

# Die ersten Schritte auf dem Weg zur Ladeinfrastruktur

Eine Anleitung für Machbarkeitsstudien in Gemeinden

## **Impressum**

### **LadenPunkt/EnergieSchweiz**

Bundesamt für Energie BFE

Sektion Mobilität

[info@laden-punkt.ch](mailto:info@laden-punkt.ch)

Pulverstrasse 13

3063 Ittigen

### **Rolle und Mitarbeit der Beteiligten**

Flavio Kälin, BFE (Auftraggeberschaft)

Robin Becker, Generis AG (Autor)

Cedric Nägeli, Generis AG (Autor)

### **Version 1 vom September 2024**

Diese Studie wurde mit Unterstützung von EnergieSchweiz erstellt.  
Für den Inhalt ist alleine die Autorenschaft verantwortlich.

## Inhalt

1	Einleitung	3
2	Der Weg zur Machbarkeitsstudie für Ladeinfrastruktur	4
3	Kooperationen und Zusammenschlüsse	11
4	Weiterführende Hilfestellungen	13
5	Übersicht Beispiele Machbarkeitsstudien	14

# 1 Einleitung

Gemäss Prognosen benötigt die Schweiz bis 2035 bis zu 84'000 allgemein zugängliche Ladepunkte. Gemeindeverwaltungen sind beim Ausbau der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur die treibende Kraft, z.B. für Ladepunkte in der blauen Zone oder auf kommunalen Grundstücken. Der erste Schritt für die politische Ausrichtung einer Gemeinde und zur Herleitung der Massnahmen für die Ladeinfrastruktur ist typischerweise eine Machbarkeitsstudie. Darin werden erste Vorabklärungen und Analysen im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur durch externe Expertinnen und Experten vorgenommen.

Viele dieser Arbeiten kann eine Gemeinde jedoch eigenständig in Angriff nehmen, ohne externe Ressourcen zu beanspruchen. Für einfache Entscheidungsfindungen werden nicht zwingend aufwändige Studien benötigt. Der folgende Leitfaden soll Städte und Gemeinden befähigen, beim Thema Ladeinfrastruktur eigenständig erste Schritte zu gehen.

Dieser Leitfaden beleuchtet die ersten Schritte, die eine Gemeinde auf dem Weg zum Aufbau und Betrieb von allgemein zugänglichen Ladestationen gehen kann. Er spricht Gemeinden an, welche im Bereich Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge am Anfang stehen. Das Ziel ist, dass diese Gemeinden ohne grossen Recherche- und Beratungsaufwand erste Analysen selbständig durchführen können, um für die darauffolgende Planungsphase eine Grundlage zu schaffen.

## 2 Der Weg zur Machbarkeitsstudie für Ladeinfrastruktur

***Meine Gemeinde steht in Bezug auf die Elektromobilität ganz am Anfang. Welches sind die ersten Schritte, die wir machen können, um den Ausbau der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur zu beschleunigen?***

Bevor eine Gemeinde umfangreiche Investitionen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur tätigt, muss sie eine strategische Grundlage schaffen. Dazu gehören insbesondere Abklärungen zur Machbarkeit, welche typischerweise eine **Analyse des aktuellen und zukünftigen Ladebedarfs auf Gemeindeebene** und eine erste **Standortanalyse für mögliche Ladepunkte** beinhaltet.

Kennt eine Gemeinde den aktuellen und zukünftigen Ladebedarf und ihre Handlungsmöglichkeiten, kann sie entsprechende Massnahmen planen und umsetzen. Dies ermöglicht der Gemeinde einen effizienten und zielführenden Ressourceneinsatz. Fehlinvestitionen lassen sich vorbeugen und die Umsetzung der getroffenen Massnahmen wird auf mehr Akzeptanz in der Politik und Bevölkerung stossen.

