

Fachtreffen Erfolgsmodelle für Gemeinden und Ladestationsbetreiber

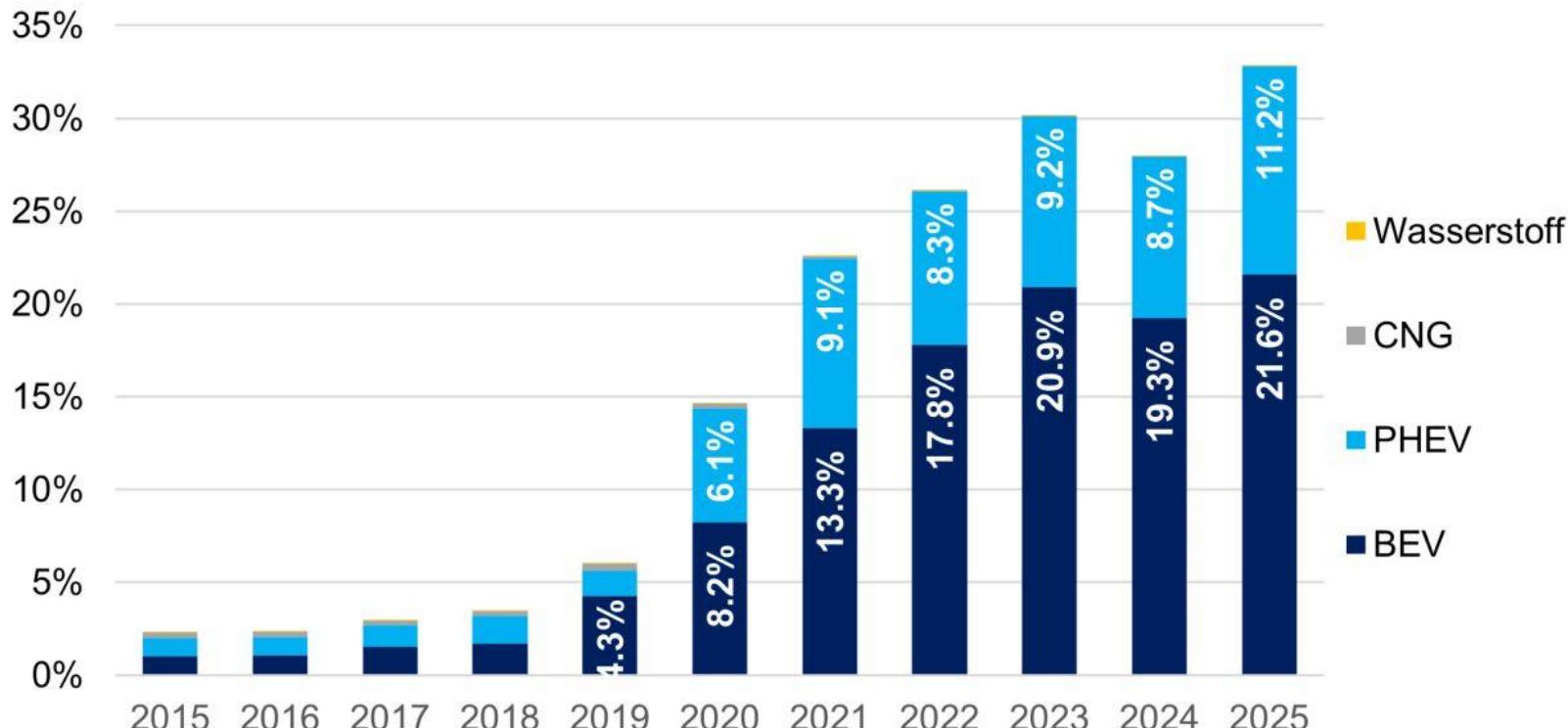
2. Dezember 2025, 10.30-12.00 Uhr



Aktuelle Entwicklungen in der Elektromobilität

Entwicklung alternative Antriebe Schweiz 2015-2025

Neuzulassungen Personenwagen, Stand Januar-November 2025



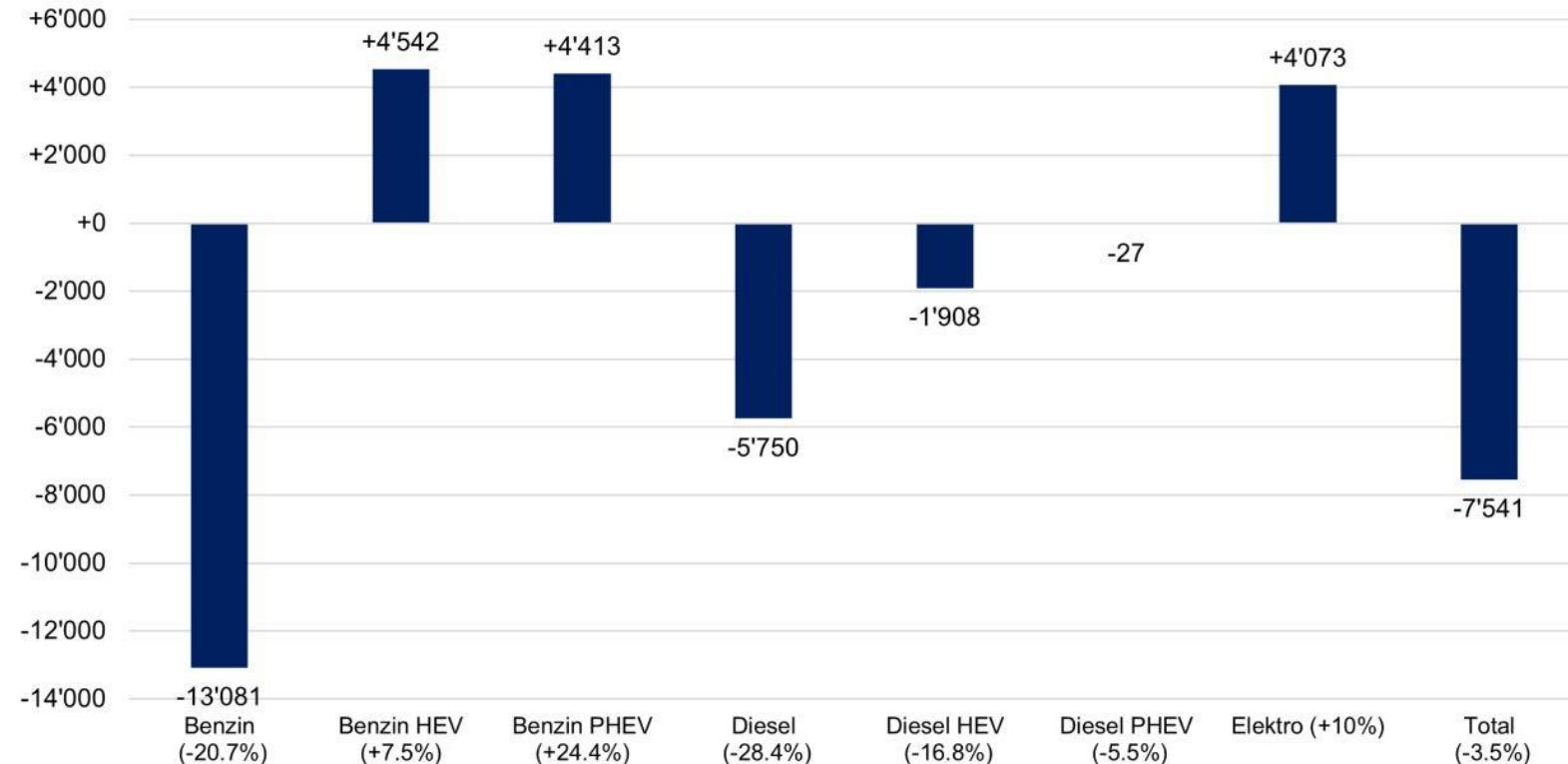
Marktanteil bei den Neuzulassungen
(Jan-Nov. '25):
Steckerfahrzeuge bei
33%.

