

Öffentliche E-Ladestationen auf Arealen und Baustellen:
Pilotprojekt mit der Baufirma Eberhard

Schlussbericht



Management Summary

Das Pilotprojekt „Öffentliche E-Ladestationen auf Arealen und Baustellen: Pilotprojekt mit der Baufirma Eberhard“ hatte zum Ziel, die Dekarbonisierung der Eberhard Bau AG durch den Aufbau von E-Ladeinfrastruktur auf Arealen voranzutreiben. Ausgangspunkt war der Dieserverbrauch der Fahrzeug- und Maschinenflotte. Ziel war es, E-Ladestationen zu realisieren, Photovoltaikanlagen zu integrieren sowie neue Geschäfts- und Organisationsmodelle zu entwickeln. Zudem sollte ein Beitrag zu den Netto-Null-Zielen geleistet und eine mögliche lokale Energiegemeinschaft (LEG) geprüft werden. Das Thema der umweltfreundlichen Baustelle ist von Eberhard Bau AG parallel zu diesem Projekt realisiert worden.

Das Vorgehen umfasste mehrere Phasen: Zunächst wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, in der 18 Optionen an drei Standorten anhand technischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Kriterien analysiert wurden. Darauf aufbauend wurden Geschäftsmodelle und Rollen der beteiligten Partner (Eberhard, EKZ, Schneider Electric, EBP) definiert. Anschliessend erfolgten Planung, Ausschreibung und Umsetzung der Ladeinfrastruktur am Standort Rümlang.

Als Resultat wurden zwei öffentlich zugängliche AC-Ladestationen sowie eine DC-Ladestation realisiert. Zusätzlich entstand eine mobile Ladestation für Baustellen. Die geplante Breite des Ausbaus (u. a. mehrere AC/DC-Stationen und eine LEG) konnte jedoch aufgrund wirtschaftlicher, technischer und regulatorischer Unsicherheiten nur teilweise umgesetzt werden. Insbesondere wurde auf die Einführung einer LEG und eines umfassenden Energiemanagements verzichtet. Die zentralen Erkenntnisse sind im Kapitel 5 zusammengefasst. Dennoch konnten zentrale Grundlagen geschaffen werden: belastbare Entscheidungsgrundlagen, erprobte Geschäftsmodelle sowie konkrete Erfahrungen in Planung und Betrieb.

Erste Betriebsdaten (von 1. Dezember 2025 bis 30. April 2026) zeigen rund 16'300 kWh geladene Energie in der DC - Ladestation, was einer Einsparung von etwa 14 Tonnen CO₂ entspricht. Das Projekt liefert wichtige Erkenntnisse zur Standortwahl, Wirtschaftlichkeit, Datenverfügbarkeit und zur Zusammenarbeit verschiedener Akteure. Es bildet damit eine fundierte Basis für die Skalierung weiterer Ladeinfrastrukturprojekte und die zukünftige Elektrifizierung der Bauwirtschaft.

Zentrale Erkenntnisse bei der Umsetzung dieses Projekts:

- **Interdisziplinäre Teams ohne Silodenken:** Projektteams benötigen Kompetenzen in verschiedenen Bereichen – von Photovoltaik und E-Ladestationen bis zu rechtlichen, regulatorischen und organisatorischen Fragen. Nur so können die beteiligten Fachbereiche wirksam zusammenarbeiten.
- **Räumliche Planung von DC-Ladestationen:** Die Preise für Ladeangebote unterscheiden sich je nach Betreiber deutlich. Für die Planung ist deshalb eine räumlich differenzierte Analyse über Gemeinden, Regionen und Kantone hinweg wichtig. So lassen sich Nachfrage, Konkurrenzsituation und geeignete Standorte besser beurteilen.
- **Wirtschaftlichkeit noch nicht klar:** Der wirtschaftliche Vorteil einer LEG auf Netzebene 5 ist für private Unternehmen mit mehreren Standorten begrenzt. Die derzeitigen Regularien (reduzierte Netzgebühr) führen nur zu einer geringen Einsparung, die durch den zusätzlichen Abrechnungsaufwand weitgehend wieder aufgehoben wird.
- **Ausschreibungen als wichtiges Instrument, auch für die Abrechnung:** Für künftige Projekte sollten Anforderungen an Abrechnungssysteme, Zuständigkeiten, Datenzugriff und Kosten bereits in Ausschreibungen klar definiert werden. Gleichzeitig bleiben Ausschreibungen ein zentrales Instrument, um geeignete Partner für Technologie, Backend und Abrechnung zu finden und mehrere Offerten anhand klarer Kriterien zu vergleichen.
- **Offene Fragen sind vom BFE zu klären:** Weiterhin bestehen rechtliche und wirtschaftliche Unsicherheiten, insbesondere bei Standorten über Gemeindegrenzen hinweg sowie bei Produzenten und Konsumenten auf unterschiedlichen Netzebenen.

Die Eberhard-Gruppe prüft derzeit in Absprache mit dem lokalen Verteilnetzbetreiber eine LEG innerhalb des Eberhard-Konzerns zu realisieren.

Inhalt

1	Allgemeine Angaben	4
2	Hintergrund und Ausgangslage	5
3	Projektablauf	7
4	Ergebnisse	10
5	Erkenntnisse aus der Projektarbeit	14
6	Ausblick	19
7	Schlussfolgerung, Bemerkungen	19

1 Allgemeine Angaben

Projekttitel	Öffentliche E-Ladestationen auf Arealen und Baustellen: Pilotprojekt mit der Baufirma Eberhard
Vertragsnummer	SH/8100405-02-02-17
Vertragsdauer	1. Mai 2024 bis 31. Juli 2026
Subventionsempfängerin	Eberhard Bau AG
Ansprechperson Subventionsempfängerin	Patric Van der Haegen Van der Haegen Patric patric.vanderhaegen@eberhard.ch
Subventionsgeberin	Bundesamt für Energie (BFE) Pulverstrasse 13 CH-3063 Ittigen
Ansprechperson Subventionsgeberin	Flavio Kälin flavio.kaelin@bfe.admin.ch

2 Hintergrund und Ausgangslage

Ausgangslage und Hintergründe

Das Pilotprojekt hat die Dekarbonisierung der Baufirma Eberhard Bau AG adressiert. Die Firma weist mit rund 5 Mio. Litern Dieserverbrauch pro Jahr einen sehr hohen Energiebedarf auf und betreibt eine grosse Fahrzeug- und Maschinenflotte. Vor diesem Hintergrund verfolgt das Unternehmen das Ziel, seine Aktivitäten schrittweise zu elektrifizieren und durch erneuerbare Energiequellen zu versorgen. Kernansatz des Pilotprojektes war die Kombination von Photovoltaikanlagen (PV), E-Ladestationen und der Aufbau einer lokalen Elektrizitätsgemeinschaft (LEG).

