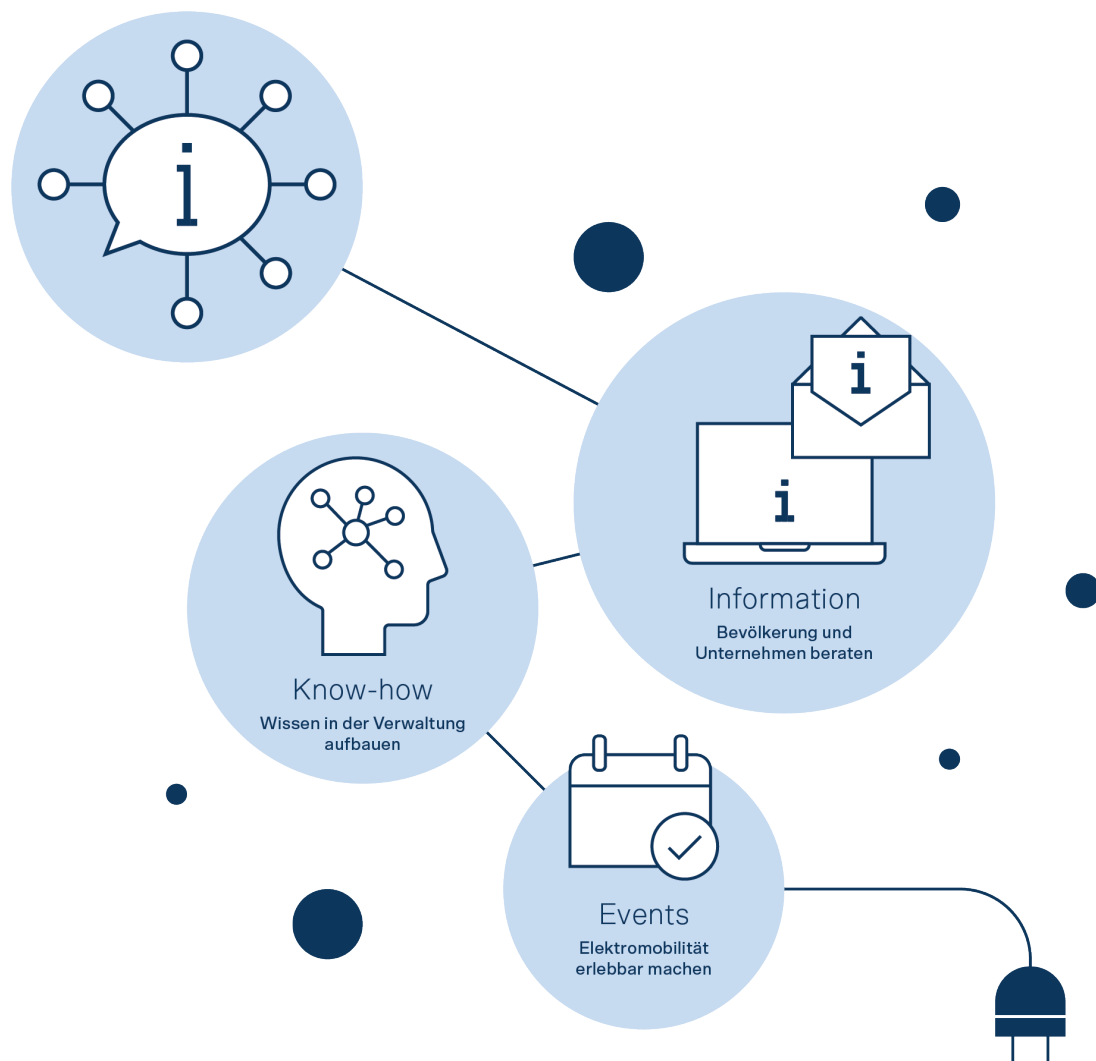
Weiterführende Informationen:

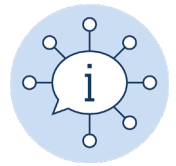
- Stadt Zürich (2021): [Mobilitätsmanagement in der Wohnsiedlung Riedtli](#)



5 Handlungsfeld «Information und Beratung»

Gemeinden und Städte bringen durch gezieltes Informieren und Beraten die Elektromobilität der Bevölkerung und dem lokalen Gewerbe näher und aktivieren damit wichtige Multiplikatoren. Dazu erwerben die Verantwortlichen in Gemeinden und Städten das nötige Know-how.





5.1 Massnahme IB1: Know-how in der Verwaltung aufbauen

Ziel

Verwaltungen erwerben Know-how zum Thema Elektromobilität, um ihre verschiedenen Zielgruppen kompetent zu informieren und zu beraten.

Beschreibung

Gemeinden und Städte erwerben Know-how im Bereich Elektromobilität, indem sie Elektrofahrzeuge in ihrer kommunalen Fahrzeugflotte nutzen. Zudem erlangen kommunale Mitarbeitende in Netzwerken, im Austausch mit anderen Gemeinden und Städten und an Fachtagungen fundiertes Wissen zu Elektromobilität. Die Fachgesellschaft e-mobile gibt Auskunft über Elektroautos und Ladestationen und unterstützt Gemeinden und Städte bei der Durchführung von Informationsanlässen. Der Verband Swiss eMobility führt regelmässig Veranstaltungen zur Elektromobilität durch. Im Bereich Elektrozweiräder (E-Bikes, E-Scooter und E-Motorräder) vermittelt der Verein NewRide in Zusammenarbeit mit einem Netzwerk aus Gemeinden, Händlern, Herstellern und Importeuren Fachinformationen zum Thema Elektrozweiräder.

