



# **Elektromobilitätsstrategie der Stadt Dietikon**

# Impressum

## Auftraggeber

Stadt Dietikon  
Hochbauabteilung, Energiefachstelle  
Bremgartnerstrasse 22  
8953 Dietikon

## Auftragnehmer

eMobilityLab GmbH  
Stapfenstrasse 35  
CH-3098 Köniz  
[www.emobilitylab.ch](http://www.emobilitylab.ch)

## Autoren

Stephan Walter, eMobilityLab GmbH, [stephan.walter@emobilitylab.ch](mailto:stephan.walter@emobilitylab.ch)  
Kathrin Mumenthaler, eMobilityLab GmbH, [kathrin.mumenthaler@emobilitylab.ch](mailto:kathrin.mumenthaler@emobilitylab.ch)

## Steuergruppe

Energiekommission

## Erarbeitende Arbeitsgruppe

Finanzabteilung:

- Manfred Arzner, Leiter Rechnungswesen

Hochbauabteilung

- Peter Zurbuchen, Leiter Immobilienmanagement
- David Hollenstein, Energiebeauftragter

Infrastrukturabteilung:

- Roland Tschanen, Leiter Infrastrukturabteilung
- Emanuel Kolb, Projektleiter Infrastrukturabteilung

Präsidialabteilung:

- Severin Lüthy, Leiter Stadtplanungsamt
- Tarik Basic, Verkehrsplaner
- Alexander Carisch, Standortförderer

Sicherheit und Gesundheit:

- Michael Weber, Leiter Sicherheit und Gesundheit
- Marco Bisa, Leiter Stadtpolizei (Workshop III)

Version 1.0 / 27. Oktober 2025

# Inhaltsverzeichnis

<b>Impressum .....</b>	<b>2</b>
<b>Wichtige Begriffe .....</b>	<b>5</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>6</b>
<b>1 Zusammenfassung.....</b>	<b>7</b>
<b>2 Einführung.....</b>	<b>8</b>
2.1 Ausgangslage .....	8
2.2 Ziele und Umfang der Elektromobilitätsstrategie.....	8
<b>3 Analyse der Ausgangslage .....</b>	<b>9</b>
3.1 Politische Rahmenbedingungen .....	9
3.2 Bestand batterie-elektrische Personenwagen in der Stadt Dietikon.....	11
3.3 Die bestehende Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon .....	11
3.3.1 Merkmale der Ladeinfrastruktur .....	11
3.3.2 Die bestehende allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon .....	14
3.4 Fahrzeugkategorien und Nutzergruppen .....	16
<b>4 Zukünftiger Ladeinfrastrukturbedarf .....</b>	<b>17</b>
4.1 Voraussichtliche Entwicklungen in der Schweiz .....	17
4.1.1 Entwicklung der Antriebstechnologien .....	17
4.1.2 Drei Ladewelten.....	18
4.2 Zukünftiger Ladeinfrastrukturbedarf in der Stadt Dietikon .....	19
4.2.1 Erwartete künftige Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen in der Stadt Dietikon.....	19
4.2.2 Ladebedarf: Anzahl Ladepunkte nach Ladewelt.....	20
4.2.3 Wer kann in der Stadt Dietikon weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden? .....	20
4.2.4 Erwarteter Bedarf an Ladepunkten im Quartier.....	21
<b>5 Strategische Leitlinien und Rollen der Stadt Dietikon .....</b>	<b>22</b>
5.1 Ambition und Rolle der Stadt .....	22
5.2 Zusammenspiel der Ladeinfrastruktur im privaten, halböffentlichen, öffentlichen Raum .....	23
5.3 Technologie.....	23
5.4 Betreibermodell.....	23
5.5 Platzierungspolitik .....	23
5.6 Partizipation der Bevölkerung .....	23
<b>6 Platzierungsstrategie für die Ladeinfrastruktur.....</b>	<b>24</b>
6.1 Zweck und Anwendungsbereich der Platzierungsstrategie.....	24
6.2 Grundsätze der strategischen Platzierung .....	24

6.3	Identifikation geeigneter Standorte .....	24
6.4	Rollende und lernende Planung .....	25
<b>7</b>	<b>Massnahmenplan .....</b>	<b>26</b>
7.1	Massnahmen Laden auf Privatgrund .....	27
7.2	Massnahmen Laden im halböffentlichen Raum .....	30
7.3	Massnahmen Laden bei kommunalen Gebäuden .....	32
7.3.1	Stadt Dietikon als Arbeitgeberin.....	32
7.3.2	Fuhrpark der Stadt Dietikon .....	34
7.4	Massnahmen Laden im Quartier.....	35
<b>8</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>36</b>
<b>9</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>37</b>
9.1	Erste Identifikation geeigneter Ladestandorte .....	37

## Wichtige Begriffe

Begriff	Definition
<b>Steckerfahrzeug</b>	Mit dem Begriff Steckerfahrzeug sind batterie-elektrische Personenwagen (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) gemeint. Wenn nur batterie-elektrische Fahrzeuge gemeint sind, werden sie explizit so erwähnt. Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) sind keine Steckerfahrzeuge.
<b>Ladepunkt, Schnell-Lader, Langsam-Lader</b>	<p>Ein Ladepunkt ist eine Einrichtung zum Laden von Steckerfahrzeugen, an welcher zur selben Zeit ein einziges Fahrzeug geladen werden kann. Ein Ladepunkt entspricht damit einem Stecker, der einen Parkplatz mit einer Lademöglichkeit versorgt.</p> <p>Ein Schnell-Lader ist ein Ladepunkt, der eine Gleichstrom-Ladung (DC-Ladung) mit mindestens 50 kW anbietet.</p> <p>Ein Langsam-Lader ist ein Ladepunkt, der Wechselstrom-Ladungen (AC-Ladungen) bis 22 kW anbietet (auch als Normal-Lader bezeichnet).</p>
<b>Ladestation</b>	Eine Ladestation ist eine Einrichtung zum Laden von Steckerfahrzeugen. Eine Ladestation kann einen oder mehrere Ladepunkte haben.
<b>Ladestandort</b>	Ein Ladestandort ist eine Örtlichkeit, an der Steckerfahrzeuge geladen werden können. Ein Ladestandort kann eine oder mehrere Ladestationen haben.
<b>Ladeinfrastruktur</b>	Ladeinfrastruktur ist ein Überbegriff für alle verfügbaren Einrichtungen zum Laden von Steckerfahrzeugen.
<b>Ladebedarf</b>	Mit dem Begriff Ladebedarf ist der Bedarf an geladener Energie gemeint. Wenn die Anzahl Ladevorgänge gemeint sind, wird dies explizit so erwähnt.
<b>Ladewelt</b>	Die Ladewelten beschreiben ein jeweils in sich konsistentes Abbild, wie sich die Ladeinfrastruktur bis 2050 entwickeln könnte. In verschiedenen Ladewelten zu denken ist ein hilfreiches Instrument, um trotz bestehender Unsicherheit Aussagen über die Zukunft machen zu können. Die verschiedenen Ladewelten dienen dazu, die Entwicklung unter verschiedenen Voraussetzungen, politischen Rahmenbedingungen und unterschiedlichem Einfluss wichtiger Treiber zu analysieren. Damit sind die Ladewelten eine Gedankenstütze, um strukturiert verschiedene mögliche Zielszenarien zu vergleichen und Schlussfolgerungen abzuleiten: Wie kommt man dorthin? Was sind die jeweiligen Voraussetzungen, die gegeben sein müssen? Was ist der gemeinsame Nenner – was kommt sowieso?

Quelle: Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
<b>AC</b>	Wechselstrom (Alternating Current)
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BEV</b>	Batterie-elektrische Personenwagen
<b>BFE</b>	Bundesamt für Energie
<b>DC</b>	Gleichstrom (Direct Current)
<b>PHEV</b>	Plug-in-Hybride
<b>kW</b>	Kilowatt
<b>WLTP</b>	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure

# 1 Zusammenfassung

Diese Elektromobilitätsstrategie definiert die strategischen Leitlinien der Stadt Dietikon, um eine bedarfsgerechte, nutzerfreundliche, netzdienliche und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in der Stadt sicherzustellen. Wichtig ist, dass die Ladeinfrastruktur im richtigen Tempo und an den richtigen Standorten wächst, um die Entwicklung der Elektromobilität nicht zu behindern.

Die Diskussionen in der erarbeitenden Arbeitsgruppe und der Energiekommission resultierten in der Definition von Grundsätzen in Form einer hierarchischen Ladeleiter, welche die Ambitionen der Stadt Dietikon im Bereich der Elektromobilität unterstreicht:

1. Um den Druck auf den öffentlichen Raum zu begrenzen, laden Halterinnen und Halter von batterie-elektrischen Personenwagen so oft wie möglich auf **Privatgrundstücken**.
2. Halterinnen und Halter von batterie-elektrischen Personenwagen können auf **halböffentliche Ladepunkte** (z.B. bei Detailhändlern) ausweichen. Die Stadt Dietikon prüft Möglichkeiten, um private und halböffentliche Ladepunkte für Dritte besser zugänglich zu machen und das Angebot zu erweitern.
3. Die Stadt prüft nebst dem Eigenbedarf für Angestellte und Betriebsfahrzeuge die **zusätzliche öffentliche kommerzielle Nutzung (Mehrfachnutzung) von Ladepunkten bei kommunalen Gebäuden** (z.B. Schulen, Stadthaus, Schwimmbad).
4. Ergänzend bietet die Stadt Dietikon Unterstützung für die Sicherstellung eines Grundnetzes von **öffentlichen Ladepunkten für Anwohnende ohne private Abstellplätze**, das wirtschaftlich betrieben werden kann. Diese Ladepunkte sollen **in Quartier-Lade-Hubs (Schnelllader) geclustert** werden. Dabei wird auf eine bedarfsgerechte Verteilung der Ladepunkte in allen Stadtteilen geachtet.

Die Ladeinfrastruktur soll prioritär im privaten und halböffentlichen Raum entstehen. Deren Aufbau und Nutzung wird mit verschiedenen Massnahmen gezielt angeregt werden. Ergänzt wird dieser Ladeinfrastrukturausbau durch punktuelle Standorte im öffentlichen Raum. Insbesondere für Halterinnen und Halter von batterie-elektrischen Personenwagen ohne privaten Abstellplatz und ohne private Lademöglichkeit braucht es öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur im nahen Umfeld zum Wohnort.

Die Stadt nimmt ihre Vorbildrolle im Bereich Ladeinfrastruktur wahr. Sie plant und schafft bei kommunalen Gebäuden Möglichkeiten, dass Parkplätze von Mitarbeitenden bedarfsgerecht mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden können. Die Stadt hat bereits in der Energie- und Klimastrategie den strategischen Beschluss gefasst, die kommunale Fahrzeugflotte kontinuierlich auf erneuerbare Antriebe umzustellen. Dabei ist ein strategischer Ausbau der Ladeinfrastruktur an den jeweiligen Standorten sicherzustellen.

Es wurden insgesamt neun Massnahmen erarbeitet, die von unterschiedlichen Abteilungen der Stadt umgesetzt werden sollen. Der Massnahmenplan mit den entsprechenden Massnahmenblättern ist im Kapitel 7 dokumentiert.

Die Elektromobilität und die Ladeinfrastruktur (Fahrzeug-, Batterie- und Ladetechnik) entwickeln sich sehr dynamisch. Zudem sind verschiedene Akteure im Aufbau eines öffentlich zugänglichen Ladenetzes aktiv. Mit einer rollenden und lernenden Planung wird dies berücksichtigt. Die Elektromobilitätsstrategie wird deshalb rund alle drei Jahre überprüft, damit neue Erkenntnisse und Entwicklungen rechtzeitig einbezogen werden können, jederzeit eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht und Fehlinvestitionen vermieden werden können.