### **Analyse des Ladebedarfs**

***Warum muss ich den Ladebedarf meiner Gemeinde kennen?***

Der Ladebedarf sagt aus, wie viel Ladeleistung für die Elektromobilität heute und in Zukunft benötigt wird. Daraus lässt sich ableiten, wie viele Ladestationen für Elektrofahrzeuge für welche Zielgruppe und Bedürfnisse benötigt werden. Sobald eine Gemeinde diese Zahlen kennt, kann sie Massnahmen ergreifen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu unterstützen.

***Für welche weiteren Arbeitsschritte ist die Bedarfsanalyse wichtig?***

Die Kenntnis über den Ladebedarf auf Gemeindeebene ist zentral für den Ausbau der Ladeinfrastruktur auf Gemeindegebiet. Folgende Arbeitsschritte bauen auf den Erkenntnissen aus den Bedarfsanalysen auf:

- **Standortanalyse und -auswahl für Ladestationen:** Die Bedarfsanalysen zeigen auf, in welchen Quartieren oder sogar entlang welcher Strassen sich der Bedarf an allgemein zugänglichen Ladestationen in Zukunft am meisten verändern wird. Daraus lässt

sich ableiten, wo sich eine Investition in den Aufbau von Ladeinfrastruktur am meisten lohnt.

- **Schätzung des zukünftigen Strombedarfs:** Mit dem Ausbau der Elektromobilität steigt auch der Stromverbrauch. Die Bedarfsanalysen eignen sich als Berechnungsbasis für die Schätzung des Stromverbrauchs in Zukunft.
- **Schätzung der zukünftigen Investitionskosten:** Auf Basis der Erkenntnisse aus der Bedarfsanalyse und der Standortwahl lassen sich die ungefähren Investitionskosten abschätzen.
- **Evaluation der Betreiber- und Finanzierungsmodelle:** Gemeinden haben verschiedene Möglichkeiten, die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur auszubauen und zu finanzieren (bspw. Vergabe von Konzessionen, Auftrag ans Energieversorgungsunternehmen). Je nach Bedarf bietet sich ein anderes Modell an.
- **Evaluation und Planung weiterer Massnahmen:** Neben dem Aufbau von allgemein zugänglichen Ladestationen kann eine Gemeinde weitere Massnahmen (z.B. Subventionen für Private oder Schaffung gesetzlicher Grundlagen) ins Auge fassen. Die Bedarfsanalysen helfen weiter bei der Auswahl dieser Massnahmen.

### **Wie kann eine Gemeinde den aktuellen Ladebedarf auf Gemeindeebene ermitteln?**

Wo steht meine Gemeinde beim Ausbau der Ladeinfrastruktur? Müssen wir aktiv werden? Diese Fragen stellen sich zurzeit viele Schweizer Gemeinden. Und die Antworten darauf sind meist relativ einfach zu finden. Folgende Schritte kann jede Gemeinde selbständig befolgen:

- Konsultieren Sie den [Energie Reporter | Die Energiezukunft in Ihrer Gemeinde →](#) und vergleichen Sie den Fortschritt in der Elektromobilität in Ihrer Gemeinde mit dem Rest der Schweiz. Das Werkzeug liefert wichtige Kennzahlen zur Elektromobilität, mit denen der aktuelle Bedarf ermittelt werden kann.
- Konsultieren Sie die Website [Ich tanke Strom ↗](#) und verschaffen Sie sich einen Überblick über die vorhandenen allgemein öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Ihrem Gemeindegebiet und in der Umgebung.
- Konsultieren Sie die monatlich veröffentlichten Kennzahlen auf [Kennzahlen öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ↗](#). Sie können sich damit ein Bild des aktuellen Ladebedarfs im Kanton Ihrer Gemeinde machen.
- Nehmen Sie mit den Betreibenden der allgemein zugänglichen Ladestationen in Ihrer Gemeinde Kontakt auf und erkundigen Sie sich nach der durchschnittlichen Auslastung. Diese kann nützliche Hinweise auf den aktuellen Bedarf geben.

