Laden Punkt

Ladeinfrastruktur gesetzlich verankern – Ein Leitfaden für Gemeinden und Kantone



Infoline 0848 444 444
laden-punkt.ch

Ein Programm von energieschweiz

LadenPunkt

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Mobilität
info@laden-punkt.ch
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Rolle und Mitarbeit des Begleitgremiums und weiterer Beteiligten

Die Konzeption des vorliegenden Leitfadens (Version 1 vom Mai 2024) sowie dessen Aktualisierung (Version 2 vom Dezember 2025) wurde von einem Gremium, bestehend aus den nachfolgenden Mitgliedern, begleitet:

- Flavio Kälin, Bundesamt für Energie BFE (Auftraggeberschaft)
- Julian Barth, Swisscharge AG (Auftraggeberschaft)
- Robin Becker, Generis AG (Auftraggeberschaft)
- Boris Bayer, Amt für Umwelt und Energie des Kantons Bern, Wissenschaftlicher Mitarbeiter Energieversorgung / Mobilität
- Markus Sieber, stv. Generalsekretär und Bereichsleiter Verkehr, Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Beat Moser, Gemeindepräsident Münsingen BE
- Reto Rigassi, Geschäftsstelle Trägerverein Energiestadt
- Michelle Oswald, reflecta ag (Autorin)
- Gabriel Fischer, reflecta ag (Autor)
- Ehemalige Mitwirkende: Alois Freidhof, Bundesamt für Energie BFE, Marco Rupp, ehemaliger Gemeindepräsident Ittigen BE, Maude Schreyer-Gonthier, ehemalige Fachverantwortliche der Politikbereiche Energie, Raumplanung und Mobilität, Schweizerischer Gemeindeverband (SGV), Stefan Lehmann, ehemals reflecta ag

Das Begleitgremium gab Rückmeldungen zum Inhalt und zur Praktikabilität des vorliegenden Leitfadens. Dabei brachten die Mitglieder des Begleitgremiums Know-how, Empfehlungen und ihre Sicht aus dem eigenen Geschäftsumfeld ein. Zudem wurden mit einzelnen Kantonen und Gemeinden, welche in den Best Practices Beispielen aufgeführt sind, schriftliche Interviews geführt. Dadurch wird dieser Leitfaden breit abgestützt.

Im Rahmen der Aktualisierung des Leitfadens wurden insbesondere folgende Ergänzungen vorgenommen: Einführung neuer webbasierter Leitfaden "Laden in Gemeinden" (S. 9), geplante Überführung des SIA-Merkblatts 2020 in die SIA-Norm 387/5 (S. 22), neue Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (S. 24), Aufnahme neuer bzw. Aktualisierung bestehender Best Practices Beispiele der Kantone und Gemeinden (Kapitel 4 und 5).

Version 2.0 vom Dezember 2025

Inhalte dieses Leitfadens

1 Einleitung

Was ist der Zweck des Leitfadens und an wen richtet er sich?

Seiten 5 –7

2 Der «DrehPunkt»

Wie kann ein Kanton oder eine Gemeinde konkret vorgehen, um Rahmenbedingungen zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur zu schaffen?
– Beschreibung der Ausgangslage und des DrehPunkt-Modells.

Seiten 8 – 19

3 Handlungsbereiche

Welche bewährten Umsetzungsmöglichkeiten gibt es in der Praxis?
– Beschreibung der Umsetzungsmöglichkeiten in der Energie-, Bau- und Steuergesetzgebung sowie mittels Förderprogrammen und weiterer Handlungsideen.

Seiten 20 – 25

4 Best Practices Beispiele für Kantone

Wie regeln Kantone die Ladeinfrastruktur?
– Beispielsammlung von kantonalen Gesetzestexten.

Seiten 26 – 55

5 Best Practices Beispiele für Gemeinden

Wie regeln Gemeinden die Ladeinfrastruktur?
– Beispielsammlung von kommunalen Reglementstexten.

Seiten 56 – 69

1 Einleitung

Von Jahr zu Jahr werden mehr Elektrofahrzeuge verkauft. Damit nimmt auch die Nachfrage nach Lademöglichkeiten zu. Kantone und Gemeinden nehmen bei der Gestaltung von Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle ein. Über die Gesetzgebung und Förderprogramme besteht ein substantieller Hebel zur Schaffung der Rahmenbedingungen für den Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur.

Was ist der Zweck dieses Leitfadens und an wen richtet er sich?

Elektromobilität ist ein wichtiger Grundpfeiler bei der Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs und trägt massgeblich dazu bei, die ambitionierten energie- und klimapolitischen Ziele des Bundes, Netto 0 im Jahr 2050 zu erreichen. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass sich Elektrofahrzeuge in der Schweiz in den nächsten Jahren breit durchsetzen werden und es bereits ab 2035 über 2.1 Millionen batterie-elektrische Fahrzeuge auf den Schweizer Strassen geben wird.[1] Damit ist in Zukunft mit einer Zunahme des Ladebedarfs und somit mit einer starken Nachfrage nach Lademöglichkeiten zu rechnen. Der Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur wird deshalb einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für die Weiterentwicklung der Elektromobilität sein.

Der Ausbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur ist eine kollektive Herausforderung, bei welcher eine Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren involviert sind. Aufgefordert sind die öffentliche Hand[2], Immobilienverwaltungen, Elektrizitätsversorger, Privatpersonen, Unternehmen und weitere Organisationen. Dabei können insbesondere Kantone und Gemeinden in ihren jeweiligen Kompetenzbereichen dafür sorgen, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur realisiert wird. Namentlich kommt ihnen als Gestalter von rechtlichen Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle zu. Über die Gesetzgebung und Förderprogramme besteht ein substantieller Hebel zur Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für die Ladeinfrastruktur.

Dieser Leitfaden zeigt Kantonen und Gemeinden auf, wie sie die Ladeinfrastruktur und damit die Elektromobilität fördern können. Er enthält bewährte Beispiele von rechtlichen Grundlagen und Förderprogrammen im Bereich Ladeinfrastruktur. In Form einer strukturierten Sammlung soll er interessierten Kantonen und Gemeinden Möglichkeiten und Empfehlungen für die Verankerung der Ladeinfrastruktur und deren rechtliche und planerische Instrumente aufzeigen. Dies mit dem Ziel, die Elektromobilität zu fördern und die Ladeinfrastruktur raum-, bauplanerisch und energetisch sinnvoll aufzubauen und auf gemachte Erfahrungen abzustützen. Nebst konkreten Beispielen zeigt der Leitfaden auf, wie ein Kanton oder eine Gemeinde vorgehen kann, um Rahmenbedingungen zur Förderung der Ladeinfrastruktur zu schaffen. Die erwähnten Beispiele zielen auf die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur ab. In der Praxis bewährt sich, Energiesysteme ganzheitlich zu betrachten. Vertiefte Informationen bieten dabei die Werkzeuge von LadenPunkt ↗.

[1] Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 ↗

[2] In diesem Leitfaden werden Kantone und Gemeinden gemeinsam als «öffentliche Hand» bezeichnet.

Aktueller politischer Stand zur nationalen Gesetzgebung

Die Motion 23.3936 «Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum» wurde am 11. Juni 2025 vom Ständerat, nach vorgängiger Verabschiedung durch den Nationalrat, angenommen. Damit hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, den Zugang zu Ladeinfrastrukturen für Elektroautos auch im Mietverhältnis und im Stockwerkeigentum sicherzustellen. Darin wird unter anderem die Schaffung eines Rechtsanspruchs auf Ladeinfrastruktur für Mietende sowie für Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer geprüft. Die Umsetzung und die konkreten gesetzlichen Bestimmungen werden derzeit vom Bundesrat ausgearbeitet. Der Vorschlag für eine entsprechende Gesetzesbestimmung soll voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2026 in die Vernehmlassung gehen.

2 Der «DrehPunkt»

Wie kann ein Kanton oder eine Gemeinde konkret vorgehen, um Rahmenbedingungen zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur zu schaffen? Das nachfolgend beschriebene Modell «DrehPunkt» führt zu guten Beispielen und bietet interessierten Kantonen und Gemeinden Hilfestellung. Es kann auf die eigenen Bedürfnisse ausgerichtet werden.

Inhalt

2.1 Ausgangslage

2.2 «DrehPunkt»

2.3 Die Scheiben des «DrehPunkts»

2.4 Auf den Punkt bringen (Einstellen der Scheibe anhand eines Beispiels)

2.5 Verzeichnis der Beispiele aus Sicht der Kantone

2.6 Verzeichnis der Beispiele aus Sicht der Gemeinden

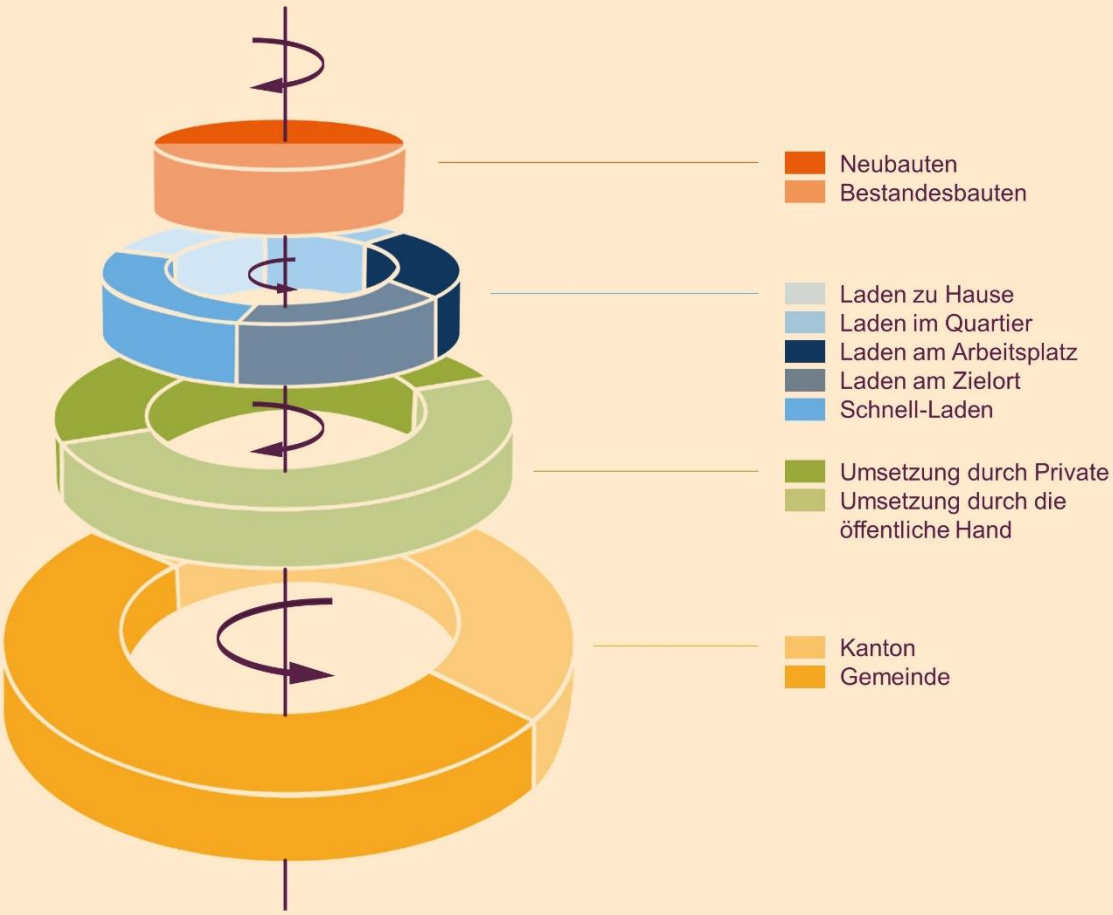
2.1 Ausgangslage

Hat sich ein Kanton oder eine Gemeinde dazu entschieden, im Bereich Elektromobilität und besonders der Ladeinfrastruktur voranzukommen, so ergaben die Recherchen, dass die definierten Massnahmen vereinzelt bereits in strategischen Dokumenten wie Visionen, Leitbilder und Konzepte aufgenommen wurden. In einem nächsten Schritt geht es nun um die Umsetzung. Hier knüpft der vorliegende Leitfaden an. Er zeigt Kantonen und Gemeinden anhand von Beispielen auf, wie definierte Massnahmen gesetzlich umgesetzt werden können.

Für Gemeinden gibt es zudem den webbasierten Leitfaden Laden in Gemeinde ↗ von LadenPunkt. In diesem Leitfaden erfahren Verantwortliche und Fachpersonen der Verwaltung, wie sie den gesamten Prozess für den effektiven Ausbau ihrer Ladeinfrastruktur effektiv gestalten.

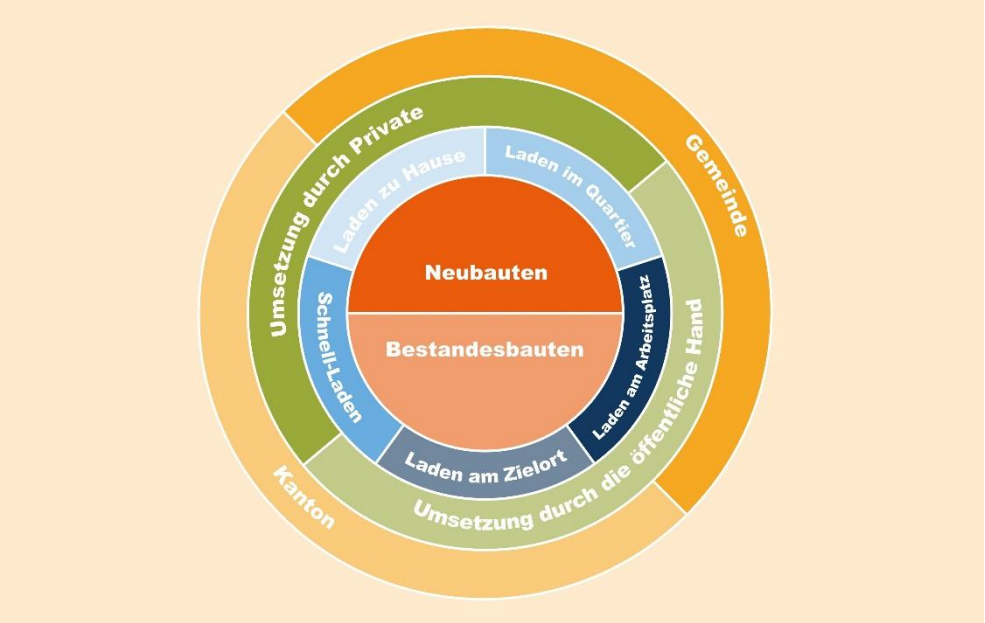
2.2 «DrehPunkt»

Der «DrehPunkt» soll helfen, die eigene Situation als Kanton oder Gemeinde rasch einzuordnen, praktische Beispiele zu finden und daraus eigene rechtsverbindliche Massnahmen zu ergreifen. Der «DrehPunkt» besteht aus vier drehbaren Scheiben, welche in unterschiedliche Positionen bewegt werden können. Kantone und Gemeinden können dadurch diejenige Einstellung wählen, zu welcher Beispiele gesucht werden.



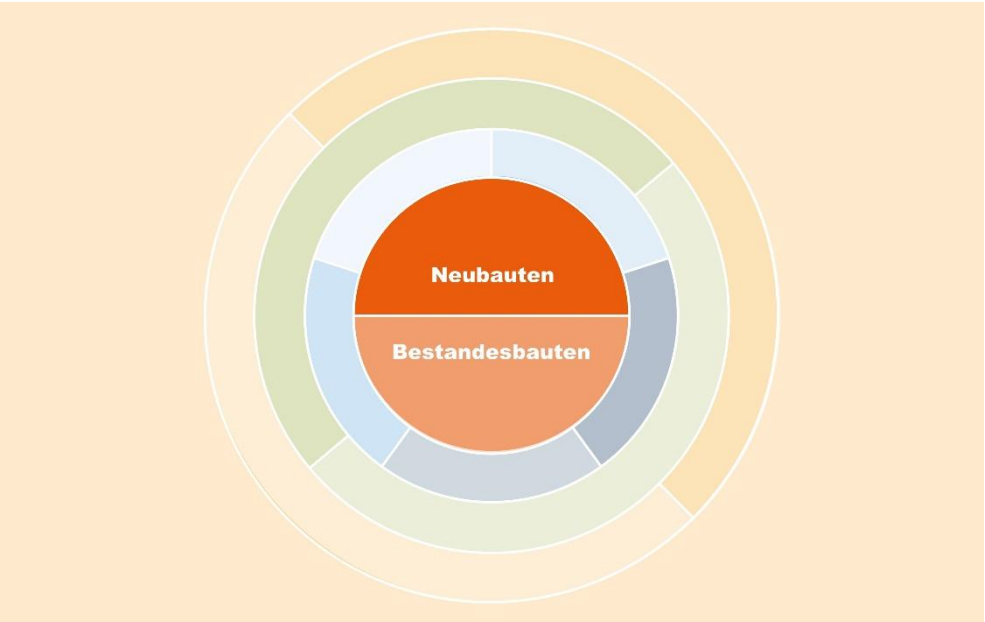
2.3 Die Scheiben des «DrehPunkts»

Nachfolgend werden die einzelnen Scheiben des «DrehPunkts» umschrieben.



Unterscheidung «Neubauten» und «Bestandesbauten»

Die erste Scheibe unterscheidet zwischen «Neubauten» und «Bestandesbauten». Unter den Begriff «Bauten» werden dabei alle künstlich geschaffenen Hoch- und Tiefbauten, Anlagen und Einrichtungen subsumiert (z.B. auch Parkplätze in der blauen Zone).