## 2 Einführung

### 2.1 Ausgangslage

Die Stadt Dietikon soll sich mit dem Thema Elektromobilität auf kommunaler Ebene auseinandersetzen und mögliche Hebel analysieren. Die Elektromobilität ist ein wichtiger Grundpfeiler bei der Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs. Damit trägt sie massgeblich dazu bei, die ambitionierten energie- und klimapolitischen Ziele der Stadt Dietikon zu erreichen.

Basierend auf den Diskussionen in der Sitzung der Energiekommission vom 30. Januar 2024 wurde die Energiefachstelle beauftragt, einen Projektauftrag auszuarbeiten. Nach der Diskussion des Entwurfs in der Energiekommission und anschliessender Überarbeitung, wurde die Projektskizze dem Stadtrat zur Kenntnisnahme vorgelegt.

### 2.2 Ziele und Umfang der Elektromobilitätsstrategie

#### **Haltung der Stadt Dietikon zum Thema Elektromobilität wird definiert**

Die Stadt Dietikon entwickelt eine gemeinsame Haltung und positioniert sich im Bereich Elektromobilität bezüglich des gesamten Stadtgebiets. Zudem kennt sie ihre Handlungskompetenzen in ihrer Rolle als Planerin, Anbieterin, Förderin, Beraterin und Vorbild im Bereich Elektromobilität. Die Strategie definiert Stossrichtungen, in welcher die Gemeinde oder Stadt in den nächsten Jahren aktiv wird.

- **Vorhandene Situation und künftigen Bedarf an Ladenstationen analysieren:** Die Stadt Dietikon kennt die heutige Situation im Bereich der vorhandenen Fahrzeuge, Ladestationen und allenfalls deren Auslastung. Die Stadt verfügt über Prognosen zur Abschätzung über den künftigen Bedarf an privaten und öffentlich zugänglichen Ladestationen. Dabei werden sie die unterschiedlichen Ladebedürfnisse berücksichtigt und geklärt, ob bedeutende Nutzergruppen ihre Fahrzeuge auf öffentlichem Grund parkieren und laden.
- **Verständnis über eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur entwickeln:** Die Stadt Dietikon übernimmt beim Aufbau der Ladeinfrastruktur unterschiedliche Rollen. Den Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur kann sie durch eine Anpassung der Bau- und Zonenordnung oder Förderprogramme lenken. Auch beim Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur haben Gemeinden und Städte mehrere Möglichkeiten (private Anbieter, eigener Betrieb, Konzessionen).
- **Handlungsbedarf und Handlungskompetenzen im Bereich Elektromobilität erkennen:** Die Stadt Dietikon identifiziert den grössten Handlungsbedarf und ist sich ihrer Handlungskompetenzen in den unterschiedlichen Bereichen bewusst.

#### **Grundlagen zur Erstellung Elektromobilitätskonzept sind bekannt**

Die Stadt Dietikon identifiziert relevante Akteure für eine weitere Zusammenarbeit. Mögliche Standorte für Ladeinfrastruktur sind identifiziert und bewertet, sowohl auf städtisch bewirtschafteten Parkplätzen (inkl. Quartierlösungen) als auch in städtischen Bauten.

Die Stadt Dietikon konkretisiert die Ziele und strategischen Stossrichtungen mit detaillierten Massnahmen. Sie klärt die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung ab und erstellt einen Plan zur Massnahmenumsetzung der einzelnen Massnahmen.



## 3 Analyse der Ausgangslage

### 3.1 Politische Rahmenbedingungen

Die Elektromobilitätsstrategie ist mit verschiedenen politischen Rahmenbedingungen und Zielen verknüpft, sowohl innerhalb der Stadt als auch darüber hinaus. Bei der Formulierung von strategischen Leitlinien und Massnahmen wurden diese Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die Stadt beobachtet die Entwicklungen und sucht bei Bedarf nach Anknüpfungspunkten und passt die Strategie an. Die folgenden politischen Rahmenbedingungen und Ziele auf kommunaler, kantonaler und nationaler sind relevant:

Rahmenbedingungen	Inhalte
<b>Energie- und Klimastrategie 2050 der Stadt Dietikon</b> (2021)	<p>Handlungsfeld Mobilität</p> <p>Wir streben an, die Treibhausgasemissionen aller Personenwagen im Kantonsvergleich überdurchschnittlich schnell zu reduzieren. Mit Anreizen erhöhen wir dazu im ersten Schritt den Anteil der Fahrzeuge mit erneuerbaren Antrieben bis im Jahr 2030 auf mindestens den kantonalen Mittelwert. <b>Bis im Jahr 2040 sollen über 95 Prozent der in Dietikon immatrikulierten Fahrzeuge erneuerbar betreiben werden.</b></p> <p>Wir nehmen Einfluss bei der öffentlichen Beschaffung und Auftragsvergabe, indem beispielsweise umweltfreundliche Fahrzeuge ein Bewertungskriterium wird.</p> <p>Auswahl relevanter Massnahmen: Smart City: Strategie für Elektroladeinfrastruktur</p>
<b>Mobilitätsstrategie - Städtisches Gesamtverkehrskonzept</b> (2016)	<i>Die Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur sind nicht erwähnt.</i>
<b>Verordnung über private Fahrzeug-Abstellplätze (Parkplatzverordnung)</b> (2022)	<p>Art. 3 Abs 4</p> <p><b>Bei Neubauten, mit Ausnahme von Einfamilienhäusern, sind Abstellplätze für Elektrofahrzeuge auszustatten.</b> Der Bedarf richtet sich nach SIA 2060.</p>
<b>Parkierverordnung</b> (2016)	<i>Die Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur sind nicht erwähnt.</i>
<b>Parkierungskonzept Dietikon</b> (2024)	<i>Die Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur sind nicht erwähnt.</i>
<b>Massnahmenkatalog Energiestadt Re-Audit</b> (2023)	<i>Der Energiestadt-Katalog wurde auf das Jahr 2024 weiterentwickelt und bindet das Netto-Null-Ziel nun fest ein. Die Bewertung ist auf das Netto-Null-Ziel ausgerichtet und berücksichtigt die entscheidenden technischen Entwicklungen, wie z.B. die Elektromobilität (klimafreundlicher Fuhrpark und öffentliche Ladeinfrastruktur).</i>

Abbildung 1: Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene

Rahmenbedingungen	Inhalte
<b>Energiestrategie und Energieplanung 2022</b>	<p>Massnahmen Mobilität</p> <p>Förderung Elektromobilität: Kantonale Parkplätze mit Ladeinfrastruktur ausstatten</p> <p>Roadmap Elektromobilität: Roadmap Elektromobilität kontinuierlich weiterentwickeln, für eine effiziente Nutzung von Elektromobilen sorgen und die Anzahl fossil betriebener Fahrzeuge verkleinern</p>
<b>Langfristige Klimastrategie (2022)</b>	Um die Klimaziele zu erreichen sind Investitionen in eine fortschrittliche Infrastruktur in einer Grössenordnung von rund 20 Mrd. Franken über die nächsten 20 Jahre notwendig, z. B. in den Gebäudesektor und den Aufbau von Infrastruktur für die Elektromobilität. Siehe Seite 22.
<b>Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018</b>	<p>HS8 – Verwendung von umweltfreundlichen Fahrzeugen unterstützen</p> <p>Der Kanton beobachtet die Entwicklung von umweltfreundlichen Antriebsformen für Personen- und Lastwagen. Er fördert alternative Antriebstechnologien durch Anreize bei den Verkehrsabgaben. Er unterstützt Pilotprojekte von öffentlichem Interesse. Die kantonale Verwaltung beschafft für ihre eigenen Bedürfnisse möglichst energieeffiziente Fahrzeuge.</p>
<b>Förderprogramm Ladeinfrastruktur</b>	Der Kanton Zürich unterstützt Private, Gemeinden und Unternehmen bei der Erstellung der Ladeinfrastruktur. <a href="#">Link zum Förderprogramm</a>

Abbildung 2: Rahmenbedingungen auf kantonalen Ebene

Rahmenbedingungen	Inhalte
<b>CO2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge</b>	Seit dem Jahr 2025 betragen die WLTP-Zielwerte für Personenwagen 93.6 Gramm CO <sub>2</sub> pro Kilometer bzw. 153.9 Gramm für Lieferwagen und leichte Sattel Schlepper. Zudem wurden 2025 Emissionsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt.
<b>Motion «Laden von Elektroautos im Miet-verhältnis und Stockwerkeigentum» (2025)</b>	<p>National- und Ständerat unterstützen die Motion «<a href="#">Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum</a>».</p> <p>Der Bundesrat wird nun mit der Umsetzung beauftragt. Es sollen verbindliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit der Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur rasch vollzogen werden kann.</p>
<b>Klima- und Innovationsgesetz</b>	Unternehmens-Fahrpläne & finanzielle Unterstützung
<b>Programm LadenPunkt</b>	Projektförderung

Abbildung 3: Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene

### 3.2 Bestand batterie-elektrische Personenwagen in der Stadt Dietikon

Ende des Jahres 2024 gab es in der Stadt Dietikon total 13'123 immatrikulierte Personenwagen. Davon waren 448 batterie-elektrische Personenwagen (BEV) und 267 Plug-in-Hybride (PHEV). Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Bestands batterie-elektrischer Personenwagen in der Stadt Dietikon.

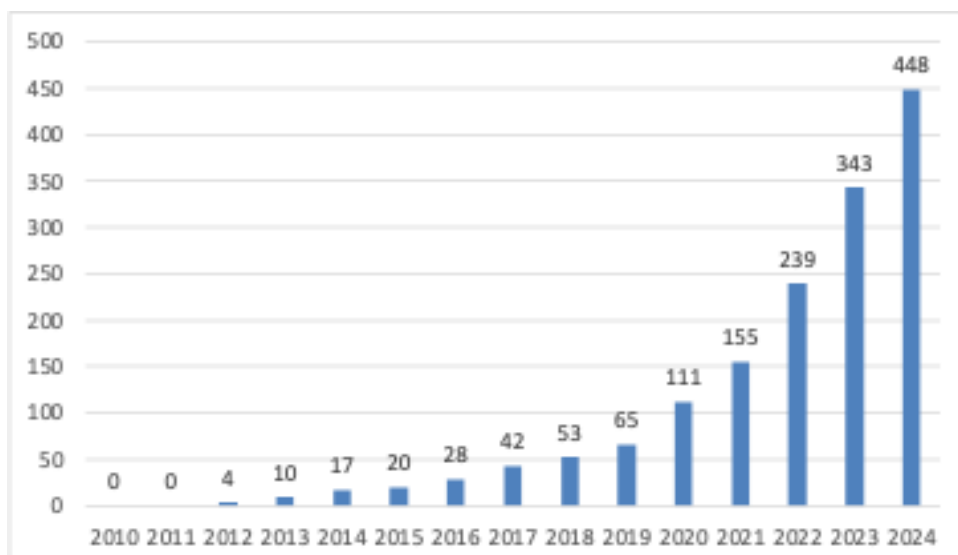


Abbildung 4: Entwicklung des Bestands batterie-elektrischer Personenwagen in der Stadt Dietikon.  
Datenquelle: Bundesamt für Statistik (2025)

### 3.3 Die bestehende Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon

Dieser Abschnitt gibt einen Einblick in die derzeitige Struktur der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon. Zuerst werden die verschiedenen allgemeinen Merkmale von Ladeinfrastrukturen kurz beschrieben und anschliessend werden die derzeit in der Stadt vorhandenen Ladestationen in einer Übersicht vorgestellt.

#### 3.3.1 Merkmale der Ladeinfrastruktur

Die Ladeinfrastruktur kann nach zwei Merkmalen beschrieben werden: auf welchem Gelände sich ein Ladepunkt befindet (Ladestandort) und mit welcher Leistung geladen werden kann (Ladeleistung). Es ist wichtig, dass für alle Lade-Use-Cases die richtige Ladeinfrastruktur (Ladeleistung) am richtigen Ort zur Verfügung steht.

