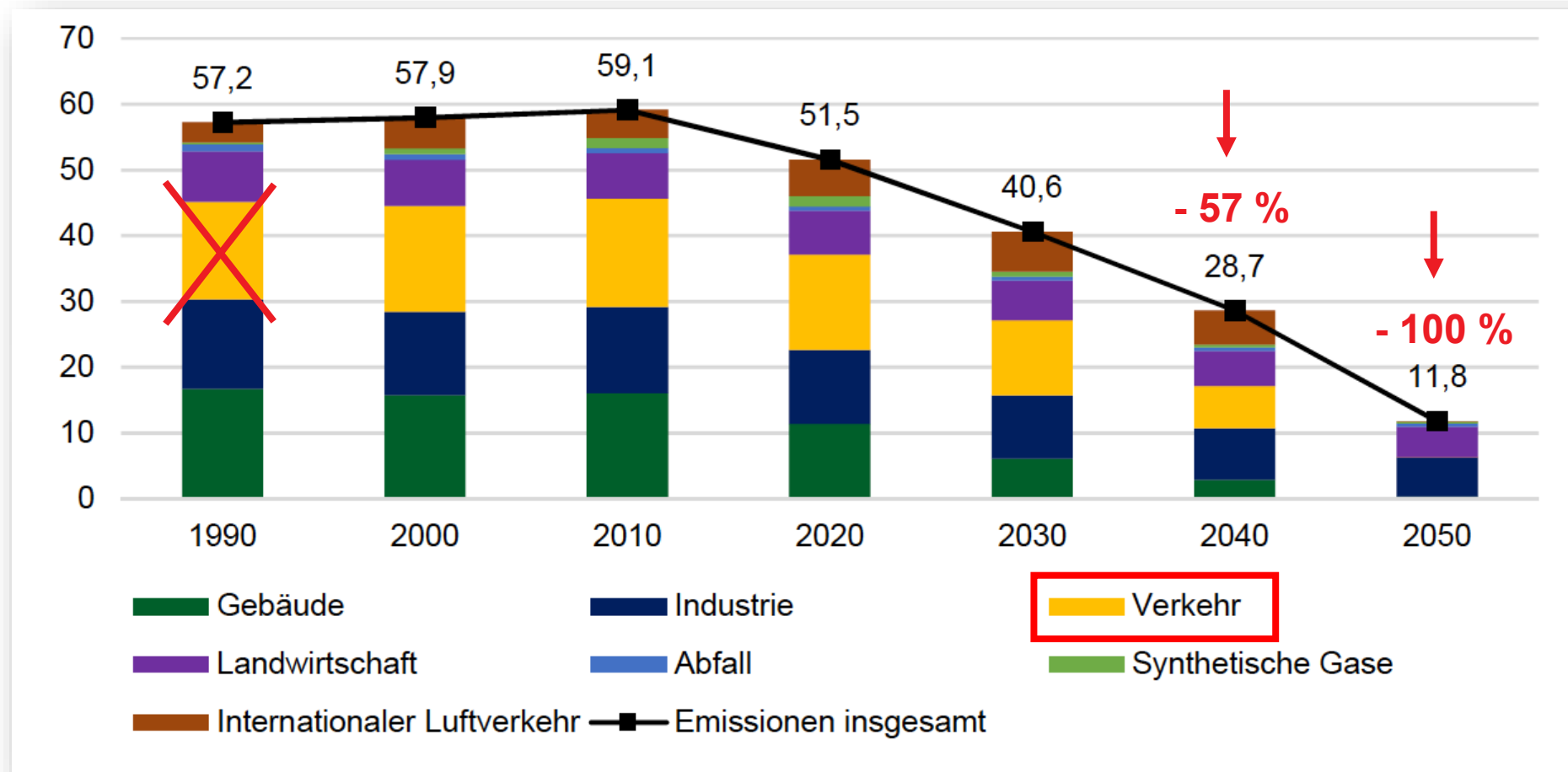


E-Mobilität – Grösste Hebel und wichtigste Grundlagen für Gemeinden

Veranstaltung des RKBM-Klimaprogramms für Gemeinden



Begrüßung, Motiv, Absicht



Quelle: Klimastrategie Bund



Begrüßung, Motiv, Absicht



1. Einführung und Programm

Zeit	Programmpunkt	Verantwortung/Arbeitsweise
13.00–13.30	Eintreffen, Erfrischung	
13.30–13.40	1. Einführung und Programm Begrüssung, Motiv, Absicht Ziele, Programm	P. Schmid, Vizepräsident Geschäftsleitung RKBM S. Frey-von Gunten, Energieberatung
13.40–15.00	2. E-Mobilität in Gemeinden– Grösste Hebel und wichtigste Grundlagen → Neues Factsheet Gesetzliche Grundlagen, Definitionen Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten 3. Input Swiss eMobility Warum ist die Zukunft der Mobilität elektrisch? 4. Regionales Konzept Elektrischer Individualverkehr Mitfinanzierung kommunaler Infrastruktur über das Agglomerationsprogramm Offene Fragen / Diskussion	B. Bayer, Kanton Bern, AUE S. Frey-von Gunten, Energieberatung M. Wyss, Swiss eMobility F. Nussbaum, Fachbereich Verkehr RKBM Alle
15.00–15.25	Pause	



1. Einführung und Programm

15.25–16.30 **5. Praxisbeispiele**

Roadmap Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte
Elektromobilität – mögliche Rolle der Gemeinde
Rolle der Gemeinde bei E-Ladestationen

Zusammenfassung / Diskussion

A. Stämpfli, Fachstelle Umwelt und Energie Köniz
F. Bühler, Gemeinderätin Wohlen b. Bern
T. Iten, Gemeindepräsident Ostermundigen

Alle

16.30–16.45 **6. Abschluss**

Weiterführende Informationen, Kontakte,
Zielabgleich, Feedback Teilnehmende

S. Frey-von Gunten, Leitung Energieberatung

16.45 **Apéro**



1. Einführung und Programm

Ziele

- ▶ Die Gemeinden sind vertraut mit den schweizweiten und kantonalen Gesetzen und Vorgaben.
- ▶ Die Gemeinden wissen, was ihre grössten Hebel sind und welche Rolle sie bei deren Umsetzung einnehmen können.
- ▶ Die Gemeinden kennen die Fördermöglichkeiten und wichtigsten Informationsportale.
- ▶ Die Gemeinden erfahren, wie die Zukunft der Mobilität aussehen könnte.
- ▶ Die Gemeinden wissen, welche Aktivitäten die RKBM zu diesem Thema plant.
- ▶ Die Gemeinden können anhand von Praxisbeispielen mögliche nächste Schritte skizzieren.



1. Einführung und Programm

Welche Hürden gibt es?

- ▶ Hohe Investitionskosten
- ▶ Organisatorischer Aufwand / fehlende personelle Ressourcen
- ▶ Fehlende Ladeinfrastruktur
- ▶ Weitere?

Wie unterstützt die Energieberatung?

- ▶ ERFA: Der Austausch soll helfen, Hürden entgegenzuwirken und den Austausch zu fördern.
- ▶ Factsheet: Es gibt unendlich viele Informationen im Netz. Das Factsheet fasst das Wesentliche in kompakter Form zusammen.

**ENERGIE —
BERATUNG**
Bern-Mittelland

Öffentliche
Anlaufstelle
für Energie-
fragen

E-Mobilität in Gemeinden

Gemeinden haben bei der E-Mobilität eine Schlüsselrolle: Sie sind sowohl Vorbild als auch Rahmengeberin und Mitgestalterin der Mobilitätswende.

Gemeinden sind in mehrfacher Hinsicht mit dem Thema Elektromobilität befasst, zum Beispiel:

- **als Betreiberinnen eigener Fahrzeugflotten:** Bei Beschaffungen setzen Gemeinden zunehmend auf klimafreundliche Antriebe und nehmen ihre Vorbildfunktion wahr;
- **als Dienstleisterinnen für die Bevölkerung:** Gemeinden stellen Ladeinfrastruktur bereit oder den dafür notwendigen Boden – oder sie unterstützen Sharing-Angebote;
- **als Gesetzgeberinnen:** Gemeinden im Kanton Bern verfügen bei der E-Mobilität über einen gewissen Regelungsspielraum zur Ladeinfrastruktur. Sie können die kantonalen Mindestvorgaben (insbesondere nach Art. 56 BauV) im Rahmen ihrer Ortsplanung verschärfen, sofern sie sich dabei auf ihre Zuständigkeiten gemäss BauG stützen. Voraussetzung ist, dass die kommunalen Regelungen verhältnismässig sind und nicht übergeordnetem eidgenössischen oder kantonalen Recht widersprechen;
- **als Baubewilligungsbehörden (BSIG-Weisung):** Gemeinden prüfen Gesuche, welche die private Ladeinfrastruktur betreffen, und sorgen dafür, dass gesetzliche Vorgaben eingehalten werden.

Dieses Factsheet gibt einen Überblick zu folgenden Aspekten der Elektromobilität in Gemeinden:

- § **Gesetzliche Grundlagen**
- 👍 **Vorteile der E-Mobilität für Gemeinden**
- ⚙️ **Wirkungshebel nach Gemeindegrösse**
- 🚗 **Handlungsspielräume für Gemeinden**

2. E-Mobilität in Gemeinden – Grösste Hebel und wichtigste Grundlagen

Gesetzliche Grundlagen, Definitionen

B. Bayer, Kanton Bern, AUE



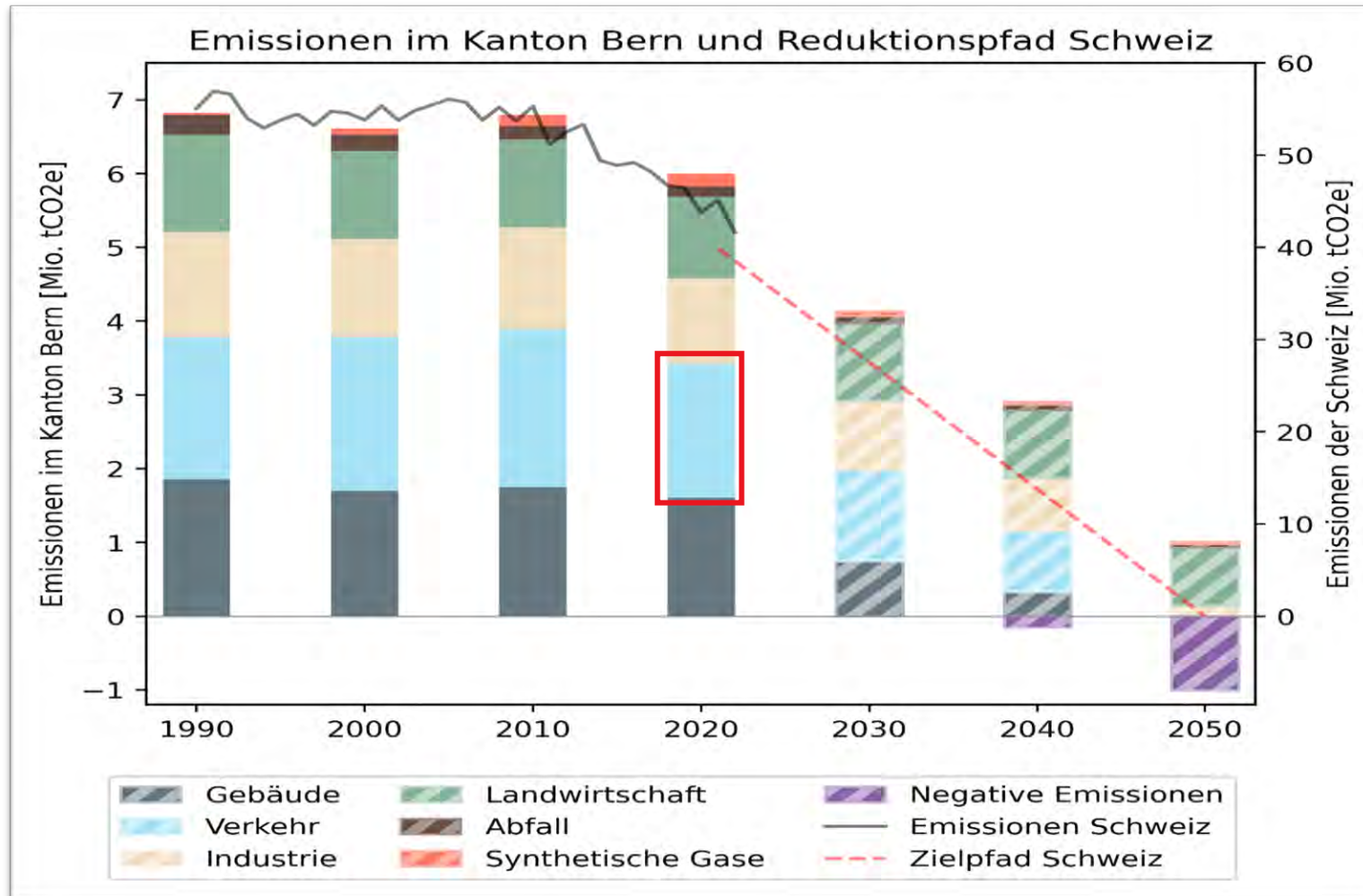


Elektromobilität im Kanton Bern

Rahmenbedingungen und gesetzliche Grundlagen

E-Mobilität – Grösste Hebel und wichtigste Grundlagen für Gemeinden
7. Mai 2026 | Kaserne Bern

Netto Null 2050



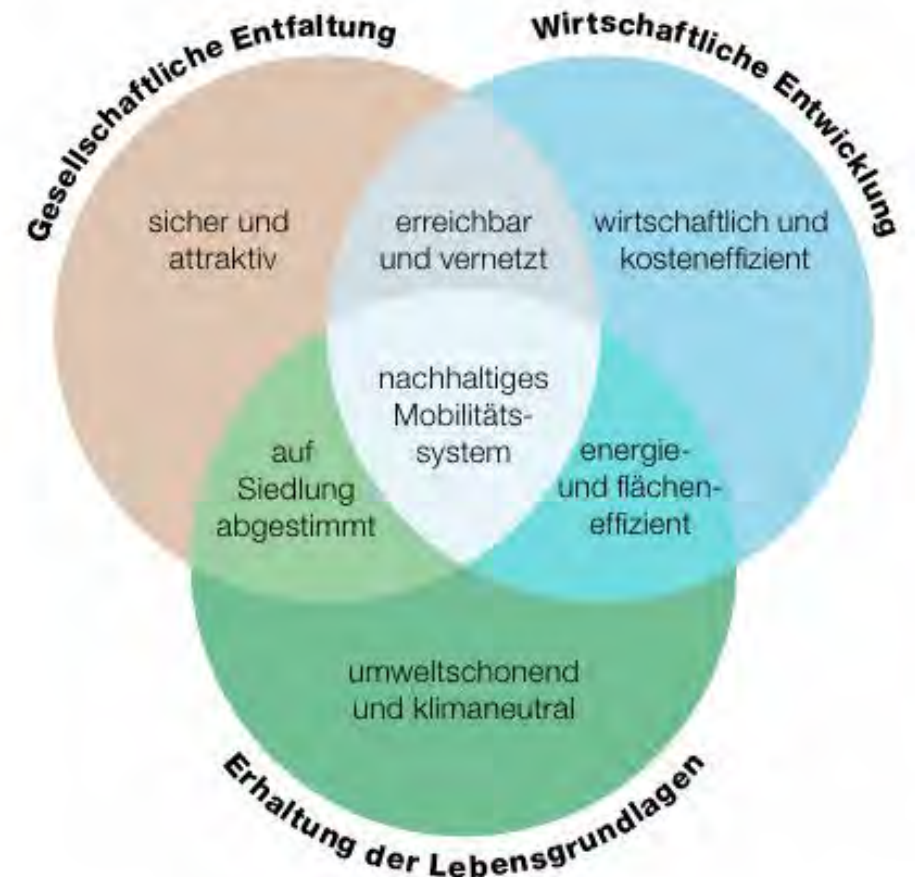
Der Verkehr ist für ca. 40% unserer CO₂-Emissionen im Kanton Bern verantwortlich, er muss auf Null

Sektorziel Verkehr in der kantonalen Klimastrategie (in Erarbeitung) sowie im Klima- und Innovationsgesetz

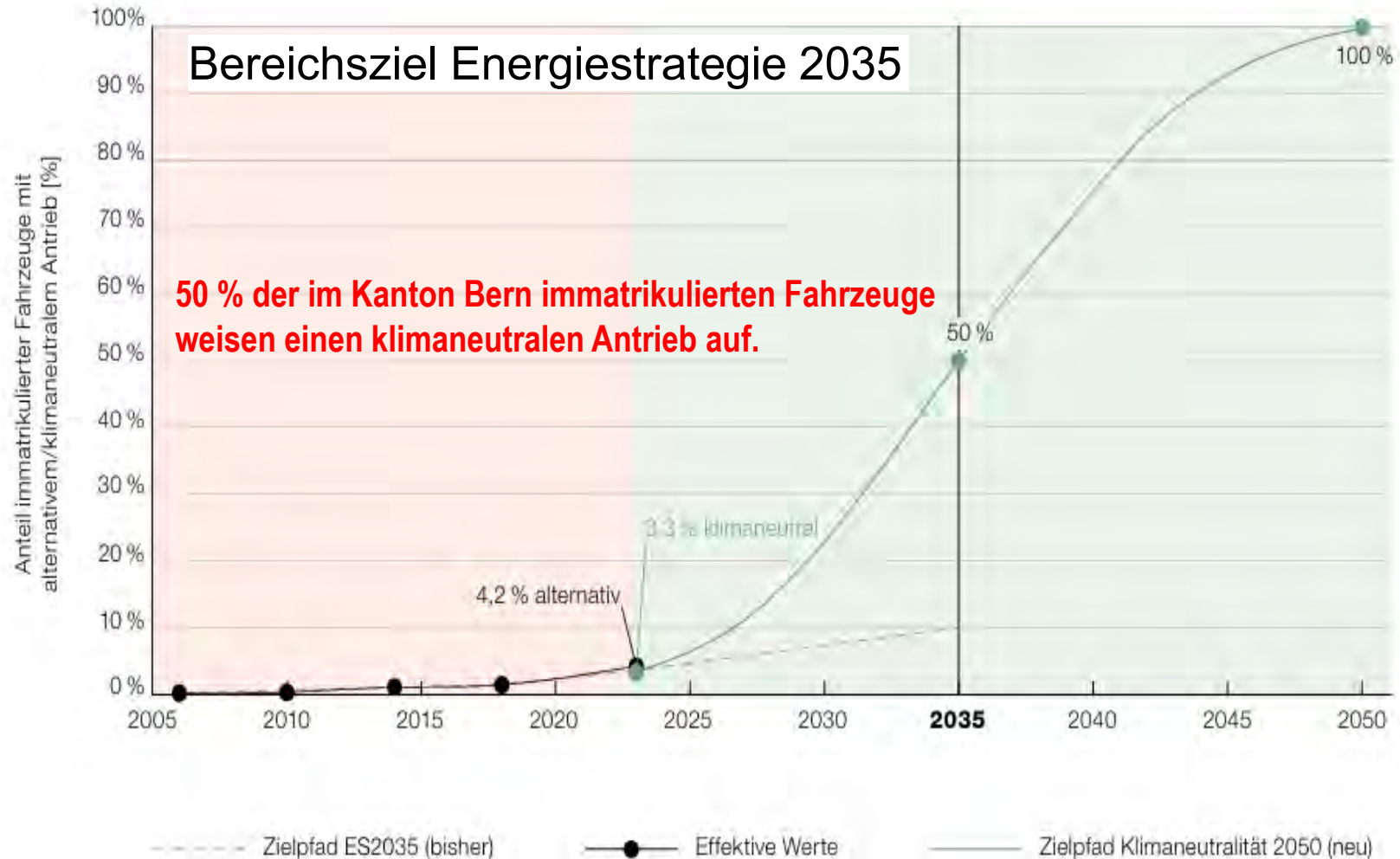
Gesamtmobilitätsstrategie

Die 4V-Strategie

- ✓ **Vermeiden**
kurze Wege, weniger Verkehr
- ✓ **Verlagern**
umweltfreundliche Verkehrsmittel & Randzeiten nutzen.
- ✓ **Verträglich**
Infrastruktur umwelt- & siedlungsgerecht, finanziell tragbar.
- ✓ **Vernetzen**
digitale & physische Vernetzung für nachhaltige Mobilität



E-Mobilität – Ziele auf kantonaler Ebene



Vorbild öffentliche Hand – Gesetzliche Grundlagen

Gesetzliche Grundlagen

Art. 31a (Klimaschutzartikel) Kantonsverfassung (KV)

¹*Kanton und Gemeinden setzen sich aktiv für die Begrenzung der Klimaveränderung und deren nachteiliger Auswirkungen ein.*

²*Sie leisten im Rahmen ihrer Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 und stärken die Fähigkeit zur Anpassung an die nachteiligen Auswirkungen der Klimaveränderung.*

³*Die Massnahmen zum Klimaschutz sind insgesamt auf eine Stärkung der Volkswirtschaft auszurichten sowie umwelt- und sozialverträglich auszugestalten. Sie beinhalten namentlich Instrumente der Innovations- und Technologieförderung.*

⁴*Kanton und Gemeinden richten die öffentlichen Finanzflüsse insgesamt auf eine klimaneutrale und gegenüber der Klimaveränderung widerstandsfähige Entwicklung aus.*

Art. 34 KV

¹*Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung.*

→ **Aktive Beteiligung und Beitrag am Klimaschutz durch die Gemeinden**

Kantonale Energiegesetzgebung (KE nG)

Art. 52

¹*Gebäude und Anlagen von Kanton und Gemeinden sind so zu bauen und zu nutzen, dass sie als Vorbilder für die Verwirklichung der Ziele dieses Gesetzes dienen.*

Art. 55

¹*Kanton und Gemeinden fördern die effiziente, sparsame, wirtschaftliche und umweltschonende Energieversorgung und -nutzung.*

→ **Gemeinden sind Vorbilder und fördern eine effiziente und umweltschonende Energieversorgung und –nutzung!**

Vorbild öffentliche Hand – Massnahmen

Energiestrategie 2006 des Kantons Bern

Massnahme 20-13 (E-)Mobilität – Vorbild öffentliche Hand

- Die **Fahrzeugflotte** der öffentlichen Hand (Kanton/Gemeinde) wird bei der Erneuerung elektrifiziert und die entsprechenden Parkplätze mit der notwendigen Ladeinfrastruktur ausgerüstet.
- Der Kanton unterstützt die Gemeinden** bei Umstellung ihrer Flotte auf klimaneutrale Antriebe und der dafür nötigen Ladeinfrastruktur wie auch bei Bedarfsanalysen, Strategien und Aktionsplänen etc. im Hinblick auf die Elektromobilität bzw. klimaneutrale Antriebe auf ihrem Gemeindegebiet.