- Besichtigen Sie die allgemein zugänglichen Ladestationen auf dem Gemeindegebiet. Allenfalls fallen Ihnen bestimmte Dinge auf (bspw. Erreichbarkeit, Auslastung, Auffindbarkeit, etc.).
- Führen Sie Umfragen in der Bevölkerung und bei den ortsansässigen Unternehmen zum Thema Elektromobilität durch (siehe Beispiel [Nyon ↗](#)).
- Evaluieren Sie politische Vorstösse auf kommunaler oder kantonaler Ebene. Diese können Hinweise auf die aktuelle Situation im Bereich der Ladeinfrastruktur und Elektromobilität liefern.
- Nehmen Sie das Thema Elektromobilität regelmässig in internen Meetings und Gemeinderatssitzungen auf. Besteht ein Handlungsbedarf, wird sich dies in den Diskussionen herausstellen.
- Hören Sie sich bei den Nachbargemeinden um. Vielleicht haben die einen oder anderen schon einen ersten Schritt und erste Erfahrungen gemacht.
- Nehmen Sie an einem "Fachtreffen Ladeinfrastruktur" von LadenPunkt teil. Dies bietet Ihnen die Möglichkeit, mehr über das Thema zu lernen und sich mit anderen Gemeinden auszutauschen. Terminübersicht: [Termine ↗](#).

**Wie muss eine Gemeinde bei der Evaluation des zukünftigen Ladebedarfs auf Gemeindeebene vorgehen?**

LadenPunkt bietet mit «[Ladebedarfsszenarien ↗](#)» ein Werkzeug, um den künftigen Ladebedarf einer Gemeinde zu analysieren. Das Werkzeug basiert auf der Studie [Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 ↗](#) und bricht den künftigen Ladebedarf im Jahr 2035 der Schweiz auf einzelne Gemeinden herunter (mit den Rohdaten lassen sich die Ladebedarfe in 5-Jahresschritten bis 2050 berechnen). Bevor eine Gemeinde eigene Studien in Auftrag gibt, lohnt es sich also, zu prüfen, ob in einem ersten Schritt nicht mit den «Ladebedarfsszenarien» gearbeitet werden kann. (Bei späteren, konkreten Standortanalysen, sind detaillierte Analysen des Ladebedarfs notwendig. Die Daten aus den Ladebedarfsszenarien reichen dann nicht mehr aus und müssen durch zusätzlich erhobene Daten ergänzt werden.) Ebenfalls empfehlenswert ist die Konsultation von kantonalen oder regionalen Massnahmenplänen, Mobilitätsstrategien und gesetzlichen Rahmenbedingungen. Es kann sein, dass der Ladebedarf Ihrer Gemeinde bereits früher einmal im Rahmen von interkommunalen oder kantonalen Erhebungen ermittelt wurde.

Folgende Kennzahlen sollte eine Gemeinde nach der Analyse des zukünftigen Ladebedarfs kennen:

- Erwartete Anzahl Elektrofahrzeuge auf Gemeindegebiet
- Anzahl benötigter Ladepunkte auf Gemeindegebiet

- Anteil jener, welche nicht zuhause und/oder am Arbeitsplatz laden können
- Erwarteter künftiger Strombedarf zum Laden auf Gemeindegebiet

Ist eine Gemeinde bei der Bedarfsanalyse zusätzlich auf fachliche Unterstützung angewiesen, ist eine Zusammenarbeit mit einem lokalen Planungsunternehmen aus der Umgebung empfehlenswert. Diese kennen die lokalen Gegebenheiten und können bei der Analyse auf diesen Erfahrungen aufbauen.

***Warum muss jede Gemeinde den eigenen Bedarf ermitteln? Wäre es nicht effizienter, wenn ich die Analysen mit meinen Nachbargemeinden teile?***

Der Bedarf an allgemein zugänglichen und privaten Lademöglichkeiten ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig, welche je nach Gemeinde anders ausgeprägt sind. Solche Faktoren können sein:

- Anteil Mietwohnungen vs. Anteil Eigentumswohnungen
- Anteil Einfamilienhäuser vs. Anteil Mehrfamilienhäuser
- Gemeindegrösse
- Lage der Gemeinde (Agglomeration, Land, Bergregion)
- Wirtschaftssektor (Landwirtschaft, Tourismus, Dienstleistungen, Industrie, etc.)
- Anzahl Arbeitsplätze
- Pendlerbilanz
- Einkommen pro Kopf
- Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Gesetzliche Rahmenbedingungen
- Usw.