Quelle: Ch. Schreyer über LinkedIn. [Link](#).

Aktuelle Entwicklungen in der Elektromobilität

Neuzulassungen Personenwagen YTD 2025 vs. 2024

Veränderungen absolut in Anzahl Fahrzeugen, Januar-November 2025



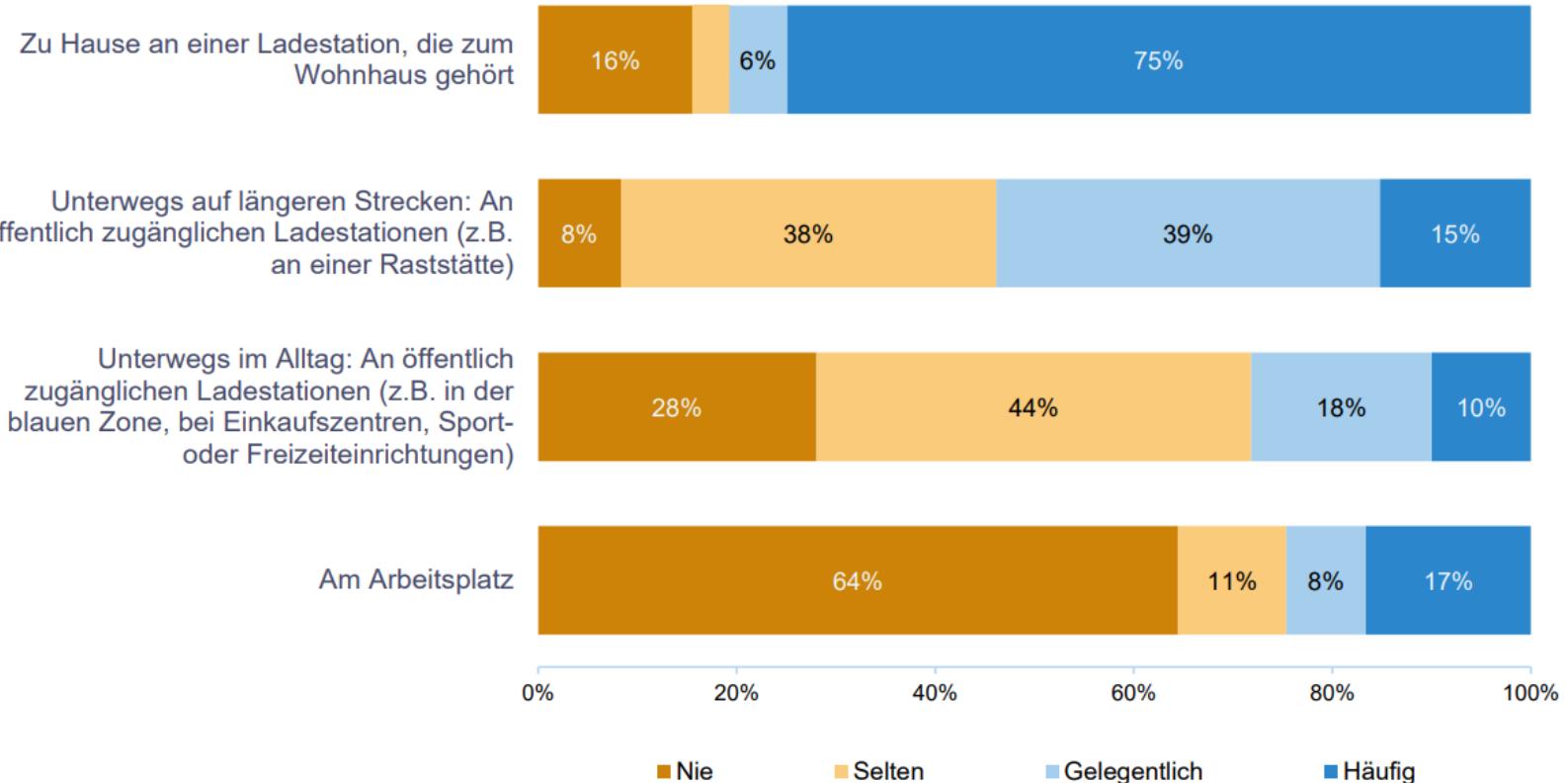
Quelle: Darstellung BFE, Daten: IVZ ASTRA, 01.12.2025

Quelle: Ch. Schreyer über LinkedIn. [Link](#).

- Wachstum bei batterie-elektrischen Fahrzeugen, Plug-in-Hybriden und Hybriden
- Rückläufig bei Benzin, Diesel.
- Gesamtmarkt kleiner als im Vorjahr

Wie lädt die Schweiz?

Wo werden Steckerfahrzeuge geladen?