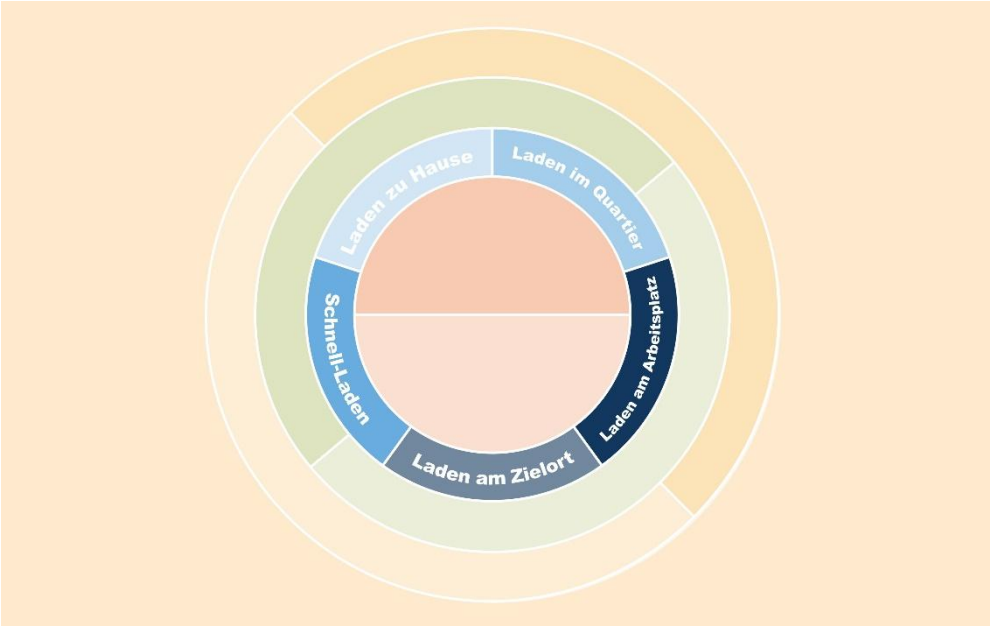


Wenn die Gemeinde beziehungsweise der Kanton eine starke Bautätigkeit hat und die Realisierung von Ladeinfrastruktur vor allem in Neubauten bzw. neubauähnlichen Vorhaben erfolgen soll, eignen sich planungs- und baurechtliche Regelungen (siehe Kapitel 3.2 Baugesetzgebung) →. Wenn die

Massnahmen auf die bereits bestehenden Bauten ausgerichtet werden sollen, kann die Wirkung mittels Förderprogrammen oder steuerlichen Vorteilen erzielt werden (siehe Kapitel 3.3 Förderprogramme und 3.4. Steuergesetzgebung) →.

Unterscheidung «Ladebedürfnis»

Die zweite Scheibe unterscheidet, unter welchen Umständen im Kanton oder in der Gemeinde vorwiegend geladen wird. Natürlich wird es in der Praxis meist eine Kombination der verschiedenen Ladebedürfnisse sein. Je nachdem ob es sich um eine Zu- oder Wegpendlergemeinde beziehungsweise Wohngemeinde handelt, sind die überwiegenden Bedürfnisse jedoch anders. Die fünf Ladebedürfnisse sind auf der Homepage von LadenPunkt ↗ ausführlich beschrieben. Dort finden sich auch wichtige Tools, Leitfäden und Merkblätter dazu.



- **Laden zu Hause**

  Ein grosser Teil aller Ladevorgänge findet zu Hause statt. Die Heimladestationen laden meist mit geringerer Leistung. Dieses Langsam-Laden am eigenen Parkplatz ist bequem, erfolgt häufig über Nacht, schont die Batterie und ist günstiger als das Schnell-Laden. In Mehrparteiengebäuden erhöhen eigene oder geteilte Ladepunkte (mit Lastmanagementsystemen bei mehreren Ladestationen) die Attraktivität der Liegenschaften.

- **Laden im Quartier**

  Wer nicht zu Hause laden kann, weil es an einem fest zugeteilten Abstellplatz fehlt, ist auf öffentlich zugängliche Ladepunkte im Quartier angewiesen. Gibt es davon nicht ausreichend, kann dies die Kaufentscheidung für ein Elektrofahrzeug hemmen. Gemeinden und Städte können hier, gemeinsam mit Unternehmen oder dem örtlichen Stadtwerk, gegensteuern. Zwar ist einiges an Koordination gefragt, doch dafür gibt es

zahlreiche Umsetzungsvarianten – und die müssen nicht unbedingt teuer sein.

Weitere Informationen sind in der Informationssammlung zur Elektromobilität für Gemeinden – Laden im Quartier ↗ zu finden.

- **Laden am Arbeitsplatz**

  Während der Arbeit können Mitarbeitende ihr Elektrofahrzeug unkompliziert laden – wenn entsprechende Ladepunkte bereitstehen. Zum einen kann eine Gemeinde oder ein Kanton bzw. ein Unternehmen so bei den Mitarbeitenden punkten, zum anderen können sie mit gutem Beispiel vorangehen, indem die eigene Fahrzeugflotte elektrifiziert wird.

- **Laden am Zielort**

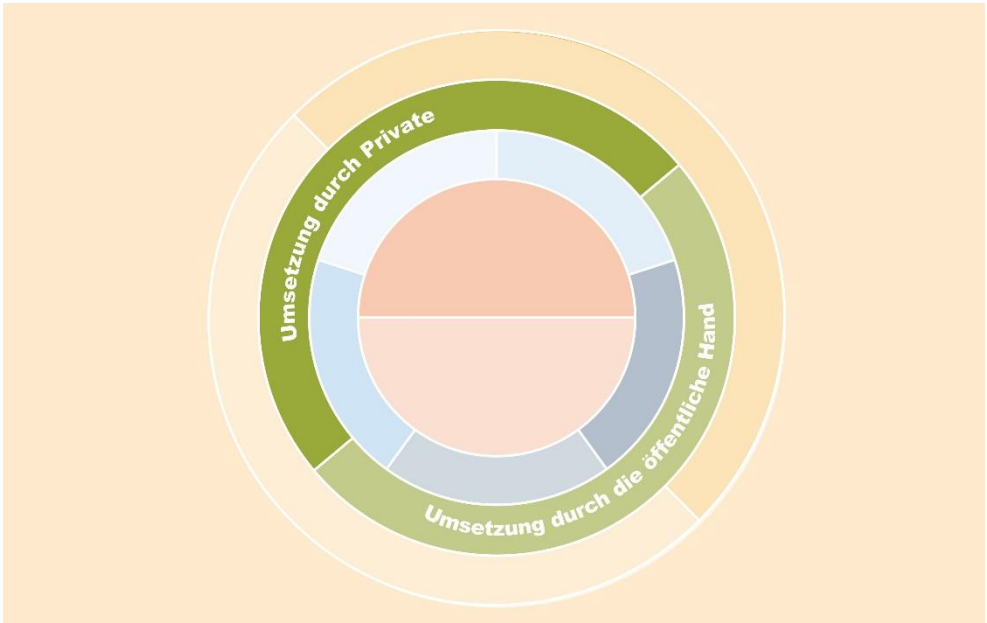
  Während des Einkaufens, des Fitnessstudio-Besuchs, im Ferienhotel oder auf einem öffentlich zugänglichen Parkplatz – je mehr Lademöglichkeiten es im Alltag gibt, umso flexibler wird das Laden. Diese öffentlich zugänglichen Ladeorte können sowohl mit Schnell- oder Langsam-Ladepunkten ausgestattet sein. Sie werden immer mehr zur Serviceleistung für die eigene Kundschaft.

- **Schnell-Laden**

  Wer unterwegs nachladen muss, ist froh über eine Schnell-Ladestation. Vor allem Tankstellen oder Raststätten bieten sich als Standorte hierfür an. Bei modernen Elektrofahrzeugen sind die Batterien dann innert 15 bis 30 Minuten wieder fast voll und die Reise kann weitergehen.

Unterscheidung «Umsetzung durch Private» und «Umsetzung durch die öffentliche Hand»

Bei der dritten Scheibe wird festgelegt, ob die Umsetzung durch private Unternehmen bzw. private Haushalte («Umsetzung durch Private») oder durch die öffentliche Hand initiiert und koordiniert werden soll.



- **Umsetzung durch Private**

  Die Umsetzung durch Private meint, dass die Initiative / Koordination von Privaten, d.h. von Privatpersonen oder Unternehmen, kommt. Die Umsetzung findet dabei i.d.R. im privaten Bereich bzw. im Privateigentum statt (z.B. Einfamilienhaus, Mehrparteiengebäude, Firmenstandort).

  Die Umsetzung durch Private führt zu einer grösseren Anzahl von potenziellen Ladestationen und ist für den Kanton oder die Gemeinde die kostengünstigere Lösung. Nebst dem Zurverfügungstellen von Information und Beratung kann der Kanton oder die Gemeinde in diesem Bereich noch weitere Unterstützung leisten. Gemeinden und Kantone können Ladeinfrastruktur und Komponenten des Energiesystems (z.B. Basisinfrastruktur der Ladelösung in Einstellhallen, Photovoltaik) finanziell fördern, die Erstellung steuerlich begünstigen oder die Privaten mit baurechtlichen Vorschriften zur Erstellung verpflichten (siehe Kapitel 3 Handlungsbereiche) →.

- **Umsetzung durch die öffentliche Hand**

  Die Umsetzung durch die öffentliche Hand meint, dass die Initiative / Koordination von der öffentlichen Hand kommt. Häufig stellt eine Gemeinde oder Stadt öffentliche Ladestationen nicht selbst bereit oder betreibt diese. Stattdessen schafft sie Bedingungen, dass Private dies übernehmen. Die Gemeinde oder Stadt nimmt dabei ihre koordinierende Rolle als Planerin wahr und regelt den Umgang mit Ladestationen auf öffentlichem Grund.

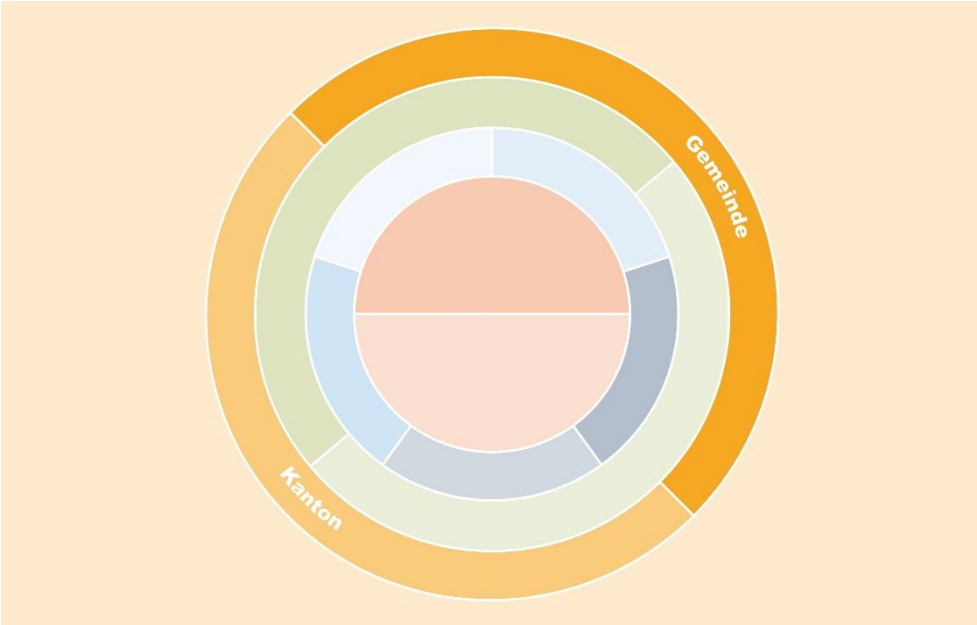
  Das Handeln der öffentlichen Hand hat Vorbildcharakter. Oft ist dieses erste aktiv werden durch die öffentliche Hand weniger zeitintensiv, da einige Kompetenzen direkt bei der Exekutive liegen. In Bezug auf die Ladebedürfnisse ist daran zu denken, dass Kantone und Gemeinden Wohnungs- und Geschäftsräume vermieten und auch Arbeitgebende sind. In diesen Bereichen verfügen sie deshalb über einen grossen Handlungsspielraum. Sie bieten zudem öffentliche Parkplätze an und können diese Dritten zur Erstellung von Ladestationen zur Verfügung stellen (z.B. mittels Baurechte oder Konzessionen) oder sind frei, darauf eigene Ladestationen zu betreiben.

  Weiter sind sie oft Eigentümer oder Eigentümerin von Versorgungsunternehmen und können hier über eine Eignerstrategie Einfluss nehmen. Denkbar ist zudem, dass die öffentliche Hand als Grundeigentümerin Baurechte zum Beispiel an Wohnbaugenossenschaften vergibt und diese an die Bedingung zur Erstellung von Ladeinfrastruktur knüpft.

Unterscheidung «Kanton» und «Gemeinde»

Die vierte Scheibe macht die Unterscheidung, ob Beispiele für Kantone oder Gemeinden gesucht werden. Der Leitfaden zeigt Beispiele für beide Staatsebenen auf.

Die Einflussmöglichkeiten als Kanton oder Gemeinde sind entsprechend ihrem Kompetenzbereich unterschiedlich.[3] Je mehr ein Kanton bereits regelt, umso weniger sind die Gemeinden gefordert. Die Gemeinden sind nahe an der Bevölkerung und kennen deren Bedürfnisse am besten. Aus diesem Grund lohnt es sich unter Umständen, auch weiterführende kommunale Bestimmungen zu erlassen.



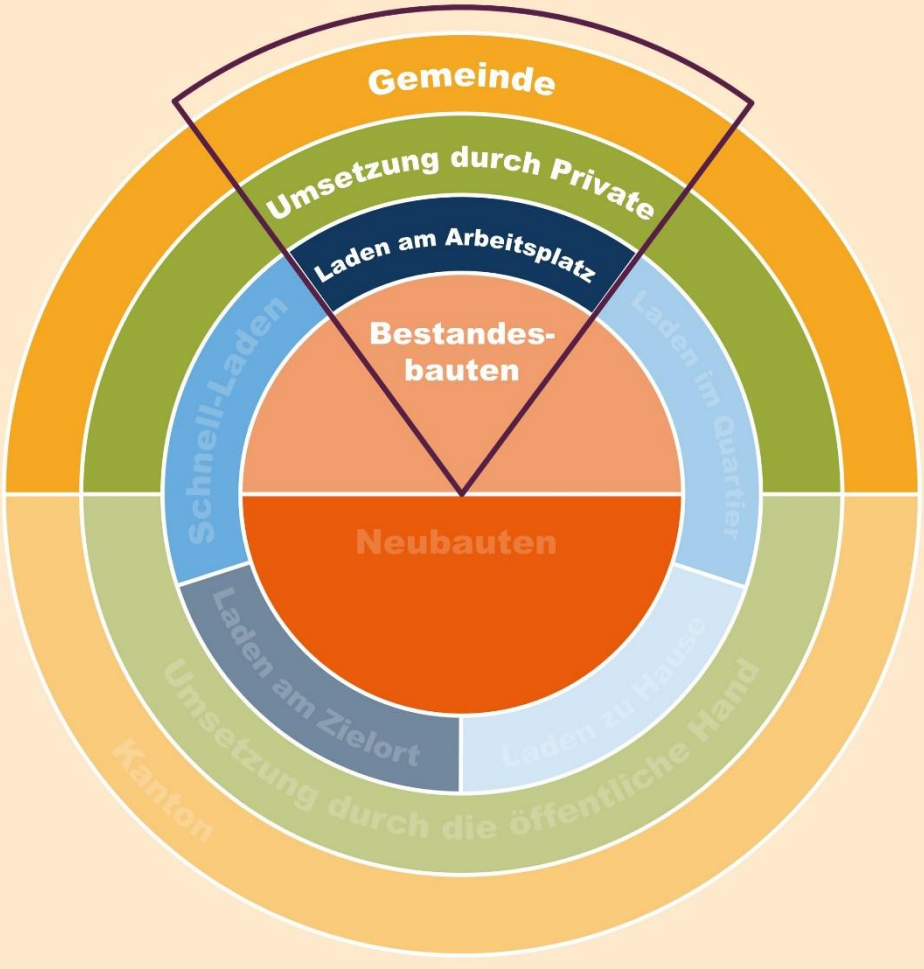
[3] Zu den Kompetenzbereichen von Bund, Kantonen und Gemeinden siehe Bundesamt für Raumentwicklung, Mobilität und Raum 250: Sachplan Verkehr ↗.

