

Ladeinfrastruktur für E-Autos und die Chancen für die regionale Infrastruktur als Teil regionaler Entwicklung

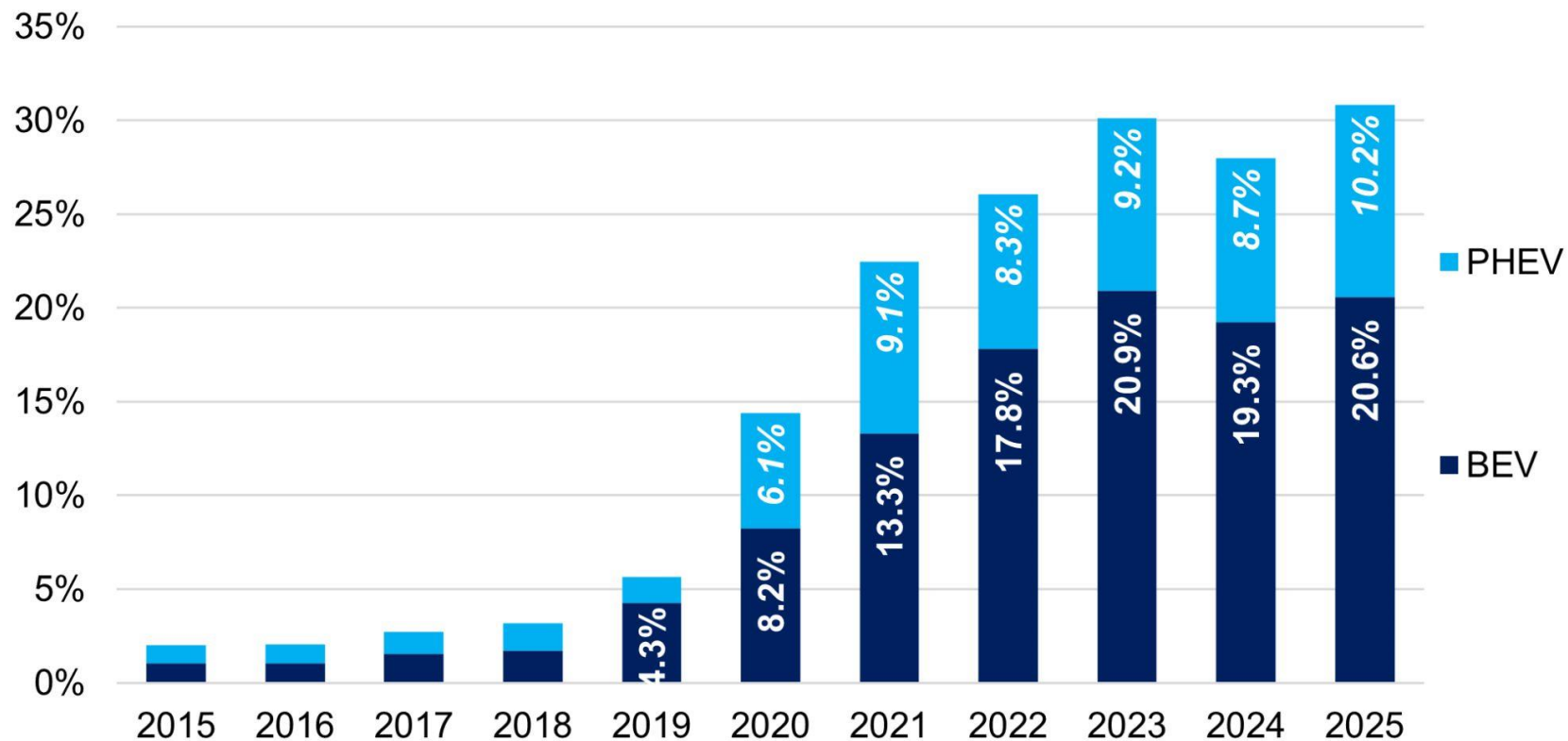
Regionalkonferenz 2025
18.9.2025



Aktuelle Entwicklungen in der Elektromobilität

Entwicklung Steckerfahrzeuge Schweiz 2015-2025

Neuzulassungen Personenwagen, 2025: Januar-Juni



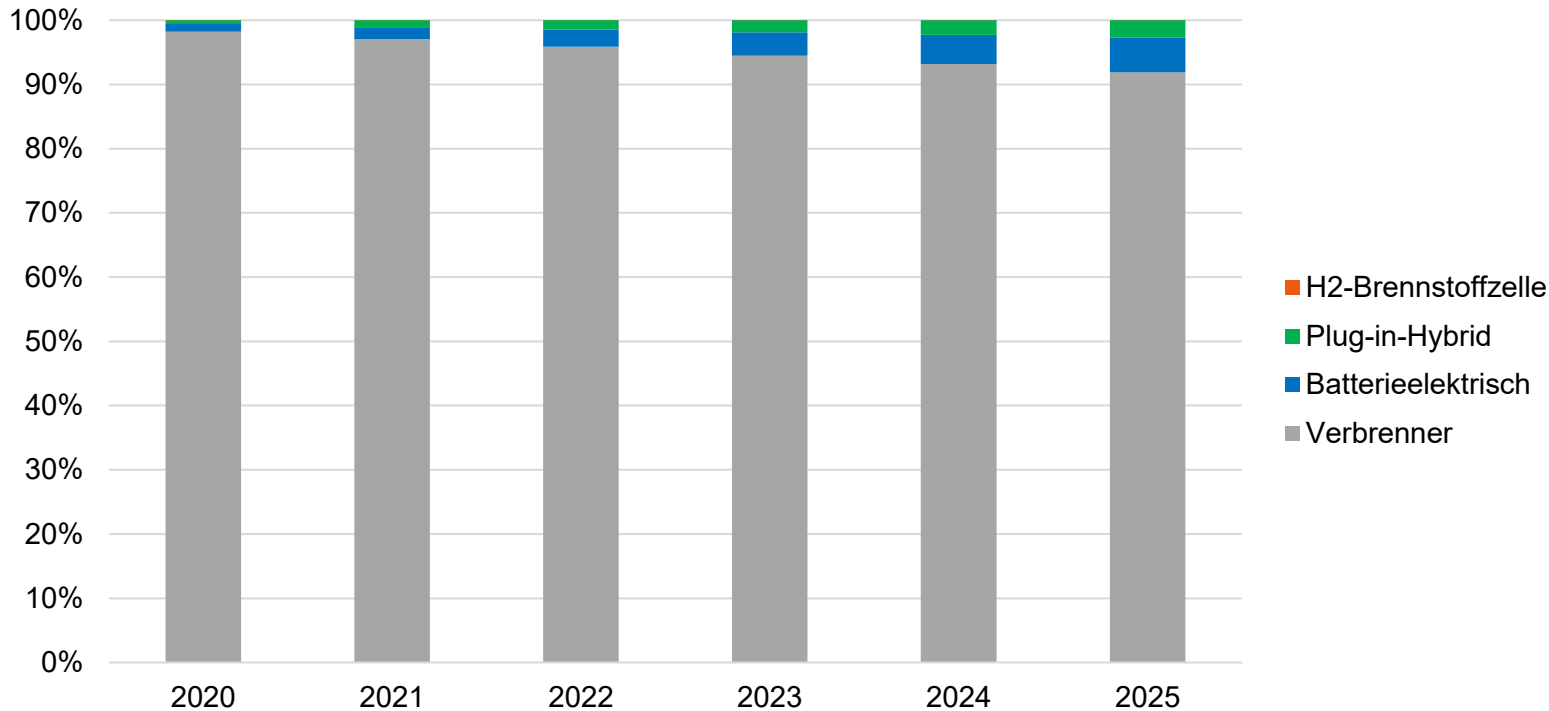
Quelle: Darstellung BFE, Daten: IVZ ASTRA, Stand 04.07.2025

