



Protokollauszug vom

10.06.2026

Departement Sicherheit und Umwelt / Umwelt- und Gesundheitsschutz:

Pilotprojekt «eCity Charge – Ladestationen im Quartier»: Abschluss und weiteres Vorgehen

IDG-Status: öffentlich

Beschluss-Nr.: 2026/720

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Schlussbericht zum Pilotprojekt «eCity Charge – Ladestationen im Quartier» vom 07.05.2026 (Beilage 1) wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die im Pilotprojekt realisierten Ladeinfrastrukturen an der Ackeretstrasse, Bullingerstrasse und Nordstrasse werden ab 01.11.2026 als Bestandteil der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur im Regelbetrieb weitergeführt.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die bestehende Vereinbarung (Beilage 2) betreffend Betrieb und Unterhalt der drei Ladestationen an der Ackeretstrasse, Bullingerstrasse und Nordstrasse mit Industrielle Werke Basel (IWB) zu prüfen und gegebenenfalls für den Regelbetrieb anzupassen.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, eine Strategie Ladeinfrastruktur inklusive Umsetzungskonzept für die Skalierung von eCity Charge für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Wohnquartieren, welche mit dem Netto-Null Ziel 2040 der Stadt Winterthur im Einklang steht, zu erarbeiten und bis Mitte 2027 dem Stadtrat zur Genehmigung zu unterbreiten.
5. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
6. Mitteilung an (mit Beilage 1): Departement Präsidiales, Amt für Stadtentwicklung; Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Departement Technische Betriebe, Stadtwerk.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Der Klimawandel zählt zu den grössten Herausforderungen unserer Zeit. Die Stadt Winterthur unterstützt die internationalen Klimaziele und beschleunigt mit dem Energie- und Klimakonzept (EKK) die Umsetzung ihrer Energie- und Klimapolitik. Am 24. Februar 2021 nahm der Stadtrat den EKK-Grundlagenbericht inklusive Umsetzungsplanung zur Kenntnis und zeigt damit auf, wie das Ziel von Netto-Null Treibhausgasemissionen in Winterthur erreicht werden soll (SR.21.139-1). Dieses Ziel wurde von der Winterthurer Stimmbevölkerung am 28. November 2021 deutlich bestätigt: Sie sprach sich für Netto-Null bis 2040 aus.

Die Mobilität verursacht in Winterthur rund 55 % der direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>1</sup> und ist damit ein bedeutender Hebel zur Zielerreichung. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) belastet neben dem Klima auch das Siedlungsgebiet durch Verkehrsüberlastung, Luft- und Lärmemissionen sowie Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr.

Zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im MIV ist nebst einer deutlichen Reduktion der MIV-Verkehrsleistung bzw. eines Modal-Shifts<sup>2</sup> die rasche Elektrifizierung der Fahrzeugflotte entscheidend. 2024 lag der Anteil sogenannter Steckerfahrzeuge, also Elektrofahrzeuge, die an einer Ladestation geladen werden müssen, an den in Winterthur immatrikulierten Personenwagen bei rund 6 %. Der Trend zeigt deutlich aufwärts: Bei den Neuzulassungen betrug der Anteil bereits rund 30 %.

Trotz dieses positiven Trends blieb die Entwicklung der Elektromobilität hinter den Zielsetzungen des Bundes zurück, wonach Steckerfahrzeuge bis 2025 einen Anteil von 50 % Neuzulassungen erreichen sollten<sup>3</sup>. Ein wesentliches Hemmnis ist die unzureichende Ladeinfrastruktur, insbesondere in Wohnquartieren. Ein relevanter Teil der Winterthurer Bevölkerung wohnt in Gebäuden ohne privaten Abstellplatz und parkiert im öffentlichen Raum bzw. in der Blauen Zone. Für diese Bevölkerungsgruppe fehlt heute vielfach der Zugang zu geeigneten Lademöglichkeiten.

Neben des erwähnten Modal-Shifts ist daher der rasche Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zentral. Im Vordergrund steht dabei die Bereitstellung einer zeitgemässen Grundinfrastruktur – nicht die Förderung einzelner Fahrzeuge.

---

<sup>1</sup> Gemäss der Messmethode der 2000-Watt-Gesellschaft (exkl. Flugverkehr)

<sup>2</sup> Gemäss dem vom Parlament festgesetzten kommunalen Richtplan soll der Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs als Langfristziel und Vision bis 2040 halbiert werden.

