

## Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Rechtliche Instrumente zur Förderung des Aufbaus privater und öffentlicher Ladepunkte

Working Paper No. 7

Markus Schreiber, Dr. iur. / Marion Zumoberhaus, MLaw

Please note: The content of this paper is the sole responsibility of the author(s) and does not necessarily represent the opinions of the University of Lucerne, funders or partners.

© Dezember 2020, Center for Law and Sustainability (CLS). All rights reserved.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung .....	2
2. Internationale Fördermodelle für Infrastruktur.....	3
2.1 Öffentliche Infrastruktur .....	3
2.1.1. Norwegen .....	3
2.1.2. Europäische Union .....	4
2.1.3. Deutschland .....	5
2.1.4. Österreich .....	9
2.2. Private Ladeinfrastruktur.....	10
2.2.1. Problemstellung.....	10
2.2.2. Europäische Union .....	11
2.2.3. Deutschland .....	11
2.2.4. Österreich .....	12
2.2.5. Kalifornien.....	13
3. Förderung der Ladeinfrastruktur in der Schweiz .....	13
3.1. Bund.....	13
3.2. Kantone .....	14
3.2.1. Luzern .....	14
3.2.2. Bern .....	14
3.2.3. Basel-Stadt.....	15
3.2.4. Zürich .....	15
3.2.5. Graubünden .....	16
3.2.6. Glarus.....	16
3.2.7. Thurgau.....	17
3.2.8. Wallis.....	17
3.3. Städte .....	18
3.3.1. Stadt Bern.....	18
3.3.2. Stadt Zürich.....	18
3.3.3. Stadt St. Gallen.....	18
4. Fazit.....	19

# 1. Einleitung

Während die Schweiz insgesamt bei der Erreichung ihrer Klimaziele für 2020 auf einem guten Weg ist<sup>1</sup>, bereitet der Verkehrssektor weitere Sorgen: Zwar sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro gefahrenem Kilometer in den letzten Jahrzehnten dramatisch gesunken.<sup>2</sup> Allerdings haben in demselben Zeitraum die gefahrenen Kilometer in einem ähnlich Ausmass zugenommen.<sup>3</sup> Dies hat die Effizienzgewinne zunichte gemacht, sodass selbst das wenig ambitionierte «Reduktions»-Zwischenziel von 100 % des Wertes von 1990 für 2015 nicht erreicht worden ist.<sup>4</sup>

Vor diesem Hintergrund ist die Förderung klimaschonender Mobilität ein wichtiges politisches Anliegen. Eine technische Option ist dabei die Elektromobilität, die gerade bei einem klimaschonenden Strommix wie demjenigen der Schweiz deutlich klimaschonender als der Verbrennungsmotor ist.<sup>5</sup> Allerdings steht einer weiteren Verbreitung von batterieelektrischen Fahrzeugen neben dem Preis und fehlender Reichweiten noch die mangelnde Infrastruktur zum Aufladen der Batterien entgegen.<sup>6</sup>

Bund, Kantone und Gemeinden könnten daher die Diffusion<sup>7</sup> der Elektromobilität fördern, indem sie rechtliche Vorgaben zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur schaffen. In der öffentlichen Debatte steht dabei häufig die öffentliche Ladeinfrastruktur im Fokus. Für die öffentliche Ladeinfrastruktur sind vor allem Schnellladestationen gefragt,<sup>8</sup> während normale Ladestationen kaum Auswirkungen auf die Diffusion der Elektromobilität haben dürften.<sup>9</sup>

Im Bereich der Schnellladeinfrastruktur konkurrieren vor allem zwei Systeme: Das von den japanischen Herstellern favorisierte CHAdEMO-System<sup>10</sup> und das von den amerikanischen und europäischen Herstellern bevorzugte CCS-System<sup>11</sup>. Das CCS-System basiert auf einer Kombination einer Typ-2-Fahrzeugkupplung mit zwei zusätzlichen Gleichstropmpolen zum

<sup>1</sup> BUNDESAMT FÜR UMWELT (BAFU), Medienmitteilung vom 13. April 2017, «Treibhausgas: Zwischenziele für Gebäude und Industrie erreicht», abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/mitteilungen.msg-id-66390.html>.

<sup>2</sup> BUNDESAMT FÜR ENERGIE (BFE)/MK CONSULTING GMBH/INFRAS AG, CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, Bern 2017, S. 8 (Personenwagen) bzw. S. 16 (leichte Nutzfahrzeuge).

<sup>3</sup> SCCER MOBILITY, White Paper «Auf dem Weg zu einem energieeffizienten und klimafreundlichen Schweizer Mobilitätssystem», Zürich 2017, S. 1 f. Fraglich ist, inwiefern es sich hierbei um einen sog. «Rebound-Effekt» handelt, d.h. einer gesteigerten Nachfrage gerade aufgrund der verbesserten Effizienz und der damit sinkenden Treibstoffkosten. Siehe zu diesem Thema etwa WHITEHEAD/FRANKLIN/WASHINGTON, Transitioning to energy efficient vehicles: An analysis of the potential rebound effects and subsequent impact upon emissions, 74 Transportation Research Part A: Policy and Practice (2015), S. 250 ff.

<sup>4</sup> BAFU (Fn. 1).

<sup>5</sup> Vgl. zu den Auswirkungen verschiedener Stromherkunft auf die Klimabilanz von Elektrofahrzeugen WU/WANG/WOLFRAM et al., Assessing electric vehicle policy with region-specific carbon footprints, 256 Applied Energy (2019) Artikel 113923.

<sup>6</sup> Siehe bereits SCHREIBER, E-Mobility in der Schweiz, in: Bernet/Gertsch/Harasgama/Schister (Hrsg.), Mobilität – Mobilité – Mobility, Zürich/St. Gallen 2016, S. 43, 46.

<sup>7</sup> Zur Diffusion von Innovationen ist das Standardwerk von ROGERS, Diffusion of innovations, 5. Aufl., New York 2003, weiterhin unerreicht. Siehe speziell zu Elektrofahrzeugen (u.a. auch unter Verweis auf ROGERS) EBP SCHWEIZ AG, Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2018, S. 7 ff., Zollikon 2018, abrufbar unter [https://www.ebp.ch/sites/default/files/2018-03/2018-03-05\\_EBP\\_CH\\_EmobSzen\\_PKW\\_2018\\_0.pdf](https://www.ebp.ch/sites/default/files/2018-03/2018-03-05_EBP_CH_EmobSzen_PKW_2018_0.pdf).

<sup>8</sup> Siehe etwa GNANN/FUNKE/JAKOBSSON et al., Fast charging infrastructure for electric vehicles, 62 Transportation Research Part D (2018), S. 314 ff.

<sup>9</sup> GNANN, Market Diffusion of Plug-in Electric Vehicles and their Charging Infrastructure, Karlsruhe 2015, S. 105 ff., 130.

<sup>10</sup> <http://www.chademo.com/>.

<sup>11</sup> <https://www.charinev.org/ccs-at-a-glance/ccs-specification/>.

Schnellladen. Diese Kombination wird auch als «Combo 2» bezeichnet.<sup>12</sup> Combo 2-Fahrzeugkupplungen können sowohl Gleich- als auch Wechselstrom laden (beim Schnellladen wird allerdings stets Gleichstrom verwendet). CHAdeMO lädt dagegen ausschliesslich mit Gleichstrom.<sup>13</sup>

Studien gehen jedoch davon aus, dass die Mehrzahl der Ladevorgänge zu Hause oder am Arbeitsplatz erfolgen wird.<sup>14</sup> Der Beitrag geht daher auch auf die rechtlichen Möglichkeiten zur Förderung privater Ladeinfrastruktur ein.<sup>15</sup>

Dazu wird zunächst dargestellt, welche rechtlichen Instrumente im Ausland zum Einsatz gekommen sind, um den Aufbau einer öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur zu fördern. Im Anschluss darauf wird auf die Ansätze des Schweizer Bundes sowie einiger ausgewählter Kantone und Städte eingegangen.

## 2. Internationale Fördermodelle für Infrastruktur

### 2.1 Öffentliche Infrastruktur

Im Folgenden werden internationale Vorgaben zur öffentlichen Ladeinfrastruktur vorgestellt. Dabei wird zunächst auf das Land mit dem höchsten Marktanteil an Elektrofahrzeugen, Norwegen, eingegangen. Im Anschluss werden Massnahmen in der Europäischen Union besprochen, wobei zunächst die Unions- und anschliessend die mitgliedstaatliche Ebene betrachtet wird.