Marktanteil bei den Neuzulassungen: Steckerfahrzeuge bei >30%.

Quelle: Christoph Schreyer, BFE, via [LinkedIn](#).

Aktuelle Entwicklungen in der Elektromobilität

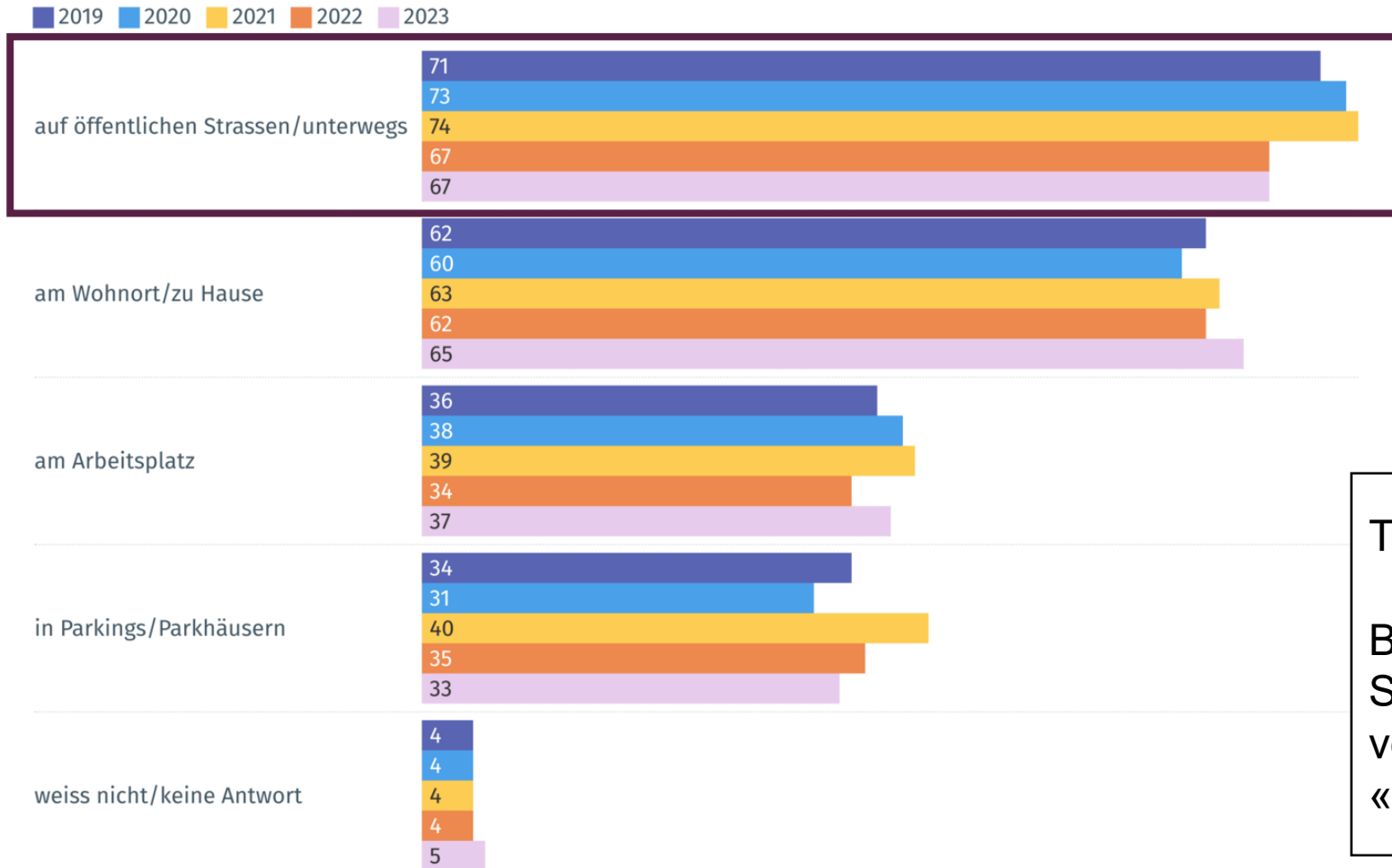
Zusammensetzung Personenwagenbestand



2025: 8%
Steckerfahrzeuge
(5% batterieelektrische
Fahrzeuge + 3% Plug-
in-Hybride)

Quelle: ASTRA Fahrzeugdaten

Herausforderungen für den Umstieg auf Elektromobilität



TCS Barometer E-Mobilität

Bei Gründen gegen den Kauf von Steckerfahrzeugen, wurde das Fehlen von Ladestation genannt.
«Wo konkret fehlen Ladestationen?»

Aktuelle Entwicklungen zu politischen Rahmenbedingungen

- Der National- und Ständerat unterstützt die Motion [«Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum»](#).
- Der Bundesrat wird nun mit der **Umsetzung** beauftragt.
- Es sollen **verbindliche Rahmenbedingungen** geschaffen werden, damit der **Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur** rasch vollzogen werden kann.
- Die genaue **Umsetzung ist noch unklar**.
- Weiterhin gilt: eine weitgehende Elektrifizierung erfordert eine **flächendeckende Grundabdeckung an allgemein zugänglicher Ladeinfrastruktur** – **Gemeinden** spielen dabei eine zentrale Rolle.