<sup>3</sup> Roadmap Elektromobilität 2025

Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur stärkt die Standortattraktivität und erhöht die Wohnqualität der Winterthurer:innen. Sie ermöglicht insbesondere Mieter:innen ohne eigenen Parkplatz den Zugang zu Elektromobilität und schafft damit gleichwertigere Voraussetzungen gegenüber Wohneigentümer:innen mit privaten Lademöglichkeiten.

Zudem trägt eine frühzeitige Umsetzung zur Planungssicherheit bei: Notwendige Infrastrukturen können vorausschauend und effizient realisiert werden, wodurch spätere, kostenintensive Nachrüstungen vermieden werden.

## **2. Auftrag**

Vor diesem Hintergrund beschloss der Stadtrat im Juni 2024 die Umsetzung des Pilotprojekts «eCity Charge – Ladestationen im Quartier» (SR.24.370-1). Weiter wurde das Departement Sicherheit und Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz, beauftragt, das Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit dem Departement Präsidiales und dem Departement Bau und Mobilität zu evaluieren.

Während des Pilotbetriebs wurden Erkenntnisse bezüglich Nutzendenverhalten, Akzeptanz im Quartier sowie technischen und wirtschaftlichen Aspekten gesammelt und ausgewertet. Basierend auf diesen Erkenntnissen soll – in Abstimmung mit weiteren, thematisch relevanten Strategien und Konzepten – das weitere Vorgehen zur Skalierung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Quartieren konkretisiert werden.

## **3. Pilotprojekt «eCity Charge – Ladestationen im Quartier»: Umsetzung und Evaluation**

Ein Projektteam mit Vertreter:innen der Departemente Präsidiales, Bau und Mobilität, Technische Betriebe sowie Sicherheit und Umwelt hat das Pilotprojekt geplant, durchgeführt, begleitet und evaluiert. Der Schlussbericht (Beilage 1) beschreibt die Erkenntnisse des Pilotprojekts im Detail. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

Alle drei Pilotstandorte wurden während der gesamten Pilotphase regelmässig genutzt, wobei die Nachfrage im Verlauf deutlich zunahm – von durchschnittlich 1 Ladung (Nov. 2024) auf 2,6 Ladungen pro Tag (Nov. 2025). Die monatliche Lademenge hat sich innerhalb eines Jahres mehr als verdreifacht. Gleichzeitig zeigen die Unterschiede zwischen den Standorten, dass eine sorgfältige Standortwahl entscheidend für eine gute Auslastung und Wirtschaftlichkeit ist.

Die Akzeptanz im Quartier ist insgesamt hoch. Eine Mehrheit der befragten Anwohnenden unterstützt sowohl die Förderung der Elektromobilität als auch den Ausbau von Ladestationen im öffentlichen Raum. 68 % der Teilnehmenden würden sich beim nächsten Fahrzeug wahrscheinlich

für ein Elektroauto entscheiden. Einzelne Teilnehmende gaben zudem an, dass die neuen Quartier-Ladestationen sie bereits während der Pilotphase in ihrem Entscheid für den Kauf eines Elektroautos positiv beeinflusst haben. Negative Auswirkungen auf den Verkehr wurden mehrheitlich nicht festgestellt. Einzelne, kritische Rückmeldungen beziehen sich vor allem den Wegfall einzelner Blaue-Zone-Parkplätze, nicht jedoch die grundsätzliche Umsetzung der Quartier-Ladestationen.

Aus Sicht von Betrieb und Vollzug hat sich das gewählte Modell bewährt. Es wurden nur wenige Ordnungsbussen ausgesprochen, missbräuchliche Nutzungen traten nicht auf und während der Pilotphase gingen keine Beschwerden aus der Bevölkerung ein. Dies zeigt, dass sich die Ladeinfrastruktur gut in den öffentlichen Raum integrieren lässt.

Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist zwischen den Investitionskosten und den laufenden Betriebskosten der Quartier-Ladestationen zu unterscheiden. Während der Betrieb gut ausgelasteter Standorte kurz- bis mittelfristig kostendeckend erfolgen kann, lässt sich die Amortisation der Investitionskosten, d.h. Infrastruktur- und Erschliessungskosten, in der Regel erst langfristig erreichen. Für einen zeitnahen Ausbau der Ladeinfrastruktur ist deshalb eine städtische Vorfinanzierung erforderlich.