#### 2.1.1. Norwegen

In Norwegen wurde zunächst von 2009-2010 als Teil des Stimulus-Pakets nach der Finanzkrise Unterstützung für den Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur gewährt. Dabei wurden 100 % der Kosten für öffentliche Ladepunkte ohne Schnellademöglichkeit (bis zu einem Betrag von maximal 30'000 NOK) übernommen und insgesamt mehr als 50 Millionen NOK ausgezahlt.<sup>16</sup> Die Förderung betraf herkömmliche Haushaltssteckdosen (Schuko-Steckdosen) an öffentlich zugänglichen Punkten und führte zur Errichtung von ca. 1'800 zusätzlichen Ladepunkten.<sup>17</sup> Einige davon werden mittlerweile nicht mehr betrieben, da Schuko-Steckdosen nur bedingt zum Laden von Elektrofahrzeugen geeignet sind.<sup>18</sup>

In den Jahren 2010-2014 wurde erstmals der Aufbau von Schnellladestationen gefördert. Dabei wurden bis zu 100 % der Installationskosten übernommen, und insgesamt wurden ca. 50 Millionen NOK ausgezahlt.<sup>19</sup> Es gab nur wenige Vorgaben zur Standortwahl, die im Laufe der Zeit aber verschärft wurden. Bedingung war zudem, dass die Betreiber innerhalb

---

<sup>12</sup> DEUTSCHE KOMMISSION ELEKTROTECHNIK ELEKTRONIK (DKE), Der Technische Leitfaden Ladeinfrastruktur Elektromobilität, Version 2, Frankfurt a.M. 2016, S. 11.

<sup>13</sup> <https://www.energie360.ch/de/kundenservice/haeufige-fragen/welche-typen-steckersteckdosen-gibt-es-fuers-laden-von-e-autos/>.

<sup>14</sup> EBP SCHWEIZ AG (Fn. 7), S. 19.

<sup>15</sup> Siehe dazu schon SCHREIBER (Fn. 6), S. 62 ff.

<sup>16</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE, Charging infrastructure experiences in Norway, EVS30 Symposium, Stuttgart 2017, S. 3.

<sup>17</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE (Fn. 16), S. 3.

<sup>18</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE (Fn. 16), S. 3.

<sup>19</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE (Fn. 16), S. 3.

einer bestimmten Frist ein Bezahlssystem einführen. Dabei wurde kein nationaler Standard eingerichtet, sondern dies blieb jedem Betreiber selbst überlassen.<sup>20</sup>

Seit 2015 unterstützt Enova, eine staatliche Einrichtung zur Förderung erneuerbarer Energien,<sup>21</sup> den Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur entlang der Haupttrouten. Ziel ist es, mindestens alle 50 km eine Schnellladestation zu errichten.<sup>22</sup> Bedingung für eine Förderung ist, dass die Ladestation mindestens zwei Schnellladepunkte (CHAdeMO und CCS) sowie zwei herkömmliche Typ-2-Ladepunkte aufweist. Die Schnellladestationen werden von privaten Betreibern geführt, die um die Fördergelder konkurrieren.<sup>23</sup> Mittlerweile werden zudem viele Schnellladestationen ohne jede staatliche Förderung errichtet, insbesondere an vielversprechenden Standorten in den Städten und entlang der Haupttrouten.<sup>24</sup>

### 2.1.2. Europäische Union

Der europäische Rechtsrahmen für die Ladeinfrastruktur ist in der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>25</sup> vorgegeben.

Danach haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass bis spätestens 31. Dezember 2020 zumindest in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten ausreichend öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden, Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie.

Zudem haben die Mitgliedstaaten nach Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie sicherzustellen, dass öffentliche Ladepunkte den technischen Anforderungen nach Anhang II Ziffer 1.1 für Normalladepunkte bzw. Anhang II Ziffer 1.2 für Schnellladepunkte entsprechen. Danach müssen sowohl Normalladepunkte als auch Schnellladepunkte mit Fahrzeugkupplungen bzw. Steckdosen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2 ausgerüstet sein. Für Gleichstrom-Schnellladepunkte ist darüber hinaus die Verwendung des CCS/Combo-2-Systems nach der Norm EN62196-3 vorgeschrieben. Diese Vorgaben schliessen nicht aus, dass an einer Ladestation darüber hinaus weitere Steckertypen angeboten werden. «Normalladepunkte» sind solche mit einer Ladeleistung von höchstens 22 kW, Art. 2 Nr. 4 der Richtlinie. Dabei sind bestimmte nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte von der Harmonisierung ausgenommen. «Schnellladepunkte» sind solche mit einer Ladeleistung von über 22 kW; Art. 2 Nr. 5 der Richtlinie.

Für kabellose Ladepunkte (die z.B. per Induktion funktionieren), Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L (zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge sowie leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge) und für Elektrobusse sowie für den Austausch von Batterien für Kraftfahrzeuge enthält Anhang II Ziffer 1 derzeit noch keine Vorgaben. Die EU setzt sich nach Art. 4 Abs. 13 der Richtlinie dafür ein, dass für diese Bereiche europäische Normen entwickelt werden.

Die Kommission kann nach Art. 4 Abs. 14 der Richtlinie durch delegierte Rechtsakte die Vorgaben an diese neu zu entwickelnden Standards anpassen. Auffallend ist, dass die Richtlinie an dieser Stelle betont, dass es «besonders wichtig [ist], dass die Kommission ihrer

---

<sup>20</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE (Fn. 16), S. 3.

<sup>21</sup> <https://www.enova.no/about-enova/>.

<sup>22</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE (Fn. 16), S. 4.

<sup>23</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE (Fn. 16), S. 4.

<sup>24</sup> LORENTZEN/HAUGNELAND/BU/HAUGE (Fn. 16), S. 4.

<sup>25</sup> Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl. EU 2014 L 307/1.

üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.» Die erste solche delegierte Verordnung wurde am 17. November 2017 beschlossen und ergänzt die Richtlinie u.a. um Vorgaben im Hinblick auf Ladepunkte für Leichtfahrzeuge der Klasse L (bei vierrädrigen Elektrofahrzeugen bis max. 400 kg Leermasse ohne Batterie bei Personenbeförderung / 550 kg bei Güterbeförderung).<sup>26</sup> Der Entwurf einer weiteren delegierten Verordnung wurde am 13. August 2019 von der Kommission angenommen.<sup>27</sup> Der Entwurf sieht u.a. ebenfalls Ladeinfrastrukturstandards für Fahrzeuge der EU-Kategorie L vor und wird die zuvor genannte Verordnung ersetzen.<sup>28</sup>

Nach Art. 4 Abs. 8 der Richtlinie muss sichergestellt sein, dass die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten von jedem Energieversorgungsunternehmen in der EU ungehindert Strom beziehen können. Gemäss Art. 4 Abs. 9 der Richtlinie müssen alle öffentlichen Ladepunkte auch das punktuelle Aufladen gestatten, ohne dass der Nutzer hierfür einen Vertrag mit einem Energieversorgungsunternehmen oder dem Betreiber abschliessen muss. Gemeint sind hiermit wohl Verträge, die über den konkludent geschlossenen Benutzungsvertrag<sup>29</sup> hinausgehen.<sup>30</sup>

Die Mitgliedstaaten haben nach Art. 4 Abs. 10 der Richtlinie sicherzustellen, dass die an öffentlichen Ladepunkten verlangten Preise angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sind.

### 2.1.3. Deutschland

#### 2.1.3.1. Standards für Ladepunkte

Gestützt auf die Verordnungsermächtigung in § 49 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1-4 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)<sup>31</sup> hat die Bundesregierung die Ladesäulenverordnung (LSV) erlassen. Diese setzt insbesondere die unionsrechtlichen Vorgaben aus Art. 4 Richtlinie 2014/94/EU in das deutsche Recht um.

Die Ladesäulenverordnung übernimmt die unionsrechtliche Definition der Begriffe Normalladepunkt und Schnellladepunkt in § 2 Nr. 7 bzw. Nr. 8 LSV. Schnellladepunkte sind damit solche mit einer Ladeleistung von mehr als 22 kW, alle anderen Ladepunkte sind Normalladepunkte. Ein Ladepunkt ist dabei nach § 2 Nr. 6 LSV «eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann». Damit kann eine Ladestation bzw. «E-Tankstelle» - wie auch nach der EU-Richtlinie<sup>32</sup> - mehrere Ladepunkte aufweisen.

Nach § 3 Abs. 1-3 LSV müssen Ladepunkte, wie dies die Richtlinie 2014/94/EU fordert, mindestens mit Steckern bzw. Kupplungen des Typs 2 und Gleichstrom-Schnellladepunkte darüber hinaus mit der CCS-Combo 2 ausgestattet sein. Ebenso wie das Unionsrecht lässt das deutsche Recht also eine zusätzliche Ausstattung mit weiteren Ladetypen zu, wie dies

---

<sup>26</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 vom 17. November 2017, ABl. EU 2018 L 114/1.

<sup>27</sup> C(2019) 5960 final, abrufbar unter [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-5335168\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-5335168_de).

<sup>28</sup> Art. 7 des Entwurfs.

<sup>29</sup> SCHWEDITSCH, Die deutsche Ladesäulenverordnung, EnWZ 2016, S. 213, 219 m. Fn. 78.

<sup>30</sup> Vgl. zum deutschen Recht, das diese Vorgaben umsetzt, SCHALLE/HILGENSTOCK, Einordnung der Stromlieferung beim Aufladen von Elektromobilen, EnWZ 2017, S. 291: «nicht aufgrund eines auf Dauer angelegten Liefervertrages».

<sup>31</sup> BGBl. 2005 I S. 1970, zuletzt geändert durch BGBl. 2019 I S. 706.