Weiterführende Informationen:

- [e-mobile](#)
- [Swiss eMobility](#)
- [NewRide](#)

5.2 Massnahme IB2: Bevölkerung und Unternehmen informieren und beraten

Ziel

Die Bevölkerung, das lokale Gewerbe, grössere Unternehmen und das Baugewerbe haben einfachen Zugang zu Informationen und Beratungsangeboten im Bereich Elektromobilität.

Beschreibung

Gemeinden und Städte geben eine Kontaktstelle für Elektromobilität an, an die sich Interessierte mit Detailfragen wenden können. Die Webseiten der Gemeinde, Stadt oder des lokalen Energieversorgers bieten sich für den gebündelten Zugang zu Informationen und Beratungsangeboten am besten an. Inhaltlich sind idealerweise folgende Themen abgedeckt: Informationen und Beratung zum öffentlich zugänglichen Ladestellennetz, zum Planen, Erstellen und Inbetriebnehmen von Ladestationen im Wohnbereich und in Betrieben, zur finanziellen Förderung durch die öffentliche Hand (Stadt/Gemeinde/Kanton) und zu Elektrofahrzeugmodellen. Zusätzliche Links zu Fachverbänden, Veranstaltungen oder national/kantonal geförderten Aktionen im Bereich Elektromobilität runden das Informationsangebot ab.



Weiterführende Informationen:

- Stadt Pully: pully.ch/ecowatt
- Stadt St. Gallen: [Mobilitätsberatung](#)
- Stadt Luzern: [E-Auto Ladelösung](#)
- Stadt Zürich: [Förderbeiträge 2000-Watt-Ziele](#)
- Swiss eMobility: [Elektromobilitätsberatung für Unternehmen](#)
- EnergieSchweiz: [Energieeffiziente Personenwagen & Mit Elektroautos effizient auf Schweizer Strassen unterwegs \(energieschweiz.ch\)](#)
- Paul-Scherrer-Institut: [Calculator](#)
- TCS: [Verbraucher katalog](#)
- Auto Gewerbe Verband Schweiz: [Auto Energie Check](#)
- ASTRA, BFE: [Roadmap Elektromobilität 2022](#)

Praxisbeispiel

Yverdon Energies

Die Stadt Yverdon-les-Bains unterhält die Webseite «Yverdon Energies», die ausschliesslich dem Thema Energie gewidmet ist. Mit dieser Webseite und der aktiven Teilnahme in den sozialen Netzwerken informiert die Stadt über Subventionen für Elektrofahrzeuge, E-Bikes und Ladeinfrastruktur. Zudem bietet sie Informationen und Beratung zur Bauplanung von Ladestationen an. Nutzerinnen und Nutzer stellen Fragen zu Subventionsanträgen oder allgemein zur Elektromobilität einfach per Online-Formular. Privatpersonen und Unternehmen erhalten auf Anfrage online ein individuelles Angebot für eine Ladelösung.

Weiterführende Informationen:

- yverdon-energies.ch

5.3 Massnahme IB3: Elektromobilität zum Anfassen

Ziel

Die Bevölkerung und die lokalen Unternehmen sind dank Veranstaltungen und Sensibilisierungskampagnen mit dem Thema Elektromobilität vertraut.



Beschreibung

Die Bevölkerung und lokale Firmen können an Mobilitätstagen, Gewerbeausstellungen oder Events verschiedene Elektrofahrzeuge Probe fahren und Ladestationen testen. Gemeinden und Städte ziehen Energieversorger und Anbieter von Elektrofahrzeugen als Partner bei: E-mobile unterstützt Gemeinden und Städte bei der Organisation von Anlässen. Unternehmen bieten Testwochen mit Elektrofahrzeugen im Rahmen von Sensibilisierungskampagnen an. Für die Organisation und Vermittlung sowie allenfalls finanzielle Unterstützung bietet sich die Zusammenarbeit mit Drittanbietern wie Garagisten oder Velogeschäften an.

Weiterführende Informationen:

- [Mobilitätsmarkt St. Gallen](#)
- [Nationaler Tag der Emobilität 2021](#)
- [Seeland E-Mobilitätsshow 2020](#)
- TCS Schweiz: [E-Garden Glattzentrum](#)
- Electrosuisse: [e-mobile Driving Experience](#)
- Rheinfelden: [e-Mobilitätsmesse 2021](#)

Praxisbeispiel

Spiel Energie und MONAMO, Wil

Mit «Spiel Energie» animiert die Stadt Wil (SG) die Bevölkerung generationenübergreifend und spielerisch zu energieeffizientem und umweltbewusstem Handeln. Die Events sensibilisieren die Bevölkerung zu verschiedenen Themen im Bereich Energie. So will die Stadt die ältere Bevölkerung dazu animieren, gewohntes Konsumverhalten zu hinterfragen, während sie die Jüngeren darin bestärkt, eine umweltbewusste Verhaltensweise einzuüben. Zudem hat die Stadt Wil mit dem Projekt MONAMO (Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden) einen innovativen Ansatz für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität lanciert. Dafür präsentierte die Stadt am Wiler E-Autotag 2021 verschiedene Prosumer-Sorglospakete. Das Sorglospaket für Mehrfamilienhäuser kombiniert eine Photovoltaikanlage mit einem Batteriespeicher und E-Carsharing-Angeboten. Teilnehmende konnten auch verschiedene Elektrofahrzeuge für zwei bis drei Tage am Stück kostenlos Probe fahren.