→ Unterstützung durch den Kanton (Klimaprogramm)

Leitfaden
Berner Klimaprogramm für Gemeinden
Heute für morgen handeln

Wirtschafts-, Energie- und Umweldirektion
Mai 2025



EN_03: Mobilitätsmanagement

Beschreibung	Mobilitätsmanagement dient der Förderung einer nachhaltigen Mobilität mit dem Ziel, unter Einbezug der Elektrifizierung die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken und gleichzeitig den Energieverbrauch, die Emissionen (Luftschadstoffe, Treibhausgase, Lärm) und andere negative Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden auf die jeweiligen Zielgruppen ausgerichtet und durch Informations- und Beratungsmassnahmen begleitet. Die Gemeinden können das Mobilitätsverhalten in vielen Bereichen beeinflussen: Verwaltung und Schulen, Planungsprozesse (Areale, Wohnsiedlungen), Grossanlässe, Freizeitbetriebe usw. Die Themen des Mobilitätsmanagements sind vielfältig: <ul style="list-style-type: none">– Sensibilisierungskampagnen, um das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu stärken und Vorbehalte abzubauen– Förderung von Sharing und Pooling (insbesondere mit E-Fahrzeugen)– Parkplatzbewirtschaftung– Glätten von Verkehrsspitzen z.B. durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten– Elektrifizierung der eigenen Fahrzeugflotte– Konzepte für Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
Ergebnisse der Massnahme	Die Gemeinde verfügt über ein Konzept zu ihrem Mobilitätsmanagement, das zu einem optimierten Mobilitätsverhalten in Bezug auf die Ziele der Luftreinhaltung, des Lärm- und des Klimaschutz führt. Das Mobilitätsmanagementkonzept <ul style="list-style-type: none">– ist mit der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern abgestimmt,– beinhaltet Ziele und Massnahmen,– sieht ein Monitoring und Controlling vor,– ist politisch verankert (Beschluss des zuständigen Organs),– und sieht Kommunikationsmassnahmen vor.
Finanzieller Beitrag	50 % der externen Beratungskosten bis max. CHF 20 000
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none">– Beschluss des zuständigen Organs (Protokollauszug)– Beschreibung des Vorgehens– Plausibles und nachvollziehbares Projektbudget inkl. Offerte der externen Beratung
Bedingungen	<ul style="list-style-type: none">– Öffentlich zugängliches Mobilitätsmanagementkonzept
Auszahlung	<ul style="list-style-type: none">– Mobilitätsmanagementkonzept durch zuständiges Organ beschlossen– Massnahmenplan sowie ein Plan (fürs Monitoring und Controlling)– Projektbeschreibung, Belege für externen Aufwand
Hinweise	Für die Erarbeitung des Mobilitätsmanagementkonzepts können folgende Grundlagen beigezogen werden: <ul style="list-style-type: none">– Gesamtmobilitätsstrategie (be.ch)– Energiestrategie (be.ch)– Massnahmenplan zur Luftreinhaltung des Kantons Bern– Mobilitätsmanagement - Mobilservice

Vorbild öffentliche Hand - Kantonale Fahrzeugstrategie

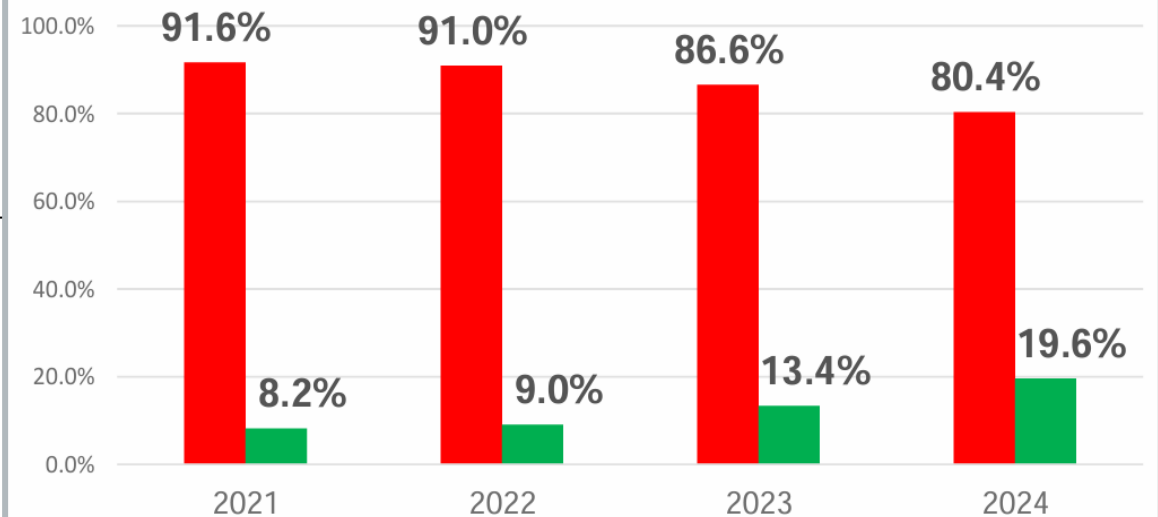
- ✓ Neue Personenwagen nur noch Elektroantrieb
- ✓ Einsatzfahrzeuge mit Elektroantrieb oder betriebsbereit mit erneuerbaren Treibstoffen
- ✓ Standardfahrzeuge bis 2035 emissionsfrei
- ✓ Einsatzfahrzeuge bis 2040 klimaneutraler Betrieb
- ✓ Zentrale Beschaffung der Ladeinfrastruktur
- ✓ Ausbau der Ladeinfrastruktur

Gemeinden können sich daran orientieren und die ZBS stellt ihnen auf Wunsch zur Verfügung:

- technische Informationen zur emissionsfreien Fahrzeugwahl,
- Empfehlungen zur Beschaffung und Auswertung (z. B. TCO-Kalkulation),
- sowie Umsetzungsbeispiele und Best-Practice-Erfahrungen aus der kantonalen Verwaltung.

→ **Erfahrungsaustausch fördern und Synergien ermöglichen** – insbesondere bei gemeinsam genutzter Infrastruktur (z. B. Ladeeinrichtungen an gemeinsamen Standorten) oder überregionale Rahmenverträge

Anteil Verbrennungsmotoren vs. Elektrontriebe



Pflicht Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur bei Neubauten

(Mindest)Vorgabe nach Art. 56a
BauV

Neubauten Wohngebäude:
EFH = 100% Ausbaustufe **A**
MFH = 100% Ausbaustufe **C1**

Neubauten übrige Nutzungen:
Min. 20% Ausbaustufe **D**
(min. 1 Ladestation + restl.
Ausbaustufe **A**)

**Gemeinden können hier weitergehende
Regelungen treffen!**

Ausbaustufen gemäss SIA-Merkblatt 2060
«Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»

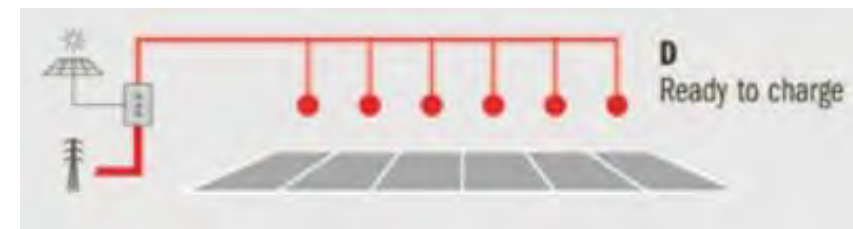
A: Einrichtung von Ausbaureserven



C1: Stromzuleitung zur Ladestation



D: Installation betriebsbereiter Ladestationen



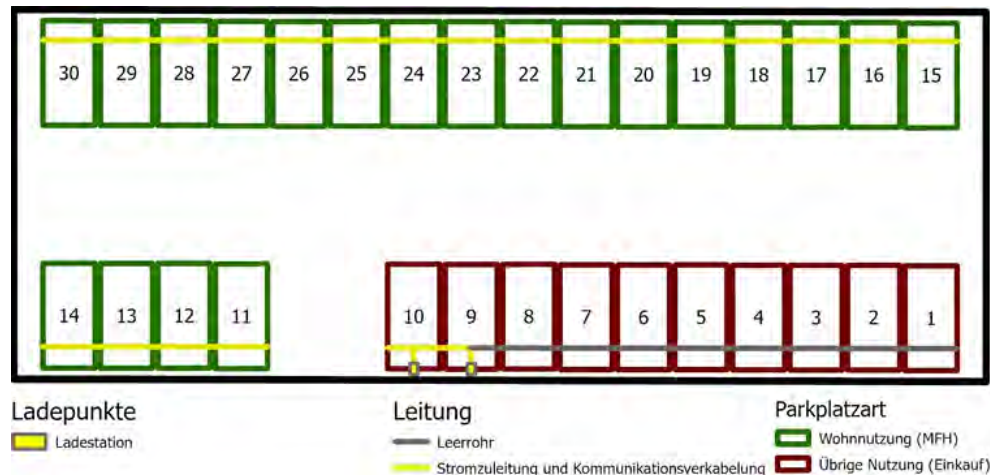
BSIG Information zu Art. 56a BauV

BSIG-Information: [Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge](#)

Für welche Parkplätze gilt die Ausrüstungspflicht?

Die Ausrüstungspflicht gilt für alle Parkplätze (z.B. **Einstellhallenparkplätze, Aussenparkplätze, überdachte Parkplätze**), die im Rahmen von **Neubauten verändert oder neu erstellt** werden.

Wie sind neu erstellte bzw. veränderte Parkplätze auszurüsten ?



EN-LIEM BE **Energienachweis Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**

Gemeinde: _____ Parz.-Nr.: _____ Obj.-Nr./EGID: _____
Bauvorhaben: _____

Hinweis
• Die Dimensionierung der Anschlussleistung nach Merkblatt SIA 2080 ist nicht bindend.
• Die Anforderungen der Ausbaustufe der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gilt für Neubauten im Sinne von Art. 1 Abs. 2 KEIV.

Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Art. 56a BauV)

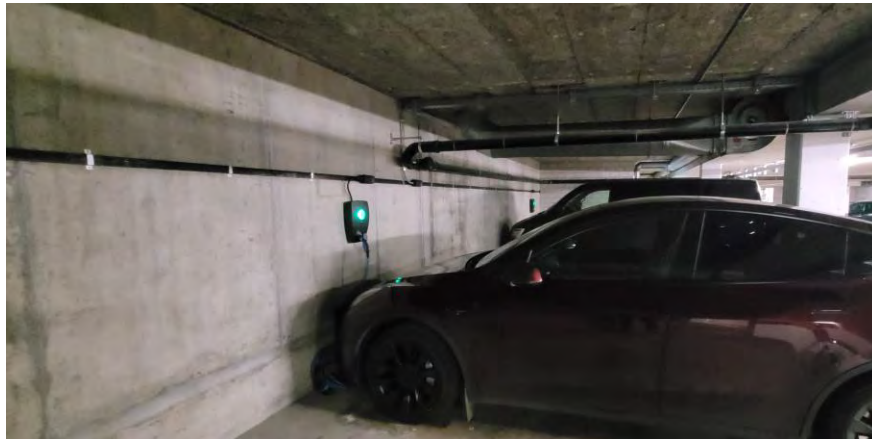
Anforderung	Anzahl betroffener Parkplätze	Ja	Nein
Ausbaustufen gemäss Merkblatt SIA 2080: Einleitenschnur – Ausbaustufe A (Pipe for power) für 100% der Parkplätze umgesetzt	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mehrfamilienhaus: – Ausbaustufe C1 (Power to charge) für 100% der Parkplätze umgesetzt	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Neubauten für übrige Nutzungen gemäss Art. 62 BauV sowie öffentliche Parkhäuser: – Ausbaustufe D (Ready to charge) für mind. 20% der Parkplätze mind. 1 Parkplatz umgesetzt und – Ausbaustufe A (Pipe for power) für alle restlichen Parkplätze umgesetzt	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apparate und Leistungen der Ladeinfrastruktur sind in den Bauplänen erfasst und eingezzeichnet	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Beilagen/Erläuterungen

Vollzugsinstrument: [Energienachweisformular EN-LIEM BE](#)

Bestehende Parkplätze – Bewilligung

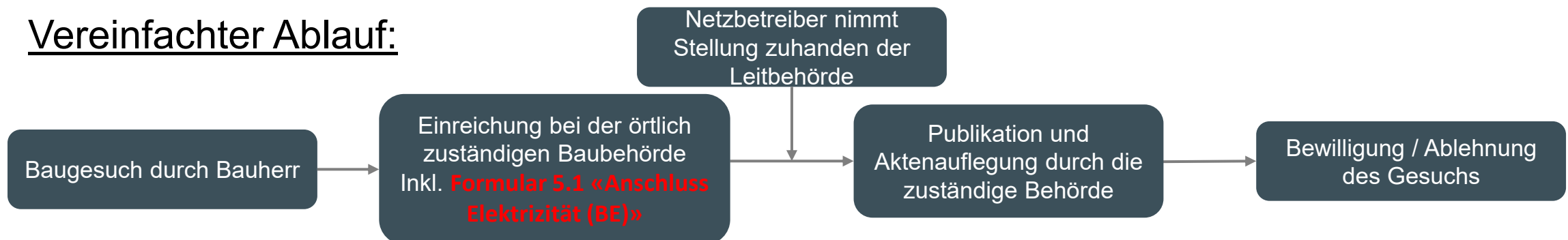
- **Meistens ohne Baubewilligung** möglich:
Art. 6 BeWD unter Vorbehalt von Art. 7 BeWD:
Art. 6 Abs. 1 Bst. I: Automaten sowie kleine Behälter mit bis zu 2 m³ Inhalt
→ Unterschiedlich in verschiedenen Kantonen (BPUK)



Ladestationen mit Baubewilligung

- Kanton Bern: Art. 7 BeWD
 - Ausserhalb der Bauzone
 - Gewichtige Auswirkungen auf Raum, Erschliessung und Umwelt (Gewässerraum, Wald, Baudenkmal, etc.)
 - Kommerzielle/öffentl. Ladesäulen: Die Ladestation hat eine so gewichtige Auswirkungen auf Raum, Erschliessung und Umwelt, dass ein Interesse der Öffentlichkeit oder der Nachbarn nach einer vorgängigen Kontrolle verlangt (Mehrverkehr, Immissionen, Verkehrssicherheit, Grösse, etc.)
- Oder wenn Vorhaben nicht Art. 6 BeWD entsprechen

Vereinfachter Ablauf:



Planung von Ladestationen

1. eMobility CheckUp (was braucht es, welche Voraussetzungen, was kostet es)
2. Zustimmung Eigentümer
3. Offerte (bei Gemeinde: zuvor mögliche Ausschreibung für öffentl. Ladestationen)
4. Baugesuch/Baubewilligung notwendig ja oder nein
5. Netzanschlussgesuch (TAG,IA,AB)
6. Synergien mit PV-Anlage und Speicher sowie Energiemanagementsystem (EMS)
7. Förderung Ladeinfrastruktur durch Kanton oder Gemeinde
8. Prüfung ob bidirektionale Ladestationen sinnvoll (Förderung durch den Kanton BE)
9. Weitere Punkte die es zu beachten gilt:
 - Signalisation und Markierung
 - Barrierefreiheit und Brandschutz
 - Beleuchtung und Belüftung
 - Betriebseinrichtungen wie Entsorgung, Dach und sanitäre Anlagen
 - Private, halb-öffentliche oder öffentliche Ladestation

Gewohnheiten können sich ändern ...

New York, 5th Avenue, 1908

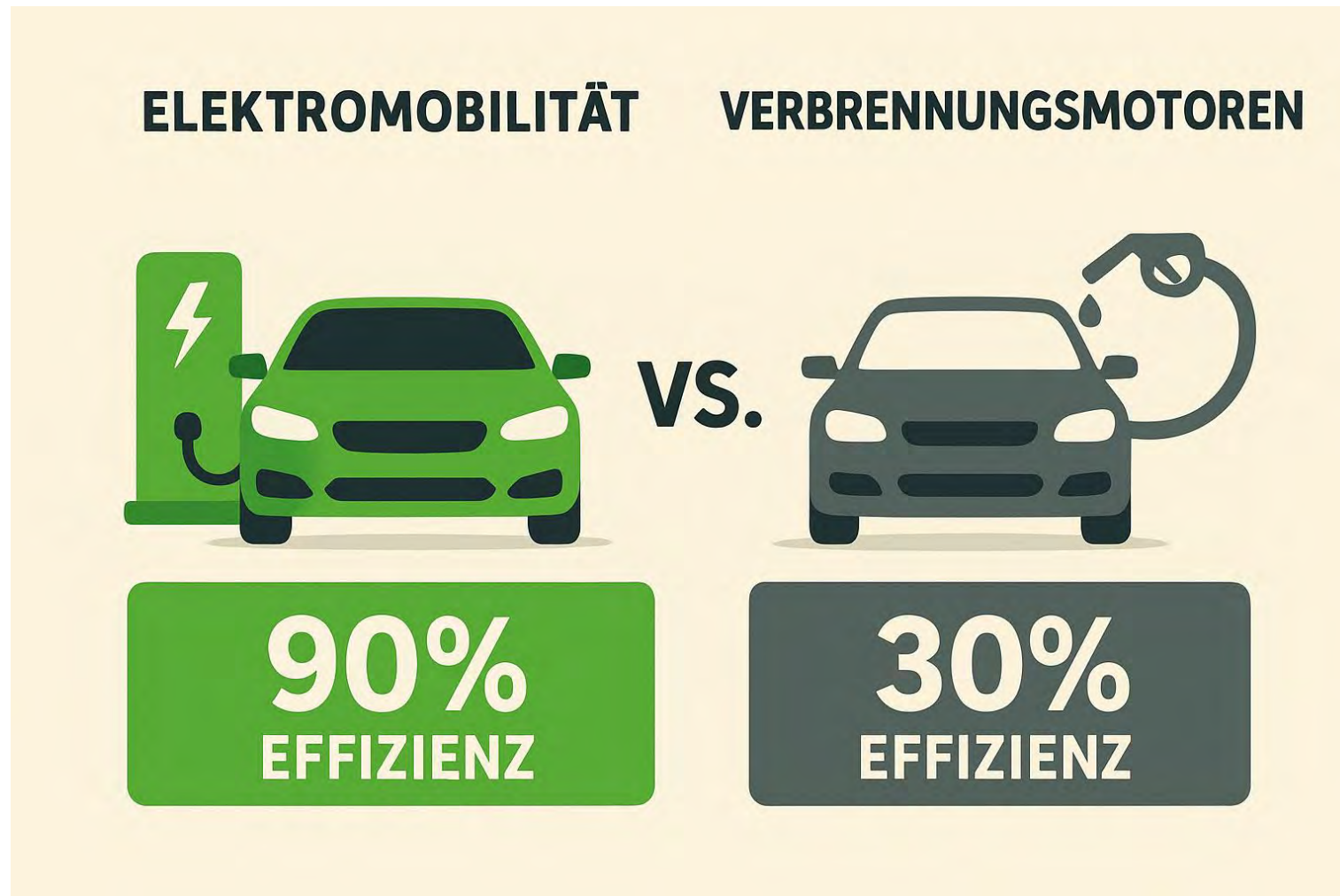


... z.B. durch technischen Fortschritt !

New York, 5th Avenue, 1913



Besten Dank für Ihre Interesse!



2. E-Mobilität in Gemeinden – Grösste Hebel und wichtigste Grundlagen

Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

S. Frey-von Gunten, Energieberatung



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Gemeinden haben bei der E-Mobilität eine Schlüsselrolle: Sie sind sowohl **Vorbild** als auch **Rahmengerberin** und **Mitgestalterin** der Mobilitätswende.

- ▶ als Betreiberinnen eigener Fahrzeugflotten: Vorbildfunktion
- ▶ als Dienstleisterinnen für Bevölkerung: Information, Ladeinfrastruktur / Bereitstellung Boden, Unterstützung Sharing-Angebote
- ▶ als Gesetzgeberinnen: haben im Kanton Bern gewissen Regelungsspielraum zur Ladeinfrastruktur
- ▶ als Baubewilligungsbehörden (BSIG-Weisung): prüfen Gesuche zur privaten Ladeinfrastruktur



E-Mobilität in Gemeinden

Gemeinden haben bei der E-Mobilität eine Schlüsselrolle: Sie sind sowohl **Vorbild** als auch **Rahmengerberin** und **Mitgestalterin** der Mobilitätswende.

Gemeinden sind in mehrfacher Hinsicht mit dem Thema Elektromobilität befasst, zum Beispiel:






- **als Betreiberinnen eigener Fahrzeugflotten:** Bei Beschaffungen setzen Gemeinden zunehmend auf klimafreundliche Antriebe und nehmen ihre Vorbildfunktion wahr;
- **als Dienstleisterinnen für die Bevölkerung:** Gemeinden stellen Ladeinfrastruktur bereit oder den dafür notwendigen Boden – oder sie unterstützen Sharing-Angebote;
- **als Gesetzgeberinnen:** Gemeinden im Kanton Bern verfügen bei der E-Mobilität über einen gewissen Regelungsspielraum zur Ladeinfrastruktur. Sie können die kantonalen Mindestvorgaben (insbesondere nach Art. 56 BauV) im Rahmen ihrer Ortsplanung verschärfen, sofern sie sich dabei auf ihre Zuständigkeiten gemäss BauG stützen. Voraussetzung ist, dass die kommunalen Regelungen verhältnismässig sind und nicht übergeordnetem eidgenössischen oder kantonalen Recht widersprechen;
- **als Baubewilligungsbehörden (BSIG-Weisung):** Gemeinden prüfen Gesuche, welche die private Ladeinfrastruktur betreffen, und sorgen dafür, dass gesetzliche Vorgaben eingehalten werden.

Dieses Factsheet gibt einen Überblick zu folgenden Aspekten der Elektromobilität in Gemeinden:

- § **Gesetzliche Grundlagen**
- 👍 **Vorteile der E-Mobilität für Gemeinden**
- ⚙️ **Wirkungshebel nach Gemeindegrösse**
- 🏠 **Handlungsspielräume für Gemeinden**

Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

► Das Factsheet gibt einen Überblick zu folgenden Aspekten der Elektromobilität in Gemeinden:

-  Gesetzliche Grundlagen 
-  Vorteile der E-Mobilität für Gemeinden
-  Wirkungshebel nach Gemeindegrösse
-  Handlungsspielräume für Gemeinden



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Vorteile der E-Mobilität für Gemeinden

- ▶ Beitrag zu Klimaschutz und Lebensqualität (weniger Luftverschmutzung/Lärmemissionen)
- ▶ Möglichkeit der Nutzung von lokal produziertem, erneuerbarem Strom
- ▶ Bidirektionales Laden: E-Autos sind mobile Speicher, PV-Eigenverbrauch steigerbar, Lastspitzen können reduziert werden («Netzdienlichkeit»).
- ▶ Über gesamte Lebensdauer sind E-Autos schon heute meist günstiger.
- ▶ Anschaffungskosten sinken immer weiter durch Skaleneffekte und Innovation.
- ▶ Marktanteil E-Mobilität wächst stark – proaktives Handeln ist sinnvoll.

Wichtig: Ganzheitliche, vorausschauende Betrachtung der Elektromobilität als Teil des Verkehrs- und Energiesystems verhindert mögliche Zielkonflikte.



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Wirkungshebel nach Gemeindegrösse

Für grössere Gemeinden

- ▶ Strategien und Konzepte entwickeln
- ▶ Fördergelder und Rahmenbedingungen definieren
- ▶ Langfristige Angebote wie ÖV und Carsharing einbeziehen

Für kleinere Gemeinden

- ▶ Umstellung der eigenen Fahrzeugflotte (meist wirtschaftlich trotz höherer Investition)
- ▶ Ladepunkte an zentralen Orten (Bahnhof, Dorfplatz)
- ▶ Proaktive und positive Kommunikation gegenüber der Bevölkerung



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Handlungsspielräume für Gemeinden



Quelle: EnergieSchweiz, Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen, Elektromobilität für Gemeinden



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Handlungsspielräume für Gemeinden

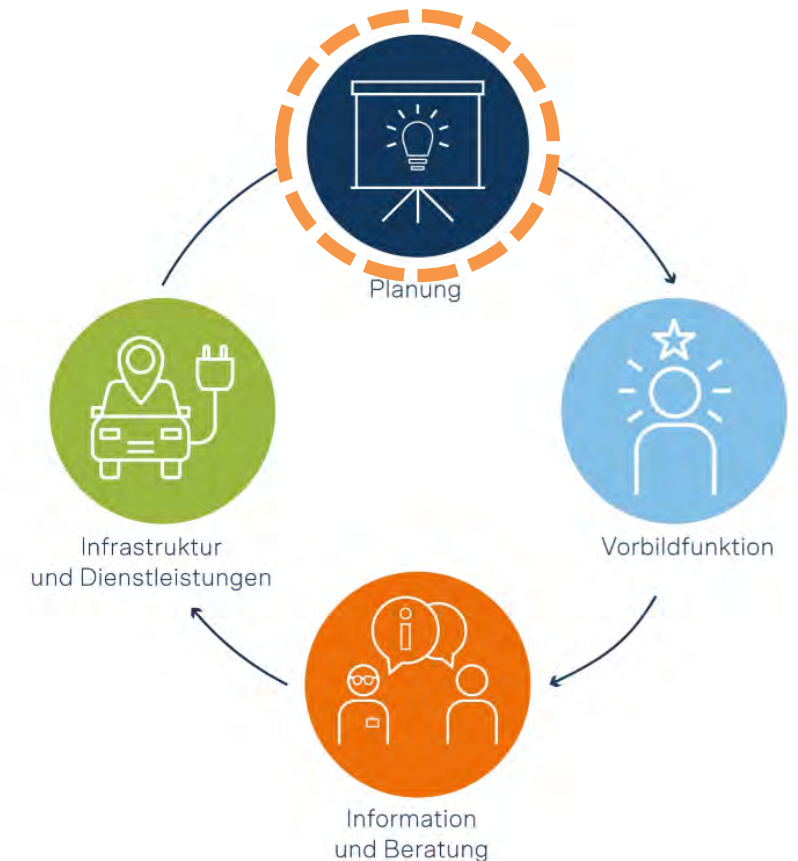
Planung

- ▶ Strategische Positionierung und E-Mobilitätskonzept erarbeiten
- ▶ E-Mobilität und Stromnetz in Verkehrs- und Richtplanung einbeziehen
- ▶ Bau- und Nutzungsordnung anpassen und ggf. verschärfen

Praxisbeispiel

Die Gemeinde Münsingen legt in ihrem E-Mobilitätskonzept Rahmenbedingungen zur Förderung der Elektromobilität fest. Dadurch kann die Abgasbelastung reduziert und dem Klimaschutz Rechnung getragen werden.

