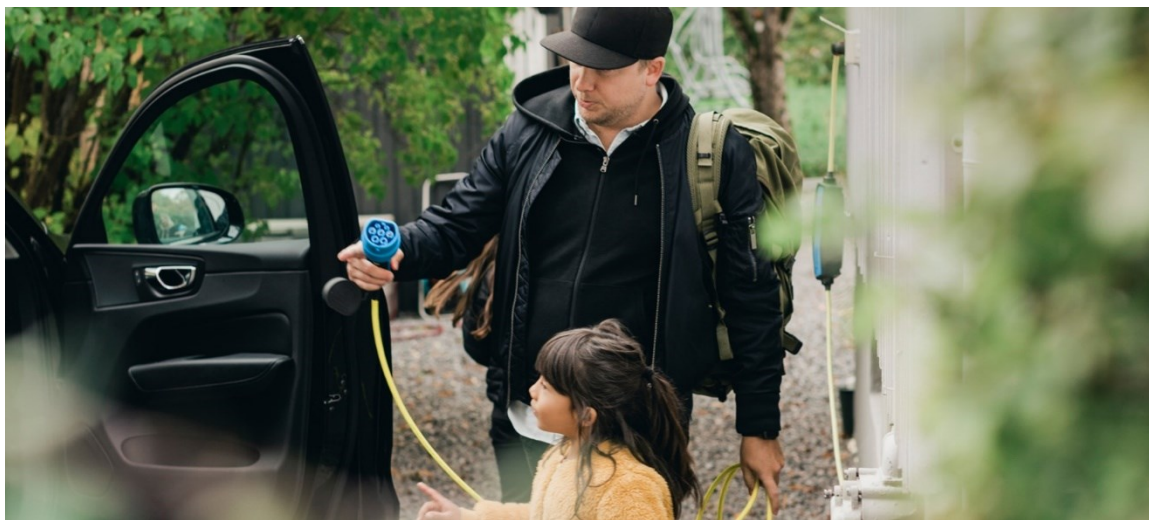


Besondere finanzielle Unterstützung für Städte, Gemeinden und Regionen

# Spezialförderung «Planungs- oder/und Machbarkeitsstudien zur Unterstützung und Förderung der Elektromobilität in Gemeinden»

## Gemeinde Kirchberg



**Autorenschaft**

energietal toggenburg

Christoph Kauz

Bahnhofstrasse 1

9630 Wattwil

**Auftraggeberin**

Gemeinde Kirchberg

Daniel Hagmann

Gähwilerstrasse 1

9533 Kirchberg

Diese Studie wurde mit Unterstützung von EnergieSchweiz erstellt.  
Für den Inhalt sind alleine die Autoren verantwortlich.

30. Oktober 2023

Planungsstudie

# Elektromobilität Kirchberg



Energieta Toggenburg

Förderverein

Bahnhofstrasse 1

9630 Wattwil

[info@energieta-toggenburg.ch](mailto:info@energieta-toggenburg.ch)

+41 71 987 00 77

Gemeinde Kirchberg SG

Gähwilerstrasse 1

Postfach 18

9533 Kirchberg SG

[gemeinde@kirchberg.ch](mailto:gemeinde@kirchberg.ch)

+4171 932 35 35

## Inhaltsverzeichnis

|       |                                                                            |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Management Summary .....                                                   | 4  |
| 2     | Einleitung.....                                                            | 5  |
| 3     | Elektromobilität Allgemein – Übersicht.....                                | 5  |
| 3.1   | Neuzulassungen nach Antriebsart .....                                      | 6  |
| 3.2   | Bestandes Veränderung der Personenwagen nach Antriebsart .....             | 6  |
| 3.3   | Anteil Neuverkäufe von Steckerautos (PEV) .....                            | 7  |
| 3.4   | Kantonsvergleich Neuzulassungen Elektroautos pro 10'000 Einwohner .....    | 7  |
| 3.5   | Regulation und Markenstrategien – der Verbrenner hat ein Ablaufdatum ..... | 8  |
| 3.6   | Prognose: In Richtung Vollelektrifizierung.....                            | 8  |
| 3.7   | Öffentliches Ladenetz – mehr und dichter .....                             | 9  |
| 3.8   | Studie Swiss Mobility Monitor 2023 .....                                   | 10 |
| 3.9   | Ladeinfrastruktur 2050 – Studie «Wie lädt die Schweiz in Zukunft?» .....   | 10 |
| 3.9.1 | Verständnis Ladeinfrastruktur .....                                        | 10 |
| 3.9.2 | Wie lädt die Schweiz in Zukunft? .....                                     | 11 |
| 3.9.3 | Wer kann weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden?.....                   | 12 |
| 3.9.4 | Wie viele allgemein zugängliche Ladepunkte braucht es?.....                | 13 |
| 3.10  | Massgebende Schlussfolgerungen.....                                        | 14 |
| 4     | Handlungsfelder .....                                                      | 15 |
| 5     | Infrastruktur und Dienstleistungen .....                                   | 16 |
| 5.1   | Öffentliche Ladepunkte .....                                               | 16 |
| 5.1.1 | Bedarf an öffentlichen Ladepunkten in Kirchberg .....                      | 16 |
| 5.1.2 | Situationsanalyse der Ladeinfrastruktur in Kirchberg .....                 | 16 |
| 5.1.3 | Schlussfolgerung .....                                                     | 16 |
| 5.2   | Sharing-Angebote .....                                                     | 17 |
| 5.2.1 | Situationsanalyse der E-Sharing-Angebote in Kirchberg .....                | 17 |
| 5.2.2 | Schlussfolgerung .....                                                     | 17 |
| 5.3   | Innovative Projekte ausprobieren.....                                      | 17 |
| 5.3.1 | Situationsanalyse innovative Projekte in Kirchberg .....                   | 17 |
| 5.3.2 | Schlussfolgerung .....                                                     | 18 |
| 6     | Information und Beratung .....                                             | 19 |
| 6.1   | Situationsanalyse Information und Beratung in Kirchberg .....              | 19 |
| 6.2   | Schlussfolgerung .....                                                     | 19 |
| 7     | Vorbildfunktion.....                                                       | 21 |
| 7.1   | Situationsanalyse Vorbildfunktion Kirchberg.....                           | 21 |
| 7.2   | Schlussfolgerung .....                                                     | 21 |
| 8     | Fazit .....                                                                | 21 |
| 9     | Quellenverzeichnis .....                                                   | 22 |
| 10    | Anhang - Massnahmentabelle.....                                            | 23 |

|                    |                                                                                                                            |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>EV</b>          | Electric Vehicle: Elektroauto – teil- oder vollelektrifiziert, mit oder ohne Stecker (BEV+PHEV+HEV)                        |
| <b>BEV</b>         | Battery Electric Vehicle: batterieelektrisches Auto – vollelektrifiziert, mit Stecker                                      |
| <b>PHEV</b>        | Plug-in Hybrid Electric Vehicle: Hybridelektroauto – teilelektrifiziert, mit Stecker                                       |
| <b>PEV</b>         | Plug-in Electric Vehicle: Steckerelektroauto – teil- oder vollelektrifiziert, mit Stecker (BEV+PHEV)                       |
| <b>HEV</b>         | Hybrid Electric Vehicle: Hybridelektroauto – teilelektrifiziert, mit oder ohne Stecker                                     |
| <b>FCEV</b>        | Fuel Cell Electric Vehicle: Brennstoffzellenelektroauto – vollelektrifiziert, kein Stecker, Energieträger Wasserstoff      |
| <b>ICE</b>         | Internal Combustion Engine: Auto mit Verbrennungsmotor – in der Regel mit Benzin oder Diesel betrieben                     |
| <b>CNG</b>         | Compressed Natural Gas: Auto mit Erd-, Biogas oder synthetisierten Gasen betrieben                                         |
| <b>AC</b>          | Alternating Current: Ladevorgang, bei dem die Umwandlung von Wechsel- auf Gleichstrom innerhalb des Fahrzeugs erfolgt      |
| <b>DC</b>          | Direct Current: Ladevorgang, bei dem die Umwandlung von Wechsel- auf Gleichstrom innerhalb der Ladestation erfolgt         |
| <b>Ladepunkt</b>   | Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen, an der zur selben Zeit ein einziges Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann |
| <b>Ladestation</b> | Einrichtung zum Aufladen von Elektrofahrzeugen, eine Ladestation kann einen oder mehrere Ladepunkte beinhalten             |

#### **Autoren:**

Alex Hollenstein, Geschäftsleiter Thurwerke AG  
Christoph Kauz, Geschäftsleitung Energietal Toggenburg

#### **Datenbasis**

Für die Erstellung dieser Planungsstudie wurden Grundlage von der Thurwerke AG erstellt und aus dem Dokument «Elektromobilität / Ladeinfrastruktur – aus Sicht der Thurwerke AG» übernommen, welche auf aktuellen und breiten Quellen aufgebaut ist.

## 1 Management Summary

Nebst der Entwicklung von Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf energieeffizientere Verkehrsträger, ist die Elektrifizierung von Fahrzeugen ein entscheidender Faktor für die Dekarbonisierung des Verkehrssystems. Die Entwicklung der Elektromobilität bietet nicht nur umweltfreundliche Vorteile, sondern kann für die Gemeinde Kirchberg auch die lokale Wirtschaft ankurbeln, die Attraktivität der Gemeinde steigern und gesundheitliche Vorteile für die Einwohnerinnen und Einwohner sichern.

Die Elektromobilität soll in der Gemeinde Kirchberg gezielt gefördert werden. Dazu wurden verschiedene Handlungsfelder erarbeitet, mit welchem sich die Elektromobilität gezielt fördern lässt und in der Bevölkerung bekannter und attraktiver wird.

Infrastruktur und Dienstleistungen: Dazu wurden die Ladeinfrastruktur untersucht und das Sharingangebot überprüft. Bei beiden Punkten wurde kein dringender Handlungsbedarf festgestellt. Die Einführung von E-Velos und E-Scootern wird ebenfalls überprüft.