<sup>32</sup> Dazu SCHWEDITSCH, Das Elektroauto, RdU 2016, S. 49, 51.

das Wort «mindestens» zeigt. Gemäss § 3 Abs. 5 LSV sind die Vorgaben nicht auf kabellos und induktiv betriebene Ladepunkte anzuwenden, für die auch das Unionsrecht keine besonderen Vorgaben kennt. Dass Vorgaben für Steckertypen nicht auf kabellose Ladepunkte anzuwenden sind, liegt zudem in der Natur der Sache begründet. Diese können nach der deutschen Rechtslage aber jedenfalls errichtet werden, ohne zusätzlich Ladepunkte mit Steckern anbieten zu müssen. Mit der Ausnahmeregelung wird damit klargestellt, dass Ladepunkte denkbar sind, die ausschliesslich induktives Laden ermöglichen, und nicht zusätzlich noch Typ-2-Systeme anbieten.

§ 4 LSV enthält Vorgaben zum punktuellen Laden. Punktueller Laden ist in § 2 Nr. 13 LSV definiert als «das Laden eines Elektromobils, welches nicht als Leistung im Rahmen eines Dauerschuldverhältnisses zwischen dem Nutzer und einem Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder einem Betreiber eines Ladepunktes erbracht wird». Nach § 4 LSV hat der Ladepunktbetreiber das punktuelle Laden zu ermöglichen, indem er

- keine Authentifizierung verlangt (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 LSV) und den Strombezug
- unentgeltlich (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 lit. a LSV) oder
- gegen Bargeldzahlung in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 lit. b LSV) oder
- durch Kartenzahlung ermöglicht.

Bei letzterer muss die Zahlung «mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems beziehungsweise Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems [möglich sein], wobei in der Menüführung mindestens die Sprachen Deutsch und Englisch zu berücksichtigen sind und mindestens eine Variante des Zugangs zum webbasierten Zahlungssystem kostenlos ermöglicht werden muss» (§ 4 Abs. 2 Nr. 2 LSV). Wie die mehrfache Verwendung des Wortes «oder» zeigt, muss nur eine dieser drei Varianten (unentgeltliche Abgabe, Bargeldzahlung, Kartenzahlung) umgesetzt werden.

Darüber hinaus enthält das deutsche Recht Anzeige- und Meldepflichten gegenüber der Bundesnetzagentur in § 5 LSV. Die Bundesnetzagentur kann nach § 6 Abs. 1 LSV die Einhaltung der technischen Vorgaben überprüfen und bei Nichteinhaltung den Betrieb untersagen, § 6 Abs. 2 LSV. Letzteres gilt auch, wenn die Möglichkeit zum punktuellen Laden nach § 4 nicht nachgewiesen wird.

Von dieser Regulierung ausgenommen sind nach § 7 LSV Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW. Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen worden sind, müssen gemäss § 8 LSV die Anforderungen zum punktuellen Laden nach § 4 LSV nicht erfüllen.

Dagegen müssen die technischen Anforderungen des § 3 LSV auch für Altanlagen anwendbar, sofern bei diesen ein «Aufbau» von Ladepunkten erfolgt. Wie die Legaldefinition in § 2 Nr. 10 LSV zeigt, ist der Aufbau die Errichtung oder der Umbau eines Ladepunkts. Altanlagen müssen also die technischen Vorgaben einhalten, wenn sie zusätzliche Ladepunkte errichten oder bestehende Ladepunkte umbauen.

#### *2.1.3.2. Energiewirtschaftsrechtliche Einordnung von Ladepunkten*

Da Ladepunkte Strom nicht selbst verbrauchen, sondern an ihre Kunden zur Nutzung in ihren Fahrzeugen abgeben, stellte sich nach altem Recht die Frage, ob es sich bei Ladepunkten um

«Letztverbraucher» im Sinne des § 3 Nr. 25 EnWG handelt. Wäre dies nicht der Fall, käme eine Einordnung der Ladestationen als «Stromnetz» oder als «Energieanlage» in Betracht, was jeweils eine mehr oder weniger umfangreiche Regulierung nach dem EnWG nach sich zöge<sup>33</sup> und daher Betreiber davon abschrecken könnte, Ladepunkte zu errichten.<sup>34</sup> Daher hat der deutsche Gesetzgeber § 3 Nr. 25 EnWG dahingehend ergänzt, dass nunmehr ausdrücklich der Strombezug von Ladepunkten für E-Mobile als Letztverbrauch eingeordnet wird. Damit findet die Regulierung nach dem EnWG keine Anwendung auf Ladepunkte, da diese keinen Teil der Netzinfrastruktur darstellen. Gleichzeitig ist hiermit der Grundentscheid verbunden, den Aufbau der Ladeinfrastruktur nicht (als Teil des Stromnetzes) über regulierte Netznutzungsentgelte zu finanzieren, sondern die Finanzierung grundsätzlich dem Markt zu überlassen.<sup>35</sup>

#### 2.1.3.3. Förderprogramm für öffentliche Ladeinfrastruktur

Die Bundesregierung fördert von 2017-2020 den Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur mit bis zu 300 Millionen Euro, um bis 2020 mindestens 15'000 Ladestationen zu errichten.<sup>36</sup>

Die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland vom 13. Februar 2017<sup>37</sup> sieht vor, dass die Mittel in mehreren Förderaufrufen vergeben werden. Die Vergabe erfolgt im Rahmen von Ausschreibungen, bei denen das zentrale Vergabekriterium die geringsten Förderkosten pro kW Ladeleistung sind, Ziffer 5 Förderrichtlinie.

Die Errichtung von Ladepunkten und deren Netzanschluss werden nach Ziffer 5 Förderrichtlinie jeweils mit bis zu 60 % der Kosten gefördert. Dabei gelten jedoch Höchstbeträge, die sich zwischen den Technologien unterscheiden. So wird die Errichtung von Normalladepunkten mit höchstens 3'000 Euro pro Ladepunkt gefördert, Ziffer 5.1 Förderrichtlinie.

Die Errichtung von Schnellladepunkten wird mit bis zu 12'000 Euro pro Ladepunkt mit weniger als 100 kW Ladeleistung bzw. bis zu 30'000 Euro pro Ladepunkt mit mindestens 100 kW Ladeleistung gefördert, Ziffer 5.2 Förderrichtlinie.

Der Netzanschluss wird mit bis zu 5'000 Euro für den Anschluss an das Niederspannungsnetz und bis zu 50'000 Euro für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz gefördert, Ziffer 5.3 Förderrichtlinie. Dabei kann auch die Errichtung von Pufferspeichern gefördert werden, wenn dies gegenüber einem reinen Netzanschluss zu Kostensenkungen führt.

Hinsichtlich der technischen Anforderungen an die Ladepunkte verweist die Förderrichtlinie in Ziffer 6.1 auf die Ladesäulenverordnung. Dabei können die Förderaufrufe als Bedingung jedoch im Einzelfall auch weitergehende Anforderungen enthalten, um die technische Innovation zu fördern. Die Betreiber verpflichten sich nach Ziffer 6.2 Förderrichtlinie auf eine Betriebsdauer von mindestens 6 Jahren, die nur in Ausnahmefällen aufgrund Einzelfallentscheidung bei übergeordneten Interessen unterschritten werden darf.

---

<sup>33</sup> SCHALLE/HILGENSTOCK, (Fn. 30), S. 292.

<sup>34</sup> Ausführlich zu dieser Streitfrage TIEBEN, Förderungsstrategien für Elektromobilität, Berlin 2017, S. 225 ff.

<sup>35</sup> Siehe ausführlich hierzu sowie zum deutschen Rechtsrahmen für die Elektromobilität insgesamt HULLER/LUDWIGS, Energierechtliche Implikationen der Förderung von Elektromobilität als Baustein der Energiewende, RdE 2017, S. 497 ff.

<sup>36</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html>.

<sup>37</sup> Mit Änderung vom 28. Juni 2017, abrufbar unter [https://www.bav.bund.de/DE/4\\_Foerderprogramme/6\\_Foerderung\\_Ladeinfrastruktur/3\\_Rechtsgrundlagen\\_im\\_Ueberblick/Rechtsgrundlagen\\_im\\_Ueberblick\\_node.html](https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Foerderung_Ladeinfrastruktur/3_Rechtsgrundlagen_im_Ueberblick/Rechtsgrundlagen_im_Ueberblick_node.html).



Zudem ist Voraussetzung für die Förderung, dass der Strom für den Ladevorgang aus erneuerbaren Energien stammt. Diese Anforderung kann entweder über einen Grünstrom-Liefervertrag oder über eine eigene Anlage vor Ort (etwa eine Photovoltaikanlage) erfüllt werden, Ziffer 6.3 Förderrichtlinie.

Schliesslich muss die Ladestation öffentlich zugänglich sein, wobei Ziffer 2 Förderrichtlinie zur Bestimmung der öffentlichen Zugänglichkeit auf die Ladesäulenverordnung verweist. Nach § 2 Nr. 9 LSV «ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann». Ist die Zugänglichkeit nicht durchgehend, d.h. an 7 Tagen die Woche 24 Stunden pro Tag, gegeben, so wird die Förderquote gemäss Ziffer 6.4 Förderrichtlinie um 50 % gekürzt. Mindestens muss die Zugänglichkeit werktags an 12 Stunden pro Tag gegeben sein, d.h. bei einer geringeren Zugänglichkeit wird überhaupt keine Förderung gewährt. Hinsichtlich der Zugänglichkeit im Sinne der Förderrichtlinie wird über die Definition in § 2 Nr. 9 LSV hinaus verlangt werden müssen, dass der Ladepunkt zu diesen Zeiten auch tatsächlich nutzbar (und nicht nur der dazugehörige Parkplatz befahrbar) ist.