##### Ladestandort

Die Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon besteht aus privaten, halbprivaten und allgemein zugänglichen Ladepunkten. Der Standort der Ladestation entscheidet über deren Zugänglichkeit. Dabei wird je nach Zugänglichkeit unterschieden zwischen:

- **Private Heimpladepunkte**
- **Halbprivate Ladepunkte am Arbeitsplatz**
- **Allgemein zugängliche Ladepunkte**
  - **Öffentlicher Ladepunkt:** Ein Ladepunkt, der rund um die Uhr öffentlich zugänglich ist, ohne Zugangsbarrieren wie Schranken oder Tore.

- **Halböffentlicher Ladepunkt:** Ein privater Ladepunkt, der für die Öffentlichkeit zugänglich ist (z.B. in Parkhäusern oder bei Detailhändlern). Der Zugang kann zeitlich begrenzt sein.

Wenn die Halterinnen und Halter von Elektroautos keinen Zugang zu Ladepunkten auf privaten oder halbpri-  
vaten Grundstücken haben, sollten sie auf allgemein zugängliche Ladepunkte ausweichen können.

Es gibt verschiedene Standorte, um die Ladebedarf zu decken. Diese lassen sich in folgende fünf Standortka-  
tegorien unterteilen:

- Laden zu Hause
- Laden am Arbeitsplatz
- Laden im Quartier
- Laden am Zielort
- Schnell-Laden

### Ladeleistung

Ladestationen können Strom mit unterschiedlichen Kapazitäten liefern:

- **Langsam-Ladepunkte:** Ein Langsam-Lader ist ein Ladepunkt, der AC-Ladungen (Wechselstrom) bis 22 Kilowatt (kW) anbietet. Der Ladevorgang bis zur maximalen Akkukapazität dauert mehrere Stunden.
- **Schnell-Ladepunkte:** Ein Schnell-Lader ist ein Ladepunkt, der eine DC-Ladung (Gleichstrom) mit mindes-  
tens 50 kW anbietet. Wir unterscheiden zwei Unterkategorien:
  - **Schnell-Ladepunkte:** Diese Ladepunkte mit einer Leistung von 50 kW bis 150 kW werden z.B. an Au-  
tobahnraststätten, Tankstellen und zunehmend auch in Supermärkten aufgestellt. Die typische Lade-  
dauer beträgt an solchen Schnell-Ladepunkten 15 bis 60 Minuten.
  - **Hochleistungs-Ladepunkte:** Ladepunkte mit einer Leistung grösser als 150 kW. Die Ladedauer an  
solchen High Power Charger beträgt i.d.R. maximal 15 Minuten. Diese Ladekapazitäten werden der-  
zeit insbesondere an Standorten entlang von Nationalstrassen bereitgestellt.

Schnelles Laden ist in der Regel teurer als langsames Laden. Schnelles Laden ist daher besonders dort wün-  
schenswert, wo ein kurzer Aufenthalt mit einem hohen Ladebedarf einhergeht und die Menschen bereit sind,  
dafür mehr zu bezahlen, z.B. an Autobahnrastplätzen und -stätten.

Nachfolgende Darstellung des Bundesamts für Energie (Abbildung 5) gibt einen Überblick über die verschie-  
denen Ladestandorte und Ladeleistungen.



Abbildung 5: Ladebedürfnisse und Ladeoptionen.

Quelle: Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

### 3.3.2 Die bestehende allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon

Der Bund bietet mit der interaktiven Anwendung [www.ich-tanke-strom.ch](http://www.ich-tanke-strom.ch) eine gute Übersicht der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in der Schweiz an. Die Anwendung zeigt u.a. in Echtzeit die Verfügbarkeit der Ladestationen und wird vielseitig genutzt. Diese Anwendung sowie weitere Ladestations-Verzeichnisse wurden verwendet, um eine Bestandsanalyse der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur in Dietikon durchzuführen.

Die Kennzahlen in der Abbildung 6 geben einen Überblick über die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon.

Kennzahl	Wert
TOTAL Ladepunkte	44
TOTAL Ladeleistung in kW	4'252
TOTAL Ladestandorte	9
BEV pro Ladepunkt	11
Ladeleistung pro BEV in kW	8.7

Abbildung 6: Kennzahlen allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon

Die Informationen in der nachfolgenden Abbildung zeigen die Verteilung der Ladestandorte nach den Standortkategorien «Laden im Quartier», «Laden am Zielort» und «Schnell-Laden» sowie die Anzahl Ladepunkte je Standortkategorie.

Standortkategorie	Anzahl Ladestandorte	Anzahl Ladepunkte
Laden im Quartier	2 Standorte	4
Laden am Zielort	5 Standorte	14
Schnell-Laden ( $\geq 100$ kW)	2 Standorte	26

Abbildung 7: Ladestandorte in der Stadt Dietikon

Die Analyse zeigt, dass eine Mehrzahl der allgemein zugänglichen Ladestationen in der Stadt Dietikon über eine Ladeleistung von 22 kW verfügen. Aktuell gibt es noch keine mittelschnellen Ladestationen mit einer Ladeleistung von ca. 50 kW, die zunehmend bei den Detailhändlern zur Verfügung stehen. Mit Tesla (150 kW) und M-Charge (128 kW) gibt es zudem zwei Betreiber von Schnellladestationen mit total 26 Ladepunkten.

Bezüglich der Ladestandorte besteht aktuell eine Konzentration von Ladeinfrastruktur im Gebiet Silbern. Lademöglichkeiten im Quartier sind bisher kaum vorhanden (2 Standorte).

Die nachstehende Abbildung 8 gibt einen Überblick über die bestehenden Standorte der allgemein zugänglichen Ladestationen in der Stadt Dietikon. Eine aktuelle Karte ist abrufbar unter: [www.ich-tanke-strom.ch](http://www.ich-tanke-strom.ch) Einige Ladestationen sind in dieser Übersicht nicht enthalten und wurden für die Bestandesaufnahme aus anderen Ladestations-Verzeichnissen ermittelt.



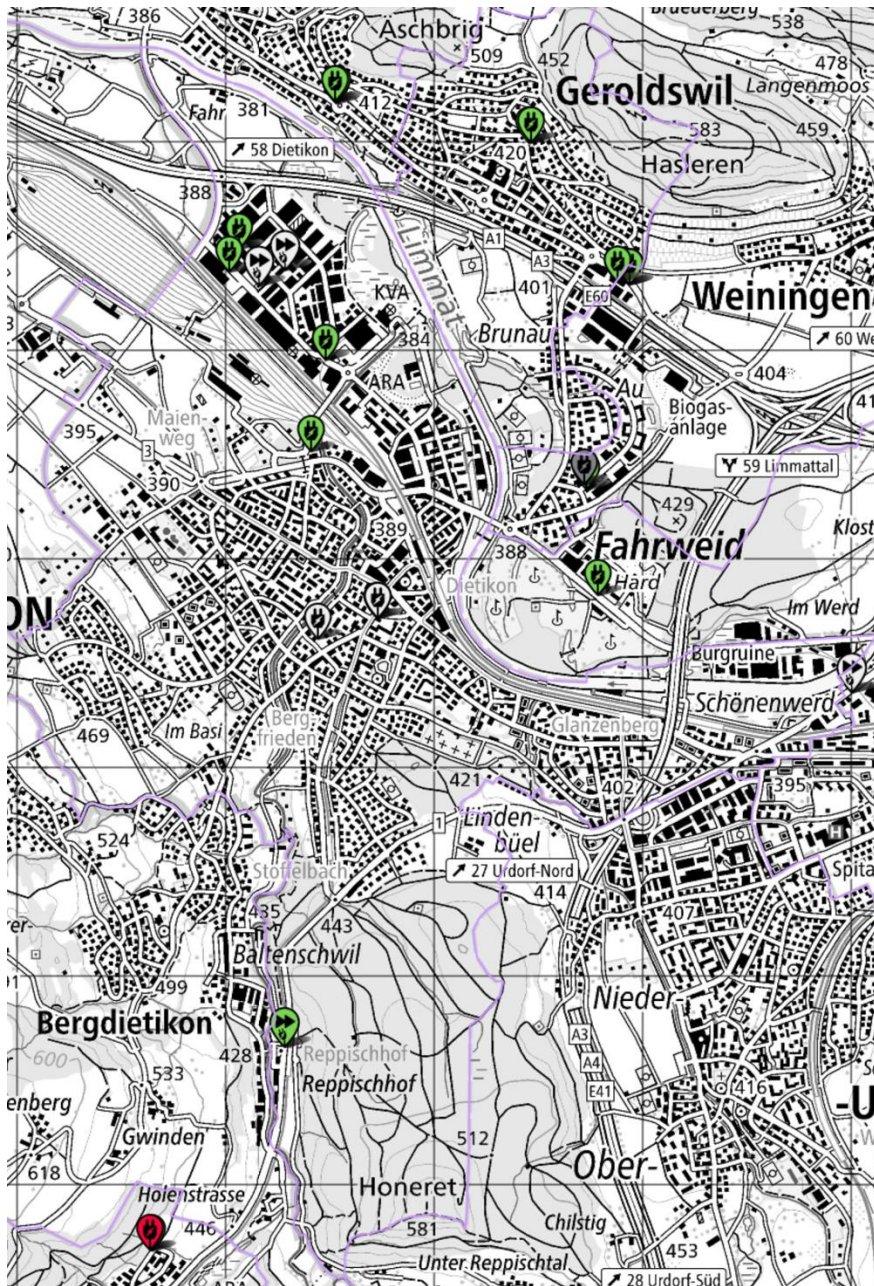


Abbildung 8: Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon (Stand September 2025). Quelle: [www.ich-tanke-strom.ch](http://www.ich-tanke-strom.ch)

### 3.4 Fahrzeugkategorien und Nutzergruppen

In der Stadt Dietikon gibt es verschiedene Nutzergruppen, die bereits auf Elektrofahrzeuge umgestiegen sind oder dies zukünftig tun werden, jede mit ihren eigenen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur. Abbildung 9 gibt einen Überblick über die Berücksichtigung der Fahrzeugkategorien und Nutzergruppen in der Elektromobilitätsstrategie. Für jene Fahrzeugkategorien und Nutzergruppen, die derzeit in der Strategie nicht berücksichtigt werden, gilt es die Entwicklungen zu beobachten und, falls erforderlich, die Strategie anzupassen.

Fahrzeugkategorien	Berücksichtigung in der Elektromobilitätsstrategie
Personenwagen	Hauptfokus
Car-Sharing	Ja (mögliche Synergien bzgl. Ladeinfrastruktur berücksichtigen)
Taxis	Nein
Leichtfahrzeuge	Nein
Lieferwagen	Beobachten (rollende Planung)
Lastwagen	Beobachten (rollende Planung)
Reisebusse	Nein
Busse öffentlicher Verkehr	Nein

Abbildung 9: Berücksichtigung der Fahrzeugkategorien in der Elektromobilitätsstrategie



## 4 Zukünftiger Ladeinfrastrukturbedarf

### 4.1 Voraussichtliche Entwicklungen in der Schweiz

Das Bundesamt für Energie hat im Mai 2023 die Studie «Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – Wie lädt die Schweiz in Zukunft?» (BFE 2023) publiziert. Diese dokumentiert ein breit getragenes Verständnis zur zukünftigen Entwicklung der Ladeinfrastruktur in der Schweiz und zeigt dabei auf, wie und von wem diese Infrastruktur gestaltet werden kann.

Die Studie des BFE betrachtet die Elektromobilität als Bestandteil einer ressourceneffizienten Mobilität, in dem sie als Grundlage für die verkehrliche Entwicklung in der Schweiz das Szenario «Basis» der schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050 (ARE 2022) verwendet. Die Szenarien zum Mix der Antriebstechnologien im Neuwagenmarkt basieren auf den «Electric and Hydrogen Mobility Scenarios» (EBP 2022) und den Einschätzungen der Fachexpertinnen und -experten. Das dabei verwendete Szenario ZERO-E orientiert sich am aktuellen Vorschlag des EU-Umweltausschusses zur Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften und hinterlegt ein faktisches Verbot von Verbrennungsmotoren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ab 2035. Das Szenario ist kompatibel mit dem Netto-Null-Ziel 2050.