[Elektromobilitätskonzept Münsingen](#)



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Handlungsspielräume für Gemeinden

Vorbildfunktion

- ▶ Mobilitätsstrategie für Verwaltung definieren: z. B. «Mobilitätsboni»
- ▶ Fahrzeugflotte (Gemeindefahrzeuge, E-Bikes, Carsharing) auf E-Betrieb umstellen: Kriterien in Beschaffungsrichtlinien einführen, Carsharing-Angebote anbieten
Wichtig: Fahrzeuge wie Kehrichtwagen, Busse etc. haben guten Payback (7–8 Jahre). Bei Spezialmaschinen (Schneepflüge, Feuerwehrautos etc.) ist dieser höher bzw. Thema Sicherheit wichtiger als Ökologie. Entwicklungen schreiten aber weiter voran.
- ▶ Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende/Kundschaft (ideal mit PV) bereitstellen.



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Handlungsspielräume für Gemeinden

Vorbildfunktion (Teil II)

- ▶ Ökologische Zuschlagskriterien bei Submissionen: z. B. CO₂-, NO_x- und Feinstaub- und Lärmemissionen
- ▶ Mit eigenem Förderprogramm / über gemeindeeigenes EVU E-Mobilität bei Privaten unterstützen

Praxisbeispiel

Die Gemeinde **Wohlen b. Bern** hat ein Elektromobilitätskonzept erarbeitet. Dieses definiert u. a. konkrete Aktivitäten und Ziele für die Gemeinde selbst: als Vorreiter:in auftreten; Mitarbeitende zu Umstieg für Arbeitsweg motivieren; eigenen Werkverkehr wo verhältnismässig umstellen; Einfluss nehmen, damit ÖV teilelektrisch wird.

[Elektromobilitätskonzept Wohlen b. Bern](#)



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Handlungsspielräume für Gemeinden

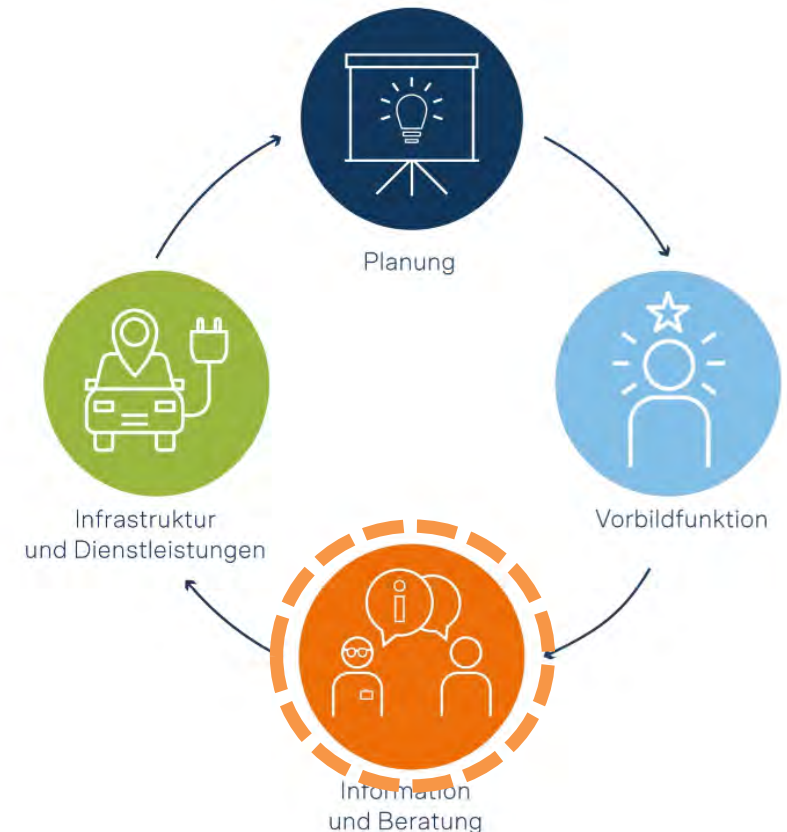
Information und Beratung

- ▶ Informationen zur E-Mobilität einfach zugänglich machen (Gemeindewebsite, Praxisbeispiele)
- ▶ Veranstaltungen und Kampagnen durchführen

Praxisbeispiel

Die Gemeinde **Ostermundigen** hat für die Bevölkerung ein Merkblatt «Nachhaltige Mobilität» erarbeitet. Darin wird auf die Elektromobilität (Elektrovelos, E-Scooter, Elektroautos) als umweltfreundlichere Alternative zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren hingewiesen.

[Merkblatt Nachhaltige Mobilität Ostermundigen](#)

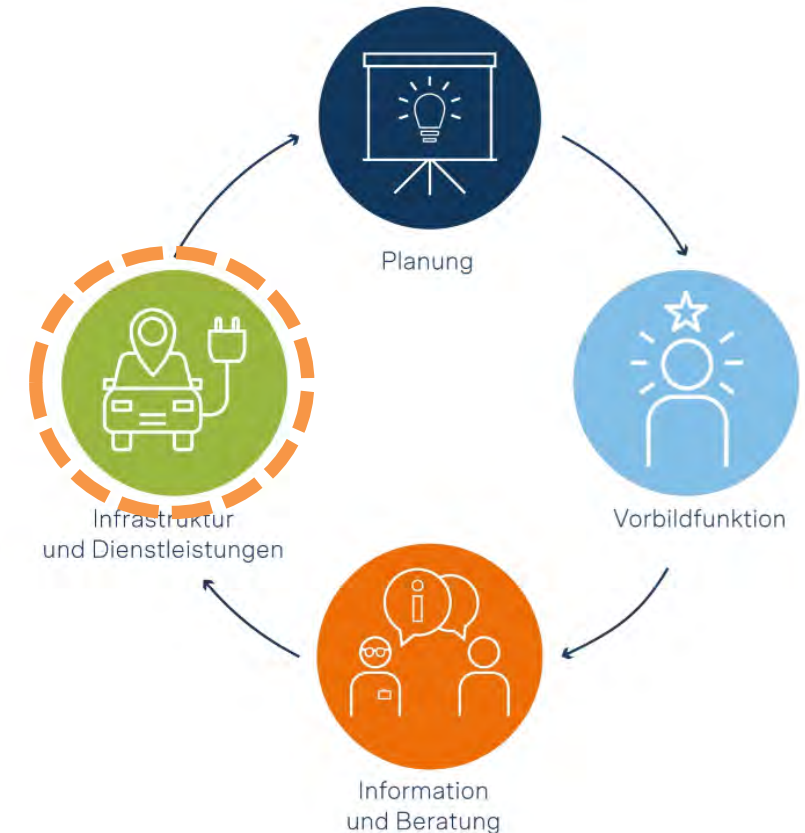


Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Handlungsspielräume für Gemeinden

Infrastruktur und Dienstleistungen

- ▶ Ladebedarf analysieren (auch gemeindeübergreifend)
- ▶ Modelle für öffentliche Ladeinfrastruktur bieten, z. B.:
 - ▶ komplett privat
 - ▶ Betrieb durch Gemeinde selbst
 - ▶ Konzessionen an Dritte (z. B. Energieversorger, Garagisten)
- ▶ Sharing-Angebote unterstützen
- ▶ Innovative Pilotprojekte fördern (E-Busse, E-Nutzfahrzeuge)



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Ladeinfrastruktur: Varianten für Betreibermodelle

	A	B	C
	Markt als Treiber	Gemeinde ermöglicht und kooperiert mit Privaten	Gemeinde als Anbieterin
Standortdefinition	Privater Betreiber schlägt vor / Gemeinde definiert Standorte	Gemeinde	Gemeinde
Basisinfrastruktur	Privater Betreiber	Gemeinde	Gemeinde
Ladeinfrastruktur	Privater Betreiber	Privater Betreiber	Gemeinde
Betrieb	Privater Betreiber	Privater Betreiber	Gemeinde

Quelle: www.laden.ch -> gibt es nicht mehr! Neu alles auf Website von EnergieSchweiz



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Förderangebote für Gemeinden

- ▶ Förderprogramme über www.energiefranken.ch
- ▶ [Berner Klimaprogramm für Gemeinden](#): EN 03 – Mobilitätsmanagement

Themen Mobilitätsmanagement:

- ▶ Sensibilisierungskampagnen
 - ▶ Förderung von Sharing und Pooling (insbesondere mit E-Fahrzeugen)
 - ▶ Parkplatzbewirtschaftung
 - ▶ Glätten von Verkehrsspitzen, z. B. Flexibilisierung Arbeitszeiten / Förderung ortsunabhängiges Arbeiten
 - ▶ Elektrifizierung der eigenen Fahrzeugflotte
 - ▶ Konzepte für Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
- ▶ Ergebnisse: Gemeinde verfügt über ein Konzept, das zu einem optimierten Mobilitätsverhalten in Bezug auf die Ziele der Luftreinhaltung, des Lärm- und des Klimaschutzes führt.



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

E-Mobilität als Teil eines Puzzles

Mobilitätsstrategie der RKBM

Die E-Mobilität ist Teil einer ressourceneffizienten Mobilität (Erhöhung der Energieeffizienz des Gesamtverkehrs und Reduktion der CO₂-Emissionen). Die 4V-Strategie der «Mobilitätsstrategie Region Bern Mittelland 2040» gilt auch hier:

- Vernetzen
- Vermeiden
- Verlagern
- Verträglich gestalten



Wichtigste Hebel und Umsetzungsbeispiele, Rolle der Gemeinden, Fördermöglichkeiten

Fragen an alle:

- ▶ Haben Sie noch weitere Beispiele? Wir nehmen diese gerne auf unserer Homepage auf!



3. Input Swiss eMobility

Warum ist die Zukunft der Mobilität elektrisch?

M. Wyss, Swiss eMobility



E-Mobilität – Grösste Hebel und wichtigste Grundlagen für Gemeinden

Mehr als nur ein Trend - Wieso die Zukunft der Mobilität elektrisch ist

Swiss eMobility – Der Schweizer Elektromobilitätsverband

Unser Job:

die Schaffung der politischen und institutionellen Grundlagen für die Entwicklung der Elektromobilität in der Schweiz

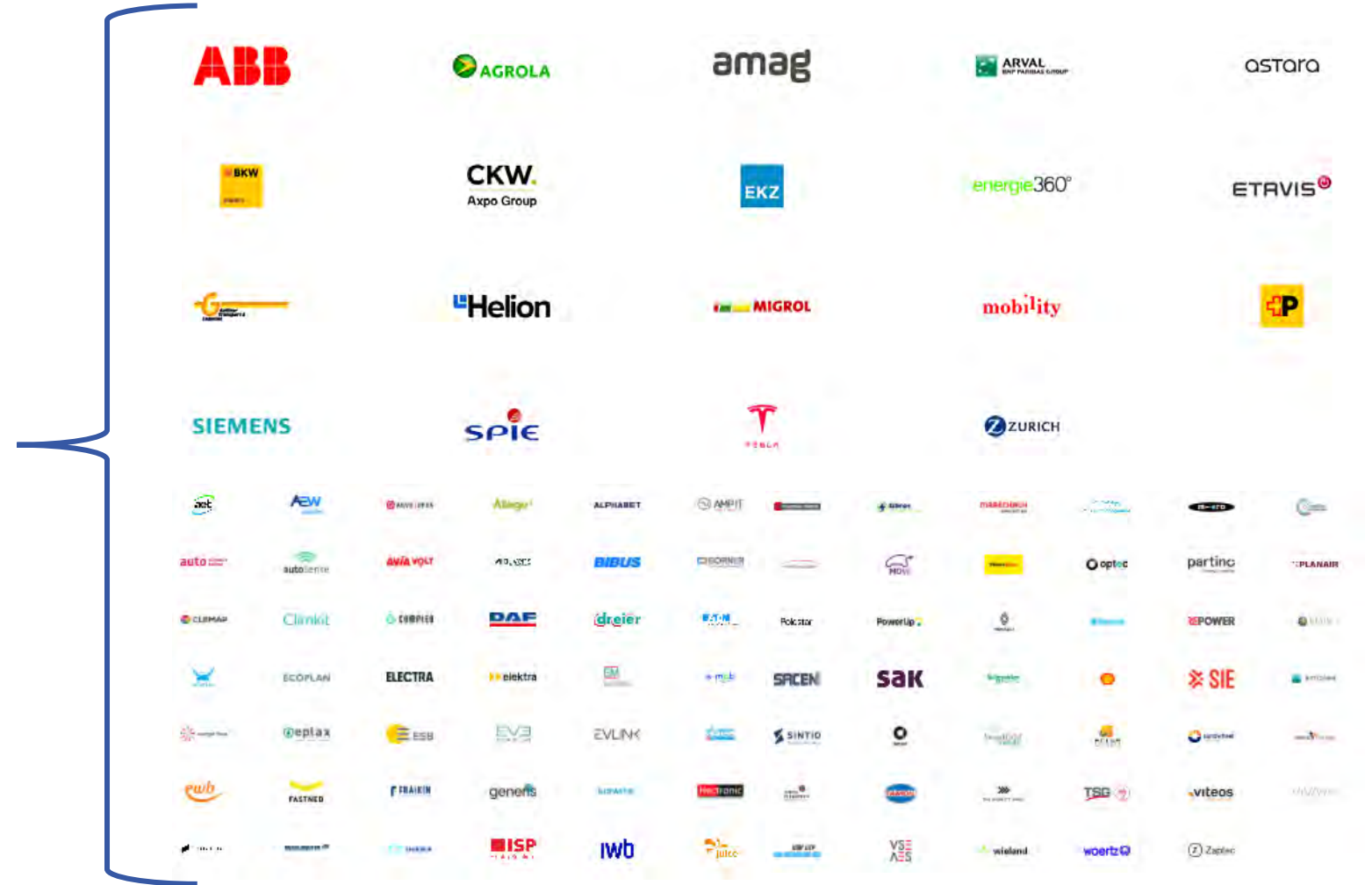
Swiss eMobility – Der Schweizer Elektromobilitätsverband



Noch nicht Mitglied bei Swiss eMobility?



Gestalte die Zukunft der E-Mobilität mit und engagiere dich im Branchenverband!



Worum es heute geht

- ⚡ Wohin geht die Reise?
- ⚡ Laden ist nicht Tanken
- ⚡ Bidirektionales Laden als Chance
- ⚡ Was Gemeinden tun können
- ⚡ Eure Fragen



Politische Rahmenbedingungen

Zielbild klimaneutrale Schweiz 2050



Grafik: Dina Tschumi; Prognos AG

Energiewende

- ⚡ 21. Juni 2023: Die CH-Stimmbevölkerung nimmt das Klimaschutz-Gesetz an. Damit ist das Netto-Null-Ziel bis 2050 gesetzlich verankert.
- ⚡ EU: alle neuen Fahrzeuge müssen ab 2035 emissionsfrei sein (mittlerweile aufgelockert)
- ⚡ Europaweit degressive Emissionsziele bis 2035
- ⚡ Revision CO₂-Gesetz CH (2024):

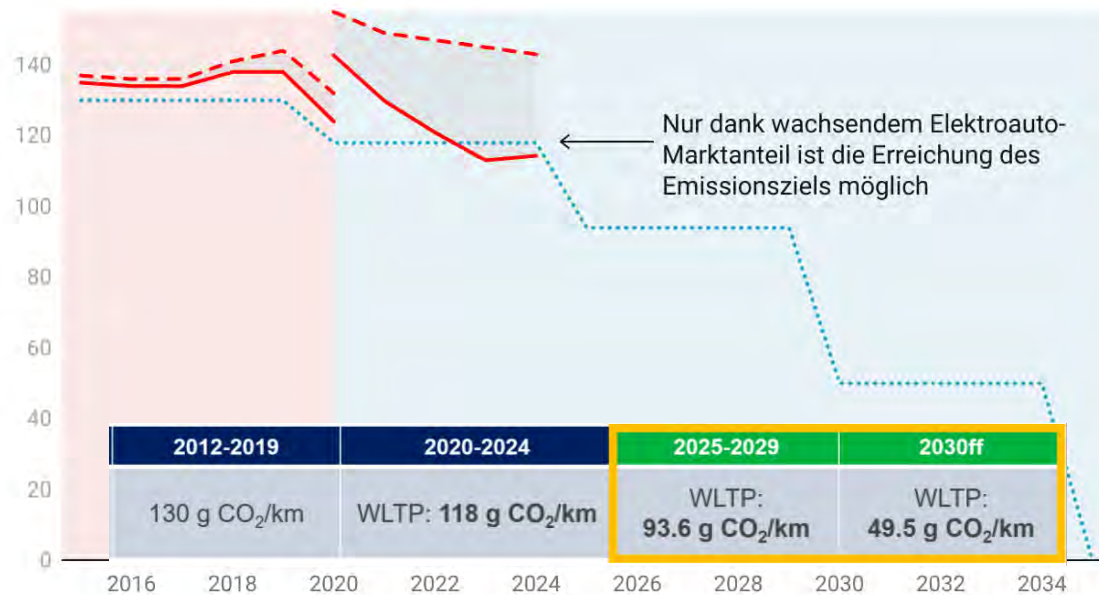
Zielwert für CO₂-Emissionen bei Personenwagen: 93.6 g CO₂/km in den Jahren 2025 bis 2029; 49.5 g CO₂/km ab 2030

Regulation – CO₂ - Grenzwerte

CO₂-Emissionen Personenwagen Schweiz

Durchschnitts-Werte Neuzulassungen Personenwagen Schweiz & Liechtenstein. Alle Angaben in gCO₂/km.

— Schweiz (NEFZ) - - - Schweiz ohne Elektroautos (NEFZ) - - - Schweiz ohne Elektroautos (WLTP)
— Schweiz (WLTP) ····· Ziel (WLTP)



Das NEFZ-Messverfahren wurde mit dem realistischeren WLTP-Messverfahren ersetzt.

Grafik: Swiss eMobility • Quelle: European Environment Agency, ASTRA • Erstellt mit Datawrapper

- Wirksamste Regulation
- Überschreitung = Busse pro Gramm CO₂ und Fahrzeug
- Ohne Steckerfahrzeuge sind Ziele nicht erreichbar

Entwicklung Neuzulassungen



214

Elektroautos vor der ersten grossen Flaute

Die US-Hersteller bremsen die Produktion von Elektrofahrzeugen. Die Nachfrage stagniert, und die Verluste türmen sich auf.

Elektroautos: weniger Neuzulassungen

Nachfrage nach E-Autos stagniert nicht nur, sie sinkt!



Verkäufe stagnieren, Hersteller rudern zurück

Ist die E-Auto-Euphorie in Europa vorbei?

Ist der Elektroauto-Boom vorbei, ehe er richtig angefangen hat? Diese Frage beschäftigt aktuell Expertinnen wie Kunden gleichermaßen. Blick führt der Branche den Puls und gibt einen Überblick über aktuelle Entwicklungen auf dem Stromermarkt.

Publiziert: 02.04.2024 um 13:06 Uhr | Aktualisiert: 02.04.2024 um 13:17 Uhr

Ist der Boom vorbei?

Viele Schweizer wollen kein E-Auto kaufen

Laut einer neuen Umfrage wollen über 70 Prozent der Schweizer Bevölkerung in den nächsten Jahren kein E-Auto kaufen. Schuld seien aber nicht ewiggestrige Kunden, sondern vor allem Bund und Kantone, sagt der Branchenverband Swiss E-Mobility.



Stagnation?

KOMMENTAR

Die E-Auto-Revolution verzögert sich – jetzt droht sogar ein Comeback des Verbrenners

Die Elektroauto-Branche hat einen schlechten Lauf: Eine negative Nachricht folgt auf die nächste. Bei Kunden, Herstellern und in der Politik ersetzt deshalb ein neuer Realismus bisherige rosarote Zukunftsszenarien. Die Branche erreicht dadurch eine neue Phase.

Michael Bach, Frankfurt

Plötzlich wollen alle Schweizer ein Elektro-Auto



Aufgrund der steigenden Ölpreise gewinnen Elektroautos an Beliebtheit. (Symbolbild) Keystone

Umdenken wegen hoher Spritpreise: Plötzlich sind E-Autos begehrt

Seit dem Iran-Krieg steigen die Spritpreise. Die Nachfrage nach Elektroautos nimmt seither bei Autoscout24 um 48 Prozent zu.

Plus 3900 Prozent!

Chinesischer Auto-Gigant gibt in der Schweiz so richtig Gas

BYD erobert die Schweizer Strassen! Mit 555 verkauften Elektroautos überflügelt der chinesische Hersteller den Rivalen Tesla deutlich. Und setzt ein starkes Wachstumssignal. Die Chinesen wollen aber noch viel mehr. 80 Vertretungen sollen es schweizweit sein.



Teurer Sprit wegen Iran-Krieg

Schweizerinnen und Schweizer fahren plötzlich auf E-Autos ab

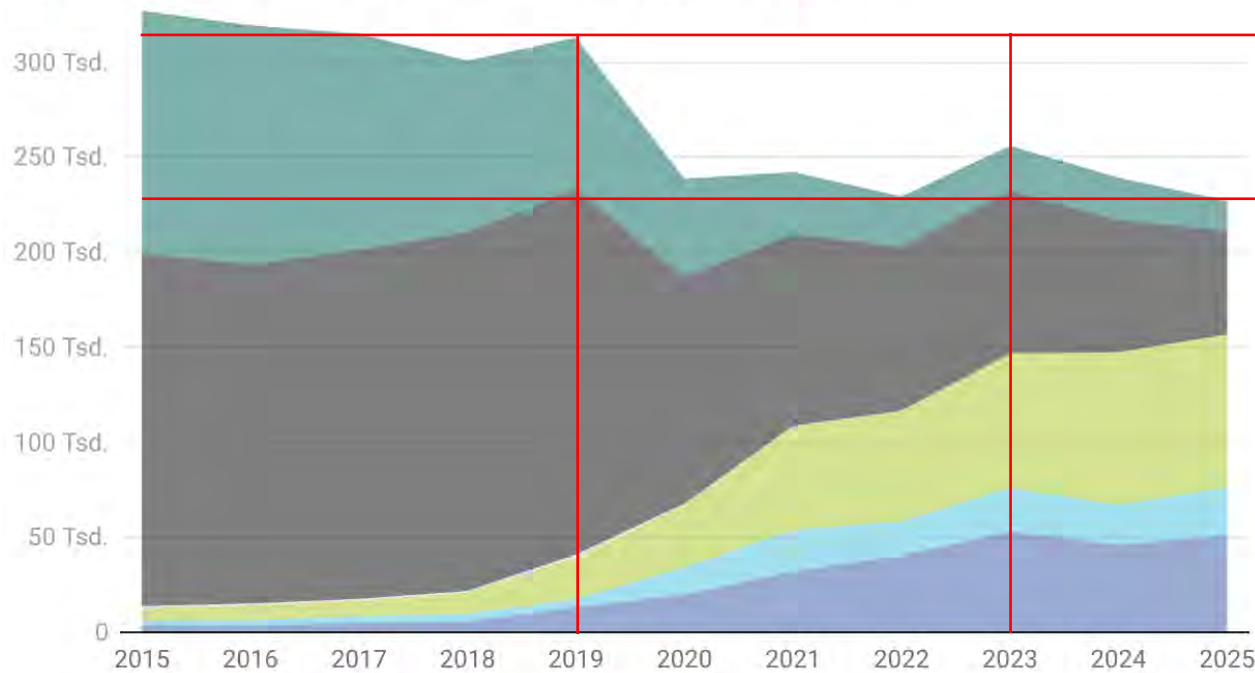
Der Konflikt im Nahen Osten treibt die Treibstoffpreise in die Höhe – und Autofahrer in Scharen in die Showrooms von E-Auto-Verkäufern.