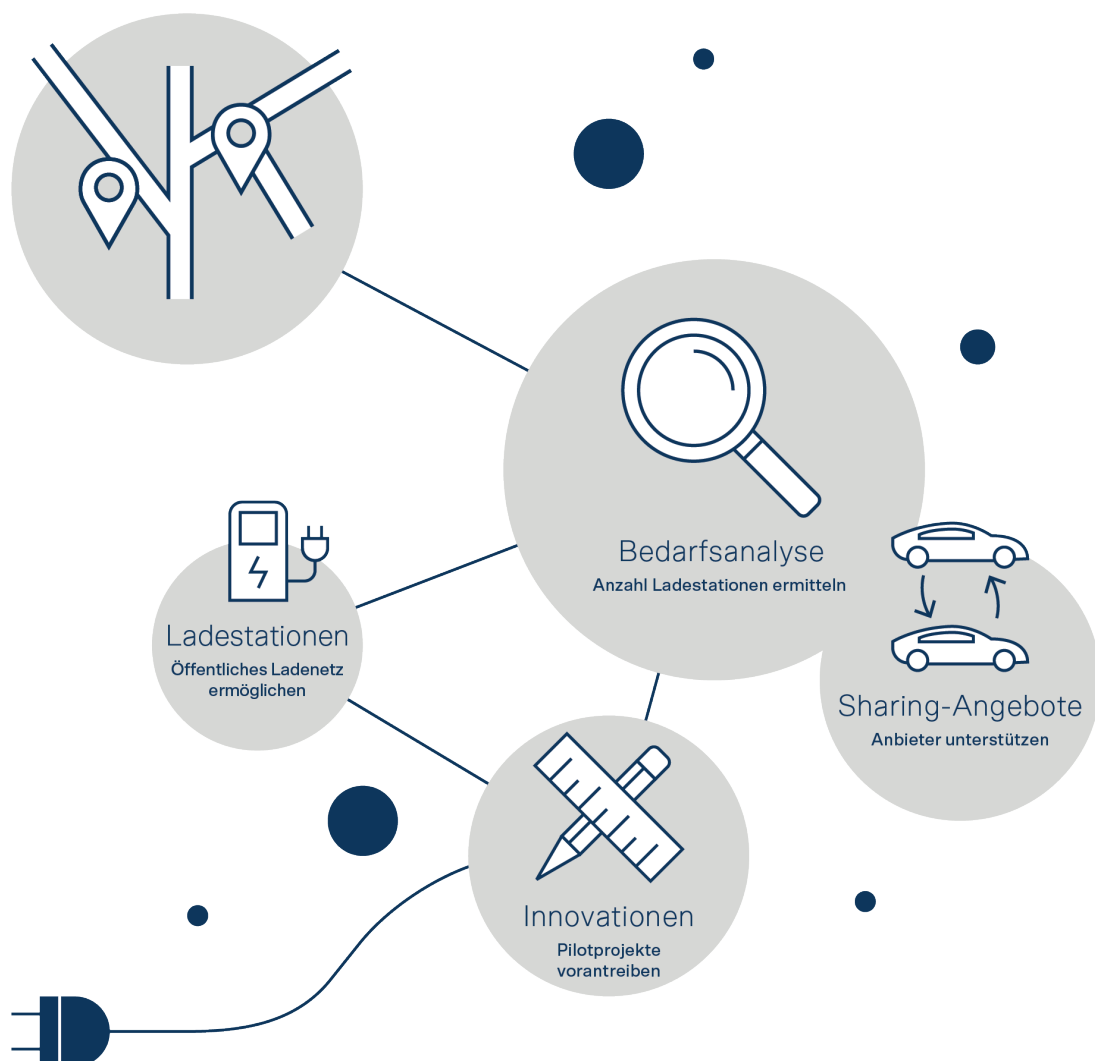
Weiterführende Informationen:

- [Spiel Energie Wil, MONAMO Wil](#)



6 Handlungsfeld «Infrastruktur und Dienstleistungen»

Gemeinden oder Städte unterstützen den Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität. Dabei nehmen sie ihre koordinierende Rolle als Planerin wahr. Die Gemeinden oder Städte klären im Zusammenhang mit dem Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur den Umgang mit Ladeplätzen auf öffentlichem Grund. Zusätzlich definieren sie ihre Rolle beim Aufbau der Ladeinfrastruktur und bei Sharing-Angeboten.





- Wie viele Elektrofahrzeuge wird es zukünftig in der Gemeinde oder Stadt geben? Wie hoch wird ihr Strombedarf sein? Wo werden sie nachgeladen? Zuhause, am Arbeitsplatz, an öffentlich zugänglichen Ladestationen oder an Schnellladestationen?
- Welche Ladeinfrastruktur braucht die Gemeinde oder Stadt in den nächsten Jahren, um den Ladebedürfnissen der E-Autofahrenden zu entsprechen?
- Welche Rolle kann die Gemeinde oder Stadt beim Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und bei Carsharing-Angeboten einnehmen?

6.1 Massnahme ID1: Künftigen Bedarf an Ladestationen analysieren

Ziele

Gemeinden und Städte analysieren den künftigen Bedarf an Ladestationen. Dabei berücksichtigen sie die unterschiedlichen Ladebedürfnisse.

Sie klären, ob bedeutende Nutzergruppen ihre Fahrzeuge vor allem auf öffentlichem Grund parkieren und laden können.

Zudem ziehen sie die Gegebenheiten des lokalen Stromnetzes beim Planen der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Betracht.

Beschreibung

Die Analyse des künftigen Bedarfs an Ladestationen ist die Basis für eine effektive Ladeinfrastruktur in der Gemeinde oder Stadt. Für kleinere Gemeinden lohnt es sich, den Bedarf im Verbund mit den Nachbargemeinden, der Region oder mit dem Kanton zu analysieren. Der räumlich prognostizierte Ladebedarf ist eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Koordination mit privaten Anbietern von Ladestationen und kommunalen Stromversorgern. So vermeidet die Gemeinde oder Stadt Fehlinvestitionen und spart Kosten.