Information und Beratung: Bürger\*innen der Gemeinde Kirchberg sollen in Bezug auf Elektromobilität sensibilisiert werden. Dies mit Faktenblättern, Veranstaltungen sowie der Integration in Schulen.

Vorbildfunktion: Die Gemeinde Kirchberg soll eine Vorbildrolle übernehmen. Dies, indem sie den eigenen Fuhrpark auf E-Fahrzeuge umrüstet sowie einer aktiven Kommunikation der Gemeindeerfolge im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit.

Das vorliegende Dokument dient als Datengrundlage und Ideensammlung für die Gemeinde Kirchberg, das weitere Vorgehen ist durch die Energiekommission zu diskutieren.

## 2 Einleitung

Mit der Unterzeichnung des Pariser Abkommens im Jahr 2015 hat sich die Schweiz verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 um die Hälfte zu reduzieren. Auf der Grundlage der jüngsten Arbeiten des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) hat der Bundesrat beschlossen, dieses Ziel zu erhöhen und ab 2050 die CO<sub>2</sub>-Neutralität anzustreben. Damit will die Schweiz einen Beitrag zu den internationalen Bemühungen leisten, die globale Erwärmung auf maximal 1,5 °C im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen.

Angesichts des hohen Anteils an verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen gehört die Mobilität zu den prioritären Handlungsfeldern. Neben der Entwicklung von Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf energieeffizientere Verkehrsträger ist die Elektrifizierung von Fahrzeugen ein entscheidender Faktor für die Dekarbonisierung des Verkehrssystems.

Neben Bund und Kantonen müssen insbesondere auch Gemeinden und Städte den Übergang zu einem energieeffizienten und klimaschonenden Strassenverkehr massgeblich mitgestalten.

Die Entwicklung der Elektromobilität bietet nicht nur umweltfreundliche Vorteile, sondern kann für die Gemeinde Kirchberg auch die lokale Wirtschaft ankurbeln, die Attraktivität der Gemeinde steigern und gesundheitliche Vorteile für die Einwohnerinnen und Einwohner sichern. Des Weiteren kann die Bevölkerung dadurch ermutigt werden, den Wechsel zu Elektrofahrzeugen in Erwägung zu ziehen, da dies die Alltagstauglichkeit dieser Fahrzeuge erhöht. Bei der Entwicklung der Elektromobilität spielen Gemeinden und Städte deshalb eine wichtige Rolle.

In diesem Konzept wird die IST-Situation der Gemeinde Kirchberg untersucht sowie beschrieben und zeigt mögliche Massnahmen, um die Elektromobilität zu unterstützen und zu fördern.

## 3 Elektromobilität Allgemein – Übersicht

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

**Trends:** Auch 2022 ist der Anteil PEV (Steckerautos) weiter gestiegen. Jeder vierte Neuwagen (Marktanteil 24.3%) kann am Netz geladen werden. Die Zunahme ist nun allein auf die rein elektrischen BEV (17.3%) zurückzuführen. Die PHEV waren zum ersten Mal rückläufig (8%, –1% zum Vorjahr).

**Momentum:** EV-Dynamik setzt sich 2023 weltweit fort, verlangsamt sich aber in der EU etwas. Zum ersten Mal seit 2019 ist die Marktpenetration der Steckerautos (PEV) in China (27.6%) höher als in Europa (21.5%). Der US-Markt hat innerhalb eines Jahres mit +49% deutlich zugelegt, bewegt sich jedoch immer noch auf einem geringen Niveau (5.8%).

**Globale Elektrifizierung:** Mittlerweile sind weltweit nahezu 20 Millionen EV, 1.3 Millionen elektrische Lieferwagen, Lastwagen und Busse sowie 280 Millionen elektrische Roller, Scooter, Motor- und Dreiräder unterwegs.

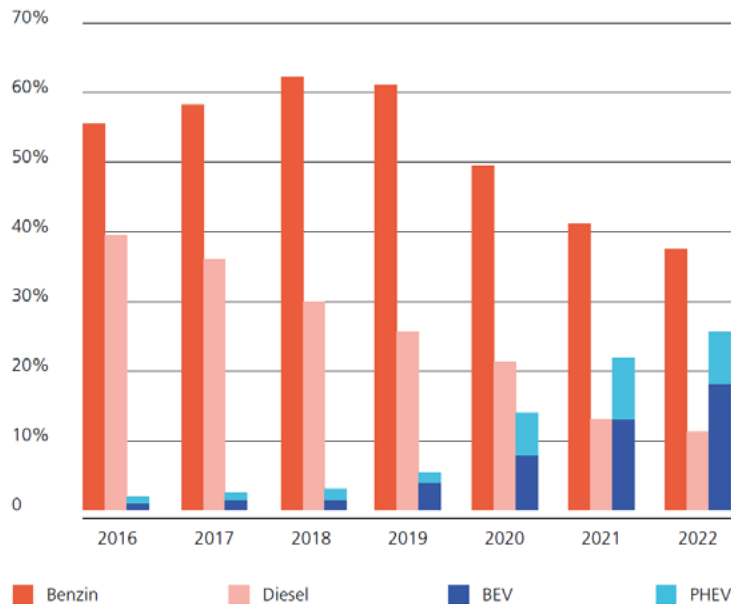
**Investitionen in Infrastruktur:** Bis 2040 dürften weltweit 1.41 Milliarden \$ in Ladeinfrastrukturen investiert werden und damit nahezu eine halbe Milliarde öffentlich zugängliche Verbindungen zwischen Stromnetzen und Fahrzeugen entstehen.

**Die eLkw kommen:** Der Verkauf elektrischer Lastwagen auf Schweizer Strassen brummt. Der energieeffiziente Antrieb und rapide sinkende Kosten für Batterien und Ladeinfrastruktur bringen in den nächsten 5 bis 10 Jahren je nach Nutzungsart eine Gesamtkostenersparnis von 10% gegenüber Verbrenner-Lkw.

### 3.1 Neuzulassungen nach Antriebsart

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

2016 – 2022: Schweiz und Fürstentum Lichtenstein. Benzin, Diesel, BEV und PHEV – exklusiv HEV, CNG und FCEV

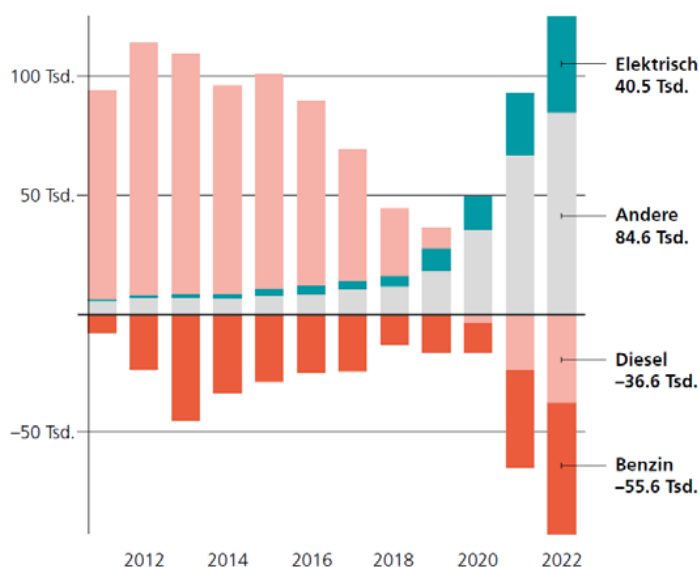


<sup>9</sup> Informationssystem Verkehrszulassungen IVZ, 2022

### 3.2 Bestandes Veränderung der Personenwagen nach Antriebsart

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

2010 – 2022: Schweiz und Fürstentum Lichtenstein. «Andere» beschreibt alle alternativen Antriebsarten, grossenteilig HEV, PHEV sowie in minimalen Ausmass CNG, LPG, FCEV.



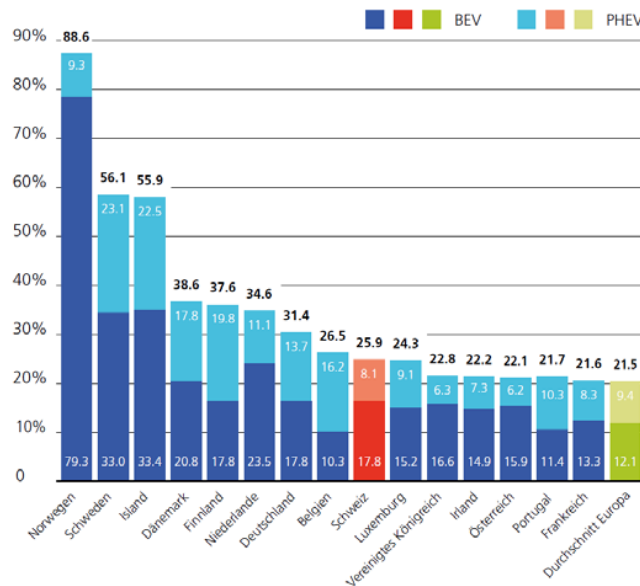
<sup>10</sup> Bundesamt für Statistik BFS, 2022