So kann es sein, dass zwei nebeneinander liegende Gemeinden unterschiedliche Ladebedarfe aufweisen. Daher ist es wichtig, dass jede Gemeinde den eigenen Bedarf kennt und individuelle Resultate vorliegen. Um Kosten zu sparen, können und sollen benachbarte Gemeinden bei der Erstellung der Analysen zusammenarbeiten (siehe **Kooperationen und Zusammenschlüsse**). Dies kann insbesondere dann sinnvoll sein, wenn benachbarte Gemeinden den gleichen Energieversorger haben, mit dem sie zusammenarbeiten können.

## **Standortanalyse für mögliche Ladepunkte**

Anhand der Bedarfsanalysen auf Gemeindeebene kann die Gemeinde eine Standortanalyse für potenzielle Ladepunkte durchführen.



### **Was gehört zur Standortanalyse?**

Damit eine Gemeinde am Ende die geeigneten Standorte für allgemein zugängliche Ladestationen kennt, muss sie eine Standortanalyse durchführen. Diese ist grob in folgende Schritte gegliedert:

1. Erfassung aller potenziellen Standorte anhand der Bedarfsanalysen
2. Kategorisierung der potenziellen Standorte
3. Grobe Bewertung der einzelnen Standorte

Mit der Standortanalyse leistet die Gemeinde die nötige Vorarbeit, um in einer späteren Planungsphase die geeigneten Standorte priorisieren und auswählen zu können.

### **Wie muss ich bei der Erfassung der potenziellen Standorte vorgehen?**

Eine wichtige Grundlage für die Erfassung der potenziellen Standorte ist eine Karte des Gemeindegebiets mit der Abbildung des zukünftigen Ladebedarfs sowie der aktuellen allgemein zugänglichen Ladepunkte. Auf dieser Karte können alle Orte eingezeichnet werden, wo die Gemeinde theoretisch eine Ladestation installieren könnte. Die Gemeinde kann dabei folgendermassen vorgehen:

- Erfassung aller bestehenden allgemein zugänglichen Ladepunkte auf der Karte
- Erfassung und Nummerierung aller Quartierparkplätze und Parkzonen auf der Karte
- Erfassung und Nummerierung aller Grundstücke in Gemeindebesitz auf der Karte
- Erfassung und Nummerierung weiterer Flächen auf der Karte, die sich für Ladeplätze oder Ladestationen eignen könnten.
- Kategorisierung der Standorte und entsprechende Markierung auf der Karte
- Vorbereitung eines Steckbriefs pro potenziellen Standort
- Begehung der Standorte mit objektiver Beurteilung: Hat es Platz? Gibt es eine Anfahrt? Gibt es bestehende Parkplätze? Gibt es bereits eine Ladestation in der Nähe? Ist eine Grobeinschätzung der Anschlussleistung machbar? Etc.

Erfassung der Beobachtungen in den Steckbriefen (siehe **Welche Angaben gehören bei der Standortanalyse in den Steckbrief?** ).

## **Wie kategorisiere und dimensioniere ich die unterschiedlichen Standorte?**

Die potenziellen Standorte unterscheiden sich je nach Umgebung und Zugänglichkeit und müssen daher entsprechend kategorisiert sowie dimensioniert werden. In einem Wohnquartier bspw. ist das Ladebedürfnis ein anderes als bei einem Einkaufszentrum. Bei allgemein zugänglichen Ladestationen gibt es drei Kategorien:

- **Laden im Quartier:** Allgemein zugängliche Ladestationen in Wohnquartieren; z.B. Quartierstrassen oder Parkplätze bei Gemeinschaftszentren
- **Laden am Zielort (POI):** Allgemein zugängliche Ladestationen an Zielorten (Points of Interest); z.B. Einkaufszentren, Kinos, Schwimmbäder, Konzerthallen oder Museen
- **Schnellladen:** Allgemein zugängliche Schnellladestationen bspw. an stark frequentierten Hauptstrassen

Bei den Ladestationen gibt es zwei unterschiedliche Typen, welche sich je nach Standort besser oder weniger gut eignen:

- **AC-Ladestationen:** Ladestationen mit Wechselstrom (AC = alternating current) verfügen über eine Ladeleistung von 11-22 kW. Ein vollständiges Aufladen einer Autobatterie dauert mehrere Stunden. Dafür beansprucht die Ladestation weniger Leistung und ist günstiger bei der Anschaffung und im Betrieb.
- **DC- oder Schnellladestationen:** Ladestationen mit Gleichstrom (DC = direct current) sind besonders leistungsfähig und verfügen über eine Ladeleistung von 50-350 kW. Die Batterien von Elektrofahrzeugen sind in nur 15 bis 30 Minuten wieder fast voll. Allerdings stellen die DC-Ladestationen hohe Anforderungen an das Verteilnetz und sind teurer und aufwändiger in der Anschaffung und im Betrieb.

Die Standortkategorien und Ladestationstypen müssen in den Steckbriefen erfasst sein. Allenfalls ist es auch hilfreich, sie gleich auf der Karte unterschiedlich zu kennzeichnen. Bei der Bewertung können anschliessend Kriterien wie Machbarkeit, Erreichbarkeit, Attraktivität oder ähnliches eine Rolle spielen.

Ob sich ein Standort eignet und welcher Ladestationstyp am besten geeignet ist, hängt von diversen Faktoren ab (nicht abschliessende Liste):

- Verweildauer der Autofahrerin oder des Autofahrers am Ort (wie lange stehen die Fahrzeuge am entsprechenden Ort)
- Frequenz und Nachfrage am Standort (z.B. befindet sich der Ort an einer vielbefahrenen Strasse oder in der Nähe eines POI; gibt es bereits vorhandene Ladestationen in der Umgebung)

- Technische Machbarkeit (z.B. Verfügbarkeit des Stroms und Distanz zur nächstgelegenen Trafostation)
- Ausbaumöglichkeiten am Standort (hängt z.B. ab von Platzverhältnissen vor Ort sowie der Leistung der Trafostation)

***Welche Angaben gehören bei der Standortanalyse in den Steckbrief?***

[Hier ↗](#) finden Sie ein Beispiel eines Steckbriefs. Der Steckbrief muss nach der Standortanalyse alle Informationen enthalten, damit später eine nachvollziehbare Priorisierung und Auswahl des Standorts und des geeigneten Betreibermodells stattfinden kann. Für einige Angaben werden Sie wahrscheinlich externe Unterstützung benötigen. So ist beispielsweise die Schätzung der nötigen Anschlussleistung und der geplanten Anschlüsse durch das lokale Energieversorgungsunternehmen oder ein Planungsbüro vorzunehmen.

Folgende Angaben sollten nach der ersten Standortanalyse im Steckbrief vorhanden sein:

- Name des Standorts (bspw. Strassenname, Name des Zielorts)
- Luftbild (bspw. von GoogleMaps)
- Adresse und Koordinaten
- Nummer für die Zuordnung auf der Übersichtskarte
- Kategorie (Laden im Quartier oder Laden am Zielort)
- Kurzbeschreibung Standort
- Benötigte Ladeleistung (Typ der Ladestation)
- Ungefähr benötigte Stromleistung
- Benötigter Anschluss
- Evt. zusätzliche Bilder des Standorts

Im späteren Verlauf der Machbarkeitsabklärungen kommen weitere Angaben in die Steckbriefe, wie z.B. Anzahl Ladepunkte, Kosten und der geschätzte Bedarf.