Gemeinden und Städte sollten Ladeplätze für Elektroautos auf öffentlichem Grund bereitstellen, sofern diese nicht in ausreichendem Umfang auf privatem Grund zur Verfügung stehen. Auch an strategisch und verkehrlich bedeutenden Standorten können sie Ladeplätze erstellen. Davon profitieren besonders die Nutzergruppen, die ihre Fahrzeuge nur auf öffentlichem Grund parkieren können, z. B. Anwohnende ohne eigenen Parkplatz, die mit Anwohnerparkkarten in der blauen Zone von Wohngebieten parkieren oder Touristen, die öffentliche Parkplätze in Tourismusgebieten nutzen. Beim Planen des öffentlichen Ladenetzes berücksichtigt die Gemeinde oder Stadt die unterschiedlichen Nutzungsansprüche des öffentlichen Grundes und das lokale Stromnetz. Beim Stromnetz ist die Nähe zu Trafostationen für die Realisierungskosten ausschlaggebend.

Für die zunehmend genutzten E-Bikes plant und dimensioniert die Gemeinde oder Stadt Veloschnellrouten sowie Abstellplätze. Im Gegensatz zu den Elektroautos steht die Frage nach öffentlichen Ladepunkten für E-Bikes weniger im Vordergrund.



Weiterführende Informationen:

- Basel (2019): [Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität](#)
- Stadt Schaffhausen (2021): [Nutzung der Elektromobilität](#)
- EBP Schweiz AG (2021): [Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2021](#)
- Protoscar (2021): [Ratgeber für die Installation von Ladesystemen für eFahrzeuge 2021](#)
- Ich-tanke-strom.ch

Praxisbeispiel

Laden im öffentlichen Raum in der Stadt Bern

Energie Wasser Bern (ewb) und das Tiefbauamt der Stadt Bern starteten im März 2019 das Pilotprojekt «Laden im öffentlichen Raum». Das Projekt stellt den Nutzerinnen und Nutzern von Elektroautos, die über keinen privaten Abstellplatz verfügen, in zwei Berner Quartieren je zwei Ladepunkte an Normalladestationen zur Verfügung. Ein weiteres Pilotprojekt mit dem Titel «Laden an der Strassenlaterne» nutzt die bestehende Infrastruktur der öffentlichen Beleuchtung, um Ladepunkte ohne zusätzliche Bauten im öffentlichen Raum einzurichten. Dieses Projekt betreibt vorerst drei Ladepunkte an Strassenbeleuchtungen.

Weiterführende Informationen:

- [Energie Wasser Bern](#)

Wie erstellt man eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur?

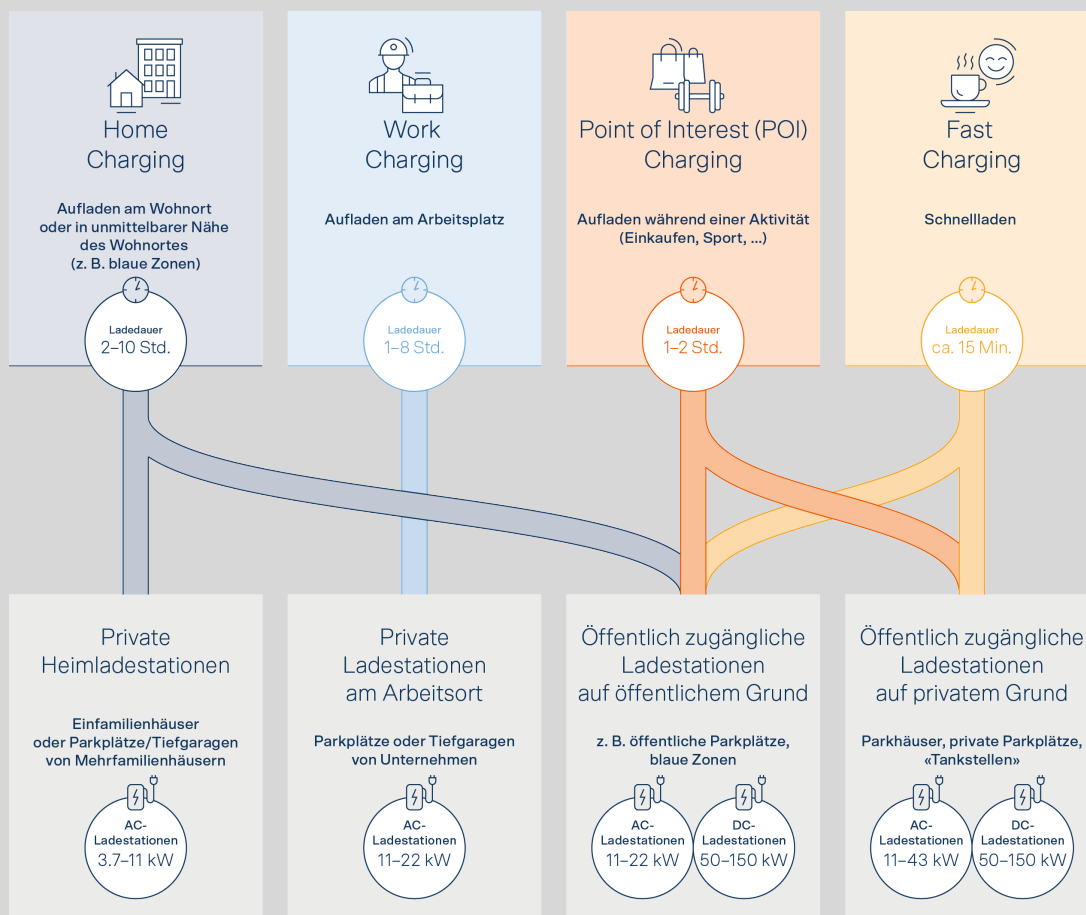
Gemeinden und Städte übernehmen beim Aufbau ihrer Ladeinfrastruktur unterschiedliche Rollen. Den Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur können sie durch eine Anpassung der Bau- und Zonenordnung oder Förderprogramme lenken. Auch beim Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur haben Gemeinden und Städte mehrere Möglichkeiten:

- Sie überlassen den Aufbau des Ladenetzes komplett privaten Anbietern.
- Sie planen, erstellen und betreiben selbst ein öffentlich zugängliches Ladenetz.
- Sie stellen Standorte auf öffentlichem Grund bereit und vergeben Konzessionen für die Erstellung und den Betrieb des Ladenetzes an Private.