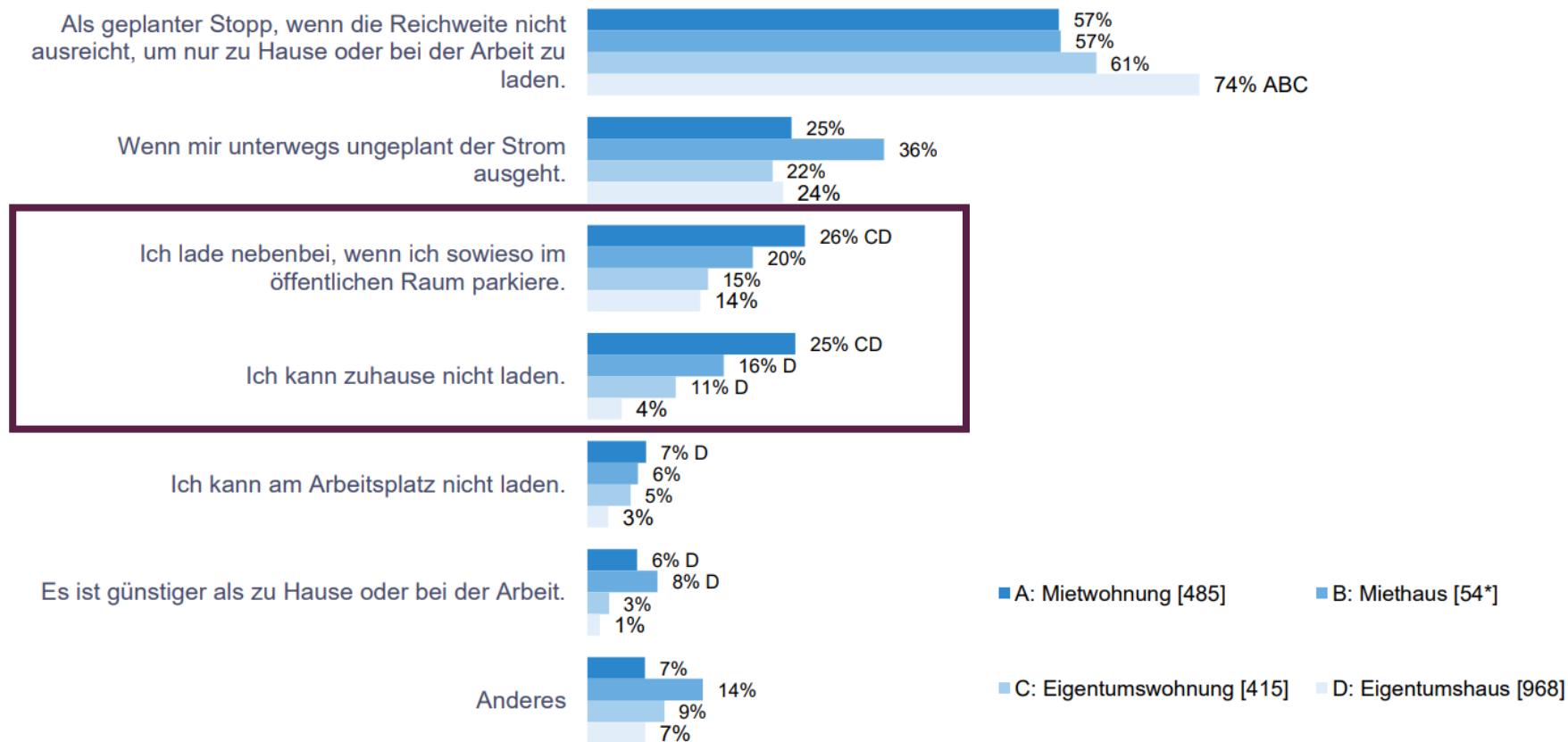


- Klar am häufigsten werden Ladestationen am eigenen Wohnort genutzt.
- Am Arbeitsplatz lädt nur eine kleine Anzahl von Personen.
- Öffentliche Ladestationen werden von vielen genutzt, aber meist nicht auf regelmässiger Basis.

Quelle: [intervista AG, Bundesamt für Energie, 2025: Wie lädt die Schweiz?](#)

Wie lädt die Schweiz?

Laden an öffentlich zugänglichen Ladestationen



- Öffentliche Ladeinfrastruktur wird am häufigsten genutzt, um die Reichweite des eigenen Fahrzeuges zu vergrössern.
- Bei einigen Mietenden ist sie eine wichtige Alternative zum Laden zu Hause.

Quelle: [intervista AG, Bundesamt für Energie, 2025: Wie lädt die Schweiz?](#)

Verständnis Ladeinfrastruktur 2050

Mehr Infos unter
laden-punkt.ch
→ Werkzeuge

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).



[Link.](#)

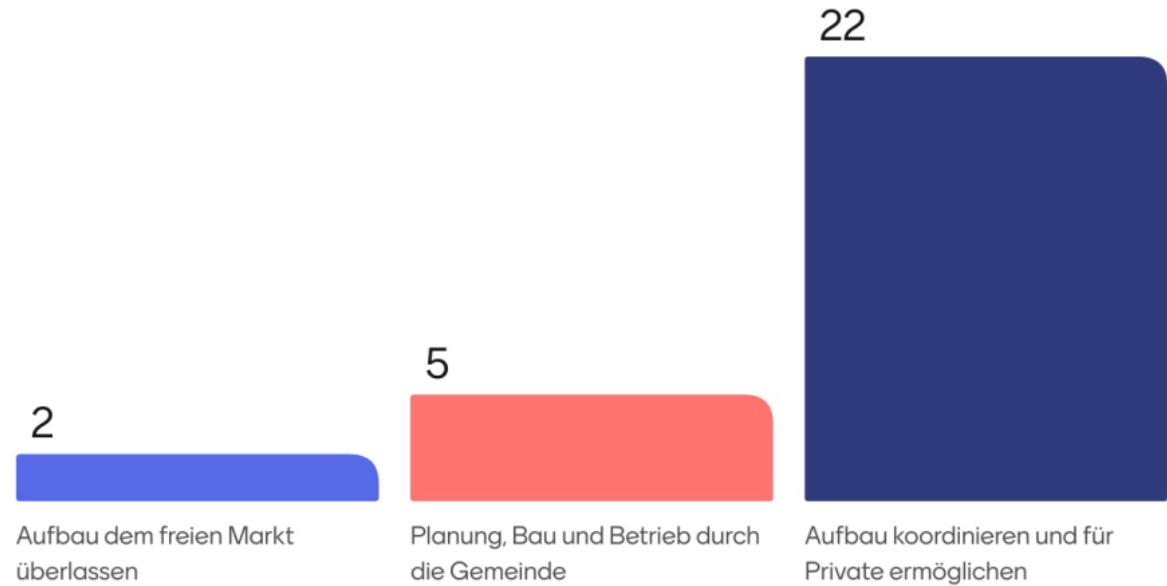
Gemeinden möchten mehrheitlich eine aktive Rolle einnehmen

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.

→ Das heutige Fachtreffen soll Erfolgsmodelle zur Zusammenarbeit zwischen Ladenbetreibern und Gemeinden zeigen und Fragen klären.

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



Agenda

- Begrüßung und Einführung
- Hilfsmittel von LadenPunkt für Gemeinden: Was gibt es?
- Allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur realisieren
- Ihre Fragen
- Erfahrungsaustausch
- Abschluss

Kontakt



Martina Zoller
Fachspezialistin Mobilität

Bundesamt für Energie
+41 58 465 14 35
martina.zoller@bfe.admin.ch



Silvan Rosser
Teamleiter Energie und Mobilität

EBP Schweiz AG
+41 44 395 13 11
silvan.rosser@ebp.ch



Tim Trachsel
Projektleiter Energie und
Mobilität

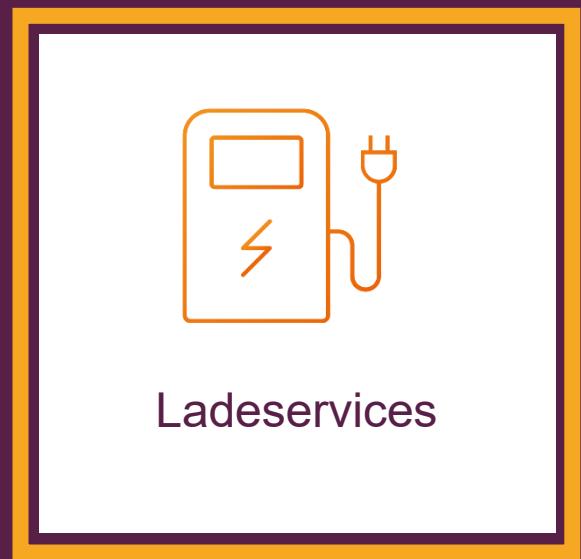
EBP Schweiz AG
+41 44 395 12 35,
tim.trachsel@ebp.ch