[Infrastruktur](#)

„Recht auf Laden“ soll in der Schweiz kommen

Der Ständerat der Schweizer Bundesversammlung unterstützt eine Forderung des Nationalrats, Bewohnern von Mietwohnungen das Recht zur Installation von Ladestationen zu garantieren. Damit wird die Schweizer Regierung verpflichtet, rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden sicherzustellen.



Electrive, 12.06.2025, [Link](#).

Verständnis Ladeinfrastruktur 2050

Drei der sechs Schlussfolgerungen betreffen das allgemein zugängliche Ladenetz:

Im Jahr 2035 werden 400'000 bis 1'000'000 Steckerfahrzeuge in der Schweiz über keine private Lademöglichkeit (zu Hause oder am Arbeitsplatz) verfügen.

Eine weitgehende Elektrifizierung erfordert eine flächendeckende Grundabdeckung an allgemein zugänglicher Ladeinfrastruktur (zum Laden am Zielort oder Schnell-Laden unterwegs).

Es wird in jedem Fall einen Mix verschiedener Ladeoptionen in der Schweiz brauchen (Laden zu Hause, am Arbeitsplatz, im Quartier, am Zielort und Schnell-Laden).

Mehr Infos unter
laden-punkt.ch
→ Werkzeuge



[Link.](#)

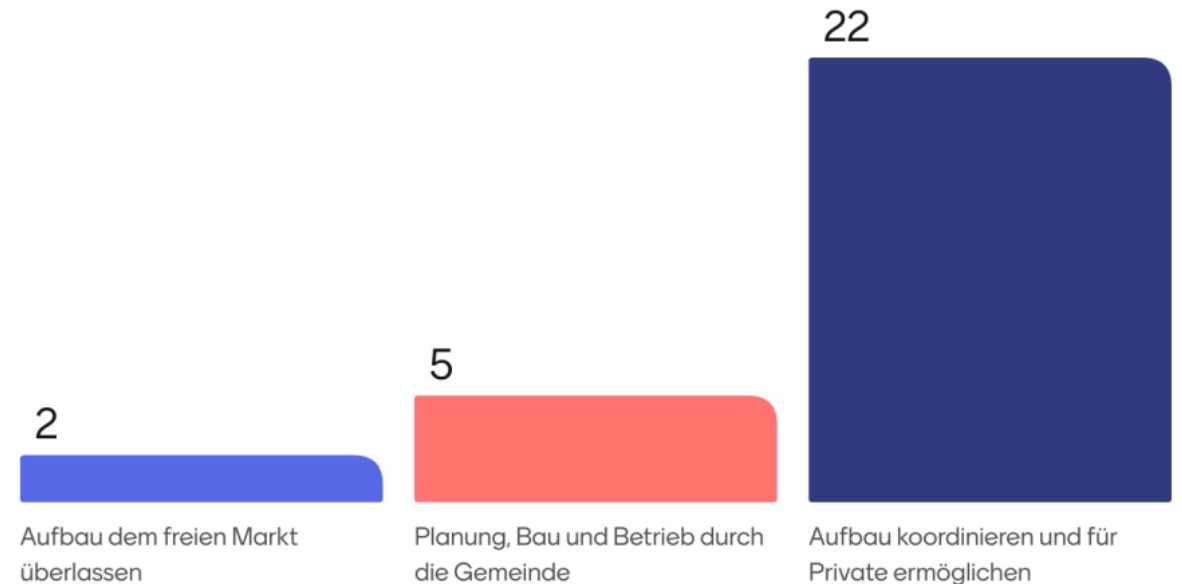
Gemeinden möchten mehrheitlich eine aktive Rolle einnehmen

Befragung aus dem Fachtreffen «Laden in Gemeinden basic» (18.3.2025) zeigt...

- Die meisten Gemeinden möchten eine proaktive Rolle einnehmen.
- Sie möchten den Aufbau des allgemein zugänglichen Ladenetzes koordinieren und für Private ermöglichen.

→ **Wie können die Chancen für die regionale Infrastruktur als Teil regionaler Entwicklung genutzt werden?**

Welche Rolle soll die Gemeinde beim Aufbau des allgemein zugänglichen Ladenetzes einnehmen?



Das Programm LadenPunkt

Mehr Infos unter
laden-punkt.ch

Jetzt
Newsletter
abonnieren!



Zielgruppen



Immobilien



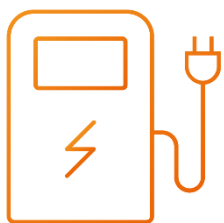
Gemeinden, Städte
und Kantone



Unternehmen mit
Gäste-Parkplätzen



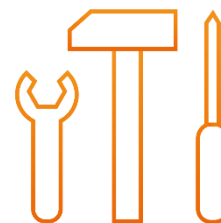
Unternehmen mit
Flotten



Ladeservices



Planung und
Beratung



Elektroinstallation



Energieversorgung

Verfügbare Werkzeuge für Sie

Mehr Infos unter
laden-punkt.ch
→ Werkzeuge

Verständnis Ladeinfrastruktur 2050

Welchen Mix von Ladeoptionen braucht die Schweiz in den nächsten Jahren? Diese Studie untersucht die Entwicklung der Ladeinfrastruktur für Personenwagen bis im Jahr 2050 mit den wichtigsten Akteurinnen und Akteuren.

Die Hauptbotschaft ist klar: Alle sind aufgefordert, jetzt zu handeln. [Link](#).



Ladebedarfsszenarien

Welche Ladeinfrastruktur für Steckerfahrzeuge brauchen wir morgen? Und wo genau? Dies kann nur beantworten, wer den künftigen Ladebedarf kennt. Die «Ladebedarfsszenarien» liefern diese Information für jede Schweizer Gemeinde und erleichtern damit die Planung. [Link](#).



Ladeinfrastruktur gesetzlich verankern

Der Leitfaden «Ladeinfrastruktur gesetzlich verankern» unterstützt Kantone und Gemeinden dabei, gute Rahmenbedingungen für den Ausbau von Ladeinfrastruktur zu schaffen. [Link](#).