Projektorganisation

Am Pilotprojekt waren vier Unternehmen beteiligt: Die Baufirma Eberhard Bau AG, die ihre Flotte elektrifizieren möchte, das Elektrizitätsunternehmen aus dem Kanton Zürich (EKZ), Schneider Electric (SE) als Anbieter von Energie- und Automatisierungslösungen inklusive Ladeinfrastruktur sowie die EBP Schweiz AG, die für die Koordination und technische Begleitung des Projekts verantwortlich war. Das interdisziplinäre Team wurde von Patric Van der Haegen (Eberhard Bau AG) geleitet, die Projektleitung lag bei Roger Walther (EBP Schweiz AG). Ansprechpartner bei Schneider Electric war Marvin Wittwer, bei der EKZ Michael Ebner. Für den Bau und Implementierung war Marc Hediger (Eberhard Bau AG) verantwortlich.



Ziele

Das übergeordnete Ziel des Projekts bestand darin, auf den Arealen und Baustellen von Eberhard Bau öffentliche E-Ladestationen zu planen und bereitzustellen. Dabei sollten Photovoltaikanlagen im Rahmen eines ZEV, vZEV oder LEG eingebunden werden. Durch den Einsatz systemübergreifender, KI-gestützter Technologien wurde ein zusätzlicher Mehrwert im Bereich Energiemanagement und beim Ausbau der Ladeinfrastruktur erwartet.

Die Ziele, die in der Projektskizze vor Beginn des Projekts aufgeführt wurden, sind in der nachstehenden Tabelle übersichtlich dargestellt.

Beschreibung Ziel	Erfolgsindikatoren
Bereitstellung von öffentlichen E-Ladestationen auf Areale und Baustellen.	10 AC – Ladestationen + 8 DC – Ladestationen sind für die Bevölkerung zugänglich.
Elektrifizierung der Firma Eberhard mit LEG.	1 Pilotprojekt ist gebaut, getestet und evaluiert, Energiemanagement ist umgesetzt.
Attraktives Geschäftsmodelle für E-Ladestationen für Areale und Baustellen.	3 skalierbare und profitable Geschäftsmodelle sind ausgearbeitet, getestet und evaluiert.
Beitrag zu den Netto-Null Zielen für eine Bauunternehmung.	CO ₂ – Reduktion von E-Ladestationen ist auf Areale und Baustelle quantifiziert.
Pionierrolle einnehmen.	1 Machbarkeitsstudie für öffentliche E-Ladestationen für Baufirmen, inkl. ZEV (LEG).

Wirkungen des Subventionsprojekts

Das Projekt sollte zeigen, wie lokal produzierter Solarstrom über öffentliche E-Ladestationen den Eigenverbrauch auf dem Industrieareal einer Baufirma erhöhen kann. Zudem wurde untersucht, ob die Speicherung des Solarstroms wirtschaftlich ist und wie ein sektorübergreifendes Energiemanagement Stromversorgung und Mobilität sinnvoll verbindet. Im Fokus stand auch die Zusammenarbeit zwischen privaten Unternehmen (*Eberhard Bau AG*), Energieversorger (*EKZ*) und Technologieanbieter (*Schneider Electric*). Gemeinsam wurden Geschäftsmodelle analysiert und geprüft, ob eine LEG wirtschaftlich tragfähig ist. Darüber hinaus sollte aufgezeigt werden, wie nutzerfreundliches Laden funktioniert, welchen Beitrag es zum CO₂-neutralen Laden leisten kann, welche Hemmnisse bestehen und wie Entscheidungsträger gezielt Wissen dazu aufbauen können.

3 Projektablauf

Für den Projektablauf wurden folgende Meilensteine definiert:

Meilensteine	Beschreibung	Termine
Projektstart	Auftragsverständnis geklärt	01.05.2024
Meilenstein 1	Machbarkeit und Skalierbarkeit geklärt	30.08.2024
Meilenstein 2	Geschäftsmodell und Finanzierung ausgearbeitet	30.09.2024
Meilenstein 3	Planungsunterlagen und Ausschreibung erarbeitet	30.11.2024
Meilenstein 4	Bau und Testbetrieb	30.10.2025
Projektende	Roll-Out Strategie und Kommunikation	28.02.2026

Nachfolgend wird beschrieben, wie die Meilensteine erreicht wurden, welche Herausforderungen dabei auftraten, und welche Lösungen angewendet wurden, um diese erfolgreich zu bewältigen.

MS ¹	Erreichung der Meilensteine und Herausforderungen	Lösungen
1	Konzept sowie die Machbarkeitsstudie für 3 Standorte wurden ausgearbeitet. Folgende Kriterien für die Standortauswahl wurden angewendet: a. Verkehrsaufkommen, b. Verfügbarkeit von Parkplätzen, c. vorhandene Infrastruktur, d. involvierte Akteure und e. bestehende PV-Anlagen der Firma Eberhard. Drei Areale in Rümlang in der Nähe eines Eberhard-Standorts als mögliche Areale für eine Lade-Infrastruktur wurden identifiziert: a. Retail, b. Fast Food und c. Industrie/Events. In der Machbarkeitsstudie wurden für die drei Areale Optionen und Szenarien definiert (Lade-Infrastruktur, Nutzungspotenzial bestehender PV-Anlagen und Ergänzung mit Batteriespeichern) und Wirtschaftlichkeit geprüft. Fazit: <i>Evaluation von 8 Standorten, 3 Standorte in Rümlang mit Machbarkeitsstudie. 18 Optionen wurden geprüft. Alle Kostenschätzungen basieren auf dem Wissen und der Erfahrung der involvierten Akteure, darunter Vertreter von Eberhard, EKZ, Schneider Electric, und EBP. Annahmen wurden vom BFE geprüft.</i> Herausforderungen: Bei der Machbarkeitsanalyse standen folgende Herausforderungen im Mittelpunkt: 1. Zugang zu verlässlichen Daten über bestehende E-Ladestationen in der Region, 2. Einschätzung der Nachfrage für die geplanten E-Ladestationen auf den Standorten, 3. Sicherstellung aktueller und relevanter Informationen und Daten, 4. Realitätsnahe und praxisorientierte Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie, 5. Kenntnis der Amortisationsrate, die von der Baufirma als ausreichend niedrig angesehen wird, um eine Investition zu tätigen.	EBP hat eine Analyse der bestehenden E-Ladestationen durchgeführt und die Nachfrage systematisch mit den potenziellen Standorten abgeglichen. Dabei wurden sämtliche relevanten Daten und Informationen für die Machbarkeitsstudie direkt von den Projektpartnern bereitgestellt, was die Aktualität und Verlässlichkeit der Ergebnisse gewährleisteten. Zudem spielte die Kommunikation mit dem Verwaltungsrat von Eberhard Bau AG eine zentrale Rolle, um die Bedingungen zu klären, unter denen eine Investition als wirtschaftlich sinnvoll eingestuft wird.
1	Für die Umsetzung des Pilotprojekts wurde aufgrund der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Standort Wibachstrasse (c. Industrie/Events) in Rümlang ausgewählt. Dies aus den folgenden Gründen: - Eberhard Bau AG: Zentraler Standort mit eigener bestehender PV-Anlage von rund 1.0 MWp.	