Entwicklung Neuzulassungen

Neuzulassungen Personenwagen: Alle Antriebe - Absolute Zahlen

Schweiz & Liechtenstein: 2015 – 2025

Elektrisch Plug-in Hybrid Hybrid Andere Benzin Diesel



Ca. - 80'000 Fz. Total

- ⚡ Wirtschaftliche Unsicherheit
 - ⚡ Ø Alter CH-Auto 10.5 Jahre
 - ⚡ Erneuerung der Flotte verzögert sich
- ⚡ Verändertes Mobilitätsverhalten
 - ⚡ Home Office
 - ⚡ ÖV

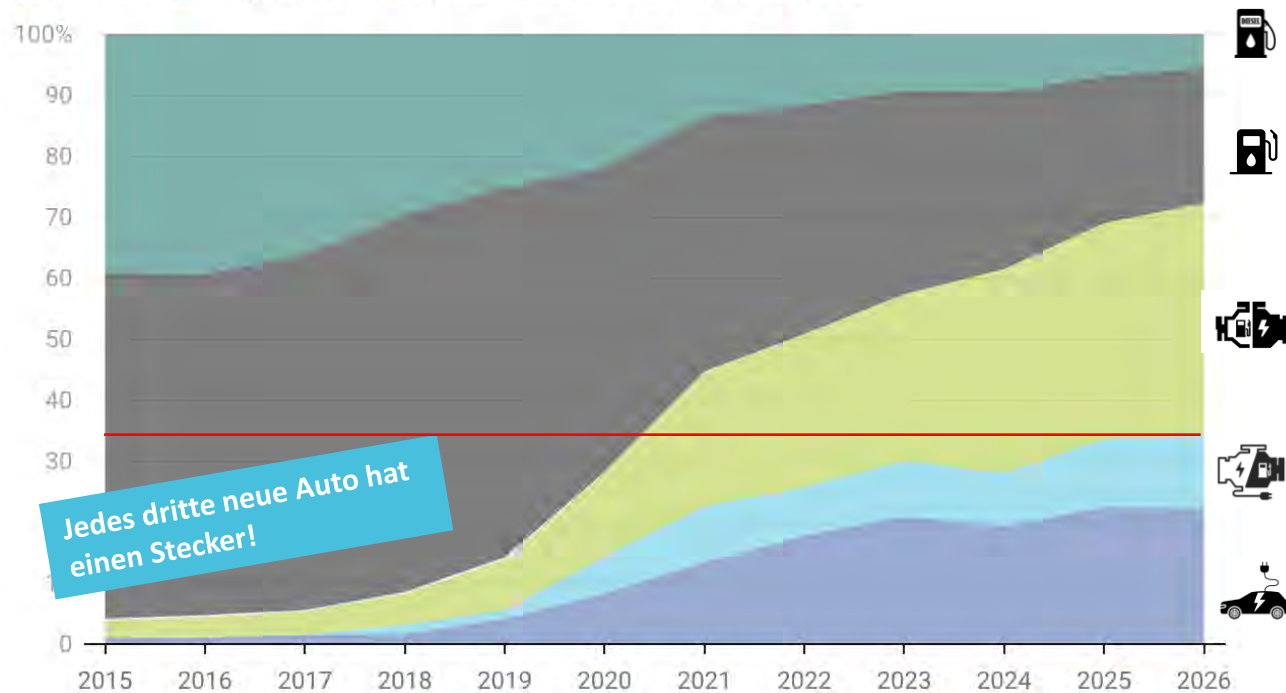
→ Bis 2030 kritisches Fenster für die Elektrifizierung

Zulassungszahlen Steckerfahrzeuge

Neuzulassungen Personenwagen: Alle Antriebe - Marktanteile

Schweiz & Liechtenstein: 2015 – laufendes Jahr (Stand: 26.04.2026)

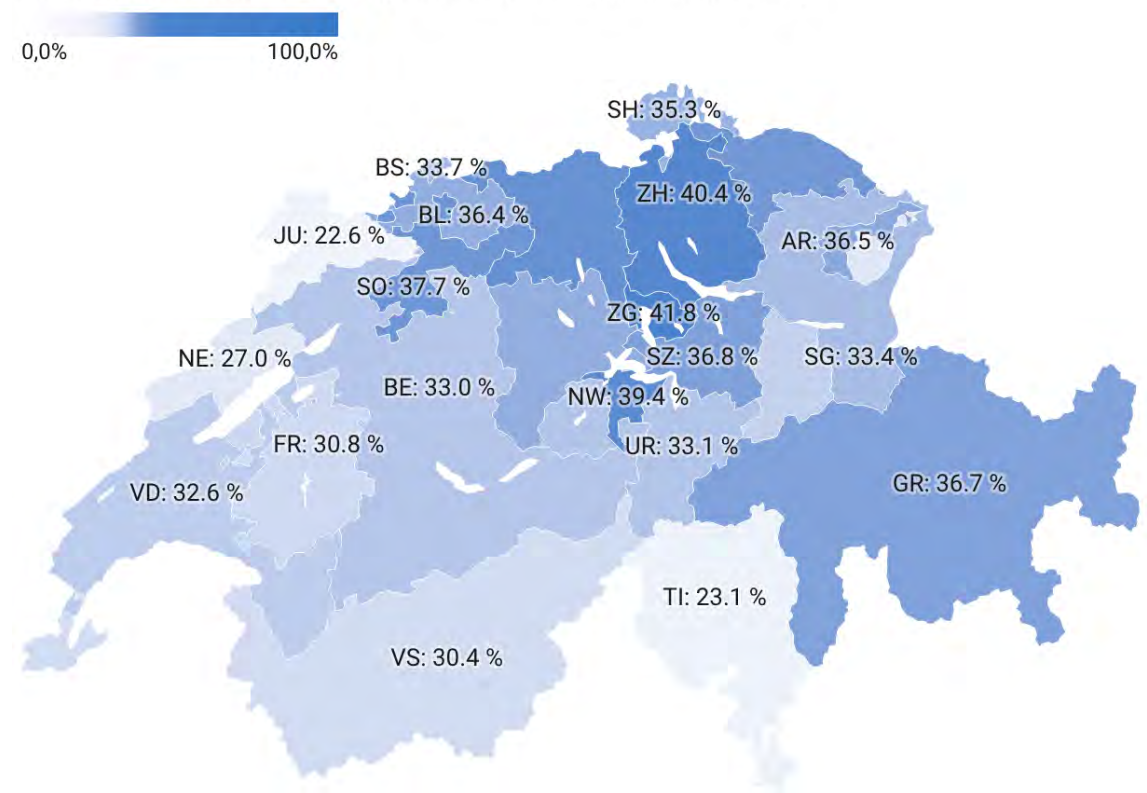
Elektrisch Plug-in Hybrid Hybrid Andere Benzin Diesel



Jedes dritte neue Auto hat einen Stecker!

Neuzulassungen Personenwagen: Steckerfahrzeuge (BEV und PHEV) Marktanteil Kantone

Steckerfahrzeuge (BEV + PHEV) laufendes Jahr (Stand: 26.04.2026)



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Zielbild klimaneutrale Schweiz 2050



Grafik: Dina Tschumi; Prognos AG

All-In Strategie der Hersteller

- ⚡ „Technologieoffenheit“ auf Seite Anbieter schwierig – immense Kosten für mehr als eine Antriebstechnologie
- ⚡ Mittlerweile ist klar: Die batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge (BEVs) haben sich gegenüber Wasserstoff und eFuels durchgesetzt – und das aus mehreren klaren Gründen:

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Zielbild klimaneutrale Schweiz 2050



Grafik: Dina Tschumi; Prognos AG

All-In Strategie der Hersteller

⚡ Batterietechnologie am weitesten entwickelt und es existiert bereits ein dichtes öffentliches Ladenetz

Batterien werden schnell effizienter und günstiger

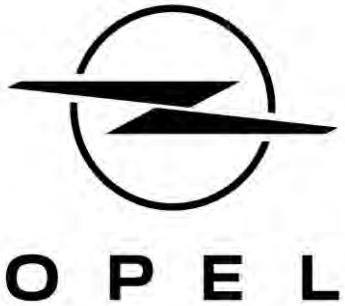
Ein Elektroauto kann man überall laden, eine Wallbox kostet ca. 3'500 CHF

⚡ Wasserstoffautos: Teurer wegen der komplexen Brennstoffzelle und Hochdrucktanks (Kosten pro H₂-Tankstelle: >1 Mio. CHF)

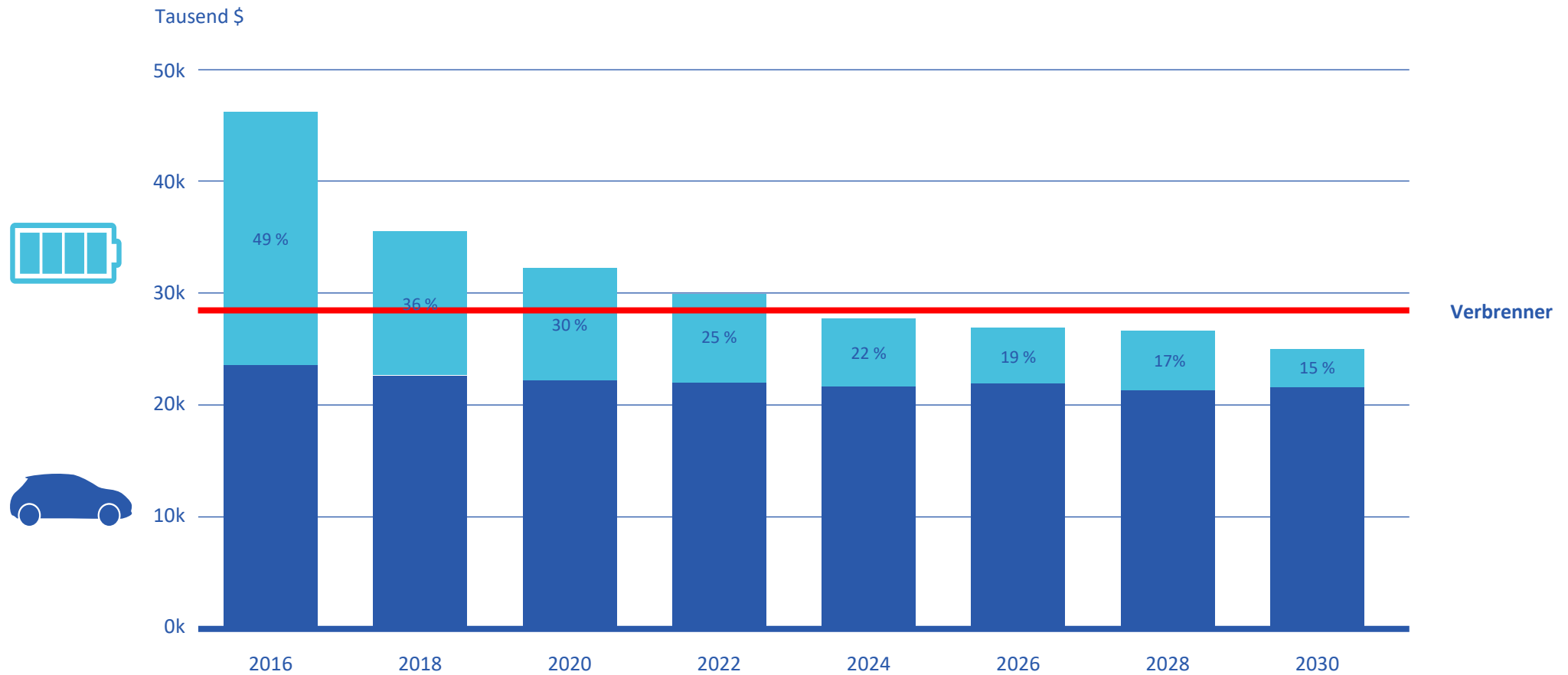
⚡ eFuels: Extrem teuer, weil Herstellung viel Strom und CO₂-Abscheidung braucht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Diese europäischen Hersteller steigen noch vor 2030 auf rein batterie-elektrisch betriebene Autos um:



Disruption - Kosten



Quelle: Bloomberg, 2019

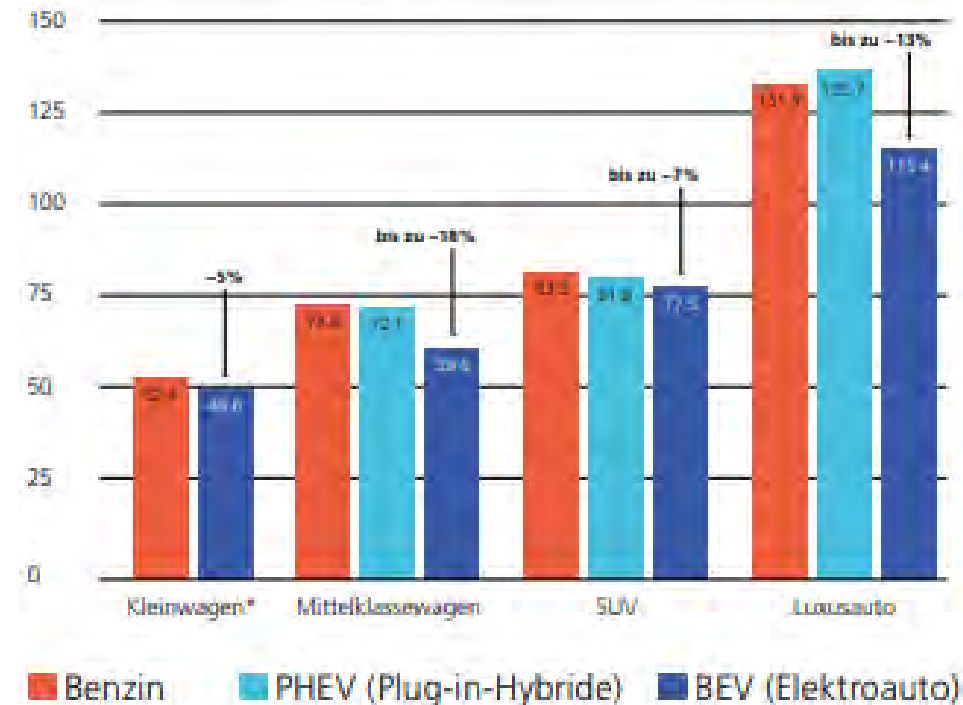
Kostenvergleich der Antriebe

Wenn man die TCO betrachtet, sind E-Autos schon heute günstiger:

Nach ca. 5–8 Jahren gleicht sich der höhere Anschaffungspreis durch die geringeren Betriebskosten aus

- ⚡ E-Autos sind nur (noch) in der Anschaffung leicht teurer
- ⚡ Strom ist günstiger als Benzin oder Diesel (besonders bei Heimladung)
- ⚡ Geringere Wartungskosten:
 - Keine Ölwechsel, weniger bewegliche Teile, Bremsverschleiß geringer wegen Rekuperation (Energierückgewinnung), Kein Zahnriemen, kein Auspuff, keine Kupplung → weniger Reparaturen
- ⚡ Fördergelder, Steuerliche Vorteile & tiefere Versicherungsprämien
- ⚡ Geringere Wertverluste als früher befürchtet, da die Nachfrage nach E-Autos steigt
- ⚡ Batterierecycling und Second-Life-Nutzung verbessern die Restwertsituation

Vergleich der Gesamtbetriebskosten von Autos in tCHF nach Fahrzeugsegment und Antrieb, Schweiz 2023



* Es gibt keine PHEV in der Fahrzeugkategorie Kleinwagen.

Laden ≠ Tanken

Zeitlicher Unterschied

- ⚡ Tanken: 3–5 Minuten für eine volle Tankfüllung
- ⚡ Laden:
 - Normalladen (AC, 11 kW): 5–8 Stunden (z. B. über Nacht).
 - Schnellladen (DC, 50–350 kW): 15–45 Minuten für 80 %.
 - Supercharger: 10–20 Minuten für ca. 80 %.
- ⚡ Laden kann bequem in den Alltag integriert werden



Laden ≠ Tanken

Örtlicher Unterschied

- ⚡ Tanken: Tankstellenbesuch erforderlich
 - ⚡ Laden:
 - Zuhause (Wallbox) → bequem und planbar
 - Im Wohnort → als Alternative für zuhause
 - Arbeitsplatz → Firmenparkplätze mit Ladepunkten
 - Unterwegs → Schnelllader an Autobahnen, Supermärkte, Parkhäuser...
- Destination Charging → Hotels, Einkaufszentren, Kino, Fitness...
- ⚡ Laden kann bequem in den Alltag integriert werden
 - ⚡ Laden bietet mehr Optionen als nur „zur Tankstelle fahren“



Laden ≠ Tanken

Kosten

⚡ Tanken:

- Benzin- und Dieselpreise schwanken stark (Auslandabhängigkeit)
- Hohe externe Kosten: Feinstaub, CO2, Lärm

⚡ Laden:

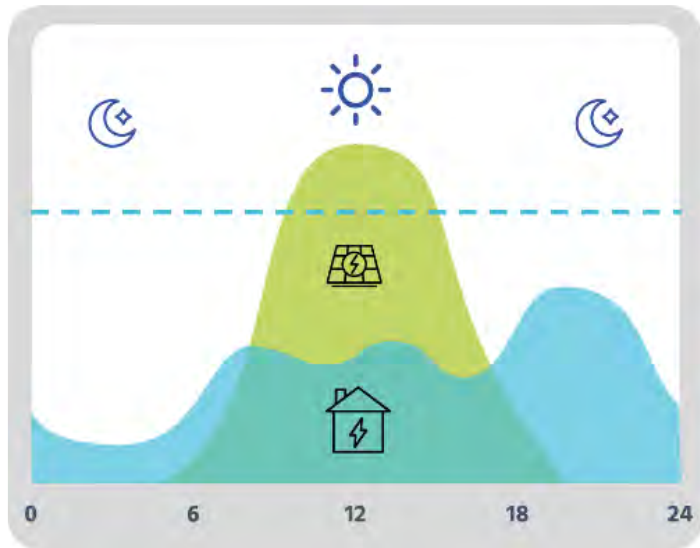
- Möglichkeit des günstigen Heimpladens, noch günstiger mit PV
- Strom kann in CH lokal produziert werden, kein Transport
- Erneuerbare Energien
- Tiefe externe Kosten: kein Feinstaub, kein CO2, weniger Lärm

⚡ In Anschaffung (noch) leicht teurer, langfristig schon jetzt günstiger

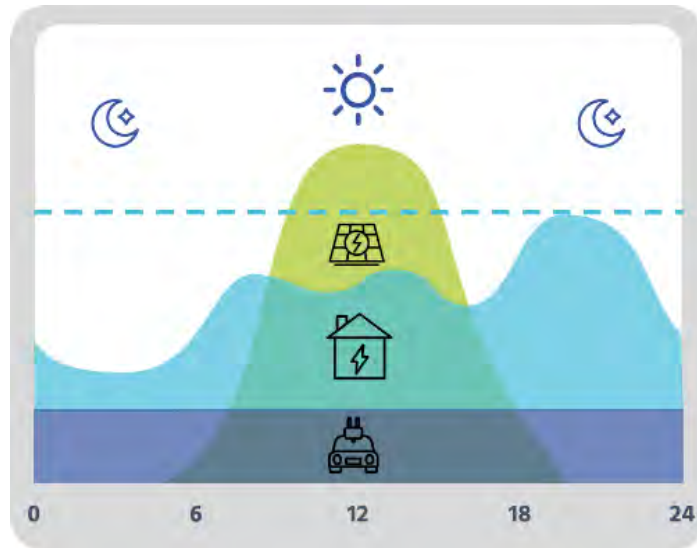


Welches Problem löst das bidirektionale Laden?

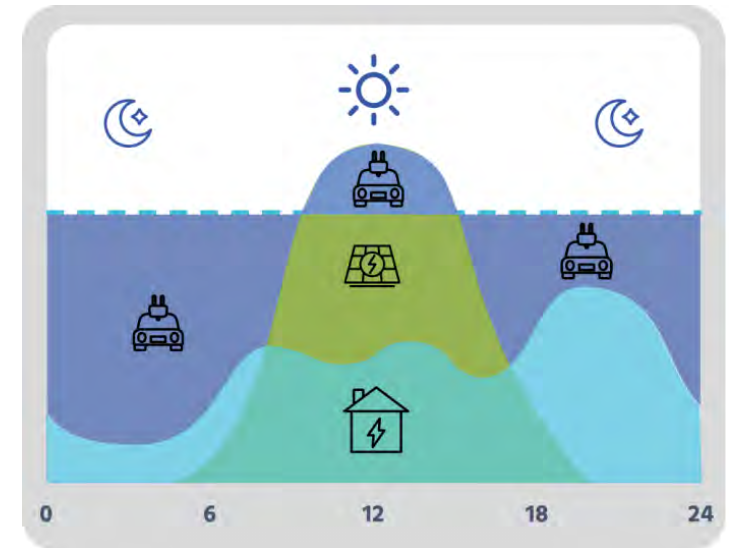
Stromverbrauch Gebäude



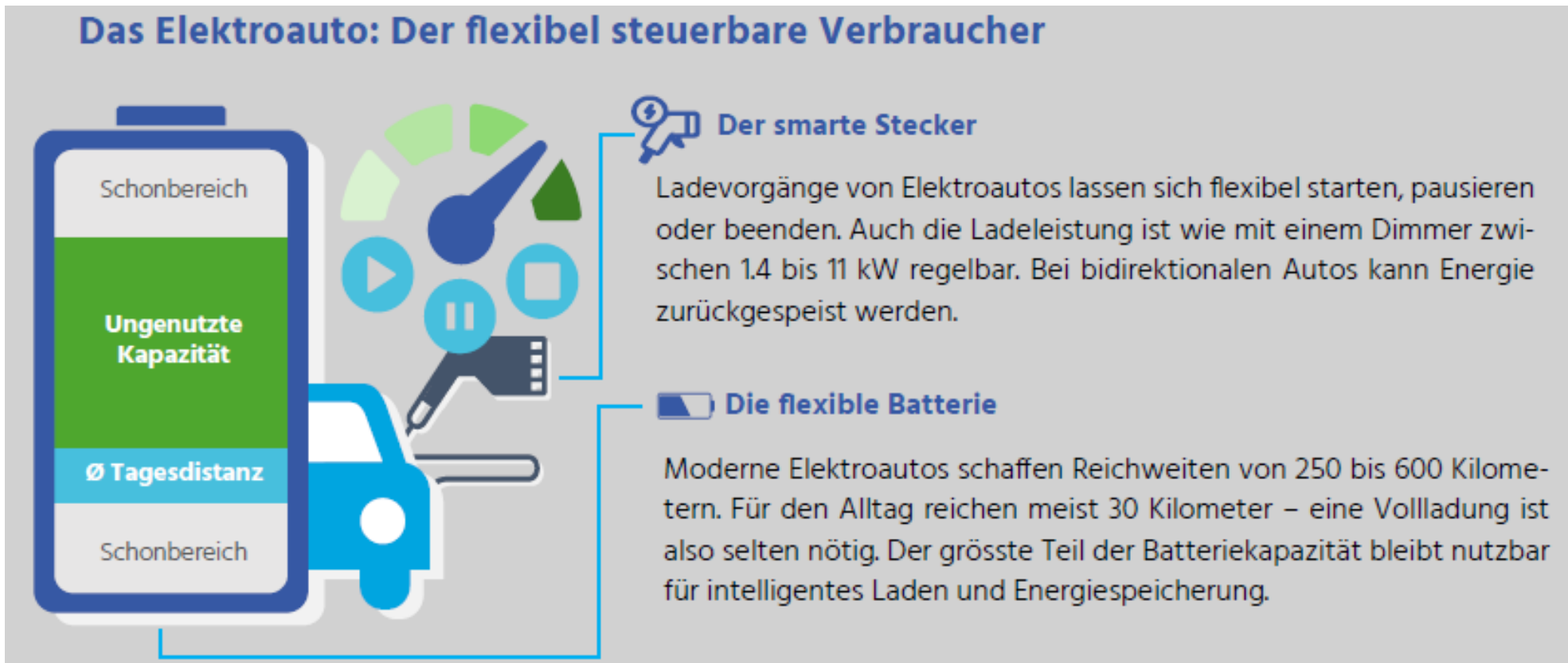
Statisches Laden



Dynamisches Laden




E-Auto als Puzzleteil des zukünftig dezentralen Energiesystems




Potenzial

Die ETH (V2G-Studie 2023) zeigt:

 Fahrzeuge können gebündelt laden + entladen → stabilisieren das Stromnetz

 Ausgleich von Schwankungen bei Solar- und Windstrom

 100'000 E-Fahrzeuge × ± 10 kW = ca. ± 1 GW Regelleistung

 Entspricht der Leistung des Pumpspeicherwerks Limmern

 Bereits 50 Prozent der gespeicherten Energie reicht für
→ 200'000 Einfamilienhäuser für einen Tag

 Fazit: E-Autos sind nicht nur Verbraucher, sondern ein dezentrales Kraftwerk

Die Energiesystemkosten können um bis zu **6.5 Milliarden CHF** reduziert werden!

Warum sollte eine Gemeinde den Aufbau der Ladeinfrastruktur unterstützen?

Ladewelt Flexibel Fokus öffentlich und langsam

Anzahl Ladepunkte der Schweiz 2035



Standortattraktivität für Deine Gemeinde!



