

# **Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat**

## **betreffend Ladestationen für Elektromobilität**

2020/38

vom 22. April 2026

### **1. Ausgangslage**

Alt Landrat Hanspeter Weibel stellt in seinem Postulat aus dem Jahr 2020 fest, dass «der Anteil von Fahrzeugen mit Elektroantrieb kontinuierlich steigt», was «auch politisch gewollt» sei. Eine Grundvoraussetzung für die Verbreitung dieser elektrischen Antriebsformen sei aber die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur. «Zahlreiche Akteure» hätten in den vergangenen Jahren solche Ladestationen eingerichtet. Nun stelle sich die Frage, «ob der Kanton ebenfalls in Sachen Ladestationen aktiv werden sollte». Ein möglicher Ansatzpunkt könnte darin bestehen, so der Postulant, bestimmte Flächen im Kantonsbesitz zur Verfügung zu stellen.

Der Regierungsrat wird darum um die Abklärung gebeten, «welche Parzellen im Kantonsbesitz konkret für eine solche Nutzung in Frage» kommen könnten bzw. unter welchen Voraussetzungen der Kanton solche Parzellen interessierten Anbietern «temporär oder dauerhaft zur Verfügung stellen kann». Weiter solle geprüft werden, «welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit auch die Gemeinden verpflichtet werden können, gleiche Prüfungs- und Vergabekriterien auf Gemeindestrassen und bei Liegenschaften im Gemeindebesitz anzuwenden».

Der Regierungsrat weist in seiner Beantwortung auf die Energie- und die Klimastrategie hin, welche bestimmte Aspekte des Vorstosses aufnehmen (Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch eine Steigerung der Zahl an Elektrofahrzeugen, Erstellung von Ladestationen auf öffentlichem Raum als Option). Es gebe aber «keinen gesetzlichen Auftrag», eine flächendeckende Elektroladeinfrastruktur aufzubauen oder zur Verfügung zu stellen; dies sei «nicht Aufgabe und Kerngeschäft des Kantons». Eine Strategie des Hochbauamtes zur Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität beziehe sich denn auch nur auf die Erstellung von Ladestationen für kantonseigene Fahrzeuge. Der Kanton habe auch keine rechtlichen Möglichkeiten, die Gemeinden in die Pflicht zu nehmen. Wenn sie solche Anlagen aufbauen wollten, liege dies alleine in deren Hoheit und Verantwortung. Im Bericht des Regierungsrats wird auch auf die «sehr hohen Investitionskosten» verwiesen.

Die Abklärungen haben nicht zuletzt auch ein greifbares Resultat gezeitigt: Eine Überprüfung sämtlicher Parzellen im Eigentum des Kantons habe zum Ergebnis geführt, dass 38 Parzellen «geeignet bis perfekt» für die Erstellung von Ladestationen seien. Für diese Parzellen, auf denen neue und öffentlich zugängliche Elektroladestationen erstellt werden könnten, solle eine Ausschreibung durchgeführt werden. Bei Interesse könnten diese Flächen somit privatwirtschaftlichen Firmen per Miete oder Baurecht zur Verfügung gestellt werden.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

### **2. Kommissionsberatung**

#### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 2. Februar 2026 beraten, dies im Beisein von Isaac Reber, Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD), und Katja Jutzi, General-

sekretärin der BUD. Kantonsarchitekt Marco Frigerio und Stephan Parlow (susttbl GmbH, externer Berater) haben den Bericht des Regierungsrats vorgestellt.

## **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

## **2.3. Detailberatung**

Die Beratung zeigte, dass die Kommission der Stossrichtung, wie sie in der Vorlage des Regierungsrats dargelegt wird, im Grundsatz zustimmt. Nachdem die Verwaltung die möglichen Standorte eruiert hat, so wurde gesagt, sei eine Ausschreibung nur die logische Folge. Dennoch waren auch kritische Stimmen zu diesem Vorgehen zu vernehmen: In einzelnen Voten wurde es als sehr weitgehend eingestuft, weil die Privatwirtschaft entsprechende Potenziale eigenständig erkennen und angehen könne. Gefragt wurde auch, warum vorliegend eine Ausschreibung ins Auge gefasst wurde, während dies bei anderen Vorstössen, in denen ein solches Vorgehen explizit gefordert war, nicht der Fall war. Die geleistete Vorarbeit, so wurde auf diese Frage entgegnet, solle nicht in der Schublade verschwinden, sondern nutzbar gemacht werden.