¹ Meilensteine

	- Industriebetriebe: Camion Transport AG mit bestehender PV-Anlage von rund 1.3 MWp. - Eventalm: Event-Location für 500 Personen, die auch an Wochenenden tagsüber genutzt wird. - Öffentliche E-Ladestationen: Ausreichend Platz für die Infrastruktur vorhanden. - Verkehrsaufkommen: Werkfahrzeuge Eberhard, Kunden des benachbarten Gewerbes, Gäste der Eventalm. Fazit: Die Voraussetzungen sind ideal für den Betrieb einer E-Ladestation mit Integration in eine vZEV/LEG mit Eberhard und Camion Transport (beide sind in der NE5 erschlossen).	
2	Die Ausarbeitung eines Geschäftsmodells beinhaltete die Festlegung von Rollen und Aufgaben sowie die Definition von Eigentümer- und Betreibermodellen des Pilotprojekts, um eine solide Grundlage für die Umsetzung des Projekts zu schaffen. Fazit: Geschäftsmodelle mit unterschiedlichen Rollen, Aufgaben und Nutzen wurden ausgearbeitet. Herausforderungen: Bei der Entwicklung von Geschäftsmodellen ist es entscheidend, die Rollen der beteiligten Akteure klar und transparent auf Basis ihrer Interessen, Kompetenzen und verfügbaren Ressourcen zu definieren. Zudem muss der Mehrwert beziehungsweise Nutzen für jeden Akteur präzise herausgearbeitet werden, damit das Geschäftsmodell eindeutig und nachvollziehbar formuliert werden kann.	Im Rahmen eines Workshops haben wir gemeinsam mit allen Partnern die Geschäftsmodelle anhand konkreter Beispiele erarbeitet. Die Ergebnisse wurden anschliessend dem Verwaltungsrat der Eberhard Bau AG präsentiert, um eine endgültige Entscheidungsfindung zu ermöglichen.
3	Für den priorisierten Standort in Rümlang wurden die Planungsgrundlagen sowie die Ausschreibungsunterlagen für a. Leistungsbeschreibung der Technologieprovider sowie b. der Backend- und Abrechnungsprovider ausgearbeitet. Unser Ziel war es, eine möglichst offene und transparente Beschreibung der Leistungen zu erstellen. Auf Basis der ausgearbeiteten Anforderungen wurden seitens SE und EKZ-Offerten eingereicht. Fazit: Planungsunterlagen wurden von Eberhard Bau AG ausgearbeitet. Ausschreibungsunterlagen wurden von EBP ausgearbeitet (Leistungsbeschreibung Backend- und Abrechnungsprovider und Technologieprovider). Die Offerte der EKZ und SE wurden eingereicht. Herausforderungen: Es wurde deutlich, dass die Anforderungen aus den Ausschreibungsunterlagen sowohl für Technologieprovider wie auch Backend- und Abrechnungsprovider herausfordernd sind.	Ausschreibungen sind für private und öffentliche Auftraggeber ein wirksames Instrument, um geeignete Partner für Technologie, Backend- und Abrechnungsprovider zu finden. In der Schweiz gibt es inzwischen eine grosse Zahl entsprechender Anbieter. Deshalb ist es sinnvoll, mehrere Offerten einzuholen und diese anhand festgelegter Kriterien zu vergleichen. Im Pilotprojekt war es nicht möglich, einen Wettbewerb durchzuführen. Bei einem regulären Projekt ist es jedoch sinnvoll, den Wettbewerb zu nutzen, um Preis, Qualität und Termine optimal zu vergleichen und herauszufordern.
4	Im November 2025 wurden zwei AC-Ladestationen installiert – eine nahe der Eventalm und eine beim Einkaufszentrum Wibach. Der Betrieb vor Ort erfolgt durch Eberhard. Die öffentliche Zugänglichkeit wurde über das Backend sichergestellt; die letzten Installationsarbeiten und Tests wurden Mitte November 2025 abgeschlossen. Die DC-Ladestation steht seit November 2025 den Mitarbeitenden der Eberhard Bau AG zur Verfügung. Im Mai 2026 trat an einer AC-Ladestation eine Störung auf. Vor Ort war ein Energiemanagementsystem von Schneider Electric installiert, das jedoch nicht über eine Cloud-Verbindung verfügte. Nach mehreren Abklärungen zur technischen Lösung entschied sich Eberhard Bau AG, ein eigenes Backend zu installieren. Die Umsetzung erfolgte am 4. Juni 2026. Mit der bestehenden Standard-Backend-Lösung verfügt Eberhard nun über vollen Zugriff sowie über eine prozessuale Einbindung in die	Die Auswertung der DC-Ladestationen erfolgte durch Eberhard. Insgesamt wurden rund 120 Ladevorgänge durchgeführt und 16'300 kWh geladen. Im Juni 2026 nutzten 10 Benutzer die beiden AC-Stationen und luden insgesamt 120 kWh. Der höchste einzelne Ladevorgang betrug 35 kWh bei der Eventalm. Dafür benötigt ein Fahrzeug rund 2 Stunden und 40 Minuten Ladezeit, was der

