



## PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

06. Mai 2025 · Beschluss 145-2025  
6.6.3 Motorisierter Individualverkehr  
IDG-Status: öffentlich

### Elektromobilität, Erstellung von Elektroladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund, Antrag an GR

#### Ausgangslage

Die Elektromobilität wird für die Erreichung der Klimaziele im motorisierten Individualverkehr eine zentrale Rolle spielen. Der zukünftige Anteil von Elektroautos hängt stark von den CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge ab. Die Schweiz orientiert sich dabei an den Vorgaben der EU. Aktuell gilt in der EU und in der Schweiz ein Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km für Personenwagen. Die EU-Kommission hat im Rahmen des Klimapakets "Fit for 55" eine deutliche Verschärfung der aktuell geltenden Emissionswerte für Personenwagen beschlossen. Demnach sollen neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis 2035 emissionsfrei werden. Bis 2030 sind die Emissionen bei Neuwagen um 55% und bei leichten Nutzfahrzeugen um 50% zu senken.

In der Stadt Kloten wurde in der Volksabstimmung vom 29. November 2020 der "Nachhaltigkeitsartikel" (Art. 1<sup>bis</sup>) in der Gemeindeordnung der Stadt Kloten beschlossen, welcher per 1. Januar 2022 in Kraft getreten ist. Der Nachhaltigkeitsartikel bestimmt die Energie- und Umweltpolitik der Stadt Kloten wie folgt:

- Die Stadt Kloten setzt in der Energie- und Umweltpolitik auf ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit.
- Der Stadtrat erarbeitet zusammen mit der Energiekommission eine Gesamtenergiestrategie. Diese umfasst etapierte Ziele zur Förderung der Energie- und Ressourceneffizienz sowie zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses.
- Zur Erreichung der etapierten Ziele und für die Umsetzung der entsprechenden Massnahmen beantragt der Stadtrat alle vier Jahre einen Rahmenkredit.

Im Sinne dieses Auftrags formulierte die Energiekommission eine Gesamtenergiestrategie, welche am 9. März 2021 vom Gemeinderat genehmigt wurde. Die Energiekommission hat für die langfristige Zielerreichung Massnahmenswerpunkte im Bereich Wärmeversorgung in Gebäude, erneuerbare Stromproduktion und der Mobilität formuliert. Für die Massnahmen in der Dekarbonisierung der Mobilität wurde im Rahmen des ordentlichen Budgets 2022 eine Studie zur Entwicklung der Personenwagen in Kloten durchgeführt.

Der Stadtrat Kloten hat bereits am 14. April 2020 im Beschluss 76-2020 festgehalten, dass der kommenden Elektrifizierung der Personenwagen Rechnung getragen werden soll. Am 11. Juli 2023 hat der Stadtrat zudem mit Beschluss 191-2023 auch dem Ausbau einer Schnelladestation durch den Anbieter Fastned bei der Ruebisbachhalle zugestimmt.

## Entwicklung der Elektromobilität in Kloten

Im Hinblick der erwarteten Entwicklung der Elektromobilität wurde eine Bedarfsanalyse durch die Firma Ernst Basler und Partner (EBP) zur Ladeinfrastruktur in der Stadt Kloten erstellt. Gemäss Studie werden im Jahr 2030 voraussichtlich 23% der Personenwagen rein elektrisch betrieben und im Jahr 2050 erreicht dieser Anteil voraussichtlich 93%. Derzeit sind 5.6% der Personenwagen im Bestand in Kloten elektrisch betrieben. Die Abbildung 1 zeigt die erwartete Entwicklung des Bestands von Personenwagen nach Antriebstechnologie in Kloten. Plug-in Hybride spielen zwar mittelfristig noch eine Rolle, Wasserstoff-Brennstoffzellen werden aber nur marginale Marktanteil bei Personenwagen erreichen.

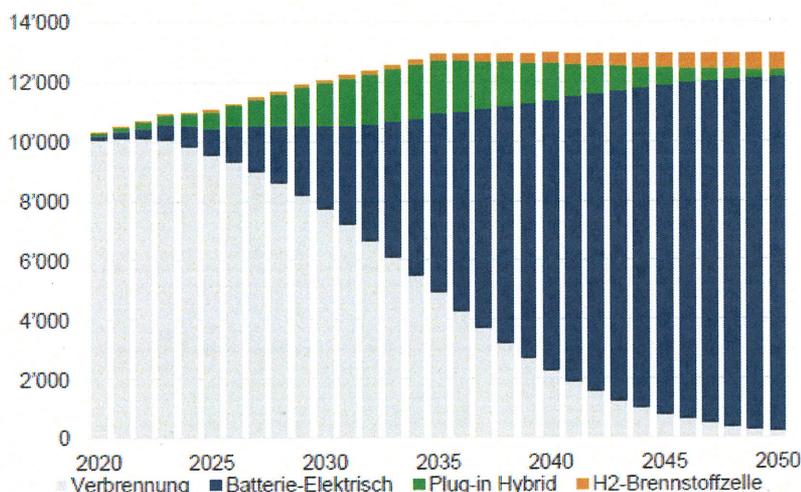


Abbildung 1: Entwicklung der Antriebstechnologie bei Personenwagen

Mit der Studie wurde auf Basis der Entwicklung der Zulassungen von Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren auch der entsprechende Ladebedarf an Ladestationen abgeleitet. Es kann dabei davon ausgegangen werden, dass eine Mehrheit der Lademöglichkeiten durch private Heimpladestationen abgedeckt werden können. Es wird auch erwartet, dass ein Teil der benötigten Ladeinfrastruktur durch Arbeitgeber am Arbeitsplatz (Work), an sogenannten Points of Interest (POI), z.B. beim Einkauf, und durch Ladesäulen im Quartier (Home oG) sowie Schnellladestationen (Fast) abgedeckt werden müssen (s. Abbildung 2).