### 3 Kooperationen und Zusammenschlüsse

***Ist es sinnvoll, aus Ressourcengründen Bedarfsanalysen und Machbarkeitsstudien mit anderen Gemeinden zusammen durchzuführen?***

Arbeiten Gemeinden beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zusammen, können sie Ressourcen sparen und voneinander profitieren. Dies kann insbesondere für kleinere Gemeinden interessant sein. Es gibt Beispiele, wo sich Gemeinden für die Erstellung der Machbarkeitsstudien zusammengeschlossen haben ([Birsstadt ↗](#), [Leimental Plus ↗](#), [Regione Moesa ↗](#)). Wichtig zu beachten ist, dass ...

- alle Gemeinden im Zusammenschluss beim Thema Elektromobilität auf der gleichen Entwicklungsstufe sind.
- die Ergebnisse aus den Analysen und Studien auf die einzelnen Gemeinden übertragbar sind. Am besten werden die Gemeinden isoliert voneinander betrachtet und analysiert.
- die Massnahmen gemeindespezifisch formuliert und bewertet werden.

Ergeben die Studien für die einzelnen Gemeinden eine gleiche oder ähnliche Massnahmenpriorisierung, so ist eine interkommunale Zusammenarbeit bei der Massnahmenplanung und -umsetzung prüfenswert.

Ist eine Gemeinde unsicher, ob sie für die Erarbeitung der Bedarfs- und Machbarkeitsanalysen allein oder doch besser mit den Nachbargemeinden zusammenarbeiten soll, können die folgenden Kriterien eine Entscheidungshilfe sein.

- **Gemeinsames Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU):** Versorgt ein EVU mehrere benachbarte Gemeinden, lassen sich insbesondere Analysen und Abklärungen hinsichtlich Stromverbrauchs gemeinsam durchführen.
- **Sehr kleine Gemeinden:** Insbesondere aus Sicht der Ressourcen kann eine Zusammenarbeit für kleine Gemeinden attraktiv sein.
- **Ähnliche Demografie:** Sind die demografischen Gegebenheiten in zwei oder mehr Gemeinden sehr ähnlich, können Analysen und Abklärungen gemeinsam durchgeführt werden.

***Soll meine Gemeinde bei der Förderung der Elektromobilität mit dem Kanton zusammenarbeiten?***

In jeder Hinsicht empfehlenswert ist eine Abstimmung der kommunalen Ziele, Strategien, Massnahmen und Projekten mit jenen auf kantonaler Ebene. Eine gute Abstimmung hat folgende positiven Auswirkungen:

- Erhöhung der Wirkung der Massnahmen
- Steigerung der Ressourceneffizienz
- Reduktion der Gefahr von Doppelspurigkeit und Widersprüchen
- Erhöhung der Akzeptanz der Massnahmen in der Politik und der Bevölkerung
- Einfachere und verständlichere Kommunikation

Es kann auch vorkommen, dass ein Kanton von sich aus bestimmte Dienstleistungen oder Hilfestellungen für Gemeinden anbietet. Dies ist vorgängig durch die Gemeinde in Erfahrung zu bringen und bietet ihr eine Chance, Ressourcen zu sparen und Aufwände zu reduzieren.

Ob über solche allfälligen Angebote hinaus eine aktive Zusammenarbeit sinnvoll ist, muss situativ entschieden werden. Kooperationen können bspw. bezüglich Wissens, Erfahrungen oder Ressourcen einige Vorteile bieten, generieren aber immer auch Aufwand. Gemeinde und Kanton müssen situativ beurteilen, ob sich dieser Mehraufwand lohnt.

## 4 Weiterführende Hilfestellungen

### ***Gibt es kostenlose Beratungsangebote oder sonstige Hilfestellungen?***

Für viele Themen gibt es bereits entsprechende Hilfsmittel, welche den Gemeinden auf [www.laden-punkt.ch](http://www.laden-punkt.ch) zur Verfügung stehen. Laden-Punkt ([Kontakt](#)) berät Städte und Gemeinden kostenlos zu diesen Hilfsmitteln und leistet Hilfestellungen für das geeignete Vorgehen. Eine weiterführende kostenlose Beratung durch den Bund gibt es zurzeit nicht.