Das öffentlich zugängliche Ladenetz und die Standortwahl kann strategisch oder nachfragegetrieben geschehen. In einem ersten Schritt analysieren Gemeinden und Städte den künftigen Bedarf für ihre Ladeinfrastruktur. Es kann sinnvoll sein, diese Bedarfsanalyse gemeinsam im Verbund mit Nachbargemeinden anzugehen.

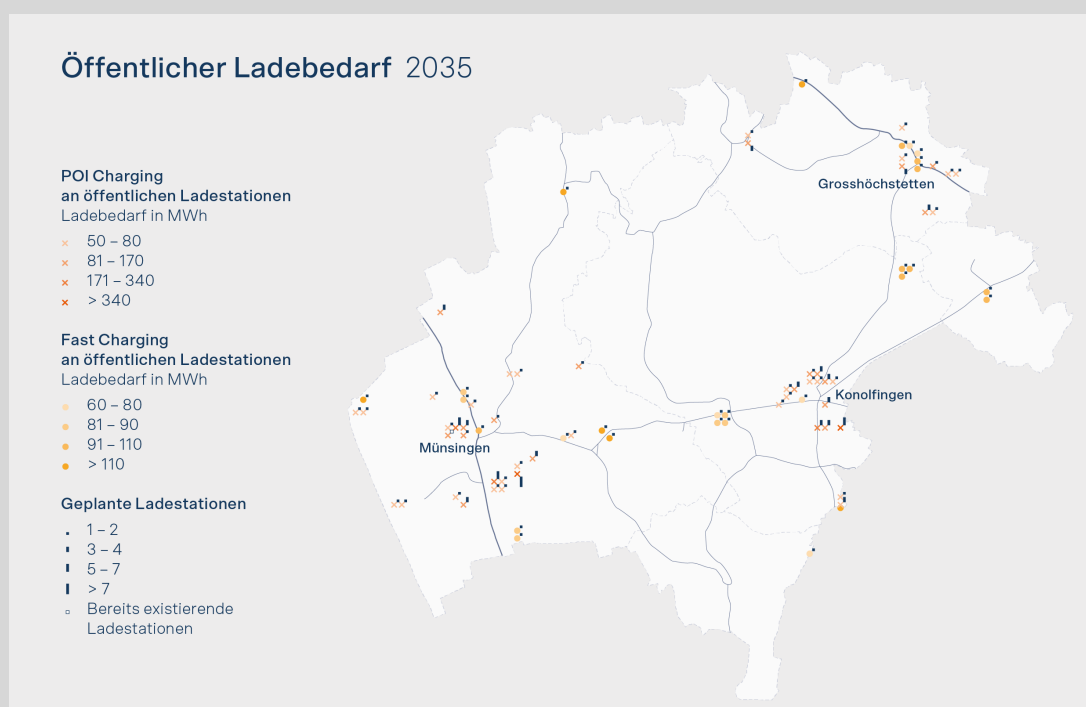
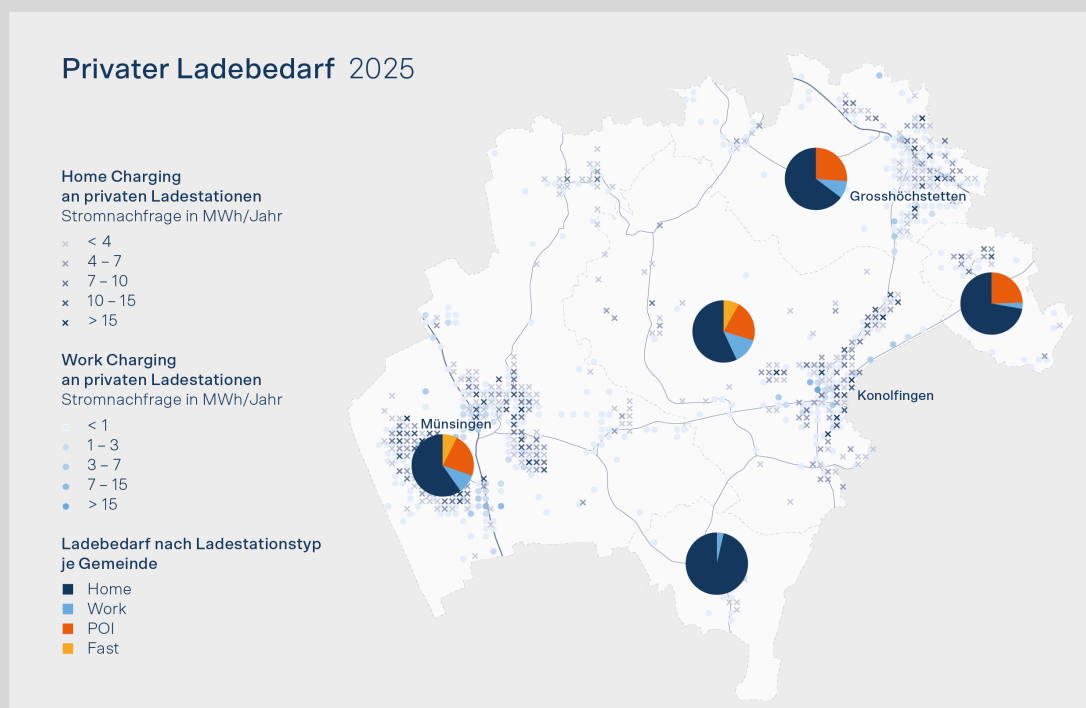
Ladebedürfnisse und Ladestandorte

Elektrofahrzeughalterinnen und Elektrofahrzeughalter haben vier Ladebedürfnisse: Home, Work, Point-of-Interest (POI) und Fast. Sie laden ihre Elektrofahrzeuge an privaten Heimpladestationen, privaten Ladestationen am Arbeitsplatz, Ladestationen auf öffentlichem Grund oder öffentlich zugänglichen Ladestationen auf privatem Grund.