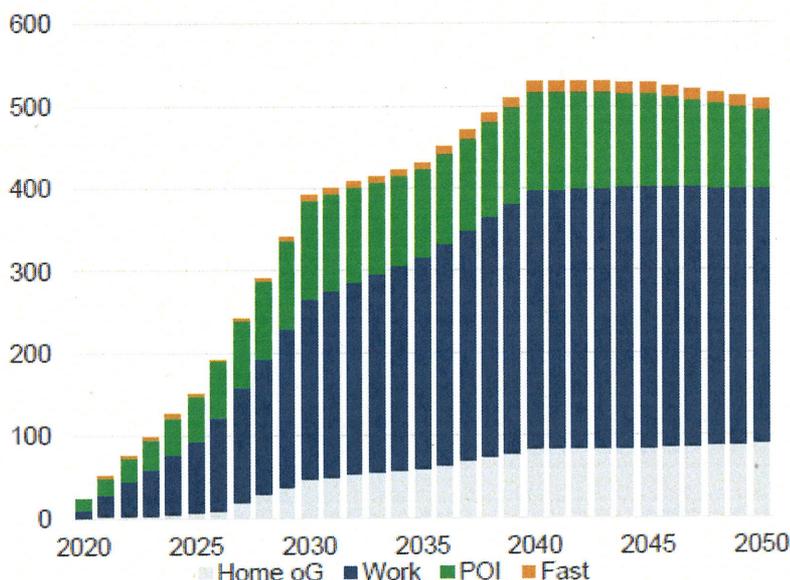


Abbildung 2: Entwicklung des Bedarfs an Ladestationen bei öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Eine Ladestation bedient zwei Parkplätze: Arbeitsplatz (Work), Points of Interest (POI), im Quartier (Home oG), Schnellladestationen (Fast)

Die Studie prognostiziert für Kloten, dass bis 2050 ein Bedarf von zwölf Schnellladestationen und knapp 180 öffentlich zugängliche Ladestationen, wobei etwas weniger als die Hälfte Ladestationen auf öffentlichem Grund und der Rest an sogenannten Point of Interest (Restaurants, Einkaufsmöglichkeiten, Flughafen Zürich) entstehen sollten.

### Bedarf an Ladeinfrastruktur im Quartier für die nächsten 10 Jahre

Bis 2035 werden laut Studie von EPB ca. 60 Ladestationen im Quartier benötigt. Dabei werden pro Ladestation zwei Ladepunkte zur Verfügung gestellt, was also ca. 120 Ladepunkte entsprechen würde.

Ladepunkte	2025	2035	2045
Privat Zuhause	850	3971	5654
<b>Öffentlich im Wohnquartier</b>	<b>20</b>	<b>120</b>	<b>168</b>
Ladestationen von Firmen für Pendler und Flottenfahrzeuge	174	512	636
Öffentlich von Firmen bei Restaurants, Einkauf, etc.	108	216	228
Schnellladetankstellen	4	12	24

Tabelle 1: Bedarf an Ladeinfrastruktur bis 2035 nach Kategorie, eine öffentlich zugängliche Ladestation entspricht üblicherweise zwei Ladepunkten. Pro Ladepunkt wird ein Parkplatz benötigt.

Gegenwärtig bestehen in Kloten an sogenannten Point of Interest, also öffentlich zugänglich bei Firmen, Restaurants, etc. neun Standorte mit 64 Ladestationen, zwei Standorte mit sechs Ladepunkten im Steinacker für das Laden am Arbeitsplatz, zwei Standorte mit neun öffentlichen Schnellladepunkten am Flughafen Zürich und ein Ladepunkt beim Lidl, jedoch noch keine Stationen welche explizit für das Laden im Quartier ausgerichtet sind (Abbildung 3). Der Bedarf an Ladeinfrastruktur ist somit für die Point of Interest gut abgedeckt nicht jedoch für das Laden im Quartier.