Leitfaden Laden in Gemeinden

Was kann eine Gemeinde tun, um Ladeinfrastruktur effektiv aufzubauen? Verantwortliche und Fachpersonen der Verwaltung erfahren, wie sie den gesamten Prozess effektiv gestalten – unabhängig davon, ob sie bereits erste Schritte gemacht haben oder sich noch fragen, ob und wo sie Ladestationen benötigen. [Link](#).



Verfügbare Werkzeuge für Sie

Mehr Infos unter
laden-punkt.ch
→ Werkzeuge

Eine Machbarkeitsstudie angehen

Eine Machbarkeitsstudie ist die Basis, um die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur zu planen. Einen Teil davon können Gemeinden selbst vorbereiten. Die Anleitung zeigt, wie das geht und was sie bedenken müssen. [Link](#).

Elektromobilität in Gemeinden

Der Handlungsleitfaden «Elektromobilität für Gemeinden» erläutert vier Handlungsfelder, in denen Gemeinden aktiv werden können, um die Elektromobilität voranzutreiben: Planung, Vorbildfunktion, Information und Beratung sowie Infrastruktur und Dienstleistungen. [Link](#).

Orientierungshilfe für Baubewilligungsverfahren von Ladestationen

Die Orientierungshilfe zeigt Ihnen auf, in welchen Fällen Sie sicher oder sehr wahrscheinlich eine Baubewilligung für Ihre Ladestation beantragen müssen. Es gibt aber auch Fälle, in denen Sie vermutlich darauf verzichten können. [Link](#).

Ladestationen ausschreiben

Einige Gemeinden suchen Anbieter, welche die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet installieren. Doch was gehört in eine Ausschreibung? Die Kurzanleitung verschafft einen Überblick. [Link](#).

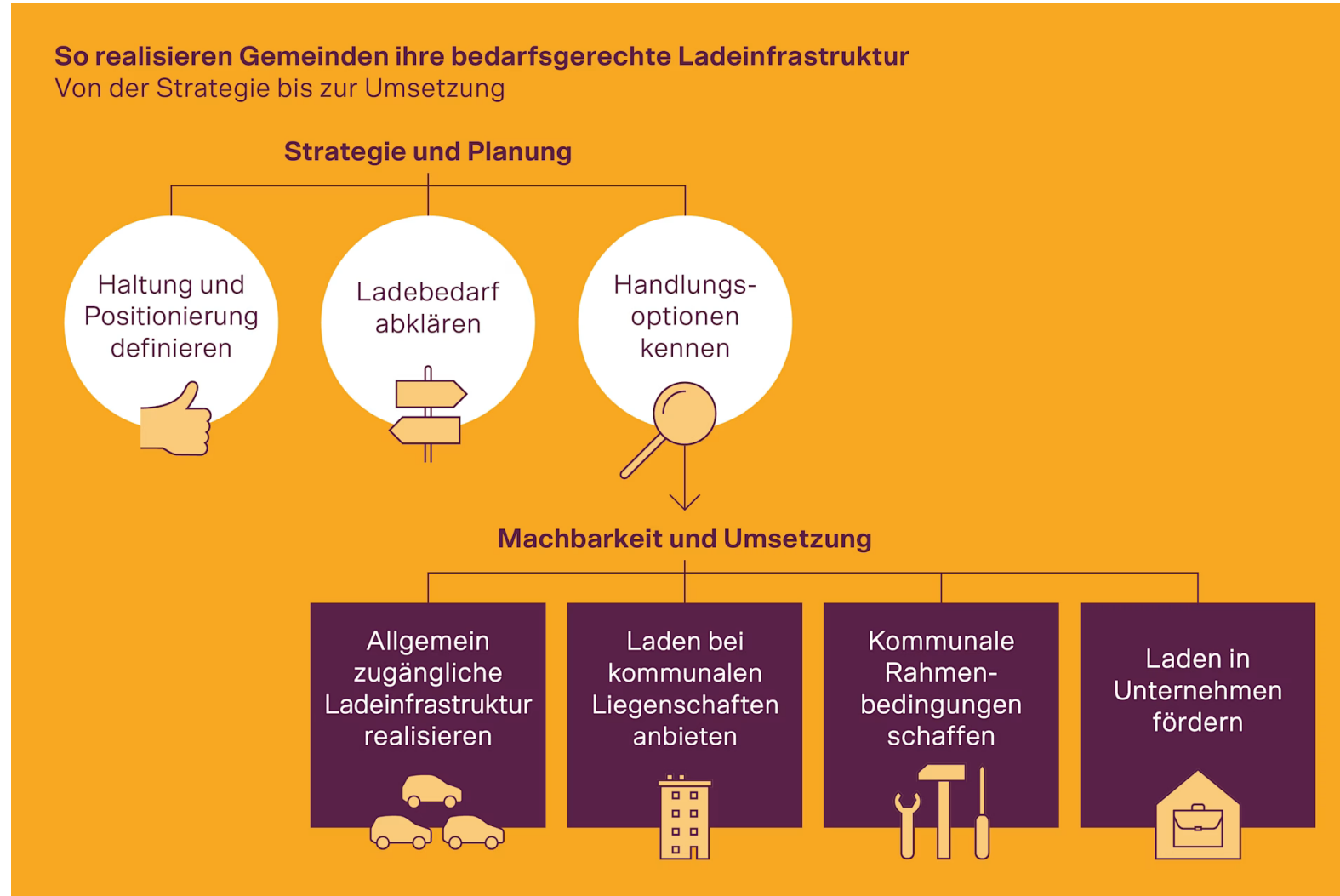
Zugang und Abrechnung: Schnell zum passenden Angebot

Wohn- und Bürogebäude benötigen ein System, das den Zugang zu den Ladestationen und die Abrechnung des bezogenen Stroms regelt. In der Fülle der Angebote das Richtige zu finden, ist jedoch nicht einfach. Diese Marktübersicht hilft. [Link](#).



Allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur realisieren

Neues Werkzeug: Laden in Gemeinden



Ziel und Zweck:

- **Bedarfsgerechter Aufbau der Ladeinfrastruktur** in der Gemeinde
- **Schritt-für-Schritt:** von der Strategie über die Machbarkeit bis zur Umsetzung
- Hilfestellung und Impulse, **unabhängig vom aktuellen Stand in der Gemeinde**
- **Kleine Gemeinden** müssen nicht alle Schritte im Detail betrachten

Allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur realisieren

- Allgemein zugängliches Ladenetz ermöglicht auch **Personen ohne Heimplademöglichkeit** das Laden.
- Phasen orientieren sich am **SIA-Leistungsmodell**
- Gemeinden können dort einsteigen, wo sie sich derzeit im Prozess befinden.