#### *2.1.3.4. Aufbau von Ladestationen an Autobahnraststätten, in Gemeinden und von Unternehmen*

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit der Autobahn Tank & Rast GmbH<sup>38</sup>, einer Konzessionsnehmerin für Autobahnraststätten, eine Vereinbarung zur Errichtung von Ladestationen abgeschlossen. Danach sollen alle ca. 400 Raststätten der Konzessionsnehmerin mit Schnellladesäulen ausgestattet werden. Die Kosten werden gemeinsam vom BMVI und der Konzessionsnehmerin getragen. Die Ladesäulen werden mit CHAdeMO und CCS für Gleichstrom und mit dem Typ-2-Stecker für Wechselstrom kompatibel sein. Aktuell sind bereits über 200 Schnellladesäulen errichtet worden.<sup>39</sup> Das BMVI bietet anderen Konzessionsnehmern an, identische Vereinbarungen zu unterzeichnen. Dies betrifft allerdings nur ca. 30 potenzielle Standorte.

Des Weiteren unterstützt das BMVI im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 5. Dezember 2017<sup>40</sup> den Aufbau von Ladestationen in Gemeinden. Antragsberechtigt sind nach Ziffer 3.1 der Förderrichtlinie Städte, Gemeinden, Landkreise, Zweckverbände, Landesbehörden, kommunale und Landesunternehmen, sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen oder gemeinnützigen Zwecken dienen.

Die Förderung umfasst nach Ziffer 2.1.1 der Förderrichtlinie unter anderem die Errichtung von Ladepunkten im Zusammenhang mit der Beschaffung von Elektrofahrzeugen. Hinsichtlich der technischen Anforderungen wird in Ziffer 4.1 wiederum auf die Ladesäulenverordnung verwiesen. Die Beihilfeshöhe liegt bei maximal 40 % der Investitionsmehrkosten, Ziffern 5.1.1 und 5.2.1, und kann in der jeweiligen Bewilligung weiter beschränkt werden. Dabei gelten die Kosten der Ladeinfrastruktur stets als Mehrkosten im Vergleich zur Beschaffung konventioneller Fahrzeuge, Ziffer 5.3.1. Unternehmen, die an ihrem Betriebsstandort

---

<sup>38</sup> <https://tank.rast.de/>.

<sup>39</sup> Eine aktuelle Liste findet sich unter <https://tank.rast.de/emobility.html>.

<sup>40</sup> Abrufbar unter <https://www.now-gmbh.de/de/bundesfoerderung-elektromobilitaet-vor-ort/foerderrichtlinie>.

Ladeinfrastruktur errichten möchten, profitieren von zinsgünstigen Darlehen im Rahmen des KfW-Umweltprogramms 240/241.<sup>41</sup>

Auf Ebene der Bundesländer ist schliesslich darauf hinzuweisen, dass öffentlich zugängliche Ladestationen auf privaten oder halböffentlichen Flächen wie Parkhäusern oder Supermarktparkplätzen in sämtlichen Bundesländern genehmigungsfrei errichtet werden können.<sup>42</sup> Dies ergibt sich entweder aus einer ausdrücklichen Aufnahme in eine Liste genehmigungsfreier Vorhaben in der entsprechenden Landesbauordnung oder aus einer Einordnung als «Warenautomat» bzw. «andere unbedeutende Anlage».<sup>43</sup>

#### 2.1.4. Österreich

Für das österreichische Recht geht SCHWEDITSCH davon aus, dass Ladestationen nicht als Teil des Stromnetzes, sondern als Kundenanlage einzuordnen sind.<sup>44</sup> Diese Ansicht entspricht der mittlerweile ausdrücklich im deutschen Recht (siehe oben 2.1.3.2.) verankerten Rechtslage.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur wird in Österreich teilweise über die Baugesetze der Bundesländer gefördert. So nimmt § 3 Nr. 7 Stmk BauG in der Steiermark «E-Ladestationen» vom Anwendungsbereich des Gesetzes aus, sodass für solche Anlagen keine Baubewilligung oder Anzeige vonnöten ist.<sup>45</sup> § 92a Abs. 1 Stmk BauG sieht vor, dass bei der Errichtung von Einkaufszentren und Abstellanlagen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder von mehr als 50 Abstellplätzen zumindest je 50 Abstellplätze Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (z. B. Leerverrohrungen) vorzusehen sind. Die Gemeinden können hiervon nach § 92a Abs. 2 Stmk BauG zahlenmässig in beide Richtungen abweichen oder weitergehende Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder die volle Ausführung solcher Ladestationen festlegen.

In Niederösterreich sehen § 64 Abs. 5-8 der Bauordnung (NÖ BO 2014) Mindestvorgaben für Ladepunkte bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen vor:

*«(5) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen ist Vorsorge zu treffen, dass pro angefangenen 10 Pflichtstellplätzen zumindest ein Stellplatz nachträglich mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden kann.*

*(6) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen, die seit dem 1. Jänner 2011 bewilligt wurden, ist pro angefangenen 50 Pflichtstellplätzen bis zum 31. Dezember 2015 zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge auszustatten.*

*(7) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen, die seit dem 1. Jänner 2011 bewilligt wurden, ist pro angefangenen 25 Pflichtstellplätzen bis zum 31. Dezember 2018 zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge auszustatten.*

---

<sup>41</sup> [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/Finanzierungsangebote/Umweltprogramm-\(240-241\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/Finanzierungsangebote/Umweltprogramm-(240-241)/).

<sup>42</sup> DEGEN, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, NJW-Spezial 2018, S. 748.

<sup>43</sup> DEGEN (Fn. 42), S. 748.

<sup>44</sup> SCHWEDITSCH (Fn. 32), S. 51 f.

<sup>45</sup> SCHWEDITSCH (Fn. 32), S. 53.

*(8) Öffentlich zugängliche Abstellanlagen gemäß Abs. 6 und 7 mit einer durchschnittlichen Abstelldauer der Fahrzeuge von mehr als 6 Stunden können anstatt mit je einer Ladestation für beschleunigtes Laden auch mit je 4 Ladepunkten mit einer Ladeleistung von mindestens je 3 kW ausgestattet werden.»*

In Wien ist für die Errichtung von «Stromtankstellen und dergleichen» nach § 62a Abs. 1 Nr. 10 Bauordnung für Wien (BO für Wien) weder eine Baubewilligung noch eine Bauanzeige erforderlich. Andere gegebenenfalls erforderliche Bewilligungen sind von dieser Befreiung nicht erfasst.<sup>46</sup> Kurios erscheint, dass, «[s]ofern nicht [...] § 62a der Bauordnung für Wien zur Anwendung kommt», § 3 Abs. 1 Nr. 4 Wiener Garagengesetz für «die Schaffung von Ladepunkten für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge in Bauwerken zum Einstellen von Kraftfahrzeugen» eine baubehördliche Bewilligung verlangt.<sup>47</sup> Dies dürfte bedeuten, dass nur (öffentliche oder gegebenenfalls betriebliche) Stromtankstellen keiner Bewilligung bedürfen, Ladepunkte in privaten Garagen jedoch nicht von der Befreiung erfasst sind.

## 2.2. Private Ladeinfrastruktur

### 2.2.1. Problemstellung

Die Elektromobilität erscheint angesichts der fehlenden lokalen Lärm- und Abgasemissionen vor allem in Städten als attraktive Lösung für die dortigen Immissionsprobleme. Zudem wirkt sich die noch mangelnde Reichweite vieler Elektrofahrzeuge im Stadtverkehr weniger stark aus. Obwohl die Elektromobilität also gerade in Städten grosse Vorteile genießt, stehen der Verbreitung im städtischen Raum auch spezifische Probleme entgegen. So wohnen in Schweizer Städten die meisten Menschen zur Miete.<sup>48</sup> Für Mieterinnen und Mieter ist es jedoch nur sehr schwer möglich, die Wohnungs- bzw. Hauseigentümer dazu zu bringen, in der eventuell vorhandenen Tiefgarage Ladepunkte zu installieren.<sup>49</sup> Gleiches gilt für Stockwerkeigentümer, die für entsprechende Installationen die Zustimmung der Stockwerkseigentümersammlung benötigen.<sup>50</sup> Hinzu kommt die – wenn auch im Vergleich zum Ausland geringe – Zahl von Haushalten, die zwar über ein Fahrzeug, nicht jedoch über einen eigenen Parkplatz verfügt.<sup>51</sup> Da die meisten Ladevorgänge zu Hause oder beim Arbeitgeber stattfinden dürften,<sup>52</sup> wirkt sich die mangelnde Verfügbarkeit privater Ladepunkte hemmend auf die Elektromobilität aus. Hier setzen rechtliche Vorgaben an, welche die Errichtung privater Ladeinfrastruktur erleichtern sollen.

---

<sup>46</sup> SCHWEDITSCH (Fn. 32), S. 53.

<sup>47</sup> Siehe dazu auch SCHWEDITSCH (Fn. 32), S. 53.

