

## Sitzung vom 24. März 2026

Beschl. Nr. **2026-92**

6.5.3 Motorisierter Individualverkehr  
Werkbetriebe: Postulat betr. «Förderung der E-Mobilität in Adliswil»;  
Berichterstattung

### Ausgangslage

Am 11. Dezember 2024 reichten Rolf Schweizer (FDP), Sebastian Huber (SVP), Heinz Melliger (FW), Urs Huber (SVP) und Reto Buchmann (FDP) ein Postulat betreffend Förderung der E-Mobilität in Adliswil ein. Der Stadtrat hat mit SRB 2025-67 vom 4. März 2024 seine Bereitschaft zur Entgegennahme des Postulats ausgedrückt. Der Grosse Gemeinderat hat es an seiner Sitzung vom 9. April 2025 an den Stadtrat überwiesen. Das Postulat beinhaltet folgendes:

*«Der Stadtrat wird beauftragt zu prüfen, zur Förderung der E-Mobilität und der Dekarbonisierung, leistungsstarke (>50 kW) öffentliche Ladestationen an geeigneten Standorten auf öffentlichem Grund zu ermöglichen. Im Vordergrund stehen Standorte mit Publikumsverkehr wie an der Talstrasse (Hallen- und Freibad) oder an der Tüfistrasse (Sportanlage Tüfi). Dabei soll die Stadt Parkflächen zur Verfügung stellen, während die Ladestationen von darauf spezialisierten Anbietern gebaut und betrieben werden.*

#### *Begründung:*

*Im September 2023 waren 8'639 Autos auf eine Adresse in Adliswil zugelassen: 60.1% mit Benzinmotor, 26.6% mit Dieselmotor, 9.2% Hybrid- und 3.7% vollelektrische Autos, 0.3% hatten einen anderen Antrieb. Die Anteile der Plug-in Hybride, also mit aufladbarer Batterie, wird nicht ausgewiesen. In 2023 war der Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen 20.6%, und 39.2% waren Hybride. Fast 60% der Neuzulassungen waren also mit teil- oder vollelektrischem Antrieb (Quelle: <https://www.web.statistik.zh.ch/qpv2/>).*

*Beim EKZ sind per November 2024 150 Ladestationen gemeldet. Wie viele Ladepunkte dahinterstehen, weiss das EKZ nicht. Abzüglich der 11 öffentlichen Ladestationen sind demnach 139 private Ladestationen mit einer unbekanntem Anzahl Ladepunkten in Adliswil in Betrieb.*

*Es kann davon ausgegangen werden, dass mehr als 50% der Besitzer vollelektrischer Fahrzeuge nicht zu Hause laden können.*

*Aktuell verfügt Adliswil über 11 Standorte mit öffentlichen 39 Ladepunkten (Quelle: diverse Ladestationen Anbietern vom 14.11.2024).*

- GOFAST Coop Pronto
- Ibis Hotel
- Binelli Auto Center Zürich Süd
- Rastplatz Aspholz
- Soodstrasse 55
- Zelgstrasse 80
- Sood36
- Luftseilbahn Felsenegg

- *Park&Charge Poststrasse*
- *Parkhaus Florastrasse 9*
- *Parkplatz Wachtbrücke*
- *In der Planung: Eni Tankstelle Sihltalstrasse*

*Die überwiegende Mehrheit dieser Standorte weist eine Ladeleistung von weniger als 50kW auf. Ein Ladevorgang dauert daher mehrere Stunden. Der praktische Nutzen von Ladestationen ist somit sehr eingeschränkt, vor allem weil man an diesen Standorten kaum stundenlang verweilt. Keine Ladeinfrastrukturen stehen hingegen bei städtischen Infrastrukturen, wo man mehrere Stunden verweilt.*

*Sinnvoll wäre es deshalb, wenn die Stadt die Bemühungen in Richtung Dekarbonisierung des Verkehrs unterstützen würde, indem bei städtischen Infrastrukturen leistungsstarke Ladestationen (>50kW, erlaubt Ladung in 1-2 Std.) ermöglichen würde. Dabei stehen Standorte im Vordergrund, an welchen die Menschen länger verweilen: Hallen- und Freibad, Fitnesscenter oder Sportanlage Tüfi.*