#### 4.1.1 Entwicklung der Antriebstechnologien

Im Jahr 2035 erwartet das BFE rund 2.1 Millionen batterie-elektrische Personenwagen auf den Schweizer Strassen – das sind 45 Prozent des Personenwagenbestandes. Werden zusätzlich auch noch die Plug-in-Hybride hinzugerechnet, verfügen im Jahr 2035 60 Prozent aller Personenwagen über einen Stecker (siehe Abbildung 10). Die Plug-in-Hybride spielen dabei eine Rolle als Übergangstechnologie und dürften im Jahr 2034 ihr Maximum erreichen.

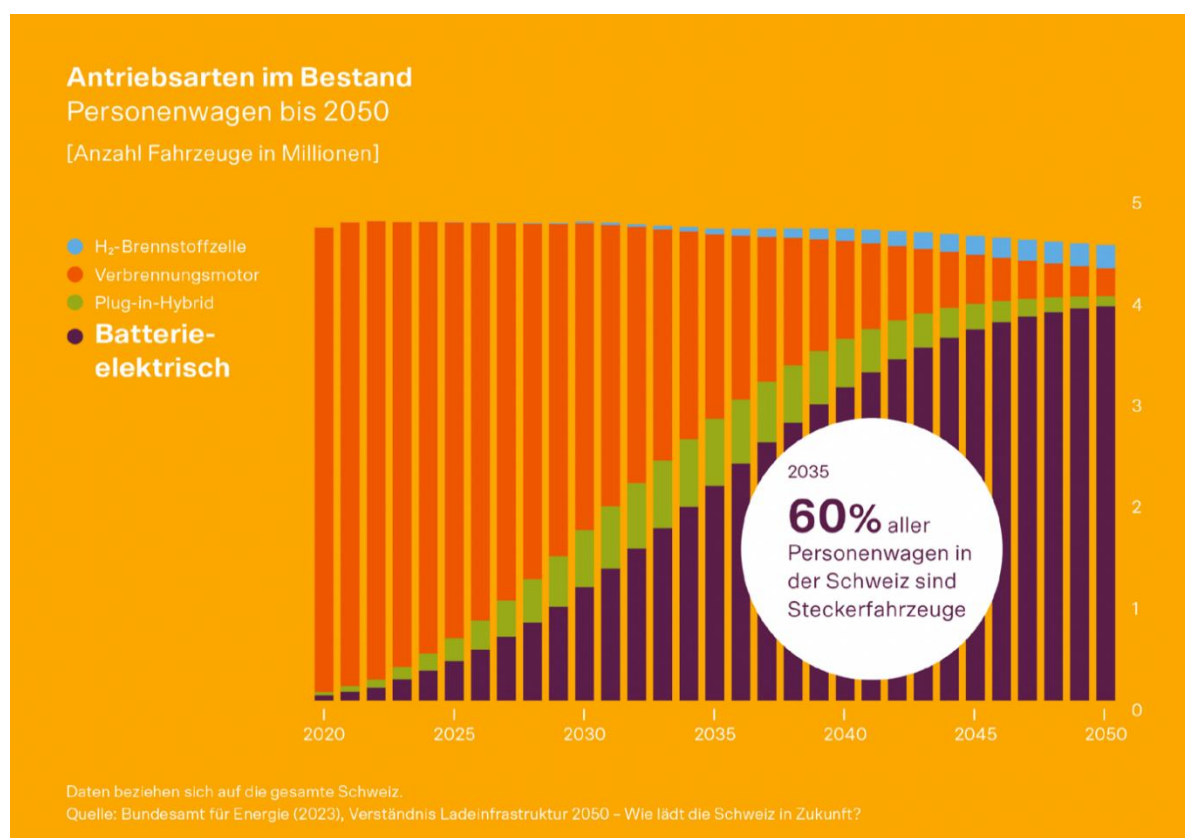


Abbildung 10: Antriebsarten im Bestand Personenwagen bis 2050.

Quelle: Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

Eine andere wichtige Grösse aus der Studie des BFE: Im Jahr 2035 werden 400'000 bis 1'000'000 Steckerfahrzeuge in der Schweiz über keine private Lademöglichkeit verfügen, weder zu Hause noch am Arbeitsplatz. Für Halterinnen und Halter von Elektroautos ohne private Abstellplätze und ohne private Lademöglichkeit (z.B. mit einem Stellplatz in der blauen Zone) braucht es deshalb ein allgemein zugängliches Ladenetz, möglichst in der Nähe zum Wohnort.

Mit der Studie will das BFE auch eine klare Position einnehmen: «Das BFE möchte sich klar positionieren und kommunizieren, dass mit einer weitgehenden Elektrifizierung des Personenwagenbestandes zu rechnen ist und die dafür notwendige Ladeinfrastruktur rasch aufgebaut werden muss.»

#### 4.1.2 Drei Ladewelten

Wie lädt die Schweiz in Zukunft? Mit der Bildung von drei sogenannten Ladewelten wurde im Rahmen der BFE-Studie gemeinsam mit den involvierten Akteurinnen und Akteuren eine Diskussionsgrundlage geschaffen, um zukünftige Entwicklungen antizipieren, vergleichen und bewerten zu können. Die drei Ladewelten «Bequem», «Geplant» und «Flexibel» sollen dabei aufzeigen, in welche Richtung sich die Ladeinfrastruktur in der Schweiz entwickeln könnte. Alle Ladewelten basieren auf einer analogen Entwicklung der Antriebsarten im Personenwagenbestand und der Ladebedarfe. Die Ladewelten unterscheiden sich einzig in der Art und Weise, wie dieser Ladebedarf gedeckt wird.

Aus heutiger Sicht gibt es vor allem zwei Bereiche, in denen es sinnvoll ist, mehrere Entwicklungspfade zu betrachten:

1. Die Verfügbarkeit von privaten Heimpladepunkten.
2. Relevanz und Rolle des allgemein zugänglichen Ladenetzes und des Ladens am Arbeitsplatz.

Die Entwicklung in diesen beiden Bereichen ist besonders von den Entscheidungen diverser Akteurinnen und Akteuren abhängig.



Abbildung 11: Drei Ladewelten.

Quelle: Bundesamt für Energie (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

Jede der drei Ladewelten weist Vor- und Nachteile auf. Die beteiligten Akteurinnen und Akteure sprachen sich grossmehrheitlich für die Ladewelt «Bequem» als anzustrebendes Ziel aus. Sie sind aber skeptisch, dass in den nächsten 10 bis 15 Jahren der Anteil der Steckerfahrzeuge mit privatem Ladepunkt zu Hause so hoch sein wird, wie in der Ladewelt «Bequem» angenommen. Entsprechend attestierten die beteiligten Akteure dem allgemein zugänglichen Ladenetz eine sehr hohe Bedeutung. 29 bis 51 Prozent des Ladebedarfs wird im Jahr 2035 an allgemein zugänglichen Ladepunkten im Quartier, am Zielort und an Schnell-Ladepunkten geladen.

## 4.2 Zukünftiger Ladeinfrastrukturbedarf in der Stadt Dietikon

Die Arbeitsgruppe hat sich auf die Modelle und Ladebedarfsszenarien aus der Studie des BFE abgestützt, um zu ermitteln, wie viele Ladepunkte in der Stadt Dietikon voraussichtlich für Halterinnen und Halter von batterie-elektrischen Personenwagen, die weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden können, benötigt werden. Es geht darum, eine ungefähre Grössenordnung für die Planung zu erhalten. Da die verwendeten Ladebedarfsszenarien mit Unsicherheiten behaftet sind, sollte die Entwicklung genau beobachtet und die Zielsetzungen gegebenenfalls angepasst werden (siehe dazu auch Kapitel 6). Wichtig ist, dass die Ladeinfrastruktur im richtigen Tempo und an den richtigen Standorten wächst, um die Entwicklung der Elektromobilität nicht zu behindern.

### 4.2.1 Erwartete künftige Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen in der Stadt Dietikon

Die Anzahl Elektrofahrzeuge in der Stadt Dietikon wird in den nächsten Jahren stark ansteigen. In der Abbildung 12 ist die erwartete künftige Entwicklung dargestellt. Im Jahr 2035 wird der Bestand an batterie-elektrischen Personenwagen voraussichtlich über 5'700 Fahrzeuge betragen und damit höher liegen als der Anteil der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der Bestand an batterie-elektrischen Personenwagen wird bis ins Jahr 2040 auf über 8'700 Fahrzeuge anwachsen. Die Anzahl Plug-in-Hybride in der Gesamtflotte dürfte, wie bereits erwähnt, voraussichtlich im Jahr 2034 ihr Maximum erreichen und dann wieder abnehmen. Mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge fallen bei den Personenwagen kaum ins Gewicht (circa 226 Fahrzeuge im Jahr 2040).

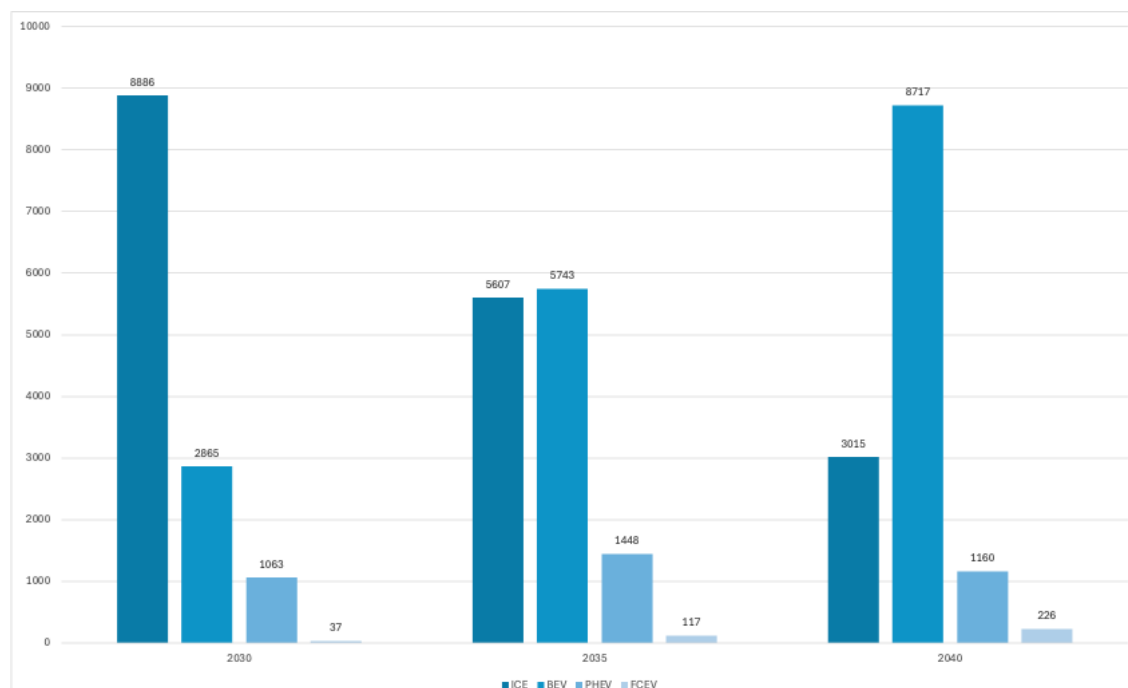


Abbildung 12: Erwartete künftige Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen in der Stadt Dietikon.

Datenquelle: Bundesamt für Energie, Ladebedarfsszenarien

Die erwartete Entwicklung der Fahrleistung basiert auf dem Szenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050 (ARE 2022). Das Szenario «Basis» zeigt eine Entwicklung hin zu einer ressourceneffizienten Mobilität. Der Bestand der Personenwagen erreicht deshalb auf heutigem Stand ein vorübergehendes Plateau und nimmt ab etwa 2040 leicht ab.