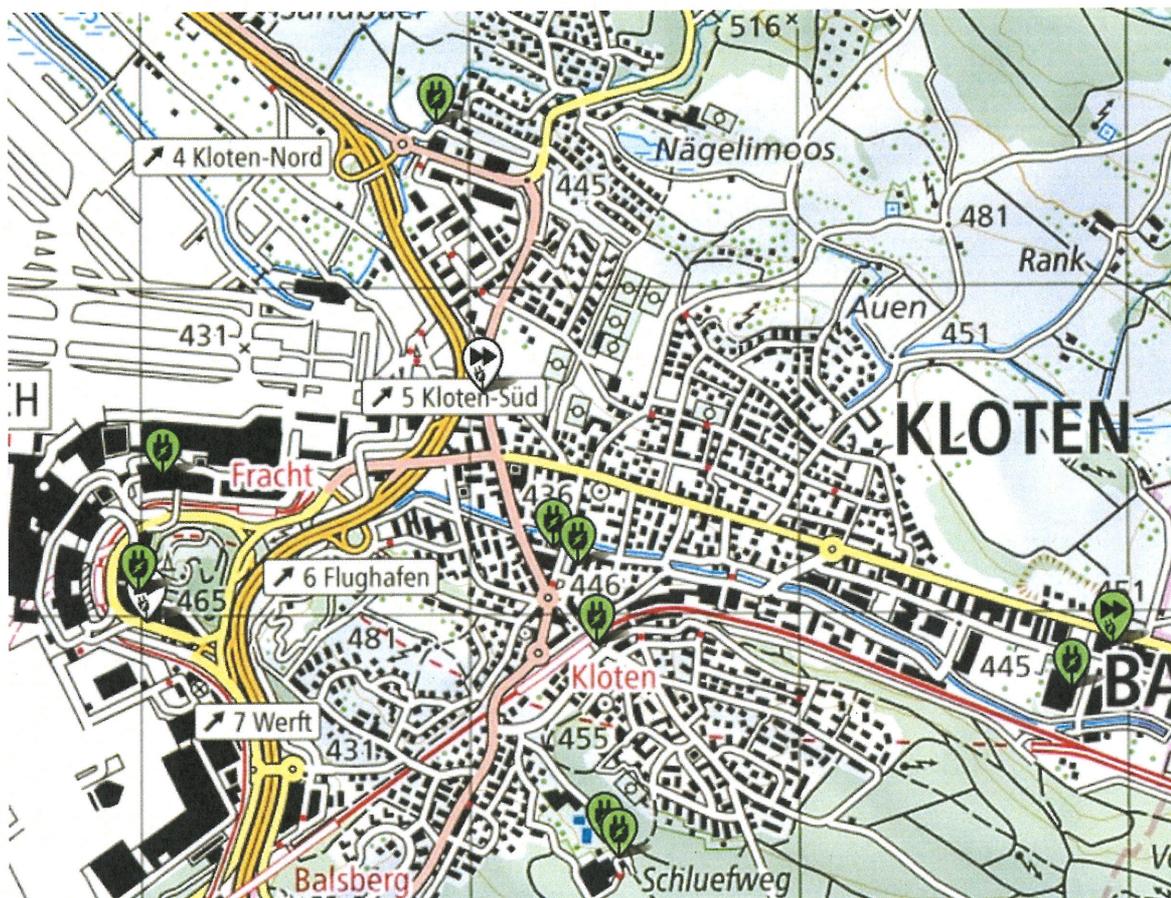


Abbildung 3: Standorte mit bestehender Ladeinfrastruktur in Kloten gemäss der aktuellen Karte der Ladepunkte für Elektroautos (Bundesamt für Energie BFE). In dieser Karte fehlt die Ladestation der ibk AG beim Schluefweg.

### Ausbau an öffentlicher Ladeinfrastruktur

Der Stadtrat Kloten hat bereits am 14. April 2020 im Beschluss 76-2020 festgehalten, dass der kommenden Elektrifizierung der Personenwagen Rechnung getragen werden soll und hat deshalb den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität auf öffentlichen Flächen begrüsst. In diesem Sinne wurden zwischenzeitlich beim Parkplatz Breitstrasse, an der Ruebisbachhalle und beim Schluefweg sogenannte AC-Ladestationen auf öffentlichem Grund in Zusammenarbeit mit privaten Anbietern erstellt.

AC steht dabei für „Wechselstrom“ (engl. *Alternating Current*). Solche Ladestationen bieten in der Regel Ladeleistungen zwischen 11 kW und 22 kW, was je nach Fahrzeugtyp eine mehrstündige Ladezeit bedeutet (zum Beispiel 4–8 Stunden bis zur Vollladung). DC bedeutet „Gleichstrom“ (engl. *Direct Current*), üblicherweise mit höheren Ladeleistungen ab 50 kW aufwärts. Dadurch können Fahrzeuge bei einer DC-Schnellladestation meist innert 1–2 Stunden oder sogar schneller aufgeladen werden.

Weitere öffentlich zugängliche Stationen auf Privatgrund wurden von Dritten, wie Flughafen Zürich (AC), Lidl (DC), in der Tiefgarage Marktgasse (AC) oder etwa von Betrieben im Steinacker (AC und DC) erstellt. Am 11. Juli 2023 hat der Stadtrat mit Beschluss 191-2023 auch dem Ausbau einer DC-Schnellladestation durch den Anbieter Fastned bei der Ruebisbachhalle zugestimmt.

### Rolle der Stadt beim Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur im Quartier

Diese Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein für die Dekarbonisierung des Personenverkehrs. Nicht alle Einwohnenden in Kloten können auf eine eigene Ladestation im Eigenheim oder bei Mietwohnungen zurückgreifen. Einwohnende, welche ihre Fahrzeuge auf öffentlichem Grund parkieren, werden darauf angewiesen sein, auf eine genügend dichte und verfügbare lokale Ladeinfrastruktur zurückgreifen zu können.