2.4 Auf den Punkt bringen (Einstellen der Scheibe anhand eines Beispiels)

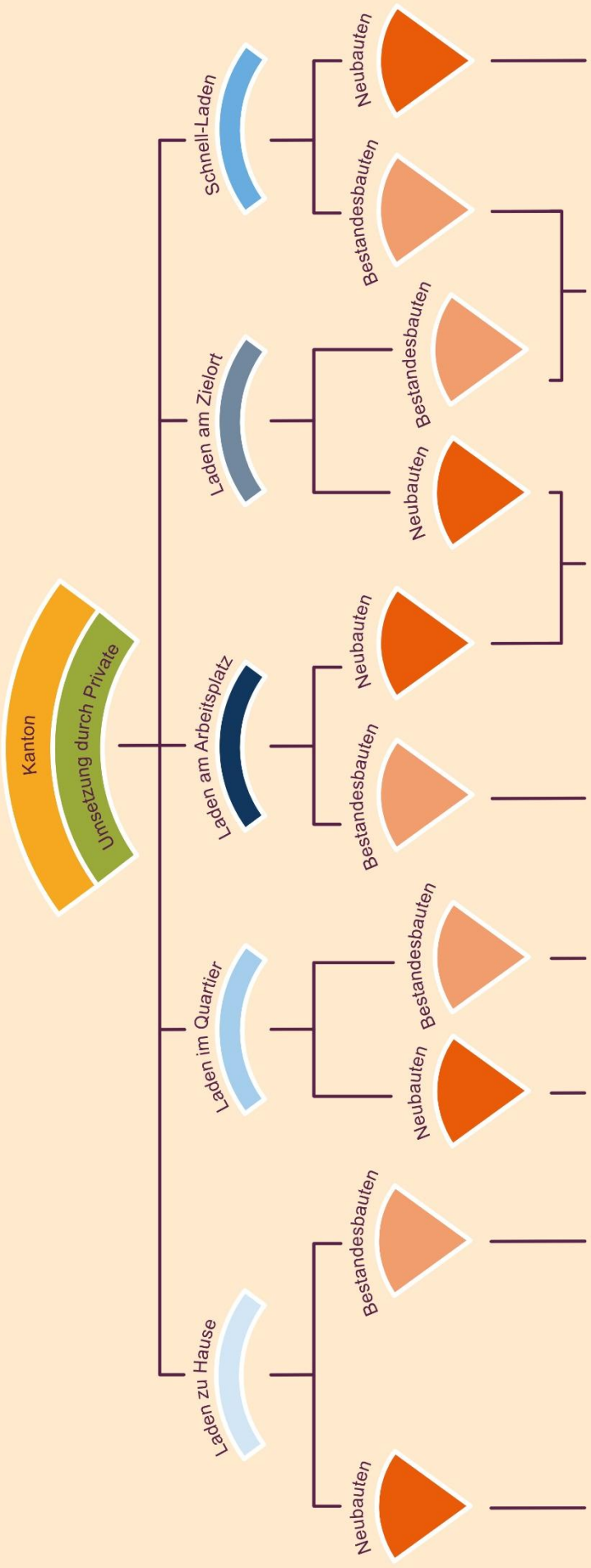
Der DrehPunkt ist ein Modell, in dem alle Scheiben gedreht werden können. Es spielt keine Rolle, welche Scheibe zuerst in die gewünschte Position gebracht wird. Nachfolgend ein Beispiel:

- Eine Gemeindeschreiberin sucht Beispiele aus anderen Gemeinden. Die vierte Scheibe wird auf «Gemeinde» gestellt.
- Die Gemeinde hat selbst schon viel getan und möchte nun die Bevölkerung zum Handeln bewegen. Die dritte Scheibe wird auf «Umsetzung durch Private» gestellt.
- Die Gemeinde ist eine Zupendlergemeinde. Auf Gemeindegebiet gibt es mehr Arbeitsplätze als Einwohnende. Darum wird die zweite Scheibe auf «Laden am Arbeitsplatz» gestellt.
- Viele der Unternehmen bestehen schon und die Gebäude wurden in den letzten Jahren gebaut. Neue Gewerbebauten können nur noch in geringem Masse realisiert werden. Darum wird die erste Scheibe auf «Bestandesbauten» eingestellt.

Als Resultat zeigt der Leitfaden auf, dass eine solche Konstellation unter anderem in den Gemeinden Ittigen, Cadenazzo und Losone sowie in den Städten Winterthur und St. Gallen vorhanden ist (siehe Ziffer 2.6 Verzeichnis der Beispiele aus Sicht der Gemeinden) →.



2.5 Verzeichnis der Beispiele aus Sicht der Kantone



Energiegesetzgebung
Kanton Schaffhausen →, Kanton Uri →
Baugesetzgebung
Kanton Bern →, Kanton Genf →, Kanton Schaffhausen →, Kanton Neuenburg →, Kanton Jura →
Förderprogramm
Kanton Zürich →

Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Genf →, Kanton Schaffhausen →, Kanton Waadt →, Kanton Zürich →, Kanton Neuenburg →
Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung
Kanton Freiburg →

Energiegesetzgebung
Kanton Schaffhausen→, Kanton Uri →
Baugesetzgebung
Kanton Bern →, Kanton Genf →, Kanton Schaffhausen →, Kanton Neuenburg →, Kanton Jura →
Förderprogramm
Kanton Zürich →

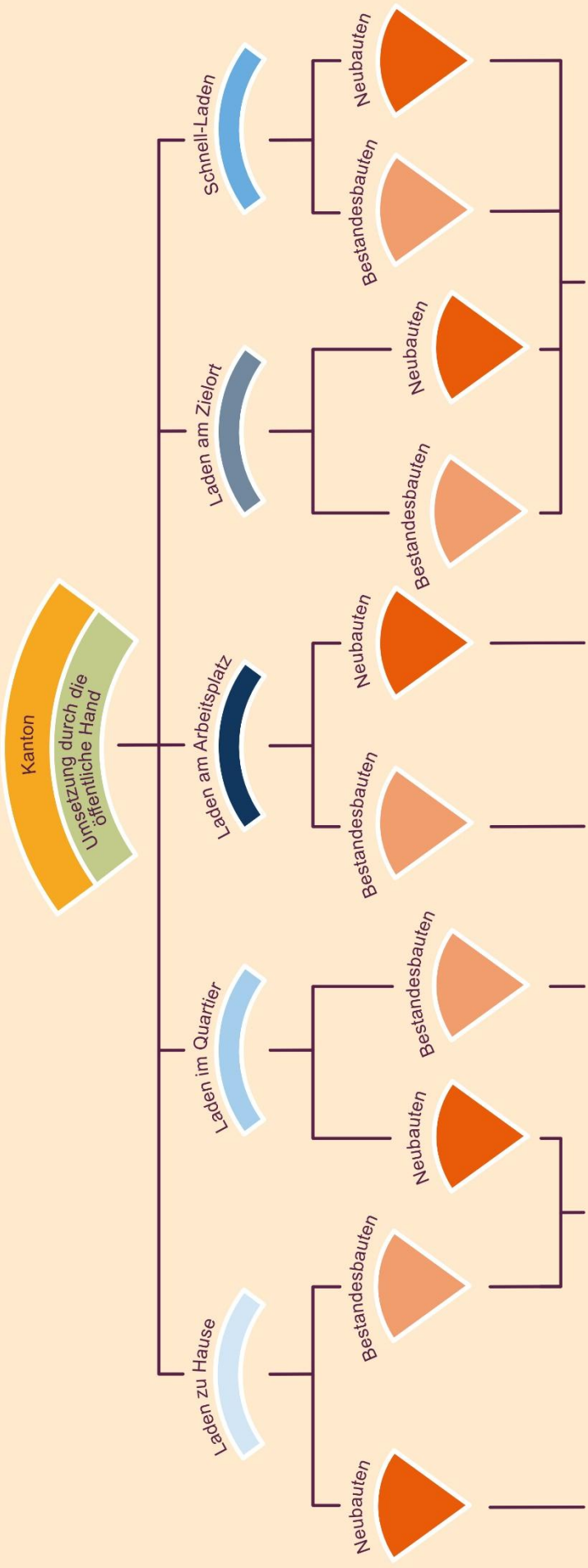
Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Genf →, Kanton Schaffhausen →, Kanton Tessin →, Kanton Waadt →, Kanton Zürich →, Kanton Thurgau →, Kanton Neuenburg →

Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Genf →, Kanton Tessin →, Kanton Waadt →, Kanton Neuenburg →

Baugesetzgebung
Kanton Bern →, Kanton Genf →, Kanton Neuenburg →, Kanton Jura →
Förderprogramm
Kanton Zürich →

Baugesetzgebung
Kanton Zürich →
Steuergesetzgebung
Kanton Bern →
Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Genf →,
Kanton Luzern →, Kanton St. Gallen →, Kanton Schaffhausen →, Kanton Tessin →, Kanton Waadt →,
Kanton Zürich →, Kanton Thurgau →, Kanton Neuenburg →

Energiegesetzgebung / Steuergesetzgebung
Kanton Schaffhausen →, Kanton Uri → / Kanton Bern →
Baugesetzgebung
Kanton Basel-Stadt →, Kanton Bern →, Kanton Genf →,
Kanton Luzern →,Kanton Schaffhausen →,
Kanton Zürich →, Kanton Neuenburg →, Kanton Jura →



Energiegesetzgebung
Kanton Neuenburg →
Baugesetzgebung
Kanton Neuenburg →
Förderprogramm
Kanton Zürich →, Kanton Neuenburg →
Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung
Kanton Basel-Stadt →, Kanton Freiburg →

Energiegesetzgebung
Kanton Neuenburg →
Baugesetzgebung
Kanton Neuenburg →
Förderprogramm
Kanton Bern →,Kanton Zürich →, Kanton Basel-Stadt →

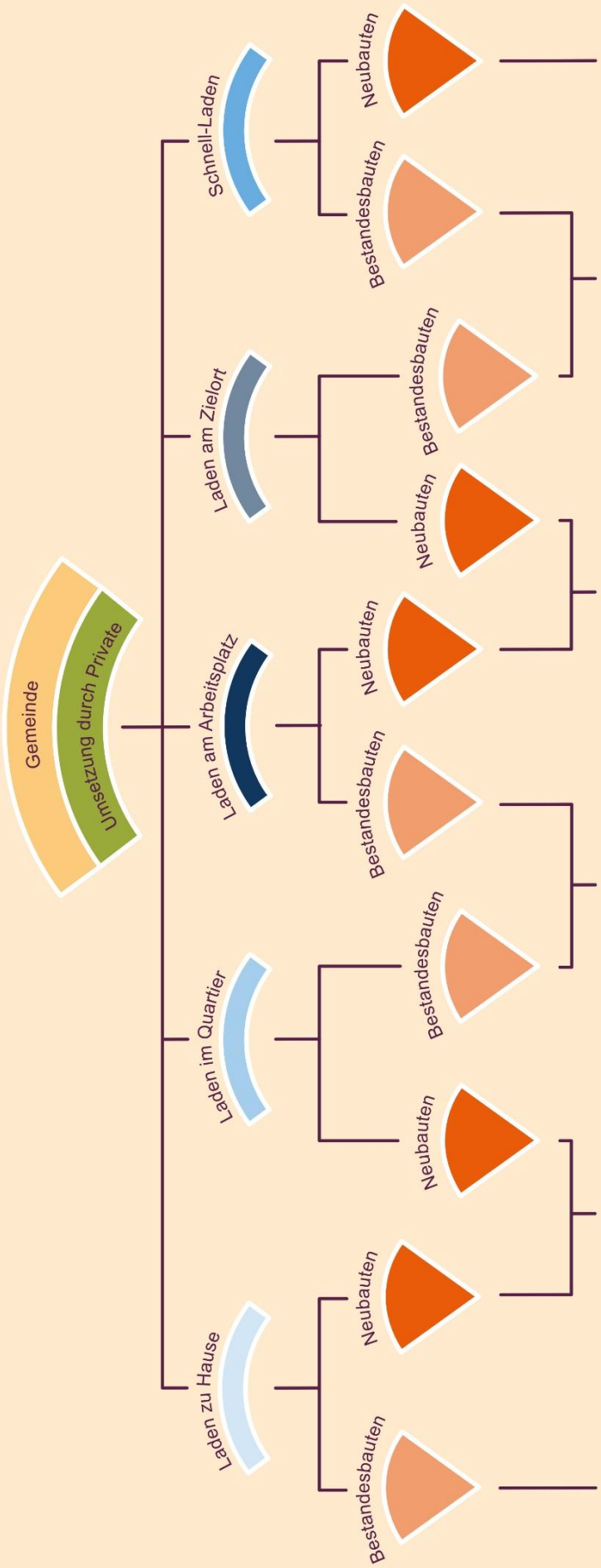
Energiegesetzgebung
Kanton Neuenburg →
Baugesetzgebung
Kanton Neuenburg →
Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Zürich →, Kanton Neuenburg →
Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung
Kanton Basel-Stadt →, Kanton Freiburg →

Energiegesetzgebung / Baugesetzgebung
Kanton Neuenburg → / Kanton Neuenburg →
Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Zürich →, Kanton Neuenburg →
Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung
Kanton Basel-Stadt →, Kanton Freiburg →

Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung
Kanton Basel-Stadt →, Kanton Freiburg →
Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Neuenburg →

Förderprogramm
Kanton Bern →, Kanton Zürich

2.6 Verzeichnis der Beispiele aus Sicht der Gemeinden



Baugesetzgebung
Gemeinde Illnau-Effretikon →, Gemeinde Ittigen →, Gemeinde Münsingen →, Stadt Schaffhausen →
Förderprogramm / Energiegesetzgebung
Gemeinde Cadenazzo →, Gemeinde Losone →, Gemeinde Hünenberg →, Gemeinde Bernex →, Gemeinde Terre di Pedemonte →, Gemeinde Dalpe →

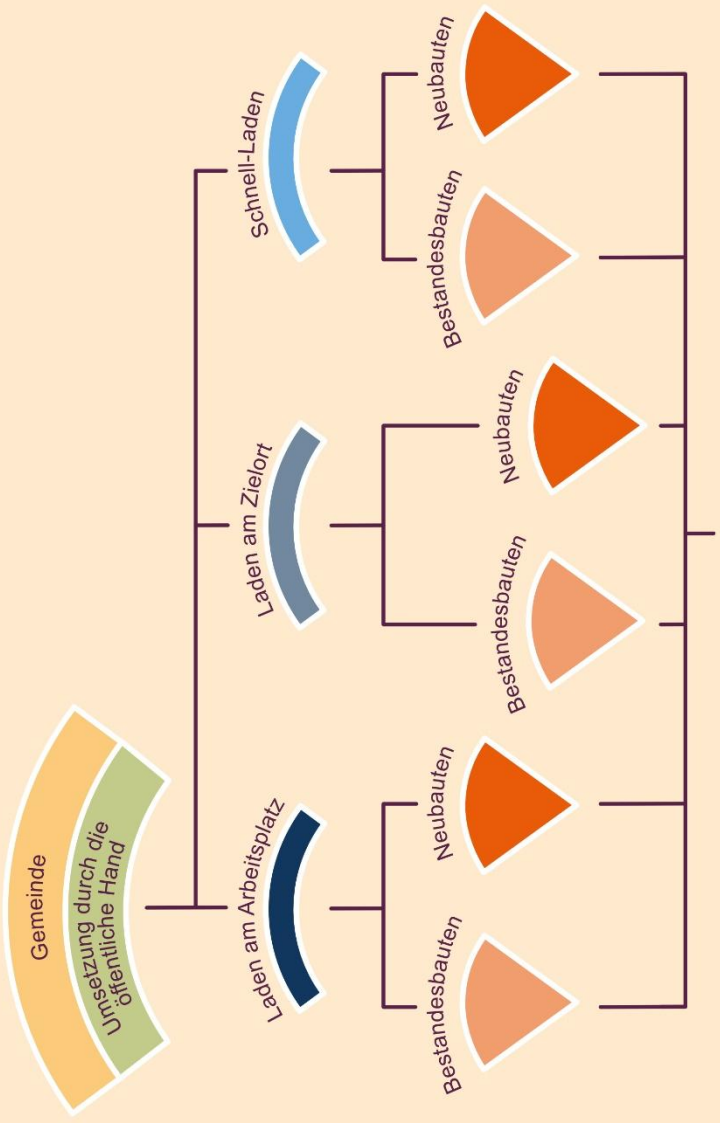
Förderprogramm / Energiegesetzgebung
Gemeinde Cadenazzo →, Gemeinde Illnau-Effretikon →, Gemeinde Ittigen →, Gemeinde Losone →, Gemeinde Hünenberg →, Gemeinde Bernex →, Gemeinde Terre di Pedemonte →, Gemeinde Dalpe →

Baugesetzgebung
Gemeinde Illnau-Effretikon →, Gemeinde Ittigen →, Gemeinde Münsingen →, Stadt Schaffhausen →
Förderprogramm / Energiegesetzgebung
Gemeinde Cadenazzo →, Gemeinde Losone →, Stadt Winterthur →, Gemeinde Hünenberg →, Gemeinde Bernex →, Gemeinde Terre di Pedemonte →, Gemeinde Dalpe →

Förderprogramm / Energiegesetzgebung
Gemeinde Cadenazzo →, Gemeinde Ittigen →, Gemeinde Losone →, Stadt Winterthur →, Stadt St. Gallen→, Gemeinde Hünenberg →, Gemeinde Bernex →, Gemeinde Terre di Pedemonte →, Gemeinde Dalpe →

Baugesetzgebung
Gemeinde Illnau-Effretikon→, Gemeinde Ittigen →, Gemeinde Münsingen →, Stadt Schaffhausen →
Förderprogramm / Energiegesetzgebung
Gemeinde Cadenazzo →, Gemeinde Losone → Stadt Winterthur →, Stadt St. Gallen→, Gemeinde Hünenberg →, Gemeinde Bernex →, Gemeinde Terre di Pedemonte →, Gemeinde Dalpe →

Förderprogramm / Energiegesetzgebung
Gemeinde Cadenazzo →, Gemeinde Illnau-Effretikon →, Gemeinde Ittigen →, Gemeinde Losone →, Stadt Winterthur →, Gemeinde Hünenberg →, Gemeinde Bernex →, Gemeinde Terre di Pedemonte →, Gemeinde Dalpe →



Gesetzgebung Beschaffungswesen
Gemeinde Köniz →, Gemeinde Münsingen →
Umweltschutzgesetzgebung
Gemeinde Köniz →

3 Handlungsbereiche

Einzelne Kantone und Gemeinden setzten sich bereits vertieft mit dem Thema Ladeinfrastruktur auseinander und ergriffen Massnahmen. Dabei nutzen sie ihren jeweiligen Handlungsspielraum, indem sie die Ladeinfrastruktur in ihrer Gesetzgebung verankert oder Förderprogramme aufgesetzt haben. Nachfolgend werden die in der Praxis etablierten Möglichkeiten zur Umsetzung erläutert.