*Der Betrieb der Ladesäulen bzw. Lademöglichkeiten sollen ausschliesslich durch private Anbieter erfolgen. Die Rolle der Stadt sollte sich auf die Bereitstellung von Land beschränken, ohne dass die Stadt selbst als Betreiber agiert oder Subventionen gewährt.»*

## **Erwägungen**

Der Bund, der Kanton und die Stadt Adliswil betrachten die Förderung der Elektromobilität als einen wichtigen Baustein zur Erreichung der Klimaneutralität. Auf kommunaler Ebene misst die Stadt Adliswil der Massnahme «Elektromobilität und Umsetzungskonzept» innerhalb der Strategie «Adliswil fit für Netto-Null» eine hohe Bedeutung bei. Ziel ist es, die Elektromobilität durch den Ausbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur zu stärken und die Sensibilität für deren Bedeutung weiter zu erhöhen.

Vor diesem Hintergrund deckt sich das vorliegende Postulat weitgehend mit den bereits laufenden Bestrebungen des Stadtrates. Die Beantwortung des Postulats konzentriert sich folglich auf die erforderlichen Rahmenbedingungen sowie eine Abwägung der damit verbundenen Chancen und Risiken. Zudem erfolgt eine Einordnung in das übergeordnete Themenfeld der Elektromobilität sowie ein Ausblick auf mögliche künftige Entwicklungen.

## **Rahmenbedingungen und Marktabklärung**

Grundsätzlich gilt, dass Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen die allgemein verfügbare Parkplatzkapazität reduzieren, da bei Ladestationen nur zum Zweck und in der Zeit eines Ladevorganges parkiert werden darf. Dies ist bei Parkplätzen mit zeitweise hohem Parkierungsdruck, wie beispielsweise in den Sommermonaten tagsüber an der Talstrasse, in der Bedarfsabwägung zu berücksichtigen. Die im Postulat formulierten Anliegen wurden aufgenommen und die jeweils zuständigen Ressorts darum gebeten, geeignete Standorte auf öffentlichem Grund zu prüfen.

Unter Einbezug der im Postulat genannten Standorte ergaben sich folgende Flächen, welche sowohl über eine ausreichende Publikumsfrequenz als auch über eine angemessene Aufenthaltsdauer verfügen:

- Parkplatz Sportplatz Tüfi
- Parkplatz Talstrasse (Hallen- und Freibad)
- Parkplatz Friedhof
- Parkplatz beim Stadthaus / Polizei
- Tiefgarage Zentrum

Zudem wurde die Möglichkeit einer zweiten Etappe mit weiteren Standorten offengelassen. Die Rahmenbedingungen für die Nutzung des öffentlichen Grundes sowie den Betrieb der Anlagen wurden in einer Auftragsbroschüre dokumentiert und aufgrund der Vorgaben im Postulat wie folgt festgelegt:

- Die Stadt Adliswil stellt die erforderlichen Parkflächen zur Verfügung.
- Bau, Betrieb und Unterhalt der Ladestationen liegen vollständig beim Anbietenden.
- Die Stadt übernimmt keine Rolle als Betreiberin und spricht keine Subventionen.
- Die Umsetzung orientiert sich an bestehenden, bewährten Modellen.

Im Zuge der Marktabklärung wurden 35 Unternehmen im Bereich Elektromobilität geprüft; 20 davon wurden im Rahmen der Machbarkeitsprüfung kontaktiert. Der Rücklauf zeigt folgendes Bild:

- 7 Unternehmen melden klare Hindernisse (kein Ladepunktbetreiber, kein DC (Schnellladung >50kW), nur LKW/Bus).
- 3 Unternehmen bieten sich nur zur Übernahme vollsubventionierter Anlagen an.
- 5 Unternehmen bieten ausschliesslich Softwarelösungen an.
- 2 Unternehmen bauen nur grosse Standorte, z.B. auf Autobahnen oder direkt neben Autobahnausfahrten.
- 2 Unternehmen zeigten grundsätzliches Interesse, knüpften dieses jedoch an zusätzliche Bedingungen, die der Auftragsbroschüre widersprechen.
- Ein Unternehmen bekundete Interesse am Ausbau bestehender Standorte hinsichtlich Leistung und Ladepunkte, weicht jedoch ebenfalls deutlich von der Auftragsbroschüre und geltenden Vertragsbedingungen ab.