Der Ausbau an öffentlicher Ladeinfrastruktur im Quartier wird jedoch ohne Unterstützung durch die Stadt Kloten nicht realisiert werden. Diverse Abklärungen mit verschiedenen Anbietern haben gezeigt, dass insbesondere die Investitionen in die Basisinfrastruktur (Netzanschluss, Tiefbau) solche Ladesäulen im Quartier zumindest kurz- und mittelfristig unrentabel machen. Hier kann die Stadt eine unterstützende Rolle einnehmen. Durch eine Vorfinanzierung kann die Stadt die nötige Basisinfrastruktur über einen längeren Zeitraum amortisieren, als dies den Anbietern von Ladeinfrastruktur möglich wäre.

Die Erstellung der Basisinfrastruktur durch die Stadt Kloten ist aus folgenden Gründen notwendig:

- Die Basisinfrastruktur, einschliesslich Netzanschluss und Tiefbau, erfordert hohe Anfangsinvestitionen, die sich erst über einen längeren Zeitraum amortisieren. Die Stadt kann diese Investitionen über einen längeren Zeitraum amortisieren als dies privaten Anbietern möglich ist.
- Durch die Bereitstellung der Basisinfrastruktur unterstützt die Stadt aktiv die Förderung der Elektromobilität und trägt zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei. Dies steht im Einklang mit der Gesamtenergiestrategie der Stadt Kloten.
- Durch die Kontrolle über die Basisinfrastruktur kann die Stadt sicherstellen, dass die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht und an strategisch wichtigen Standorten errichtet wird. Dies gewährleistet eine flächendeckende Versorgung und erhöht die Nutzerfreundlichkeit und erlaubt Einwohnenden ohne Ladeinfrastruktur mit privatem Parkplatz auf die e-Mobilität umzusteigen.

### **Investitionszeiträume für die Basisinfrastruktur von Ladesäulen**

Für die Realisierung von Ladeinfrastruktur werden Ausbaustufen gemäss SIA 2060 differenziert. Für jede Ausbaustufe sind verschiedene Investitionszeiträume definiert. Sie hängen von der Lebensdauer der Bausubstanz ab und sind in Tabelle 2 zusammengefasst. Über eine Standortmiete (fix oder pro kWh verkauften Strom) kann die Basisinfrastruktur (A-C in Tabelle 2) nach Angaben einer Planerfolgsrechnung von EBP in einem Zeitraum von ca. 20 Jahren amortisiert werden und die Anbieter der Ladeinfrastruktur von Investitionskosten entlasten.

Ausbaustufe	Investitionszeiträume	Lebensdauer
A	100 Jahre	Rohbau
B	50 Jahre	Starkstromanlagen und Leitungen
C	15-50 Jahre	Leitungen und Steckdosen
D	8-12 Jahre	Ladestation

Tabelle 2: Investitionszeiträume für die Ausbaustufe (nach SIA 2020).

### **Benötigte Ladeinfrastruktur im Quartier und Auswahl der Standorte**

Um den Umfang einer solchen Vorleistung abzuschätzen wurde in einer Studie durch EBP der effektive Bedarf an Ladeinfrastruktur auf Quartierebene in Kloten bestimmt. Der Bedarf auf Quartierebene wurde durch die Analyse der erwarteten künftigen Verkehrsbewegungen unter Verwendung des nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM 2017, Abbildung 4) erhoben. In der Energiekommission wurden mit den Erkenntnissen aus der Verkehrsmodellierung dann entsprechend mit den lokalen Kenntnissen potentielle künftige Standorte für Ladeinfrastruktur ausgeschieden.