### 3.3 Anteil Neuverkäufe von Steckerautos (PEV)

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

2022: Vergleich Schweiz und EU Top 15

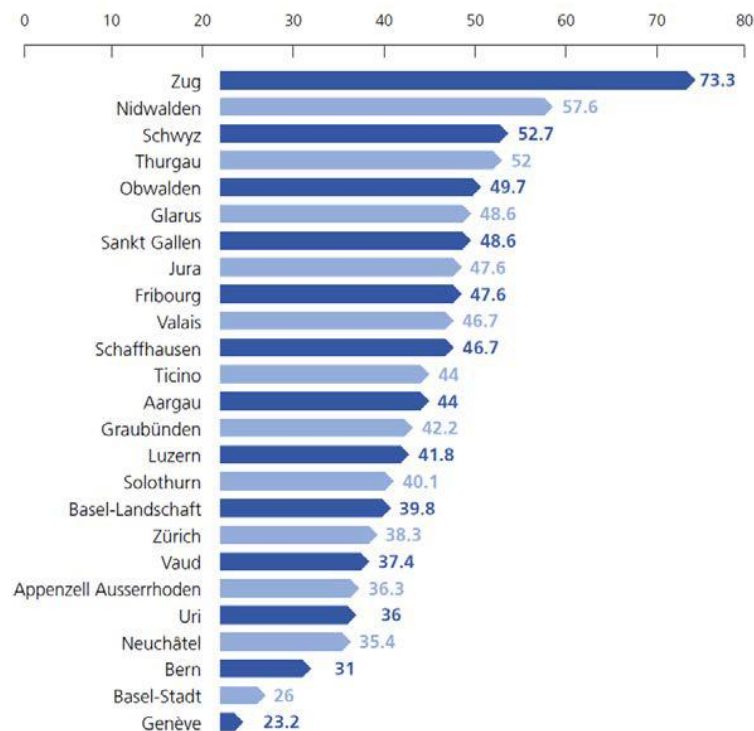


<sup>11</sup> Bundesamt für Strassen ASTRA, 2023 | <sup>12</sup> European Automobile Manufacturers' Association ACEA, 2023  
<sup>13</sup> National Automobile Manufacturers' Association, 2023

### 3.4 Kantonsvergleich Neuzulassungen Elektroautos pro 10'000 Einwohner

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

2022: kantonaler Vergleich



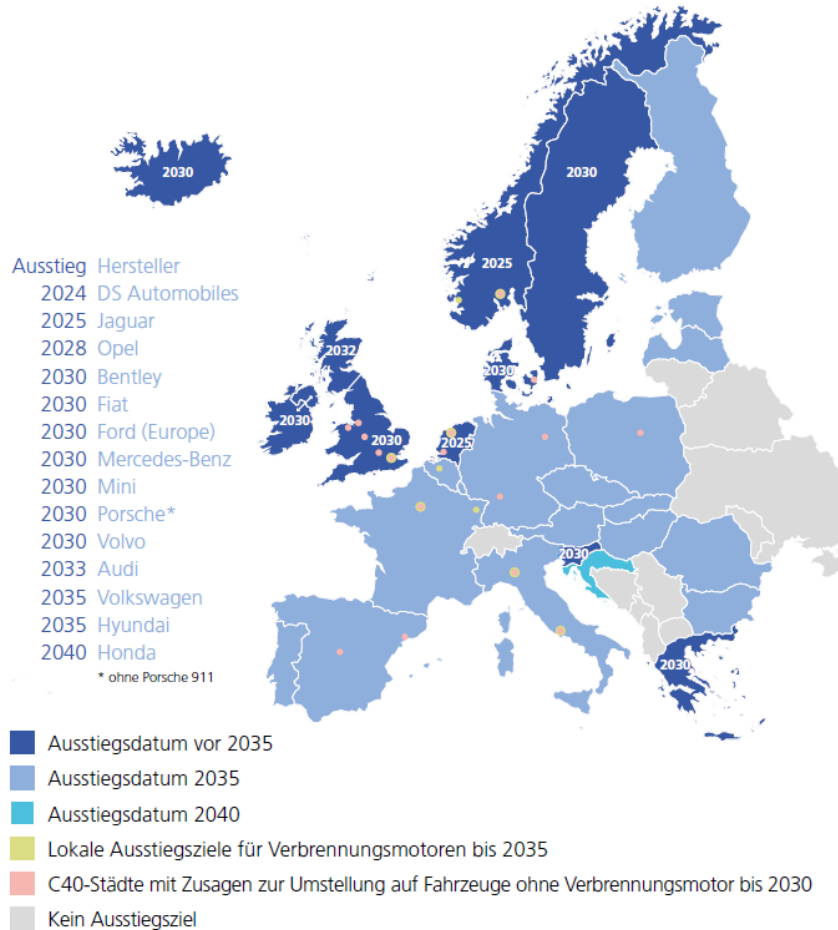
Appenzell Innerrhoden (103.3 Elektroauto-Neuzulassungen pro 10 000 Einwohner) ist aufgrund der hohen Anzahl an Leihwagenimmatrikulationen nicht vergleichbar.

<sup>15</sup> Bundesamt für Strassen ASTRA, 2022

### 3.5 Regulation und Markenstrategien – der Verbrenner hat ein Ablaufdatum

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

Umstiegs Ticker: Ausstieg vom fossilen Verbrennungsmotor, politische und wirtschaftliche Ziele in Europa

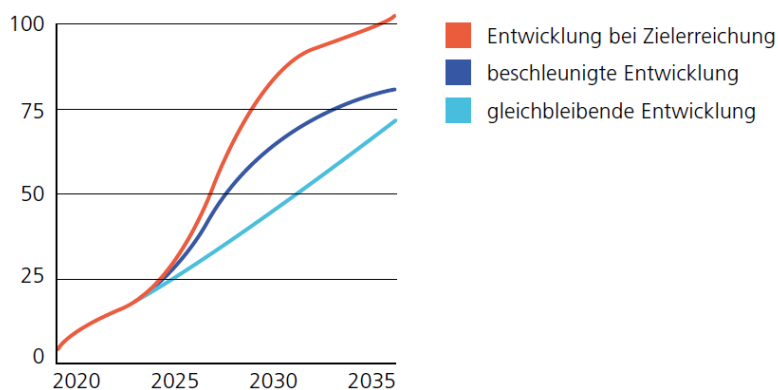


<sup>18</sup> ICCT 2022 / C40 cities climate leadership group 2020 / ADAC 2022

### 3.6 Prognose: In Richtung Vollelektrifizierung

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

Marktdurchdringung für Elektroautos (EV= BEV + PHEV + FCEV)

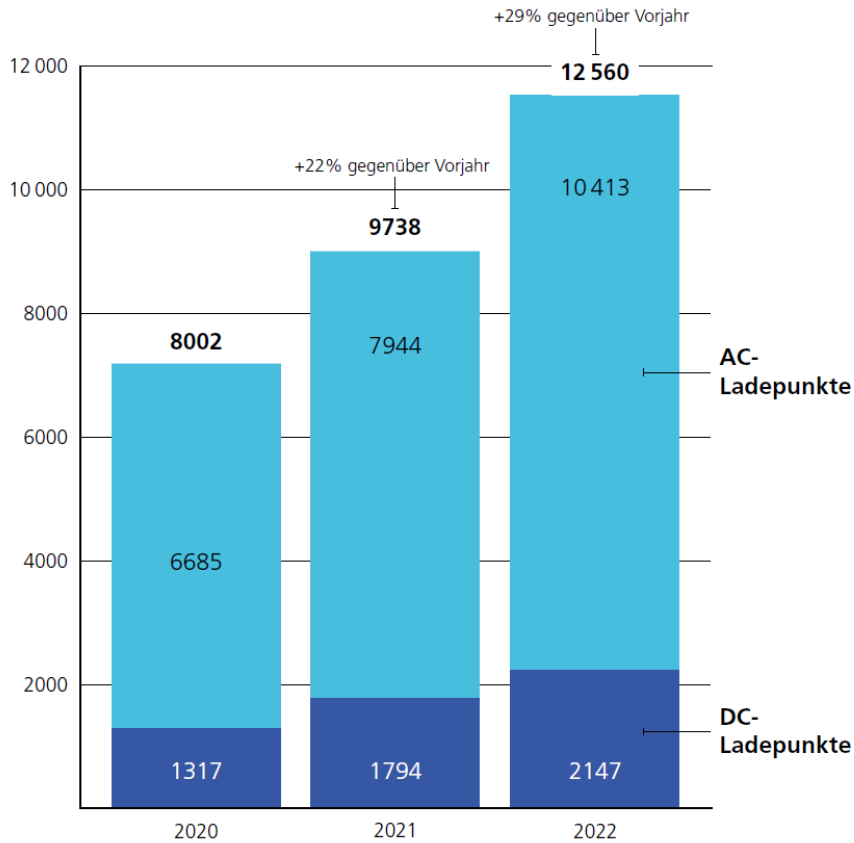


### 3.7 Öffentliches Ladenetz – mehr und dichter

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/elektromobilitaet/faktenblatt-emobilitaet/>

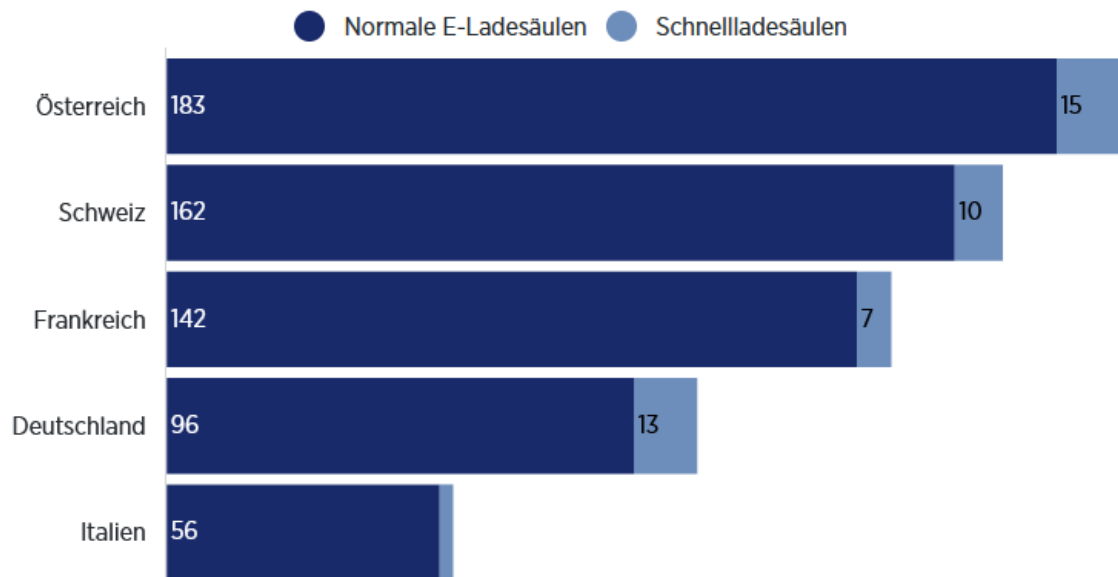
2020 – 2022: AC- und DC-Ladepunkte in der Schweiz.