<sup>48</sup> Selbst auf die gesamte Schweiz bezogen wohnten 2017 56.5 % der Privathaushalte in einer Mietwohnung, BUNDESAMT FÜR STATISTIK (BFS), Strukturerhebung, Gebäude- und Wohnungsstatistik 2019, abrufbar unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bau-wohnungswesen/wohnungen/wohnverhaeltnisse/mieter-eigentuemer.html>. In den Städten steigt dieser Wert nochmals deutlich an, vgl. die Zahlen bei SCHREIBER (Fn. 6), S. 62 Fn. 103.

<sup>49</sup> SCHREIBER (Fn. 6), S. 63 unter Verweis auf die Ausführungen von MICHAEL RODI/MATTHIAS HARTWIG, Elektromobilität in der Tiefgarage, ZUR 2014, S. 592, 593 f. zum deutschen Recht.

<sup>50</sup> Die Installation eines Ladepunktes dürfte Veränderungen an elementaren Gebäudeteilen im Sinne des Art. 712b Abs. 2 Ziff. 2 ZGB erfordern. Vgl. zur den entsprechenden Gebäudeteilen RENÉ BÖSCH, in: Basler Kommentar ZGB II, 6. Aufl. Basel 2019, Art. 712b N 12.

<sup>51</sup> 2015 verfügten 10 % der Haushalte mit einem Auto über keinen eigenen Parkplatz. Bei den Haushalten mit mehreren Fahrzeugen sinkt dieser Prozentsatz, wobei jedoch insgesamt in 11 % der Fälle weniger Parkplätze als Fahrzeuge zur Verfügung standen, BFS/BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG (ARE), Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel 2017, S. 15.

<sup>52</sup> Siehe bereits oben Fn. 14.

### 2.2.2. Europäische Union

Auf Ebene der Europäischen Union sieht die Richtlinie 2014/94/EU<sup>53</sup> Vorgaben zum Aufbau einer privaten Ladeinfrastruktur vor. Gemäss Art. 4 Abs. 3 RL 2014/94/EU müssen die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Strategierahmen Massnahmen «zur Unterstützung und Erleichterung der Errichtung von nicht öffentlich zugänglichen Ladepunkten» ergreifen. Zudem stellen die Mitgliedstaaten nach Art. 4 Abs. 12 RL 2014/94/EU sicher, dass der Vertrag über die Stromversorgung für einen Ladepunkt mit einem anderen Energieversorgungsunternehmen abgeschlossen werden kann als demjenigen, der den betreffenden Haushalt oder die Betriebsstätte ansonsten mit Strom beliefert.

### 2.2.3. Deutschland

Nach § 3 Nr. 46 EStG sind zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs an einem Ladepunkt des Arbeitgebers steuerfrei. Das Gleiche gilt für Ladevorrichtungen, die der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer zur privaten Nutzung überlässt.

Übereignet der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn unentgeltlich oder verbilligt eine Ladeeinrichtung, so kann die Lohnsteuer nach § 40 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 EStG mit einem pauschalen Steuersatz von 25 % erhoben werden. Gleiches gilt, wenn dem Arbeitnehmer Zuschüsse zum Erwerb einer solchen Ladeeinrichtung gezahlt werden.

Neu sollen in Deutschland zukünftig auch konkrete gesetzliche Vorgaben eingeführt werden, welche die Errichtung von Ladeinfrastruktur durch Mieter und Wohnungseigentümer (Stockwerkeigentümer) erleichtern. Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Wohnungseigentumsgesetzes zur Förderung der Elektromobilität<sup>54</sup> sieht hierfür verschiedene Massnahmen vor.

Zukünftig soll der Mieter nach dem Entwurf eines § 554 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB)<sup>55</sup> vom Vermieter die Erlaubnis zu den für die Errichtung einer Lademöglichkeit notwendigen Arbeiten verlangen können, wenn der Ladepunkt auf einer ausschliesslich dem Mieter vermieteten Stellfläche errichtet werden soll. Diese Erlaubnis soll der Vermieter nach Abs. 2 des Entwurfs nur verweigern können, wenn er sich verpflichtet, unverzüglich eine zumutbare alternative Lademöglichkeit zur Verfügung zu stellen, oder wenn sein Interesse an der unveränderten Erhaltung der Mietsache das Interesse des Mieters an der Lademöglichkeit überwiegt. Abweichende Vereinbarungen zum Nachteil des Mieters sollen nach Abs. 3 des Entwurfs unzulässig sein.

Für Eigentumswohnungen sieht der Entwurf eines revidierten § 22 Wohnungseigentumsgesetz (WEG)<sup>56</sup> vor, dass die Herstellung einer Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge mit der Mehrheit der Wohnungseigentümer beschlossen werden kann, wenn sie nicht zu einer grundlegenden Umgestaltung der Wohnanlage führen und keinen Wohnungseigentümer gegenüber anderen unbillig beeinträchtigt. Damit entfällt das Einstimmigkeitserfordernis und damit das Vetorecht einzelner Mitglieder der Wohnungseigentümergeinschaft, das bislang

---

<sup>53</sup> Siehe oben Fn. 25.

<sup>54</sup> Bundestags-Drucksache 19/15085.

<sup>55</sup> BGBl. 2002 I S. 42, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2019, BGBl. 2019 I S. 2911.

<sup>56</sup> BGBl. 1951 I S. 175, zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Dezember 2014, BGBl. 2014 I S. 1962.

die Errichtung solcher Anlagen erschwerte. Mitglieder, die dem Beschluss nicht zugestimmt haben, würden dann nach dem bereits bestehenden § 16 Abs. 6 (neu dann Abs. 7) WEG keine Kosten für die Errichtung tragen müssen, dürften im Gegenzug die Ladepunkte aber auch nicht nutzen.

Der Entwurf des Gesetzes, der vom Bundesrat und damit der parlamentarischen Vertretung der Bundesländer eingebracht wurde, ist im Bundestag bislang nicht beraten worden. Die Bundesregierung hat sich in ihrer Stellungnahme<sup>57</sup> zum Grundanliegen positiv geäußert, möchte entsprechende Regelungen aber erst im Zuge einer anstehenden umfassenden Revision des Miet- und Wohnungseigentumsrechts einführen.

#### 2.2.4. Österreich

Die private Ladeinfrastruktur wird in Österreich teilweise ebenfalls über die Baugesetze der Bundesländer gefördert, wie dies auch für öffentliche Ladeinfrastruktur der Fall ist. Wie oben (unter 2.1.4.) bereits geschildert, nimmt § 3 Nr. 7 Stmk BauG in der Steiermark «E-Ladestationen» vom Anwendungsbereich des Gesetzes aus, sodass für solche Anlagen keine Baubewilligung oder Anzeige vonnöten ist.

In Niederösterreich sehen § 64 Abs. 3-4 der Bauordnung (NÖ BO 2014) Mindestvorgaben für private Abstellanlagen vor:

*«(3) Bei Abstellanlagen für Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen ist Vorsorge zu treffen, dass die Hälfte aller Pflichtstellplätze für die Wohnungen nachträglich mit einem Ladepunkt (mindestens 3 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden können (Leerverrohrungen, Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung, u. dgl.). Ausgenommen davon sind jene Pflichtstellplätze, bei denen die Vorsorge aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Entfernung) zu einem wirtschaftlich unverhältnismäßigen Aufwand führen würde.*

*(4) Bei allen anderen nicht öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 10 Pflichtstellplätzen ist Vorsorge zu treffen, dass pro angefangenen 10 Pflichtstellplätzen zumindest ein Stellplatz mit einem Ladepunkt (mindestens 3 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge oder pro angefangenen 25 Pflichtstellplätzen zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) ausgestattet werden kann.»*

In Wien besteht trotz der Bewilligungspflicht für Ladepunkte in privaten Garagen (siehe oben 2.1.4. zur öffentlichen Ladeinfrastruktur) eine Förderung privater Ladeinfrastruktur. So sieht § 6 Abs. 3 Wiener Garagensetz vor:

*«Bei der Errichtung von Garagen sind zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge brandschutztechnisch geschützte Durchgänge einer Leerverrohrung zur Herstellung einer Stromversorgung der Stellplätze vorzusehen. Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung sowie Planungsreserven für Netzanschlussleistung sind zu berücksichtigen.»*

Mit dieser Pflicht zur Vorbereitung von Ladeanschlüssen wird verhindert, dass bei einem späteren Einbau eines Ladepunktes immense Kosten für die Verlegung der Leitungen

---

<sup>57</sup> Abgedruckt in Bundestags-Drucksache 19/15085, S. 16.

entstehen. Durch die bestehenden Leerrohre können mit relativ geringem Aufwand nachträglich Leitungen verlegt werden.

### 2.2.5. Kalifornien

Der *California Green Building Standards Code* (CAGBSC)<sup>58</sup> schreibt in Section 4.106.4 die Ausstattung bestimmter Gebäudetypen mit Ladeinfrastruktur vor. So müssen neue Ein- oder Zweifamilienhäuser nach section 4.106.4.1. CAGBSC mit Kabelkanälen ausgestattet werden, um die Installation von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu erleichtern.<sup>59</sup> Neue Mehrfamilienhäuser müssen, wenn sie mit Anwohnerparkplätzen ausgestattet sind, mindestens zehn Prozent der gesamten Parkplätze als Elektrofahrzeugladeplatz («*electric vehicle charging space*») ausführen, Section 4.106.4.2 CAGBSC. Diese müssen u.a. ebenfalls entsprechende Kabelkanäle aufweisen. Für neue Hotels und Motels sieht Section 4.106.4.3.1 konkrete Mindestzahlen von Elektrofahrzeugladeplätzen vor. So muss z.B. ab 10 bis 25 Parkplätzen mindestens ein Ladeplatz errichtet werden, von 26 bis 50 Parkplätzen mindestens zwei usw.