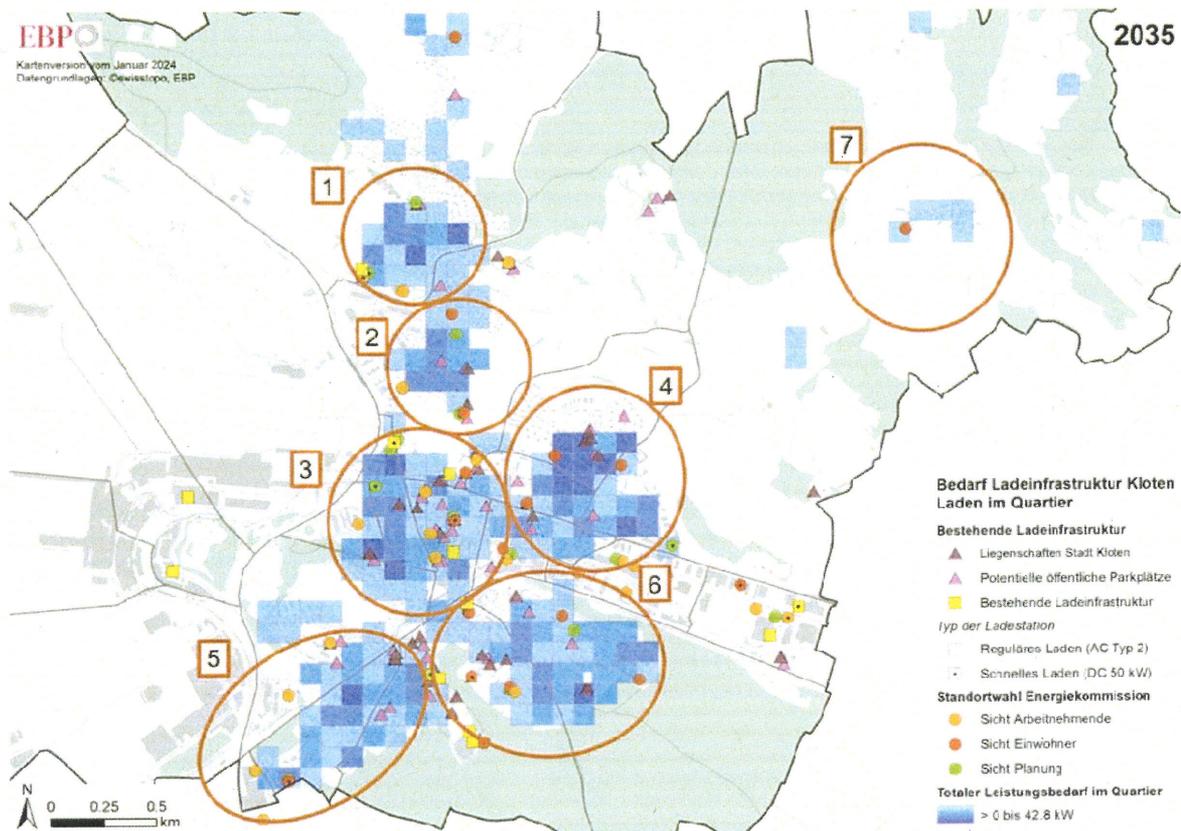


Abbildung 4: Bedarfsanalyse der Ladeinfrastruktur im Quartier, je dunkler die Farbe Blau, desto grösser der Bedarf.

Nach Festlegung der möglichen Quartierladepunkte durch die Energiekommission wurden diese Standorte durch eine verwaltungsinterne Projektgruppe, vertreten durch die Sicherheit, Liegenschaftenverwaltung, Schulverwaltung sowie Tiefbau und Unterhalt auf die Eignung als Ladepunkte auf Grund der bestehenden Nutzung der Parkplätze geprüft. Die Standorte aus der engen Auswahl wurden zudem auf die verfügbaren Anschlussleistungen an das Stromnetz und auf die Umsetzbarkeit und Kosten der nötigen Tiefbauarbeiten beurteilt.

### Geeignete Standorte für Ladeinfrastruktur im Quartier

Nach diesem Auswahlprozess haben sich schliesslich von 2'150 öffentlichen Parkplätzen im Eigentum der Stadt Kloten noch deren 32 Parkplätze an sieben Standorten für die Erschliessung für eine öffentliche Ladeinfrastruktur als geeignet herausgestellt, an zwei Standorten können sechs Parkplätze neu geschaffen werden (Tabelle 3 und Abbildung 5). Mit diesen neuen Standorten können somit 38 Ladepunkte realisiert werden, was ca. 1/3 des Bedarfs bis 2035 abdeckt (Tabelle 1).

Bestehende Parkplätze	Standort	11kW AC	50 kW DC	Total Parkplätze
Fussballplatz Flurstrasse	Parkplatz Fussballplatz Flurstrasse	4		4
Hohrainli	Hohrainlistrasse 51-47	4		4
Stadtbibliothek	Kirchgasse 16	2	2	4
Schulhaus Spitz	Schulstrasse 25	2	2	4
Stighag	Parkplatz Stighag	4	4	8
Kindergarten Freienberg	Weinbergstrasse 7	2		2
Gerbegasse	Schaffhauserstrasse 136	4	2	6
Ausbau bestehende Parkplätze		22	10	32

Neue Parkplätze	Standort	11kW AC	50 kW DC	Total Parkplätze
Quartiertreff Hagenholzstrasse	Hagenholzstrasse 30		2	2
Pigna	Graswinkelstrasse 24-60	4		4
<b>Ausbau neue Parkplätze</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>
<b>Ausbau Total</b>		<b>26</b>	<b>12</b>	<b>38</b>

Tabelle 3: Standortauswahl für den Ausbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund. Die Parkplätze bei der Pigna und beim ehemaligen Quartiertreff an der Hagenholzstrasse können neu geschaffen werden.