Künftigen Ladebedarf in der Gemeinde analysieren

Die Analyse zeigt, welche Ladebedürfnisse es in den Gemeinden wo und in welchen Mengen gibt. Home-Ladebedarf gibt es in den Wohnsiedlungen bei Einfamilienhäusern und Mehrparteiengebäuden mit Einstellhallen. Work-Ladebedarf zeigt sich bei Arbeitgebern mit zahlreichen Autopendlern oder Flottenbetreibern. Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladestationen gibt es auf öffentlichen Parkplätzen neben hochfrequentierten und verkehrlich gut erschlossenen Points-of-Interest (POI). Schnellladebedarf (Fast) gibt es auf Abstellplätzen entlang stark befahrener Strassen.



Elektromobilität in den Gemeinden im Jahr 2025 und 2035

Anzahl immatrikulierte Elektrofahrzeuge (batterie-elektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride) und Anzahl benötigter Ladestationen je Ladebedürfnis.

| Szenario | Elektrofahrzeuge | Home | Work | POI | Fast |
|-------------------------|------------------|------|------|-----|------|
| Münsingen | | | | | |
| 2025 | 894 | 697 | 21 | 27 | 4 |
| 2035 | 3681 | 2649 | 92 | 59 | 14 |
| Konolfingen | | | | | |
| 2025 | 278 | 206 | 11 | 13 | 2 |
| 2035 | 1507 | 1071 | 49 | 30 | 9 |
| Grosshöchstetten | | | | | |
| 2025 | 155 | 123 | 5 | 6 | - |
| 2035 | 927 | 625 | 24 | 15 | 6 |

Daten und Grafiken basieren auf dem Tool «Localizer», EBP



6.2 Massnahme ID2: Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ermöglichen

Ziel

Gemeinden und Städte informieren, koordinieren, beraten und unterstützen finanziell private Akteure, so dass diese öffentlich zugängliche Ladestationen bereitstellen.

Beschreibung

Häufig stellt eine Gemeinde oder Stadt öffentliche Ladestationen nicht selbst bereit oder betreibt diese. Stattdessen schafft sie Bedingungen, dass Private dies übernehmen. Im Fokus stehen öffentliche Parkplätze und Parkhäuser, Anwohnerparkzonen, Energieversorger, Carsharing-Anbieter, Taxigewerbe, grosse Arbeitgeber, Liegenschaftsverwaltungen, Shoppingzentren und Tankstellen. Gerade an zentraler Lage sind Anbieter oft bereit, Ladeinfrastruktur auf eigene Kosten zu erstellen und zu betreiben. Die Gemeinde oder Stadt nimmt dabei ihre koordinierende Rolle als Planerin wahr und regelt den Umgang mit Ladestationen auf öffentlichem Grund. Zusätzlich gibt sie in einem Betriebskonzept den Betrieb durch Dritte vor. Definierte Ladeplätze auf öffentlichem Grund schreibt die Gemeinde oder Stadt im Konzessionsverfahren für private Ladestationsbetreiber aus.

Weiterführende Informationen:

- Köniz (2020): [Köniz eröffnet zwei E-Auto-Ladestationen](#)
- Wädenswil (2019): [Zwei weitere öffentliche Elektroladestationen](#)
- Basel (2021): [Nachfragegerechter Ausbau von 200 Ladestationen](#)
- ASTRA (2020): [Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn](#)

Praxisbeispiel

Öffentliche Ladeinfrastruktur für Birsstadt

Die zehn Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach bilden zusammen den Verein Birsstadt. Ziel des Vereins ist, die Kräfte zu bündeln, gemeinsame Interessen zu vertreten und umzusetzen. Im Bereich Elektromobilität hat der Verein Birsstadt 2017 ein Ladeinfrastrukturkonzept erstellen lassen, um den künftigen Bedarf an Ladestationen zu analysieren. Darauf basierend hat der Verein die bestgeeigneten öffentlichen Parkplätze der Gemeinden identifiziert und einheitliche Rahmenbedingungen für eine öffentliche Ausschreibung festgelegt. Ab 2021 erfolgte der Aufbau der Ladeinfrastruktur.

Weiterführende Informationen:

- [eMobility-Konzept Verein Birsstadt](#)



Diskriminierungsfreiheit, Zugangs- und Abrechnungssysteme

Öffentlich zugängliche Ladestationen funktionieren für alle Elektrofahrzeuge. Dafür werden alle relevanten Standards von Ladesystemen und Steckertypen an einem Standort angeboten (für das Laden beim Parkieren mindestens der Stecker Typ 2; bei Schnellladestationen («Stromtankstellen») sind es die folgenden drei Steckertypen: Typ 2 Mode 3, Combined Charging System CCS Typ 2 und CHAdeMO).