Die Schweiz hat ein sehr gut ausgebautes öffentliches Ladenetz.



Quelle: <https://www.handelszeitung.ch/panorama/so-steht-die-schweiz-im-vergleich-mit-norwegen-und-anderen-landern-bei-der-infrastruktur-fur-e-tankstellen-da-609471>

Anzahl E-Ladepunkte pro 100'000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Schweiz und den Nachbarländern.

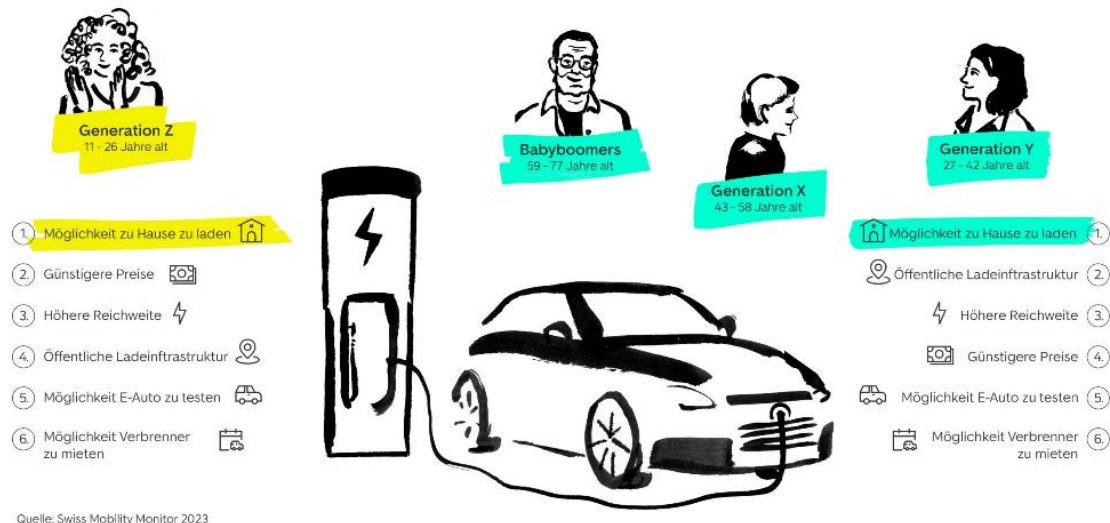


Quelle: Grid X

### 3.8 Studie Swiss Mobility Monitor 2023

Quelle: [studie-swiss-mobility-monitor-2023](#)

Welche Aspekte würden Sie zum Umstieg auf ein E-Auto bewegen?



Killerkriterium beim Umstieg aufs E-Auto ist die fehlende Ladestation zu Hause.

### 3.9 Ladeinfrastruktur 2050 – Studie «Wie lädt die Schweiz in Zukunft?»

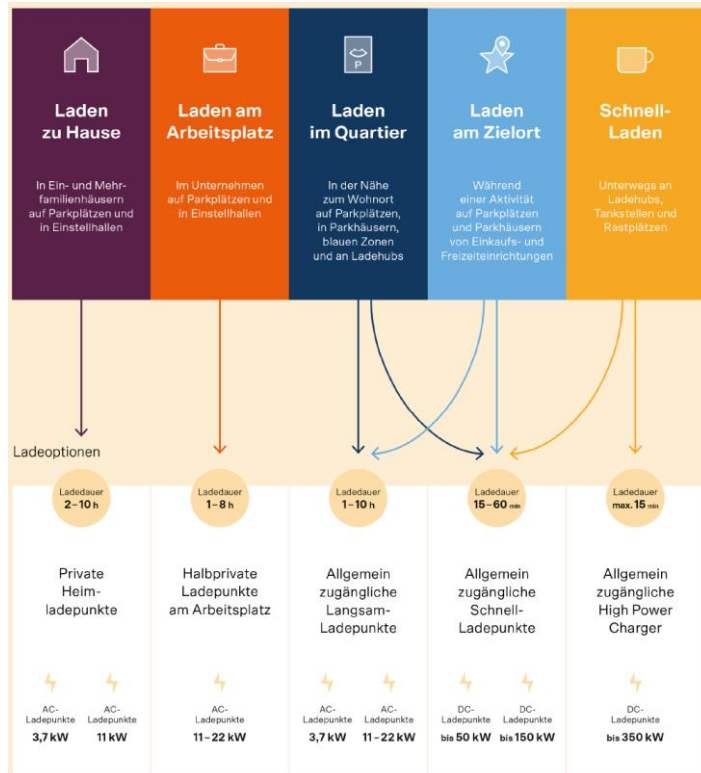
Quelle: [Bundesamt für Energie \(2023\): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050](#)

Das Bundesamt für Energie modelliert in der Studie «Verständnis Ladeinfrastruktur 2050» drei verschiedene Ladewelten auf Basis der Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK. Diese Ladewelten dienen in diesem Dokument als Grundbaustein für die Beurteilung der Ist-Situation.

#### 3.9.1 Verständnis Ladeinfrastruktur

Welchen Mix von Ladeoptionen braucht die Schweiz in den nächsten Jahren? Bis anhin fehlte ein breit getragenes Verständnis zur Entwicklung der Ladeinfrastruktur für Personenwagen bis im Jahr 2050. Diese Studie untersuchte diese Frage mit den wichtigsten Akteurinnen und Akteuren. Die Hauptbotschaft ist klar: Alle sind aufgefordert, jetzt zu handeln.

## Ladebedürfnisse:



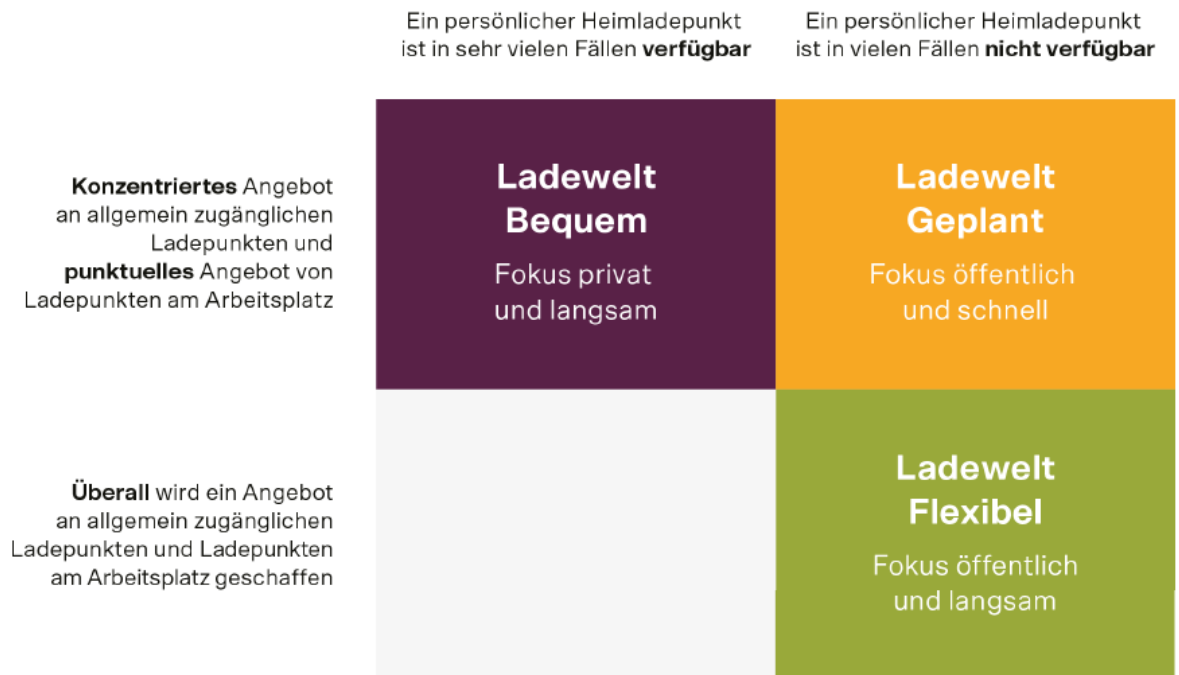
### 3.9.2 Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

Bei vielen Aspekten, wie sich die Ladeinfrastruktur weiterentwickeln wird, sind sich die Expertinnen und Experten einig, z. B., dass dank der technologischen Entwicklung höhere Ladeleistungen möglich sein werden oder wie verschiedene Typen von Nutzenden künftig laden. Einig waren sich die Studienbeteiligten auch, dass das Laden zu Hause zentral bleiben wird.