Bei Fragen wenden Sie sich per privater Chat-Nachricht an:
Tim Trachsel
Tel.: +41 44 395 12 35

Das Programm LadenPunkt

- pusht und koordiniert den **bedarfsgerechten Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur.**
- bietet **Werkzeuge**, neue **Wissensgrundlagen** und **Beratungsangebote**.
- **vernetzt** Interessierte und schafft **Synergien**.
- beschleunigt **Innovationen**.
- arbeitet eng mit **Expertinnen und Experten** zusammen.
- ist **Teil von EnergieSchweiz**, einem Programm des Bundesamts für Energie BFE, das Energieeffizienz und erneuerbare Energien mit freiwilligen Massnahmen fördert.

Zielgruppen



Hilfsmittel von LadenPunkt für Gemeinden

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](#).



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](#).



Ladeinfrastruktur gesetzlich verankern

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

Lade-Impuls: Beratung für Gemeinden und Städte

Das kostenlose Beratungsangebot «Lade-Impuls» unterstützt Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden und Städten beim Aufbau von Ladeinfrastruktur in Ihrem Gemeindegebiet. In einem Online-Gespräch erhalten Sie praxisnahe Anregungen von unabhängigen Fachleuten. [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](#).



Unser bisheriges Angebot an Fachtreffen für Gemeinden



Heutiges Fachtreffen

Erfolgsmodelle für Gemeinden und Ladestationsbetreiber (Advanced) → [Link](#)

Laden bei kommunalen Liegenschaften (Advanced) → [Link](#)

Allgemein zugängliches Ladenetz (Advanced) → [Link](#)

Kommunale Rahmenbedingungen schaffen (Advanced) → [Link](#)

Ladebedarfsszenarien → [Link](#)

Laden in Gemeinden (Basic) → [Link](#)

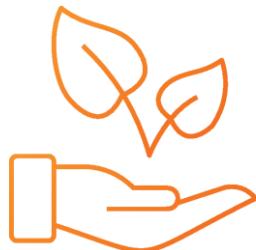
Erfolgsmodelle für Gemeinden und Ladestationsbetreiber

Warum sollte eine Gemeinde den Aufbau der Ladeinfrastruktur unterstützen?



Elektromobilität trägt zum Klimaschutz bei

- Fehlende Ladeinfrastruktur als Hemmnis der Dekarbonisierung des Verkehrs



Elektromobilität ist ressourceneffizient und steht im Einklang mit verkehrspolitischen Zielen

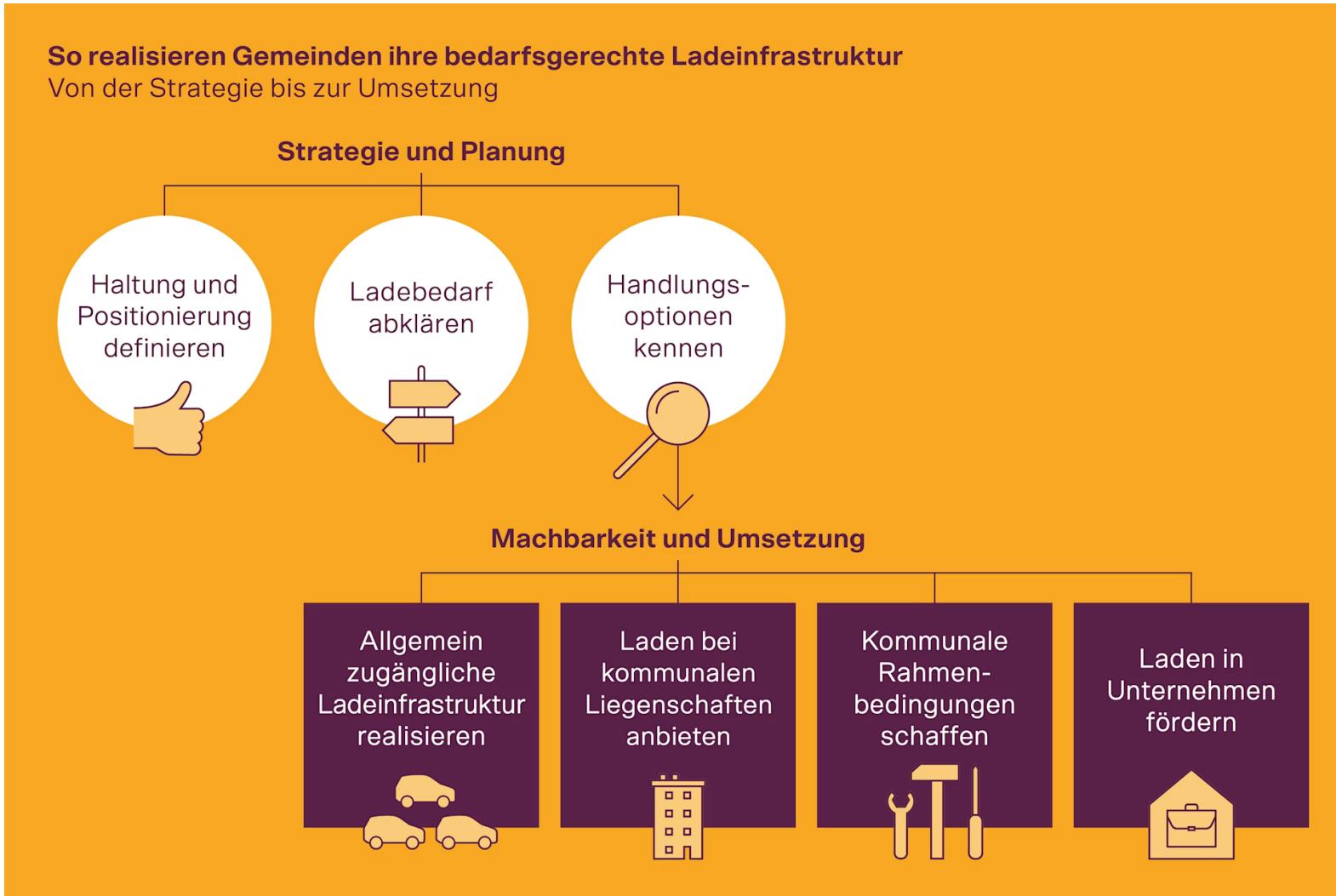
- 4-V: Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Vernetzen
- Eingebettet in eine gesamtheitliche Verkehrsplanung, unterstützt E-Mobilität die Erreichung von verkehrspolitischen Zielen.