	bereits integrierten Umsysteme, beispielsweise Buchhaltung und Flottenmanagement. Fazit: <i>Derzeit sind zwei öffentliche AC-Ladestationen sowie eine DC-Ladestation in Betrieb. Hinsichtlich des Datenzugriffs und der Zuständigkeit für das Monitoring bestehen noch Unklarheiten.</i> Herausforderungen: Für eine Datenanalyse und -auswertung muss klar definiert sein, wer Zugriff auf die Daten erhält, wer diese auswerten darf und in welcher Form die Auswertung erfolgt.	erwarteten Aufenthaltsdauer bei einem Besuch der Eventalm entspricht. Marketing wurde von der Eventalm übernommen.
5	Die Partner im Konsortium haben aus dem Projekt wichtige Erkenntnisse für ihre Geschäftsmodelle gewonnen. Die Eberhard Bau AG hat an mehreren Standorten zusätzliche AC-Ladestationen installiert, insbesondere für Mitarbeitende, Partner und Kunden. Zudem wurde eine mobile Baustelle mit Solaranlagen eingerichtet, um den ökologischen Fussabdruck von Baustellen für ihre Kunden zu reduzieren. EBP bearbeitet derzeit fünf Projekte im Berner Oberland, bei denen AC- und DC-Ladestationen für umweltfreundliche Mobilität gefördert und LEG-Modelle umgesetzt werden sollen. EKZ ist sowohl innerhalb als auch ausserhalb ihres Versorgungsgebiets mit ihrer Marktlösung in LEG-Projekte involviert. Schneider Electric unterstützt aktiv Firmen mit E-LKW Flotten (Logistikunternehmen, Busdepots etc.) bei der Umsetzung der Ladeinfrastruktur. Fazit: <i>Die Partner konnten aus dem Projekt wertvolle Erfahrungen gewinnen. Jeder Akteur setzt diese Erkenntnisse nun in eigenen Projekten in der Schweiz um.</i> Herausforderungen: Die Umsetzung von LEG in der Schweiz wird weiterhin durch rechtliche und wirtschaftliche Hürden erschwert, insbesondere für Unternehmen mit zahlreichen Standorten.	Die Erkenntnisse und Vorschläge zur Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen wurden transparent beschrieben und aufgelistet, damit sie dem BFE als Grundlage für die weitere Beurteilung dienen können.

4 Ergebnisse

Eines der zentralen Elemente des Subventionsprojektes war die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, in der 18 Optionen von 3 Standorten für E-Ladestationen geprüft wurden. Diese Analyse bildete die entscheidende Grundlage für den Investitionsentscheid durch die Eberhard Bau AG. Darauf aufbauend wurden Geschäfts- und Organisationsmodelle entwickelt, um die Rollen und Verantwortlichkeiten im Projekt zu definieren. Die Eberhard Bau AG entschied sich schliesslich, zwei AC-Ladestationen öffentlich zugänglich zu machen und eine DC-Ladestation für den privaten (firmeneigenen) Gebrauch zu finanzieren. Auf den Aufbau einer LEG wurde verzichtet, da diese erst ab dem 1. Januar 2026 gilt und somit nicht mit dem vorgesehenen Zeitplan vereinbar war. Zudem bestanden diverse ungeklärte rechtliche Fragen, und die Wirtschaftlichkeit einer LEG konnte nicht überzeugen.

Ein wesentlicher Grund gegen die Bildung einer LEG bisher ist, dass einer ihrer Hauptvorteile – die reduzierte Netzgebühr – auf Netzebene 5 nur marginal ins Gewicht fällt und eine netzebenen-übergreifende Bildung nicht möglich ist. Bei einer Netzgebühr von rund 3 Rp./kWh und einer möglichen Einsparung von einem Drittel entsteht lediglich ein wirtschaftlicher Vorteil von etwa 1 Rp./kWh. Dieser Betrag wird durch den zusätzlichen Aufwand für die Gründung, Betrieb und Abrechnung der LEG nahezu wieder aufgebraucht.

Damit verbleibt im Wesentlichen der Vorteil, dass die beteiligten Unternehmen gegenseitig vergünstigten Strom austauschen können. Im vorliegenden Fall ist dieses Potenzial jedoch begrenzt: Mit dem Ausbau der elektrischen Fahrzeugflotte der Camion Transport AG steht werktags zunehmend weniger Tagesstrom für eine Lieferung an die Eberhard Bau AG zur Verfügung. Umgekehrt kann die Eberhard Bau AG aufgrund ihres hohen Eigenverbrauchs hauptsächlich Randstunden- und Wochenendstrom an die Camion Transport AG liefern. Der wirtschaftlich nutzbare Anteil dieses Austauschs wurde daher als eher gering eingeschätzt.

Zusätzlich verlangte das EW Rümlang, dass die Camion Transport AG und die Eberhard Bau AG für die LEG eine neue, zweckgebundene Gesellschaft gründen, insbesondere zur Abwicklung der Mehrwertsteuer. Diese Vorgabe würde einen erheblichen administrativen Aufwand verursachen, da eine gemeinsame Tochtergesellschaft wiederum in den jeweiligen Holdingstrukturen berücksichtigt und versteuert werden müsste. Zudem wären ein offizieller Abschluss sowie eine Revision erforderlich. Angesichts des begrenzten wirtschaftlichen Nutzens steht dieser Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Stromaustausches.

Aufgrund technischer Herausforderungen wurde auf die Implementierung eines Energiemanagements verzichtet. Für die Baustelle errichtete die Eberhard Bau AG eine mobile Ladestation, ein Pilotprojekt wurde im Rahmen des Projekts nicht umgesetzt.