Aus heutiger Sicht gibt es vor allem zwei Bereiche, in denen eine Vorhersage der Entwicklung schwierig ist:

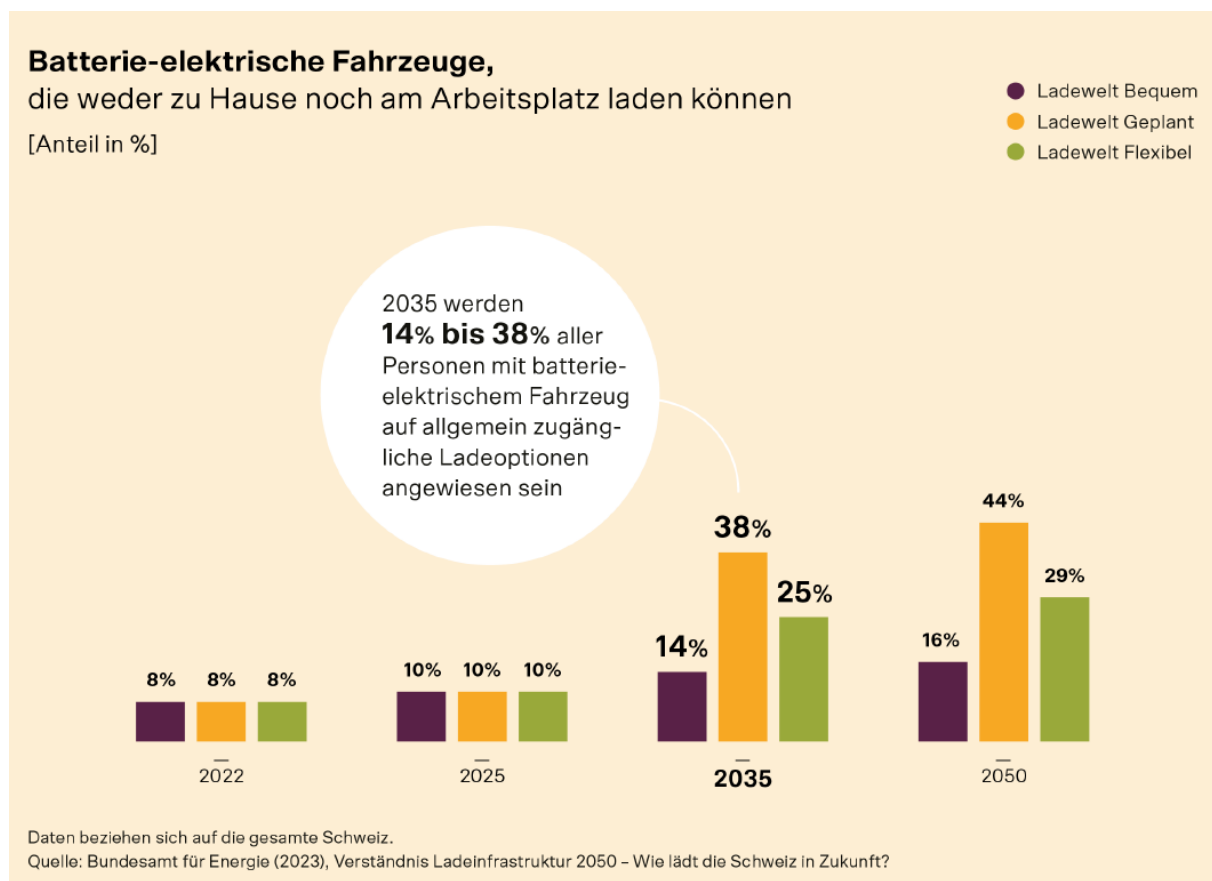
- > Die Verfügbarkeit von privaten Heimpladepunkten (vor allem in Mietobjekten)
- > Die Relevanz und Rolle des allgemein zugänglichen Ladenetzes und des Ladens am Arbeitsplatz

Die Entwicklung in diesen beiden Bereichen ist besonders von den Entscheidungen diverser Agierender abhängig. Es existieren hier keine scharfen Vorgaben – somit sind aus heutiger Sicht sehr unterschiedliche Ausprägungen möglich. Besonders in diesen beiden Bereichen sind auch die Erwartungen an die Zukunft am unterschiedlichsten. Um die Bandbreite möglicher Entwicklungen aufzuzeigen, haben das BFE und EBP drei Zukunftsszenarien entwickelt (in Form von sogenannten «Ladewelten»).



### 3.9.3 Wer kann weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden?

Es gibt in jeder Ladewelt Halterinnen und Halter von Steckerfahrzeugen, die vollumfänglich auf das allgemein zugängliche Ladenetz angewiesen sind. Der Anteil unterscheidet sich zwischen den Ladewelten je nach Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur zu Hause und am Arbeitsplatz.



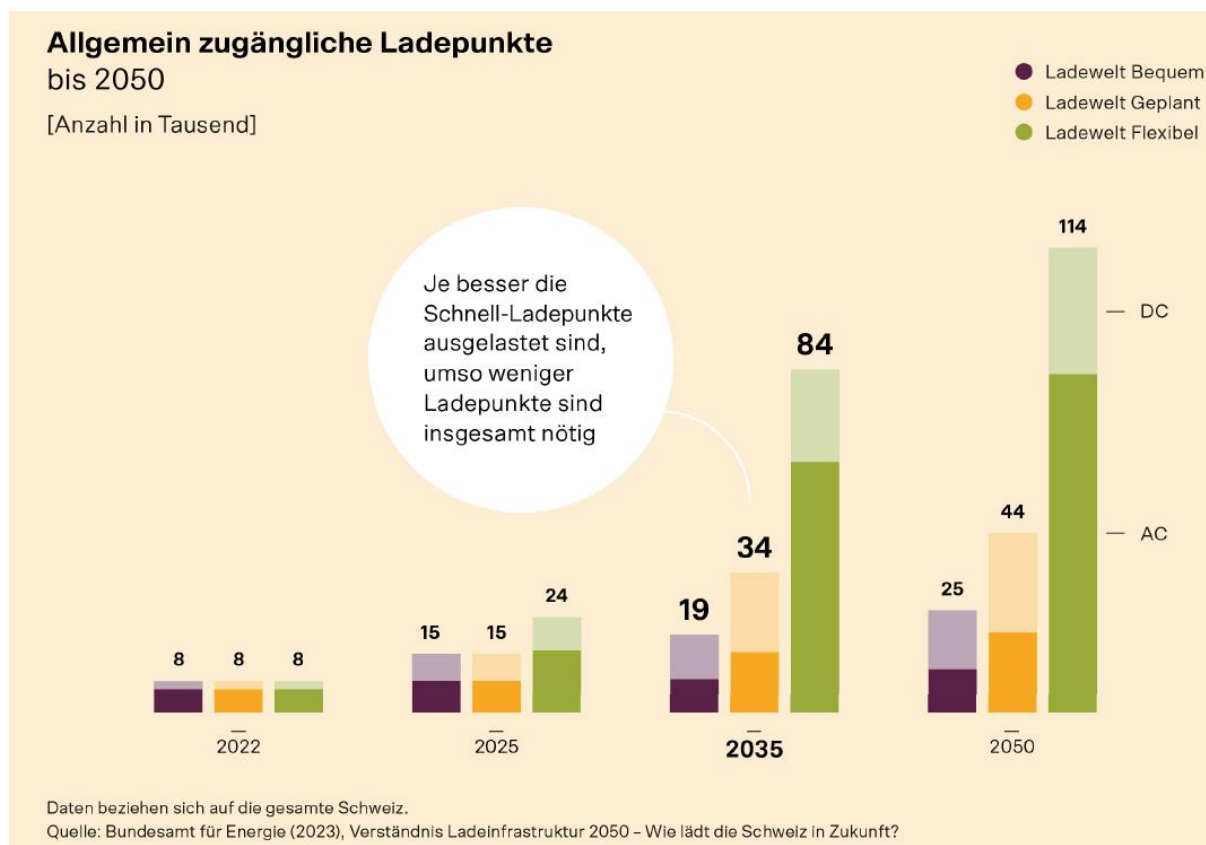
### 3.9.4 Wie viele allgemein zugängliche Ladepunkte braucht es?

Im Jahr 2035 braucht die Schweiz bis zu 84'000 allgemein zugängliche Ladepunkte. Mit einem stärkeren Fokus auf Schnell-Lader kann die benötigte Anzahl deutlich reduziert werden. Das allgemein zugängliche Ladenetz entsteht zum Grossteil in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Zwischen 2035 und 2050 erhöht sich die Gesamtzahl der allgemein zugänglichen Ladepunkte weniger stark. Die Anzahl der allgemein zugänglichen Ladepunkte erhöht sich bis 2035 deutlich – in allen Ladewelten.

Die genaue Anzahl benötigter Ladepunkte im Jahr 2035 hängt von zwei wesentlichen Faktoren ab:

- Vom Anteil an Halterinnen und Haltern von batterie-elektrischen Fahrzeugen, die weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden können. Wie hoch ist der Anteil im Jahr 2035?
- Von der Ausbaustrategie des allgemein zugänglichen Ladenetzes. Werden primär gut ausgelastete Schnell-Lader oder weniger frequentierte Langsam-Lader im Quartier und am Zielort realisiert?

Die drei Ladewelten haben diese beiden Faktoren unterschiedlich kombiniert. In der Ladewelt «Bequem», mit einem kleinen Anteil an batterie-elektrischen Fahrzeugen, die weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden können und gut ausgelastetem Schnell-Ladenetz als Ergänzung, sind im Jahr 2035 rund 19'000 allgemein zugängliche Ladepunkte notwendig. Mehr als die Hälfte (58 Prozent) davon sind Schnell-Lader. 19'000 allgemein zugängliche Ladepunkte gelten aufgrund der optimistischen Annahmen bezüglich Verfügbarkeit von privaten Ladepunkten zu Hause und der hohen Auslastung an allgemein zugänglichen Ladepunkten als Mindestanforderung.



### 3.10 Massgebende Schlussfolgerungen

- a) Steckerfahrzeuge sollen, wenn immer möglich, an privaten Ladestationen auf bestehenden Abstellplätzen zu Hause laden können.

Das Laden zu Hause entspricht auch in Zukunft dem Bedürfnis der Halterinnen und Halter von Steckerfahrzeugen. Dazu sollen möglichst alle privaten Abstellplätze in Wohngebäuden mit einer privaten Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden. Bis 2035 sollen bis zu 2 Millionen private Ladepunkte in der Schweiz entstehen. Halterinnen und Halter von Stecker-Fahrzeugen sollen, wenn immer möglich eine private Lademöglichkeit nutzen können.

- b) Der Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur in Gebäuden ist kein Selbstläufer.

Neben Anreizen braucht es Planungs- und Investitionssicherheit.