Inhalt

3.1 Energiegesetzgebung

3.2 Baugesetzgebung

3.3 Förderprogramme

3.4 Steuergesetzgebung

3.5 Weitere Handlungsideen

3.1 Energiegesetzgebung

Die Energiegesetzgebung des Bundes unterstützt die Zielerreichung der kantonalen bzw. kommunalen Energiestrategien. Die darin enthaltenen Massnahmen zielen darauf ab, den Energieverbrauch zu reduzieren, den schädlichen CO_2-Ausstoss zu verringern und die Nutzung von erneuerbaren Energien zu erhöhen. Die Energiegesetzgebung spielt deshalb bei der Schaffung von Rahmenbedingungen für die Ladeinfrastruktur eine massgebliche Rolle. Soweit aus der Praxis ersichtlich, werden in der Energiegesetzgebung übergeordnete Grundsätze festgehalten und keine konkreten Bestimmungen zur Ladeinfrastruktur abgebildet (siehe Kapitel 4.1 Energiegesetzgebung → und Kapitel 5.1 Energiegesetzgebung) →. Die Grundsätze in der Energiegesetzgebung können aber zur indirekten Änderung der Baugesetzgebung führen (siehe Kapitel 4.1.2 Baugesetzgebung Kanton Bern) →.

3.2 Baugesetzgebung

Die Baugesetzgebung stellt ein Instrument dar, um Vorschriften zur Ladeinfrastruktur gesetzlich zu verankern. Dabei müssen die gesetzlichen Vorschriften im Einklang mit dem geltenden Bestandesschutz sein. Namentlich sind bestehende Bauten und Anlagen in ihrem Bestand geschützt. Diese dürfen grundsätzlich als sogenannte altrechtliche Bauten unverändert weiterbestehen und unterhalten werden. Dies, auch wenn sie nicht den neuen Vorschriften und Normen entsprechen. Gewisse Kantone weiten den Bestandesschutz aus, indem bestehende Bauten und Anlagen zeitgemäss erneuert, umgebaut oder erweitert werden können. Dieser liegt im Bereich von Neubauten und neubauähnlichen Vorhaben (dazu gehören z.B. grössere Anbauten und Aufstockungen von bestehenden Gebäuden) und unter Umständen von neubauartigen Umbauten. Um die Ladeinfrastruktur in Bestandesbauten zu fördern, sind geeignete Förderprogramme vorzusehen (siehe Kapitel 3.3 Förderprogramme) →.

Bewilligungspflicht

Für Ladestationen sind bezüglich Meldewesen, Anschluss und Betrieb die gleichen Bestimmungen wie für Verbraucher-, Energieerzeugungs- und Speicheranlagen einzuhalten. Ein frühzeitiger Austausch mit dem Netzbetreiber ist deshalb unabdingbar. Unter gewissen Umständen ist für die Installation einer Ladestation eine Baubewilligung gemäss den üblichen Vorgaben der kommunalen Baubewilligungsbehörden notwendig. Die Orientierungshilfe ↗ der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK enthält nähere Informationen, wann die Installation von Ladestationen einer Baubewilligung bedarf.

Erste Kantone, wie z.B. der Kanton Zürich →, sehen zudem ein vereinfachtes Meldeverfahren für private Hauseigentümer vor. Ladestationen für Elektrofahrzeuge können so schneller und einfacher installiert werden

Beabsichtigt die öffentliche Hand Vorschriften zur Ladeinfrastruktur in der Baugesetzgebung zu verankern, sind bei der Schaffung dieser Rahmenbedingungen folgende Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Vorgaben hinsichtlich der **Anzahl Ladestationen**

  Die Festlegung von klaren Vorschriften zur Anzahl Ladestationen ist von zentraler Bedeutung, um eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu gewährleisten und dem künftigen Ladebedarf gerecht zu werden. Die genaue Anzahl der Ladestationen sollte dabei in Abhängigkeit von verschieden Faktoren festgelegt werden, wie beispielsweise die Nutzung des Gebäudes (Einfamilien-, Mehrfamilienhaus, öffentlich zugängliche Parkhäuser, etc.), der Parkplatzkapazität und der zu erwartende Nachfrage nach Elektromobilität.

- Vorgaben hinsichtlich des **Ausbaustandards** (Ausbaustufe, Anschlussleistung, Lastmanagementsystem)

  Die Definition von klaren Vorschriften bezüglich des Ausbaustandards der Ladestationen ist entscheidend, um sicherzustellen, dass die Ladeinfrastruktur den technologischen Anforderungen entspricht und eine einheitlich hohe Qualität aufweist.

Für die Beurteilung und die Verankerung der vorgenannten Aspekte in den Gesetzesgrundlagen bietet sich die Orientierung an national anerkannten Standards an. Gemäss der bisherigen Praxis hat sich das SIA-Merkblatt 2060 als wegweisendes Richtdokument empfohlen. Für die Quantifizierung der Anzahl Ladestationen sind in diesem Merkblatt für jede Ausbaustufe ein Minimal- und Zielwert in Prozent im Sinne einer Empfehlung definiert.

SIA-Merkblatt 2060

Der SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein) hat mit seinem Normwerk anerkannte und nationale Regeln der Baukunde geschaffen. Die Erfüllung dieser Normen trägt zur Sicherheit von Bauten und Anlagen, zu deren Funktionalität, Dauerhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit und somit zu deren Qualität bei.

Das SIA-Merkblatt 2060 zeigt auf, wie die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden realisiert werden kann. Es legt den Fokus auf den Planungsprozess, die stufenweise Erschliessung von Parkplätzen und die Integration von Ladestationen in eine Leistungsbewirtschaftung sowohl innerhalb des Gebäudes als auch im Netz des Versorgers. Neben den technischen Rahmenbedingungen schafft das Merkblatt auch die Grundlage für Rahmenbedingungen durch die öffentliche Hand und Elektrizitätsnetzbetreiber.

Das SIA-Merkblatt 2060 wird derzeit in die SIA-Norm 387/5 überführt.

Für die einfache und effiziente Planung von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden steht allen am Bau beteiligten Anspruchsgruppen der SIA 2060 Online Rechner zur Verfügung (Link ↗).

Die Integration von Vorschriften zur Ladeinfrastruktur in der Baugesetzgebung bietet die Möglichkeit zur Schaffung eines effektiven Rahmens für den flächendeckenden und bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur. Eine Einbettung in die Baugesetzgebung drängt sich auch deshalb auf, da die Ladeinfrastruktur thematisch zu den Regelungen von Parkplätzen gehört, welche oftmals in der Baugesetzgebung verankert sind. Einige Kantone und Gemeinden sehen deshalb diesbezügliche Vorschriften in ihrer Baugesetzgebung vor (siehe Kapitel 4.2 Baugesetzgebung und Kapitel 5.2 Baugesetzgebung) →.

3.3 Förderprogramme

Kantonale und kommunale Förderprogramme unterstützen Private mit Fördergeldern beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und spielen eine aktive Rolle für den bedarfsgerechten und flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur.

In verschiedenen Kantonen und Gemeinden wurden bereits Förderprogramme im Zusammenhang mit der Ladeinfrastruktur erfolgreich etabliert (siehe Kapitel 4.3 Förderprogramme und 5.3 Förderprogramme) →. Die Förderprogramme regeln dabei die nachfolgende Aspekte:

- **Förderobjekt** (was wird gefördert?)

  Das Förderobjekt in den kantonalen und kommunalen Förderprogrammen bezieht sich in erster Linie auf die Grundinstallation und Ladestationen in Bestandesbauten. Dies umfasst sowohl öffentlich zugängliche Ladestationen als auch solche in Unternehmungen, Ein- und Mehrparteiengebäuden. Zudem werden teilweise auch Aus- und Weiterbildungen sowie Beratungen und Information im Energiebereich gefördert.

  Oftmals wird auch in den Förderprogrammen auf das SIA-Merkblatt 2060 verwiesen, um einheitliche Standards und Qualitätsrichtlinien für die förderberechtigten Ladestationen sicherzustellen.

- **Fördersubjekt** (wer hat Anspruch auf einen Förderbeitrag?)

  Anspruch auf Förderbeiträge haben in erster Linie private Eigentümer von Liegenschaften oder Unternehmen. Ebenfalls gibt es Förderprogramme, welche Gemeinden unterstützen, die in den Ausbau der Ladeinfrastruktur investieren möchten.

- **Förderbeitrag** (wie hoch ist der Förderbeitrag?)

  Der Förderbeitrag legt die Höhe der finanziellen Unterstützung fest. Dies kann eine prozentuale Deckung der Installationskosten, eine (maximale) Pauschalsumme oder andere Finanzierungsmodelle umfassen. Die Höhe des Förderbeitrags kann je nach Förderobjekt variieren und ist vom gesprochenen Rahmenkredit abhängig. Die Festlegung eines angemessenen Förderbeitrags ist entscheidend, um Investitionen in die Ladeinfrastruktur zu stimulieren und sicherzustellen, dass die finanzielle

Unterstützung effektiv zur Schaffung einer bedarfsgerechten und flächendeckenden Ladeinfrastruktur beiträgt.

Der Erfolg von Förderprogrammen hängt massgebend von der klaren Ausgestaltung, einem einfachen Zugang für Interessenten sowie einer kontinuierlichen Evaluation und Anpassung an die Entwicklungen und Bedürfnisse im Bereich der Elektromobilität ab. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass Förderprogramme bei grossen Einstellhallen in Mehrparteiengebäuden eine wichtigere Rolle spielen, als bei Einfamilienhäusern. Bei Letzteren scheint der Markt von selbst zu funktionieren.

3.4 Steuergesetzgebung

Die Förderung von Ladeinfrastruktur kann auch durch Regelungen in der Steuergesetzgebung unterstützt werden, indem diese Investitionen steuerlich absetzbar sind. Die Steuergesetzgebung des Bundes sieht vor, dass den Unterhaltskosten Investitionen gleichgestellt sind, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen. Darunter fallen Aufwendungen und Massnahmen, die zur rationellen Energieverwendung oder zur Nutzung erneuerbaren Energien beitragen.[4] Die kantonale Steuergesetzgebung sieht deshalb regelmässige ähnliche Vorschriften vor, weshalb in ersten Kantonen Investitionskosten für Ladestationen steuerlich zum Abzug zugelassen sind. Dabei ist die reine Installation der Ladestation unter Umständen nicht ausreichend für den steuerlichen Abzug, sondern es ist sicherzustellen, dass der für die Ladestation genutzte Strom aus erneuerbaren Energien stammt (z.B. Photovoltaikanlage) (siehe Kapitel 4.4 Steuergesetzgebung Kanton Bern) →.

Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich

Die Plenarversammlung der Konferenz Kantonaler Energiedirektoren (EnDK) hat am 29. August 2025 die Revision der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKEn 2025 ↗) verabschiedet. Mit dieser Revision werden die harmonisierten Energievorschriften der Kantone für Gebäude an den Stand der Technik angepasst. Den Kantonen stehen somit aktualisierte Empfehlungen für die Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele im Gebäudebereich zur Verfügung. Dank dieser Weiterentwicklungen leistet die EnDK einen entscheidenden Beitrag zur Energiewende. Die Mustervorschriften zur Elektromobilität sind im Modul 12 zu finden. Die Art. 12.1 und 12.2 beziehen sich in erster Linie auf Neubauten.

Weitere Informationen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

[4] Vgl. Art 32 Abs. 2 zweiter Satz Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG, SR 642.11 ↗) und Art. 1 Verordnung über den Abzug der Kosten von Liegenschaften des Privatvermögens bei der direkten Bundessteuer (Liegenschaftskostenverordnung, SR 642.116 ↗).

3.5 Weitere Handlungsideen

Kantone und Gemeinden haben die Möglichkeit, eigenständig zur Förderung der Elektromobilität beizutragen, indem sie gezielte Massnahmen ergreifen. Dies umfasst beispielsweise die nachfolgenden Handlungsideen:

- Erlass von Beschaffungsrichtlinien, welche auf die Beschaffung von nachhaltigen Fahrzeugen abzielen (siehe Kapitel 5.5 Gesetzgebung Beschaffungswesen) →;
- Erlass von Vorschriften im Rahmen von Personalverordnungen, die öffentlichen Verkehrsmittel oder in begründeten Fällen umweltfreundliche Fahrzeuge zu benutzen (siehe Kapitel 5.6 Personalgesetzgebung) →;
- Erlass von Vorschriften in der Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung, welche die Klimaschutzziele definieren oder auf die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Elektroautos abzielen (siehe Kapitel 4.5 Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung und Kapitel 5.4 Umweltschutzgesetzgebung) →;
- Bereitstellen von öffentlichem Parkraum für die Errichtung von Ladestationen (siehe an den Beispielen von Birsstadt ↗, Twann ↗, Kloten ↗ und Wädenswil ↗).

Kantone und Gemeinden können auf diese Weise die Nutzung der Elektromobilität in der Bevölkerung fördern. Sie tragen dadurch nicht nur zum Ausbau einer nachhaltigen Ladeinfrastruktur bei, sondern setzten auch positive Beispiele und fördern den Abbau von Berührungsängsten.

Abbau von Berührungsängsten

Eine Mehrzahl der Kantone und Gemeinden haben die Ladeinfrastruktur noch nicht in ihrer Gesetzgebung oder im Rahmen von Förderprogrammen verankert. Dennoch sind sie im Bereich der Ladeinfrastruktur nicht untätig, sondern setzen Massnahmen aus Eigeninitiative um. Dadurch nehmen sie eine Vorbildfunktion ein, stärken das Bewusstsein in der Bevölkerung und tragen zum Abbau von Berührungsängsten gegenüber Elektrofahrzeugen bei, indem die Elektromobilität praxisnah erlebbar wird.

Die Gemeinde **Wohlen bei Bern** stellt der Bevölkerung ein Carsharing-Angebot von Sponti-Car in Hinterkappelen, Uettligen und Wohlen zur Verfügung (Link ↗). Ebenfalls setzt die Gemeinden **Entlebuch** (Link ↗) auf das Angebot von Sponti-Car und in **Erstfeld** (Link ↗) steht ein Elektroauto von Mobility bereit.

Weitere Praxisbeispiele können Sie dem Handlungsleitfaden «Elektromobilität für Gemeinden» von energieschweiz entnehmen (Link ↗).

4 Best Practices Beispiele der Kantone

Die nachfolgende Sammlung von Best Practices Beispielen einzelner Kantone, zeigt auf wie diese die Ladeinfrastruktur im Rahmen ihrer Gesetzgebung oder mit Förderprogrammen geregelt haben.

Inhalt

4.1 Energiegesetzgebung

4.2 Baugesetzgebung

4.3 Förderprogramme

4.4 Steuergesetzgebung

4.5 Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung

4.1 Energiegesetzgebung

4.1.1 Kanton Basel-Stadt

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
SG 772.110 - Verordnung zum Energiegesetz (Energieverordnung, EnV) ↗	**§ 61 Beiträge an Mobilitätsmassnahmen** [1] Investitionen für die Beschaffung von E-Bikes, E-Scootern und E-Autos können im Rahmen von Aktionen gesondert gefördert werden.	

4.1.2 Kanton Schaffhausen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
SHR 730.100 - Energiegesetz ↗	**Art. 11 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität** [1] Neubauten und tiefgreifende Umbauten sind mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Der Ausbaustandard richtet sich nach der Gebäudenutzung. [2] Bestehende öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze mit mehr als 60 Parkeinheiten sind bis 2030 mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nachzurüsten. [3] Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und die Ausnahmen.	Das Energiegesetz des Kantons Schaffhausens tritt per 01.01.2026 in Kraft. Art. 11 Energiegesetz entspricht dabei dem Wortlaut von Art. 39a des Baugesetzes (siehe Ziffer 4.2.2 → hiernach). Art. 39a des Baugesetzes wird per 01.01.2026 aufgehoben.
SHR – 730.101 – Energieverordnung ↗	**§ 17d Abs. 3 (geändert), Abs. 4 (geändert)** [3] In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Nichtwohnbauten sowie Parkhäusern sind ab 10 Parkplätzen bei 20 Prozent der Parkplätze einsatzbereite Ladestellen gemäss Ausbaustufe «D» vorzunehmen. [4] Bei bestehenden Parkhäusern und Parkplätzen im Sinne von Art. 11 Abs. 2 Energiegesetzes sind 2 Prozent der Parkplätze gemäss der Ausbaustufe «D» auszurüsten	Die Energieverordnung des Kantons Schaffhausens tritt per 01.01.2026 in Kraft. Das Inkrafttreten der Energieverordnung führt zu einer Änderung der Energiehaushaltsverordnung, namentlich werden § 17d Abs. 3 und 4 der Energiehaushaltsverordnung geändert (siehe Ziffer 4.2.2 → hiernach).

4.1.3 Kanton Uri

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
RB Nr. 40.7211 - Energiegesetz des Kantons Uri (EnG) ↗	**Art. 24 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** [1] In Neubauten oder bei eingreifender Sanierung von Parkplätzen sind diese angemessen für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzubereiten. [2] Der Landrat regelt die Einzelheiten in einer Verordnung.	Das revidierte Energiegesetz wurde vom Landrat am 21.06.2023 verabschiedet und wurde vom Volk am 22.10.2023 angenommen. Das neue Energiegesetz ist jedoch noch nicht in Kraft, da gegen die Energieverordnung das Referendum ergriffen wurde. Weitere Informationen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.1.4 Kanton Neuenburg

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
Loi cantonale sur l'énergie (LCEn) ↗	**Art. 6.5** L'État et les établissements de droit public désignés par le Conseil d'État équipent une partie des places de stationnement des bâtiments publics dont ils sont propriétaires de bornes de recharge électrique.	