Erfahrungen aus anderen Schweizer Städten zeigen, dass sich öffentliche Investitionen in die Ladeinfrastruktur über geeignete Betreiber- und Konzessionsmodelle langfristig refinanzieren lassen. Öffentliche Investitionen werden dort beispielsweise durch rückzahlbare Darlehen an Betreiber (Basel) beziehungsweise über Konzessionsgebühren (Kloten, Luzern) refinanziert.

Insgesamt bestätigt das Pilotprojekt Studien, wonach öffentlich zugängliche Quartier-Ladestationen einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Elektromobilität leisten und bestehende Versorgungslücken in Wohnquartieren ohne private Ladeinfrastruktur wirksam schliessen können. In Verbindung mit einer konsequent auf «Vermeiden», «Verlagern» und «Vernetzen» ausgerichteten Verkehrsplanung ist die weitere Förderung der Elektromobilität ein zentraler Hebel, um die Energieeffizienz im Verkehr zu steigern, das Netto-Null-Ziel 2040 zu erreichen und die Verkehrs- sowie Umweltbelastung nachhaltig zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund ist ein schrittweiser, bedarfsgerechter Ausbau der öffentlich zugänglichen Quartier-Ladeinfrastruktur angezeigt und aus klimapolitischer Sicht weiter voranzutreiben.

#### 4. Kosten und Finanzierung

| Infrastruktur-Kosten                                                                                                                                               | Kostenschätzung pro Ladestation | Kosten pro Ladestation                                 | Kosten total       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------|
| <b>Bau- und Erschliessungsarbeiten*</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akeretstrasse</li> <li>- Bullingerstrasse</li> <li>- Nordstrasse</li> </ul>       | Fr. 17'000                      | Ø Fr. 18'251<br>Fr. 15'080<br>Fr. 17'459<br>Fr. 22'214 | Fr. 54'753         |
| <b>Anschluss an Verteilnetz** (Stadtwerk)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akeretstrasse</li> <li>- Bullingerstrasse</li> <li>- Nordstrasse</li> </ul> | Fr. 20'000                      | Ø Fr. 16'880<br>Fr. 14'996<br>Fr. 16'222<br>Fr. 19'423 | Fr. 50'641         |
| <b>Ladestation</b><br>(inkl. Buchungs-, Zahlungs- und Abrechnungssystem)                                                                                           | Fr. 9'000                       | Fr. 8'983                                              | Fr. 26'494         |
| <b>Signalisation (TBA)</b><br>(Tafel und Bodenmarkierung)                                                                                                          | -                               | Fr. 3'135                                              | Fr. 9'405          |
| <b>Total Infrastruktur-Kosten</b>                                                                                                                                  | <b>Fr. 46'000</b>               | <b>Fr. 47'249</b>                                      | <b>Fr. 141'293</b> |

\*Die Kosten für die Bau- und Erschliessungsarbeiten beinhalten Planung, Tiefbauarbeiten, technische Bearbeitung sowie Installation und Konfiguration der Ladestationen.

\*\*Die Kosten für den Anschluss an das Verteilnetz beinhalten die Netzanschlusskosten, den Netzkostenbeitrag sowie den Trasseanteil.

| Infrastruktur-Finanzierung                      |                    |
|-------------------------------------------------|--------------------|
| Kanton Zürich, Förderprogramm Ladeinfrastruktur | Fr. 18'000         |
| Smart City, Verpflichtungskredit                | Fr. 116'359        |
| UGS, städtisches Budget                         | Fr. 6'934          |
| <b>Total Infrastruktur-Finanzierung</b>         | <b>Fr. 141'293</b> |

Ergänzend zu den Installationskosten fielen weitere Kosten für Begleitmassnahmen, wie beispielsweise die Machbarkeitsstudie, Anwohner:innen-Umfragen oder Infomaterial, an. Diese wurden vollumfänglich durch Förderprogramme von EnergieSchweiz finanziert.

Für den Betrieb der drei Pilot-Ladestationen schloss die Stadt Winterthur eine Vereinbarung mit IWB ab (Beilage 2). IWB übernahm die Kosten für Betrieb, Wartung, Support sowie den Energiebezug und erhielt im Gegenzug die Einnahmen aus der Nutzung der Ladestationen. Für die Stadt Winterthur fielen dadurch keine laufenden Betriebskosten an. Die Bedingungen für den Ladetarif wurden in der Vereinbarung festgehalten. Demnach stellt IWB an den drei Teststandorten 100 % erneuerbaren Strom zu einem marktüblichen Tarif bereit. Der Anfangstarif (49 Rp./kWh) wurde per 1. Januar 2026 aufgrund sinkender Strompreise angepasst (46 Rp./kWh).