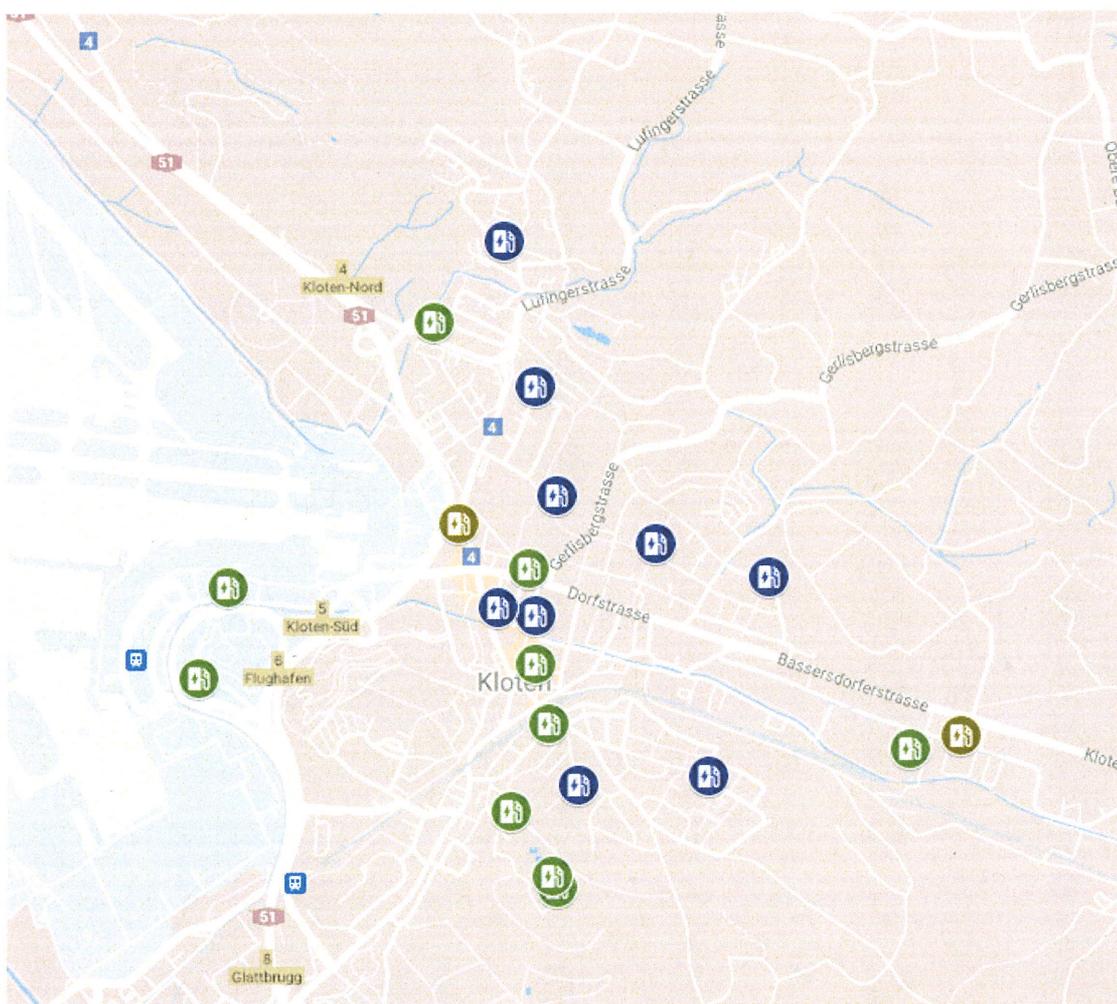


Abbildung 5: Künftiges Angebot an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Kloten. Grün: Bestehende Ladestandorte an Point of Interest, Blau: geplante Standorte im Quartier auf öffentlichem Grund.

### Bewirtschaftung von Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur

Ein Teil der geplanten Ladepunkte entsteht somit durch die Umwidmung bestehender Parkplätze. Dies kann gerade zu Beginn bei einigen Nutzenden auf Kritik stossen, insbesondere wenn diese Parkplätze bislang gut ausgelastet waren. Allerdings ist es für die Förderung der Elektromobilität und zur Erreichung der Klimaziele unabdingbar, einen Teil des Parkraums exklusiv für das Laden von Elektrofahrzeugen auszuweisen. Wegen der Konkurrenz um Parkierraum ist es umso wichtiger, dass Parkieren ohne Ladevorgang verhindert wird, damit die Ladestandorte effizient genutzt werden können.

Die gewählten Parkplätze werden deshalb auch künftig als solche bewirtschaftet, das heisst während des Ladens muss auch die Gebühr für das Parkieren (z.B. per Parkingpay) entrichtet werden, welche an dem

jeweiligen Standort gilt. Das nichtbezahlen der Parkgebühr wird wie bei jedem anderen Parkfeld gebüsst. Das Parkieren von fossilen Fahrzeugen oder Parkieren ohne Ladevorgang muss per Verfügung für jeden Standort verboten und entsprechend signalisiert werden. Es ist zwar möglich, ein Fahrzeug anzustecken, ohne vorgängig einen Ladevorgang zu starten. Ladesäulen zeigen hierbei jedoch an, ob ein Ladevorgang gestartet wurde oder nicht und kann so kontrolliert werden. Anbieter verhindern zudem das stehenbleiben nach Abschluss des Ladevorgangs, indem nach Ladeschluss ab einer bestimmten Zeitspanne ohne Strombezug sogenannte Blockiergebühren erhoben werden. Die Blockiergebühren fallen zusätzlich zu den Ladekosten an und steigen häufig mit der Dauer der Blockade. Beim Laden über Nacht (bei AC Ladestationen) werden nachts üblicherweise keine Blockiergebühren erhoben.