4.2 Baugesetzgebung

4.2.1 Kanton Bern

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
BSG 721.0 - Baugesetz (BauG) ↗	**Art. 18a Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge** [1] Ein angemessener Teil der Parkplätze ist für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzubereiten oder auszurüsten.	Die Revision des Energiegesetzes (KEnG), welche per 01.01.2023 in Kraft getreten ist, führte zur indirekten Änderung des BauG und damit zur Einführung von Art. 18a BauG.
BSG 721.1 - Bauverordnung (BauV) ↗	**Art. 56a Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge**	

[1] Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge bei Neubauten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Kantonalen Energieverordnung vom 26. Oktober 2011 (KEnV) richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden», Ausgabe 2020.
[2] Die Dimensionierung der Anschlussleistung für die entsprechenden Ausbaustufen gemäss SIA-Merkblatt 2060 ist nicht bindend.
[3] Beim Bau von neuen Wohngebäuden sind vorzusehen:
a für Einfamilienhäuser die Ausbaustufe «A» für alle Parkplätze,
b für Mehrfamilienhäuser die Ausbaustufe «C1» für alle Parkplätze.
[4] Bei Neubauten von Gebäuden der Kategorie «übrige Nutzungen» nach Artikel 52 sowie für öffentliche Parkhäuser sind bei mindestens 20 Prozent der Parkplätze, jedoch bei mindestens einem Parkplatz, betriebsbereite Ladestationen gemäss Ausbaustufe «D» vorzusehen. Für die übrigen Parkplätze ist die Ausbaustufe "A" vorzusehen.

Art. 91b1 Ladestationen
[1] Betreiberinnen und Betreiber von verkehrsintensiven Vorhaben sind verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten und zu betreiben.

Art. T7-1 Ladestationen für Elektrofahrzeuge
[1] Bestehende verkehrsintensive Vorhaben, die der Bestimmung von Artikel 91b1 nicht entsprechen, sind innert fünf Jahren seit Inkrafttreten dieser Änderung anzupassen.

4.2.2 Kanton Schaffhausen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
SHR 700.100 - Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz) ↗	**Art. 39a Weitere Anforderungen an Bauten und Anlagen: Ladeinfrastruktur für E-Mobilität** [1] Neubauten und tiefgreifende Umbauten sind mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Der Ausbaustandard richtet sich nach der Gebäudenutzung. [2] Bestehende öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze mit mehr als 60 Parkeinheiten sind bis 2030 mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nachzurüsten.	Die Einzelheiten hat der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in der Energiehaushaltsverordnung geregelt (vgl. unten). Aufgrund der Schaffung des neuen Energiegesetzes und der Energieverordnung, welche beide am

	[3] Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und die Ausnahmen.	01.01.2026 in Kraft treten, wird Art. 39a per 01.01.2026 aufgehoben (vgl. zukünftige Version des Baugesetzes ↗, welche ab 01.01.2026 in Kraft ist). Mit der Schaffung des neuen Energiegesetzes werden die energierechtlichen Bestimmungen aus dem Baugesetzt und aus dem Elektrizitätsgesetz in ein eigenständiges Gesetz überführt (vgl. Schreiben an die Medien aus den Verhandlungen des Regierungsrates vom 9. September 2025 ↗). Das neue Energiegesetz ↗ sowie die Energieverordnung ↗ sind beide im Amtsblatt für den Kanton Schaffhausen publiziert worden. Siehe Ziffer 4.1.2 → hiervor.
SHR 730.101 - Verordnung über den Energiehaushalt in Gebäuden und Anlagen (Energiehaushaltsverordnung, EHV) ↗	**§ 17d Ausbaustandard Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität** [1] Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden». [2] In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Wohngebäuden sind mindestens eine ausreichende Anschlussleitung sowie Leerrohre für eine spätere Installation der Ladeinfrastruktur entsprechend der Ausbaustufe «B» vorzusehen. [3] In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Nichtwohnbauten sowie Parkhäusern sind ab 10 Parkplätzen bei 20% der Parkplätze einsatzbereite Ladestellen gemäss Ausbaustufe «D» vorzunehmen. [4] Bei bestehenden Parkhäusern und Parkplätzen im Sinne von Art. 39a Abs. 2 BauG sind zwei Prozent der Parkplätze gemäss der Ausbaustufe «D» auszurüsten. [5] Eine bestehende Parkplatzsituation wird als Einheit beurteilt, wenn die einzelnen Parkplätze zusammenhängend angeordnet sind oder über ein gemeinsames Bewirtschaftungssystem verfügen.	Aufgrund der neuen Bestimmungen im Energiegesetz und in der Energieverordnung hat der Regierungsrat gleichzeitig eine Änderung der Energiehaushaltsverordnung beschlossen (vgl. Schreiben an die Medien aus den Verhandlungen des Regierungsrates vom 9. September 2025 ↗). Siehe Ziffer 4.1.2 → hiervor.

[6] Mechanische Parkplätze sind von der Ausrüstungspflicht ausgenommen.

4.2.3 Kanton Basel-Stadt

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
SG 730.100 - Bau- und Planungsgesetz (BPG) ↗	**3.VI.6 Abstellplätze für Fahrzeuge** **3.VI.6.) Autos** **§ 74** [...] [4] Ein angemessener Anteil – jedoch mindestens 25 % – der Parkplätze müssen mit Ladestationen für Elektroautos ausgerüstet sein. Für sämtliche restliche Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können. Einzelheiten regelt die Verordnung.	Die Einzelheiten hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen geregelt (vgl. unten).
SG 730.310 - Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV) ↗	**§ 24 Ausrüstung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge** [1] Ein Anteil von mindestens 25 % aller Parkplätze ist mit betriebsbereiten Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. [2] Bei Parkplätzen, die für Wohnungen bewilligt wurden, sind mindestens weitere 25 % mit Stromzuleitungen so vorzubereiten, dass ein einfacher Einbau einer Ladestation für Elektrofahrzeuge möglich ist. [3] Die leere Leitungsinfrastruktur, die Platzreserve im Stromverteiler und der Elektrizitätsanschluss des Gebäudes müssen so dimensioniert sein, dass eine spätere Ausrüstung aller Parkplätze mit Ladepunkten für Elektrofahrzeuge möglich ist. [4] Installationen mit mehreren Ladestationen am gleichen Anschlusspunkt benötigen ein Lastmanagementsystem nach den Vorgaben des Verteilnetzbetreibers.	

4.2.4 Kanton Luzern

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
SRL Nr. 735 - Planungs- und Baugesetz (PBG) ↗	**§ 119a Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** [1] Parkplätze in Einstellhallen von Gebäuden mit fünf und mehr Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner oder zehn und mehr Parkplätzen für	Die jüngste Revision des PBG, welche am 01.01.2025 in Kraft getreten ist, basiert auf der

	Beschäftigte sind mit einer Grundinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen auszurüsten, bei a. Neubauten, b. einer baubewilligungspflichtigen Erweiterung oder Änderung der Einstellhalle. [2] Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in der Verordnung. [3] Die Gemeinden können in einem Reglement weitergehende Vorschriften für die Pflicht zur Erstellung der Grundinfrastruktur erlassen.	Motion Meier Thomas und Mit. über die Förderung der E-Mobilität durch die Anpassung des Planungs- und Baugesetzes betreffend die Vorinstallation von E-Tankstellen bei Mehrfamilienhäusern im Stockwerkeigentum oder im Mietverhältnis ↗.
SRL Nr. 736 - Planungs- und Bauverordnung (PBV) ↗	**§ 23a Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** [1] Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» (Ausgabe 2020). [2] Bei Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner sind mindestens 60 Prozent und bei Parkplätzen für Beschäftigte mindestens 20 Prozent der Parkplätze mit einer ausreichenden Anschlussleitung sowie mit Leerrohren für eine zukünftige Installation der Ladeinfrastruktur gemäss Ausbaustufe C1 «Power to garage» auszurüsten.	

4.2.5 Kanton Genf

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
rsGE L 5 05.19 - Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) ↗	**Art. 5 Ratios de stationnement pour le logement** […] [6] Afin de favoriser et d'anticiper l'essor de l'électromobilité, les parkings en sous-sol doivent être équipés pour la recharge de véhicules électriques en suivant les recommandations du cahier technique SIA 2060, du 1er juin 2020. L'équipement minimum obligatoire du bâtiment comprend : a) une introduction électrique permettant une extension de l'infrastructure de recharge à l'ensemble des places de stationnement de l'ouvrage (niveau A); b) l'installation d'un tableau de répartition dimensionné de façon à réserver suffisamment d'espace pour les dispositifs de protection électrique et les éventuels compteurs, tel que défini au point 2.4.1.2 du cahier technique SIA 2060, du 1er juin 2020; c) un système de gestion de puissance dès 5 points de recharge. Dans le cas de places mutualisées, 10% des places de stationnement doivent être électrifiées. Dans le	

cas de places attribuées, un pourcentage de 20% est retenu (niveau C).

4.2.6 Kanton Zürich

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
700.1 Planungs- und Baugesetz (PBG) ↗	**III. Lage und Gestaltung** **§ 244** 1-3 […] 2 In der Bau- und Zonenordnung können die Anforderungen an die Ausstattung der Abstellplätze genauer geregelt werden.	Seit August 2025 können Gemeinden die Ausstattung der Abstellplätze bei Bedarf in der Bau- und Zonenordnung genauer regeln. Dies schliesst auch Vorgaben für eine Mindesterschliessung für Ladeinfrastruktur ein. Der Kanton Zürich empfiehlt folgende Musterbestimmung als Formulierung: «Bei Neubauten und grösseren Umbauten oder Nutzungsänderungen von Parkierungsanlagen sind alle Bewohner- und Beschäftigtenabstellplätze mit der elektrischen Basisinfrastruktur für die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorzubereiten (Ausbaustufe C1 gemäss SIA-Normen 2060 zur Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden).» Weitere Informationen zur Anpassung der Planungsinstrumente durch Gemeinden und Städetn sind unter folgendem Link ↗ zu finden.
700.6 – Bauverfahrensverordnung (BVV) ↗	**I. Bewilligungspflicht** **Befreiung** **A. Tatbestände** §1. Keiner baurechtlichen Bewilligung bedürfen in Bauzonen: […]	Dadurch, dass private Elektromobil-Ladestationen dem Meldeverfahren und nicht dem ordentlichen Baubewilligungsverfahren unterstellt werden, sind die Hürden für die

	k. nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge an bestehenden Fahrzeugabstellplätzen. **II. Meldepflicht** **A. Tatbestände** §2a. [1] Der Meldepflicht unterliegen unter Vorbehalt von Abs. 2: […] j. öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge an bestehenden Fahrzeugabstellplätzen. […] **C. Einzureichende Unterlagen** §2c. [1-4] […] [5] Mit der Meldung für eine Ladestation für Elektrofahrzeuge sind einzureichen: a. Situationsplan im Massstab 1:500 oder 1:1000 mit rot eingetragener Ladestation, b. einfache Skizzen, Fotos oder Pläne der projektierten Anlage, c. Produktbeschrieb des Herstellers der Ladestation.	Installation einer Ladestation tiefer. Dies kann indirekt zur Förderung von privaten Ladestationen beitragen.

4.2.7 Kanton Neuenburg

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'énergie (RELCEn) ↗	**Art. 34 Infrastructures de recharge pour véhicules électriques** [1]Les exigences relatives aux niveaux d'équipement pour les véhicules électriques dans les bâtiments à construire sont régies par le cahier technique SIA 2060. [2] Les bâtiments à construire doivent équiper toutes leurs places de stationnement prescrites selon la législation sur les constructions au moins selon le niveau d'équipement B. [3] Dans les bâtiments à construire affectés à l'habitation avec trois logements ou plus, au moins 40% des places de stationnement prescrites selon la législation sur les constructions doivent être équipées selon le niveau d'équipement D, mais au minimum une place de stationnement. [4] Dans les bâtiments à construire d'autres affectations, au moins 20% des places de stationnement prescrites selon la législation sur les constructions	

doivent être équipées selon le niveau d'équipement D, mais au minimum une place de stationnement et au maximum trente places de stationnement.

Art. 69 Bornes de recharge électrique
[1]Au moins un tiers des places de stationnement des bâtiments, propriétés de l'État et des établissements de droit public du 3ème cercle, fréquentés par du public (annexe 12, let. a à g), doivent d'ici au 1er mai 2026 être équipées de bornes de recharge électrique.

[2] Cette exigence s'applique aussi lorsque le bâtiment est loué à un tiers, à condition qu'il soit fréquenté par du public. Dans ce cas, le délai est fixé au 1er janvier 2030.

4.2.8 Kanton Jura

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
701.1 – Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT) ↗	**7. Stationnement** **a) Principie** **Art. 12** [1-3] […] [4] Les cases de stationnement pour les voitures de tourisme sont conçues, dans une proportion déterminée par le Gouvernement, de manière à permettre l'installation de bornes de recharge électrique	La loi révisée récemment par le Parlement et qui entrera en vigueur prochainement la reprend sans modification.
701.11 – Ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire ↗	**c) Bornes de recharge électrique** **Art. 18** [1] La proportion de cases de stationnement pour les voitures de tourisme qui doivent être conçues de manière à permettre l'installation de bornes de recharge électrique (art. 12, al. 4, LCAT) est de vingt pour cent au moins. [2] Cette exigence n'est pas applicable lorsque l'aménagement de cases de stationnement résulte d'un changement d'affectation qui ne nécessite pas d'autres travaux de construction	

4.3 Förderprogramme

4.3.1 Kanton Bern

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Ladeinfrastruktur (Basisinstallation) in Einstellhallen bei nicht-öffentlichen Parkplätzen	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur zum Laden von Elektrofahrzeugen auf nicht öffentlichen Parkplätzen in bestehenden Einstellhallen, die vor dem 1. Januar 2023 rechtskräftig bewilligt wurden. Es sind mindestens 10 Parkplätze auszurüsten. Als Basisinfrastruktur gilt die fest mit einer Einstellhalle verbundene Elektroinfrastruktur, an welche die einzelnen Ladestationen angeschlossen werden können. Die Basisinfrastruktur sieht folgende Elemente vor: Netzanschluss, Unterverteilung Elektroinstallation (inkl. Sicherungen, Zähler und Lastmanagement), Stromverteilung (Flachbandkabel oder Stromschiene) und Kommunikationsinfrastruktur, was der Ausbaustufe C «Power to Garage/ Parking» des Merkblattes SIA 2060 entspricht. Die neue Basisinfrastruktur ist förderberechtigt, wenn die Basisinfrastruktur über ein Lastenmanagementsystem verfügt.	Eigentümerinnen und Eigentümer von nicht-öffentlichen Parkplätzen	Der Förderbeitrag liegt bei max. 35 % der Anlagekosten. Beiträge über CHF 200'000.00 werden nicht linear berechnet, der Beitragssatz reduziert sich mit zunehmender Gesamtsumme.
Bidirektionale DC-Ladestationen	Förderberechtigt sind bidirektionale (DC)-Ladestationen zur Nutzung von V2X-Anwendungen. Die	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei max. 35% der Anlagekosten.

	Ladestation ist förderberechtigt, wenn die Definition der Bidirektionalität und der DC-Ladung gemäss SIA 2060 erfüllt ist.		
Informationsanlässe und Weiterbildung	Förderberechtigt sind Aus- und Weiterbildungen sowie die Information und Beratung im Energiebereich. Die Schwerpunkte liegen bei der Professionalisierung der planenden und ausführenden Fachleute sowie bei der Bauherreninformation in effizienter Energienutzung, in baulicher Erneuerung und zum Einsatz erneuerbarer Energien.	Anbieter von Weiterbildungskursen für Planer und Unternehmer sowie von Informationsveranstaltungen für Hausbesitzer, Verwaltungen, usw. im Energiebereich. Reine Firmenveranstaltungen (z.B. Tag der offenen Tür) können nicht unterstützt werden.	Der Förderbeitrag liegt bei max. 50% der anrechenbaren Kosten.
eMobility CheckUp (Projektspezifische Beratung zur Ladeinfrastruktur)	Förderberechtigt ist der e-Mobility CheckUp von Parkplätzen, die vor dem 1. Januar 2023 rechtskräftig bewilligt wurden. Es müssen mindestens 10 Parkplätze betroffen sein. Der eMobility CheckUp muss von einem Unternehmen bzw. Person durchgeführt, ausgefüllt und unterschrieben werden, die im Verzeichnis von Swiss eMobility als qualifizierte Anbieter aufgeführt ist.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag beträgt CHF 500.00
Berner Klimaprogramm für Gemeinden – Mobilitätsmanagement (EN_03)	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	Gemeinden, welche ein Konzept zu ihrem Mobilitätsmanagement erarbeiten wollen	50% der externen Beratungskosten bis max. CHF 20'000.00. Bedingungen für die Auszahlung sind: • Öffentlich zugängliches Mobilitätsmanagementkonzept • Mobilitätsmanagementkonzept

	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 Mobilitätskonzepts sind vielfältig. Es umfasst u.a. Konzepte für Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge.		durch zuständiges Organ beschlossen • Massnahmenplan sowie ein Plan fürs Monitoring und Controlling • Projektabrechnung, Belege für externen Aufwand

Nähere Informationen zu den Förderprogrammen des Kantons Bern und zu den geltenden Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden. Nähere Informationen zum Berner Klimaprogramm für Gemeinden sind zudem unter folgendem Link ↗ zu finden. Mit diesem Programm unterstützt der Kanton Bern die Gemeinden bei der Umsetzung von Massnahmen in den Bereichen Klima, nachhaltige Entwicklung und Energie.

4.3.2 Kanton Schaffhausen

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Erschliessung Ladeinfrastruktur	Förderberechtigt ist die Erschliessung der Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern, Industrie-/Gewerbe- und Bürogebäuden (SIA-Gebäudekategorien I, III und IX). Die Erschliessung beinhaltet die Erstellung der fest mit dem Gebäude verbundenen Elektroinfrastruktur für die Stromversorgung des Elektrofahrzeugs. Nicht zu der	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei 25% der Investitionskosten. Der minimale Beitrag pro Projekt muss mindestens CHF 1'000.00 erreichen.