Der Weg zum allgemein zugänglichen Ladenetz
Entscheidungsphasen für Gemeinden

Machbarkeit



1. Rolle der Gemeinde



- Gemeinden können sich in **unterschiedlichem Umfang** am Aufbau der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur beteiligen.
- Das **Betreibermodell** klärt hier die Rolle der Gemeinde.

Wer definiert die Ladestandorte?

- Gemeinde kann eine (Vor-)Auswahl geeigneter Standorte treffen
- Anbieter können Standorte vorschlagen

Wie wird die Basisinfrastruktur finanziert?

- Vorfinanzierung durch Gemeinde oder Finanzierung durch Ladestationsbetreiber

Wer finanziert die Ladestationen?

- Ladestationsbetreiber oder vollständige Finanzierung durch die Gemeinde

Wer betreibt die Ladeinfrastruktur?

- Ladestationsbetreiber oder die Gemeinde

Chancen für die regionale Entwicklung:

- Welche regionalen Akteure können involviert werden?
- Welche Impulse sind durch die regionale Infrastruktur zu erwarten?



Drei mögliche Varianten für das Betreibermodell – Vorteile und Nachteile

A

Markt als Treiber

- + keine Investitionen für Gemeinde
- + Standorte sind wirtschaftlich attraktiv
- + zeitnahe Realisierung der Standorte
- nur wirtschaftlich sehr attraktive Standorte werden realisiert
- flächendeckender Ausbau ist unwahrscheinlich
- Höhere Ladetarife für NutzerInnen
- mögliche verkehrspolitische Konflikte

B

Gemeinde ermöglicht und kooperiert mit Privaten

- + flächendeckender, bedarfsgerechter Ausbau
- + attraktive Ladetarife für NutzerInnen
- + Standortwahl seitens Gemeinde
- + geringeres Risiko für verkehrspolitische Konflikte
- Langfristige Investitionen seitens Gemeinde
- Kalkulierbares Risiko von Verlusten bei unzureichender Refinanzierung
- Erträge des Ladegeschäfts gehen primär an private Betreiber

C

Gemeinde als Anbieterin

- + flächendeckender, bedarfsgerechter Ausbau
- + Erträge gehen alle an Gemeinde
- + Standortwahl seitens Gemeinde
- + geringeres Risiko für verkehrspolitische Konflikte
- höhere Investitionen und laufende Kosten seitens Gemeinde
- evtl. fehlende Kompetenzen
- Risiko von Fehlinvestitionen und Unterdrückung von privatem Engagement

Beispiel Betreibermodell – Variante B: Gemeinde finanziert Basisinfrastruktur und schreibt Aufbau & Betrieb der Ladestationen aus

Gemeinde

Privater Betreiber

Phase	Gemeinde		Privater Betreiber	
	Aufwände	Erträge	Aufwände	Erträge
Realisierung	<ul style="list-style-type: none"> – Errichtung und Besitz Basisinfrastruktur 		<ul style="list-style-type: none"> – Errichtung und Besitz der Ladeinfrastruktur – Abrechnungssystem aufsetzen 	
Bewirtschaftung		<ul style="list-style-type: none"> – Konzession und/oder Standortmiete – Parkgebühren (falls erhoben) 	<ul style="list-style-type: none"> – Wartung und Betrieb – Stromkosten – Konzessionszuschlag und/oder Standortmiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Ladetarif

Allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur realisieren

- Allgemein zugängliches Ladenetz ermöglicht auch **Personen ohne Heimplademöglichkeit** das Laden.
- Phasen orientieren sich am **SIA-Leistungsmodell**
- Gemeinden können dort einsteigen, wo sie sich derzeit im Prozess befinden.

Der Weg zum allgemein zugänglichen Ladenetz
Entscheidungsphasen für Gemeinden

Machbarkeit



Praxisbeispiele Elektromobilität

energieregionGOMS – Ladeinfrastruktur über die Gemeindegrenze hinaus geplant

- **Gemeindeübergreifendes Ladenetz** für Steckerfahrzeuge in der Energieregion Goms
 - anstatt das jede Gemeinde isoliert tätig wird
- **Gemeinsame Planungsgrundlage** zusammen mit lokalen EVUs erarbeitet
- **Bestehendes Ladenetz** analysiert
- **Umfrage** bei allen Beteiligten durchgeführt
- Ladebedarfsszenarien genutzt, um zukünftigen Bedarf abzuschätzen
- **Koordinierende Rolle der Gemeinden** und gemeinsame Abstimmung.
- **Erfolgreiches Rezept** für kleine Gemeinden

«Durch die Analyse konnten wir sehen, wo ein Über- oder Unterangebot an Ladestationen besteht.»



Stefan Brantschen, Leiter
Geschäftsstelle energieregionGOMS

Stadt Luzern – Gesamtkonzept erneuerbare Antriebe in der Mobilität

- **4-V-Strategie für Netto-Null 2040:**
Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Vernetzen
- Zusammen mit Planungsbüro entwickelt Stadt **Haltung und Positionierung** bzgl. E-Mobilität und identifiziert Handlungsoptionen
- Bedarfsgerechte **Standortsuche** und **Dimensionierung** für neue Ladeinfrastruktur
- **Konfliktpotenzial** bei Standortsuche aufgrund langfristig gefordertem Parkplatzabbau
- **Frühzeitig Bedarfe abklären**, erlaubt Synergien effektiv zu nutzen

«Das frühzeitige Einbinden der Beteiligten ist ein wichtiger Erfolgsfaktor. Zielkonflikte sollten offen angesprochen und gemeinsam gelöst werden.»



David Walter, Projektleiter Mobilität
Stadt Luzern

Stadt Nyon – Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur

- Heutiges Angebot an allg. zugänglicher Ladeinfrastruktur teils **schon ausgelastet**
- Nyon möchte **Angebot bis 2028 stark ausbauen**
- **Online-Umfrage** zu Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohnern
- Planungsbüro ermittelte mittels Umfrage und weiteren Abschätzungen den **Ladebedarf pro Quartier**
- **Fokus auf Laden im Quartier**, ergänzt mit wenigen Schnellladestationen
- Industrielle Werke Nyon sind zuständig für Bau und Betrieb

«Mit dieser Strategie ermöglichen wir Einwohnerinnen und Einwohnern den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug, auch wenn sie keine Möglichkeit zum Laden zu Hause haben.»