### Kosten der Erschliessung mit Basisinfrastruktur

Die Kosten für den Ausbau der Basisinfrastruktur an den verschiedenen Standorten wurden einerseits durch EBP auf Basis von Erfahrungswerten geschätzt und andererseits wurden die erwarteten Kosten für die Erschliessung durch das Ingenieur Martinelli Lanfranchi inklusive Augenschein vor Ort erhoben. Die Kostenschätzung beinhalten Netzanschlusskosten, Elektroleitung, Kabel und Kabelzug, Belagsarbeiten, Fundamente für Säulen, technische Arbeiten, sowie verschiedenes wie Markierung, Gärtnerarbeiten und Unvorhergesehenes.

Die Gesamtkosten für die Erschliessung aller 38 Parkplätze belaufen sich auf Fr. 680'462.00 inkl. MWST. Nach Abzug der voraussichtlichen Förderung des Kantons in Höhe von Fr. 114'000.00 betragen die Nettokosten inkl. MWST Fr. 566'462.00. Die Kostenaufstellung für die einzelnen Standorte ist in Tabelle 4 aufgelistet.

Der Betrag ist im Budget 2025 und 2026 enthalten. Der Kredit ist im Rahmen einer einmaligen Ausgabe innerhalb des Budgets zu bewilligen und liegt damit in der Kompetenz des Gemeinderates.

Name	Ausbaukosten
Fussballplatz Flurstrasse	Fr. 48'200.00
Hohrainli	Fr. 47'900.00
Stadtbibliothek Kirchgasse	Fr. 42'750.00
Schulhaus Spitz	Fr. 102'500.00
Fussballplatz Stighag	Fr. 118'000.00
Kindergarten Freienberg	Fr. 57'500.00
Gerbegasse	Fr. 39'575.00
Quartiertreff Hagenholzstrasse	Fr. 57'150.00
Pigna	Fr. 115'900.00
Summe	Fr. 629'475.00
Total inkl. MWST	Fr. 680'462.00
Förderung Kanton 3000.- / PP	Fr. 114'000.00
<b>Total exkl. MWST</b>	<b>Fr. 566'462.00</b>

Tabelle 4: Kostenaufstellung der Erschliessung der geplanten Ladestandorte mit Basisinfrastruktur.

In der Investitionsrechnung sind 2025 Fr. 300'000.00 für den Ausbau von Ladestationen unter Konto 620.5060.032 enthalten. Im Finanzplan 2025 sind 2026 nochmals Fr. 400'000.00 eingestellt worden.

## Submission einer Konzession zum Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur

Die Stadt Kloten wird selbst keine Ladeinfrastruktur betreiben, dies sollen Dritte übernehmen. Da die ibk AG ebenfalls keine Ladeinfrastruktur betreiben will, soll eine Konzession für die Realisierung und den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur (an den in aufgelisteten Standorten) durch ein Ausschreibungsverfahren vergeben werden. Die Submission wird durch die Firma EBP begleitet, die entsprechenden Submissionsunterlagen mit Zuschlags- und Eignungskriterien sind durch EBP erstellt worden. Anstelle einer fixen Miete pro Parkplatz mit Ladepunkt soll als Zuschlagskriterium eine Konzessionsgebühr pro bezogene kWh erhoben werden. Mit einer Konzessionsgebühr in Abhängigkeit des verkauften Stroms profitiert die Stadt vom wachsenden Ladegeschäft. Gleichzeitig bietet es den Anbietern ein wirtschaftliches Betreiben ihrer Elektroladeinfrastruktur, insbesondere in der Anfangsphase.

Bestehende Parkplätze	Standort	11kW AC	50 kW DC	Total Parkplätze
Fussballplatz Flurstrasse	Parkplatz Fussballplatz Flurstrasse	4		4
Hohrainli	Hohrainlistrasse 51-47	4		4
Stadtbibliothek	Kirchgasse 16	2	2	4
Schulhaus Spitz	Schulstrasse 25	2	2	4
Stighag	Parkplatz Stighag	4	4	8
Kindergarten Freienberg	Weinbergstrasse 7	2		2
Gerbegasse	Schaffhauserstrasse 136	4	2	6
<b>Ausbau bestehende Parkplätze</b>		<b>22</b>	<b>10</b>	<b>32</b>

Neue Parkplätze	Standort	11kW AC	50 kW DC	Total Parkplätze
Quartiertreff Hagenholzstrasse	Hagenholzstrasse 30		2	2
Pigna	Graswinkelstrasse 24-60	4		4
<b>Ausbau neue Parkplätze</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>

<b>Ausbau Total</b>		<b>26</b>	<b>12</b>	<b>38</b>
---------------------	--	-----------	-----------	-----------

Die Zuschlagskriterien umfassen:

- Konzessionszuschlag (35%): Die Höhe der Konzessionsgebühr pro vom Endkunden bezogene kWh in Rp/kWh exkl. MWST. wird bewertet. Die höchste Konzessionsgebühr erhält die maximale Punktzahl.
- Nutzerfreundlichkeit (30%), davon:
  - Endkundentarif (20%): Die Differenz zwischen dem maximalen Endkundentarif und dem Referenzstrompreis wird bewertet. Ein niedrigerer Endkundentarif erhält eine höhere Punktzahl.
  - Preistransparenz (5%): Die Transparenz der Preisgestaltung wird bewertet.
  - Alternative Zahlungsmöglichkeiten (5%): Die Vielfalt und Benutzerfreundlichkeit der angebotenen Zahlungsmethoden werden bewertet.
- Konzept (35%), davon:
  - Auftragsanalyse (15%): Die Qualität und Detailliertheit der Auftragsanalyse werden bewertet.
  - Offert-Präsentation (15%): Die Qualität der Präsentation und die Beantwortung der Fragen während der Präsentation werden bewertet.