	Erschliessung gehören die Ladestationen.		
Bidirektionale Ladestation	Förderberechtigt sind stationäre bidirektionale Gleichstrom-Ladestationen (DC) an privaten Parkplätzen von Ein- oder Mehrfamilienhäusern, welche mit einer Solarstromanlage im Eigenverbrauch gekoppelt sind. Pro Gebäude kann nur ein Gesuch eingereicht werden. Es werden ausschliesslich Neuanlagen gefördert. Die bidirektionale Ladestation entspricht der Definition und Anforderungen Merkblatt SIA 2060:2020 Ausbaustufe D (ready to charge).	Eigentümerinnen und Eigentümer	Einmaliger Investitionsbeitrag pro Ladestation: CHF 2'000.00 Der Förderbeitrag beträgt maximal 25% der Gesamtinvestitionen der geförderten Massnahme. Er ist auf CHF 50'000 bzw. 25 Ladestationen begrenzt.

Nähere Informationen zu den Förderprogrammen des Kantons Schaffhausens und zu den geltenden Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.3.3 Kanton Zürich

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Der Anschluss zu Hause	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur für Ladestationen bis zur horizontalen Zuleitung unmittelbar über den Parkplätzen in Ein- oder Mehrparteiengebäuden (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020). Die Förderung ist ausschliesslich für die Nachrüstung von bestehenden Gebäuden möglich.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkplätzen und/oder Immobilien	Pauschalbetrag von CHF 500.00 pro Parkplatz bis zu einer Gesamtanzahl von 15 Parkplätzen. Ab dem 16. Parkplatz reduziert sich der Beitrag auf CHF 300.00 pro zusätzlichem Parkplatz.

Das Elektroauto als Speicher	Förderberechtigt sind bidirektionale DC-Ladestationen an privaten Parkplätzen in Ein- oder Mehrparteiengebäuden (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020). Die Förderung ist für Bewohnerparkplätze in Bestand und Neubau möglich.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkplätzen und/oder Immobilien	Pauschalbeitrag von CHF 2'000.00 pro bidirektionaler DC-Ladestation.
Die Ladestation im Quartier	Förderberechtigt ist die Nachrüstung von bestehenden Anwohnerparkplätzen an siedlungsorientierten Strassen mit Ladestationen inkl. notwendiger Basisinfrastruktur (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020).	Gemeinden	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 3'000.00 pro Parkplatz und CHF 450'000.00 pro Gemeinde.
Laden am Mobilitäthub	Förderberechtigt ist die Ausrüstung abseits der Zentren gelegenen Park+Ride-Anlagen sowie Carsharing-Standorten mit AC-Ladestationen und Basisinfrastruktur (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020). Förderberechtigt sind sowohl bestehende als auch neue Anlagen.	Gemeinden und Betreibende von Park+Ride-Anlagen und Carsharing-Unternehmen	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 3'000.00 pro Parkplatz und CHF 60'000.00 pro Gesuch. Bei einer Teilförderung nur der Basisinfrastruktur liegt der max. Beitrag bei CHF 500.00 pro Anschlusspunkt, bei einer Teilförderung einer Ladestation bei CHF 2'500.00 pro Ladestation.
Der Anschluss fürs Firmenfahrzeug	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur bis zur horizontalen Zuleitung unmittelbar über den Parkplätzen für Ladestationen auf Parkplätzen an einem	Unternehmen (z.B. Gewerbe, Logistikunternehmungen)	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 60'000.00 pro Gesuch.

	Standort eines Unternehmens, die von der Geschäftsflotte (im Eigentum des betroffenen Unternehmens) genutzt werden (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020). Die Förderung ist ausschliesslich für die Nachrüstung von bestehenden Gebäuden möglich.		
Beratung einholen	Förderberechtigt sind Beratungsleistungen durch Energieversorgungsunternehmen und private Anbietende bezüglich des Baus und Standorts von Ladestationen, respektive zur Förderung der Elektromobilität	Gemeinden und Unternehmen	Der Fördersatz liegt bei 30% der Beratungskosten und beträgt max. CHF 10'000.00 pro Gesuch.

Grundlage für die Förderprogramme bildet der Regierungsratsbeschluss 909/2022 ↗. Nähere Informationen zu den geltenden Förderbedingungen sowie zu den weiteren Förderprogrammen des Kantons Zürich sind zudem im Förderreglement Ladeinfrastruktur ↗ sowie unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.3.4 Kanton Luzern

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Elektro-Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur in bestehenden Mehrparteiengebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten in Anlehnung an die Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060 (Stand 2020). Die Basisinfrastruktur in Neubauten ist nicht förderberechtigt. Ein Ersatzneubau gilt als Neubau.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Mehrparteiengebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten	Der Beitrag an die Basisinfrastruktur beträgt CHF 400.00 pro mit Strom erschlossenem Parkplatz. Der Förderbeitrag beträgt insgesamt höchstens 30% der Gesamtinvestitionskosten und max. CHF 100'000.00 pro Mehrparteiengebäude oder

	Die Basisinfrastruktur ist förderberechtigt, wenn sie über ein Lastenmanagementsystem verfügt und der Strom ausschliesslich aus erneuerbaren Energien stammt.		gemeinsamer Infrastruktur (Einstellhalle).

Nähere Informationen zu dem Förderprogramm des Kantons Luzern und zu den Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.3.5 Kanton St. Gallen

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Ladeinfrastruktur in bestehenden Einstellhallen	Förderberechtigt sind Infrastrukturanlagen mit Lastmanagement zum elektrischen Laden von Elektrofahrzeugen in nicht-öffentlichen Einstellhallen von bestehenden Bauten mit einer Baubewilligung, die vor dem 31. Dezember 2020 rechtskräftig erteilt wurde. Gefördert wird das Einrichten der Anschlussleitung einschliesslich der elektrischen Schutzeinrichtungen sowie allfälliger Stromzähler (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020), wenn gleichzeitig mindestens vier betriebsbereite Ladestationen installiert / verbaut werden (Ausbaustufe D «Ready to Charge gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020). Gefördert werden zudem neu erstellte Ladeinfrastrukturen (Ausbaustufe C1) sowie Kauf und Installation von	Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften	Für das Einrichten der Anschlussleitung beträgt der Beitrag CHF 300.00 je eingerichteten Parkplatz. Es wird nur einmal ein Beitrag an die Installation der Ausbaustufe C1/C2 gewährt. Der Förderungsbeitrag an das Einrichten der Anschlussleitung beträgt höchstens CHF 25'000.00 und höchstens 35% der Investitionskosten. Beim Einrichten betriebsbereiter Ladestationen (Ausbaustufe D) wird der Kauf von Ladestationen mit CHF 800.00 je Parkplatz unterstützt bei einer Mindestanzahl von vier Ladestationen. Der Förderungsbeitrag beträgt höchstens 50% der Investitionskosten. Die nachträgliche Installation von betriebsbereiten

	betriebsbereiten Ladestationen (Ausbaustufe D).		Ladestationen wird ebenfalls gefördert, wobei eine Mindestanzahl von vier Ladestationen installiert werden muss.

Im Kanton St. Gallen setzt sich die Energieagentur St. Gallen GmbH für die Energieförderung ein. An der Energieagentur St. Gallen GmbH sind der Kanton St. Gallen, die Stadt St. Gallen, die Vereinigung St. Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten und die St. Gallisch-Appenzellische Kraftwerke AG beteiligt. Nähere Informationen zum Förderprogramm und zu den Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden, wobei die allgemeinen Voraussetzungen in der Verordnung über Förderungsbeiträge nach dem Energiegesetz (EnFöV, sGS 741.12) ↗ festgelegt sind.

4.3.6 Kanton Thurgau

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Erschliessung Ladeinfrastruktur	Förderberechtigt ist die Erschliessung der Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern, Industrie-/Gewerbe- und Bürogebäuden (SIA-Gebäudekategorien I, III und IX). Die Erschliessung beinhaltet die Erstellung der fest mit dem Gebäude verbundenen Elektroinfrastruktur für die Stromversorgung des Elektrofahrzeugs. Nicht zu der Erschliessung gehören die Ladestationen.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei 15% der Investitionskosten. Der minimale Beitrag pro Projekt muss mindestens CHF 1'000.00 erreichen. Der maximale Beitrag beträgt CHF 30'000.00 pro Projekt.
Bidirektionale Ladestation	Förderberechtigt sind stationäre bidirektionale Gleichstrom-Ladestationen (DC) an privaten Parkplätzen in Ein- oder Mehrfamilienhäusern, welche mit einer Solarstromanlage im Eigenverbrauch gekoppelt sind. Es werden ausschliesslich	Eigentümerinnen und Eigentümer	Einmaliger Investitionsbeitrag pro Ladestation: CHF 2'000.00 Der Förderbeitrag beträgt maximal 25% der Gesamtinvestitionen der geförderten Massnahme. Er ist auf CHF 50'000 bzw.

	Neuanlagen gefördert. Die bidirektionale Ladestation entspricht der Definition und Anforderungen Merkblatt SIA 2060 (Stand 2020) Ausbaustufe D (ready to charge).		25 Ladestationen begrenzt.

Weitere Informationen zu den Förderprogrammen des Kantons Thurgau und zu den Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.3.7 Kanton Genf

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Pré-équipement du parking collectif en ouvrage	Pre-équipement du parking d'habitation collective	Tous propriétaires d'immeubles de minimum 5 logements dont l'autorisation de construire a été accordée avant 2023. Les copropriétaires formant une propriété par étage (PPE) ou les propriétaires institutionnels de logements locatifs sont concernés. La demande peut être faite par le propriétaire du bâtiment (personne physique ou morale) ou un mandataire (régie, opérateur/installateur) et éventuellement selon principe du tiers investisseur.	Montants pour l'installation de places électrifiée: La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs. Le montant maximum est de 20'000 CHF par parking équipé. Le montant par place électrifiée est dégressif. La subvention est calculée de manière progressive en fonction du nombre de places équipées, selon le barème suivant: • 500 francs par place, pour les 10 premières places • 300 francs par place, pour les places 11 à 30 • 250 francs par place, pour chaque place au-delà de 30 Montants pour les bornes individuelles:

			La subvention est de maximum 1’000 CHF par borne. La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs. Le montant maximum est de 30’000 CHF par parking équipé avec la subvention bornes.
Bornes mutualisées dans des parkings en ouvrage	L’achat et l'installation de bornes mutualisées dans les parkings souterrains liés à des habitations collectives peuvent bénéficier d’une subvention. Une borne mutualisée est une infrastructure de recharge pour véhicule électrique mise à disposition de tous les habitants d’un immeuble d’habitation.	Les propriétaires d’immeubles comprenant au minimum 5 logements (locatifs ou en PPE) dont l’autorisation de construire est antérieure à 2023. La demande peut être déposée par: • le propriétaire (personne physique ou morale) • la régie • un installateur mandaté • ou un tiers investisseur (contrat type accepté).	La subvention est de 500 CHF par place électrifiée. La subvention est de maximum 2’000 CHF par borne mutualisée. Les bâtiments ayant déjà bénéficiés d’une subvention au pré-équipement telle que définie dans le feuillet 2. Pré-équipement du parking collectif en ouvrage ne sont pas éligibles à la subvention de 500 CHF par place. La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs. Un cumul est possible avec la subvention pour les bornes individuelles, mais le plafond global n’excède pas 30’000 CHF par bâtiment.
Bornes mutualisöes en surface	L’achat et installation de bornes mutualisées sur des parkings extérieurs privés liés à des immeubles d’habitation collective peuvent bénéficier d’une subvention. Une borne mutualisée est une infrastructure de	Les propriétaires d’immeubles comprenant au minimum 5 logements (locatifs ou en PPE) dont l’autorisation de construire est antérieure à 2023. La demande peut être déposée par: • le propriétaire (personne physique ou morale)	La subvention est de 500 CHF par place électrifiée. La subvention est de maximum 2’000 CHF par borne mutualisée. La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs.

recharge pour véhicule électrique mise à disposition de tous les habitants d'un immeuble d'habitation.	• la régie • un installateur mandaté • ou un tiers investisseur (contrat type accepté).	

Nähere Informationen zu den Förderprogrammen des Kantons Genf und zu den Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.3.8 Kanton Waadt

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Subventions pour l'infrastructure de recharge à usage privé (hors habitations individuelles et mitoyennes)	Infrastructure de recharge à usage privé	La subvention est à destination des acteurs privés, en premier lieu les propriétaires de logements. Elle s'adresse également aux entreprises et organisations propriétaires de leurs locaux, mettant des places de parc à disposition de leurs employés. Il s'agit d'une aide unique à l'investissement, destinée à équiper un bâtiment construit avant 2021. Le projet doit prévoir au moins 3 places à équiper électriquement (niveau C1 ou C2 selon cahier technique SIA 2060). L'équipement électrique des places de parking des habitations individuelles n'est pas subventionné. Ceci inclut les maisons à deux logements, les villas contiguës ainsi que les parkings collectifs qui leur sont dédiés. **Nouveau modèle de subventions**	A compter du 1er mai 2025, le montant des subventions est compris entre CHF 200 et CHF 400.- par place équipée électriquement, niveau d'équipement C1 ou C2 (selon cahier technique SIA 2060), et dépend du nombre de places à équiper. Il couvre au maximum 50% des coûts totaux (coûts des bornes non compris). Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.

		A compter du 1er mai 2025, la Direction de l'Energie (DGE-DIREN) ne subventionne plus l'installation de borne de recharge et modifie son modèle de subventions pour l'équipement électrique des places de parking à usage privé.	
Subventions pour l'infrastructure de recharge à usage public	Cette mesure vise à faciliter la recharge de substitution (au travail ou à domicile) pour les automobilistes sans place de parc privative, ainsi que la recharge à destination (lieux d'achats, de restauration, de loisirs, etc.).	Cette mesure vise à faciliter la recharge de substitution (au travail ou à domicile) pour les automobilistes sans place de parc privative, ainsi que la recharge à destination (lieux d'achats, de restauration, de loisirs, etc.). La subvention a pour but d'accélérer l'installation de bornes de recharge publique, dans les parkings dits publics, qu'ils soient en mains privées ou municipales, ainsi que les places de parc en voirie. Elle s'adresse aussi aux parkings existants à usage semi-public (à savoir les visiteurs de commerces, hôtels, centres de loisirs, etc). Il est question de favoriser un grand nombre de points de recharge au lieu d'un petit nombre de bornes de recharge rapide.	A compter du 1er mai 2025, le montant des subventions est compris entre CHF 2'000 et CHF 4'000.- par point de charge, et couvrent au maximum 50% des coûts totaux. Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.
Subventions pour les études territoriales sur la mobilité électrique	Une aide financière est accordée pour la réalisation d'études sur la mobilité électrique. Destinée aux communes ou aux groupements de communes, cette mesure d'encouragement vise à : • accélérer le remplacement des voitures à combustion par des voitures éle-ctriques	Communes ou aux groupements de communes	Le nombre d'études subventionnées est limité à deux par entité. Le montant de la subvention est plafonné à 50% des coûts (TTC), mais au maximum à CHF 10'000.- par étude. Lors de regroupement de communes le montant plafond de 10'000.- peut être

	• favoriser en premier lieu la mobilité électrique partagée et l'alimentation d'origine renouvelable • accélérer le déploiement des infrastructures publiques de recharge. Classées en trois catégories combinables, les études subventionnées peuvent concerner : • la stratégie (analyse des besoins, projections, objectifs, axes stratégiques, etc.), • le plan d'actions (définition, élaboration et mise en œuvre de mesures), • l'accompagnement (choix technologiques, fournisseurs, monétisation, emplacements, appel d'offres, etc.). Une réflexion sur l'approvisionnement électrique et l'usage des énergies renouvelables devrait y être intégrée, de même que la recherche de solutions novatrices, comme par exemple la gestion intelligente de la recharge et l'autopartage.		augmenté en fonction du bassin de population. Les études, dont le montant total est inférieur à CHF 5'000.-, ne sont pas subventionnées. Les soutiens financiers incluant d'autres parties (ex. programme Cité de l'Energie) ne peuvent pas dépasser le montant de l'étude. (voir Conditions générales, Subvention des études municipales visant la promotion de la mobilité électrique ↗)

Nähere Informationen zu den Förderprogrammen des Kantons Waadt und zu den Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.3.9 Kanton Neuenburg

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Subvention pour l'installation d'une borne de recharge	Bornes installées par des propriétaires privés, des	A toutes les personnes physiques, morales, les	CHF 800.00 d'aide par borne installée

	collectivités ou des entreprises.	communes ainsi que certains établissements de droit public. Une locataire qui investit pour l'installation de la borne avec l'accord d'une propriétaire éligible peut aussi en bénéficier. Borne rattachée à un bâtiment individuel (par ex. une villa): Il est impératif que le rapport de sécurité de l'ordonnance sur les installations à basse tension (OIBT) de la borne soit daté du 1er juillet 2024 ou ultérieurement. Subvention exclue pour les nouveaux bâtiments avec permis de construire déposés après le 1er juillet 2024.	

Nähere Informationen zum Förderprogramm des Kantons Neuenburg und zu den Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.3.10 Kanton Tessin

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Incentivo per l'installazione di una stazione di ricarica per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro	L'installazione di una stazione di ricarica senza gestione del carico per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro. La stazione di ricarica deve essere fissata in modo permanente al muro o su di un supporto dedicato. La stazione di ricarica deve avere una potenza nominale minima di 3.7 kW L'installazione di un impianto di ricarica per veicoli elettrici a domicilio o	L'incentivo è destinato ai privati ed è concesso ai datori di lavoro solo se la stazione di ricarica è destinata ad uso esclusivo del personale impiegato.	Stazione di ricarica senza gestione del carico: Fr. 500.- per stazioni di ricarica monodirezionali; Fr. 4'000.- per stazioni di ricarica bidirezionali. Impianto di ricarica dotato di un sistema di gestione del carico centralizzato: Fr. 1'200.- a stazione di ricarica installata; Fr. 4'000.- a stazione di ricarica bidirezionale installata.

presso datori di lavoro, dotato di un sistema di gestione del carico centralizzato.