Beschreibung Ziel	Erfolgsindikatoren	Erreichte Ergebnisse
Bereitstellung von öffentlichen E-Ladestationen auf Areale und Baustellen.	10 AC – Ladestationen + 8 DC – Ladestationen sind für die Bevölkerung zugänglich.	Zwei AC-Ladestationen sind in Betrieb und öffentlich zugänglich. Eine DC-Ladestation ist ebenfalls in Betrieb, jedoch nicht öffentlich zugänglich. Die DC-Ladestationen wurden nicht öffentlich zugänglich installiert, weil der öffentliche Standort rund 200 Meter von der Trafostation entfernt liegt. Der nicht öffentliche Standort befindet sich dagegen nur etwa 5 Meter entfernt. Das zusätzliche 400-kW-Kabel hätte Mehrkosten von CHF 60'000 verursacht. Die Geschäftsleitung von Eberhard Bau AG gab diesen Betrag nicht frei, da für Eberhard kein zusätzlicher Nutzen entsteht. Es wurde versucht, einen Sponsor für das Kabel zu finden, unter anderem beim BFE und bei weiteren Ladestationsanbietern. Diese Abklärungen blieben jedoch ohne Erfolg.
Elektrifizierung der Firma Eberhard mit LEG.	1 Pilotprojekt ist gebaut, getestet und evaluiert, Energiemanagement ist umgesetzt.	Das Pilotprojekt wurde erfolgreich umgesetzt. Aufgrund der geringen Anzahl an Ladestationen ist ein spezielles Energiemanagement derzeit nicht erforderlich. Die Eberhard-Gruppe prüft derzeit in Absprache mit dem lokalen Verteilnetzbetreiber eine LEG innerhalb des Eberhard-Konzerns zu realisieren.
Attraktives Geschäftsmodelle für E-Ladestationen für Areale und Baustellen.	3 skalierbare und profitable Geschäftsmodelle sind ausgearbeitet, getestet und evaluiert.	Geschäftsmodelle und Organisationsmodelle für die Partner wurden ausgearbeitet.
Beitrag zu den Netto-Null Zielen für eine Bauunternehmung.	CO ₂ – Reduktion von E-Ladestationen ist auf Areale und Baustelle quantifiziert.	Annahmen: 1 Liter Diesel entspricht ~10 kWh Energie (Heizwert), bzw. ~3 kWh Energie bezogen auf ein E-Fahrzeug. 16'300 kWh eines E-Fahrzeugs entsprechen demnach ~5'430 Liter eines Dieselfahrzeugs. 1 Liter Diesel verursacht 2.65 kg CO ₂ -Emissionen. Mit den 16'300 kWh entspricht dies ca. 14.4 Tonnen CO₂ , die bisher eingespart wurden.
Pionierrolle einnehmen.	1 Machbarkeitsstudie für öffentliche E-Ladestationen für Baufirmen, inkl. ZEV (LEG).	18 Optionen von 3 Standorte für E-Ladestationen wurden auf die technische und wirtschaftliche Machbarkeit geprüft.

Wirkungsmodell

Aktivitäten	Output	Outcome	Impact
Struktur der Arbeitsprozesse, Handlungen	Produkte, Angebote, Leistungen	Reaktionen bei den Zielgruppen	Wirkungen, Veränderung auf übergeordneter Ebene
Machbarkeit von öffentlichen E-Ladestationen auf Areale und Baustellen prüfen	Machbarkeitsstudie	Technische, ökonomische, regulatorische und organisatorische Machbarkeit für Konsortium ist geklärt	Entscheidungsgrundlage für Konsortium
Die Machbarkeit öffentlicher E-Ladestationen wurde geprüft. Baustellen wurden bereits zu Projektbeginn ausgeschlossen, da hierfür keine konkreten Vorhaben zur Verfügung standen.	Die Auswahl geeigneter Standorte erfolgte anhand festgelegter Kriterien. Insgesamt wurden 18 Optionen aus 3 Standorten für E-Ladestationen einer technischen und wirtschaftlichen Machbarkeitsprüfung unterzogen.	Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass Batterien unter den Bedingungen zum Zeitpunkt der Untersuchung nicht wirtschaftlich sind. Allerdings wurde auch festgestellt, dass öffentlich zugängliche E-Ladestationen, insbesondere DC-Ladestationen (Schnellader) an entsprechend geeigneten Standorten eine gute Amortisationsrate aufweisen – nämlich weniger als vier Jahre. Es gibt jedoch zahlreiche Einflussfaktoren, wie beispielsweise die Anzahl der Nutzungen, den Preis pro kWh und die Investitionskosten für die technische Erschliessung, die im Detail analysiert werden müssen. Eine Erkenntnis aus diesem Projekt ist auch, dass am Standort Oberglatt von Eberhard Bau AG noch in diesem Jahr ein 1-MW-Speicher für Systemdienstleistungen installiert wird. Zudem wurden auf Baustellen Speicher – teilweise kombiniert mit PV-Modulen – als Ersatz für Dieselgeneratoren eingesetzt.	Besonders wichtig ist es, frühzeitig die Entscheidungsträger – in unserem Fall den Verwaltungsrat – direkt einzubeziehen.
Geschäfts- und Organisationsmodelle	Optionen von Geschäftsmodellen prüfen, damit Rollen der unterschiedlichen Akteure definiert werden kann	Eigentümer- und Betreibermodell geklärt, Finanzierung geklärt	Entscheidungsgrundlage für Konsortium
Gemeinsam mit den Partnern wurde das Geschäfts- und Organisationsmodell entwickelt, wobei die jeweiligen Rollen, Ressourcen, Kompetenzen und Interessen berücksichtigt wurden.	Im Rahmen eines Workshops wurden verschiedene Modelle entwickelt und gemeinsam mit allen Teilnehmenden ausführlich diskutiert.	Jedes Geschäftsmodell hat Einfluss auf die Strategie eines Unternehmens. Daher müssen letztlich die Entscheidungsträger einbezogen werden, um zu klären, ob dieser Weg eingeschlagen werden soll oder nicht. Dies erwies sich als besonders schwierig: Obwohl die Amortisationsdauer weniger als vier Jahre betrug, verzögerte sich die Investitionsentscheidung. Es wurden mehrere Sitzungen abgehalten, damit die Investition für die AC und DC – Ladestationen schliesslich umgesetzt werden konnte.	Entscheidungsträger sind früh in den Prozess einzubeziehen.
Planung und Ausschreibung	Planungs- und Ausschreibungsgrundlagen ausarbeiten	Konsens zwischen den Schlüsselakteuren	Unternehmung für Bau ist unter Vertrag