Ladewelt Geplant Fokus öffentlich und schnell

Anzahl Ladepunkte der Schweiz 2035



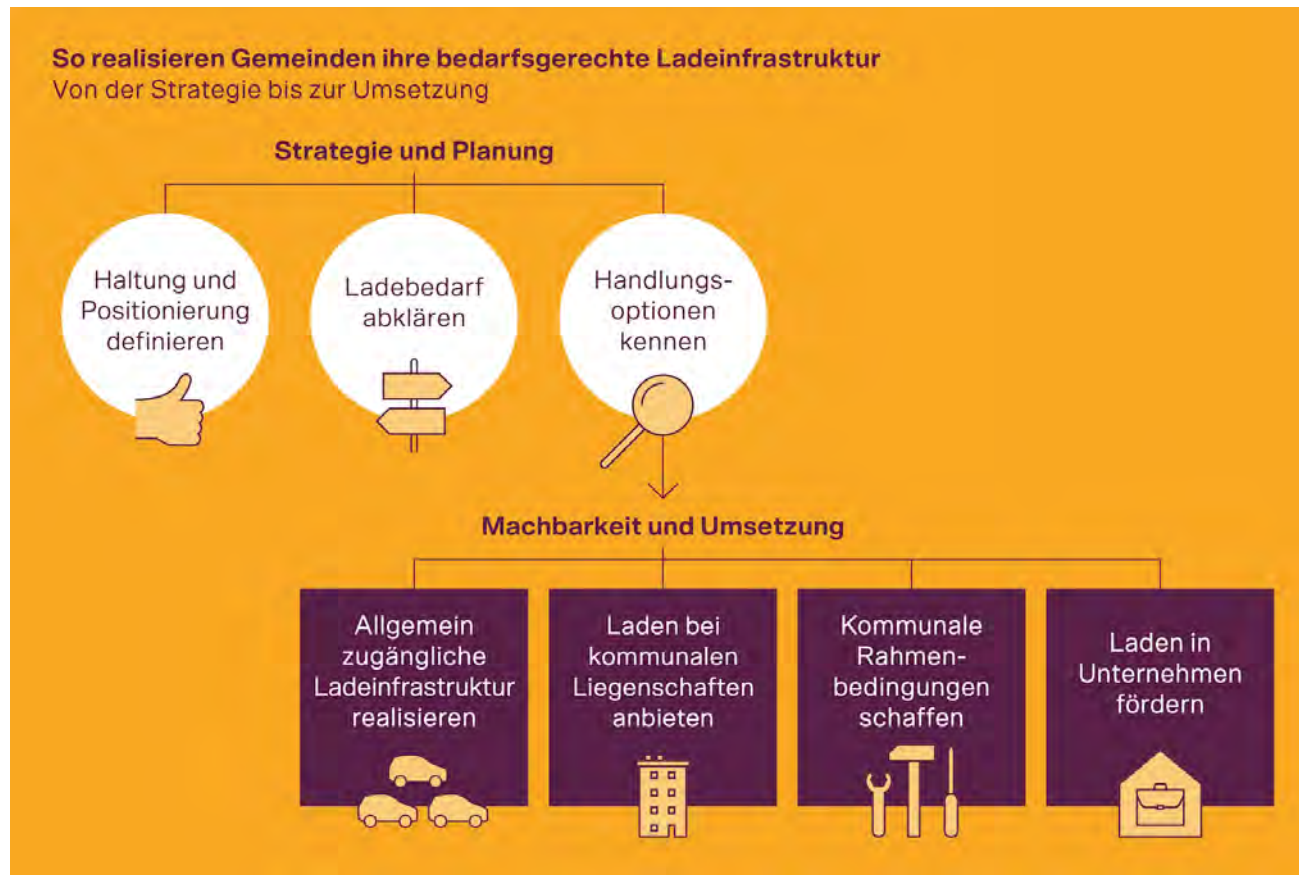
Ladewelt Bequem Fokus privat und langsam

Anzahl Ladepunkte der Schweiz 2035



Toolbox

Leitfaden «Laden in Gemeinden»



...der Schweizer Bevölkerung leben in Mehrfamilienhäusern.

Informationskampagne: Recht auf Laden

Vorabklärung

3 - 6 Monate

- Antrag zur Durchführung der Vorarbeiten stellen
- Bedarfsanalyse durchführen
- Gebäudecheck erstellen lassen
- Erschliessungs- und Betriebsvariante prüfen
- Weitere Abklärungen
- Antrag zuhanden Eigentümerschaft erstellen

Planung

3 - 9 Monate

- Projektierung
- Ausschreibung
- Antrag zuhanden Eigentümerschaft erstellen
- Versicherungssituation abklären
- Fördermittel beantragen

Umsetzung

3 – 9 Monate

- Anpassung der Miet- und Nebenkosten
- Anpassung der Reglemente
- Ausführung der Ladeinfrastruktur
- Festlegung der Betriebsabläufe und Verantwortlichkeiten
- Übergabe an die Nutzer:innen

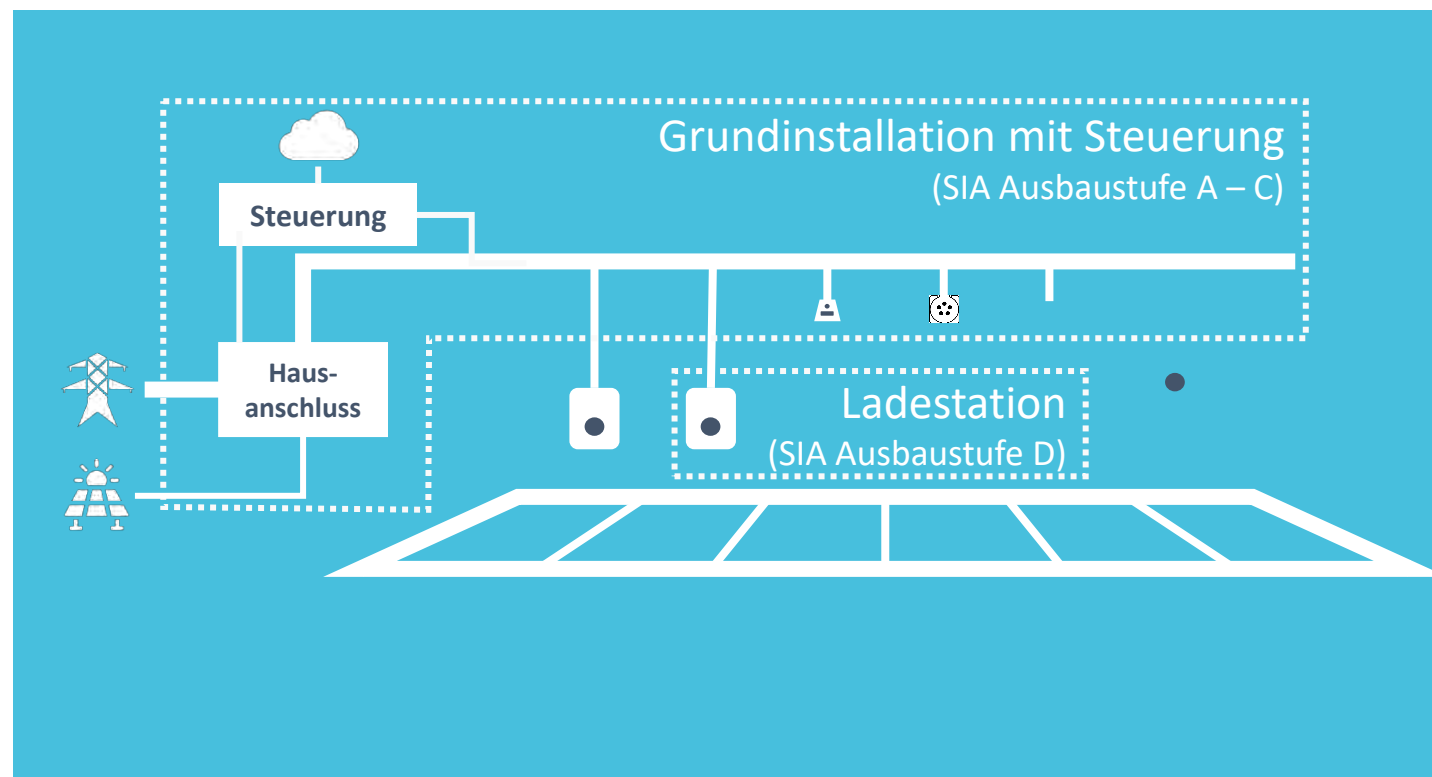
Betrieb

- Abrechnung
- Installation, Inbetriebnahme und Übergabe von zusätzlichen Ladestationen an Nutzer:innen
- Kündigung/Rückbau
- Störungsfälle und Reparaturen
- Wartung und Erneuerung

Informationskampagne: Intelligente und ausbaufähige Ladeanlage

Eigenschaften

- Intelligent steuerbar
- Abrechenbar
- Ausbaufähig
- Zukunftssicher
- SIA 2060



So sauber ist die E-Mobilität wirklich

Paritätsgrenze zwischen 1 – 3 Jahren

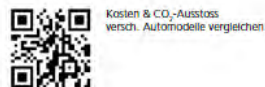
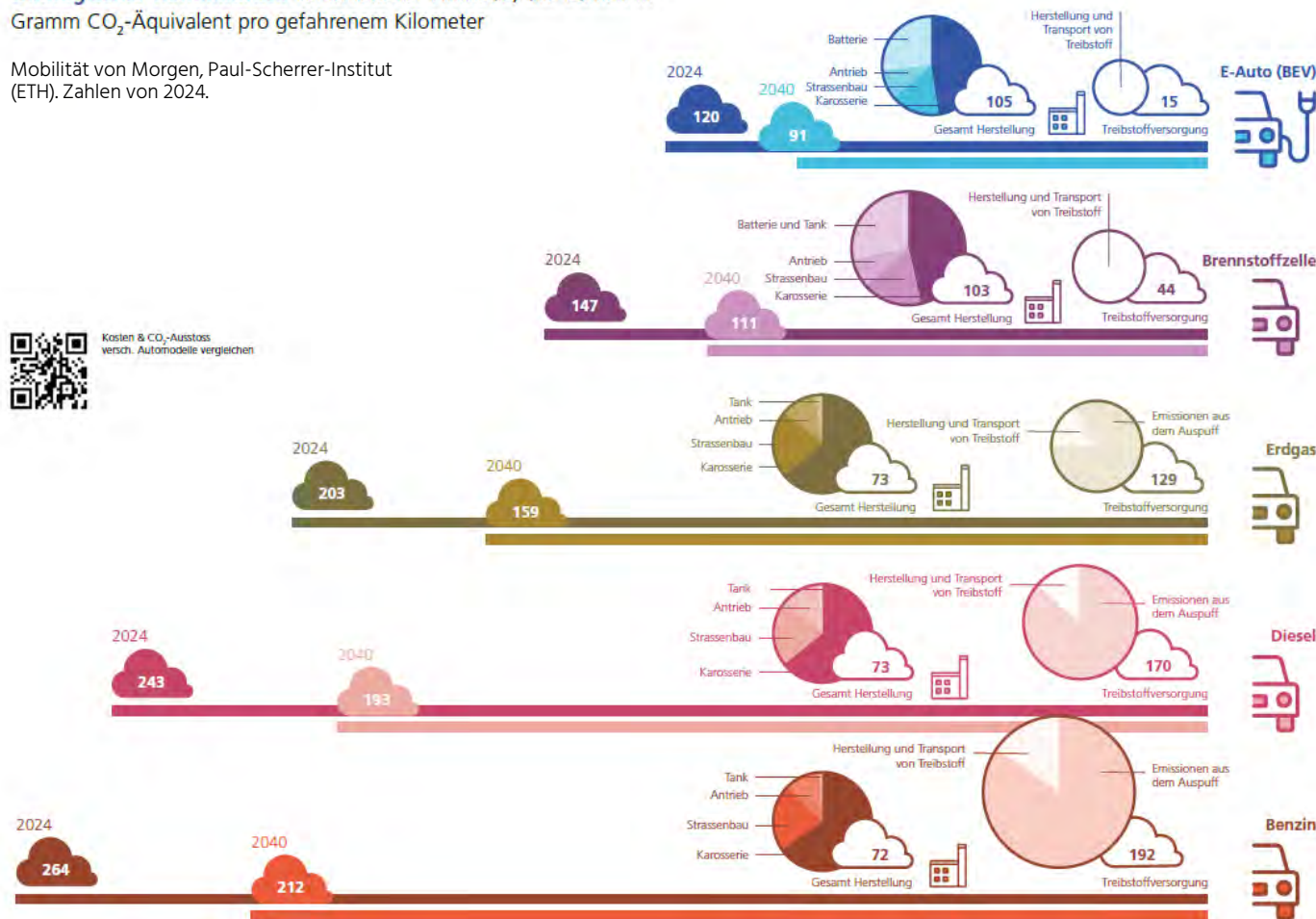
Ökologischer Reifenabdruck

Die aktuellen + relevanten Studien sprechen eine klare Sprache: Das Elektroauto ist die klar sauberste Antriebsform. Unter Berücksichtigung des ganzen Fahrzeuglebens ist der Schadstoffausstoss eines Elektroautos um:

- 54.5% geringer als bei einem Benziner,
- 50.6% geringer als bei einem Diesler,
- 40.1% geringer als bei einem Erdgasfahrzeug und um
- 18.4% geringer als bei einem Brennstoffzellenfahrzeug (Wasserstoff)

Ökologischer Reifenabdruck verschiedener Antriebe, alle Zahlen in Gramm CO₂-Äquivalent pro gefahrenem Kilometer

Mobilität von Morgen, Paul-Scherrer-Institut (ETH). Zahlen von 2024.



Die Sache mit der Batterie



- ⚡ Kobalt: Mit der LFP-Batterie hat sich bereits eine Technologie am Markt etabliert, die auf Kobalt verzichten kann. → Weniger Ausbeutung und Kinderarbeit
- ⚡ Lithium: Sowohl der Lithiumabbau als auch der Ölschieferabbau/Fracking haben erhebliche Umweltauswirkungen. Beide Eingriffe führen zu Wasserverbrauch, Landschaftsveränderungen und ökologischen Schäden in den betroffenen Regionen.
- ⚡ Allerdings unterscheidet sich der Lithiumabbau von Fracking oder Ölschieferabbau, da er nicht zur direkten Verbrennung fossiler Brennstoffe führt und eine Kreislaufwirtschaft durch Recycling ermöglicht. Er ermöglicht somit Transformation hin zu einer kohlenstoffärmeren Zukunft.

Die Sache mit der Batterie

Vergleich Rohstoffverbrauch BEV und ICE während eines Fahrzeuglebens



BEV

160 kg Batteriezellenmaterial beinhaltet Lithium, Kobalt, Nickel, Mangan, Graphit und Kupfer. Am Ende des Lebenszyklus der Batterie werden rund 90 Prozent der Rohstoffe wieder zurückgewonnen.

0.38 m
0.38 m

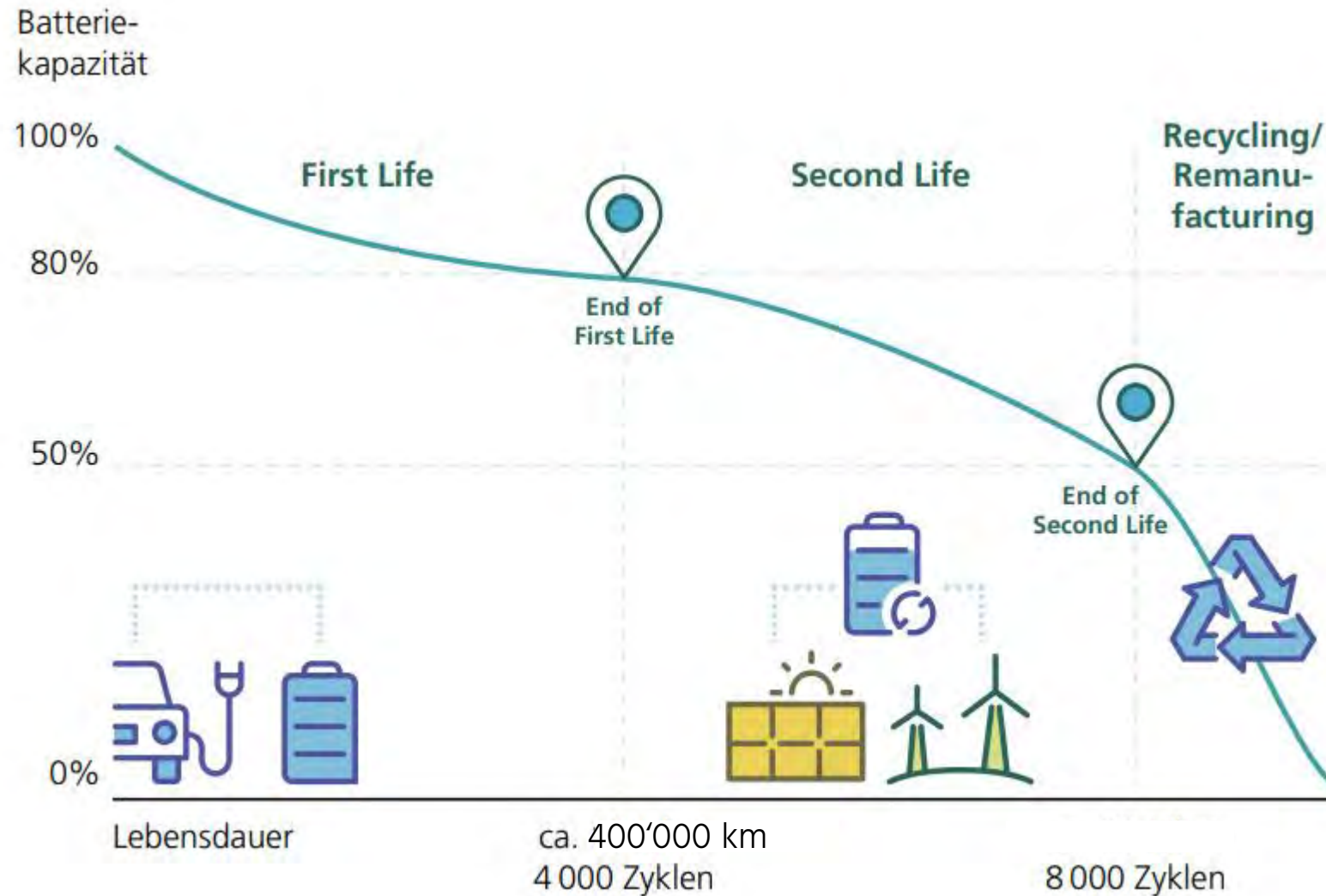


ICE

17 000 Liter Benzin verbrannt



Lebenszyklus der Batterie



Alles wissenswerte über die Elektromobilität an einem Ort

Echtzeit Ladepreiskarte

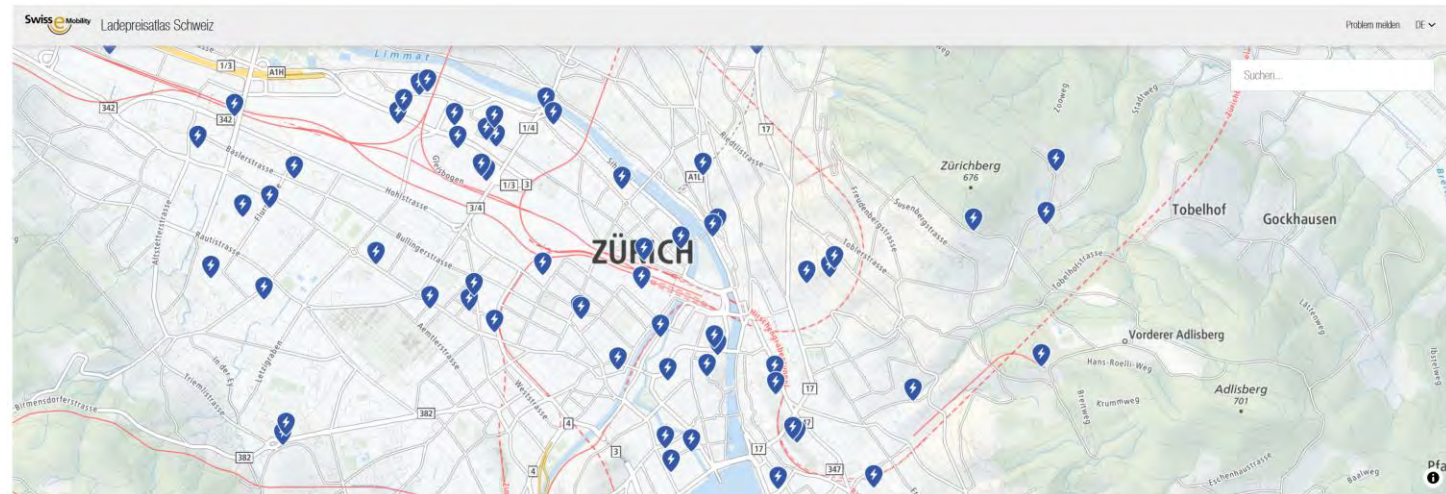
Leitfäden und Merkblätter

- ⚡ Glossar der Elektromobilität
- ⚡ Ladeinfrastruktur in Mietobjekten
- ⚡ Elektromobilität und Photovoltaik
- ⚡ Mythbuster

Fakten und Zahlen

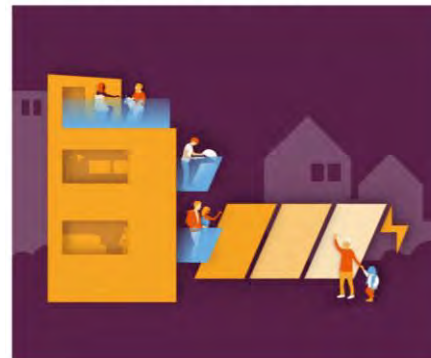
- ⚡ Förderung
- ⚡ Neuzulassungen
- ⚡ Occasionenmarkt

Hier geht es zur Website:



Ladeinfrastruktur in Mietobjekten

Ein Leitfaden für Eigentümerschaften und Verwaltungen



Elektromobilität und Photovoltaik

Factsheet für Vermieterinnen und Vermieter:
Mit den Schlüsseltechnologien der Energiewende in Mehrparteiengebäuden attraktive Renditen erzielen



Top 20 Electric Cars

New BEV registrations Switzerland & Liechtenstein 2025 year to date



Quelle: Swiss eMobility | Statistik AFTIP | Creditwatch (Bausparwesen)

Vielen Dank



4. Regionales Konzept Elektrischer Individualverkehr

Mitfinanzierung kommunaler Infrastruktur über das Agglomerationsprogramm

F. Nussbaum, Fachbereich Verkehr RKBM

Regionales Konzept Elektrischer Individualverkehr

Mitfinanzierung kommunaler Infrastruktur über das Agglomerationsprogramm

7. Mai 2026

Übergeordnete Grundlagen

- ▶ **Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040**
 - ▶ Verkehr verträglich gestalten:
Umweltfreundliche und leise Antriebsformen fördern
 - ▶ Fokus auf Ladeinfrastruktur
- ▶ **Agglomerationsprogramm**
 - ▶ Möglichkeit für Gemeinden, Massnahmen im Bereich Ladeinfrastruktur mitfinanzieren zu lassen
 - ▶ Bedingung: Regionales Konzept



Was haben wir vor?

- ▶ Erarbeitung eines regionalen Konzepts für den Elektrischen Individualverkehr mit Fokus Ladeinfrastruktur
- ▶ Zwei Zielsetzungen:
 1. Regional abgestimmte fachliche und strategische Grundlage für Agglomerationsprogramm
 2. Orientierungshilfe für Regionsgemeinden zur Förderung von Ladeinfrastruktur
- ▶ Integration bereits vorhandener kommunaler Konzepte



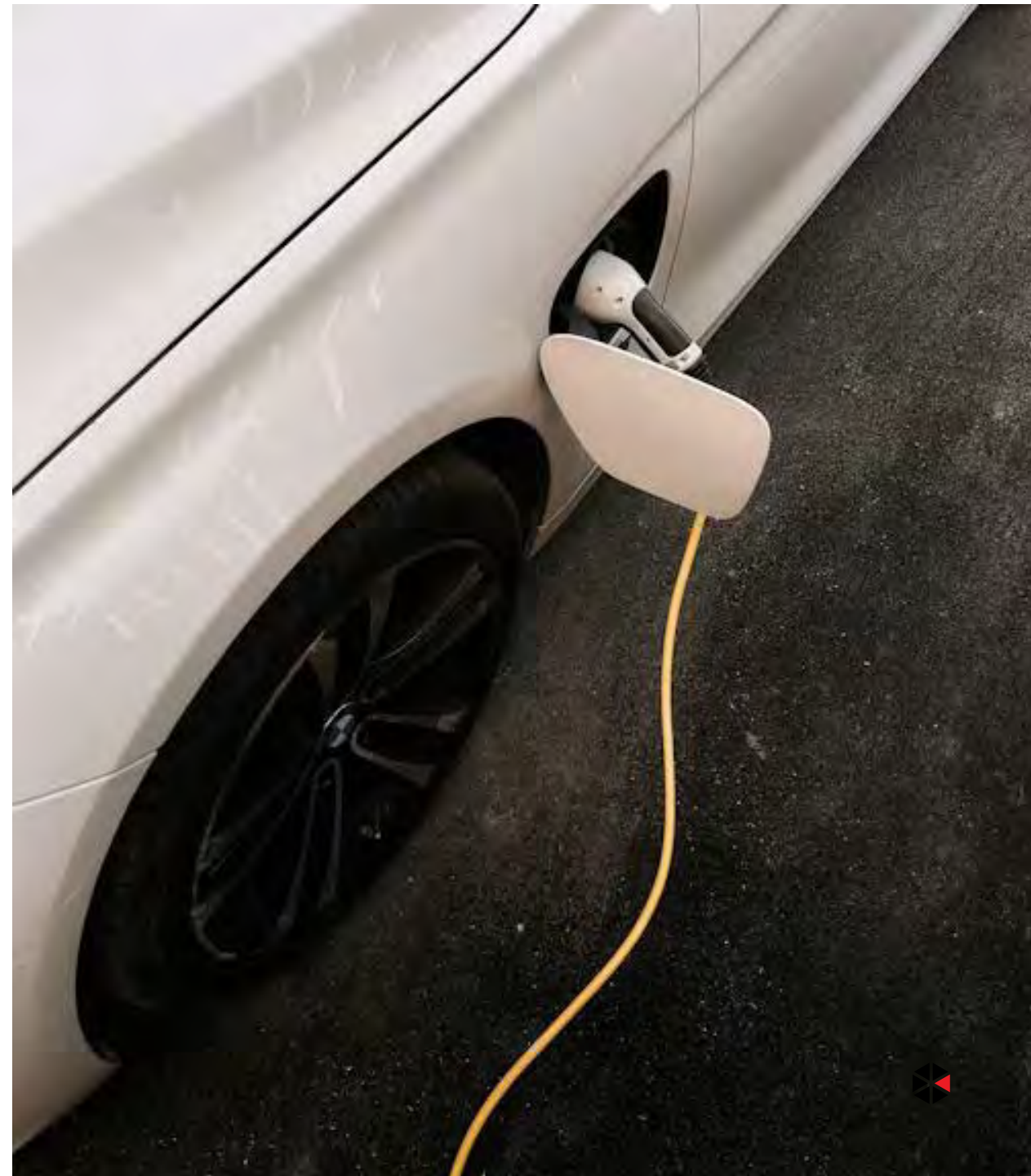
Zweck des Konzepts

- ▶ Das Konzept soll den Gemeinden ermöglichen,
 - ▶ den lokalen Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur besser einzuschätzen,
 - ▶ ihre Rolle beim Aufbau der Ladeinfrastruktur zu klären und zu definieren,
 - ▶ Handlungsoptionen aufzuzeigen (kommunal gemeindeübergreifend, Agglomerationsprogramm).