## **Vertraglich Ausgangslage**

Auf dem Stadtgebiet befinden sich momentan drei Standorte mit 22-kW-Ladestationen. Bau und Betrieb sind jeweils in Kooperationsverträgen mit einer externen Anbieterin geregelt.

Der Vertrag für den Standort Wacht aus dem Jahr 2017 gewährt der Anbieterin ein Vorrecht, zusätzliche Ladepunkte zu denselben Bedingungen auf dem Stadtgebiet zu errichten. Dieses Vorrecht kann im Jahr 2027 aufgekündigt werden. Weitere gültige Verträge bestehen für die Tiefgarage Zentrum (Laufzeit bis 2031) sowie für den Standort beim Stadthaus / Polizei (Laufzeit bis 2032). Auch hier bestehen Ausbauvorrechte, allerdings nur für angrenzende oder direkt zugehörige Parkflächen. Damit ist eine neue, flächendeckende Konzessionsvergabe ab dem Jahr 2027 möglich.

## **Interesse der Anbietenden**

Mehrere der kontaktierten Unternehmen zeigten grundsätzliches Interesse. Nahezu alle – mit Ausnahme von drei Anbieterinnen – knüpften eine Zusammenarbeit jedoch an erhebliche Subventionsbeiträge durch die Stadt. Zwei Unternehmen machten zudem geltend, dass für eine Umsetzung externe, gewinnorientierte Investoren einbezogen werden müssten. Kein Unternehmen erklärte sich bereit, an jedem vorgeschlagenen Standort mindestens einen Ladepunkt mit einer Leistung von 50 kW oder mehr zu realisieren, wie in der Auftragsbroschüre gefordert. Für weiterführende Gespräche müssten sowohl die Rahmenbedingungen aufgeweicht als auch mögliche zusätzliche Vorgaben präzisiert werden.

Das Interesse konzentriert sich klar auf zentrale und bestehende Standorte. Aufgrund der aktuellen Vertragslage verlieren die übrigen Flächen – insbesondere Tüfi, Talstrasse und Friedhof – deutlich an Attraktivität. Der Wettbewerb unter den Anbietenden ist damit eingeschränkt; eine grundlegende Veränderung ist erst mit dem Auslaufen der bestehenden Verträge und einer möglichen Neuvergabe ab dem Jahr 2027 zu erwarten.

## **Förderfaktoren der E-Mobilität**

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist die Elektromobilität ein zentrales Instrument zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr. Studien von Versicherungen und Energieanbietenden zeigen jedoch, dass ihre Entwicklung stark preissensibel ist. Das bisherige Wachstum basiert im Wesentlichen darauf, dass Elektrofahrzeuge insgesamt günstiger sind – insbesondere aufgrund tieferer Energie- und Wartungskosten sowie staatlicher Förderbeiträge.

Mit sinkenden staatlichen Förderungen und steigenden Strompreisen haben sich diese Vorteile teilweise verringert. Eine Förderung im Sinne des Postulats sollte daher darauf abzielen, bestehende finanzielle Anreize zu erhalten und den Nutzenden möglichst kostengünstige Lademöglichkeiten zu bieten.

## **Einfluss der Preisgestaltung auf die Betriebskosten**

Bei Schnellladestationen zeigt sich dagegen ein widersprüchliches Bild: Hohe Installations- und Bereitstellungskosten führen zu deutlich höheren Bezugskosten pro Kilowattstunde. Während das Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz weiterhin klar wirtschaftliche Vorteile bietet, erreichen die Kosten an Schnellladestationen ein Niveau, das mit fossilen Antriebstechnologien vergleichbar ist oder diese teilweise übertrifft. Ein wichtiger Grund dafür ist, dass die Betreibenden die Kosten für Spitzenlasten direkt auf die Nutzenden überwälzen, wodurch das Argument der Wirtschaftlichkeit mit zunehmender Ladegeschwindigkeit an Bedeutung verliert.