Planungsgrundlagen und Ausschreibungen für die E-Ladestationen wurden ausgearbeitet.	Ausschreibungen sind ein zentrales Instrument, um Anforderungen an den Partner – beispielsweise für Ladestationen oder Abrechnungen – klar zu definieren. Die Kriterien sollten objektiv formuliert werden, damit unterschiedliche Angebote vergleichbar sind.	Die Ausschreibungen haben Klarheit über die Rollen und Kompetenzen geschaffen. Zudem sollten Ausschreibungen von einer neutralen und unabhängigen Stelle wie beispielsweise EBP ausgearbeitet werden.	Auf der Basis der Ausschreibungen konnte das Projekt in die Implementierung geführt werden.
Bau und Inbetriebnahme	Infrastrukturanlagen und Software installieren	Integration der unterschiedlichen technischen Komponenten aufeinander	Gesamtsystem funktioniert für Kunden
Eberhard konnte als Bauunternehmen sowohl die Erdarbeiten als auch die Installation der E-Ladestationen selbstständig durchführen.	Die Integration des Energiemanagements stellte im Pilotprojekt eine grosse Herausforderung dar.	Es sollte sorgfältig geprüft werden, ab welchem Zeitpunkt ein Energiemanagement für die E-Ladestationen tatsächlich sinnvoll ist.	
Testbetrieb und Kommunikation	Pilot durchführen, testen und auswerten	Erfahrungen sammeln	Erfahrungen zur Verbesserung integrieren
Da die Lieferzeiten für die E-Ladestationen mehr als sechs Monate betragen, konnten diese erst im November 2025 in Betrieb genommen werden.	Die Daten der DC-Ladestationen sind verfügbar, da Eberhard diese selbst analysieren konnte. Die Daten zu den AC-Ladestationen hingegen konnten nicht ausgewertet werden.	Um aussagekräftige Erfahrungen sammeln zu können, sollten die Auswertungen über einen längeren Zeitraum erfolgen und das System so angepasst werden, dass die benötigten Daten zuverlässig zur Verfügung stehen.	Auswertungen können erst durchgeführt werden, wenn ein längerer Zeitraum betrachtet wurde.
Roll-Out	Geschäftsmodell skalieren	Profitables Geschäftsmodell skalieren	In der Schweiz Geschäftsmodell replizieren
Die gemeinsame Kommunikation soll das Pilotprojekt über LinkedIn sichtbar machen. Alle Partner haben aus dem Projekt wichtige Erfahrungen gewonnen und bringen diese in ihre laufenden Projekte ein.	LinkedIn-Beiträge zum umgesetzten Pilotprojekt; mehrere Standorte mit AC-Ladestationen bei der Eberhard Bau AG; eine mobile Baustelle mit Solaranlagen, die von der Eberhard Bau AG umgesetzt wurde; Erkenntnisse von EBP, die auch in weiteren Teilprojekten in der Schweiz genutzt werden	Das Interesse an LEG-Projekten bei privaten Unternehmen ist vorhanden.	Damit LEG schweizweit und insbesondere auch von privaten Unternehmen genutzt werden können, sind jedoch weitere Anpassungen nötig. Rechtliche, regulatorische und wirtschaftliche Hürden konnten identifiziert werden. Gleichzeitig wurden Lösungen aufgezeigt, die für die weitere Umsetzung genutzt werden können.

5 Erkenntnisse aus der Projektarbeit

Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Erkenntnisse sowie die Erfahrungen der Projektpartner dargestellt und zusammengefasst.

Erkenntnis 1 Standortwahl für E-Ladestationen entscheidend für Wirtschaftlichkeit

Die Standortwahl für E-Ladestationen sollte sich auf Orte konzentrieren, die eine hohe öffentliche Frequentierung aufweisen und dank ihrer guten Zugänglichkeit sowie der zum Ladesystem passenden Verweildauer der Kunden eine attraktive Nutzungsrate (*Utilisation Ratio*) erwarten lassen. Darüber hinaus ist die Konkurrenzsituation im direkten Umfeld hinsichtlich vorhandener Ladeleistung und der Tarifgestaltung pro kWh der bestehenden E-Ladestationen sorgfältig zu prüfen. Dies ist einer der zentralen Faktoren für die Wirtschaftlichkeit.

Der Einsatz von Batterien war in der Machbarkeitsstudie, die wir 2025 durchgeführt haben, noch nicht wirtschaftlich. Aufgrund der rasanten Technologieentwicklung und sinkender Produktionskosten wird davon ausgegangen, dass sich Batteriespeicher in den nächsten Jahren wirtschaftlich lohnen werden.

Pilotprojekt BFE: Am ausgewählten Standort ist eine hohe Auslastung durch öffentliche E-Autos nicht garantiert. Eine interne Nutzung der E-Ladestationen durch die Mitarbeitenden der Firma Eberhard hingegen ist sichergestellt. Für die Standortwahl waren unter anderem die räumliche Nähe zur Stromversorgung und die Anbindung an die Photovoltaikanlage entscheidend.

Erkenntnis 2 Wahl des passenden Typs von E-Ladestationen

An Standorten mit kurzer Aufenthaltsdauer sind Schnellladestationen (DC, 150 kW) besonders attraktiv im Vergleich zu herkömmlichen Ladestationen (AC, 11–22 kW). Sie ermöglichen pro Zeiteinheit eine 7- bis 14-fach höhere Energiemenge, allerdings zu einem um 20–40 % höheren Tarif je kWh an DC-Ladepunkten. Derzeit liegen die Durchschnittspreise bei AC-Ladestationen bei 50–70 Rp./kWh und bei DC-Ladestationen bei 70–90 Rp./kWh.

Die Preise für Ladeangebote unterscheiden sich je nach Betreiber deutlich. Für die Planung von DC-Ladestationen ist deshalb eine räumlich differenzierte Analyse über mehrere Gemeinden, Regionen und Kantone hinweg wichtig. So lassen sich Verteilung, Nachfrage und Konkurrenzsituation besser beurteilen. Eine solche Planung schafft aus unternehmerischer Sicht mehr Planungssicherheit und ermöglicht zugleich eine volkswirtschaftlich sinnvollere Einordnung der Standorte.

Pilotprojekt BFE: Am ausgewählten Standort der Firma Eberhard Bau AG *Wibach* stehen einerseits zwei öffentlich zugängliche AC-Ladepunkte zur Verfügung, da das Nutzungsprofil der erwarteten Besucher und Gäste der „Eventalm“ eher längere Ladezeiten erfordert. Bei der Eventalm liegt die Aufenthaltsdauer über 2 Stunden. Andererseits befinden sich die beiden DC-Ladepunkte auf dem Areal von Eberhard Bau AG und sind nicht öffentlich zugänglich.

Erkenntnis 3 Machbarkeiten für verschiedene Optionen analysieren und berechnen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Optionen für mehrere Standorte, die bestimmte Kriterien erfüllen, detailliert analysiert. Die untersuchten Varianten unterschieden sich hinsichtlich Photovoltaikanlagen, E-Ladestationen und Batteriespeichern.

Pilotprojekt BFE: In diesem Projekt wurden insgesamt 18 Optionen analysiert, jeweils 6 Varianten an 3 Standorten. Die Optionen haben Aspekte wie Verfügbarkeit von eigenen PV – Anlagen, Nähe zu Eberhard – Standorten, Nutzung bestehender Infrastrukturen, Umsetzung von LEG, Einsatz von EMS etc. unterschieden. Die am besten geeigneten Optionen zeichneten sich durch eine prognostizierte Amortisationsdauer von 2,5 bis 4 Jahren aus. Für zukünftige Projekte empfiehlt es sich, weniger Varianten zu untersuchen, dafür aber diese vertieft zu analysieren. Zudem ist eine Sensitivitätsanalyse meist sinnvoll, um die Robustheit der Ergebnisse zu prüfen.