Eine gute Ladeinfrastruktur stärkt die Standortattraktivität

- Gemeinden können Entwicklung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur gezielt steuern
- Engagement der Gemeinde stellt sicher, dass nicht nur wirtschaftlich sehr attraktive Standorte entwickelt werden.

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**

Allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur realisieren

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



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

Nach Abschluss dieser Phase liegt vor:

- Betreibermodell, das Standortdefinition, Finanzierung und Betrieb klärt.



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	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

2.1 Machbarkeitsstudie



Räumlich verteilten Ladebedarf detailliert prüfen

- Wo genau besteht Ladebedarf? Wie hoch fällt dieser in Zukunft aus?
- Für kleinere Gemeinden und erste Abschätzungen: Ladebedarfsszenarien als Grundlage
- s. Praxisbeispiel Kreuzlingen

Ladestandorte prüfen

- Bestehende Parkplätze nutzen und wichtige Faktoren miteinbeziehen (Attraktivität, technische Machbarkeit, Ausbaumöglichkeiten)

Ladekonzept je Standort ausarbeiten

- Anzahl benötigte Ladepunkte und Ladeleistung pro Ladestandort
- Abhängig von Ladeaufkommen, Aufenthaltsdauer, verfügbaren Parkplätzen
- Grundlage für Kostenabschätzung der Basisinfrastruktur und Netzerschliessung
- Leitfaden «eine Machbarkeitsstudie angehen» gibt weitere wertvolle Hinweise

Ziel: ein bedarfsgerechtes Ladenetz mit guter Abdeckung im Quartier, das attraktiv ist für Ladestationsbetreiber



Ladebedürfnisse und Ladeoptionen, um sie zu decken

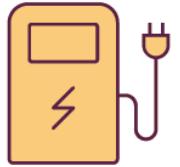
Ladebedürfnisse



Bei Gemeinden und Städten liegt der Fokus in der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur auf dem:

- **Laden im Quartier**
- **Laden am Zielort**

2.2 Kosten und Standorte



Kosten schätzen und Planerfolg berechnen

- Mögliche Betreibermodelle (Phase 1) wirtschaftlich evaluieren
- Planerfolgsrechnung zeigt auf, wie hoch das Ladeaufkommen und die Ladetarife sein müssen
- Abschätzung der Investitionskosten und der nötigen Refinanzierung via Konzessionszuschlag / Standortmieten

Standorte auswählen

- Priorisierung und Auswahl geeigneter Standorte
- Vertiefte Überprüfung der Standorte (ökonomisch, technisch)



Beispiel: Planerfolgsrechnung für Betreibermodell Variante B

Gemeinde finanziert Basisinfrastruktur, Betreiber finanziert Ladestationen

- Die Planerfolgsrechnung zeigt auf, unter welchen Gegebenheiten das Ladenetz wirtschaftlich ist.
- **Standortmiete und Konzessionszuschlag** können seitens Gemeinde erhoben werden für eine Refinanzierung der Investitionen.
- Ein **NPV > 0** heisst das Vorhaben ist wirtschaftlich attraktiv.
- Beispielwerte für eine Gemeinde mit einem Ladenetz mit 85 AC-Ladepunkten

	ungenügende Refinanzierung		genügende Refinanzierung	
	Gemeinde	Betreiber	Gemeinde	Betreiber
Investitionskosten [CHF]	500'000	570'000	500'000	570'000
Konzessionszuschlag [Rp./kWh]		2		3
Standortmiete [CHF/AC-LP]		50		50
Ladetarif [Rp./kWh]		46		46
NPV [CHF]	-18'000	550'000	130'000	400'000

← Erhöhung
Konzessionszuschlag

3. Projektierung



Baupläne erstellen

- Bau- und Elektropläne pro Standort erstellen

Kosten detaillieren, Bewilligungsverfahren und Verantwortung klären

- Umsetzungskosten detaillierter kalkulieren (+/- 10%)
- Baubewilligungsverfahren klären (s. [Orientierungshilfe für Baubewilligungsverfahren von Ladestationen](#))
- Aufgabenteilung für Umsetzungsschritte definieren

Nach Abschluss liegt vor:

- Baupläne je Standort
- Allfällige Ergänzungen bzw. Aktualisierung der Produkte aus Phase 2.1
- Aufgabenteilung für die Umsetzung und Bewilligungsverfahren

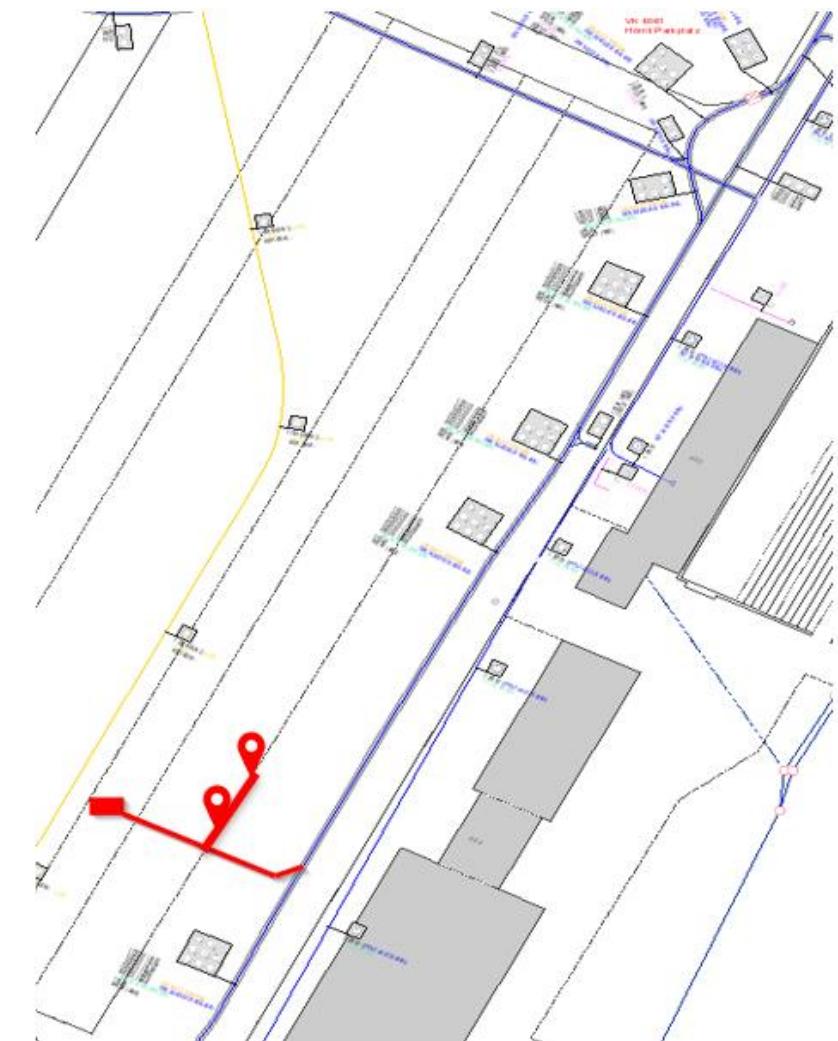


Beispiel: Erschliessung eines Standorts - Kosten und Pläne

Erschliessung eines öffentlichen Parkplatzes

- 4x11kW AC, 2x50kW DC Ladepunkte
- Leistungserhöhung auf 3x95/95mm, 200A / 108.5 kVA
- Zielortbedarf: Mix längerer und kürzerer Aufenthalte
- Geplante Überdachung mit PV ermöglicht Synergien