<b>Vergleich der Energiekosten aus verschiedenen Energiequellen</b>				
Treibstoff	Verbrauch/100 km	Einzelpreis	Kosten/100 km	Vergleich Benzin
Benzin	6.7 l	1.85 – 1.95	12.40 – 13.10	100% - 106%
Diesel	7.2 l	1.90 – 2.10	13.70 – 15.10	110% - 122%
Ladestrom aus Heimnetz	18 kW	0.29 (0.35)	5.22 (6.30)	42% (51%)
AC-Ladestation ≤22 kW	18 kW	0.50	9.00	73%
DC-Ladestation ≥50 kW	18 kW	0.70 – 1.10	12.60 – 19.80	102% - 160%

Vergleich der Antriebskosten pro 100 km (BFE, 2023),

Quelle: [news.admin.ch - Durchschnittlicher Verbrauch nach Antriebsart](https://www.news.admin.ch/Durchschnittlicher_Verbrauch_nach_Antriebsart)

AC-(=Wechselstrom-)/ DC-(=Gleichstrom-)Ladekosten sind abhängig vom Anbietenden. Bei PV-Ladung (=Photovoltaik-, direkt oder über Speicher) durch eine eigene PV-Anlage entstehen bei dieser Auslegung keine zusätzlichen Betriebskosten für Energie.

## Fazit

Die Abklärungen zeigen, dass aktuell kein ausreichendes oder nur sehr selektives Marktinteresse am Ausbau von Schnellladestationen auf öffentlichem Grund besteht. Die Investitions- und Betriebskosten sind hoch und mehrere Anbietende knüpfen eine Umsetzung an substanzielle Subventionen. Gleichzeitig erschweren bestehende Verträge eine kurzfristige und flächendeckende Weiterentwicklung. Zudem verliert das Kostenargument zugunsten der Elektromobilität bei Schnellladeleistungen zunehmend an Wirkung.

Der Stadtrat erachtet es deshalb als angezeigt, die Chancen und Risiken des weiteren Ausbaus der Ladeinfrastruktur umfassend zu prüfen. Im Rahmen eines Elektromobilitätskonzepts könnten die entsprechenden Massnahmen evaluiert und auf die strategischen Interessen der Stadt Adliswil abgestimmt werden.

Neben der Prüfung zusätzlicher öffentlicher Ladepunkte bestehen weitere Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität. So könnten etwa im Zuge der Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) oder der Verordnung über Fahrzeugabstellplätze verbindliche Vorgaben für private Neubauten und umfassende Sanierungsprojekte geschaffen werden, um den Ausbau privater Ladeinfrastruktur sicherzustellen. Ferner besteht ein Förderprogramm seitens des Kantons Zürich zur Förderung der Ladeinfrastruktur der Gemeinde.

Die Analyse zeigt, dass die Förderung und Installation von Schnellladestationen auf öffentlichem Grund ein sinnvoller Ansatz sein kann – jedoch nur eingebettet in ein umfassendes Gesamtkonzept Elektromobilität.

Der Stadtrat fasst, gestützt auf Art. 37 Abs. 1 Bst. e der Gemeindeordnung der Stadt Adliswil, folgenden

**Beschluss:**

- 1 Zum Postulat von Rolf Schweizer (FDP), Sebastian Huber (SVP), Heinz Melliger (FW), Urs Huber (SVP) und Reto Buchmann (FDP) vom 11. Dezember 2024 betr. «Förderung der E-Mobilität in Adliswil» wird gemäss den Erwägungen Bericht erstattet.
- 2 Dieser Beschluss ist öffentlich.
- 3 Mitteilung an:
  - 3.1 Grosser Gemeinderat
  - 3.2 Ressortleiter Werkbetriebe
  - 3.3 Ressortleiter Sicherheit, Gesundheit, Sport
  - 3.4 Ressortleiter Bau und Planung
  - 3.5 Abteilungsleiterin Liegenschaften

Stadt Adliswil  
Stadtrat

Farid Zeroual  
Stadtpräsident

Thomas Winkelmann  
Stadtschreiber