### ***Gibt es Fördergelder für die Durchführung von Machbarkeitsstudien?***

Ja, für die Durchführung von Machbarkeitsstudien zu Elektromobilität kann eine Gemeinde finanzielle Unterstützung erhalten. Auf [www.energiefranken.ch](http://www.energiefranken.ch) sind sämtliche Förderprogramme auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene sowie von Stiftungen und NGO aufgeführt. Mithilfe der Filterfunktion kann pro Gemeinde nach Angeboten im Mobilitätsbereich gesucht werden. EnergieSchweiz für Gemeinden führt regelmässig Ausschreibungen für Gemeinden, Städte und Regionen durch. Im Rahmen dieser Ausschreibungen ist eine Projektförderung für Elektromobilität möglich, darunter fallen auch Machbarkeitsstudien. Die Ausschreibungen finden alle zwei Jahre statt. Weitere Informationen finden Sie hier: [Projektförderung für Städte und Gemeinden](#).

## 5 Übersicht Beispiele Machbarkeitsstudien

In der folgenden Tabelle sind einige Schweizer Gemeinden aufgelistet, welche in den vergangenen Jahren eine Machbarkeitsstudie durchgeführt haben. Die verlinkten Machbarkeitsstudien sollen interessierten Städten und Gemeinden eine Vorstellung davon geben, welche Abklärungen und Analysen notwendig sind und erarbeitet werden können.

Sprache	Gemeinde	Art der Gemeinde	Jahr	Untersuchte Bereiche
DE	<a href="#">Birsstadt ↗</a>	Zusammenschluss	2021	- Diverse
DE	<a href="#">Davos ↗</a>	Kleinstadt, Bergtourismusregion	2023	- Analyse zukünftiger Bedarf an Ladestationen; - Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte
FR	<a href="#">Epalinges ↗</a>	Mittelgrosse Gemeinde, Agglomeration	2023	- Analyse zukünftiger Bedarf an Ladestationen
DE	<a href="#">Hochdorf ↗</a>	Mittelgrosse Gemeinde, ländlich	2023	- Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte; - Kommunale Liegenschaften: Mobilitätsmanagement erarbeiten und Ladeinfrastruktur bereitstellen
DE	<a href="#">Jegenstorf ↗</a>	Kleine Gemeinde, ländlich	2023	- Entwicklung eines Elektromobilitätskonzepts; - Elektrifizierung der kommunalen Fahrzeugflotte
DE	<a href="#">Kirchberg ↗</a>	Mittelgrosse Gemeinde, ländlich	2023	- Entwicklung eines Elektromobilitätskonzepts; - Analyse zukünftiger Bedarf an Ladestationen
DE	<a href="#">Leimental Plus ↗</a>	Zusammenschluss	2023	- Diverse
FR	<a href="#">Nyon ↗</a>	Kleinstadt, Tourismusregion	2023	- Analyse zukünftiger Bedarf an Ladestationen; - Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ermöglichen
IT	<a href="#">Regione Moesa ↗</a>	Zusammenschluss	2023	- Diverse
DE	<a href="#">Spiez ↗</a>	Kleinstadt, Tourismusregion	2023	- Entwicklung eines Elektromobilitätskonzepts
DE	<a href="#">Thalwil ↗</a>	Kleinstadt, Agglomeration	2023	- Analyse zukünftiger Bedarf an Ladestationen
FR	<a href="#">Val-de-Ruz ↗</a>	Kleinstadt, ländlich	2023	- Analyse zukünftiger Bedarf an Ladestationen; - Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ermöglichen
DE	<a href="#">Wangen-Brüttisellen ↗</a>	Mittelgrosse Gemeinde, Agglomeration	2023	- Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ermöglichen; - Kommunale Liegenschaften: Mobilitätsmanagement erarbeiten und Ladeinfrastruktur bereitstellen
DE	<a href="#">Winterthur ↗</a>	Grossstadt	2023	- Analyse zukünftiger Bedarf an Ladestationen; - Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ermöglichen