#### 4.2.2 Ladebedarf: Anzahl Ladepunkte nach Ladewelt

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen den Ladebedarf und die entsprechende Anzahl benötigter Ladepunkte je Ladewelt für das Jahr 2035 differenziert nach Ladestandort.

Ladestandort	IST-Zustand	Ladewelt «Bequem»	Ladewelt «Geplant»	Ladewelt «Flexibel»
Anzahl AC-Ladepunkte zu Hause	90	5070	2100	2150
Anzahl AC-Ladepunkte am Arbeitsplatz	20	250	320	630
Anzahl allgemein zugängliche Ladepunkte	44	70	110	260

Abbildung 13: Ladebedarf Anzahl Ladepunkte in den Ladewelten «Bequem», «Geplant» und «Flexibel» im Jahr 2035 (gerundet)  
Datenquelle: Elektrizitätswerke des Kantons Zürich EKZ sowie Bundesamt für Energie, Ladebedarfsszenarien

#### 4.2.3 Wer kann in der Stadt Dietikon weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden?

Es gibt in jeder Ladewelt Halterinnen und Halter von batterie-elektrischen Personenwagen, die vollumfänglich auf die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind. Der Anteil unterscheidet sich zwischen den drei Ladewelten je nach Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur zu Hause und am Arbeitsplatz.

In Abbildung 14 ist die erwartete Entwicklung der Anzahl batterie-elektrischer Personenwagen, die in der Stadt Dietikon weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden können, aufgeführt. Im Jahr 2030 dürften in der Ladewelt «Geplant» über 800 und in der Ladewelt «Flexibel» über 500 batterie-elektrische Personenwagen weder zu Hause noch am Arbeitsplatz geladen werden können. Dieser Anteil nimmt bis im Jahr 2035 zu. In der Ladewelt «Geplant» dürften es im Jahr 2035 über 2'500 BEV und in der Ladewelt «Flexibel» rund 1'500 BEV sein.

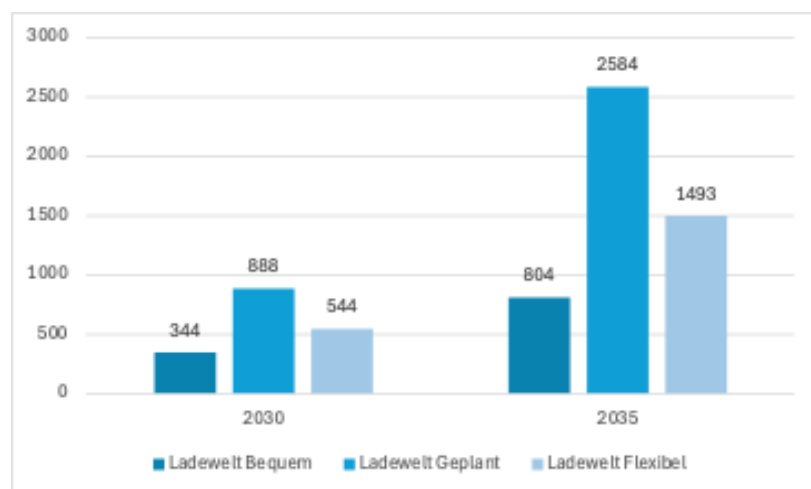


Abbildung 14: Erwartete Anzahl BEV, die in Dietikon weder zu Hause noch am Arbeitsplatz laden können  
Datenquelle: Bundesamt für Energie, Ladebedarfsszenarien

#### 4.2.4 Erwarteter Bedarf an Ladepunkten im Quartier

In jeder der drei Ladewelten braucht es Ladepunkte im Quartier. Der Bedarf an Ladepunkten variiert jedoch je nach Ladewelt stark. In der Abbildung 15 ist der erwartete Bedarf an AC- und DC-Ladepunkten je Ladewelt für die Jahre 2030 und 2035 abgebildet. Um bis im Jahr 2035 ausreichend Lademöglichkeiten im Quartier sicherzustellen, liegt der Bedarf an allgemein zugänglichen Ladepunkten zwischen den Ladewelten «Geplant» und «Flexibel».

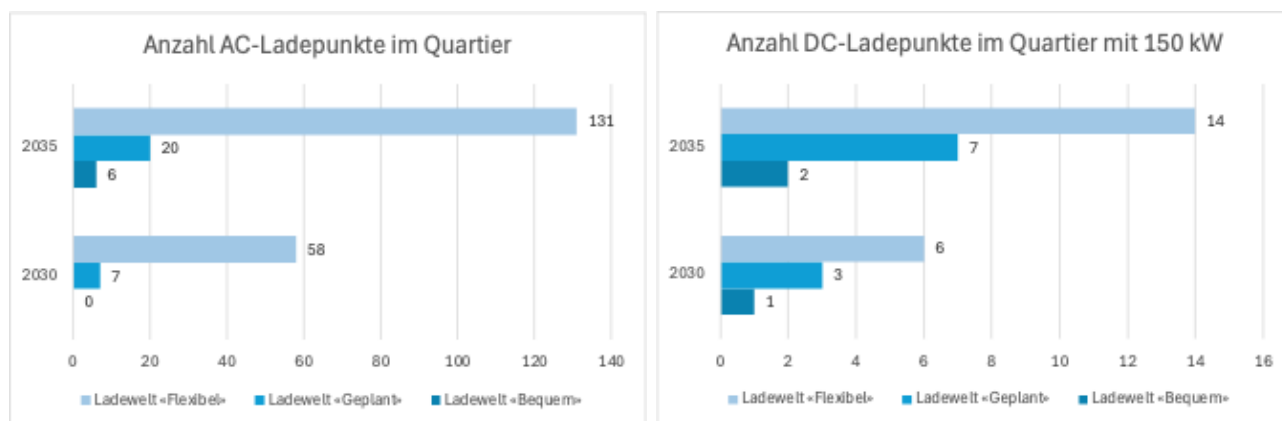


Abbildung 15: Erwarteter Bedarf an Ladepunkten im Quartier je Ladewelt. Datenquelle: Bundesamt für Energie, Ladebedarfsszenarien

## 5 Strategische Leitlinien und Rollen der Stadt Dietikon

Im Rahmen der Diskussionen in der Arbeitsgruppe und in der Energiekommission wurden strategische Leitlinien und Rollen der Stadt definiert sowie Überlegungen zur Umsetzung und Organisation gemacht.

Für die Stadt Dietikon steht längerfristig die **Ladewelt «Bequem» als anzustrebendes Ziel** im Fokus. Es ist jedoch eher unwahrscheinlich, dass in den nächsten 10 Jahren der Anteil der Steckerfahrzeuge mit privatem Ladepunkt zu Hause so hoch sein wird, wie dies in der Ladewelt «Bequem» angenommen wird. Entsprechend wird der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur in der Stadt Dietikon in den nächsten Jahren eine sehr hohe Bedeutung attestiert. Diese allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur soll bedarfsgerecht aufgebaut werden. Falls diese zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr im selben Umfang benötigt werden sollte, da zu Hause oder am Arbeitsplatz ausreichend Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, ist auch ein Rückbau der Ladeinfrastruktur angebracht.

Die Strategie baut auf den folgenden Themen auf:

1. **Ambition und Rolle der Stadt:** Die Definition der Ambition und die damit verbundenen Rollen der Stadt Dietikon sind der Ausgangspunkt für die weiteren strategische Entscheidungen.
2. **Zusammenspiel der Ladeinfrastruktur im privaten, halböffentlichen, öffentlichen Raum:** Zusammensetzung der Ladeinfrastruktur in Dietikon im privaten, halböffentlichen und öffentlichen Raum.
3. **Technologie:** Überlegungen, mit welcher Technologie das Laden im öffentlichen Raum erfolgen soll (Langsam-Ladepunkte und Schnell-Ladepunkte).
4. **Betreibermodell:** Mit dem Betreibermodell wird die Art der Zusammenarbeit mit den Betreibern von Ladestationen im öffentlichen Raum definiert.
5. **Platzierungspolitik:** Definition wann, wo und wie die Ladestationen im öffentlichen Raum realisiert werden.
6. **Partizipation der Bevölkerung:** Art der Partizipation der Bevölkerung beim Aufbau der Ladeinfrastruktur.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die getroffenen strategischen Entscheide zu diesen Themen ausführlicher beschrieben.

### 5.1 Ambition und Rolle der Stadt

Die Stadt ist in ihrer Rolle als Arbeitgeberin bestrebt, an den Arbeitsorten Ladeinfrastruktur für ihre Mitarbeitenden zu ermöglichen.

Die Stadt hat den strategischen Beschluss gefasst, die kommunale Fahrzeugflotte kontinuierlich auf erneuerbare Antriebe umzustellen. Dabei ist ein strategischer Ausbau der Ladeinfrastruktur an den jeweiligen Standorten sicherzustellen.

Die Stadt Dietikon kann zudem entscheidend zum Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort beitragen, indem sie steuert, moderiert und den Prozess zum Aufbau von Ladeinfrastruktur konzeptionell unterstützt. Mehr dazu im Kapitel 5.2.

## 5.2 Zusammenspiel der Ladeinfrastruktur im privaten, halböffentlichen, öffentlichen Raum

Die Diskussionen resultierten in der **Definition von Grundsätzen** in Form einer **hierarchischen Ladeleiter**, welche die Ambitionen der Stadt Dietikon im Bereich der Elektromobilität unterstreicht.

1. Um den Druck auf den öffentlichen Raum zu begrenzen, laden Halterinnen und Halter von batterie-elektrischen Personenwagen so oft wie möglich auf **Privatgrundstücken**.
2. Halterinnen und Halter von batterie-elektrischen Personenwagen können auf **halböffentliche Ladepunkte** (z.B. bei Detailhändlern) ausweichen. Die Stadt Dietikon prüft Möglichkeiten, um private und halböffentliche Ladepunkte für Dritte besser zugänglich zu machen und das Angebot zu erweitern.
3. Die Stadt prüft nebst dem Eigenbedarf für Angestellte und Betriebsfahrzeuge die **zusätzliche öffentliche kommerzielle Nutzung (Mehrfachnutzung) von Ladepunkten bei kommunalen Gebäuden** (z.B. Schulen, Stadthaus, Schwimmbad).
4. Ergänzend bietet die Stadt Dietikon Unterstützung für die Sicherstellung eines Grundnetzes von **öffentlichen Ladepunkten für Anwohnende ohne private Abstellplätze**, das wirtschaftlich betrieben werden kann. Diese Ladepunkte sollen **in Quartier-Lade-Hubs (Schnelllader) geclustert** werden. Dabei wird auf eine bedarfsgerechte Verteilung der Ladepunkte in allen Stadtteilen geachtet.

## 5.3 Technologie

Wichtig ist, dass die Ladeinfrastruktur im richtigen Tempo und der passenden Ladeleistung an den richtigen Standorten wächst, um die Entwicklung der Elektromobilität nicht zu behindern. Vorgesehen ist, dass die Ladepunkte zur öffentlichen Nutzung mit einer Leistung von bis zu 22 kW als Wallbox und in Säulenform zur Verfügung stehen.

In der Stadt Dietikon sind bereits mehrere Schnellladestationen vorhanden oder geplant. Es wird erwartet, dass dies ausreicht, um den Ladebedarf vorerst zu decken. Daher ist zum jetzigen Zeitpunkt kein zusätzliches Engagement für die Einführung von Schnellladepunkten erforderlich, mit Ausnahme von einzelnen mittel-schnellen DC-Ladepunkten (50 kW).

## 5.4 Betreibermodell

Die Stadt plant als Betreibermodell das **Konzessionsmodell / Contracting** anzuwenden. Lieferung, Installation, Verwaltung und Betrieb werden gemäss den Regeln des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben und vergeben.