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

Für Halterinnen und Halter von Fahrzeugen ohne private Abstellplätze und ohne private Lademöglichkeit braucht es ein allgemein zugängliches Ladenetz, möglichst in der Nähe zum Wohnort.

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

Bis im Jahr 2035 steigt der Bedarf an allgemein zugänglichen Ladepunkten in der Schweiz auf 19'000 bis 84'000, davon 11'000 bis 23'000 Ladepunkte mit mindestens 50 kW.

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

Die Ausprägung und Bedeutung des allgemein zugänglichen Ladenetzes werden regional unterschiedlich sein.

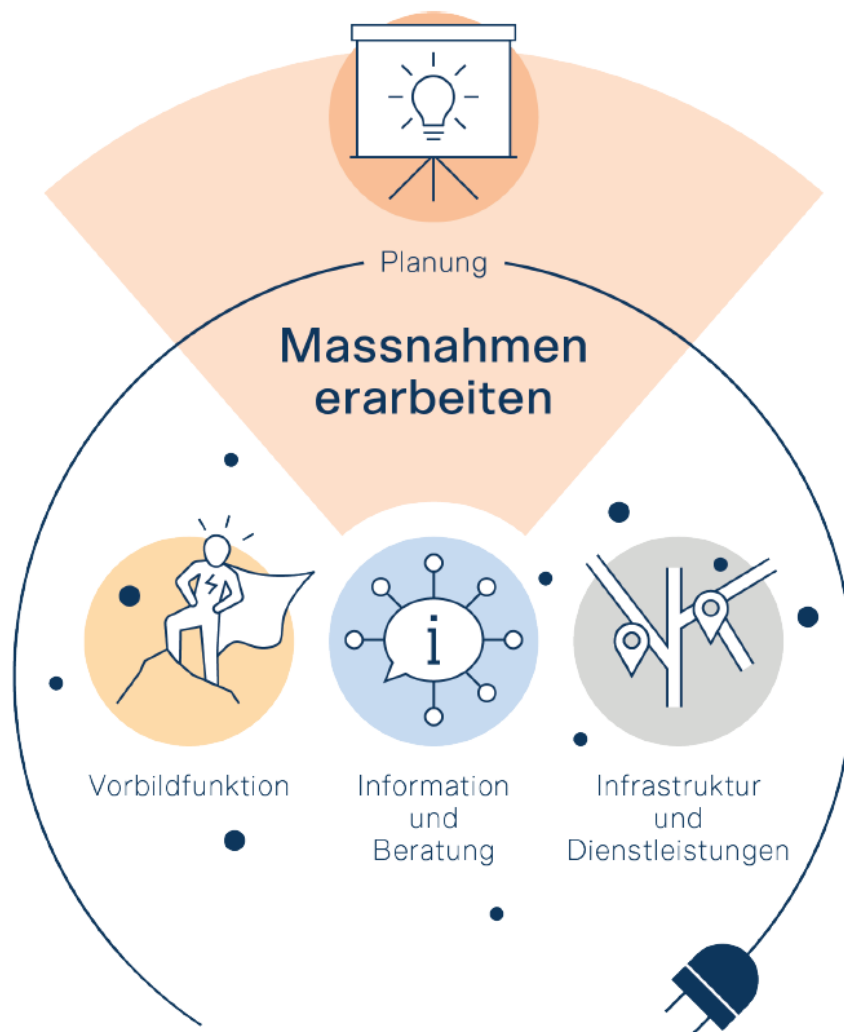
- f) Damit die Elektromobilität Teil der Lösung des zukünftigen Stromsystems der Schweiz wird, sollen Steckerfahrzeuge primär während langen Standzeiten flexibel laden (bezüglich Leistung und Zeitpunkt).

Die Ladevorgänge sollen über tarifliche Anreize und die Vermarktung der Flexibilität gesteuert werden können.



#### 4 Handlungsfelder

Die Möglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität für Gemeinden werden gemäss Leitfaden von «energieschweiz» in die drei Handlungsfelder «Infrastruktur und Dienstleistungen», «Information und Beratung» und «Vorbildfunktion» unterteilt.



## 5 Infrastruktur und Dienstleistungen

### 5.1 Öffentliche Ladepunkte

Aufgrund des vorhergehenden Kapitels, wird nun das Gemeindegebiet von Kirchberg analysiert und der Bedarf an Ladepunkte hochgerechnet.

#### 5.1.1 Bedarf an öffentlichen Ladepunkten in Kirchberg

Gemäss der Studie des Bundesamts für Energie aus dem Jahr 2023 mit dem Titel «Verständnis Ladeinfrastruktur 2050» werden drei Ladewelten beschrieben. Dabei handelt es sich um die Ladewelten Bequem, Geplant und Flexibel. Die Gemeinde Kirchberg weist einen Anteil an Einfamilienhäusern am Wohngebäudebestand von 60 Prozent auf (stada2.sg.ch). Auf Grund diesem hohen Anteil an Einfamilienhäusern wird für die Hochrechnung der zukünftigen Ladepunkte auf das Szenario «Ladewelt Bequem» basiert. In dieser Ladewelt wird für die gesamte Schweiz bis 2035 ein Bedarf von 19'000 öffentlichen Ladepunkten prognostiziert. Davon sollen 11'000 Ladepunkte eine Leistung von über 50 kW besitzen. Wird diese Werte auf die Gemeinde Kirchberg mit einer Wohnbevölkerung von 9'753 Personen (stada2.sg.ch, 2022), was ca. einem Promille der Schweizer Bevölkerung entspricht, adaptiert ergibt dies einen Bedarf von 19 Ladepunkten, von denen 11 eine Leistung von mehr als 50 kW haben sollten.

#### Bis 2035

Schweiz: 19'000 Ladepunkte davon 11'000 Ladepunkte grösser 50kW

**Kirchberg: 19 Ladepunkte davon 11 grösser 50kW** (Annahme: 1 Promille CH-Werte)

#### 5.1.2 Situationsanalyse der Ladeinfrastruktur in Kirchberg

Per 01. Oktober 2023 stehen in Kirchberg folgende öffentliche Ladepunkte zur Verfügung:

Quelle: <https://de.chargeur.com/cities/kirchberg-CH>

| Ladepunkte | Leistung | Standort         | Betreiber                   |
|------------|----------|------------------|-----------------------------|
| 3 (AC)     | 2 kW     | Müliweg 1        | Bazenheid HauptService GmbH |
| 2 (AC)     | 3.7 kW   | Bahnhofstrasse 2 | Hotel Bären                 |
| 1 (AC)     | 3.7 kW   | Wilerstrasse 17  | Migros Bazenheid            |
| 2 (AC)     | 3.7 kW   | Wilerstrasse 50  | ALDI Suisse Bazenheid       |
| 1 (AC)     | 7 kW     | Bahnhofstrasse 2 | Hotel Bären                 |
| 2 (AC)     | 11 kW    | Wilerstrasse 50  | ALDI Suisse Bazenheid       |
| 2 (AC)     | 11 kW    | Müliweg 1        | Bazenheid HauptService GmbH |
| 2 (AC)     | 22 kW    | Florastrasse 2   | Swisscharge                 |
| 1 (AC)     | 22 kW    | Husenstrasse 11  | Sinevo AG                   |
| 1 (AC)     | 22 kW    | Wilerstrasse 17  | Migros Bazenheid            |

**Total:** 17 Ladepunkte (17 AC-Ladepunkte / 0 DC-Ladepunkte)

#### 5.1.3 Schlussfolgerung

Die Gemeinde Kirchberg hat sich bereits bemerkbar in die fortschreitende Elektromobilität eingebracht. Seit Mai 2022 unterstützt sie den Bau einer Ladeinfrastruktur mit Lastenmanagement bei Ladestationen in Mehrfamilienhäusern mit Pauschalbeträgen von CHF 1'000 und bei Gewerbe Parkplätzen mit CHF 2'000. Zusätzlich verfügt sie über 17 AC-Ladepunkte mit einer Kapazität von bis zu 22 kW. Trotzdem gibt es in Kirchberg bisher keine DC-Schnellladepunkte. Das mag auf den ersten Blick als ein Manko erscheinen, doch die geographische Nähe zu Wil, das bereits über solche Schnellladepunkte verfügt, macht es für viele Einwohnerinnen und Einwohner zugänglich.

Zudem wird davon ausgegangen, dass die Mehrheit der Bevölkerung von Kirchberg die Möglichkeit hat, ihre Elektrofahrzeuge zu Hause zu laden, da im Gebäudebestand der Anteil an Einfamilienhäusern recht hoch ist. Gerade in Ein- und auch meist in Mehrfamilienhäusern besteht die Möglichkeit auf eigenen

Abstellplätzen, Garagen oder Tiefgaragen die Parkplätze selbst auszurüsten. Gemäss den Angaben des regionalen Energieversorger Regionalwerk Toggenburg rwt wurde und werden in ihrem Versorgungsgebiet (Bütschwil-Ganterschwil & Kirchberg) viele Projekte angegangen und umgesetzt. Bereits konnten mit Unterstützung der rwt 13 Tiefgaragen mit 34 Ladestationen ausgerüstet werden. Auch wurden 332 Parkplätzen zum Ausbau mit Ladeinfrastruktur vorbereitet.

Eine sofortige Erweiterung der Ladeinfrastruktur wird daher nicht als dringlich erachtet. Für die kommende Zeit wird die Zusammenarbeit zwischen der Post und fenaco betrachtet. Das gemeinsame Abkommen sieht vor, ein schweizweites Schnellladenetz für Elektrofahrzeuge zu lancieren. Das besondere Augenmerk dieses Netzes wird dabei auf Dörfern, Städten und ländlichen Regionen liegen, was für Gemeinden wie Kirchberg in naher Zukunft von grossem Vorteil sein könnte. Insbesondere weil die Gemeinde Kirchberg einen Landi und Agrola Standort in Bazenheid aufweist.