Erkenntnis 4 Aktuelle Daten und Informationen in die Machbarkeitsprüfung einbeziehen

Um eine solide Basis für Entscheidungen zu schaffen, sollte man darauf achten, möglichst wenige Annahmen für die Machbarkeitsstudie zu treffen und stattdessen auf praxisrelevante und aktuelle Marktdaten zurückzugreifen.

Pilotprojekt BFE: Für das vorliegende Projekt wurden sämtliche Grundlagendaten von den vier Projektbeteiligten bereitgestellt. EBP hat diese Daten auf Basis eigener Erfahrungen geprüft und ergänzt. Anschliessend wurden sie im Projektteam gemeinsam diskutiert und für die weiteren Prozessschritte verbindlich durch den Entscheider (VR Eberhard Bau AG) festgelegt.

Erkenntnis 5 Zusammenarbeit mit Partnern, die ein gemeinsames Ziel verfolgen

Projekte im Bereich LEGs sind anspruchsvoll, da sie verschiedene Technologien wie Photovoltaik, E-Ladestationen, Batteriespeicher und Energiemanagement sowie unterschiedliche Akteure mit teils divergierenden Interessen interagieren. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, sollten die jeweiligen Rollen und Erwartungen aller Beteiligten frühzeitig klar festgelegt und regelmässig überprüft werden.

Pilotprojekt BFE: Im Verlauf des Projekts zeigte sich, wie wichtig es ist, dass beispielsweise SE-Preisdaten sowie einen ersten Vorschlag für das Energiemanagement bereitstellen konnte. Ebenso bedeutend war die enge Einbindung von EKZ, die mit aktuellem Know-how zu den Veränderungen im Stromgesetz und Erfahrung wertvolle Beiträge zum LEG-Thema lieferte. Bei Pilotprojekten sollten alle Akteure beachten, dass die frühzeitige Einbindung eines Providers (Technologie, Dienstleister) zwar die Unabhängigkeit des Projekts beeinträchtigen kann, jedoch gleichzeitig wertvolle Erkenntnisse für zukünftige, vergleichbare Vorhaben liefert – was dem Zweck eines Pilotprojekts entspricht. Diese Erfahrungen sollten in zukünftigen Projekten berücksichtigt werden, wobei auch identifizierte Risiken gezielt adressiert werden können.

Erkenntnis 6 Offene, transparente und kontinuierliche Kommunikation

Der Austausch zwischen den Akteuren sollte regelmässig stattfinden, damit alle Beteiligten offen und nachvollziehbar über den aktuellen Stand des Projekts informiert sind. Relevante Informationen, Entscheidungen und Abweichungen sollen dokumentiert werden. Dies ist entscheidend, um Vertrauen zwischen den Partnern aufzubauen und zu pflegen. Der Lead sollte von einer unabhängigen und neutralen Person geführt werden.

Pilotprojekt BFE: Im Rahmen des Projekts fanden insgesamt mehr als 40 gemeinsame Sitzungen mit allen Projektpartnern statt. Besonders die regelmässigen, wöchentlichen Treffen zu Beginn des Projekts waren entscheidend, um ein gemeinsames Verständnis für die Ziele und Inhalte zu schaffen und die unterschiedlichen Perspektiven der Beteiligten besser kennenzulernen. Die Projektleitung lag bei EBP, das als unabhängiger und neutraler Partner agierte und eine zentrale Rolle bei der Koordination übernahm.

Erkenntnis 7 Unsicherheiten bei den regulatorischen Rahmenbedingungen

Die LEG ist erst seit dem 1. Januar 2026 in Kraft. Wie die konkrete Umsetzung im Rahmen des Projekts gestaltet werden kann, bleibt derzeit noch unklar. Es bestehen weiterhin zahlreiche offene rechtliche, regulatorische und wirtschaftliche Fragen, die einer Ausweitung der LEG entgegenstehen. Dazu zählen insbesondere folgende Punkte:

- a. Einige Standorte erstrecken sich über zwei politische Gemeinden. Wie lässt sich aus unternehmerischer Sicht sicherstellen, dass alle Standorte in eine gemeinsame LEG integriert werden können?
- b. Herausfordernd ist auch die Situation, wenn mehrere Standorte beteiligt sind, bei denen Produzenten und Konsumenten an unterschiedlichen Netzebenen angeschlossen sind und gemeinsam eine LEG gründen möchten. Welche Auswirkungen hätte dies auf die Netznutzungsentgelte?
- c. Hilfreich wäre zudem, wenn das BFE bereits Musterverträge, Vorlagen oder Handbücher für Unternehmen bereitstellt, die als Grundlage für LEG-Verträge dienen können. Wie aktuell und praxistauglich sind diese Dokumente, und inwiefern decken sie die wichtigsten Anwendungsfälle ab?

Solange diese Unsicherheiten nicht ausgeräumt sind, bleibt die Lage für private Unternehmen unklar – eine Umwandlung in eine LEG wird daher nicht erfolgen.

Pilotprojekt BFE: Das Projektteam, aber insbesondere die LEG-Teilnehmenden (Eberhard und Camion Transport) steht vor zahlreichen offenen Fragen bezüglich der LEG, die bislang nicht abschliessend beantwortet werden konnten. Diese regulatorischen Unsicherheiten führen zu Risiken und erschweren die Vorbereitung und Umsetzung für einen klaren Entscheid. Für die erfolgreiche Umsetzung der LEG ist es daher entscheidend, diese Unsicherheiten zu beseitigen. Umso wichtiger ist es, das BFE frühzeitig einzubeziehen, damit offene Fragen rund um die LEG direkt geklärt werden können.

Erkenntnis 8 Geschäftsmodelle einer LEG frühzeitig definieren

Um die Vorteile einer LEG für alle Beteiligten klarzumachen, sollten die jeweiligen Geschäftsmodelle eindeutig und transparent dargelegt werden. Es ist wichtig, verschiedene Modelle zu entwickeln und offen zu kommunizieren, wer von der LEG profitiert. Dadurch wird der Mehrwert für alle Parteien nachvollziehbar.

Pilotprojekt BFE: Die Gestaltung der Geschäftsmodelle variiert stark und die bisherigen regulatorischen Rahmenbedingungen ergeben wenig monetäre Möglichkeiten. Die Anforderungen an eine B2B-Lösung erwiesen sich als komplex und relativ teuer.