Kostenkategorie	Betrag (CHF)
Netzkostenbeitrag	11'200
Netzanschlussbeitrag	18'000
Anschlusskabine	9'000
Tiefbaukosten	7'000
Ladestationen	60'000
Total	105'200



4. Vergabe/Ausschreibung



Zu vergebende Leistungen definieren

- Ausschreibung entsprechend definiertem Betreibermodell und erstellem Ladekonzept
- S. [«Marktübersicht Zugangs- und Abrechnungslösungen für Ladeinfrastruktur»](#)

Direktvergaben prüfen

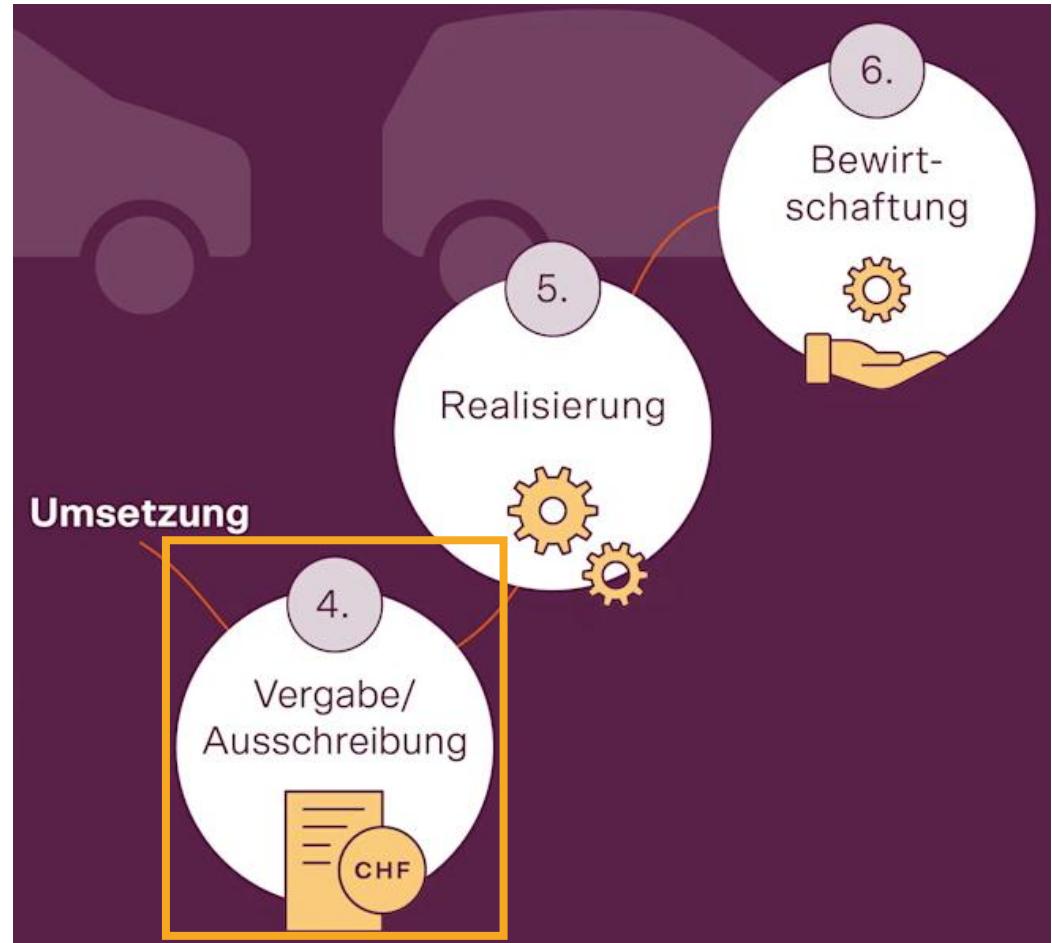
- Direktvergaben prüfen ans eigene Gemeindewerk (möglich im Rahmen eines «Quasi-in-house-Geschäfts»)

Inhalte der Ausschreibung definieren

- Produkte der vorhergehenden Phasen zusammenziehen für Pflichtenheft
- Juristische Prüfung Ausschreibungsunterlagen & Pflichtenheft
- S. [«Kurzanleitung für Ausschreibungen von Ladeinfrastruktur in Gemeinden»](#)

Nach Abschluss liegt vor:

- Ausschreibungsunterlagen und Pflichtenheft
- Auftragserteilung und Vertrag mit externen Dienstleistern oder dem eigenen EW



Realisierung und Bewirtschaftung (Phasen 5 – 6)