- Serviceleistung (5%): Die garantierte Reaktionszeit bei Störungen wird bewertet. Kürzere Reaktionszeiten erhalten höhere Punktzahlen.

Die Ausschreibung erfolgt im offenen Verfahren und unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes des Kantons Zürich über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (BeiG IVöB) sowie der Submissionsverordnung des Kantons Zürich (SVO). Die Bewertung erfolgt anhand einer Punkteskala, wobei die maximale Punktzahl für jedes Kriterium 5 Punkte beträgt. Die Gesamtpunktzahl ergibt sich aus der Multiplikation der Note mit der Gewichtung des jeweiligen Kriteriums. Das Angebot mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Zuschlag.

Voraussetzung für die Erteilung einer Konzession ist, dass das beste Angebot auch eine Amortisation der Basisinfrastruktur innert 20 Jahren erlaubt, dies wird die Firma EBP mit einer Planerfolgsrechnung prüfen. Die Konzession für den Betrieb der Ladeinfrastruktur soll für 15 Jahre vergeben werden.

## Fazit

Die Energiekommission empfiehlt dem Stadtrat die Erschliessung der oben genannten Parkplätze mit Basisinfrastruktur und die Submission einer Konzession für den Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur. Die Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur in Kloten ist ein bedeutender Schritt in Richtung einer nachhaltigen und klimaverträglichen Mobilität und hat mehrere positive Auswirkungen:

- Netto-Null-Ziele:
  - Die Förderung der Elektromobilität durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur trägt wesentlich zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Netto-Null-Ziele der Stadt Kloten, da Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen.
- Energiestrategie der Stadt Kloten:
  - Der Beschluss steht im Einklang mit der Gesamtenergiestrategie der Stadt Kloten, die auf ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit setzt. Durch die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur wird die Nutzung erneuerbarer Energien gefördert und die Energieeffizienz gesteigert. Dies unterstützt die langfristigen Ziele der Stadt zur Reduktion des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen.
- Steigender Bedarf an Ladeinfrastruktur:
  - Die erwartete Zunahme an Elektrofahrzeugen in den kommenden Jahren erfordert eine entsprechende Ladeinfrastruktur. Der Beschluss berücksichtigt diese Entwicklung und stellt sicher, dass die Stadt Kloten auf den steigenden Bedarf vorbereitet ist. Die Bereitstellung öffentlichen Ladepunkten an strategisch wichtigen Standorten deckt den kurz- und mittelfristigen Bedarf an Ladeinfrastruktur in den Quartieren von Kloten. Dies wird nicht nur die Attraktivität der Elektromobilität erhöhen, sondern auch die Lebensqualität der Einwohnenden und die Attraktivität der Stadt Kloten verbessern.
- Umwidmung von Parkplätzen für die Ladeinfrastruktur
  - Der grössere Teil der geplanten Ladepunkte entsteht durch die Umwidmung bestehender, teils stark beanspruchter Parkplätze. Dies kann gerade zu Beginn bei einigen Nutzenden auf Kritik stossen. Allerdings ist es für die Förderung der Elektromobilität und zur Erreichung der Klimaziele unabdingbar, einen Teil des knappen Parkraums für Elektrofahrzeuge auszuweisen. Die korrekte Nutzung dieser Standorte muss deshalb klar geregelt und kontrolliert werden.

Insgesamt ist der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität in Kloten. Er zeigt das Engagement der Stadt für den Klimaschutz und die Förderung erneuerbarer Energien und setzt ein starkes Zeichen für die Umsetzung der Netto-Null-Ziele.

**Beschluss:**

1. Der Stadtrat stimmt der Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur an den oben genannten Standorten und der Vorfinanzierung der Basisinfrastruktur im Grundsatz zu.
2. Zum Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur an den oben genannten Standorten soll eine Konzession in einer Submission im offenen Verfahren, mit den oben genannten Kriterien, vergeben werden.
3. Für die Erschliessung der oben genannten Standorte mit Basisinfrastruktur beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat im Sinne von Art. 16 Abs. 1 lit. f GO einen (Brutto-)Kredit in der Höhe von Fr. 680'462.00 inkl. MWST zu Lasten des Investitionskonto 620.5060.032 zu genehmigen.
4. Die vom Kanton Zürich erhältlichen Beiträge sind separat einzufordern.

Mitteilungen an:

- Büro Gemeinderat (GRPK)
- Leiter Tiefbau
- Energiekommission
- Energie und Umweltberater

Für Rückfragen ist zuständig: Daniel Martinelli, Energie- und Umweltberater, 044 815 16 07

**STADTRAT KLOTEN**

  
René Huber  
Präsident

  
Thomas Peter  
Verwaltungsdirektor

**Versandt: - 8. Mai 2025**