Nähere Informationen zum Förderprogramm des Kantons Tessins und zu den Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ sowie im Decreto esecutivo concernente gli incentivi per l'acquisto di veicoli, motoveicoli, quadricicli e tricicli elettrici, lo sviluppo di infrastrutture di ricarica e la messa fuori circolazione di veicoli inquinanti, 8.3.2023 (Version vom 13.12.2024) ↗ zu finden. Unter folgendem Link ↗ ist die Entwicklung der Ladestationen, welche durch kantonale Förderprogramme unterstützt werden, ersichtlich. Diese jährlich erstellten Förderungsmonitorings ermöglichen es, die Entwicklung und die Trends bei den Förderungsanträgen im Energiebereich zu analysieren, die von Privatpersonen bei der Kantonsverwaltung eingereicht werden. Das Monitoring ermöglicht es anschliessend, die Erreichung der Ziele zu überprüfen und gegebenenfalls den Rahmenkredit entsprechend der Nachfrage anzupassen.

4.4 Steuergesetzgebung

4.4.1 Kanton Bern

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
BSG 661.312.51 - Verordnung über Unterhalts-, Betriebs- und Verwaltungskosten von Grundstücken (VUBV) ↗	**Art. 1a Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen** 1 Als Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen (Art. 36 Abs. 1a StG), gelten Aufwendungen für Massnahmen, die zur rationellen Energieverwendung oder zur Nutzung erneuerbarer Energien beitragen. 2 Diese Massnahmen beziehen sich mit Ausnahme derjenigen gemäss Artikel 36 Absatz 1c StG auf den Ersatz von veralteten und die erstmalige Anbringung von neuen Bauteilen oder Installationen in bestehenden Gebäuden. 3 Werden die Massnahmen durch öffentliche Gemeinwesen subventioniert, so kann die steuerpflichtige Person nur die Kosten abziehen, die sie selbst trägt. 4–5 …	Unterhaltskosten können in der jährlichen Steuererklärung als Abzüge geltend gemacht werden (Art. 36 Steuergesetz StG, BSG 661.11 ↗). Werden an bestehenden Gebäude Investitionen, die dem Energiesparen oder Umweltschutz dienen, getätigt, sind die Kosten dafür abziehbar. Im Merkblatt 5 ↗ der Steuerverwaltung des Kantons Bern ist detailliert dargestellt, welche Kosten in diesem Zusammenhang in Abzug gebracht werden können. Abzugsfähig sind u.a. E-Ladestationen, falls diese mit einer eigenen

Photovoltaikanlage gespiesen werden.

4.5 Umweltschutz- und Verkehrsgesetzgebung

4.5.1 Kanton Basel-Stadt

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
SG 780.100 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) ↗	**§ 16a Lademöglichkeiten für Elektroautos** [1] Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen. [2] Der Kanton fördert die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Elektroautos auf privatem und öffentlichem Grund. **§16b Finanzielle Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos** [1] Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektroautos in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und auf privatem Grund wird bis einschliesslich zum Jahr 2030 finanziell gefördert. [2] Für die Ausrichtung von Förderbeiträgen und die Finanzierung der damit verbundenen Vollzugskosten wird ein Fonds gebildet. [3] Die Mittel des Fonds dürfen auch für die Deckung eines allfälligen Fehlbetrags aus dem mit Grossratsbeschluss vom 14. April 2021 bewilligten Darlehen an die Industriellen Werke Basel für die Finanzierung von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend verwendet werden. [4] Der Fonds besteht bis zur vollständigen Deckung der in Abs. 2 und 3 genannten Kosten. Ein bei seiner Auflösung bestehender Überschuss wird dem Stromsparfonds zugewiesen. **§ 16c Finanzierung des Fonds** [1] Der Fonds wird durch einen auf dem Strombezug aus dem öffentlichen Stromnetz bei Ladevorgängen erhobenen Zuschlag zur Elektrifizierung der motorisierten Mobilität (ZEM) und durch allfällige Förderbeiträge des Bundes gespeist. [2] Der Regierungsrat legt die Höhe ZEM fest. Dieser beträgt höchstens 2.5 Rp./kWh.	Weitere Informationen sind dem Ratschlag zur Förderung der Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkierungsanlagen an den Grossen Rat ↗ sowie dem Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität ↗ zu entnehmen. Die §§ 16a ff. USG schaffen eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Bildung eines Fonds zur Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkhäusern und auf privatem Grund. Eine solche gesetzliche Grundlage wir gemäss § 42 Abs. 5 Finanzhaushaltsgesetz (SG 610.100 – Gesetz über den kantonalen Finanzhaushalt ↗) ausdrücklich verlangt. Weitere Einzelheiten zur Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos ist in der Verordnung für Ladeinfrastruktur geregelt (SG 780.360 – Verordnung über die Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos ↗).

[3] Ausgenommen von der Erhebung des ZEM sind unter Vorbehalt der Installation eines separaten, für die Erhebung des ZEM vorgesehenen Zählers:
a) bei Inkrafttreten der §§ 16b ff. bereits bestehende Ladeinfrastrukturen;
b) Ladeinfrastrukturen, für deren Erstellung und Erweiterung keine Förderbeiträge gewährt werden.
[4] Der Regierungsrat kann Mittel aus dem Fonds Energieförderabgabe in den neuen Fonds übertragen. Diese Mittel sind zu einem späteren Zeitpunkt soweit möglich wieder in den Fonds Energieförderabgabe zurück zu überweisen.

16d Befristung des ZEM
[1] Der ZEM wird längstens bis zur Deckung der Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie eines Fehlbetrags gemäss § 16b Abs. 3 erhoben.
[2] Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Erhebung des ZEM einzustellen, wenn dessen Zweck gemäss Abs. 1 erreicht ist.

§ 16e Fördergegenstand
[1] Förderbeitragsberechtigt sind die Neuerstellung und die Erweiterung von:
a) Ladeinfrastrukturen in staatlichen und privaten öffentlich zugänglichen Parkhäusern;
b) Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund;
c) Ladeinfrastrukturen von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern auf Allmend.

§ 16f Förderkriterien
[1] Förderbeitragsberechtigt sind Ladeinfrastrukturen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.
[2] Die Ladeinfrastruktur umfasst die Grundinstallation unter Ausschluss der Ladestationen.
[3] Förderbeiträge werden nur ausgerichtet, wenn die Ladeinfrastruktur mit einem separaten Stromzähler für die Erhebung des ZEM ausgerüstet wird.

§ 16g Förderumfang
[1] Die Höhe der Förderbeiträge hängt vom Fördergegenstand ab und beträgt
a) bei Ladeinfrastrukturen in staatlichen und privaten öffentlich zugänglichen Parkhäusern 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 3'500 pro Ladepunkt;

b) bei Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 1'300 pro Ladepunkt;
c) bei Ladeinfrastrukturen von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern auf Allmend 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 7'500 pro Ladepunkt.

§ 16 h Rückforderung

[1] Unrechtmässig ausbezahlte Förderbeiträge können von der zuständigen Behörde zurückgefordert werden.

[2] Der Rückforderungsanspruch verjährt, wenn er nicht innert einem Jahr ab dem Zeitpunkt geltend gemacht wird, in dem die zuständige Behörde vom Eintritt des Umstandes Kenntnis erhalten hat, welcher die Rückerstattungspflicht begründet, jedoch spätestens zehn Jahre nach der unrechtmässigen Auszahlung.

§ 16i Vollzug

[1] Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten betreffend die Errichtung und Verwaltung des Fonds und die Gewährung von Förderbeiträgen in einer Verordnung.

§ 17 Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen

[1] Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.

[2] Dieses Verbot gilt nicht für
a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
b) Anwohnerparkplätze in Quartierparkings nach § 19bis;
c) Ladeinfrastrukturen für Elektroautos nach § 16.

SG 780.100 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) ↗

§ 19ter Mobilitätsfonds

[1] Aus 80% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler und der Parkkarten für Besucherinnen und Besucher sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner wird ein Fonds für die im Abs. 2 genannten Verwendungszwecke gespeist. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.

[2] Mit den Mitteln des Fonds können Projekte initiiert und die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten

Die Einzelheiten zum Mobilitätsfonds sind in der SG 780.300 – Verordnung über den Mobilitätsfonds (Mobilitätsfondsverordnung) ↗ geregelt. Über diesen Fonds wird die Aktion «Wirtschaft unter Strom» finanziert. Unternehmen im Kanton Basel-Stad können dadurch

	von Massnahmen zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität und Parkplatznachfragereduktion in Basel-Stadt gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 mitfinanziert werden. Subsidiär können die Fondsmittel auch für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen gemäss § 19 und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19bis verwendet werden. [3] Der Kanton sichert mittels durchsetzbaren Vereinbarungen die Rückzahlung des Mitfinanzierungsanteils, sollte der Grund für die Mitfinanzierung nachträglich wegfallen. [4] Die Mittel können auch für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verwendet werden, sofern diese Projekte zu einer umweltfreundlichen Mobilität gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 im Kanton beitragen. [5] Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken werden durch den Grossen Rat bewilligt. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten. [6] Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.	beim Kauf von Elektrofahrzeugen von Förderbeiträgen profitieren. Unternehmen erhalten einen Beitrag von max CHF 5'000.00 bis 15'000.00 pro Fahrzeug. Nähere Informationen zur Aktion «Wirtschaft unter Strom» sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

4.5.2 Kanton Freiburg

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
SGF 780.1 Mobilitätsgesetz (MobG) ↗	**Art. 120** [1] […] [2] Betreiberinnen und Betreiber eines öffentlich zugänglichen Parkplatzes von erheblicher Grösse sind verpflichtet: a) […] b) Elektroladestationen zu installieren. **Art. 126 Installation von Elektroladestationen** [1] Auf Gesuch bestimmen die öffentlichen Gemeinwesen Standorte für die Errichtung von Elektroladesäulen oder -stationen auf ihrem öffentlichen Grund, soweit dadurch andere Bauvorhaben nicht unmöglich gemacht werden.	Art. 120 und Art. 126 MobG werden im Mobilitätsreglement näher ausgeführt (vgl. unten).
SGF 780.11 Mobilitätsreglemetn (MobR) ↗	**Art. 53 Parkplätze von erheblicher Grösse (Art. 120 Abs. 1 MobG**	

[1] Als Parkplatz von erheblicher Grösse gilt ein Parkplatz oder Sektor, in dem 40 oder mehr Personenwagen abgestellt werden können und der sich im kantonalen Zentrum oder in einem regionalen Zentrum gemäss kantonalem Richtplan befindet.
[2] Das MobA (Amt für Mobilität) legt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Energie die Mindestzahl der Elektroladestationen pro Parkplatz und die erforderliche Mindestladeleistung fest.
[3] Verfügt die Gemeinde über ein vom MobA genehmigtes Parkierungskonzept, das die Anzeige der Parkplätze und die Aufstellung der Elektroladestationen für das gesamte Gemeindegebiet umfasst, ist Absatz 1 nicht anwendbar.

Art. 55 Elektroladestationen (Art. 126 MobG)
[1] Die an den ausgewiesenen Standorten installierten Ladestellen und -stationen müssen öffentlich zugänglich sein.

5 Best Practices Beispiele der Gemeinden

Die nachfolgende Sammlung von Best Practices Beispielen einzelner Gemeinden, zeigt auf wie diese die Ladeinfrastruktur im Rahmen ihrer Gesetzgebung oder mit Förderprogrammen geregelt haben.

Inhalt

5.1 Energiegesetzgebung

5.2 Baugesetzgebung

5.3 Förderprogramme

5.4 Umweltschutzgesetzgebung

5.5 Gesetzgebung Beschaffungswesen

5.6 Personalgesetzgebung

5.1 Energiegesetzgebung

5.1.1 Stadt St. Gallen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
SRS 511.21 - Energiefondsreglement (EnFR) ↗	**4 Förderbereich Mobilität** **4.1. Ladestationen** **Art. 42 Voraussetzungen der Förderung** Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden gefördert, wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: a) sie müssen über die private Nutzung hinaus und zeitlich uneingeschränkt zugänglich sein; b) sie müssen im Verzeichnis des LEMnet Europa e.V. mit Sitz in Ilmenau, Deutschland, eingetragen werden; c) * … [aufgehoben] [2] Ladestationen, welche im Ostmobil-System integriert sind, werden privilegiert gefördert. **Art. 43 Beitrag** [1] Der Beitrag entspricht der Hälfte der Installationskosten, höchstens jedoch CHF 100 pro kW maximale Ausgangsleistung. [2] Bei privilegiert geförderten Ladestationen beträgt der Beitrag CHF 150 pro kW maximale Ausgangsleistung.	Die Gemeinde St. Gallen führt einen Energiefonds, um Massnahmen zur Umsetzung des Energiekonzepts finanziell zu fördern. Die Vorschriften zum Förderbereich Mobilität wurden gestützt auf Art. 15 i.V.m. Art. 7 Abs. 1 Bst. a SRS 511.2 - Energiereglement (EnR) ↗ erlassen. Nähere Informationen zum Förderprogramm und zu den geltenden Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

5.1.2 Gemeinde Hünenberg

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
SRS 7.3-3 Umwelt- und Energieverordnung ↗	**4. Energieförderprogramm** **Art. 9.5 Ladestationen für Elektromobilität** [1]Gefördert werden Ladestationen für Elektromobilität (Einzellösungen) sowie die Installation von Basisstationen für mehrere Anschlusspunkte (smarte Ladestationen). Die Förderbeiträge werden wie folgt berechnet: a) CHF 500 pro Einzelladestation (nicht bei Basisstationen) b) CHF 250 pro Anschlussmöglichkeit bei Basisstationen c) Maximalbeitrag CHF 5'000 pro Anschlusspunkt an das öffentliche Stromnetz [2] Bedingungen	

a) Die Ladestationen müssen ein Lastmanagement aufweisen und zukünftig auf Stufe Gesamtnetz durch den Energieversorgungsunternehmer ansteuerbar gehalten werden.
b) Für die elektrischen Komponenten ist der ordentliche Sicherheitsnachweis vorzulegen.
c) Voraussetzung für die Förderung von Elektroladestationen ist der Bezug von Strom aus 100 % erneuerbaren Energien.

5.2 Baugesetzgebung

5.2.1 Gemeinde Ittigen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
Baureglement (BR) ↗	**Art. 432 Abs. 4 Elektromobilität** Bei Neubauten oder neubauähnlichen Vorhaben ist die Lademöglichkeit für Gerätschaften der Elektromobilität mit technisch geeigneten Massnahmen in genügender Anzahl sicherzustellen.	Als geeignet gilt eine Massnahme, wenn die Ladung von Fahrrädern, Autos u.a. in geeigneter Weise und innert nützlicher Frist nach dem Stand der Technik gewährleistet ist. Dies kann z.B. in Form eigener Ladestationen oder genügend Steckdosen der Fall sein.

5.2.2 Gemeinde Münsingen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
Gemeindebaureglement 2021 (GBR) ↗	**Art. 26 Parkierung** **Anforderungen an Abstellplätze** [...] [5] Sind bei Neubauten oder bei wesentlichen Erneuerungen 5 und mehr Autoabstellplätze Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass mindestens alle baulichen Vorkehrungen für die Sicherstellung der E-Mobilität (Lademanagement) ausgeführt werden. Grössere Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkplätzen sind angemessen mit Ladeeinrichtungen auszurüsten.	Grundlage bilden die Richtpläne Energie ↗ und Mobilität ↗ sowie das Energieleitbild ↗. Die Gemeinde Münsingen verlangt für grössere Bauvorhaben ein Mobilitätskonzept, welches u.a. die Ladebedürfnisse und die Lademöglichkeiten beinhalten muss. Wegleitend sind das

		Elektromobilitätkonzept ↗ und die Richtlinien zum Mobilitätskonzept bei Baubewilligungs- und Planungsverfahren erlassen ↗.

5.2.3 Gemeinde Illnau-Effretikon

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
400.01.01 - Bau- und Zonenordnung (BZO) ↗	**10. Abstellplätze** **10.1.6 Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität** Bei Nutzungen, die mindestens 4 Abstellplätze gemäss Ziffer 10.1.2 erfordern, ist aufzuzeigen, wie mit den Ladebedürfnissen der Elektromobilität umgegangen wird. Die Ladebedürfnisse sind unter Annahme einer fast vollständigen Elektrifizierung aller Fahrzeuge abzuschätzen. Die Bedürfnisse sind nach Nutzungsart sowie Abstellplätzen für Bewohner / Beschäftigte resp. Besucher / Kunden auszuweisen. Es ist nachzuweisen, dass bei Bedarf eine Installation der notwendigen Infrastrukturen für die Elektromobilität möglich ist. Notwendige Vorinvestitionen und Installationen sind dann zu tätigen, wenn eine Nachrüstung wesentlich teurer käme.	

5.2.4 Stadt Schaffhausen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
400.4 - Verordnung über die Erstellung von privaten Abstellplätzen der Stadt Schaffhausen (Parkplatzverordnung) ↗	**Art. 12 Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung** [1] […] [2] Für die E-Mobilität ist die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Diese richtet sich nach Art. 39a BauG und § 17d Energiehaushaltsverordnung (EHV).	Die Verordnung enthält Regelungen für Neubauten und Umbauten sowie für Zweckänderungen (vgl. Art. 1). Es wird zudem auf die geltende kantonale Gesetzgebung verwiesen (siehe Baugesetzgebung 4.2.2 Kanton Schaffhausen →).