Bei einem stadtweiten Ausbau der öffentlich zugänglichen Quartier-Ladeinfrastruktur ist aufgrund von Skaleneffekten (mehrere Ladestationen pro Quartier, bessere Einkaufskonditionen) tendenziell mit tieferen Kosten pro Ladesäule zu rechnen. Ergänzend kann durch die Einbindung von Sharing-Angeboten, etwa E-Carsharing-Plätzen, die Auslastung der einzelnen Ladesäulen erhöht und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden.

Im Rahmen eines weiteren Ausbaus ist zu prüfen, wie Infrastruktur- und Erschliessungskosten durch die öffentliche Hand vorfinanziert und langfristig über geeignete Betreiber- und Konzessionsmodelle refinanziert werden können. Dabei ist eine möglichst vollständige Refinanzierung anzustreben, wobei die Kosten verursachergerecht durch die Nutzenden der Ladeinfrastruktur getragen werden sollen.

## **5. Empfehlung für das weitere Vorgehen**

Auf Basis der Ergebnisse des Pilotprojekts empfiehlt das Projektteam folgendes Vorgehen:

### **5.1 Schrittweiser Ausbau der Quartier-Ladeinfrastruktur**

Die Ergebnisse der Pilotphase zeigen, dass eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Wohnquartieren grundsätzlich sinnvoll, nachgefragt und akzeptiert ist. Es wird daher empfohlen, die Quartier-Ladeinfrastruktur schrittweise auszubauen, prioritär in Quartieren mit hohem Nutzungspotenzial, insbesondere in Wohnquartieren mit hohem Anteil an Mieter:innen ohne festen Parkplatz.

Die unterschiedliche Nutzung der drei Teststandorte deutet darauf hin, dass weitere quartierspezifische Einflussfaktoren – wie der Gewerbeanteil, die Grösse des Einzugsgebiets oder bestehende öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur – bei einem weiteren Ausbau zu berücksichtigen sind. Zukünftig ist eine differenzierte Infrastrukturstrategie vorgesehen: Fokus auf AC-Ladestationen in Wohnquartieren, ergänzt durch DC-Schnellladestationen an stark frequentierten Standorten. Zudem sollen Synergien mit Sharing-Angeboten geprüft werden, um die Auslastung der Ladestationen zu erhöhen und den Fahrzeugbestand in Winterthur zu reduzieren.

Ein schrittweiser, datenbasierter Ausbau ermöglicht es, Erfahrungen laufend zu integrieren und Investitionen bedarfsgerecht zu tätigen. Nutzungsdaten, Auslastung, Quartierstruktur, Parkierungsdruck sowie die Entwicklung der Fahrzeugflotte sollen systematisch ausgewertet und als Grundlage für die Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur genutzt werden.

## **5.2 Kombination mit E-Carsharing und Förderung kombinierter Mobilität**

Im Rahmen des Ausbaus soll geprüft werden, ob ein Teil der neuen Ladestationen gezielt für E-Carsharing-Angebote reserviert werden kann. Dadurch kann die kombinierte Mobilität gestärkt und der private Autobesitz reduziert werden. E-Carsharing-Angebote in Wohnquartieren können insbesondere:

- nachhaltige Mobilität fördern, da Carsharing-Nutzende multimodal unterwegs sind und häufiger den öffentlichen Verkehr und aktive Mobilitätsformen nutzen als Autobesitzende
- den Bedarf an privaten Fahrzeugen und Parkplätzen reduzieren,
- die Auslastung der Ladeinfrastruktur verbessern.

Die Integration von E-Carsharing-Standorten kann insbesondere an gut erreichbaren Quartierstandorten sowie in der Nähe von ÖV-Knotenpunkten oder dicht besiedelten Wohnquartieren geprüft werden. Dabei ist eine Abstimmung mit den städtischen Mobilitätszielen sinnvoll.

## **5.3 Weiterführung des Kooperationsmodells**

Das im Pilotprojekt angewendete Kooperationsmodell hat sich für die Pilotphase bewährt. Die Aufgabenteilung zwischen dem Tiefbauamt (Infrastruktur), Stadtwerk (Netzanschluss) und externem Betreiber (Betrieb und Bewirtschaftung) erwies sich als effizient und praktikabel. Für eine Skalierung von eCity Charge wird empfohlen, die Trennung von Infrastrukturinvestitionen und Betrieb beizubehalten. Dabei sind insbesondere folgende Punkte zu klären:

- langfristige Vertragsmodelle (z. B. Konzessionen),
- Betriebs- und Tarifmodelle,
- Rollenverteilung zwischen Stadt, Stadtwerk und Betreiber.