Aus obenstehenden Gründen soll die Gemeinde Kirchberg momentan den Fokus auf die Erweiterung persönlicher Ladepunkte für Elektrofahrzeuge legen.

## **5.2 Sharing-Angebote**

### **5.2.1 Situationsanalyse der E-Sharing-Angebote in Kirchberg**

Nach einer Studie des Bundesverband Car-Sharing zufolge kann ein Car-Sharing Fahrzeug bis zu 20 private Pkw ersetzen. Zudem verändern die Mitglieder von Car-Sharingverbänden ihr Nutzungsverhalten, fahren selektiver und seltener und nutzen überdurchschnittlich viele andere Angebote des öffentlichen Verkehrs. Sie tragen somit zu einer nachhaltigeren Verkehrsgestaltung bei.

Bei der Gemeinde Kirchberg gibt es seit dem Sommer 2019 ein E-Auto Sharing-Angebot (SpontiCar). Das Buchungsvolumen im ersten Jahr belief sich dabei auf 371 Buchungen. Das entspricht etwas mehr 1 Buchung pro Tag und fast 3.50h pro Buchung. Total wurde eine Strecke von 9837 km zurückgelegt. Die Gemeinde hat zusammen mit Sponti-Car über 2961 kg CO<sub>2</sub> eingespart. Für das Jahr 2020 konnten bereits 395 verbucht werden. Für das Jahr 2023 im Zeitraum zwischen Januar und Juni wurden 205 Buchungen getätigt.

### **5.2.2 Schlussfolgerung**

Die aktuelle Auslastung weist darauf hin, dass der bestehende SpontiCar in Kirchberg gut genutzt wird, jedoch ohne Überlastung die Möglichkeit für weitere Buchungen ermöglicht.

#### **a) Regelmässige Überprüfung**

Die regelmässige und weiterführende Überprüfung des SpontiCar-Angebots durch die Gemeinde Kirchberg ist essenziell. Dies gewährleistet, dass die Bedürfnisse der Nutzer und Nutzerinnen kontinuierlich erfüllt werden und eine angemessene Verfügbarkeit des Fahrzeugs gewährleistet ist. Sollte sich in der Zukunft ein Engpass abzeichnen, ist die Erweiterung des Angebotes durch die Gemeinde Kirchberg zu überprüfen.

## **5.3 Innovative Projekte ausprobieren**

### **5.3.1 Situationsanalyse innovative Projekte in Kirchberg**

Kirchberg hat sich in den vergangenen Jahren als führende Gemeinde in puncto Nachhaltigkeit und Energieeffizienz etabliert. Seit 2013 trägt die Gemeinde stolz das Label «Energienstadt», welches ihre fortgesetzten Bemühungen und Verpflichtungen in diesem Bereich bestätigt.

Einer der zentralen Faktoren, die zur kontinuierlichen Verbesserung und Erreichung dieser Anerkennung beigetragen haben, ist das regelmässige Treffen der Energiekommission. Diese Kommission trifft sich sechs bis sieben Mal pro Jahr, um sich über die aktuellen Themen auszutauschen, zu diskutieren und dem Gemeinderat mögliche Tätigkeiten und Massnahmen zu unterbreiten.

Das Resultat dieser regelmässigen Zusammenkünfte und der durch den Gemeinderat umgesetzten Massnahmen ist deutlich sichtbar: Bei der letzten Rezertifizierung im Jahr 2021 konnte Kirchberg seine Punktzahl im Vergleich zu 2017 um etwa 6 % steigern und erreichte beeindruckende 65 % der möglichen Punkte. Diese konstante und messbare Steigerung über die Jahre hinweg zeigt nicht nur die Effektivität der durchgeführten Massnahmen, sondern auch das Engagement und die Entschlossenheit der Gemeinde, kontinuierlich an ihren Nachhaltigkeitszielen zu arbeiten.

In Bezug auf E-Mobilität zeigt die IST-Situation, dass Kirchberg bereits eine solide Grundlage besitzt, auf der aufgebaut werden kann. Durch die regelmässigen Treffen der Energiekommission ist sichergestellt, dass dieses Thema regelmässig auf der Agenda steht und dass stetig nach Wegen gesucht wird, um die E-Mobilität in Kirchberg weiter voranzutreiben. Beispielsweise wurde ein Energieleitbild erarbeitet, welches im Bereich der Mobilität für die Beschaffung der gemeindeeigenen Fahrzeuge die Effizienzklasse A oder ein Gas oder Elektroantrieb vorsieht.

### **5.3.2 Schlussfolgerung**

Die Gemeinde Kirchberg legt grossen Wert auf Innovation und Nachhaltigkeit. Im Rahmen ihres Bestrebens, den stetigen Fortschritt zu fördern und die Bedürfnisse der Bevölkerung zu kennen, könnten folgende ergänzende Massnahmen in Betracht gezogen werden:

#### **a) Spezifische Ansprechstelle für Mobilitätsthemen**

Momentan ist es eher schwierig, eine Ansprechstelle auf spezifische Mobilitätsthemen in der Gemeinde Kirchberg auszumachen. Ein zentraler Anlaufpunkt für solche Anfragen, Vorschläge und Ideen, die zur weiteren Entwicklung und Verbesserung des Gemeinwesens beitragen könnten, wäre zukunftsweisend. Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen sowie andere Interessensgruppen können zielgerichtet und effiziente Vorschläge und Anfragen an die Stelle richten. Auf diese Weise könnte sichergestellt werden, dass den Bedürfnissen aus der Bevölkerung und dem Gewerbe die gebührende Aufmerksamkeit gewährt wird und entsprechend bearbeitet werden.

#### **b) E-Velos und E-Scooters**

Ein weiteres Projekt, das in Erwägung gezogen werden könnte, ist der Einsatz von E-Scootern & E-Bikes. Angesichts des wachsenden Bewusstseins für Nachhaltigkeit und des Bedarfs an flexiblen Fortbewegungsmöglichkeiten, könnte die Gemeinde Kirchberg einen Pilotbetriebs überprüfen. Die Gemeinde Kirchberg umfasst fünf grössere Dörfer und rund hundert Weiler, was eine spannende Ausgangslage für ein E-Sharing Angebot darstellt. Ein solcher Pilotbetrieb könnte nicht nur dazu beitragen, den Verkehr zu entlasten und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, sondern auch eine moderne und praktische Fortbewegungsoption für die Bewohnerinnen und Bewohner von Kirchberg darzustellen.

## 6 Information und Beratung

### 6.1 Situationsanalyse Information und Beratung in Kirchberg

Im Kanton St. Gallen sowie in der Region Toggenburg und Wil sind einige Angebote im Bereich der Mobilität vorhanden. Um jedoch den lokalen Bedürfnissen nachzukommen, fehlen momentan Informationskanäle und Anlaufstellen.

### 6.2 Schlussfolgerung

Die Mobilitätswende hin zu umweltfreundlicheren Antrieben kann eine Gemeinde nicht allein bewältigen – zentral für den Erfolg ist die Mitnahme der Bevölkerung bei diesem Vorhaben. Deshalb ist es wichtig, Privatpersonen (und Gewerbebetriebe) in der Gemeinde zu E-Mobilität zu informieren und zu motivieren. Einerseits ist es wichtig, ausreichend Informationen zur Verfügung zu stellen und Anlaufstellen für Fragen zu definieren, damit sich die Bevölkerung umfassend zu dem Thema informieren kann. Andererseits können einzelne Aktionen, die das Thema erlebbar machen, ein Umdenken in der Bevölkerung auslösen.

Folgende Massnahmen könnten den Informationsfluss in der Gemeinde Kirchberg verstärken:

#### a) Faktenblätter

Um Bürger\*innen und Gewerbebetrieben in Kirchberg das Thema E-Mobilität näher zu bringen und sie über wesentliche Aspekte zu informieren, die beim Umstieg auf E-Mobilität zu beachten sind, werden Faktenblätter zu verschiedenen Themen erarbeitet. Die Faktenblätter sind so konzipiert, dass auch Personen ohne jegliches Vorwissen sich zu den grundsätzlichen E-Mobilitätsthemen informieren können. Ziel ist es, häufige Fragestellungen im Zusammenhang mit E-Mobilität zu beantworten und Bürger\*innen (und Gewerbebetrieben) eine erste Hilfestellung zu bieten.

Es könnten folgende Themen für Faktenblätter in Erwägung gezogen werden:

#### 1) Die Bedeutung der E-Mobilität

- > Was ist E-Mobilität und warum ist sie wichtig?
- > Wie trägt sie zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Fussabdrucks bei?
- > Vorteile von Elektrofahrzeugen gegenüber herkömmlichen Verbrennungsmotoren
- > Öffentliche Ladepunkte in Kirchberg
- > Was geschieht auf nationaler und internationaler Ebene in Bezug auf E-Mobilität?

#### 2) Rund ums Laden

- > Öffentliche Ladepunkte in Kirchberg und Umgebung
- > Was bedeutet AC und DC?
- > Wie können Bürgerinnen und Bürger von diesen Punkten profitieren?
- > Was ist zu beachten, wie muss ich vorgehen für einen eigenen Ladepunkt?
- > Förderbeiträge

#### 3) Förderprogramme

- > Welche finanziellen Anreize bietet die Gemeinde Kirchberg und der Kanton?
- > Wie profitieren Mehrfamilienhäuser und Gewerbe von diesen Angeboten?

#### 4) Car-Sharing in Kirchberg

- > Was ist Car-Sharing und welche Vorteile bringt es?
- > Wie kann Car-Sharing den Verkehr in Kirchberg entlasten?
- > Wie funktioniert das Angebot SpontiCar?

- > Welchen Beitrag leistet das Sharing-Angebot zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Kirchberg?

#### **5) Energiestadt Kirchberg**

- > Was bedeutet das Label «Energiestadt»?
- > Welche Massnahmen hat Kirchberg ergriffen, um dieses Label zu verdienen?
- > Wie lautet die Vision der Gemeinde Kirchberg (Kirchberg 2035)
- > Was beinhaltet das Energieleitbild der Gemeinde Kirchberg?