Die Ladesäule identifiziert die Benutzerin oder den Benutzer mittels eines Zugangssystems (zum Beispiel RFID-Karte, QR-Code über Smartphone App, NFC oder SMS). Nach eindeutiger Identifikation kann der Strom pro kWh, nach Aufenthaltsdauer oder auch pauschal bezahlt werden. Der Betreiber der Ladestation sorgt dafür, dass gängige Zahlungsmittel akzeptiert werden (zum Beispiel Debit-/Kreditkarten, Ladekarten oder Smartphone-Apps) und verhindert eine systematische preisliche Diskriminierung, zum Beispiel nach Steckertyp. Der Zugang zur Ladestation ist idealerweise jederzeit (24 Stunden, 365 Tage) möglich und unabhängig von einem vorgängigen, dauerhaften Vertragsabschluss, zum Beispiel einer Kundenkarte. Die öffentliche Verwaltung oder Unternehmen können Ladestationen auf ihrem Areal zu bestimmten Zeiten (zum Beispiel abends oder übers Wochenende und an Feiertagen) öffentlich zugänglich machen. Der Eintrag einer Ladestation in vorhandene Verzeichnisse (zum Beispiel ich-tanke-strom.ch), erhöht die Sichtbarkeit und den möglichen Nutzerkreis. Ladestationen sind für Personen mit Rollstuhl gleichwertig verfügbar und zugänglich, um Diskriminierung zu vermeiden. Dazu stimmt der Betreiber die Dimensionierung der Ladeplätze mit der betrieblichen Einrichtung ab (siehe Merkblatt «Rollstuhlgerechte Ladeplätze»).

Weiterführende Informationen:

- ich-tanke-strom.ch
- [Rollstuhlgerechte Ladeplätze](#)



6.3 Massnahme ID3: Sharing-Angebote unterstützen

Ziel

Gemeinden und Städte unterstützen Sharing-Angebote. Sie stellen Standorte auf öffentlichem Grund bereit, unterstützen die Anbieter bei der Suche nach privaten Standorten, betreiben Öffentlichkeitsarbeit oder unterstützen noch nicht rentable Systeme finanziell in der Anfangsphase.

Beschreibung

Zusammen mit Sharing-Angeboten erreichen Gemeinden oder Städte eine nachhaltige Mobilität. Viele Anbieter erweitern ihre Flotten laufend um Elektrofahrzeuge. Diese Sharing-Elektrofahrzeuge müssen aber auch nachgeladen werden. Für den Aufbau dieser Ladeinfrastruktur sind die Sharing-Anbieter auf die Unterstützung der Gemeinden oder Städte angewiesen – nicht zuletzt, weil die Fahrzeuge häufig auf öffentlichem Grund stehen.

Über die Sharing-Plattform «carvelo2go» können in diversen Gemeinden und Städten E-Cargobikes ausgeliehen werden. Als Alternative oder Ergänzung stellt die Gemeinde oder Stadt eigene Mobilitätsservices bereit, wie zum Beispiel eine E-Bike-Flotte in Tourismusgemeinden. Die Finanzierung erfolgt über die Gemeinde oder Stadt selbst oder in Zusammenarbeit mit der lokalen Hotellerie.

Weiterführende Informationen:

- Gemeinde Steinach: [Sponti-Car Steinach](#)
- [Energie Genossenschaft Zimmerberg](#)
- TCS: [SMARGO: Die Verbindung von Shared Mobility und City-Logistik](#)
- [E-Cargovia](#)
- [carvelo2go.ch](#)
- [Bike-sharing.ch](#)
- [Trafik Guide](#)
- Mobility: [Carsharing Elektroautos für Gemeinden](#)
- [Ubeeqo](#)
- [edrive carsharing](#)



6.4 Massnahmen ID4: Innovative Projekte ausprobieren

Ziel

Gemeinden und Städte unterstützen innovative Pilotprojekte, die zu ihren Strategien und Konzepten zur Elektromobilität passen.

Beschreibung

Gemeinden und Städte nutzen die Chance, sich finanziell an innovativen Pilotprojekten zu beteiligen. Dazu können sie Fördermittel bei EnergieSchweiz im Rahmen der Projektförderung für Gemeinden und Städte beantragen (siehe Kasten: [Unterstützung des Bundes](#)). Zudem klären sie finanzielle Unterstützungsmöglichkeiten bei den zuständigen Stellen im Kanton ab.

Mögliche Pilotprojekte sind im öffentlichen Verkehr zum Beispiel der Einsatz von Elektrobussen, die Elektrifizierung von City-Logistik mit leichten E-Nutzfahrzeugen und E-Scootern (Lieferdienste wie lokale Pizzakuriere). Auch soziale Dienste wie die Spitex haben häufig gut planbare Routen, für die sie Elektrofahrzeuge oder E-Bikes nutzen können. Allenfalls ist auch die Elektrifizierung des Schiffverkehrs möglich.

Weiterführende Informationen:

- Stadt Lugano: [Erstes batteriebetriebenes Schiff der Schweiz](#)

Praxisbeispiel

Pilotprojekt zur Reduzierung des Güterverkehrs in der Stadt Lugano

Der Stadtrat von Lugano hat beschlossen, in Zusammenarbeit mit einem lokalen Logistikunternehmen ein Pilotprojekt mit dem Namen «Zero Emission City Logistics» zu starten. Das Ziel des Projekts ist, das Stadtzentrum von der Durchfahrt schwerer Lieferfahrzeuge zu befreien und Güter mit leiseren und umweltschonenden Mitteln zu transportieren.

Das Projekt startete am 23. August 2021. Während der Projektdauer von sechs Monaten werden die täglich ins Stadtzentrum von Lugano kommenden Pakete zentral abgeliefert. Danach werden die Pakete den Empfängern mit einem Elektrofahrzeug mit einem Fassungsvermögen von 600 kg und einer Reichweite von 130 km sowie ergänzend mit Velos/E-Velos des bereits aktiven Projekts «Grüner Blitz» ausgeliefert.

Weiterführende Informationen:

- [Pressemitteilung der Stadt Lugano zum Pilotprojekt](#)



Unterstützung des Bundes

Auf der Plattform Energiefranken, betrieben von der EKZ-Energieberatung und unterstützt von EnergieSchweiz, finden Gemeinden oder Städte alle Förderprogramme von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden im Bereich Energie und Mobilität.