Zeitplan Konzept

- ▶ Projektskizze durch die Kommission Verkehr verabschiedet
- ▶ Verpflichtungskredit an der Regionalversammlung vom 25. Juni 2026
- ▶ Start inhaltliche Erarbeitung: Oktober 2026
- ▶ Projektdauer: bis Oktober 2027



Zeitplan Agglomerationsprogramm (AP)

AP6: Aktueller Projektstand:

- ▶ Verpflichtungskredit Regionalversammlung Juni 2026
- ▶ Start inhaltliche Erarbeitung: Sommer 2026
- ▶ Mitwirkung: Juni bis Mitte Oktober 2027
- ▶ Vorprüfung: Frühjahr 2028
- ▶ Einreichen beim ARE: Juni 2029

AP7 – geplante Zeiträume:

- ▶ Start inhaltliche Erarbeitung: 2030
- ▶ Mitwirkung: 2031



Herzlichen Dank für Ihr Interesse!
Haben Sie Fragen?

Pause – Kaffee und Kuchen



5. Praxisbeispiele

[Roadmap Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte](#)

A. Stämpfli, Fachstelle Umwelt und Energie Köniz

Köniz auf dem Weg zu Netto-Null: Roadmap Dekarbonisierung der gemeindeeigenen Fahrzeugflotte

ERFA Elektromobilität RKBM, 7. Mai 2026

Adrian Stämpfli, Leiter Fachstelle Umwelt und Energie



Inhalt

- 1. Köniz auf dem Weg zu Netto-Null**
- 2. Roadmap Dekarbonisierung**
- 3. Aktuelle Beschaffungen**
- 4. Ladeinfrastruktur**
- 5. Fazit**

1. Köniz auf dem Weg zu Netto-Null

Klimaschutzreglement vom März 2024

- Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2035 für die Gemeindeverwaltung
- Schrittweise Reduktion der grauen Emissionen
- Spezialfinanzierung Klimaschutz

Klima-Massnahmenpaket vom März 2024

- 67 Massnahmen für das Gemeindegebiet und die Gemeindeverwaltung

825.1 Klimaschutzreglement

II. Ziele

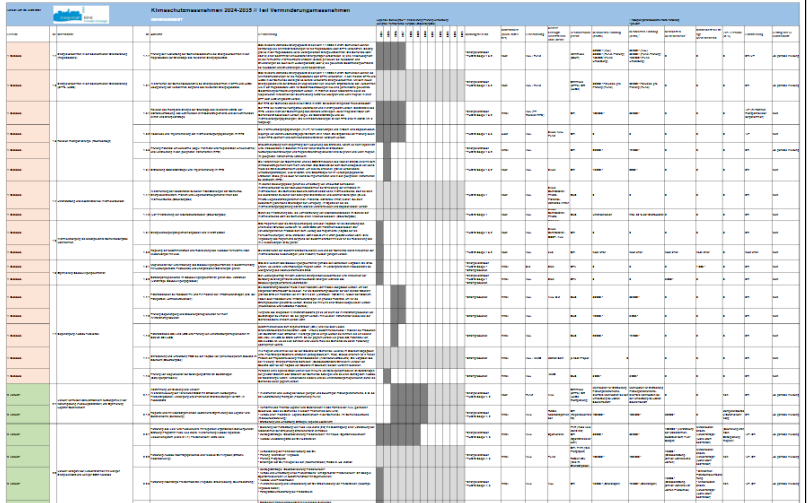
Art. 2

Absenpfad

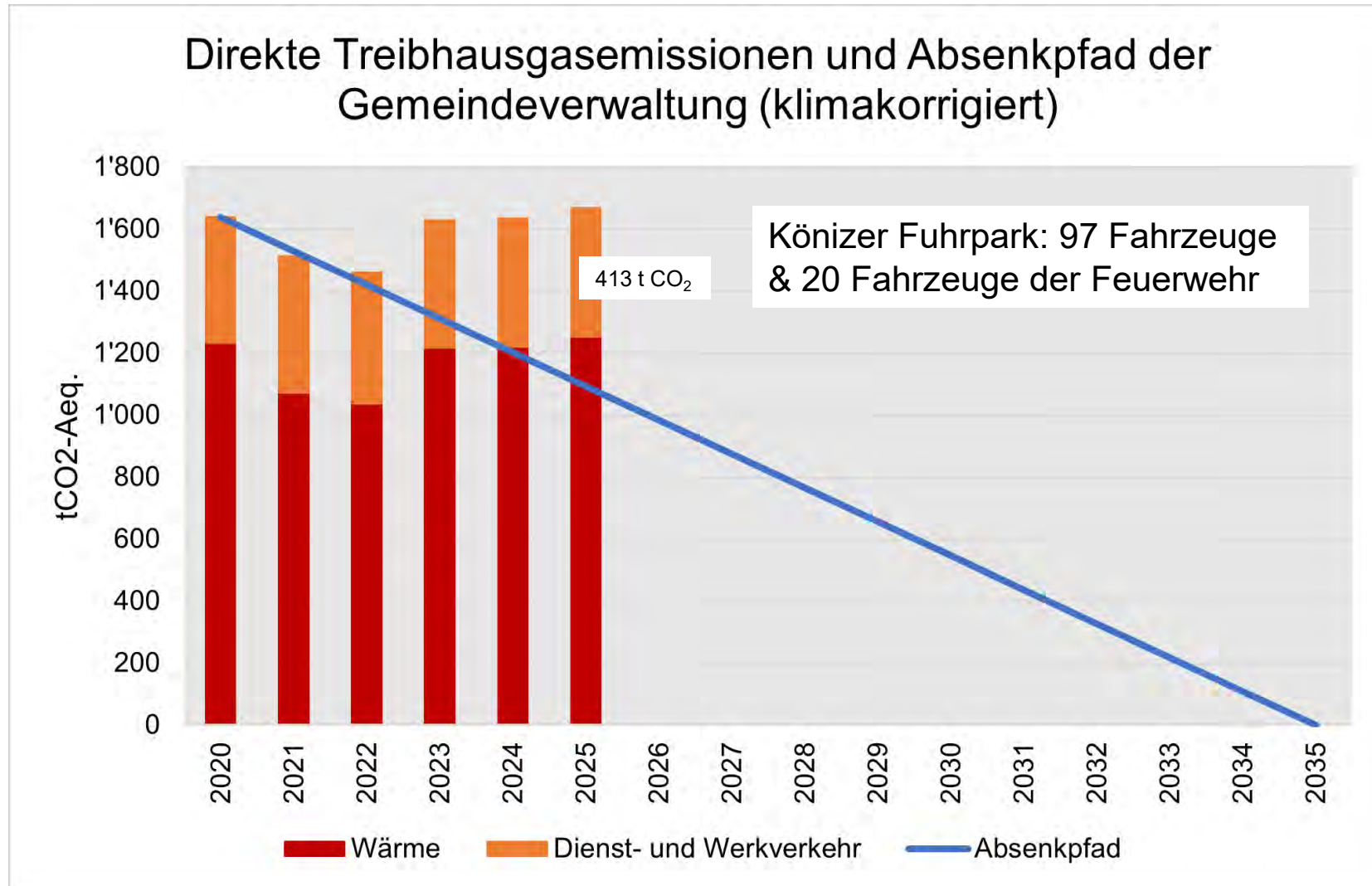
1 Die netto-Treibhausgasemissionen auf dem Gemeindegebiet von Köniz, gemessen in CO₂-Äquivalenten pro Kopf, dürfen folgende Werte nicht überschreiten:

- 2022: 2,47 t
- 2026: 2,06 t
- 2030: 1,66 t
- 2034: 1,22 t
- 2038: 0,77 t
- 2042: 0,33 t
- 2045: 0 t

2 Treibhausgasemissionen im Sinn von Absatz 1 sind alle energiebedingten Emissionen auf dem Gemeindegebiet ohne den Flugverkehr hinzu, kommen die am Anteil der Gemeinde Köniz



1. Köniz auf dem Weg zu Netto-Null



2. Roadmap Dekarbonisierung

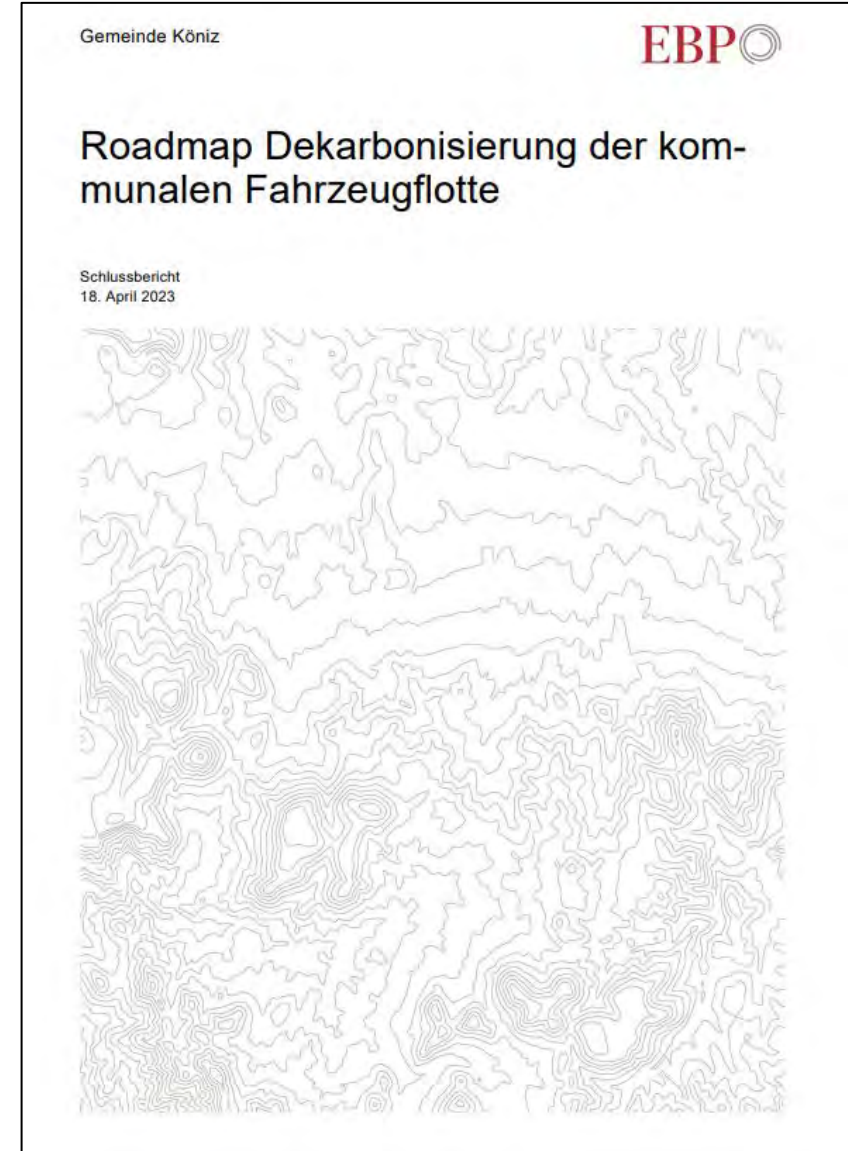
Ziele

- Entscheidungsgrundlage für die Fahrzeugbeschaffungen erarbeiten
- Planungssicherheit schaffen
- Falschinvestitionen vermeiden
- Interne Information und Sensibilisierung

"Aber jetzt kommt doch der Wasserstoff!"

"Elektromobilität wird sich nie durchsetzen!"

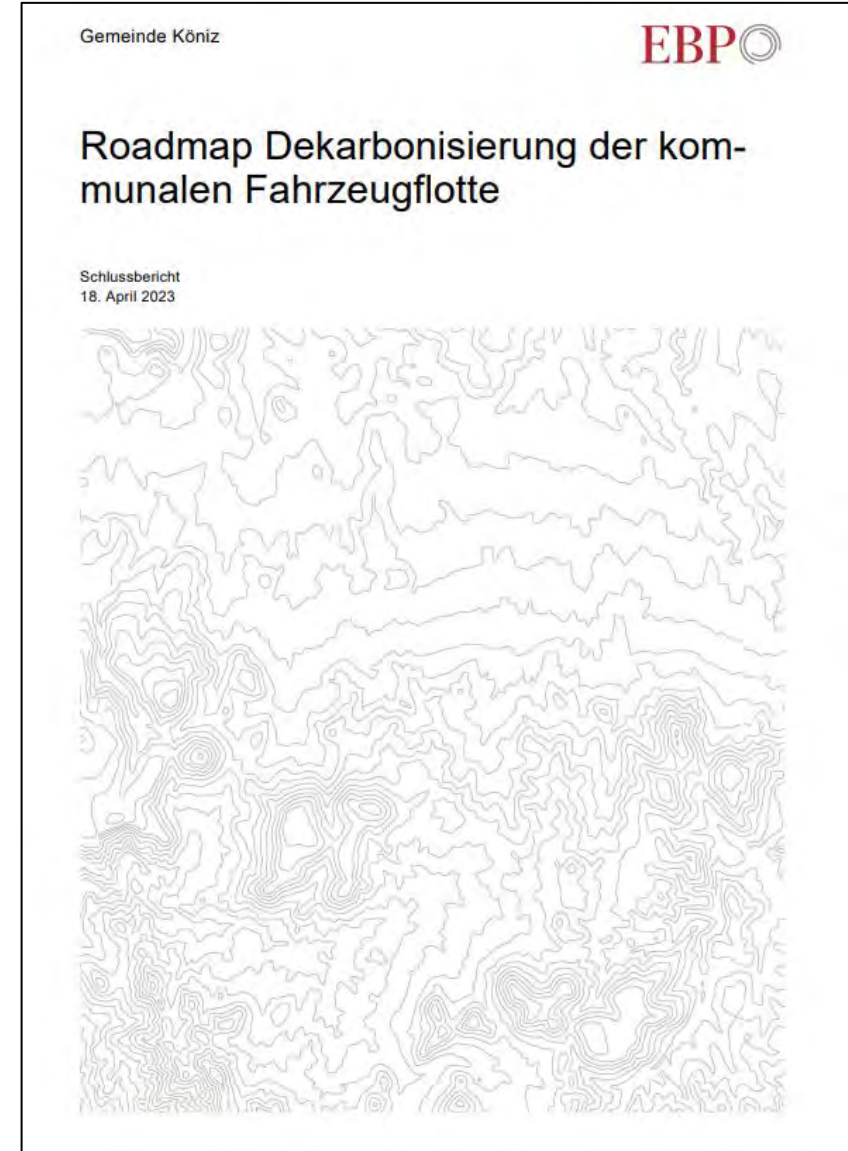
"Alles noch viel zu teuer und nicht ausgereift!"



2. Roadmap Dekarbonisierung

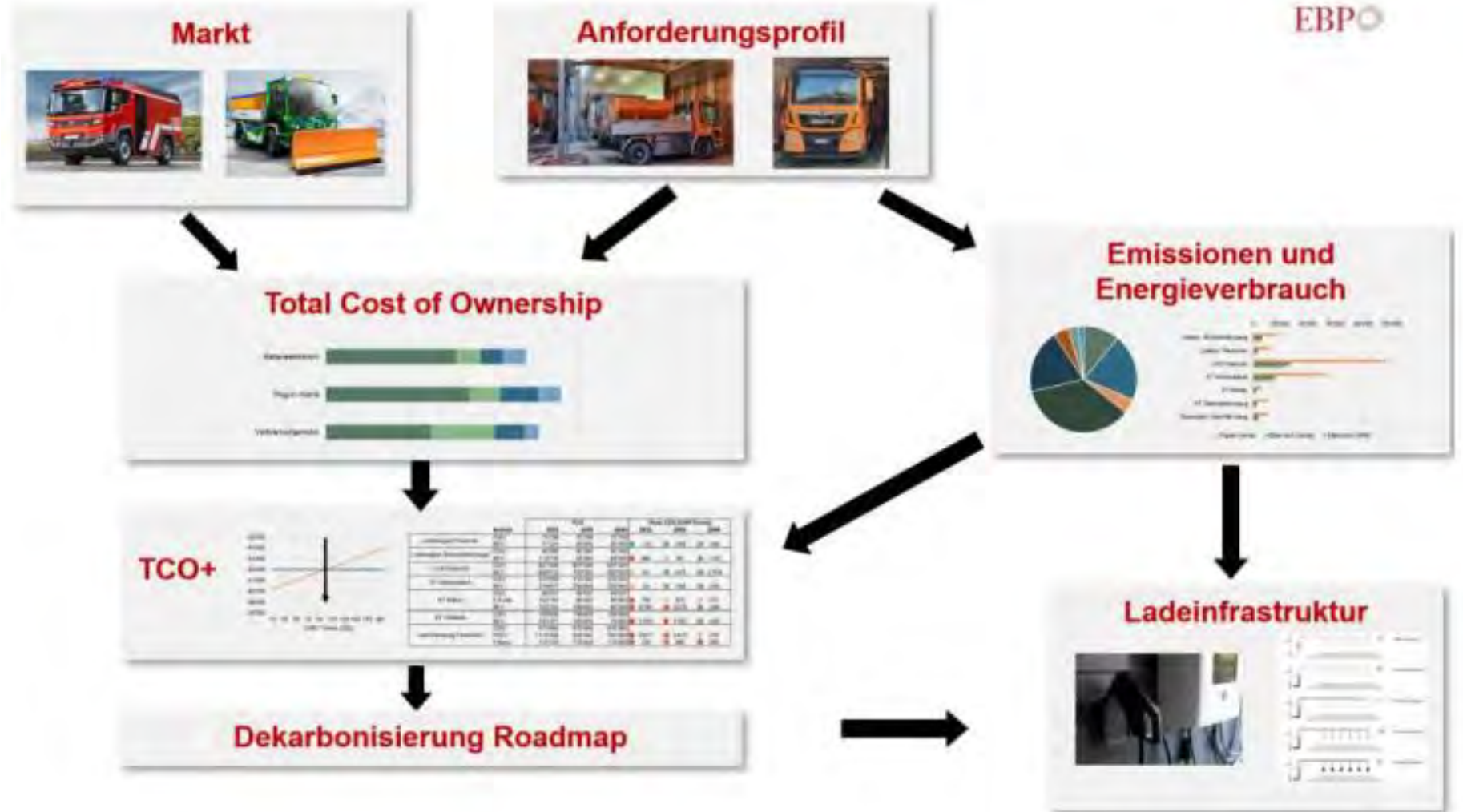
Erarbeitungsprozess und Verbindlichkeit

- Interdisziplinäre Erarbeitung, Federführung von der Energie-Seite her
- Externer Auftrag an EBP
- Beschlossen vom Gemeinderat als verwaltungsanweisendes Instrument im Mai 2023
- Kein detaillierter Beschaffungsplan pro Fahrzeug



2. Roadmap Dekarbonisierung

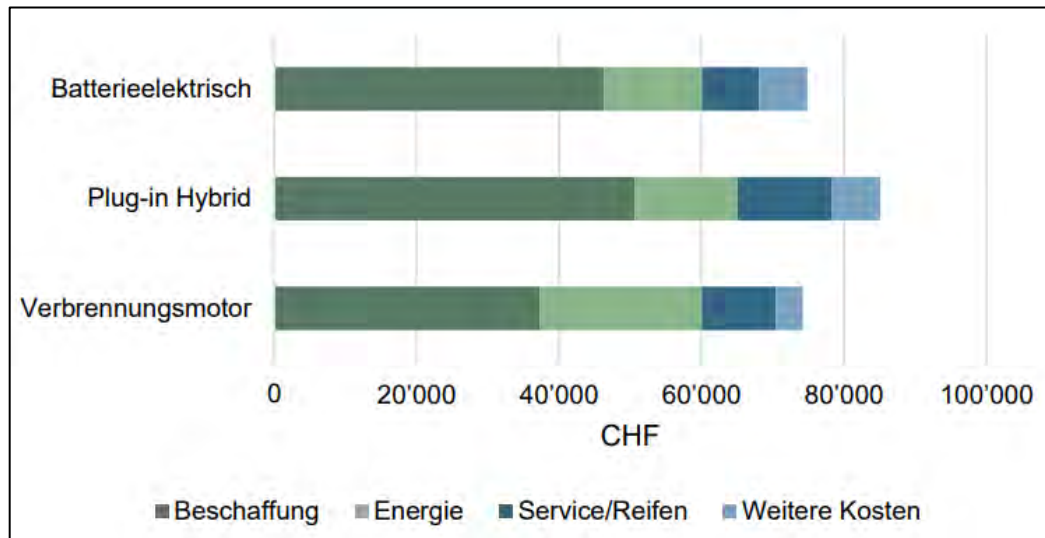
Methodik



2. Roadmap Dekarbonisierung

Total Cost of Ownership TCO (modelliert, Datenstand 2023)

Lieferwagen Personen

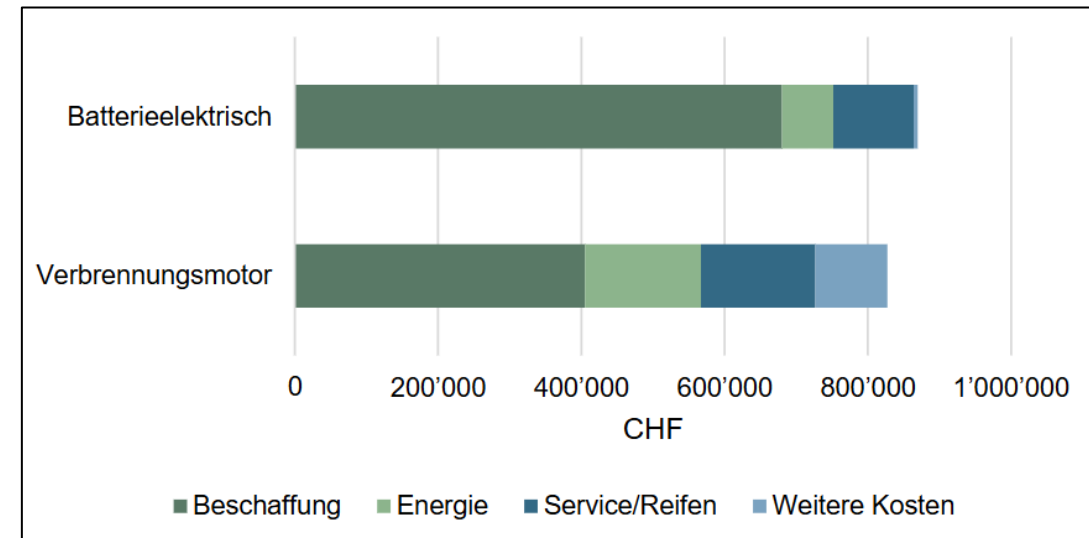


VW T6



Opel e-Vivaro enjoy

LKW Kehrort



MAN 26.400

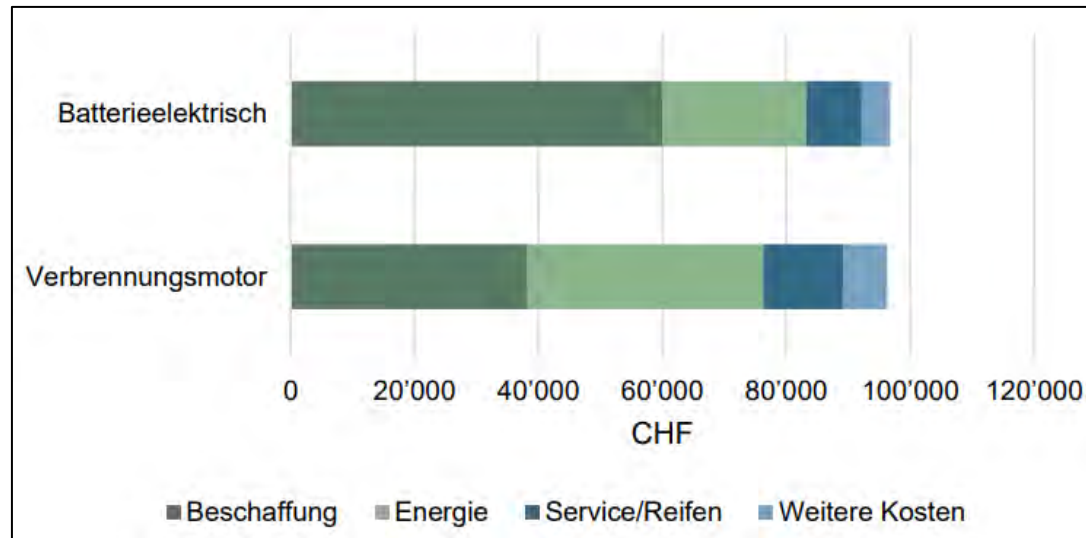


Designwerk Mid Cap

2. Roadmap Dekarbonisierung

Total Cost of Ownership (modelliert, Datenstand 2023)