## 3. Förderung der Ladeinfrastruktur in der Schweiz

### 3.1. Bund

Die «Roadmap Elektromobilität 2022» des Bundes sieht in einem eigenen Cluster «optimale Ladeinfrastruktur» verschiedene Massnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen vor: u.a. die Errichtung von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden, am Arbeitsplatz und in Quartieren sowie der Aufbau eines Schnellladenetzwerkes.<sup>60</sup> Mit der zuletzt erwähnten Massnahme soll gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) innerhalb der nächsten Jahren ein nationales Schnellladenetz entlang der Nationalstrassen entstehen.<sup>61</sup>

Der Bau von Schnellladestationen auf Rastplätzen der Nationalstrassen ist in Art. 7a NSG<sup>62</sup> i.V.m. Art. 7 NSV<sup>63</sup> geregelt. Gemäss Art. 7a Abs. 2 NSG richtet sich der Bau von E-Ladestationen nach kantonalem Recht. Der Bund beteiligt sich nach demselben Artikel nicht an den Kosten für den Bau und Betrieb dieser Anlagen. Für den Betrieb von Anlagen zur Abgabe von alternativen Antriebsmitteln auf Rastplätzen ist eine Bewilligung des ASTRA erforderlich (Art. 7 Abs. 1 NSV).

Das StromVG<sup>64</sup> enthält bislang keine expliziten Regelungen zu der öffentlichen Nutzung von privaten Ladestationen. Der Bundesrat nahm am 23. November 2016 zur rechtlichen Einordnung der öffentlichen Nutzung von privaten Ladestationen im Rahmen der

---

<sup>58</sup> Das einschlägige Chapter 4 ist abrufbar unter <https://codes.iccsafe.org/content/CAGBSC2019/chapter-4-residential-mandatory-measures>.

<sup>59</sup> Siehe zur alten Regelung in Palo Alto, die damals den noch nicht entsprechend ergänzten CAGBSC auf kommunaler Ebene um Vorgaben zu Kabelkanälen in Neubauten erweiterte und deshalb als Vorgängerin der staatsweiten Regelung gelten darf, SCHREIBER (Fn. 6), S. 66. Mittlerweile verweist der *Palo Alto Municipal Code* in Section 16.14.150 auf die jeweilige Fassung des CAGBSC.

<sup>60</sup> BFE/ASTRA, Roadmap Elektromobilität 2022, Bern 2018, S. 8.

<sup>61</sup> <https://roadmap2022.brainstore.com/de/massnahmen/48>; Konkret ist die Entstehung von etwa 160 Ladestationen auf Autobahnraststätten vorgesehen; siehe dazu auch BUNDESRAT, Voraussetzungen für ein Schnellladenetz für Elektroautos auf Nationalstrasse, Bericht des Bundesrats vom 28. Juni 2017 in Erfüllung des Postulats 14.3997 der KVF-N vom 6. Oktober 2014, Bern 2017, S. 1 ff.

<sup>62</sup> Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (SR 72.511).

<sup>63</sup> Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (SR 725.111).

<sup>64</sup> Bundesgesetz über die Stromversorgung vom 23. März 2007 (Stromversorgungsgesetz, SR 734.7).

Beantwortung der Interpellation des Nationalrates Eric Nussbaumer vom 15. September 2016 Stellung. Der Bundesrat kam zum Schluss, dass der Betreiber einer öffentlich zugänglichen Ladestation auf privatem Grund als Endverbraucher im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Bst. b StromVG zu qualifizieren sei.<sup>65</sup>

## 3.2. Kantone

In den nächsten Abschnitten werden einige ausgewählte kantonale und städtische Massnahmen und gesetzliche Bestrebungen zur Förderung der privaten als auch der öffentlichen Ladeinfrastruktur aufgezeigt.

### 3.2.1. Luzern

Im Kanton Luzern hat der Kantonsrat am 10. September 2019 ein Postulat von Born Rolf und Mitunterzeichnenden über «die Förderung der E-Mobilität durch Erstellung von Ladestationen bei Parkplätzen der öffentlichen Infrastrukturen»<sup>66</sup> als erheblich erklärt.<sup>67</sup> Der Inhalt des Postulats lautet wie folgt: «*Der Regierungsrat wird aufgefordert, mit geeigneten Massnahmen die Schaffung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge bei kommunalen und kantonalen Parkplätzen der öffentlichen Infrastruktur zu ermöglichen.*»<sup>68</sup>

Zudem ist erst vor Kurzem, am 27. Oktober 2020, ein breit abgestützter Vorstoss im Parlament eingereicht worden. Hierin wird gefordert, dass das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) dahingehend angepasst wird, «dass bei Immobilien im Stockwerkeigentum, im Miteigentum und im Mietverhältnis, die neu- oder umgebaut werden, sämtliche Garagenplätze mit der Grundinfrastruktur für eine Ladestation auszustatten sind. Dies beinhaltet die komplette Starkstrominstallation ab Haupt- beziehungsweise Messverteilung inklusive Messeinrichtung, nicht aber die Ladestation.»<sup>69</sup>

### 3.2.2. Bern

Im Kanton Bern werden Förderbeiträge für Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im öffentlichen Verkehr und bei Unternehmen gewährt. Für Ladestationen von Elektrobussen von den öffentlichen Verkehrsbetrieben können unter bestimmten Voraussetzungen Förderbeiträge in der Höhe von 35 % der Anlagekosten, aber maximal CHF 100'000.— pro Ladestation, eingeholt werden.<sup>70</sup> Zudem können Unternehmen, die Eigentümer von Parkplätzen mit entsprechenden Ladestationen sind, die von der Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar sind und weitere Voraussetzungen erfüllen Förderbeiträge von maximal 35 % der Anlagekosten,

---

<sup>65</sup> Vgl. zum Ganzen NUSSBAUMER ERIC, Interpellation 16.3660 vom 15. September 2016, Lieferung von Energie an Dritte ab privaten E-Mobilitäts-Ladestationen; REGIERUNGSRAT KANTON ZÜRICH, Antrag vom 6. Juni 2018 zu Postulat KR-Nr. 137/2016 betreffend Ladestationen-Offensive: Jetzt Elektromobilität erleichtern, S. 2.

<sup>66</sup> BORN ROLF UND MIT., Postulat 24 vom 17. Juni 2019, Förderung der E-Mobilität durch Erstellung von Ladestationen bei Parkplätzen der öffentlichen Infrastrukturen.

<sup>67</sup> Die Abstimmungsresultate vom 10. September 2019 sind abrufbar unter <https://www.lu.ch/kr/parlamentsgeschaefte/detail/AbstimmungsresultatDetail?TraktandumGuid=8e431a9e-e831-408c-94b2-6623d7ce89e0&guid=baf6b2c834b64ccd858d818a6ec889f1>.

<sup>68</sup> Postulat P 24 (Fn. 66).

<sup>69</sup> Vgl. zum Ganzen MEIER THOMAS UND MIT., Motion 414 vom 27. Oktober 2020 über die Förderung der E-Mobilität durch die Anpassung des Planungs- und Baugesetzes betreffend die Vorinstallation von E-Tankstellen bei Mehrfamilienhäusern im Stockwerkeigentum oder im Mietverhältnis.

<sup>70</sup> [https://www.energiefoerderung.bve.be.ch/energiefoerderung\\_bve/de/index/navi/index/anlagen/elektromobilitaet.html](https://www.energiefoerderung.bve.be.ch/energiefoerderung_bve/de/index/navi/index/anlagen/elektromobilitaet.html).

jedoch maximal CHF 20'000.— pro Ladestation und CHF 60'000.— pro Betriebsstätte beantragen.<sup>71</sup>

### 3.2.3. Basel-Stadt

Im Kanton Basel-Stadt sind ebenfalls Bestrebungen im Gange, um die Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen zu fördern. Am 2. Juli 2019 hat der Regierungsrat den sogenannten «Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität»<sup>72</sup> erlassen und dem Grossen Rat zur Zustimmung weitergeleitet.<sup>73</sup>

Die Hauptanliegen dieses Ratschlages sind: «1. Ein Darlehen an die Industriellen Werke Basel (IWB) in der Höhe von 11,4 Mio. Franken inkl. allfälliger MWST zulasten der Investitionsrechnung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt für die Finanzierung von 200 öffentlich zugängliche Ladestationen zu sprechen, 2. eine Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt zu genehmigen sowie 3. zwei Motionen und drei Anzüge zum Thema Elektromobilität abzuschreiben.»<sup>74</sup>

Der Regierungsrat schlägt die Aufnahme der folgenden Regelung in § 16a USG/BS<sup>75</sup> vor: «Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen.»<sup>76</sup>

### 3.2.4. Zürich

Im Kanton Zürich wurde das Postulat «Ladestationen-Offensive: Jetzt Elektromobilität erleichtern»<sup>77</sup> zuerst vom Regierungsrat am 6. Juni 2018 zur Abschreibung beantragt und anschliessend am 27. Mai 2019 vom Kantonsrat abgeschrieben.<sup>78</sup> Inhalt dieses Postulats waren kurz- und mittelfristige Massnahmen, um die Rahmenbedingungen für die öffentliche Nutzung von privaten Ladestationen zu verbessern.<sup>79</sup>

Ferner wurde im Kanton Zürich am 8. Juli 2019 eine Motion «Befreiung von Elektrofahrzeug-Ladestationen an bestehenden Parkplätzen von der Baubewilligungspflicht» eingereicht, wonach eine gesetzliche Grundlage zu schaffen sei, um im Rahmen der kantonalen Zuständigkeit Ladestationen an bestehenden Parkplätzen von der Baubewilligung zu befreien,

---

<sup>71</sup>[https://www.energiefoerderung.bve.be.ch/energiefoerderung\\_bve/de/index/navi/index/anlagen/elektromobilitaet\\_bu.html](https://www.energiefoerderung.bve.be.ch/energiefoerderung_bve/de/index/navi/index/anlagen/elektromobilitaet_bu.html).