#### **6) Engagement der Bürger\*innen**

- > Warum sind die Meinungen und Vorschläge der Bürger\*innen wichtig?
- > Wie können sie sich beteiligen und ihre Ideen einbringen?

#### **b) Veranstaltungen**

Um neben der passiven Ansprache der Bürgerinnen und Bürger durch Faktenblätter auch Möglichkeiten für den direkten Kontakt und Austausch zu suchen, könnte eine Veranstaltungsreihe geplant werden. Ziel der Veranstaltungsformate ist es, die Bevölkerung in das Thema E-Mobilität mitzunehmen und darüber zu informieren. Im Fokus der Veranstaltungen steht insbesondere das Prinzip, E-Mobilität erlebbar zu machen und mittels Kommunikation das Wissen zum Thema fördern.

#### **c) Integration in Schulen**

Die Schulen spielen eine entscheidende Rolle, wenn es darum geht, die nächste Generation auf die Zukunft der Mobilität vorzubereiten. In Kirchberg könnten Lehrinhalte entwickelt werden, die den Schülern die Technologie der E-Mobilität und insbesondere der Tätigkeiten der Gemeinde selbst näherbringen sowie deren ökologische und wirtschaftliche Aspekte aufzeigen.

## **7 Vorbildfunktion**

### **7.1 Situationsanalyse Vorbildfunktion Kirchberg**

Die Gemeinde Kirchberg hat bereits proaktive Schritte in Richtung einer umweltfreundlichen Zukunft unternommen. Mit der Einführung von «SpontiCar» unterstreicht Kirchberg das Engagement für nachhaltige Mobilitätslösungen. Darüber hinaus hat die Gemeinde ein Energieleitbild erarbeitet, welches die Grundlage für künftige energiepolitische Entscheide bildet. Diese Massnahmen verdeutlichen, dass Kirchberg nicht nur über Elektromobilität spricht, sondern auch konkrete Schritte in diese Richtung unternimmt.

### **7.2 Schlussfolgerung**

Eine Gemeinde, die Elektromobilität aktiv fördert und nutzt, setzt ein sichtbares Zeichen und schafft bei der Bürgerschaft und Unternehmen Bewusstsein für die Vorteile dieser Technologie. Durch das Vorbild der Gemeinde Kirchberg kann die Akzeptanz von Elektromobilität in der breiten Bevölkerung weiter gesteigert werden.

Die Gemeinde Kirchberg soll folgende Massnahmen beurteilen:

#### **a) Umrüstung des eigenen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge**

Mit der Umrüstung (und Erweiterung) des eigenen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge kann die Gemeinde zeigen, wie sich E-Mobilität im Alltag integrieren lässt und damit eine Vorbildfunktion einnehmen. Diese Massnahme soll gemäss dem Energieleitbild fortgeführt werden.

#### **b) Aktive Kommunikation**

Indem die Gemeinde Kirchberg ihre Erfolge aktiv kommuniziert, können dadurch nicht nur die eigenen Bürgerinnen und Bürger inspiriert werden, sondern auch andere Städte und Gemeinden ermutigt werden, ähnliche Schritte in Richtung einer nachhaltigeren Zukunft zu unternehmen.

## **8 Fazit**

Indem die Gemeinde Kirchberg besteht eine Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge die momentan ausreichend ist. Zukünftig muss das Thema Laden in Mietwohnungen aufgenommen und verstärkt angegangen werden. Weiter spielt die Informationsvermittlung einen wichtigen Aspekt und soll innerhalb der Gemeinde konkret aufgebaut werden.

Das weitere Vorgehen ist durch die Energiekommission der Gemeinde Kirchberg zu diskutieren.

## 9 Quellenverzeichnis

### Literatur:

Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 - Wie lädt die Schweiz in Zukunft?  
/ Mai 2023

Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 - Wie lädt die Schweiz in Zukunft?  
/ Modelle & Annahmen / Mai 2023

Swiss e mobility: Faktenblatt Elektromobilität in der Schweiz / Zahlen-Faken-Prognosen / 2023

Swiss e mobility: Studie Swiss Mobility Monitor 2023: Killerkriterium beim Umstieg aufs E-Auto ist die  
fehlende La-destation zu Hause

Dr. Andreas Ulbig, Forscher ETH Zürich: Interview, Aktuelle Herausforderungen für die Netzbetreiber

### Internet:

Thurwerke AG: [www.thurwerke.ch](http://www.thurwerke.ch) (abgerufen am 31.08.2023)

energieagentur St. Gallen: <https://www.energieagentur-sg.ch> (abgerufen am 01.09.2023)

AVIA-Volt: <https://aviavolt.ch/> (abgerufen am 01.09.2023)

Auto Motor Sport: <https://www.auto-motor-und-sport.de> (abgerufen am 01.09.2023)



## 10 Anhang - Massnahmentabelle

| Nr. | Thema                              | Massnahme                                       | Beschreibung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Zielsetzung                                                                                                                                                                                                            | Umsetzung      |
|-----|------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1   | Infrastruktur und Dienstleistungen | Regelmässige Überprüfung von «SpontiCar»        | Die Gemeinde Kirchberg wird die Nutzung des Car-Sharing Angebots «SpontiCar» regelmässig überwachen. Während aktuell keine Überlastung vorliegt, ist es dennoch wichtig, die Nutzungskontinuität und Verfügbarkeit zu gewährleisten. Bei steigendem Bedarf wird über die Anschaffung weiterer Fahrzeuge nachgedacht.                                                                                         | Sicherstellen, dass die Bedürfnisse der Gemeindemitglieder fortlaufend erfüllt werden und eine angemessene Verfügbarkeit von «SpontiCar» gewährleistet ist. Vorbeugung möglicher Engpässe in der Zukunft.              | Jährlich       |
| 2   |                                    | Spezifische Ansprechperson                      | Eine bestimmte Ansprechperson in der Gemeinde wird für die erste Kontaktaufnahme, Überprüfung, Vorsortierung und Kommunikation von Anfragen verantwortlich sein. Diese Ansprechperson stellt sicher, dass Anfragen angemessen bearbeitet und an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden.                                                                                                               | Gewährleistung einer effizienten, zeitnahen Bearbeitung von Vorschlägen und Anfragen, wodurch das Vertrauen und die Beteiligung der Gemeinschaft in den Entscheidungsprozessen gestärkt wird.                          | Quartal 1 2025 |
| 3   |                                    | E-Velos und E-Scooters                          | Die Gemeinde Kirchberg prüft die Einführung von E-Scootern und E-Bikes als nachhaltige Verkehrsmittel. Sie sollen als Pilotprojekt den CO <sub>2</sub> -Ausstoss reduzieren und den Bürgern von Kirchberg moderne, umweltfreundliche Fortbewegungsmöglichkeiten bieten.                                                                                                                                      | Förderung der Nachhaltigkeit und Entlastung des Verkehrs durch Bereitstellung umweltfreundlicher Fortbewegungsoptionen. Zugleich soll dies als attraktive und praktische Mobilitätslösung für die Gemeinschaft dienen. | Quartal 3 2024 |
| 4   | Information und Beratung           | Faktenblätter                                   | In Kirchberg werden Faktenblätter zu verschiedenen E-Mobilitätsthemen erarbeitet. Diese sollen das Thema E-Mobilität den Bürger*innen und Gewerbebetrieben näherbringen. Die Faktenblätter sind so gestaltet, dass sie auch für Personen ohne Vorwissen verständlich sind und Antworten auf häufig gestellte Fragen bieten.                                                                                  | Bürger*innen und Gewerbebetrieben eine umfassende Informationsquelle bieten, um die Grundlagen der E-Mobilität zu verstehen und ihnen beim Übergang zu helfen.                                                         | Quartal 1 2025 |
| 5   |                                    | Veranstaltungen                                 | Ein Veranstaltungskonzept wird entwickelt, um verschiedene Formate zu zeigen, wie Bürger*innen zum Thema E-Mobilität informiert und beteiligt werden können. Diese Veranstaltungen sollen insbesondere das Prinzip der erlebbaren E-Mobilität verfolgen. Es wird darauf geachtet, dass diese Veranstaltungen mit anderen lokalen Veranstaltungen kombiniert werden, um eine grössere Reichweite zu erzielen. | Bürger*innen aktiv in den Mobilitätswandel einzubeziehen, ihnen das Thema E-Mobilität näher zu bringen, es erlebbar zu machen und ihr Interesse durch Interaktivität und Spass zu fördern.                             | Quartal 2 2024 |
| 6   |                                    | Integration in Schulen                          | In Kirchberg könnten Lehrinhalte entwickelt werden, die den Schülern die Technologie der E-Mobilität und insbesondere der Tätigkeiten der Gemeinde selbst näherbringen sowie deren ökologische und wirtschaftliche Aspekte aufzeigen.                                                                                                                                                                        | Die Schüler für die Zukunft der Mobilität vorzubereiten, ihnen ein tieferes Verständnis für die Bedeutung der E-Mobilität zu vermitteln und sie zu inspirieren, aktive Veränderer in ihrer Gemeinschaft zu werden.     | Quartal 1 2025 |
| 7   | Vorbildfunktion                    | Umrüstung des eigenen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge | Umrüstung (und Erweiterung) des Fuhrparks der Gemeinde auf E-Fahrzeuge. Es wird berücksichtigt, dass Fahrzeuge mit geringer Laufleistung nicht sofort ersetzt werden.                                                                                                                                                                                                                                        | Demonstration der Integration von E-Mobilität im Alltag und Ausbau der Vorbildfunktion.                                                                                                                                | ab 2023        |
| 8   |                                    | Aktive Kommunikation                            | Aktive Kommunikation der Gemeindeerfolge im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Inspiration der eigenen Bürger*innen und Ermutigung anderer Städte und Gemeinden zur Umsetzung von nachhaltigen Massnahmen.                                                                                            | Dauer Aufgabe  |