Roxane Faraut, Gemeinderätin Nyon

**Updates zu neuen Hilfsmitteln,
Einladung zu weiteren
Fachtreffen und weitere
Neuigkeiten?**

**Jetzt
Newsletter
abonnieren!**

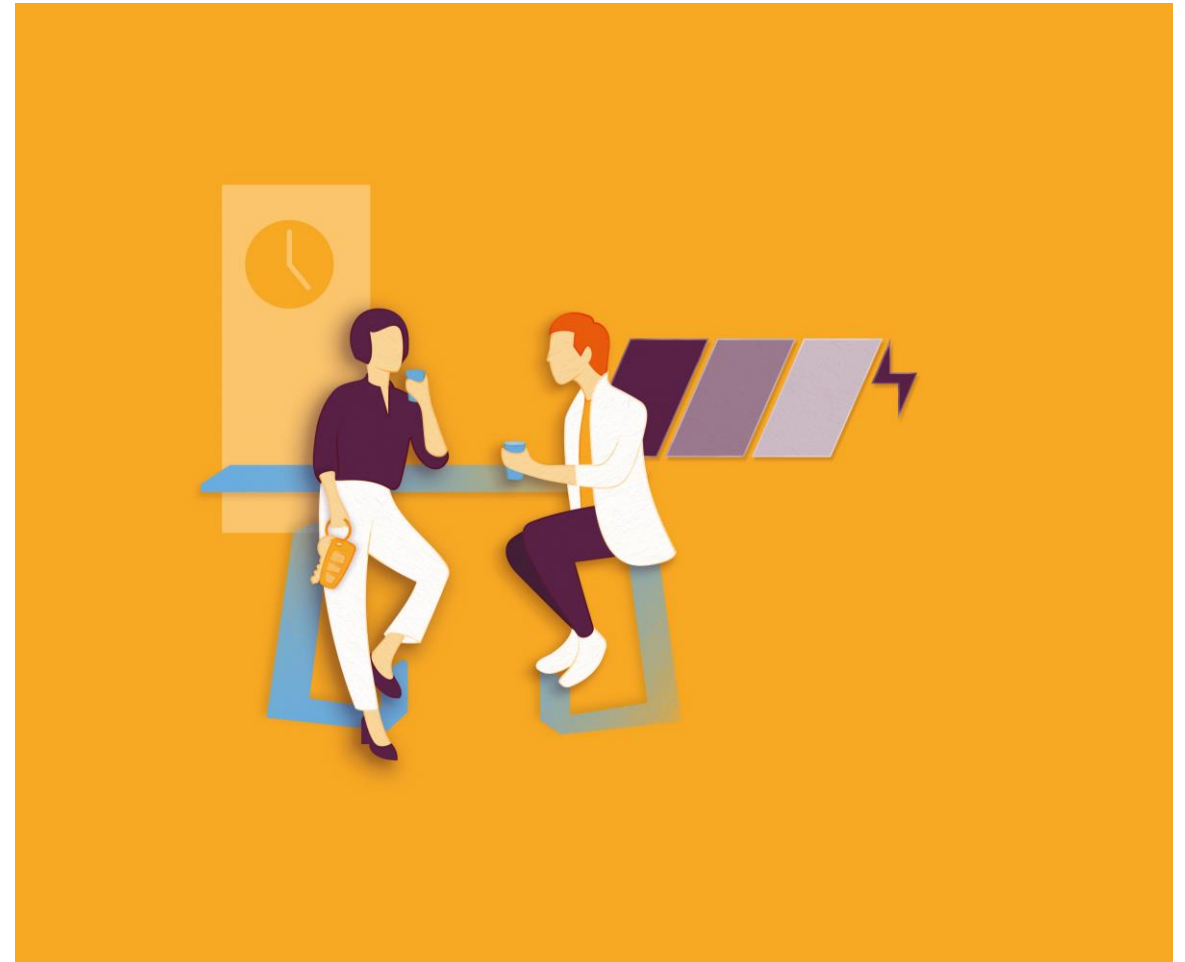


Workshop

Ladeinfrastruktur für E-Autos und die Chancen für die regionale Infrastruktur als Teil regionaler Entwicklung

Ziel

Erfahrungen und Ideen sammeln, wie Regionen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur fördern können – durch klare Rollen, regionale Ressourcen, bewährte Konzepte und gemeinsame Lösungen für Herausforderungen.