Im Projekt gab es zahlreiche Diskussionen zum Energiemanagement und zum Abrechnungssystem. Unklar war insbesondere, welche Akteure Zugriff auf die Daten der E-Ladestationen erhalten, welche technischen Lösungen dafür erforderlich sind und welche Kosten sowie Aufwände entstehen. Diese Anforderungen sollten in künftigen Ausschreibungen präziser formuliert werden, damit Zuständigkeiten, Datenzugriff und Kosten bereits in der Planungsphase geregelt sind. Je nach Rolle und Erwartungen der Beteiligten können die Kosten deutlich steigen.

Um Kosten und Datenkontrolle innerhalb der Eberhard-Unternehmungen zu gewährleisten, werden Ladestationen auf Baustellen und firmeneigenen Arealen weiterhin mit dem bestehenden Backendsystem betrieben. Im Rahmen des Pilotprojektes rechnet EKZ die Ladevorgänge an den beiden AC-Ladestationen ab.

Erkenntnis 9 Organisatorische und rechtliche Vorgaben

Im Rahmen einer LEG gibt es verschiedene Möglichkeiten für die Vertragsgestaltung. Es empfiehlt sich, standardisierte Vertragsvorlagen oder Handbücher zu entwickeln, damit nicht jede Partei eigene Verträge ausarbeiten muss. Zudem sollte der Prozess der Vertragsgestaltung sowie die involvierten Akteure transparent und öffentlich nachvollziehbar kommuniziert werden.

Pilotprojekt BFE: Zwischen den verschiedenen Parteien gab es zahlreiche Diskussionen darüber, wie ein solcher Vertrag ausgestaltet werden sollte und welche Aspekte darin geregelt werden müssen. Beispielsweise hatte das EW Rümlang eine andere Vorstellung vom Vertragsinhalt als die jeweiligen LEG-Teilnehmenden (Eberhard Bau AG und Camion Transport). Um solche Diskussionen künftig strukturiert führen zu können, sollte eine schweizweite Klärung vom BFE erfolgen.

Erkenntnis 10 Energiemanagement sowie Zugang und Auswertung der Daten der E-Ladestationen

Aktuell sind zwei AC-Ladestationen und eine DC-Ladestation in Betrieb. Bereits zu Projektbeginn sollte die Integration der technischen Komponenten – insbesondere eines übergeordneten Energiemanagementsystems – sowie der Zugang zur Datenauswertung klar definiert werden. Auch müssen die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten vereinbart werden. Nur so ist eine fortlaufende, echtzeit-basierte Erfassung und Auswertung der Betriebsdaten möglich. Eine weitere Erkenntnis ist, dass für die Mehrfachnutzung durch öffentliche, interne und Mitarbeitenden-Fahrzeuge geeignete Abrechnungssysteme erforderlich sind.

Pilotprojekt BFE: Die Zuständigkeiten für die Datenauswertung und -analyse müssen im Projekt klar definiert werden, damit Daten in Echtzeit verfügbar gemacht werden können. Es ist zu definieren wer für welche Themen verantwortlich ist und ab wann Daten in wessen Hoheit kommen. Diese Fragen sind so früh wie möglich zu klären.

Erkenntnis 11 Übergang vom Pilotbetrieb in einen Realbetrieb muss geklärt werden und ist elementar

Die Pilotphase ist abgeschlossen. Um den Pilotbetrieb der AC- und DC-Ladestationen in den regulären Betrieb zu überführen, müssen die zukünftigen Rollen und Verantwortlichkeiten der beteiligten Akteure klar definiert werden.

Pilotprojekt BFE: Es ist sicherzustellen, dass sowohl der Betrieb der Anlagen als auch die Auswertung der Daten eindeutig geregelt sind, sodass für alle Beteiligten Transparenz herrscht.

6 Ausblick

Die Eberhard Bau AG setzt die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte konsequent fort. Im Zuge dessen werden zusätzliche E-Ladestationen installiert, um das Laden der Elektrofahrzeuge zu erleichtern. Die mobile Baustellenladestation wurde erfolgreich bei einer Renaturierungsbaustelle in Rapperswil AG eingesetzt und ermöglichte sowohl die Nutzung durch interne Fahrzeuge als auch durch die Öffentlichkeit. Mittlerweile ist sie fester Bestandteil des Standardequipments für teilelektrifizierte Baustellen. Basierend auf den im Projekt gesammelten Erfahrungen wurden zudem zwei weitere E-Ladestationen am Standort Kloten für die Öffentlichkeit freigegeben sowie zwei E-Ladestationen in Gebenstorf installiert.

Die im Rahmen dieses Projekts gesammelten Erfahrungen werden für weitere Vorhaben von EBP genutzt. So fliessen sie beispielsweise in das Projekt „Klimamodellregion Berner Oberland Ost“ ein, wo derzeit fünf Pilotprojekte mit privaten Unternehmen und Energieversorgungsunternehmen entstehen. Ziel ist es, gemeinsam E-Ladestationen mit Solarenergie und LEG zu errichten.

Auch die EKZ ist als Anbieter von LEG beteiligt und engagiert sich, ähnliche Projekte in der Schweiz umzusetzen.

7 Schlussfolgerung, Bemerkungen

Es bestehen weiterhin zahlreiche offene rechtliche und wirtschaftliche Fragen, die einer Ausweitung der LEG entgegenstehen. Dazu zählen insbesondere folgende Punkte:

1. Einige Standorte erstrecken sich über zwei politische Gemeinden. Wie lässt sich aus unternehmerischer Sicht sicherstellen, dass alle Standorte in eine gemeinsame LEG integriert werden können?
2. Herausfordernd ist auch die Situation, wenn mehrere Standorte beteiligt sind, bei denen Produzenten und Konsumenten an unterschiedlichen Netzebenen angeschlossen sind und gemeinsam eine LEG gründen möchten. Welche Auswirkungen hätte dies auf die Netznutzungsentgelte?
3. Hilfreich wäre zudem, wenn das BFE bereits Musterverträge, Vorlagen oder Handbücher bereitstellt, die als Grundlage für LEG-Verträge dienen können. Wie aktuell und praxistauglich sind diese Dokumente, und inwiefern decken sie die wichtigsten Anwendungsfälle ab?

Solange diese wirtschaftlichen und rechtlichen Unsicherheiten nicht ausgeräumt sind, bleibt die Lage für private Unternehmen unklar – eine Umwandlung in eine LEG wird daher nicht erfolgen.