## 5.5 Platzierungspolitik

Die Stadt hat sich für eine **strategische Platzierung der Ladestationen** entschieden. Diese basiert auf verschiedenen Standortkriterien, die definiert wurden. Wichtig Elemente der strategischen Platzierung sind zudem ein etappierter und bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie eine rollende und lernende Planung. Siehe dazu die Ausführungen in der Platzierungsstrategie im Kapitel 6.

## 5.6 Partizipation der Bevölkerung

Sobald die definitiven Standorte für die Ladestationen festgelegt sind, werden diese im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens veröffentlicht. Zudem stellt die Stadt Dietikon sicher, dass die **Anwohnenden** über die Lademöglichkeiten in der Nähe zu ihrem Wohnort **informiert** sind.

## 6 Platzierungsstrategie für die Ladeinfrastruktur

### 6.1 Zweck und Anwendungsbereich der Platzierungsstrategie

Die Platzierungsstrategie konkretisiert die mit der Platzierungspolitik getroffenen Entscheidungen (siehe Abschnitt 5.5). Die Platzierungsstrategie konzentriert sich auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Anwohnende ohne private Abstellplätze und ohne private Lademöglichkeit und hilft der Stadt bei der entsprechenden Umsetzung.

Im Personenverkehr ist der Bedarf an Ladepunkten vielerorts bereits hoch und die Stadt erwartet einen starken Anstieg. Bei weiteren Nutzergruppen und Fahrzeugkategorien (siehe Abschnitt 3.4) wird die Stadt Dietikon die Entwicklungen beobachten und gegebenenfalls die Platzierungsstrategie entsprechend anpassen. Da die Entwicklungen bei den Elektrofahrzeugen und der Ladeinfrastruktur rasant sind, wird die Stadt Dietikon die Platzierungsstrategie mindestens alle drei Jahre aktualisieren.

### 6.2 Grundsätze der strategischen Platzierung

Die Stadt Dietikon hat sich für eine **strategische Platzierung der Ladestationen** entschieden. Dies bedeutet, dass die Stadt geeignete Standorte, an denen die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur installiert werden soll, bestimmt. Bei Vorschlägen von Anbietern im Rahmen einer Ausschreibung könnten auch weitere Standorte in Frage kommen resp. definierte Standorte mit einer nachvollziehbaren Begründung gestrichen werden. Das Vorgehen zur Bestimmung der Standorte wird im nächsten Abschnitt erläutert.

Der Bedarf an Ladepunkten kann mittel- bis langfristig zusätzlich aus der Belegung der Ladepunkte und den realen Stromabsätzen datenbasiert abgeleitet werden. Aus den Daten zur Auslastung der bestehenden Ladepunkte lassen sich dann Schlussfolgerungen für den Bedarf an weiteren Ladepunkten ziehen.

Es ist vorgesehen, statische Daten (Standort, Zugang, Steckertypen, etc.) und dynamische Daten (Verfügbarkeit) zu den Ladepunkten kontinuierlich über Schnittstellen zu Gunsten einer vom Bund betriebenen nationalen Datenplattform ([www.ich-tanke-strom.ch](http://www.ich-tanke-strom.ch)) zur Verfügung zu stellen. Auf diese offene Datenplattform können z.B. Navigationsdienstleister und App-Entwickler zugreifen.

### 6.3 Identifikation geeigneter Standorte

Für die Realisierung der Ladeinfrastruktur gelten die folgenden Kriterien:

- **Ausserhalb des öffentlichen Raums:** Die Ladestationen werden an öffentlich zugänglichen Orten ausserhalb des öffentlichen Raums aufgestellt: auf öffentlichen Aussenparkieranlagen und in öffentlichen Parkhäusern.
- **Nutzung bestehender Parkplätze:** Ladestationen werden nach Möglichkeit auf bestehenden Parkplätzen errichtet und nur bei Parkplätzen, die senkrecht zur Strassen angeordnet sind, nicht auf „Strassenparkplätzen“ mit Längs-Parkierung.
- **Konzentration:** Die Bündelung von Ladestationen ist einzelnen Ladestationen im öffentlichen Raum immer vorzuziehen (nur bei Parkieranlagen mit mindestens 4 Parkplätzen).
- **Fokus auf Quartiere mit hohem Ladebedarf:** Quartiere mit Mehrfamilienhäusern und hoher Anzahl parkierter Fahrzeuge im öffentlichen Raum.

In der Arbeitsgruppe wurde eine erste Identifikation geeigneter Standorte durchgeführt. Das Vorgehen und erste Ergebnisse sind im Anhang kurz beschrieben.



## 6.4 Rollende und lernende Planung

Mit einer rollenden und lernenden Planung sollen die dynamischen Entwicklungen bei den Elektrofahrzeugen und der Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden. Folgende Prozessschritte der Planung sind in der Stadt Dietikon vorgesehen:



Abbildung 16: Rollende und lernende Planung

1. **Kartierung bestehender & geplanter Ladestationen:** Die bestehenden und geplanten halböffentlichen und öffentlichen Ladestationen in der Stadt Dietikon werden in einer Plankarte festgehalten. Dies ermöglicht einen Überblick über das Zusammenspiel der halböffentlichen und öffentlichen Ladeinfrastruktur und hilft den Druck auf den öffentlichen Raum mit gezielten Massnahmen zu minimieren.
2. **Kooperationsmöglichkeiten halböffentlicher Raum:** Priorität haben private Ladepunkte (etwa auf den Parkplätzen von Wohngebäuden oder Arbeitgebern) sowie halböffentlich Ladepunkte (z.B. auf den Parkplätzen von Einkaufszentren). Den Aufbau halböffentlicher Ladepunkte regt die Stadt Dietikon mit geeigneten Kooperationsmöglichkeiten gezielt an.
3. **Etappierter & bedarfsgerechter Ausbau:** Der Ausbau des Grundnetzes von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Anwohnende ohne private Abstellplätze und ohne private Lademöglichkeit soll etappiert und bedarfsgerecht erfolgen sowie wirtschaftlich betrieben werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass die Investitionskosten im Rahmen bleiben und die Ladeinfrastruktur auch tatsächlich genutzt wird.
4. **Regelmässiges Monitoring:** Die Auslastung der Ladepunkte soll regelmässig ausgewertet werden. Aus den Daten zur Auslastung der bestehenden Ladepunkte lassen sich dann Schlussfolgerungen für den Bedarf an weiteren Ladepunkten ziehen.
5. **Überprüfung der Strategie:** Elektrofahrzeuge und die Ladeinfrastruktur entwickeln sich technisch rasant weiter. Damit ändern sich auch der Ladebedarf und die Ladetechniken. Die Reichweite von Elektroautos zum Beispiel wird immer grösser. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Platzierungspolitik und -strategie aus. Die Stadt Dietikon beabsichtigt daher, das Vorgehen alle drei Jahre zu evaluieren und gegebenenfalls zu aktualisieren. Wichtig ist auch die Berücksichtigung zusätzlicher Nutzergruppen und Fahrzeugkategorien. Weitere Themen, die bei der Überprüfung der Platzierungsstrategie berücksichtigt werden sollen, sind das intelligente und bidirektionale Laden.

## **7 Massnahmenplan**

Es wurden insgesamt neun Massnahmen erarbeitet, die von unterschiedlichen Abteilungen der Stadt umgesetzt werden sollen. Der nachfolgende Massnahmenplan mit den entsprechenden Massnahmenblättern ist nach diesen vier Ladeorten strukturiert:

- Massnahmen Laden auf Privatgrund
- Massnahmen Laden im halböffentlichen Raum
- Massnahmen Laden bei kommunalen Gebäuden
- Massnahmen Laden im Quartier

## 7.1 Massnahmen Laden auf Privatgrund

<b>M1: Informations- und Beratungsangebote für Hauseigentümer und Verwaltungen</b>	
<b>Ziel</b>	Der Anteil von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern im Mietverhältnis oder Stockwerkeigentum/Miteigentum in der Stadt Dietikon soll erhöht werden. Mit Hilfe von Informations- und Beratungsangeboten will die Stadt hierzu unterstützend beitragen.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	Besitzende und Verantwortliche von Mehrfamilienhäusern im Mietverhältnis oder Stockwerkeigentum/Miteigentum.
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Ein grosser Teil aller Ladevorgänge findet zu Hause statt. Um die Nutzung von Ladestationen auf privaten Grundstücken zu maximieren und damit den Druck auf den öffentlichen Raum zu minimieren, sieht die Stadt Dietikon vor, Informations- und Beratungsangebote für Besitzende und Verantwortliche von Mehrfamilienhäusern im Mietverhältnis oder Stockwerkeigentum/Miteigentum bereitzustellen. Der Fokus der Massnahme liegt auf bestehenden Bauten.</p> <p>Mit der Verordnung über private Fahrzeug-Abstellplätze (Parkplatzverordnung) gibt es im Bereich Neubauten bereits Planungs- und baurechtliche Regelungen. Siehe Art. 3 Abs 4 der Parkplatzverordnung: <i>Bei Neubauten, mit Ausnahme von Einfamilienhäusern, sind Abstellplätze für Elektrofahrzeuge auszustatten. Der Bedarf richtet sich nach SIA 2060.</i></p>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Folgende Umsetzungsschritte sind geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gezielte Information der primären Zielgruppen bzgl. bestehender Fördermittel des Kantons Zürich für Ladeinfrastruktur. Diese beinhalten die Förderung von Basisinfrastruktur (Anschlüsse, Zuleitungen, Verteil- und Lastmanagementsysteme) in bestehenden Wohngebäuden. Für das bis Ende 2026 befristete Förderprogramm stehen insgesamt 50 Millionen Franken zur Verfügung.</li> <li>– Bestehende Informationen und Hilfsmittel sollen durch die Stadt Dietikon über geeignete Kanäle bei den primären Zielgruppen bekannt gemacht werden. Eine Übersicht über bestehende Informationen und Hilfsmittel zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur zu Hause bietet die <a href="#">Unterseite «Laden zu Hause»</a> von LadenPunkt. Als Teil von EnergieSchweiz unterstützt das Programm LadenPunkt den koordinierten, bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur. Verweis auf das kostenlose Beratungsangebot <a href="#">«Lade-Impuls: Beratung für die Immobilienbranche»</a>.</li> <li>– Verweis auf das Beratungsangebot der EKZ für Hausbesitzer/Hausbesitzerinnen und Mieter/Mieterinnen.</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	-
<b>Umsetzungshorizont</b>	Q1 2026

<b>M2: Laden für Mitarbeitende in Unternehmen fördern</b>	
<b>Ziel</b>	Mit Hilfe von Informations- und Beratungsangeboten und koordiniertem Vorgehen will die Stadt Dietikon zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende in Unternehmen beitragen. So können gezielt Lücken im bestehenden Ladeangebot geschlossen werden.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	Mitarbeitende von Unternehmen.
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Durch gezielte Informations- und Beratungsangebote will die Stadt Dietikon zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Mitarbeitende in Unternehmen beitragen. Das Laden für Mitarbeitende in Unternehmen ermöglicht einen niederschweligen Zugang zur Elektromobilität, vor allem für Personen ohne Lademöglichkeit zu Hause. Dies kann auch dazu beitragen, den Bedarf an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu reduzieren.</p> <p>Ein interessantes Potenzial ergibt sich, wenn Unternehmen ihre Ladeinfrastruktur in Verbindung mit einer eigenen Photovoltaikanlage betreiben. Das Laden tagsüber während der Arbeitszeiten ermöglicht eine direkte Nutzung von selbst erzeugtem Solarstrom. Dies hilft den Unternehmen, den Eigenverbrauch des Solarstroms zu optimieren und unterstützt zudem das netzdienliche Laden.</p> <p>Wichtig ist es, dass dadurch verkehrliche Ziele der Stadt, wie die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen, nicht untergraben werden.</p>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p><b>Informations- und Beratungsmassnahmen:</b> Die Stadt Dietikon will Unternehmen aktiv beim Bau von Ladeinfrastruktur für ihre Mitarbeitenden unterstützen, indem sie gezielte Informations- und Beratungsangebote für diese bereitstellt. Zudem sollen die Unternehmen über die Vorteile und Herausforderungen des Ladens am Arbeitsplatz informiert werden, insbesondere über die Möglichkeit, tagsüber erzeugten Solarstrom direkt zu nutzen und so auch den Eigenverbrauch zu optimieren.</p> <p>Detaillierte Informationen zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Unternehmen bietet die <a href="#">Unterseite «Laden am Arbeitsplatz»</a> von LadenPunkt.</p> <p><b>Koordination von Aktivitäten:</b> Vorgesehen ist, dass die Stadt Dietikon zunächst wichtige Arbeitgeber und Verbände (z. B. Gewerbeverbände, Wirtschaftskammern) in der Region identifiziert, diese kontaktiert und sie auf die Informations- und Beratungsmassnahmen hinweist. Diese können als wichtige Multiplikatoren dienen und Informationen effektiv an weitere Unternehmen streuen.</p> <p>Durch diesen Austausch können die Stadt und Unternehmen zudem Pläne zum Ausbau der Ladeinfrastruktur aufeinander abstimmen und ein ergänzendes Vorgehen koordinieren. Darüber hinaus können Unternehmen interessiert daran sein, die eigene Ladeinfrastruktur an den Randzeiten der Allgemeinheit zugänglich zu machen, insbesondere bei zugänglichen Parkplätzen im Freien (siehe dazu die Massnahme M4).</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	Standortförderung
<b>Umsetzungshorizont</b>	Q2 2026