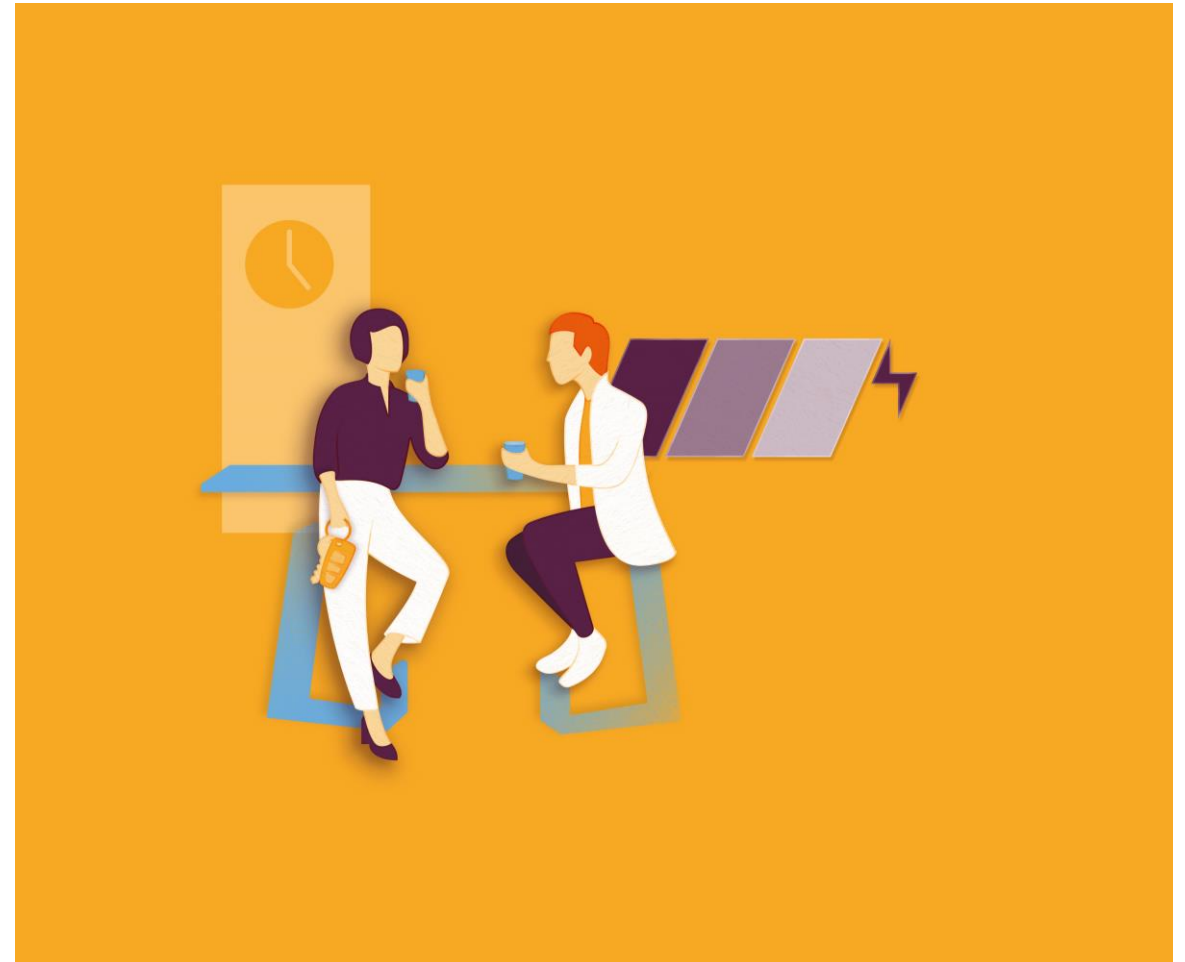


Workshop

Ladeinfrastruktur für E-Autos und die Chancen für die regionale Infrastruktur als Teil regionaler Entwicklung

45 Min. Zeit bis 11:50 Uhr

- Wir bleiben in einer Gruppe
- Es gibt drei Runden à je 15 Min.
- Dokumentation auf Flipcharts
- Jeder spricht in seiner Sprache



Rund 1: 15 Min.

Rollenaufteilung.

- Welche Akteure spielen bei der Förderung der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle?
- Welche Aufgaben übernehmend die Akteure?
- Welche Partnerschaften braucht es?

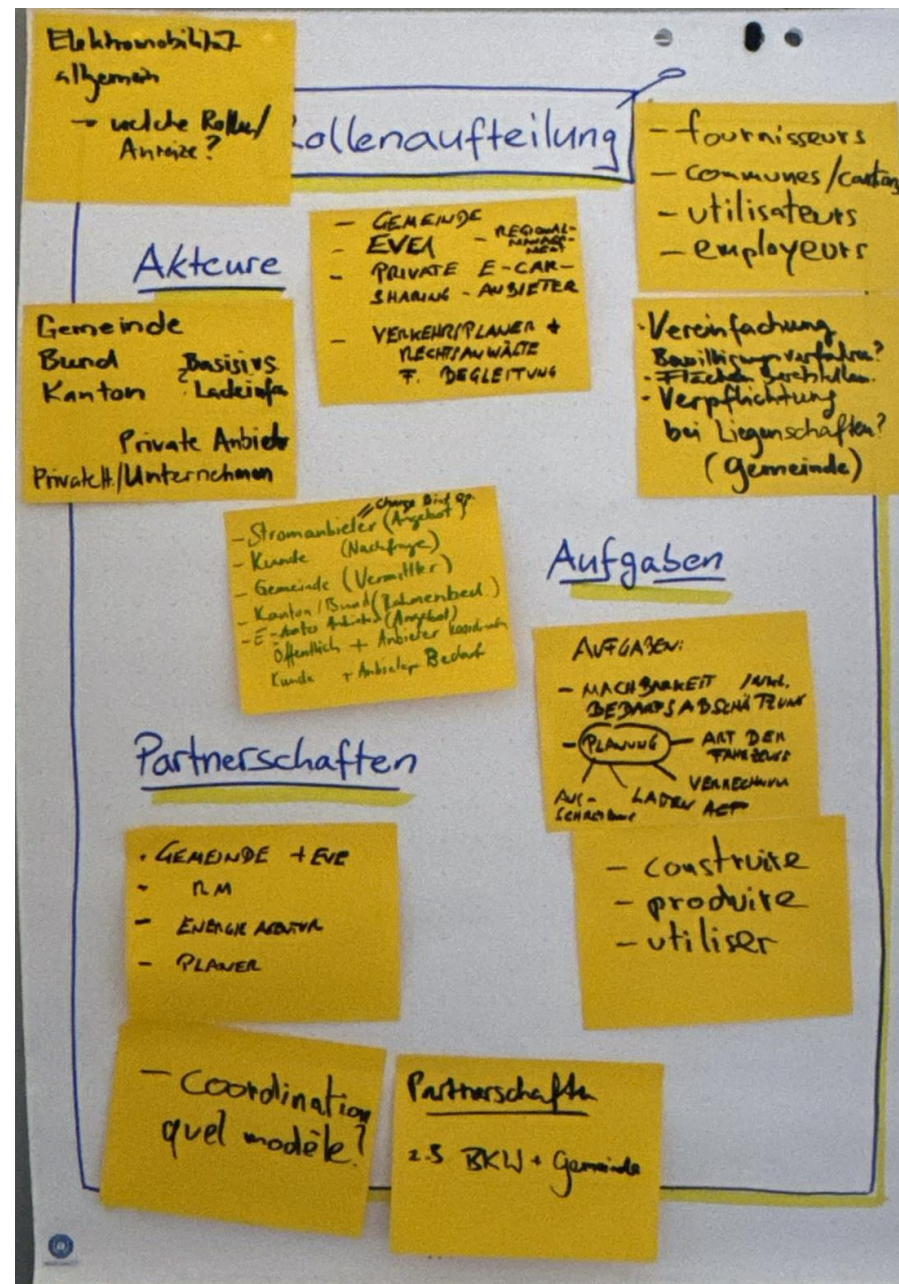
- 1) jeder schreibt Post-its
- 2) Sammeln/ Präsentieren
- 3) Diskutieren



Rund 1: Dokumentation

Rollenaufteilung.

- Welche Akteure spielen bei der Förderung der Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle?
- Welche Aufgaben übernehmend die Akteure?
- Welche Partnerschaften braucht es?