Die Ausführungen der Verwaltung hatten als Quintessenz ergeben, dass sich in den ländlichen Bezirken angesichts der vielen Eigenheime das «home charging» durchsetzen dürfte – und es dort Sinn machen würde, dass die Gemeinden einzelne öffentliche Ladepunkte aufbauen. Auch in den regionalen Zentren könnte eine gewisse Grundstruktur aufgebaut werden. In den eher urban geprägten Bezirken gebe es zwar heute schon ein relativ gut ausgebautes Netz; dort werde es aber nötig sein, das öffentliche Netz weiter auszubauen, weil oftmals keine privaten Lademöglichkeiten bestehen würden. Die im Aufbau vergleichsweise teuren Schnellladestationen dürften vornehmlich entlang der Autobahnen entstehen, wo viel Publikum auf eine schnelle Betankung angewiesen ist.

Gefragt wurde in der Beratung auch nach dem Einbezug der Gemeinden, welche allenfalls eigene Pläne in der Umgebung der potenziellen Standorte auf kantonalem Boden haben – und zugleich für den Bau eigener Ladestationen sensibilisiert werden könnten. Es sei gut vorstellbar, so hiess es auf dieses Stichwort hin, die Gemeinden mit einem Informationsschreiben zu bedienen und ihnen die Unterlagen zugänglich zu machen. Die Ausschreibungen selber seien auch für die Gemeinden ersichtlich, welche ihrerseits überlegen könnten, ob eigene Anlagen für sie, etwa beim Gemeindezentrum, sinnvoll seien. Dass den Gemeinden aber – auch dies eine Kernaussage der Vorlage – keine einschlägigen Vorschriften gemacht werden sollen, wurde in der Kommission nicht in Zweifel gezogen. Andererseits wurde in der Beratung betont, dass der Kanton durch die Vergabe entsprechender Parzellen keine eigenen Projekte blockieren oder verunmöglichen dürfe. Dieser Punkt, so wurde gesagt, sei abgeklärt und werde allenfalls über eine Beschränkung der Baurechts- oder Mietdauer gesteuert. Unwidersprochen blieb auch die Haltung der Verwaltung, dass die Privatwirtschaft die Ladestationen bauen und betreiben soll, wenn sie denn einen Bedarf erkennt.

Vorläufig noch unbeantwortet blieb die Frage, wie die Modalitäten der Ausschreibung aussehen sollen (Ausschreibung im Paket oder einzeln? Gestaffelte Ausschreibung? Dauer der Miete bzw. des Baurechts) – diese Fragen müssten noch abgeklärt werden. Als Zielgrösse wurde aber eine Ausschreibung auf den Jahreswechsel 2026/2027 genannt, dies nach der Neubesetzung einer aktuell vakanten Stelle.

In der Beratung wurde auch deutlich, dass ein Interessent sich mit dem örtlichen Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU) absprechen muss, das für die Netzkapazitäten wie auch die Netzstabilität verantwortlich ist. Für die EVU könnte es sich rechnen, so wurde gesagt, solche Anlagen selber zu erstellen.

Die Referenten liessen last but not least erkennen, dass eine Nutzung der kantonalen Ladestationen, die heute für die Flottenfahrzeuge reserviert sind, je nach Belegung allenfalls auch für private Fahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ermöglicht werden könnte.

Die Referenten hatten angemerkt, dass eine positive Rückmeldung des Landrats als Signal aufgefasst werde, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Mit der unbestrittenen und einstimmigen Abschreibung des Vorstosses wurde dieses Zeichen faktisch an die Verwaltung gesandt.

### **3. Beschluss der Kommission**

://: Die Umweltschutz- und Energiekommission beschliesst mit 13:0 Stimmen, das Postulat 2020/38 abzuschreiben.

22.04.2026 / gs

#### **Umweltschutz- und Energiekommission**

Thomas Noack, Präsident

#### **Beilagen**

keine