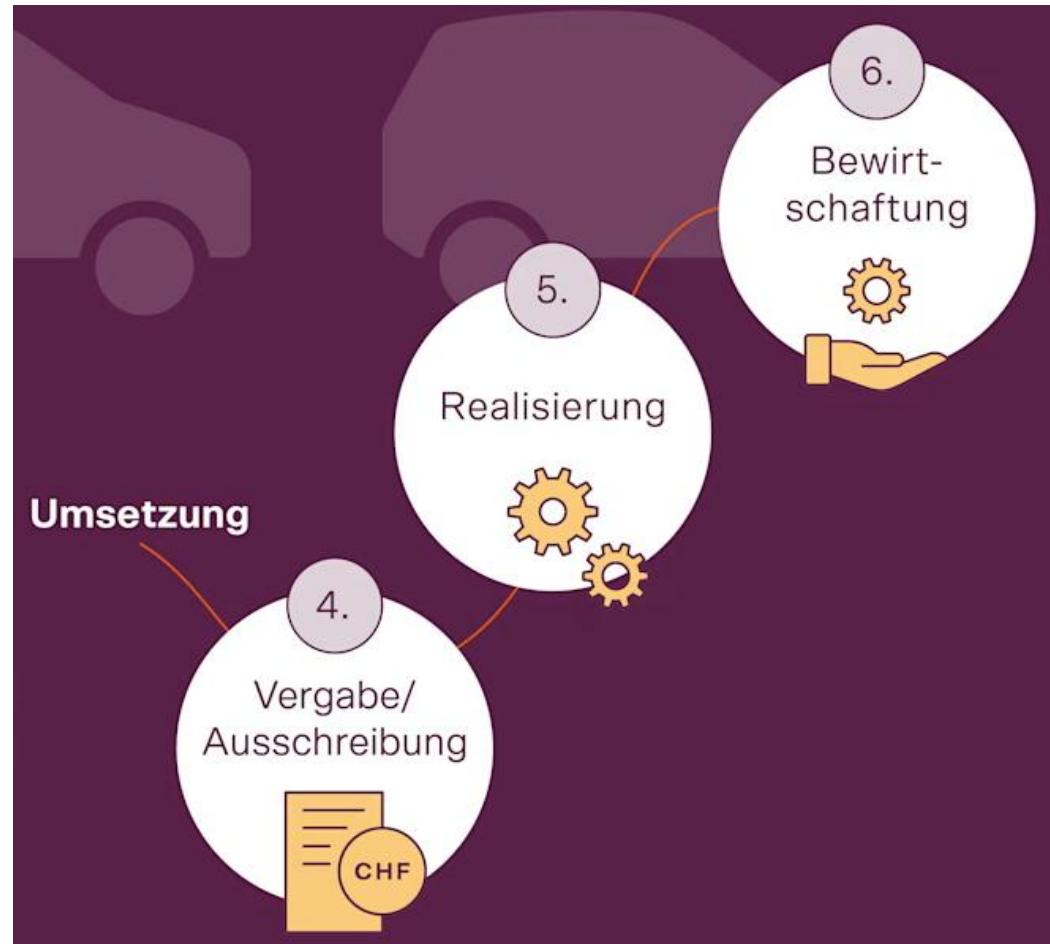


Realisierung

- Anmeldung des Aufbaus der Ladeinfrastruktur, Überlegungen zur hindernisfreien Gestaltung
- «Branchenstandard öffentliches Laden» gibt Mindeststandards für Installation und Betrieb vor.
- Übergabe: Checkliste SIA beachten
- Vollständige Dokumentation sicherstellen
- S. VSE-Handbuch «Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität» Kap. 3.1

Bewirtschaftung

- Entsprechend Betreibermodell organisiert
- Instandhaltung, Regelung des Zugangs und Abrechnung



Fragen?



Gibt es Erfahrungen mit regionalen Ausschreibungen?

- Häufig gewünscht und vorteilhaft, aber scheitert aufgrund organisatorischer Hürden (Gemeindehoheit, Finanzen).
- Ein erster Schritt ist die gemeinsame Planung des Ladenetzes: Abschätzung Ladebedarf und Machbarkeit der Ladestandorte. Dieser Schritt kann meist problemlos regional (also gemeindeübergreifend) erarbeitet werden.

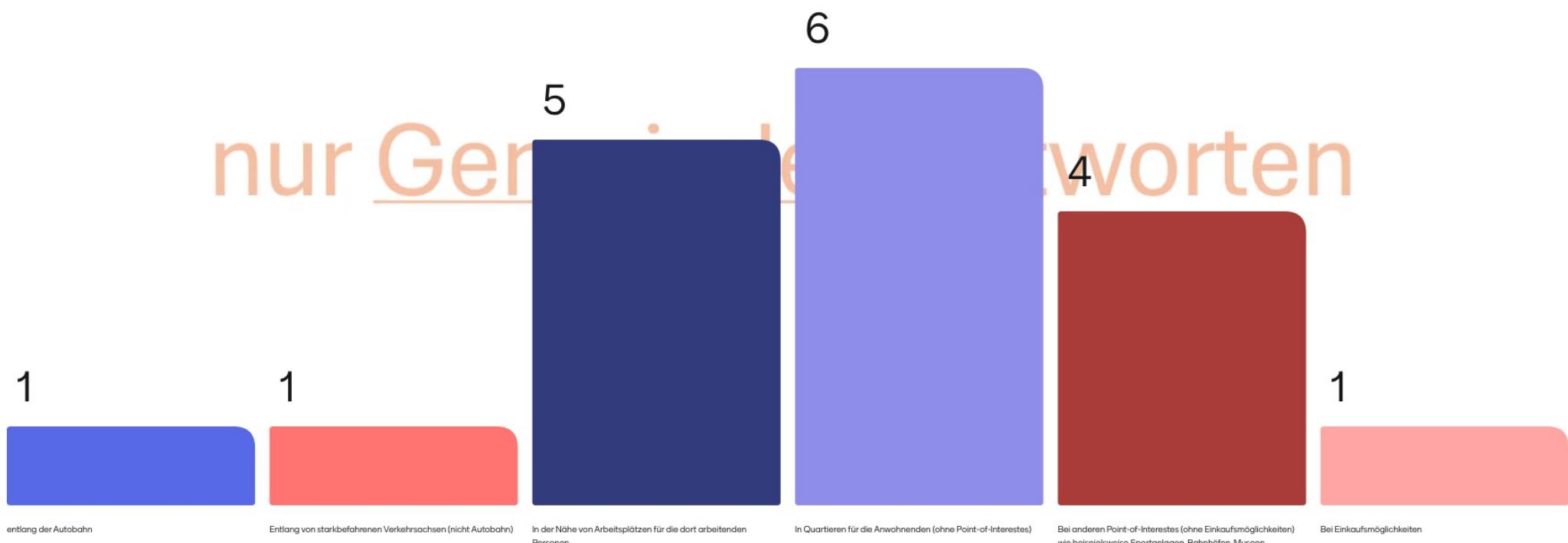
Gibt es erfolgreiche Beispiele für das Betreibermodell «der Markt als Treiber (Variante A)»

- Ein Grossteil des bestehenden Ladenetzes ist auf Grundlage dieses Modells entstanden und funktioniert auch entsprechend.
- Für eine schnelle Transformation in Richtung E-Mobilität braucht es ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes Ladenetz (vor allem auch für FahrzeughalterInnen ohne private Lademöglichkeit).
- Gemeinden können diesen Ausbau aktiv beschleunigen und strategisch prägen.

Wie hoch sind die Kosten für eine Machbarkeitsstudie?

- Abhängig von der Grösse der Gemeinde und den vorhandenen Vorarbeiten.
- Typischerweise zwischen CHF 10'000-30'000.

An Gemeinden: An welchen Standorten sollen in den nächsten 5 Jahren allgemein zugängliche Ladestationen entstehen?



An CPO: An welchen Standorten wollen Sie in den nächsten 5 Jahren allgemein zugängliche Ladestationen installieren?



An Gemeinden: Welche Aufgaben sollten von den Gemeinden beim Aufbau des Ladenetzes übernommen werden?



An CPO: Welche Aufgaben sollten von den Gemeinden beim Aufbau des Ladenetzes übernommen werden?



Erfahrungsaustausch

Anleitung Erfahrungsaustausch in Gruppen

Ziel: **offener** und **aktiver** Erfahrungsaustausch unter CPO und Gemeinden

- Gemeinsamer Einstieg mit Mentimeter
- 2 Gruppen (sie werden automatisch zugeteilt)
- 40 min. Zeit bis ca. 11:40 Uhr
- Protokollführung (anonymisiert) durch LadenPunkt-ModeratorInnen
- Wir freuen uns über eine aktive Teilnahme und einen offenen Erfahrungsaustausch
- Wir begrüßen eine eingeschaltete Kamera

Im Anschluss: Gemeinsamer Abschluss und Ausblick im Plenum (15')

Einteilung in Gruppen

Zusammenfassung Gruppendiskussion Gemeinden & Städte

Welche Aufgaben sollten von den Gemeinden beim Aufbau des Ladenetzes übernommen werden?