Lieferwagen Brückenfahrzeug

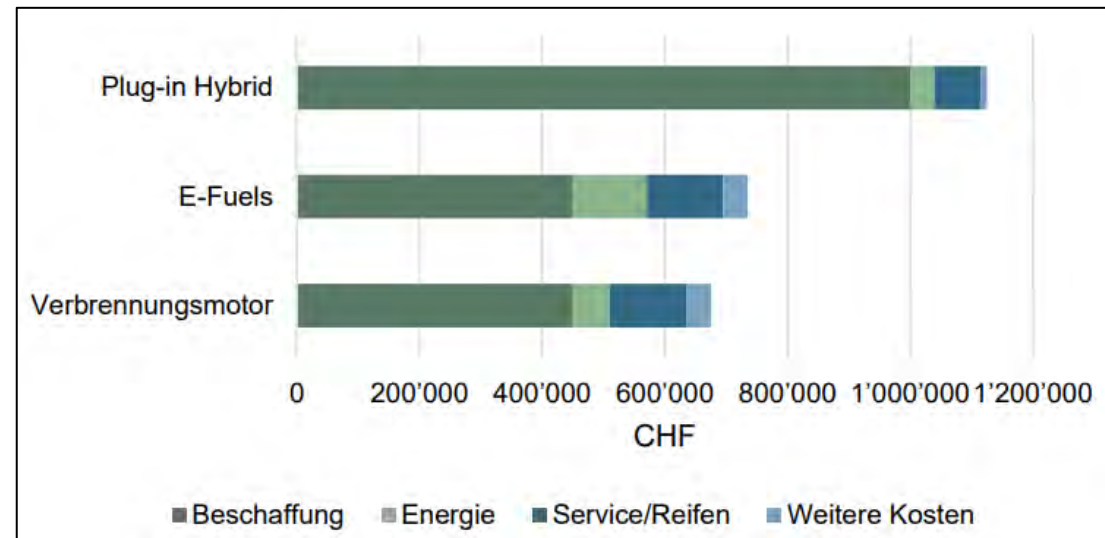


Nissan NT 400



Toyota Proace

Löschfahrzeug Feuerwehr



MAN 14.285



Rosenbauer RT

2. Roadmap Dekarbonisierung

Resultattabelle

TCO+

(TCO-Mehrkosten pro eingesparte Tonne CO2)

ICEV = Verbrenner
 PHEV = Plug-In-Hybrid
 BEV = Batterieelektrisch
 E-Fuels = Synthetische Treibstoffe

Kategorie	Antrieb	Besitzdauer	Emissionen Total Besitzdauer	Preis CO2 [CHF/Tonne]		
				2023	2030	2040
Lieferwagen Personen	ICEV	10	38.4			
	PHEV	10	19.2	● 567	● 199	● 199
	BEV	10	0.0	● 17	● -343	● -343
Lieferwagen Brückenfahrzeuge	ICEV	10	52.2			
	BEV	10	0.0	● 9	● -407	● -503
LKW Kehrricht	ICEV	8	221.8			
	BEV	8	0.0	● 190	● -462	● -1'386
KT Winterdienst	ICEV	10	151.0			
	BEV	10	0.0	● 184	● -37	● -302
KT Mäher	ICEV	12	22.4			
	E-Fuels	12	0.0	● 739	● 373	● 373
	BEV	12	0.0	● 4'987	● 3'453	● -118
KT Gelände	ICEV	12	39.5			
	BEV	12	0.0	● 2'346	● 1'219	● -805
Löschfahrzeug Feuerwehr	ICEV	25	82.4			
	PHEV	25	16.5	● 6'835	● 3'566	● 379
	E-Fuels	25	0.0	● 729	● 485	● 485

3. Aktuelle Beschaffungen

Eine Auswahl:

- Drei E-LKW Kehricht (Invest. +50%, TCO tiefer, Breite 2.5m)
- Ein E-Schulbus
- Ein E-Brückenlieferwagen
- Eine E-Hubarbeitsbühne Brückenfahrzeug der öffentlichen Beleuchtung
- Ein E-Einsatzfahrzeug Feuerwehr
- Vier wasserführende Fahrzeuge Feuerwehr: Diesel

3. Aktuelle Beschaffungen



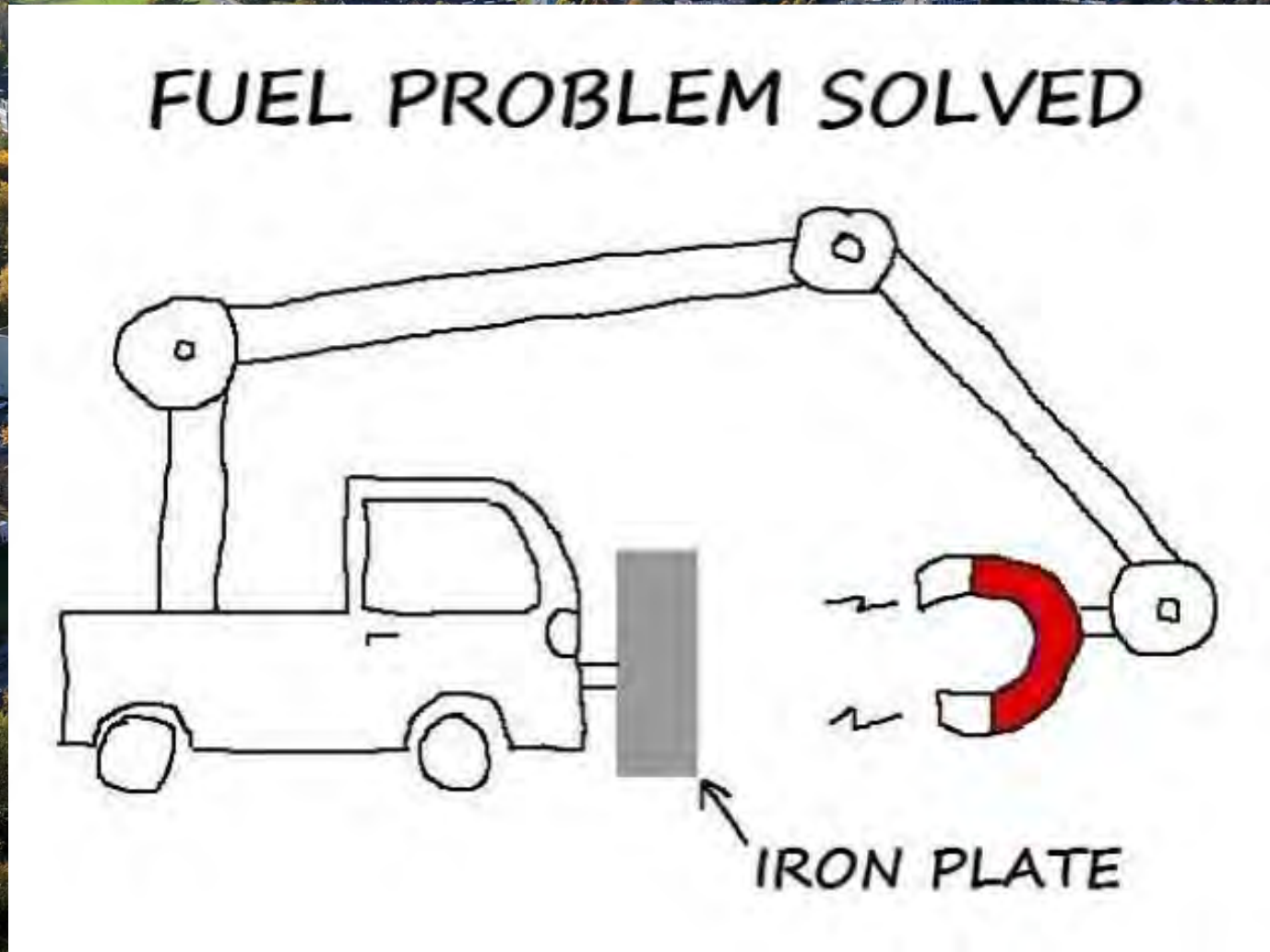
4. Ladeinfrastruktur

- Herkömmliche Wallboxen für die PW's und Lieferwagen an verschiedenen Standorten der Gemeindeverwaltung (11 kW)
- LKW Kehricht ein Ladepunkt 22 kW pro Fahrzeug
- Kommunaltraktoren Winterdienst und LKW Winterdienst ein Ladepunkt 50 kW DC
- PV-Anlagen auf den Dächern des Werkhofes (308 kWp)
- Batterie (?!)

5. Fazit

- Die Roadmap ist eine wichtige Orientierungshilfe für die Beschaffenden, Nutzenden, Planenden und Bauenden
- Sie schafft Klarheit und Vertrauen in Bezug auf die zu erwartenden Technologiepfade und die Kostenentwicklung
- Sie ermöglicht es, Infrastrukturen (Laden, PV) frühzeitig zu planen und umzusetzen
- Änderungen im sozio-technischen Regime führen immer zu Herausforderungen – diese können aber bewältigt werden!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



5. Praxisbeispiele

Elektromobilität – mögliche Rolle der Gemeinde

F. Bühler, Gemeinderätin Wohlen b. Bern



mögliche Rolle einer Gemeinde



zum Beispiel Wohlen bei Bern



mögliche Rolle einer Gemeinde



Elektromobilitätskonzept Gemeinde Wohlen b. Bern

Bericht Positionierung und Ziele

Verabschiedet vom Gemeinderat am 8.11.2022

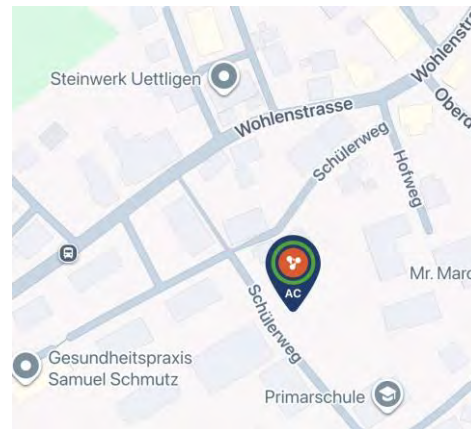
mögliche Rolle einer Gemeinde

Positions-Schwerpunkte



- informieren: Infoveranstaltungen, Publikationen in Gemeindeorganen, ...
- lenken: Gemeinde als Vorbild, Mitarbeitenden Möglichkeiten bieten, ...
- fördern: Lademöglichkeiten, eMob-Angebot, Car-sharing...

mögliche Rolle einer Gemeinde



Umgesetzte Massnahmen:

vier öffentliche
Doppelladestationen, von
der Gemeinde betrieben

mögliche Rolle einer Gemeinde



Umgesetzte Massnahmen:

Drei Elektrofahrzeuge stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Zusammenarbeit mit SpontiCar Hombrechtikon.
CHF 7.-/h

Mitarbeitende müssen diese Fahrzeuge nutzen.
Zusätzlich ein ElAuto von Mobility für «Engpässe»



mögliche Rolle einer Gemeinde



Die Fahrzeuge sind beliebt, die Nutzung enorm hoch:

Jahr 2025:

Hinterkappelen total **535** Buchungen (1.4 pro Tag); **27'839 km** gefahren; Einsparung CO2 7.5 Tonnen

Uetligen total **296** Buchungen (0.8 pro Tag); **20'053 km** gefahren, Einsparung CO2 5.7 Tonnen

Wohlen total **520** Buchungen (1.4 pro Tag); **21'001 km** gefahren, Einsparung CO2 5.7 Tonnen



mögliche Rolle einer Gemeinde



Umgesetzte
Massnahmen:

Toyota pro ace elektro,
Anschaffung rund 75 T
für den Werkhof täglich
im Einsatz.

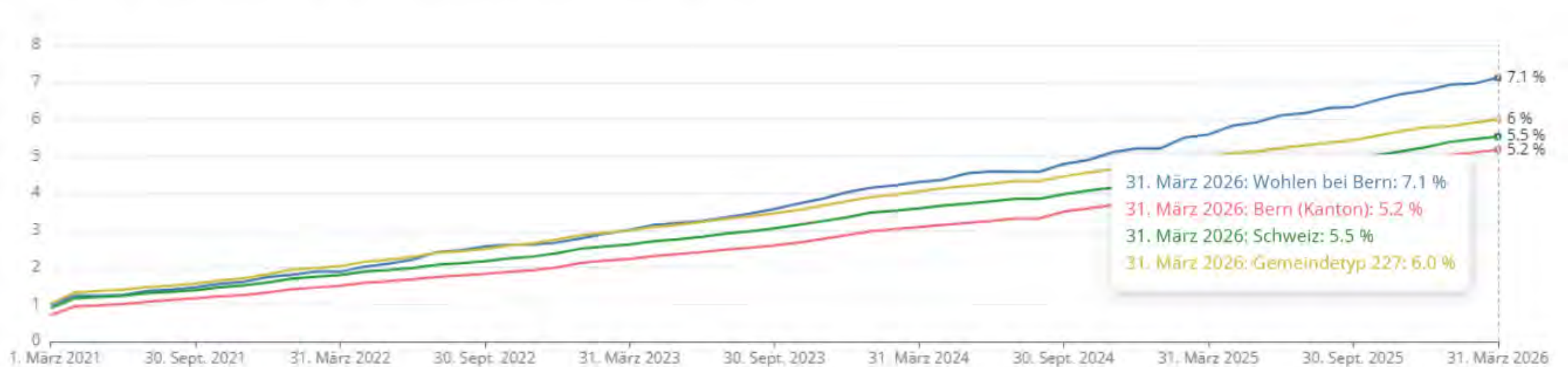


Wohlen

Energie Reporter



Entwicklung des Anteils an Elektroautos [%] in Wohlen bei Bern



Öffentlich zugängliche Ladepunkte in Wohlen bei Bern

Anzahl Ladepunkte	15
Anzahl Elektroautos pro Ladepunkt	22.5

Letzte Änderung der Datengrundlage: 23. März 2026



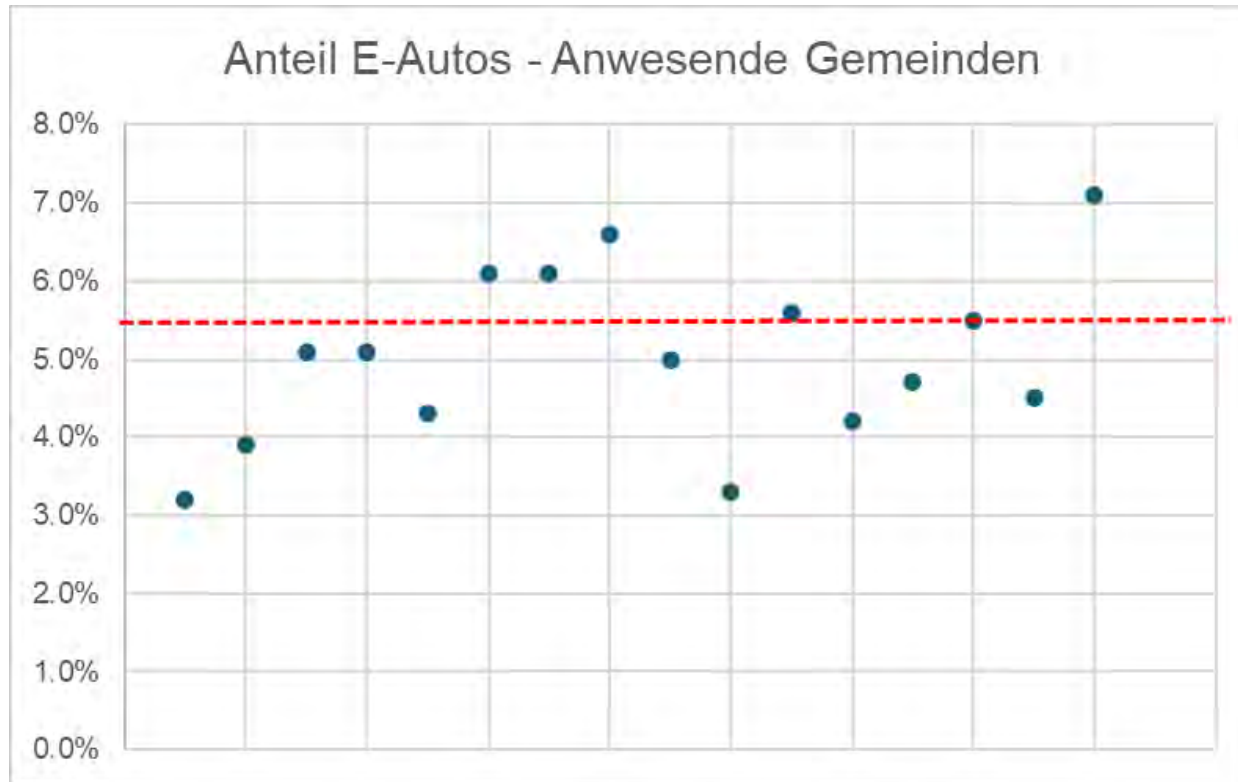
mögliche Rolle einer Gemeinde



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

5. Praxisbeispiele – Einschub

Energie Reporter | Die Energiezukunft in Ihrer Gemeinde

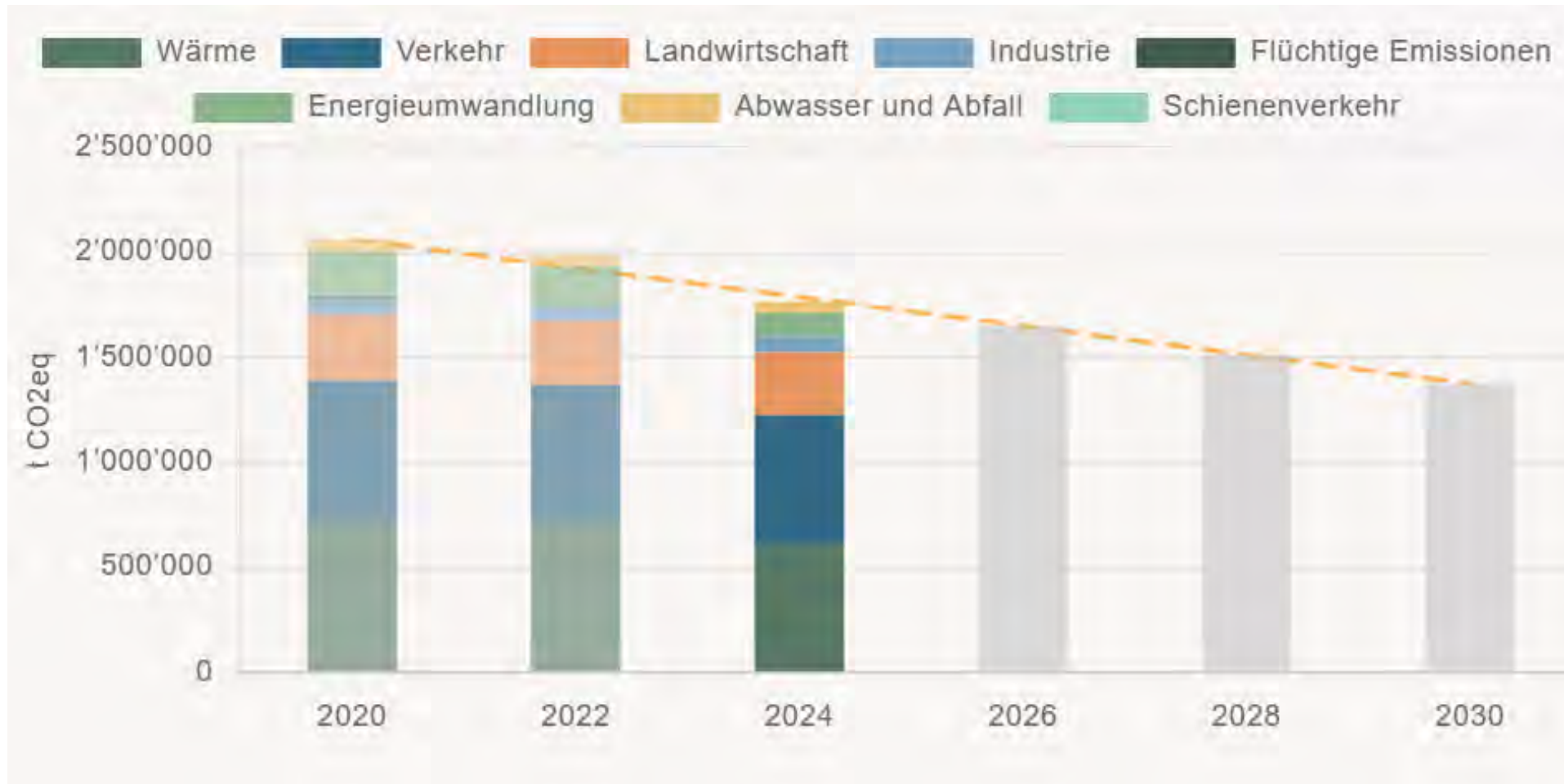


CH-Durchschnitt

RKBM-Gemeinden sind schon gut unterwegs ... und es gibt noch Potenzial. 😊



5. Praxisbeispiele – Einschub



5. Praxisbeispiele

Rolle der Gemeinde bei E-Ladestationen

T. Iten, Gemeindepräsident Ostermundigen



Gemeinde
Ostermündigen

Rolle der Gemeinde bei E-Ladestationen

Donnerstag, 7. Mai 2026





Agenda

- Die erste(n) Tankstelle(n)
- O`mundo – Ortsplanungsrevision Ostermündigen
- Politischer Vorstoss Grosser Gemeinderat (Legislative)
- Machbarkeitsstudie Ladeinfrastruktur Ostermündigen
- Berichterstattung Gemeinderat (Exekutive)
- Fazit und Ausblick

(Gemeinde
Ostermündigen

BENZIN

Ostermundigen Tankstelle

Benzin & Oel

Motorenöl - Reinter

Reifen
Extreible

Continental
TYRES

Wählen Sie die besten
Reifen für Ihre Maschine
Reifen aus dem besten Gummis





10 Ostermundigen Rütli

913


BERNMOBIL



Opel
Gemeinde Ostermündigen
Informationen über die
Anmeldung der Fahrzeuge
für die Gemeinde Ostermündigen
2024