<b>M3: Prüfen einer finanziellen Förderung durch die Stadt Dietikon</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt Dietikon prüft den Bedarf kommunaler Förderprogramme, welche Private mit Fördergeldern beim Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützen.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	Besitzende und Verantwortliche von Mehrfamilienhäusern im Mietverhältnis oder Stockwerkeigentum/Miteigentum; Unternehmen
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Die Stadt Dietikon prüft den Bedarf kommunaler Förderprogramme in folgenden Themenbereichen:</p> <p><b>Förderung für Bestandesbauten:</b> Beratungsangebot eMobility CheckUp für Gebäude: Prüfen, ob dieses Beratungsangebot gefördert werden soll. Prüfen einer kommunalen Förderung, sofern keine kantonalen Fördergelder mehr zur Verfügung stehen.</p> <p><b>Förderung für Unternehmen:</b> Die Stadt könnte Unternehmen durch kommunale Förderprogramme beim Aufbau der Ladeinfrastruktur unterstützen, z. B., indem sie sich an den Installationskosten beteiligen. Das kann durch einen prozentualen Anteil oder einen pauschalen Maximalbetrag erfolgen. Bedingung könnte dabei sein, dass die Ladeinfrastruktur auch für die Bevölkerung zugänglich ist – zumindest an Randzeiten.</p>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Das Programm LadenPunkt hat ein Hilfsmittel Kantone und Gemeinden erstellen lassen: <a href="#">Ladeinfrastruktur gesetzlich verankern – Ein Leitfaden für Gemeinden und Kantone</a>. Der Leitfaden zeigt Möglichkeiten und Praxisbeispiele auf, wie Kantone und Gemeinden mit rechtlichen Grundlagen oder Förderprogrammen Elektromobilität gezielt vorantreiben können. Er soll als Grundlage für die Prüfung der Stadt Dietikon dienen. Nachfolgend einige Empfehlungen für die Ausgestaltung von Förderprogrammen:</p> <p>Der Erfolg von Förderprogrammen hängt massgebend von der klaren Ausgestaltung, einem einfachen Zugang für Interessenten sowie einer kontinuierlichen Evaluation und Anpassung an die Entwicklungen und Bedürfnisse im Bereich der Elektromobilität ab. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass Förderprogramme bei grossen Einstellhallen in Mehrparteiengebäuden eine wichtigere Rolle spielen als bei Einfamilienhäusern. Bei Letzteren scheint der Markt von selbst zu funktionieren. Bei der Entwicklung eines Förderprogramms sind folgende Aspekte zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderobjekt: Das Förderobjekt in den kantonalen und kommunalen Förderprogrammen bezieht sich in erster Linie auf die Grundinstallation und Ladestationen in Bestandesbauten. Oftmals wird auch in den Förderprogrammen auf das SIA-Merkblatt 2060 verwiesen, um einheitliche Standards und Qualitätsrichtlinien für die förderberechtigten Ladestationen sicherzustellen.</li> <li>– Fördersubjekt: Anspruch auf Förderbeiträge haben in erster Linie private Eigentümer von Liegenschaften oder Unternehmen.</li> <li>– Förderbeitrag: Der Förderbeitrag legt die Höhe der finanziellen Unterstützung fest. Dies kann eine prozentuale Deckung der Installationskosten, eine (maximale) Pauschalsumme oder andere Finanzierungsmodelle umfassen. Die Höhe des Förderbeitrags kann je nach Förderobjekt variieren und ist vom gesprochenen Rahmenkredit abhängig.</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	Energiekommission, Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	-
<b>Umsetzungshorizont</b>	Q3 2026

## 7.2 Massnahmen Laden im halböffentlichen Raum

<b>M4: Koordination mit Unternehmen für das Laden im halböffentlichen Raum</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt entwickelt zusammen mit Unternehmen proaktive Lösungen zur Nutzung der privaten und halböffentlichen Ladeinfrastruktur durch die Anwohnenden (auch während der Nacht). Die Stadt Dietikon sieht vor, gezielt Massnahmen umzusetzen, um die Nutzung von Ladestationen auf halböffentlichen Grundstücken zu maximieren und damit den Druck auf den öffentlichen Raum zu minimieren.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	AnwohnerInnen ohne private Ladeinfrastruktur.
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	Je mehr Ladeinfrastruktur im privaten und halböffentlichen Raum errichtet wird, desto mehr öffentlicher Raum steht für andere Zwecke zur Verfügung. Die Stadt berücksichtigt deshalb bei der Planung diesen Zusammenhang und verfolgen das Ziel, Flächenkonflikte im öffentlichen Raum möglichst zu vermeiden.
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Es sollen relevante Unternehmen kontaktiert werden. Folgende Unternehmen stehen dabei im Fokus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Detailhandel: Aldi, Coop, Lidl, Migros, etc.</li> <li>– SBB: Park +Rail</li> <li>– Post und Fenaco (Landi &amp; AGROLA)</li> <li>– Unternehmen mit Parkplätzen</li> <li>– Tankstellenbetreiber</li> </ul> <p>Durch diesen Austausch können die Stadt und Unternehmen zudem Pläne zum Ausbau der Ladeinfrastruktur aufeinander abstimmen und ein ergänzendes Vorgehen koordinieren.</p> <p>Kartierung bestehender &amp; geplanter Ladestationen: Die bestehenden und geplanten halböffentlichen und öffentlichen Ladestationen in der Stadt Dietikon werden in einer Plankarte festgehalten. Dies ermöglicht einen Überblick über das Zusammenspiel der halböffentlichen und öffentlichen Ladeinfrastruktur und hilft den Druck auf den öffentlichen Raum mit gezielten Massnahmen zu minimieren.</p> <p>Es wurden Abklärungen mit verschiedenen Akteuren durchgeführt, die im halböffentlichen Raum bereits Ladeinfrastruktur bereitstellen oder dies planen. Dabei zeigte sich, dass grundsätzlich ein Interesse besteht, diese Ladeinfrastruktur auch den Anwohnenden zum Beispiel an den Randzeiten oder während der Nacht zur Verfügung zu stellen, insbesondere bei zugänglichen Parkplätzen im Freien. Es bestehen jedoch auch verschiedene Herausforderungen bei der Aktivierung des halböffentlichen Raums für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur.</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	Standortförderung
<b>Umsetzungshorizont</b>	2026

<b>M5: Koordination mit Car-Sharing-Anbieter und Besitzern öffentlicher Parkhäuser</b>	
<b>Ziel</b>	Koordinations- und Kooperationsmöglichkeiten mit lokalen Car-Sharing-Anbietern und Besitzern öffentlicher Parkhäuser werden geprüft und umgesetzt.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	AnwohnerInnen ohne private Ladeinfrastruktur.
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p><b>Koordination mit Car-Sharing-Anbieter:</b> Der Car-Sharing-Anbieter Mobility will bis im Jahr 2030 die gesamte Mobility-Flotte (rund 3'100 Fahrzeuge) elektrifizieren. Deshalb muss an den Mobility-Standorten Ladeinfrastruktur aufgebaut werden und der Car-Sharing-Anbieter ist auf der Suche nach Kooperationsmöglichkeiten. Zum Teil sind geteilte Ladestandorte geplant. So führt die Stadt Bern aktuell zusammen mit Mobility ein <a href="#">Pilotprojekt</a> an zwei Mobility-Standorten durch. Angrenzend an die Carsharing-Parkplätze werden je zwei öffentliche Parkplätze mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten ausgerüstet.</p> <p><b>Koordination mit Besitzern öffentlicher Parkhäuser:</b> Die Stadt informiert die Eigentümer von privaten Parkhäusern über bestehende Hilfsmittel für den Aufbau von Ladeinfrastruktur.</p>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p><b>Koordination mit Car-Sharing-Anbieter:</b> Der Car-Sharing-Anbieter Mobility betreibt in der Stadt Dietikon aktuell 4 Fahrzeug-Standorte. Die Stadt prüft mögliche Koordinations- oder Kooperationsmassnahmen mit Mobility. Denkbar wäre, dass die Stadt zusammen mit Mobility einen Pilotversuch an einem geeigneten Standort durchführt. Angrenzend an die Carsharing-Parkplätze könnten öffentliche Parkplätze mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten ausgerüstet werden. Die Ladeinfrastruktur könnte so gemeinsam finanziert und geteilt werden.</p> <p><b>Koordination mit Besitzern öffentlicher Parkhäuser:</b> Geplant ist, dass die Stadt Dietikon die Besitzer privater, öffentlicher Parkhäuser kontaktiert und diese auf bestehende Hilfestellungen aufmerksam macht. Detaillierte Informationen zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Unternehmen bietet die Unterseite «<a href="#">Unternehmen mit Gäste-Parkplätzen</a>» von LadenPunkt. Es gibt auch einen <a href="#">Online-Kalkulator für Parkhausbetreiber</a>. Mit dem Kalkulator lässt sich rasch herausfinden, ob sich die Investition lohnt, welche Etappen sinnvoll sind und wie viele Ladeplätze es braucht.</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	Standortförderung
<b>Umsetzungshorizont</b>	laufend