## **5.4 Entwicklung eines Umsetzungskonzepts für Skalierung von eCity Charge**

Auf Basis der Machbarkeitsstudie sowie der Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt wird empfohlen, ein städtisches Umsetzungskonzept für die Skalierung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Wohnquartieren (eCity Charge) zu erarbeiten. Dieses ist als Bestandteil einer übergeordneten Strategie Ladeinfrastruktur zu verstehen und soll insbesondere folgende Elemente umfassen:

- Anpassung der Bedarfsprognosen sowie Festlegung von Zielwerten bis 2030, 2035 und 2040
- räumliche Priorisierung geeigneter Quartiere
- Definition von Kriterien für die Standortwahl
- Berücksichtigung der Netzstabilität und Möglichkeiten für netzdienliches Laden (z.B. bidirektionales Laden)



- Entwicklung eines Finanzierungs- und Betreibermodells mit langfristiger Refinanzierung der städtischen Investitionen (vgl. folgender Abschnitt «5.5 Klärung der Finanzierung und Fördermöglichkeiten»)
- Abstimmung mit relevanten Strategien und Konzepten (insbesondere Klima, Mobilität und Raumplanung)

Ziel des Umsetzungskonzepts ist es, Planungssicherheit für Verwaltung, Politik und potenzielle Betreiberinnen und Betreiber zu schaffen und den Ausbau gezielt zu steuern.

Dabei ist sicherzustellen, dass die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Wohnquartieren private Initiativen sinnvoll ergänzt (vgl. Richtplan Massnahme M.7.4 «Parkierungskonzept E-Mobilität erarbeiten»).

### **5.5 Klärung der Finanzierung und Fördermöglichkeiten**

Da der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur eine Vorfinanzierung der Infrastruktur- und Erschliessungskosten durch die öffentliche Hand erfordert, soll geprüft werden, wie diese Kosten langfristig über geeignete Betreiber- und Konzessionsmodelle refinanziert werden können. Ergänzend sollen Möglichkeiten zur Nutzung städtischer Förderinstrumente (z. B. Förderprogramm Energie) sowie kantonaler und nationaler Förderprogramme geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt werden. Zudem ist eine gestaffelte beziehungsweise bedarfsgerechte Investitionsplanung anzustreben, um die öffentlichen Investitionen schrittweise am effektiven Ausbau- und Nutzungsbedarf auszurichten.

### **5.6 Integration in weitere städtische Planungen**

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll bei städtischen Planungen (z.B. Strassenbauprojekten, Mobilitätskonzepten) berücksichtigt werden. Dies ist in der Strategie Ladeinfrastruktur detaillierter aufzuzeigen. Eine frühzeitige Integration ermöglicht eine kosteneffiziente Umsetzung und reduziert spätere Anpassungen.

### **5.7 Weiterführung von Monitoring und Evaluation**

Für den weiteren Ausbau wird empfohlen, ein kontinuierliches Monitoring einzuführen. Dieses soll insbesondere folgende Aspekte erfassen:

- Nutzung und Auslastung der Ladestationen,
- wirtschaftliche Entwicklung,
- Rückmeldungen aus Bevölkerung,
- technische Erfahrungen.

Ein systematisches Monitoring ermöglicht eine evidenzbasierte Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur.

#### **5.8 Elektromobilität: Zuständigkeit und Einordnung in der Verwaltung**

Mit der Übernahme der Verantwortlichkeit für das Mobilitätsmanagement durch das Departement Bau und Mobilität (DBM), Tiefbauamt, Abteilung Mobilität wird die Elektromobilität als Teil der integrierten Mobilitätsplanung geführt. Die Zuständigkeit für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Wohnquartieren liegt daher beim DBM.

Die Verankerung im DBM stellt sicher, dass die Entwicklung der Elektromobilität eng mit übergeordneten Zielen der Mobilitäts-, Klima- und Raumentwicklung abgestimmt erfolgt und in bestehende Planungs- und Steuerungsinstrumente integriert ist.

#### **6. Kommunikation**

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

#### **Beilagen:**

1. Schlussbericht zum Pilotprojekt «eCity Charge – Ladestationen im Quartier»
2. Vereinbarung betreffend Betrieb und Unterhalt von öffentlichen E-Ladestationen
3. Medienmitteilung