Weiterführende Informationen:

- energiefranken.ch

Der Online-Verbrauchskatalog von EnergieSchweiz und dem TCS gibt einen Überblick über das Marktangebot im Bereich Personenwagen (inklusive Angaben zu Energieverbrauch, CO₂-Ausstoss und Energieeffizienz der angebotenen Modelle) und die neusten Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugmodelle.

Weiterführende Informationen:

- verbrauchskatalog.ch

EnergieSchweiz unterstützt mit seinem Programm «EnergieSchweiz für Gemeinden» Gemeinden und Städte mit Instrumenten, finanzieller Förderung und Informationen zu einer nachhaltigen Mobilität.

Weiterführende Informationen:

- local-energy.swiss

Eine dieser Unterstützungsleistung ist die «Projektförderung». Hier können kommunale Akteure für ihre Projekte zu einer fortschrittlichen Mobilität Fördergelder seitens EnergieSchweiz beantragen.

Weiterführende Informationen:

- [Projektförderung für Gemeinden und Städte \(local-energy.swiss\)](http://Projektförderung für Gemeinden und Städte (local-energy.swiss))

7 Kontaktstellen

Kontaktstellen in den Kantonen

| | | | | |
|----|--|------------------|---------------------------|---------------|
| AG | Abteilung Energie | Boris Krey | boris.krey@ag.ch | 062 835 28 93 |
| AI | Amt für Hochbau und Energie | Thomas Zihlmann | thomas.zihlmann@bud.ai.ch | 071 788 93 01 |
| AR | Amt für Umwelt, Lärm und Energie | Martina Eberhart | martina.eberhart@ar.ch | 071 353 65 37 |
| BE | Tiefbauamt des Kantons Bern | Boris Bayer | boris.bayer@be.ch | 031 635 48 93 |
| BL | Stv. Ressort Energie (Bereich Umwelt und Energie) | Sabine Stöcklin | sabine.stoecklin@bl.ch | 061 552 54 29 |
| BS | Amt für Umwelt und Energie | Dominik Keller | dominik.keller@bs.ch | 061 267 08 04 |
| FR | Service de l'énergie | Eric Rast | eric.rast@fr.ch | 026 305 28 40 |
| GE | Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants | Bernard Gay | bernard.gay@etat.ge.ch | 022 546 80 95 |
| GL | Energiefachstelle | | energie@gl.ch | 055 646 64 50 |
| GR | Amt für Energie und Verkehr | Michael Casutt | michael.casutt@aev.gr.ch | 081 257 36 96 |
| JU | Section de l'énergie | Pierre Brulhart | pierre.brulhart@jura.ch | 032 420 53 10 |
| LU | Dienststelle Umwelt und Energie | Jürgen Ragaller | juergen.ragaller@lu.ch | 041 228 61 50 |
| NE | Service de l'énergie et de l'environnement | Fabien Wetli | fabien.wetli@ne.ch | 032 889 47 32 |
| NW | Amt für Mobilität | Luca Pirovino | luca.pirovino@nw.ch | 041 618 40 54 |

| | | | | |
|----|--------------------------------------|--------------------|--|---------------|
| OW | Energiefachstelle | Roger Sonderegger | roger.sonderegger@ow.ch | 041 666 62 98 |
| SG | Energieagentur St. Gallen GmbH | Daniel Wittenwiler | d.wittenwiler@ energieagentur-sg.ch | 058 228 71 72 |
| SH | Abteilung Energie | Patrick Rinaldi | patrick.rinaldi@tg.ch | 058 345 54 87 |
| SO | Amt für Verkehr und Tiefbau | Kurt Erni | kurt.erni@bd.so.ch | 032 627 26 51 |
| SZ | Energiefachstelle | Simon Kümin | simon.kuemin@sz.ch | 041 819 20 35 |
| TG | Abteilung Energie | Patrick Rinaldi | patrick.rinaldi@tg.ch | 058 345 54 87 |
| TI | Associazione TicinoEnergia | | info@ticinoenergia.ch | 091 290 88 13 |
| UR | Amt für Energie | | energie@ur.ch | 041 875 26 88 |
| VD | Direction de l'Energie | Christelle Brulé | christelle.brule@vd.ch | 021 316 95 50 |
| VS | Service de la mobilité | Vincent Pellissier | vincent.pellissier@admin.vs.ch | 027 606 35 05 |
| ZG | Amt für Umwelt, Energiefachstelle | | info.afu@zg.ch | 041 728 53 70 |
| ZH | Amt für Verkehr | Anna Stamp | anna.stamp@vd.zh.ch | 043 259 31 46 |

Übersicht Kontaktstellen Verbände, Merkblätter, Plattformen und Tools

| | |
|--|--|
| Carvelo2go E-Cargo-Bike-Sharing für Gemeinden | www.carvelo2go.ch www.carvelo2go.ch/mitwirken |
| e-mobile, Electrosuisse Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge | www.e-mobile.ch |
| EnergieSchweiz für Gemeinden Programm des Bundesamts für Energie für die Gemeinden | www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet |
| Forum bikesharing Schweiz Infoplattform zum Thema Bikesharing | www.bikesharing.ch |

Mobility
Carsharing
Elektroautos für Gemeinden

www.mobility.ch
Geschäftskunden > Mobility-Flex für Gemeinden

Mobilservice
Wissens- und Vernetzungsplattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement

www.mobilservice.ch

Organisation Kommunale Infrastruktur OKI
Themenbereich Kommunalfahrzeuge

www.kommunale-infrastruktur.ch

Städtekonferenz Mobilität
Städtische und kommunale Mobilitäts- und Elektromobilitätsstrategien und -konzepte

www.skm-cvm.ch

Verband Swiss eMobility
Elektromobilitätsverband der Schweiz

www.swiss-emobility.ch

Verein NewRide
Schweizer Kompetenzzentrum für Elektrozweiräder

www.newride.ch