## 7.3 Massnahmen Laden bei kommunalen Gebäuden

### 7.3.1 Stadt Dietikon als Arbeitgeberin

M6: Planung Ladeinfrastruktur bei kommunalen Gebäuden	
<b>Ziel</b>	Die Stadt nimmt ihre Vorbildrolle im Bereich Ladeinfrastruktur wahr. Sie plant und schafft bei kommunalen Gebäuden Möglichkeiten, dass Parkplätze von Mitarbeitenden bedarfsgerecht mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden können.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung und der Schulen.
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Ladepunkte bei kommunalen Liegenschaften bilden einen wichtigen Teil der Ladeinfrastruktur, da dort die Stadt den Aufbau der Ladeinfrastruktur direkt beeinflussen kann und dabei eine Vorbildrolle einnehmen kann.</p> <p>Die Arbeitsgruppe hat in einem ersten Schritt bereits Standorte von kommunalen Gebäuden analysiert (siehe Anhang).</p> <p>Das Parkhaus des Stadthauses soll in einem ersten Schritt separat betrachtet werden. Insbesondere durch die Zerteilung öffentliches Parkieren und Mitarbeiterparkplätze. Bei Eigeninvestitionen ist das Einbeziehen eines Abrechnungsdienstleisters unabdingbar.</p> <p>Es soll zudem geprüft werden, ob diese Ladepunkte jeweils am Wochenende und allenfalls in der Nacht allen Nutzerkreisen zu Verfügung gestellt werden können.</p>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Zur Bestimmung des Ladekonzepts werden die Ladebedürfnisse der primären Zielgruppen (Mitarbeitende, AnwohnerInnen) und die örtlichen Gegebenheiten (Kapazitätsabklärung des Stromanschlusses und Bauabklärung) in den kommunalen Gebäuden je Standort evaluiert. Die Planung der Ladeinfrastruktur soll auf den von der Arbeitsgruppe bereits durchgeführten Abklärungen und auf dem SIA 2060 Merkblatt basieren. Das SIA 2060 Merkblatt definiert fünf Ausbaustufen der Ladeinfrastruktur: von «Pipe for Power» bis «Ready to Charge».</p> <p>Für jede Ausbaustufe und für jedes Gebäude wird definiert, wie viele Parkplätze in welcher Ausbaustufe zu realisieren sind. Es gibt einen offiziellen und kostenlosen <a href="#">SIA 2060 Online-Rechner</a> auf Basis des Merkblatts SIA 2060, der die schnelle und einfache Projektierung von Ladeinfrastrukturen in Gebäuden ermöglicht.</p> <p>Das Ladekonzept definiert die Anzahl Ladepunkte und Ladeleistung pro Ladepunkt sowie die Anforderungen an das Lastmanagement und den Hausanschluss. Bei einigen Gebäuden lohnt sich allenfalls eine vertiefte Abklärung über die verfügbare Leistung.</p> <p>Auf dieser Basis werden eine Kostenanalyse und ein Investitionsplan erstellt, welcher die Netzerschliessung, Basisinfrastruktur inkl. Grabarbeiten, Lastmanagement sowie die Ladegeräte beinhaltet.</p> <p>Zudem soll das Potenzial für die Nutzung von Synergien mit bestehenden oder zukünftigen Photovoltaik-Anlagen geklärt werden (ev. Prüfung LEG/vZEV sowie intelligentes und bidirektionales Laden).</p>
<b>Zuständigkeit</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	Liegenschaftsverwaltung, Personalamt, Betreiber der Liegenschaften, EKZ, Abrechnungsdienstleister
<b>Umsetzungshorizont</b>	2026-2027



<b>M7: Ermöglichung von Lademöglichkeiten in eingemieteten Gebäuden</b>	
<b>Ziel</b>	Auch für die MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung und Schulen in eingemieteten Gebäuden sollen Lademöglichkeiten geschaffen werden.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung und der Schulen in eingemieteten Gebäuden.
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	Die Stadt wird mit den Vermietern von eingemieteten Gebäuden das Gespräch suchen, um Ladeinfrastruktur für MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung in diesen Liegenschaften anzustreben.
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Bei der Umsetzung der Massnahme ist sicherzustellen, dass nach Möglichkeit keine Benachteiligungen bzgl. Lademöglichkeiten für Mitarbeitenden entstehen, die in eingemieteten Gebäuden arbeiten. Insbesondere, da die Strompreise unterschiedlich sein können resp. der Bezugspreis unterschiedlich sein kann.</p> <p>Der Einbezug des Personalamts ist für die Umsetzung der Massnahme unerlässlich.</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	Personalamt, Verantwortliche interner Betreiber des jeweiligen Standorts
<b>Umsetzungshorizont</b>	2026

### 7.3.2 Fuhrpark der Stadt Dietikon

<b>M8: Betriebskonzept für einen erneuerbaren Betrieb des Fuhrparks der Stadt Dietikon</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt Dietikon erstellt ein Betriebskonzept für einen 100% erneuerbaren Betrieb des Fuhrparks inkl. Berücksichtigung der notwendigen Ladeinfrastruktur.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	Abteilungen mit Fahrzeugen.
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Damit die in der Energie- und Klimastrategie definierten Ziele erreicht werden können, müssen die vorhandenen fossil betriebenen Fahrzeuge durch erneuerbar betriebene Fahrzeuge ersetzt werden. Für Elektrofahrzeuge in der kommunalen Fahrzeugflotte ist die notwendige Ladeinfrastruktur zu schaffen. Der Prozess wurde in einzelnen Abteilungen teilweise bereits angestossen.</p> <p>Blaulichtorganisationen, insbesondere die Feuerwehr und die Polizei, sollen frühzeitig mit der Planung des Ersatzes und einhergehenden technischen Anforderungen beginnen, damit sowohl Fahrzeug als auch Ladeinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden können und erforderliche Leistungen bereitstehen.</p>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Anhand der Fahrzeugliste soll ein Erneuerungsplan für die kommunale Fahrzeugflotte der einzelnen Abteilungen erstellt werden. Gleichzeitig wird ein Diskurs im Umgang mit Spezialfahrzeugen geführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Basierend auf der schrittweisen Umsetzung ist der bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur pro Standort zu planen. So wird sichergestellt, dass die Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in genügendem Ausmass vorhanden sind.</li> <li>– Nebst der Umstellung auf erneuerbare Antriebe sollen auch die grundsätzliche Bedürfnisabklärung bei Ersatzbeschaffungen und mögliche Alternativen in Form von Leichtfahrzeugen in die Betrachtung einfließen.</li> </ul> <p>Die Energiefachstelle koordiniert die Erarbeitung des Betriebskonzept mit den einzelnen Abteilungen.</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	alle Abteilungen mit Fahrzeugen, EKZ
<b>Umsetzungshorizont</b>	2026-2027

## 7.4 Massnahmen Laden im Quartier

<b>M9: Ausschreibung Ladeinfrastruktur für das Laden im Quartier</b>	
<b>Ziel</b>	Der Aufbau einer bedarfsgerechten allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur auf bestehenden Parkplätzen in der Stadt Dietikon ermöglicht AnwohnerInnen ohne private Ladeinfrastruktur den Zugang zur Elektromobilität.
<b>Primäre Zielgruppen</b>	AnwohnerInnen ohne private Ladeinfrastruktur, grundsätzlich alle Nutzende von Elektrofahrzeugen
<b>Massnahmenbeschreibung</b>	<p>Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund soll ausschliesslich auf bestehenden Parkierungsflächen entstehen. Die Arbeitsgruppe hat bereits geeignete Standorte auf dem Stadtgebiet identifiziert. Dazu wurde zuerst eine Liste mit potenziellen Standorten zusammengestellt. Dies erfolgte auf Basis der räumlichen Verteilung des Ladebedarfs je Verkehrszone sowie auf anderen Kriterien, wie z.B. die Verfügbarkeit von Parkplätzen. Für die Auswahl der Standorte wurden auch die Parkplätze von kommunalen Liegenschaften berücksichtigt. Es wurde eine Long List von passenden Standorten für die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur erstellt. Die Ergebnisse aus der vorliegenden Elektromobilitätsstrategie können als Basis für die weiteren Arbeiten verwendet werden.</p> <p>Die Energiekommission hat den Grundsatz festgelegt, dass jede öffentliche Parkierungsanlage über 2 Ladepunkte verfügen muss. Die öffentliche Ladeinfrastruktur soll ausgeschrieben werden.</p>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<p>Es wird ein Umsetzungskonzept für eine Ausschreibung bzgl. Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur im Quartier erstellt. Das Konzept soll folgende Inhalte umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Standortauswahl und Priorisierung</li> <li>– Vertiefte technische Abklärungen pro Standort unter Einbezug der EKZ für die Netzerschliessung</li> <li>– Kostenschätzung pro Standort (Netzerschliessung, Grabarbeiten, Ladeinfrastruktur)</li> <li>– Vorgaben zum Ladekonzept (z.B. Ladeleistung, Authentifizierung, Zugang tagsüber für Gemeindeangestellte und in der Nacht für AnwohnerInnen, Lade- und Zeittarife) und zum Parkplatzkonzept (z.B. Nutzung von elektrifizierten Parkplätzen nur durch Elektrofahrzeuge)</li> <li>– Investitions- und Planerfolgsrechnung für Gemeinde (soll als Grundlage für mögliche Investitionen der Gemeinde und deren Refinanzierung dienen)</li> <li>– Realisierungsplan und Ausbaustufen</li> <li>– Definition von Mindestanforderungen für die Ausschreibung (technisch, baulich, betrieblich, etc.)</li> <li>– Bestimmung der Konzessionsdauer und Energieübergabepunkt sowie ev. Vorgaben bzgl. Höhe der Ladetarife</li> </ul> <p>Es ist zu diskutieren, ob eine Ausschreibung ohne vorherige Definition von möglichen Gebieten/Standorten, sondern lediglich mit den definierten Grundsätzen zu Platzierung und Skalierbarkeit erfolgen soll, um eine weitere Sicht auf den Ladebedarf auf dem Stadtgebiet durch die Anbieter zu erhalten und so das wirtschaftliche Potential zu erfahren.</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	Hochbauabteilung
<b>Einzubeziehende Stellen</b>	Präsidialabteilung (Stadtplanung, Standortförderung), Infrastrukturabteilung, Finanzabteilung, EKZ
<b>Umsetzungshorizont</b>	Q2 2026

## **8 Literaturverzeichnis**

Bundesamt für Energie BFE (2023): Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – Wie lädt die Schweiz in Zukunft?

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2022): Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050

EBP (2022): Electric and Hydrogen Mobility Scenarios 2022

## 9 Anhang

### 9.1 Erste Identifikation geeigneter Ladestandorte

In einem ersten Schritt wurden mithilfe eines Geoinformationssystems (GIS) potenzielle Standorte in der Makrolage identifiziert. Hierzu wurde das Stadtgebiet anhand verschiedener Kriterien untersucht und bewertet. Ergänzend wurde ein zusätzlicher GIS-Layer genutzt, der die bereits bestehenden Ladepunkte enthält. So können Bedarf und Bestand gegeneinander abgeglichen und resultierende Lücken identifiziert werden. Die Analyse erfolgte auf Basis der räumlichen Verteilung des Ladebedarfs je Verkehrszone (siehe Abbildung 17) sowie auf anderen Kriterien, wie z.B. die Verfügbarkeit von Parkplätzen. Für die Auswahl der Standorte wurden auch die Parkplätze von kommunalen Liegenschaften berücksichtigt. Es wurde eine Long List von passenden Standorten für die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur erstellt (siehe Abbildung 18). Diese dient als Grundlage für die geplante Ausschreibung.

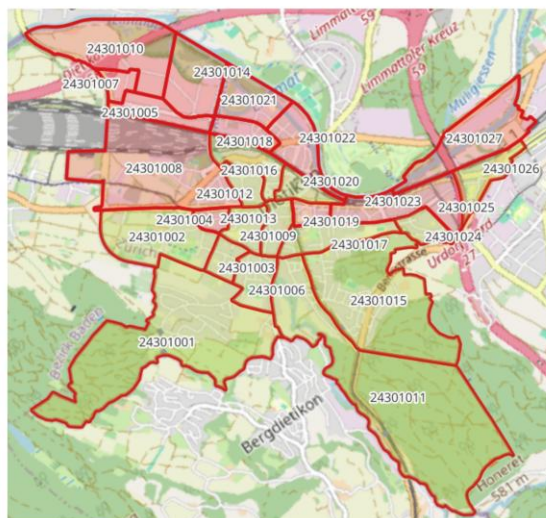


Abbildung 17: Verkehrszonen der Stadt Dietikon

---

PP Fondli/Stadthalle

---

PP Badstrasse

---

PP Zelgli (bereits 2 Ladepunkte bestehend, potential zum Ausbau vorhanden)

---

PP Kronenareal (Umgestaltung 2027, in diesem Zusammenhang Ladestationen mitdenken)

---

Parkhaus Kirchplatz

---

PP BZLT (Schöneggstrasse)

---

PP Friedhof (Guggenbühlstrasse)

---

P+R Bahnhof Glanzenberg (nördlich des Bahnhof unter der Autobahnbrücke, Eigentum Kanton)

---

PP Fischerhölzli (Fischerhölzlistrasse)

---

Abbildung 18: mögliche öffentliche Parkieranlagen für die Ausschreibung von min. 2 Ladepunkten