Gemeinde
Ostermündigen



 Ittigen

ökofonds
Fonds für erneuerbare Energien

Gemeinde **Zollikofen**

Gemeinde **Ostermundigen**



Stadt **Bern**

muri
bern



Orange wird
immer grüner

←RBS→

Regionalverkehr Bern-Solothurn

WERKSTADTHAUS

HAUScafé



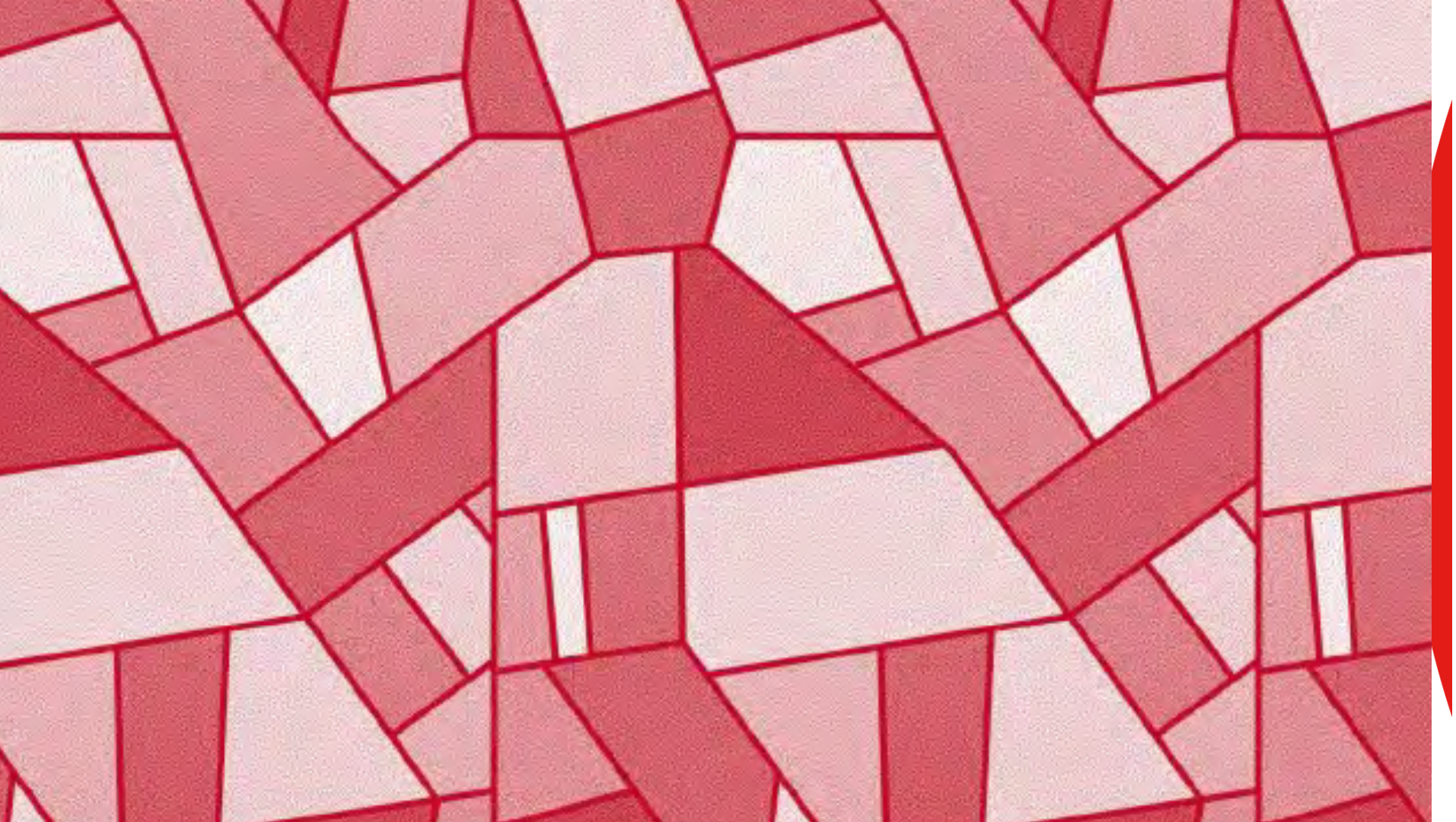


Überparteiliches Postulat

(Gemeinde
Ostermundigen)

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

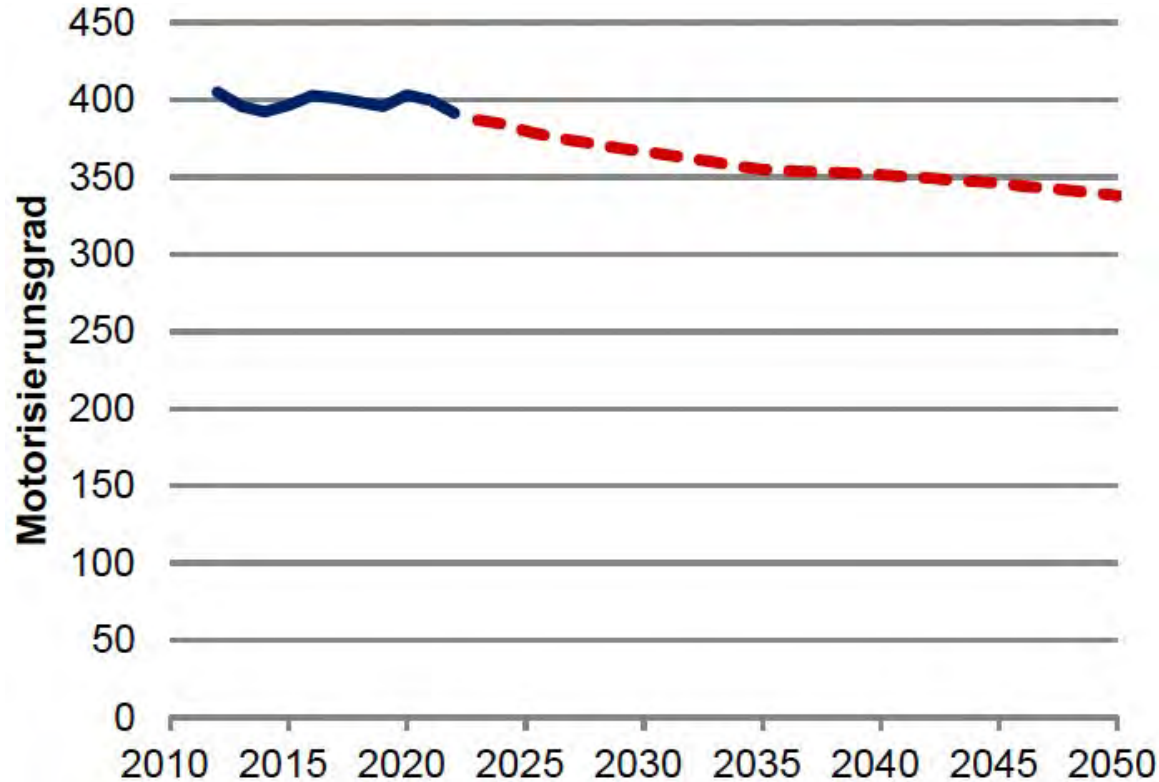
- welche Möglichkeiten bestehen, den Bau von Ladeinfrastruktur für die tägliche Ladung von Elektrofahrzeugen zu fördern.
- welches Angebot an Ladestationen auf Basis der Bevölkerungsstruktur auf öffentlichem Grund (Blaue Zonen) sinnvoll ist.
- wie schnell ein solcher Ausbau sinnvoller Weise geschieht.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





Motorisierungsgrad Ostermündigen

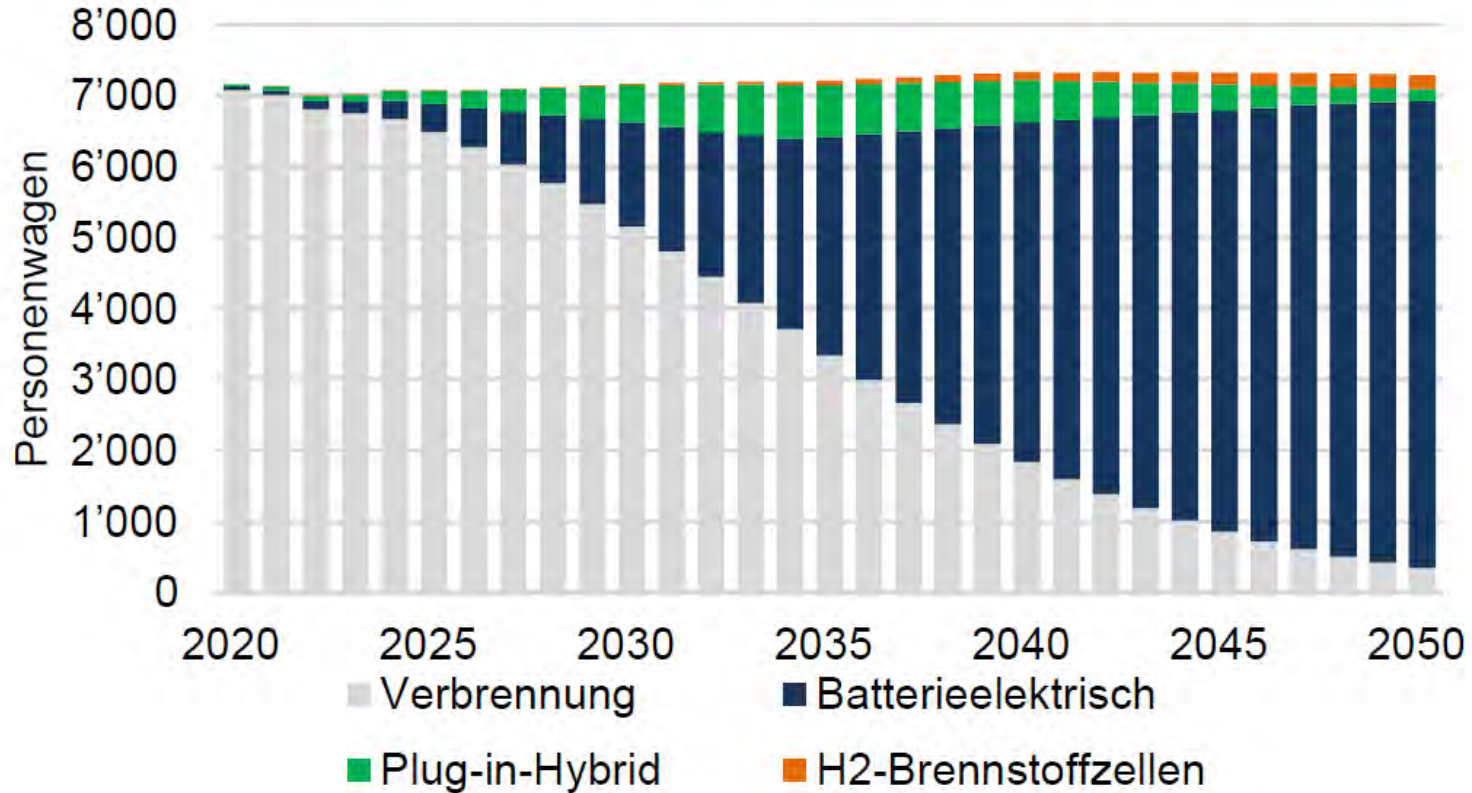
(Gemeinde Ostermündigen)





Ladeinfrastrukturbedarf

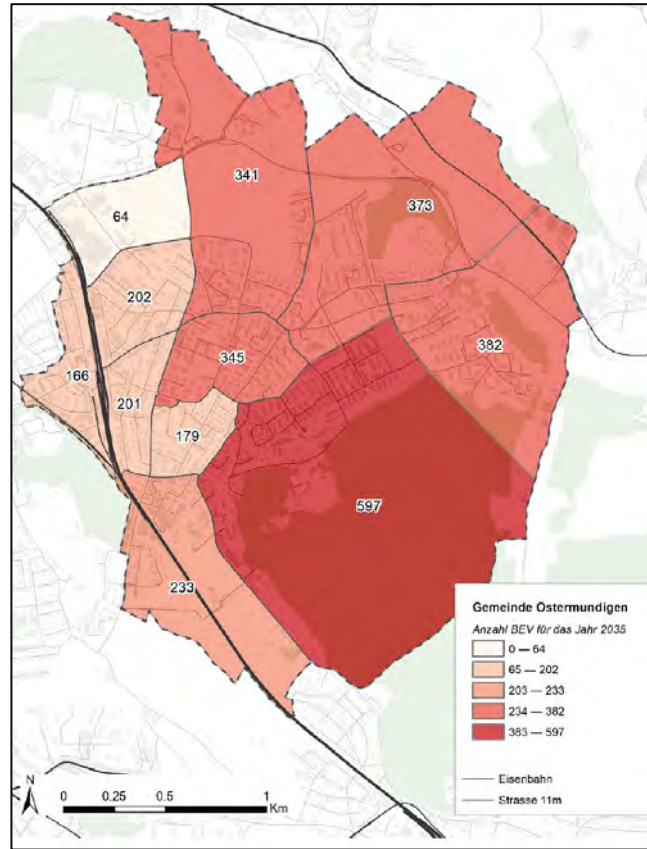
(Gemeinde Ostermündigen)





Prognose E-Fahrzeuge 2035

Gemeinde
Ostermündigen





Ladeoptionen

(Gemeinde
Ostermündigen)



Laden zu Hause

In Ein- und Mehrfamilienhäusern auf Parkplätzen und in Einstellhallen



Laden am Arbeitsplatz

Im Unternehmen auf Parkplätzen und in Einstellhallen



Laden im Quartier

In der Nähe zum Wohnort auf Parkplätzen, in Parkhäusern, blauen Zonen und an Ladehubs



Laden am Zielort

Während einer Aktivität auf Parkplätzen und Parkhäusern von Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen



Schnell-Laden

Unterwegs an Ladehubs, Tankstellen und Rastplätzen



Ladestationen nach Kategorie

(Gemeinde
Ostermündigen)

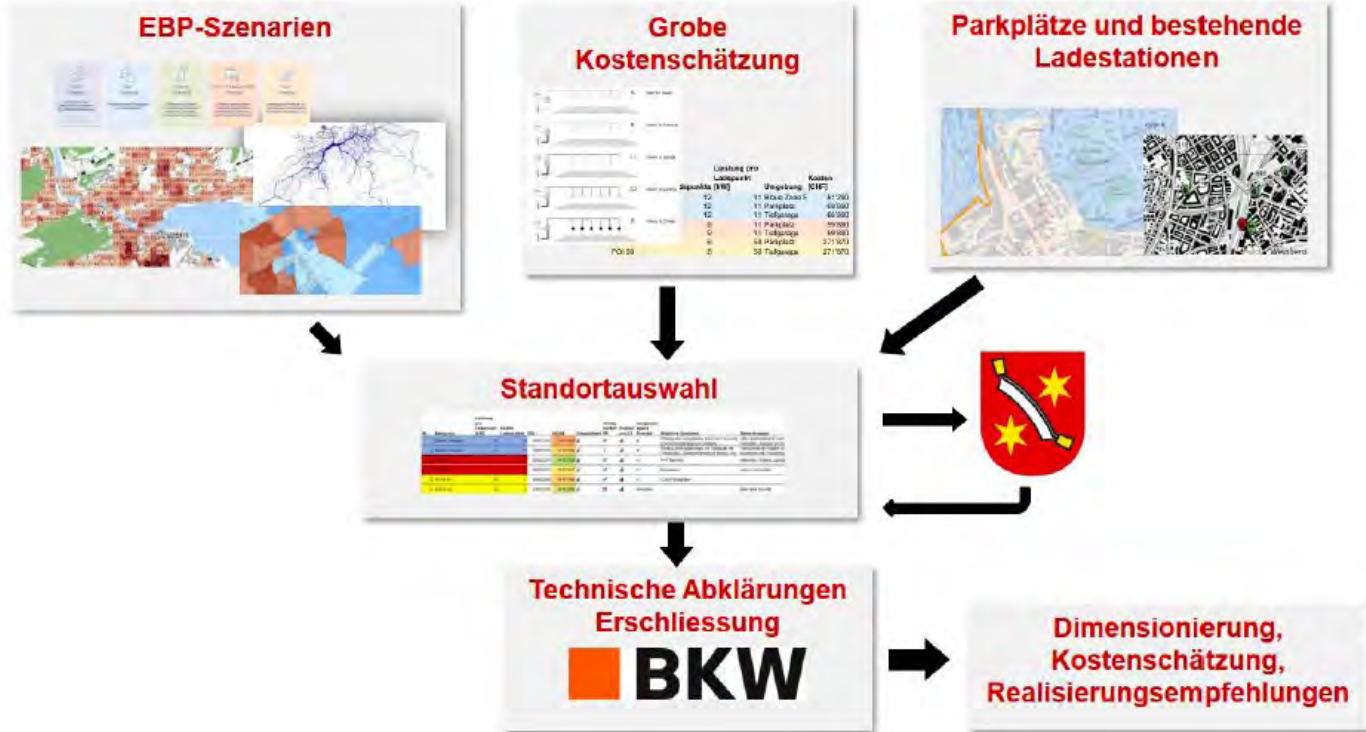
	2025	2035	2050
Private Heimpladepunkte	356	2'131	4'054
Ladepunkte am Arbeitsort für PendlerInnen und Flottenfahrzeuge	42	179	199
Allgemein zugängliche Ladepunkte in Wohnquartieren	5	62	77
Allgemein zugängliche Ladepunkte an Zielorten	27	40	48
Allgemein zugängliche Schnellladepunkte	-	1	1

Tabelle 2: Erwarteter Bedarf an Ladepunkten in den Jahren 2025, 2035 und 2050 je Ladebedürfnis in Ostermündigen.



Methode Standortwahl

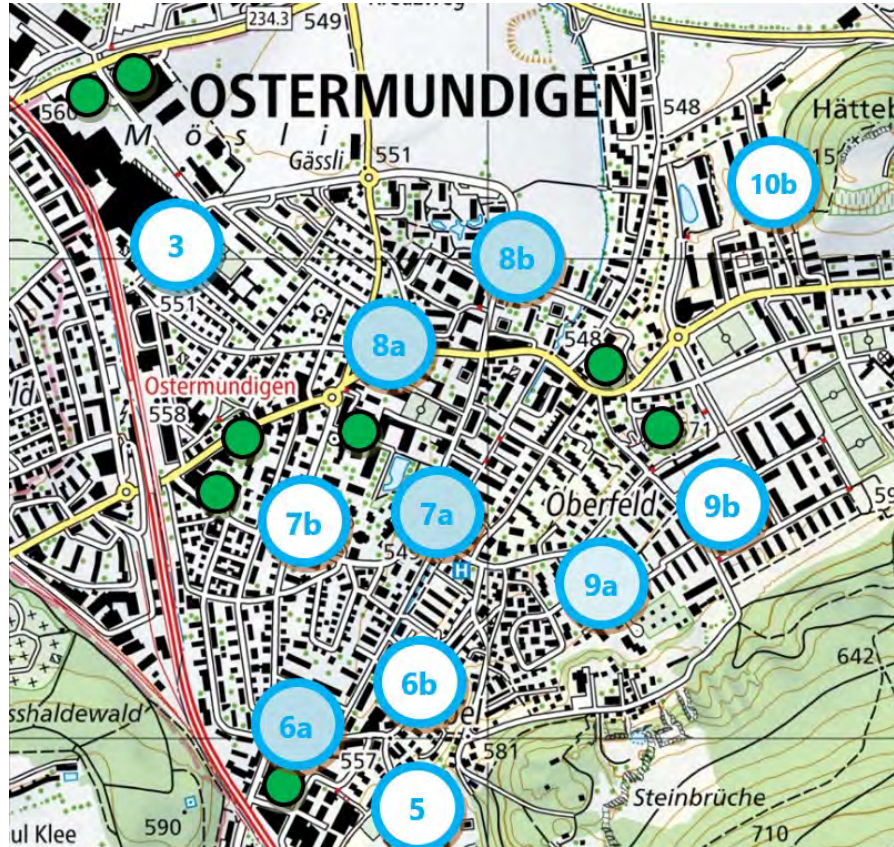
(Gemeinde
Ostermündigen)





Definierte Standorte in den Quartieren

(Gemeinde
Ostermündigen





Entscheidgrundlagen

(Gemeinde
Ostermundigen

Var.	Kosten	Rolle Gemeinde	Vorteile	Risiken
A	Keine	Keine	Kein Aufwand	Kein Einfluss Mögliches Flickwerk
B	<u>Etappe 1</u> CHF 206'000 <u>Etappe 2</u> CHF 167'000	Planung und Vergabe Finanzierung Basisinfrastruktur	Steuerbar und realistisch	Abhängigkeit von Drittanbietern
C	<u>Etappe 1</u> CHF 389'000 <u>Etappe 2</u> CHF 260'000	Planung Finanzierung und Bau der Ladeinfrastruktur Betrieb	Hohe Kontrolle	Hoher finanzieller & betrieblicher Aufwand Knowhow fehlt





7. Bezirksamt
der Gemeinde Ostermündigen

(Gemeinde
Ostermündigen)



O! mundo
Ortsplanungsrevision
Ostermündigen

O! mundo
Ortsplanungsrevision
Ostermündigen



Weiterführende Links

O`mundo – Ortsplanungsrevision

www.omundo.ch

Berichterstattung Grosser Gemenderat 2025

[https://www.ostermundigen.ch/wAssets/docs/politik-verwaltung/politik/grosser-gemeinderat/archiv/2025/September/T57.0 PostulatElektromobilitaet.pdf](https://www.ostermundigen.ch/wAssets/docs/politik-verwaltung/politik/grosser-gemeinderat/archiv/2025/September/T57.0%20PostulatElektromobilitaet.pdf)

(Gemeinde
Ostermundigen





Vielen Dank!

(Gemeinde
Ostermundigen



**«Mehr Stadt erfordert mehr Dorf» und
«Mehr Dorf erfordert mehr Stadt»**

O'mundo
Ortsplanungsrevision
Ostermundigen

Zusammenfassung/Diskussion



Hürden und Lösungen

Hürden

- ▶ Hohe Investitionskosten
- ▶ Organisatorischer Aufwand / fehlende personelle Ressourcen
- ▶ Fehlende Ladeinfrastruktur
- ▶ Weitere?

Lösungen

- ▶ Vollkostenrechnung machen
- ▶ Auf öffentliche Energieberatung oder andere Gemeinden zugehen und vom Wissen profitieren
- ▶ [Einfach laden](#) (EnergieSchweiz)
- ▶ ??



Fazit – Vorteile für Gemeinden durch E-Mobilität: **Nachgefragt bei EnergieSchweiz**

E-Mobilität zu fördern, lohnt sich für die Gemeinde, die Einwohnerinnen und Einwohner und die Umwelt.

72 %

72 % der **Verkehrs-Emissionen** fallen auf **Personenwagen**.

Elektrofahrzeuge sind energieeffizienter und haben eine **bessere Gesamt-Ökobilanz** als fossil betriebene Fahrzeuge.

Vorbild und Standortvorteil

Gemeinden und Städte, welche die **E-Mobilität fördern** und die **Ladeinfrastruktur** ausbauen, positionieren sich als Vorbild und schaffen sich einen Standortvorteil.

Tiefere Gesamtkosten

Obwohl der Kaufpreis meist höher ist, überzeugen E-Fahrzeuge mit **tiefere Betriebs- und Wartungskosten**. Über die gesamte Lebensdauer gesehen, sind E-Fahrzeuge günstiger.

Weniger Lärm und Schadstoffe

E-Fahrzeuge **reduzieren die Belastung** durch den Verkehr für **Bevölkerung und Umwelt**, zum Beispiel durch weniger Lärm und Luftschadstoffe.



Fazit – Vorteile für Gemeinden durch E-Mobilität: **Nachgefragt bei KI** 😊

Umwelt- und Klimaschutz

- ▶ Reduzierung von Emissionen
- ▶ Lärminderung
- ▶ Förderung der Energiewende

Lebensqualität und Gesundheit

- ▶ Saubere Luft
- ▶ Angenehmeres Stadtbild

Standortvorteile und Image

- ▶ Vorbildfunktion
- ▶ Attraktivität

Wirtschaftliche Aspekte

- ▶ Tiefere Betriebskosten
- ▶ Nutzung Förderungen

Planung und Infrastruktur

- ▶ Verkehrsplanung
- ▶ Lastmanagement

Insgesamt hilft die Elektromobilität den Gemeinden, die gesetzlichen Ziele der CO₂-Reduktion zu erreichen und eine nachhaltige, lebenswerte Infrastruktur für die Zukunft zu schaffen.



Ziele erreicht?

- ▶ Die Gemeinden sind vertraut mit den schweizweiten und kantonalen Gesetzen und Vorgaben.
- ▶ Die Gemeinden wissen, was ihre grössten Hebel sind und welche Rolle sie bei deren Umsetzung einnehmen können.
- ▶ Die Gemeinden kennen die Fördermöglichkeiten und wichtigsten Informationsportale.
- ▶ Die Gemeinden erfahren, wie die Zukunft der Mobilität aussehen könnte.
- ▶ Die Gemeinden wissen, welche Aktivitäten die RKBM zu diesem Thema plant.
- ▶ Die Gemeinden können anhand von Praxisbeispielen mögliche nächste Schritte skizzieren.



Weiterführende Infos, Kontakte, Links

- ▶ [E-Mobilität – Öffentliche Energieberatung Bern-Mittelland](#)
(Folien und Factsheet werden hier hochgeladen)
- ▶ Nächste Veranstaltung am **6. November 2026** an Messe «Bauen Wohnen Energie» zum Thema «Nachhaltige kommunale Gebäude» (14.00 – 16.00 inkl. Apéro)



Zielabgleich, Feedback der Teilnehmenden

- ▶ [Link](#) oder QR-Code zur Umfrage
- ▶ Beantwortung der Umfrage dauert 1–2 Minuten
- ▶ Merci!



Herzlichen Dank für Ihr Interesse!