5.3 Förderprogramme

5.3.1 Gemeinde Ittigen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
Reglement über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Energieförderungsreglement (EFR) ↗	**Art. 7 Beitragberechtigte Massnahmen und Anlagen** [1] Die Gemeinde fördert grundsätzlich Massnahmen zur Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien, wenn diese entweder auch vom Kanton im Rahmen des jeweils gültigen kantonalen Energieförderprogramms oder vom Bund im Rahmen der jeweils gültigen eidgenössischen Energieförderungsverordnung mit Beiträgen unterstützt werden oder – in Ergänzung dazu – nach Massgabe dieses Reglements (vgl. Abs. 2 Bst. d, private Haushalte, Siedlungen, Gemeindebetriebe, öffentlich zugängliche Parkplätze öffentlicher und privater Eigentümer) als beitragsberechtigte Ladeinfrastruktur Elektromobilität angesehen werden. [2] Beitragsberechtigt sind: [...] d) die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im öffentlichen Verkehr, bei Unternehmen und bei privaten Haushalten und Siedlungen, bei Gemeindebetrieben sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher oder privater Eigentümer. [...] [4] Der Gemeinderat bezeichnet in der Verordnung: a) die einzelnen beitragsberechtigten Massnahmen und Anlagen aus dem kantonalen Energieförderprogramm gemäss Abs. 2 Bst. a, b und d und die nach diesem Reglement beitragsberechtigte Ladeinfrastruktur Elektromobilität. [...] [5] Er passt die Verordnung an, wenn neue Massnahmen in die Energieförderprogramme aufgenommen werden, sofern und soweit jene den in Abs. 2 erwähnten Bereichen zuzuordnen sind.	Die beitragsberechtigten Ladeinfrastruktur Elektromobilität ergibt sich aus Art. 1 Abs. 2 Ziffer 4 der Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien (Energieförderungsverordnung EFV) ↗.
	Art. 9 Höhe der Förderbeiträge [1] Die Höhe der Förderbeiträge (inkl. Mehrwertabgabe) betragen: [...] d) für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton: 10 % bis 30 % der	Die Förderbeiträge werden im Anhang zur EFV (A-EFV) näher definiert

Anlagekosten, höchstens aber 25’000 Franken pro Ladestation und 60’000 Franken pro Standort;
e) für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität nach Fördertatbestand Gemeinde:
- Wandladestationen 11 bis 22 kW: 1'000 bis 2'500 Franken pro Antrag und Ladestelle;
- Ladesäule 11 bis 22 kW: 1'000 bis 3'000 Franken pro Antrag und Ladestelle;
- Schnelladestationen > 22 kW: 180 Franken je kW, jedoch maximal 15'000 bis 25’000 Franken pro Antrag;
- Kommerzielle Ladestationen: pro Antrag 20'000 bis 40'000 Franken, nach Einzelfallbeurteilung

[...]
2 Der Gemeinderat legt die Höhe der einzelnen Förderbeiträge innerhalb des Rahmens von Abs. 1 in der Verordnung fest.
3 Er passt die Höhe der Förderbeiträge den gemäss Art. 5 pro Jahr für die Ausrichtung von Förderbeiträgen insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln an, soweit sich dies aufgrund der Spezialfinanzierung oder der Nachfrage nach Förderbeiträgen aufdrängt.

(vgl. Anhang zur Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien (Energieförderungsverordnung EFV) ↗.

Art. 11 Gültigkeit und Auszahlung

[...]
2 Für Förderbeiträge von PVA gemäss Art. 9, Abs. 1, Bst. c und für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. d gilt eine Auszahlungsfrist von einem Jahr ab Ausstellungsdatum des datierten und visierten Beglaubigungsformulars gemäss Abs. 4 oder der Prüfbescheinigung gemäss Abs. 5. Die Auszahlung erfolgt mittels Verfügung. Für PVA mit einer Gesamtleistung grösser 150 kWp gilt der maximale Förderbeitrag von 150 kWp.
3 Die Auszahlung der kommunalen Förderbeiträge gemäss kantonalem Förderprogramm kann mit dem beim Kanton eingereichten Abrechnungsformular inklusive der vom Kanton verlangten Beilagen verlangt werden.
[...]
5 Die Auszahlung der Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur erfordert eine Prüfbescheinigung d.h. einen Sicherheitsnachweis, SiNa, ausgestellt von Personen oder Betrieben mit Installationsbewilligung. Die Gemeinde bezeichnet im Gesuchsformular für Ladeinfrastruktur weitere benötigte Unterlagen.
6 Die Auszahlung der mit Verfügung zugesicherten Förderbeiträge erfolgt im Rahmen der durch die zuständigen Organe bewilligten Mittel. Es besteht kein

	Rechtsanspruch auf weitergehende kommunale Beitragszahlungen.
Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Energieförderungsverordnung (EFV) ↗	**Art. 1 Beitragsberechtigte Massnahmen und Anlagen** [1] Für die Festlegung der beitragsberechtigten Massnahmen und Anlagen gemäss Art. 7 Abs. 2 EFR sind massgebend: [...] 4) das jeweils gültige kantonale Programm erneuerbare Energien und Energieeffizienz für die danach beitragsberechtigten Ladestationen nach Art. 7 Abs. 2 Bst. d EFR und die Prüfbescheinigung nach Art. 11 Abs. 5 EFR für Ladestationen von privaten Haushalten, Siedlungen, Gemeindebetrieben und öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher und privater Eigentümer; [...] [2] Unterstützt im Sinne von Art. 7 des Reglements werden folgende Massnahmen und Anlagen: [...] 4) Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität: a) Ladestationen für Busse und andere vom Kanton geförderte Anlagen; b) Ladestationen von privaten Haushalten, Siedlungen, Gemeindebetrieben; und öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher und privater Eigentümer; c) Kommerzielle Ladestationen. **Art. 2 Höhe der Förderbeiträge** Die Höhe der kommunalen Förderbeiträge legt der Gemeinderat in einem Anhang zur Verordnung fest (A-EFV).
Anhang zur Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Anhang Energieförderungsverordnung (A-EFV) ↗	Die kommunalen Förderbeiträge (inkl. MWST) betragen ab 01. Januar 2023: Art. 9 Abs. 1 Bst. d: Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton für Betriebe und ÖV-Betreiber – Für Betriebe: 20 % des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch maximal CHF 4'000 pro Antrag – Für ÖV-Betreiber: 20 % des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch maximal CHF 20'000 pro Antrag Art. 9 Abs. 1 Bst. e: Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Gemeinde bei Unternehmen und bei privaten Haushalten und Siedlungen,

bei Gemeindebetrieben sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher oder privater Eigentümer (exkl. Fördertatbestände Kanton)
- Wandladestationen 11 bis 22 kW: CHF 1'800 pro Antrag und Ladestelle
- Ladesäule 11 bis 22 kW: CHF 2'200 pro Antrag und Ladestelle
- Schnelladestationen > 22 kW: CHF 180 je kW, jedoch maximal CHF 20'000 pro Antrag
- Kommerzielle Ladestationen: pro Antrag CHF 20'000 bis CHF 40'000, nach Einzelfallbeurteilung

Nähere Informationen zur Förderung von Ladeinfrastuktur für Elektromobilität in der Gemeinde Ittigen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

5.3.2 Gemeinde Yverdon-les-Bains

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Subvention Borne de recharge intelligente ↗	Infrastructure de recharge à usage privé intelligent	Le bâtiment concerné est enregistré sur le territoire de la commune d'Yverdon-les-Bains. La subvention cantonale doit être acceptée et versée.	Le montant forfaitaire de la subvention communale est de CHF 500.- par immeuble (n° EGID).
Subvention pour les véhicules électriques ↗	Véhicules électriques	Habitants de la commune. Usage privé et professionnel	CHF 1'000.- (max 10% du prix d'achat) Capacité de la batterie entre 40 et 59.9 kWh Bonus: complément de CHF 1'000.- pour une capacité de batterie < 40 kWh

Nähere Informationen zur Förderung der Elektrofahrzeuge in der Gemeinde Yverdon-les-Bains sowie zu den geltenden Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

5.3.3 Gemeinde Bernex

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Résumé des subventions Électromobilité ↗	• Borne installée dans une propriété privée pour un usage individuel en lien direct avec un ou des logements, située dans la commune de Bernex. • Installateur agréé et contrôle OIBT (Ordonnance sur les installations électriques à basse tension) de l'installation. • Borne avec accès non payant et ne faisant pas partie d'un réseau de bornes • Requérant: personne physique. • La subvention doit être sollicitée au plus tard dans les 6 mois après les travaux, selon les dates des factures	Personne physique	50% des frais d'achat et installation, max. 1'500 CHF
Électrification parking collectif ↗	Parking Collectif	Selon les critères cantonaux	50% de la subvention cantonale

5.3.4 Gemeinde Illnau-Effretikon

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Ladestationen (Wallbox)	Förderberechtigt sind Ladestationen, welche privat und öffentlich zugänglich sind und sofern ein nachgewiesener Bedarf besteht. Pro Haushalt wird maximal ein Anschluss gefördert. Neubauten sind nicht förderberechtigt.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei 50% des Kaufpreises und beträgt max. CHF 1'500.00 pro Anschluss einer Ladestation

Weitere Informationen zum Förderprogramm und zu den Förderbedingungen können dem Gesamtförderprogramm für erneuerbare Energie und Energieeffizienz 2022-2026 ↗ entnommen werden.

5.3.5 Stadt Winterthur

	Förderobjekt	Fördersubjekt	Förderbeitrag
Förderprogramm			
Beratung zu Ladeinfrastruktur	Förderberechtigt sind Beratungen zur Installation von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern und Gewerbeliegenschaften ab vier Parteien.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei CHF 400.00.

Nähere Informationen zum Förderprogramm der Stadt Winterthur sowie zu den geltenden Förderbedingungen finden sind unter dem folgenden Link ↗ zu finden.

5.3.6 Gemeinde Losone

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
Regolamento comunale concernente gli incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, 11.12.2019 ↗	**Art. 17 Incentivo per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche per auto elettriche** Sono concessi incentivi per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche a favore dei proprietari di un veicolo elettrico domiciliati a Losone. L'installazione deve essere eseguita da parte di un professionista del settore e la messa in servizio autorizzata dal servizio dell'amministrazione preposto. Il Comune concede un importo forfettario per stazione pari a Fr. 500.-. L'importo dell'incentivo forfettario massimo è ridotto del 50% nel caso vi fosse il diritto ad altri contributi pubblici. Per ogni beneficiario è concesso l'incentivo per massimo una stazione di ricarica da installare sulla propria proprietà. Destinatari: persone domiciliate a Losone.	Se si ha diritto ad altri finanziamenti, il Comune fornirà solo un sostegno del 50%.

5.3.7 Gemeinde Cadenazzo

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
Regolamento concernente incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili o alternative e la mobilità sostenibile, 9.12.2019 (modificato 26.10.2020, 4.10.2021 e 1.1.2024) ↗	**Art. 9 – Importi degli incentivi** Il Municipio può erogare nei seguenti ambiti: […] 8. Acquisto di stazioni di ricarica private per veicoli elettrici Il contributo per singola stazione di ricarica privata per auto elettriche è stabilito dal 25% al 50% del prezzo di acquisto, ritenuto un importo massimo di CHF 200.00. La somma annua disponibile è di CHF 2'000.00. Destinatari: cittadini domiciliati nel Comune.	Il Comune si riserva la facoltà di rinunciare all'erogazione di uno o più incentivi contemplati nel presente Regolamento, in funzione dell'evoluzione finanziaria. Il Municipio può decidere di non erogare gli incentivi per interventi e misure che godono già di altri contributi rispettivamente altre forme di agevolazione nell'ambito di singole azioni e campagne attuate su iniziativa comunale, cantonale o federale.

5.3.8 Gemeinde Terre di Pedemonte

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
Regolamento comunale concernente gli incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, 27.3.2024 ↗	**Art. 11** **Batterie di accumulo o colonnine di Ricarica bidirezionali per veicoli elettrici** Per le batterie di accumulo stazionarie abbinate a impianti solari fotovoltaici allacciati alla rete, su edifici nuovi o esistenti, o per colonnine di ricarica bidirezionali per veicoli interamente elettrici, il Municipio può accordare un contributo unico sino a un massimo di CHF 2'000.- per batteria e per edificio (capacità minima della batteria pari a 4 kWh) o di 2'000.- per colonnina di ricarica bidirezionale. Destinatari: persone residenti nel Comune	

5.3.9 Gemeinde Dalpe

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
Regolamento comunale concernente gli	**Art. 14 Installazione di stazioni di ricarica domestiche per auto elettriche**	

incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, 3.8.2023 ↗	1 Sono concessi incentivi per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche per la ricarica di veicoli elettrici secondo il Modo 3 o Modo 4 della normativa IEC 61851-1. Possono beneficiare dell'incentivo le installazioni in edifici nuovi o esistenti localizzati sul territorio giurisdizionale del Comune. 2 L'importo forfettario per stazione, definito nella relativa ordinanza municipale, si situa tra fr. 50.-- e fr. 200.--. Destinatari: le installazioni in edifici nuovi o esistenti localizzati sul territorio giurisdizionale del Comune.

5.4 Umweltschutzgesetzgebung

5.4.1 Gemeinde Köniz

Rechtliche Grundlage	Inhalt	Bemerkungen
825.1 - Klimaschutzreglement (KSR) ↗	Zentrale Eckpunkte des Reglements • Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen der Verwaltung bis 2035 • Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen auf dem Gemeindegebiet bis 2045 • Schrittweise Reduktion der grauen Treibhausgasemissionen • Einführung einer «Spezialfinanzierung Klimaschutz» für die Massnahmen der Gemeinde. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, wurden verschiedene Handlungsschwerpunkte definiert. Einer dieser Handlungsschwerpunkte stellt der Verkehr dar. Den Verkehr gilt es soweit als möglich zu vermeiden – etwa mittels einer sinnvollen Raum- und Verkehrsplanung –, auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern und durch die Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen verträglich zu gestalten. Ausserdem sollen miteinander verbundene Infrastrukturen und Verkehrsmittel vernetzt werden. Das Prinzip vermeiden, verlagern und verträglich gestalten gilt auch für den gemeindeeigenen Dienst- und Werkverkehr. Die Fahrzeuge der Gemeindeverwaltung werden nach und nach elektrifiziert und wenn immer möglich mit Strom von den Dächern der gemeindeeigenen Liegenschaften geladen.	Das Klimaschutzreglement ist am 01. März 2024 in Kraft getreten. Das KSR wird durch eine interne Weisung zur Spezialfinanzierung und zur Informationspflicht ergänzt. Der Gemeinderat hat zur Förderung der Elektromobilität zwei Sondernutzungskonzessionen für Schnellladestationen vergeben. Die Sondernutzungskonzession erlaubt es einem privaten Anbieter auf öffentlichem Grund Ladestationen einzurichten und auf eigene Rechnung zu betreiben. Weitere Informationen sind in folgender Medienmitteilung ↗ und unter folgendem Link ↗ zu finden.

5.5 Gesetzgebung Beschaffungswesen

5.5.1 Gemeinde Münsingen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
Weisungen öffentliches Beschaffungswesen ↗	**Art. 21 Ökologie, Umweltschutz** Die Gemeinde Münsingen ist im Besitz des Labels „Energiestadt“ und versucht in Umweltbelangen als Vorbild zu wirken. Den beiden Themen, Ökologie und Umweltschutz, soll bei Arbeitsausschreibungen in den besonderen Bestimmungen gebührend Rechnung getragen werden.	
Weisung Gebäude- und Materialstandard ↗	**8. Fahrzeuge** Wenn immer möglich werden Fahrzeuge mit Elektroantrieb beziehungsweise effiziente und umweltverträgliche Fahrzeuge beschafft. Verbundlösungen mit Nachbargemeinden sind anzustreben. Nach Möglichkeit sollen auch für die Dienstleistungen von Dritten umweltverträgliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit wird die ganze Lebensdauer und Entsorgung des Fahrzeugs berücksichtigt. Als Grundlage für die Beschaffung von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen dient das Merkblatt «Fahrzeuge» ↗ aus dem Kompass Nachhaltigkeit, insbesondere Kapitel 5 und 6 (Beilage 3).	Diese Weisung wirkt direkt auf die Fahrzeugbeschaffung. Der Einsatz von Elektromobilen für Aufgaben der kantonalen Verwaltung erhöht die Akzeptanz in der Bevölkerung für Elektrofahrzeuge.

5.5.2 Gemeinde Köniz

Rechtliche Grundlage	Inhalt	Bemerkungen
Merkblatt Beschaffungen ↗	Nachhaltigkeit ist ein fester Grundsatz in der Beschaffungspraxis der Gemeinde Köniz. Die Gemeinde Köniz hat einen Kriterienkatalog zur nachhaltigen Beschaffung ↗ erstellt. Dieser Katalog erhält zwingende sowie anzustrebende Kriterien, Standards und Labels für Beschaffungen der Könizer Verwaltung. Der Kriterienkatalog dient den beschaffenden Stellen als verbindliche Leitlinie. Betreffend den Fuhrpark sind folgende Vorgaben zu beachten: • Personenwagen: • Antrieb aus erneuerbaren Energien und möglichst hohe Energieeffizienzklasse gemäss Verwendungszweck	Weitere Informationen zur Öffentlichen Beschaffung sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

- Anzustreben sind folgende Kriterien, Standards, Labels: eco-auto.info oder topten.ch
- Nutz- und Spezialfahrzeuge:
  - Sofern in Serienfertigung erhältlich: Antrieb aus erneuerbaren Energien und möglichst hohe Energieeffizienz gemäss Verwendungszweck
  - Bei Nutzfahrzeugen sind folgende Kriterien, Standards, Labels anzustreben: eco-auto.info oder topten.ch

5.6 Personalgesetzgebung

5.6.1 Gemeinde Münsingen

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut	Bemerkungen
Personalverordnung ↗	**Art. 44 Reisespesen** [1] […] [2] Es sind grundsätzlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen. Hierfür werden ganze Billette 2. Klasse vergütet. Darin enthalten ist der Beitrag an die Kosten allfälliger privat finanzierter Halbtax- oder Generalabonnemente. [3] Für die Mitarbeitenden stehen Mobilityfahrzeuge und E-Bikes zur Verfügung. Primär ist das E-Bike oder ein Elektro-Mobilityfahrzeug zu nutzen. Ist dieses nicht verfügbar, ist ein normales Mobilityfahrzeug zu verwenden. […]	