Machbarkeitsstudie, Parkplätze zur Verfügung stellen & Standorte bestimmen

Machbarkeitsstudien durchführen

Reaktion auf Anfragen bei einfach zu erschliessenden Standorten, bei schwierigeren aber muss Basisinfrastruktur vorfinanziert werden

bedarfsgerechter Ausbau garantieren

regelmässige Überprüfung der Bedarfsabschätzung

Sollen Gemeinden Basisinfrastruktur vorfinanzieren (Netzerschliessung, Tiefbau, Stromanschluss zum Parkplatz/Ladestation)?

bei weniger attraktiven Standorten notwendig

hat viele Vorteile für Ortsplanung / Mobilitätsplanung

Bessere Planungssicherheit für Energieplanung / Verwendung PV-Strom / LEG

Sollen mehrere Standorte (attraktive und weniger attraktive) gleichzeitig vergeben werden? Wie viele minimal/ maximal?

Erfahrung aus Kloten zeigt, dass es funktioniert hat

Bei Ausschreibung Leistungsspanne pro Standort angeben

Ladetechnologie, resp. Ladeleistung abhängig von "Ladestory" vor Ort

Soll die Gemeinde Kontrolle über die Ladetarife haben?

Ja, ist wichtig für Auslastung / Attraktivität

Angebot soll erschwinglich sein

Zusammenfassung Gruppendiskussion Ladestationsbetreiber

Welche Aufgaben sollten von den Gemeinden beim Aufbau des Ladenetzes übernommen werden?

Sollen Gemeinden Basisinfrastruktur vorfinanzieren (Netzerschliessung, Tiefbau, Stromanschluss zum Parkplatz/Ladestation)?

Erfolgsfaktoren:
klares Bekenntnis der Gemeinde muss da sein.
personelle Kontinuität ist wichtig.

Erfolgsfaktoren:
Gegenseitiges Vertrauen.
Insb. bei kleinen Gemeinden haben kein Knowhow

Erfolgsfaktoren:
Gemeinden soll klare Rahmenbedingungen/Spielregeln vorgeben, damit der CPO es klar beurteilen kann --> Investitionsentscheid fällen kann.

Erfolgsfaktoren:
Gemeinden sollten nicht einfach Ausschreibungen kopieren oder ohne richtige Auseinandersetzung durchführen.
Knowhow einbinden

Erfolgsfaktoren:
Transparenz der Ladetarife ist zentral.

Wo gibt/wollen wir in Zukunft Autos? Dort braucht es auch Ladeinfrastruktur

Soll Zielgruppe Einwohner eingebunden werden?

Ladepreise beim öffentlich zugänglichen Laden ist häufig zu hoch für Anwohner --> spricht auch für eine **Vorfinanzierung der Gemeinde**.
Nach Möglichkeit ein differenzierter Preis nach Nutzergruppen

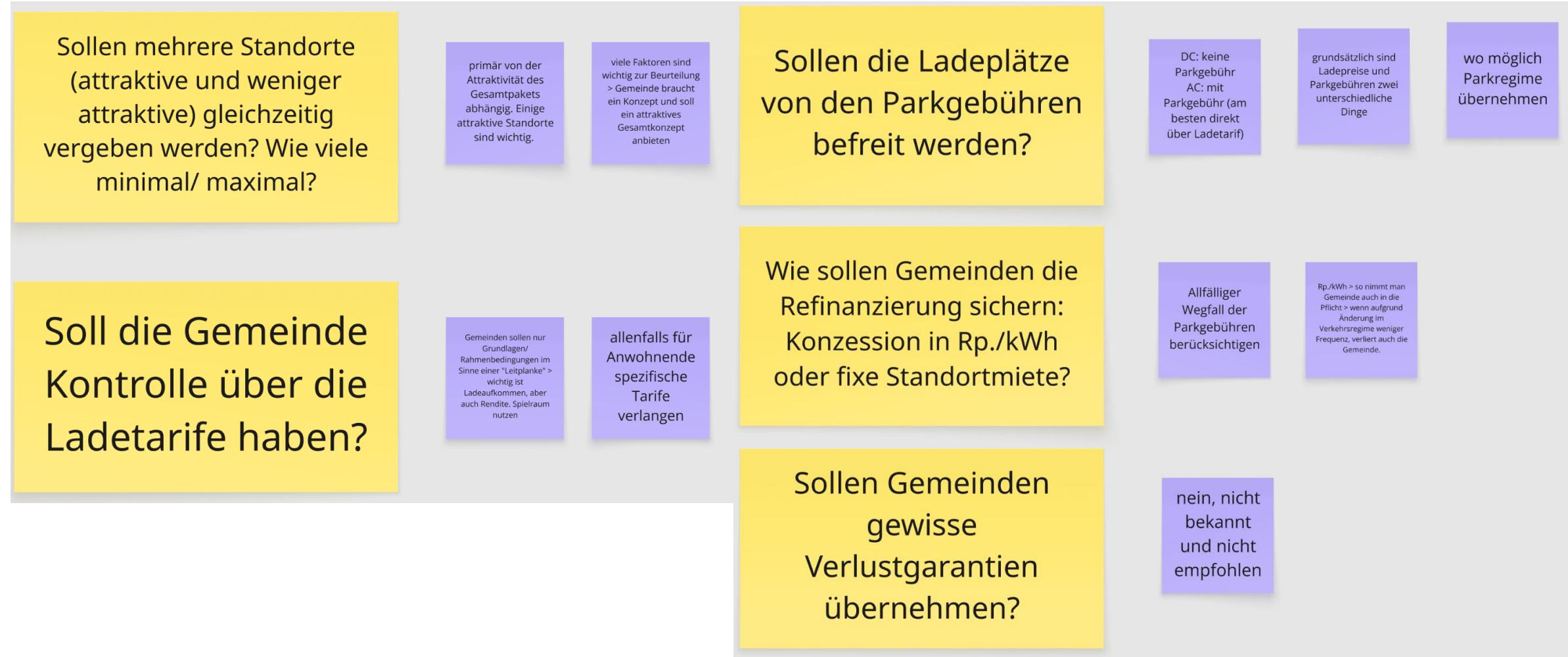
Gemeinden und Kantone sollen die **Stromnetze** rechtzeitig ausbauen
--> ist Aufgabe der VNB

Differenzierung der Tarife weniger relevant als Auslastung an den Ladepunkten.
Wichtig ist eine hohe Auslastung an den Ladepunkten so sinkt auch der Preis je Session.
Deshalb ist Standortattraktivität wichtig

Attraktive Standorte (z.B. Einkäufer/ POI).
Für bedarfsgerechte Ladenetze braucht es einen guten Mix an attraktiven Standorten und Möglichkeit für viele Ladevorgänge pro Ladepunkt

Es wird auch ein Mix an Ladeleistungen AC/DC in den Quartieren
empfohlen > Achtung zieht auch Nutzfahrzeuge an.

Zusammenfassung Gruppendiskussion Ladestationsbetreiber



Abschluss

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

**Jetzt
Newsletter
abonnieren!**



**Herzlichen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**