<sup>72</sup> REGIERUNGSRAT KANTON BASEL-STADT, Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität vom 3. Juli 2019, 19.0926.01, S. 1 ff.

<sup>73</sup> Das gesamte Geschäft Nr. 19.0926, Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität; Anpassung des kantonalen Umweltschutzgesetzes ist abrufbar unter [http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaefte-dokumente/datenbank?such\\_kategorie=1&content\\_detail=200109784](http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaefte-dokumente/datenbank?such_kategorie=1&content_detail=200109784).

<sup>74</sup> REGIERUNGSRAT KANTON BASEL-STADT (Fn. 72), S. 4.

<sup>75</sup> Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 (SG 780.100).

<sup>76</sup> REGIERUNGSRAT KANTON BASEL-STADT (Fn. 72), S. 15.

<sup>77</sup> HAURI ANDREAS/HOFMANN OLIVIER/ LUCEK CHRISTIAN, Postulat KR-Nr. 137/2016 vom 11. April 2016, Ladestationen-Offensive: Jetzt Elektromobilität erleichtern.

<sup>78</sup> Das gesamte Geschäft Nr. 137/2016, Ladestation-Offensive: Jetzt Elektromobilität erleichtern ist abrufbar unter <https://www.kantonsrat.zh.ch/geschaefte/geschaefte.aspx>.

<sup>79</sup> Siehe Postulat 137/2016 (Fn. 77).



sofern nicht überwiegende Interesse entgegenstehen.<sup>80</sup> Die Motion ist derzeit noch pendent beim Kantonsrat.<sup>81</sup>

### 3.2.5. Graubünden

Im Kanton Graubünden wurde im März 2017 der Masterplan Ladeinfrastruktur E-Mobilität erarbeitet.<sup>82</sup> Zur Umsetzung des Masterplans wurden anhand von Szenarien und Analysen einzelne Handlungsempfehlungen ausgearbeitet: insb. «Hochleistungsladestationen auf der Nord-Süd-Achse realisieren», «Erkannte Lücken im Schnellladenetz schliessen» und «Anreize für den raschen Ausbau der Ladenetze schaffen».<sup>83</sup> Im Anschluss wurde im Oktober 2017 ein Massnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität in Graubünden erlassen.<sup>84</sup> Als vierte Stossrichtung des Massnahmenpaket legt der Kanton Graubünden die «gezielte Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur» fest.<sup>85</sup>

Anlässlich der Teilrevision des BEG<sup>86</sup> sollten ursprünglich für die Förderung der Ladeinfrastruktur zwei gesetzliche Grundlage geschaffen werden, die aber schlussendlich gestrichen wurden und nicht Teil des neurevidierten BEG sind, das am 1. Januar 2021 in Kraft treten wird.<sup>87</sup>

### 3.2.6. Glarus

Der Regierungsrat des Kantons Glarus hat dem Landrat am 26. März 2019 einen Antrag auf Abweisung des Postulats «Öffentlich zugängliche Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge»<sup>88</sup> überwiesen.<sup>89</sup> Hierin erläuterte der Regierungsrat des Kantons Glarus, dass bereits heute und auch für die Zukunft eine bedürfnisgerechte Abdeckung an Ladestationen bestehe und keine weiteren Fördermassnahmen auf Kantonsebene umgesetzt werden müssen.<sup>90</sup> Am 28. August 2019 hat der Landrat das Postulat abgewiesen.<sup>91</sup>

---

<sup>80</sup> Siehe SCHLAURI SIMON/GEHRIG SONJA/WIRTH THOMAS, Motion KR-Nr. 233/2019 vom 8. Juli 2019, Befreiung von Elektrofahrzeug-Ladestationen an bestehenden Parkplätzen von der Baubewilligungspflicht.

<sup>81</sup> Das gesamte Geschäft Nr. 233/2019, Befreiung von Elektrofahrzeug-Ladestationen an bestehenden Parkplätzen von der Baubewilligungspflicht ist abrufbar unter <https://www.kantonsrat.zh.ch/geschaefte/geschaefte.aspx?iframeLocation=780b7687242c47658fa421c7b08b8b14>.

<sup>82</sup> Siehe KANTON GRAUBÜNDEN, Amt für Energie und Verkehr Graubünden (AEV) (Hrsg.), Masterplan Ladeinfrastruktur E-Mobilität, Kanton Graubünden, Chur 2017, S. 1 ff.

<sup>83</sup> KANTON GRAUBÜNDEN (Fn. 82), Masterplan, S. 80 f.

<sup>84</sup> KANTON GRAUBÜNDEN, Amt für Energie und Verkehr Graubünden (AEV), Massnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität in Graubünden, Chur 2017, S. 1 ff.

<sup>85</sup> KANTON GRAUBÜNDEN (Fn. 84), Massnahmenpaket, S. 6 ff.

<sup>86</sup> Energiegesetz des Kantons Graubünden vom 20. April 2010 (BR 820.200).

<sup>87</sup> Weiterführend dazu siehe KANTON GRAUBÜNDEN, Botschaft der Regierung an den Grossen Rat, Teilrevision des Energiegesetzes des Kantons Graubünden, Heft Nr. 7/2019 – 2020, S. 385 f.

<sup>88</sup> SCHWITTER RUEDI UND MIT., Postulat Nr. 2016-38 vom 5. Oktober 2016, Öffentlich zugängliche Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge.

<sup>89</sup> Das gesamte Geschäft Nr. 2016/38 Postulat Ruedi Schwitter, Näfels, und Mitunterzeichner «Öffentlich zugängliche Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge» ist abrufbar unter [https://www.gl.ch/parlament/landrat/geschaeftsdetails.html/240/geschaefte\\_guid/bee944a473004e5683e8ebaf599eb76a](https://www.gl.ch/parlament/landrat/geschaeftsdetails.html/240/geschaefte_guid/bee944a473004e5683e8ebaf599eb76a).

<sup>90</sup> REGIERUNGSRAT KANTON GLARUS, Bulletin vom 26. März 2019, S. 2.

<sup>91</sup> LANDRAT KANTON GLARUS, Beschluss § 153 vom 28. August 2019, S. 1 f.

### 3.2.7. Thurgau

Im Kanton Thurgau liess der Regierungsrat im Frühling 2018 auf Antrag des Grossen Rates einen Grundlagenbericht «Chancen der Elektromobilität für den Kanton Thurgau»<sup>92</sup> erarbeiten.<sup>93</sup>

Dieser Grundlagenbericht enthält hinsichtlich der Förderung von Ladeinfrastruktur insbesondere die Massnahme 5 «Berücksichtigung der Elektromobilität bei Neu-/Umbauten», wobei das kantonale PBG<sup>94</sup> so angepasst werden müsste, dass u.a. Lehrrohre bei Neu- und Umbauten verlegt würden.<sup>95</sup>

Überdies beteiligt sich der Kanton Thurgau mit einem einmaligen Investitionsbeitrag in der Höhe von 25 % der Investitionskosten bzw. von maximal CHF 500.— pro Parkplatz an die Erschliessungskosten für die Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern. In den Erschliessungskosten ist die Erstellung der Strom- und Kommunikationsleitungen, die zu den Parkplätzen gehören, enthalten, aber nicht die Ladestation an sich.<sup>96</sup>

### 3.2.8. Wallis

Der Staatsrat des Kantons Wallis hat am 19. November 2019 das «Programm der nachhaltigen Entwicklung 2020» erlassen, worin auch Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität festgeschrieben sind.<sup>97</sup> Als Teil dieser Massnahmen werden vom 1. November 2020 bis zum 31. Dezember 2022 u.a. Prämien für die professionelle Installation einer Ladesäule für Elektro- oder Plug-in-Hybridfahrzeuge gewährt.<sup>98</sup> Die weiteren Bedingungen zur Förderung elektrischer Anlagen sind in Art. 10 ff. der Richtlinie betreffend die Förderung von Elektro- und Hybrid-Mobilität<sup>99</sup> geregelt.