Rund 2: 15 Min.

Massnahmen.

- Wie können Ressourcen und Know-how direkt aus der Region genutzt werden?
- Wie kann die regionale Wertschöpfung aktiviert werden?
- Welche Konzepte haben sich dabei bereits bewährt?



Rund 2: Dokumentation

Massnahmen.

- Wie können Ressourcen und Know-how direkt aus der Region genutzt werden?
- Wie kann die regionale Wertschöpfung aktiviert werden?
- Welche Konzepte haben sich dabei bereits bewährt?



Rund 3: 15 Min.

Herausforderungen.

- Was könnten die grössten Herausforderungen bei der Umsetzung von solchen Vorhaben sein?
- Wie können diese gelöst werden?

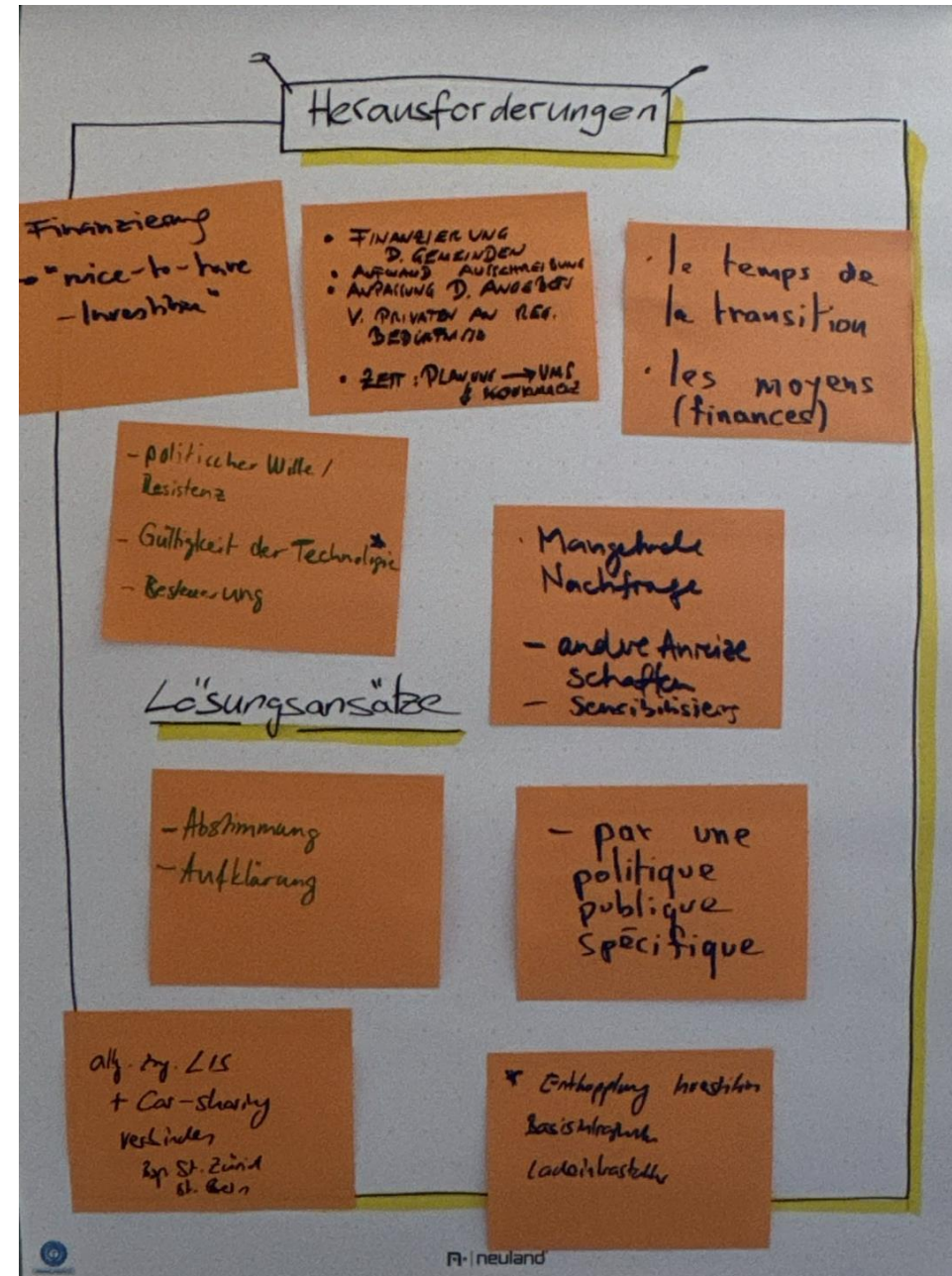
- 1) jeder schreibt Post-its
- 2) Sammeln/ Präsentieren
- 3) Diskutieren



Rund 3: Dokumentation

Herausforderungen.

- Was könnten die grössten Herausforderungen bei der Umsetzung von solchen Vorhaben sein?
- Wie können diese gelöst werden?



Zusammenfassung: Rollen & Massnahmen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur

- **Gemeinden:** koordinieren, Standorte/Flächen bereitstellen, Betreibermodelle und Finanzierung klären, Ausschreibungen durchführen
- **Kantone:** Verfahren vereinfachen, finanzielle Unterstützung & Impulsberatung, Flächen bereitstellen
- **Lokale Energieversorger:** prüfen Ladegeschäft, Netzanschluss an Standorten sicherstellen
- **Charge Point Operator (CPO):** Investition in Ladestationen und Betrieb
- **Regionalmanagement:** Unterstützung der Gemeinden/Region, z. B. gemeinsame Ausschreibungen mit einheitlichen Vorgaben



Zusammenfassung: Herausforderungen, Lösungsansätze & Chancen

Herausforderungen:

- Finanzierung & Business Case oft schwierig
- Komplexität der Verfahren & Rollen
- Politischer Durchhaltewille erforderlich
- Aufwändige Ausschreibungen

Lösungsansätze & Chancen:

- Förderprogramme & kantonale Beratung (z. B. Impulsberatung)
- Vorlagen und Vereinfachung von Ausschreibung
- Regionale Kooperation (Energierregionen, Planregionen) statt Einzelgemeinden
- Öffentlich-private Finanzierung:
 - Gemeinde investiert in Basisinfrastruktur (Tief Netzanschlüsse)
 - Private betreiben Ladeinfrastruktur (kurze Abschreibedauer)