Zudem stellt das Amt für Mobilität des Kantons Wallis mehr als einhundert Standorte im öffentlichen Raum zur Installation einer öffentlich zugänglichen Ladestation zur Verfügung.<sup>100</sup>

---

<sup>92</sup> Siehe EBP SCHWEIZ AG, Chancen der Elektromobilität für den Kanton Thurgau, Grundlagenbericht, 26. März 2018, S. 1 ff.

<sup>93</sup> Vgl. REGIERUNGSRAT KANTON THURGAU, Bericht vom 22. Mai 2018 an den Grossen Rat, Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates von Daniel Eugster vom 23. März 2016 „Elektromobilität im Thurgau“, S. 1 ff.

<sup>94</sup> Planungs- und Baugesetz des Kantons Thurgau vom 21. Dezember 2011 (RB 700).

<sup>95</sup> EBP SCHWEIZ AG (Fn. 92), S. 96.

<sup>96</sup> KANTON THURGAU, Departement für Inneres und Volkswirtschaft Energie, Förderprogramm Energie 2020, Fördersätze und Bedingungen vom 6. Januar 2020, S. 38.

<sup>97</sup> KANTON WALLIS, Agenda 2030 der nachhaltigen Entwicklung Kanton Wallis, Programm der nachhaltigen Entwicklung 2020, S. 24 f.

<sup>98</sup> Siehe [https://www.vs.ch/de/web/agenda2030\\_theme/la-directive](https://www.vs.ch/de/web/agenda2030_theme/la-directive).

<sup>99</sup> Richtlinie betreffend die Förderung von Elektro- und Hybridmobilität (Prämie für den Kauf von aufladbaren Fahrzeugen und die Installation von elektrischen Ladestationen) vom 12. August 2020, Dir/Wsg-2020-002.

<sup>100</sup> Weiterführend dazu siehe [https://www.vs.ch/de/web/agenda2030\\_theme/densification-du-r%C3%A9seau-de-bornes-de-recharge?redirect=%2Fde%2Fweb%2Fagenda2030\\_theme%2Fmobilitat](https://www.vs.ch/de/web/agenda2030_theme/densification-du-r%C3%A9seau-de-bornes-de-recharge?redirect=%2Fde%2Fweb%2Fagenda2030_theme%2Fmobilitat).

### 3.3. Städte

#### 3.3.1. Stadt Bern

In der Stadt Bern beantragte der Gemeinderat dem Stadtrat am 15. Mai 2019 die Motion «Förderbeiträge für Ladestationen»<sup>101</sup> als Richtlinie erheblich zu erkennen.<sup>102</sup> Hauptinhalt dieser Motion ist die Förderung des Baus von öffentlichen Ladestationen auf privatem Grund.<sup>103</sup> Der Stadtrat hat das Traktandum am 28. November 2019 und am 13. Februar 2020 auf eine spätere Sitzung verschoben.<sup>104</sup> Zudem hat die Mobilitätskonferenz Bern im Juni 2019 ein «Positionspapier Elektro-Mobilität» publiziert, dass Fördermassnahmen für die Elektromobilität und insbesondere für Ladestationen in der Stadt und Region Bern vorsieht.<sup>105</sup>

Überdies beabsichtigt die Stadt Bern, die E-Mobilität nach der Massnahme «M13 Sicherstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge» des sogenannten «Parkierungskonzepts» zu fördern.<sup>106</sup>

#### 3.3.2. Stadt Zürich

Die Stadt Zürich fördert den Aufbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Gemäss den AB VGL ewz<sup>107</sup> werden sowohl private Ladestationen (Art. 11) als auch öffentliche zugängliche Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund (Art. 12) unter gewissen Voraussetzungen gefördert.<sup>108</sup> Zudem werden gemäss Art. 13 f. AB VGL ewz elektrisch angetriebene Busse für den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Ladeinfrastruktur für Elektrobusse des öffentlichen Personennahverkehrs gefördert.

#### 3.3.3. Stadt St. Gallen

In der Stadt St. Gallen werden für Ladestationen, die über die private Nutzung hinaus zugänglich sind, unter bestimmten Voraussetzungen Förderbeiträge gewährt. Der Förderbeitrag beträgt maximal 50 Prozent der Installationskosten, höchstens jedoch CHF 100.— pro kW maximale Ausgangsleistung. Ladestationen, die im «Ost-mobil»-System<sup>109</sup> eingetragen sind, erhalten CHF 150.— pro kW maximale Ausgangsleistung.<sup>110</sup>

---

<sup>101</sup> DAPHINOFF MICHAEL/ GAUDY LIONEL/EGLI MATTHIAS UND MIT., Interfraktionelle Motion vom 15. November 2018, Förderbeiträge für Ladestationen.

<sup>102</sup> GEMEINDERAT BERN, Vortrag vom 15. Mai 2019, Interfraktionelle Motion BDP/CVP, GLP/JGLP (Michael Daphinoff, CVP/Lionel Gaudy, BDP/Matthias Egli, GLP): Förderbeitrag für Ladestationen, 2018.SR.000247, S. 3; das gesamte Geschäft Nr. 2018.SR.000247 ist abrufbar unter [https://ris.bern.ch/Geschaefst.aspx?obj\\_guid=1e921a3d24e54553848881d3e5149483](https://ris.bern.ch/Geschaefst.aspx?obj_guid=1e921a3d24e54553848881d3e5149483).

<sup>103</sup> Interfraktionelle Motion vom 15. November 2018 (Fn. 101).

<sup>104</sup> STADTRAT BERN, Beschluss vom 28. November 2019, SRB Nr. 2019-590.

<sup>105</sup> Siehe [https://www.mobilitaetskonferenzbern.ch/wp-content/uploads/2019/07/Elektro-Mobilit%C3%A4t\\_Positionspapier-Mobilit%C3%A4tskonferenz\\_def.pdf](https://www.mobilitaetskonferenzbern.ch/wp-content/uploads/2019/07/Elektro-Mobilit%C3%A4t_Positionspapier-Mobilit%C3%A4tskonferenz_def.pdf).

<sup>106</sup> STADT BERN, Parkierungskonzept, Motorisierter Individualverkehr (MIV), Bericht zuhanden der öffentlichen Vernehmlassung, Bern 2018, S. 76.

<sup>107</sup> Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über gemeinwirtschaftliche Leistungen des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (ewz) im Rahmen der 2000-Watt-Ziele vom 21. Dezember 2016 (AS 732.361).

<sup>108</sup> Siehe dazu auch Medienmitteilung Stadt Zürich vom 26. Juni 2019 abrufbar unter [https://www.stadt-zuerich.ch/dib/de/index/das\\_departement/medienmitteilungen/mitteilung1/2019/juni/190626a.html](https://www.stadt-zuerich.ch/dib/de/index/das_departement/medienmitteilungen/mitteilung1/2019/juni/190626a.html).

<sup>109</sup> Siehe <https://www.ost-mobil.ch/>.

<sup>110</sup> Siehe <https://www.stadt.sg.ch/home/mobilitaet-verkehr/mobilitaetsberatung/foerderprogramm-ladestationen.html>.

## 4. Fazit

Die Durchsetzung der Elektromobilität sieht sich derzeit noch mehreren Problemen ausgesetzt. Neben noch hohen Preisen und geringen Reichweiten fällt auch die mangelnde öffentliche und private Ladeinfrastruktur ins Gewicht. International werden bereits verschiedene Ansätze verfolgt, um den Aufbau einer solchen Infrastruktur durch rechtliche Vorgaben zu fördern oder sogar zu erzwingen. Diese Vorgaben könnten möglicherweise als Vorbild für entsprechende Bemühungen in der Schweiz dienen.

In der Schweiz sind auf allen Staatsebenen diverse Bestrebungen zur Förderung der Ladeinfrastruktur im Gange. Der Bund fokussiert sich nach der Roadmap Elektromobilität 2022 insbesondere auf die Errichtung von Schnellladestationen auf dem Nationalstrassennetz. Die Kantone und Städte verfolgen unterschiedliche Ansätze zur Förderung von Ladestationen: Es wird beispielsweise über die Einführung von Pflichten zur Verlegung von Rohrleitungen bei Neu- und Umbauten diskutiert. Teilweise werden Förderbeiträge für Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität an Unternehmen und Private gewährt. Zudem wird diskutiert, ein Ausbau von Ladestationen auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen zu fördern, in dem diese von der Baubewilligungspflicht ausgenommen werden sollen.

---

Dr. iur. Markus Schreiber ist Lehr- und Forschungsbeauftragter an der Universität Luzern und vertritt dort derzeit die Assistenzprofessur für Öffentliches Recht mit Schwerpunkt Energie und Klimarecht. Der Autor dankt Iva Stamenkovic, MLaw, für hilfreiche Recherchearbeiten.

MLaw Marion Zumoberhaus ist wissenschaftliche Assistentin bei Prof. Dr. Sebastian Heselhaus am Zentrum für Recht und Nachhaltigkeit der Universität Luzern (CLS).

Der Beitrag ist Bestandteil der Forschung am Competence center for Energy Law Lucerne (CELL) sowie des Forschungsprojekts SCCER CREST ([www.sccer-crest.ch](http://www.sccer-crest.ch)), das von der Schweizerischen Agentur für Innovationsförderung Innosuisse unterstützt wird.

---