

Ladestation verzweifelt gesucht: Warum Mieter kaum E-Autos besitzen

Mobilität Schweizer Städte bieten nur wenige Ladestationen für Elektroautos auf öffentlichen Parkplätzen an. Die Branche argwöhnt, dass diese den privaten Autoverkehr am liebsten ganz verbannen möchten.

Stefan Häne und
Gregor Poletti

Elektroautos sind noch immer ein Privileg. Heute sind es vor allem Hausbesitzer, die auf diese Fahrzeuge setzen – meistens als Zweitwagen. Mieter dagegen fahren noch kaum elektrisch. Selbst wenn sie es möchten, stossen sie auf Hindernisse. Eines der grössten stellt der Mangel an öffentlichen Ladestationen dar, etwa in der blauen Zone im Quartier. Das belegt eine Studie der Universität St. Gallen aus dem Jahr 2018. Darin bezeichnen über 80 Prozent der Befragten die Verfügbarkeit von Ladestationen als entscheidend bei der Frage, ob sie sich ein Elektroauto anschaffen sollen – oder doch wieder einen Benzin- oder Dieselmotorwagen.

Die Anzahl E-Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen ist in den Städten tatsächlich bescheiden, wie eine Umfrage dieser Zeitung bei den zehn grössten Schweizer Kommunen bestätigt. Von den circa 150 000 Parkplätzen, welche diese Städte direkt bewirtschaften, sind weniger als 200 mit einer E-Ladestation ausgerüstet, also rund ein Promille.

Selbst Spitzenreiter St. Gallen liegt deutlich unter einem Prozent an Parkplätzen für Elektroautos im Verhältnis zu allen öffentlichen Parkplätzen auf seinem Gebiet: Von den rund 8500 Standplätzen für Autos verfügen 55 über die Möglichkeit, ein E-Auto mit Strom aufzutanken. Die Promotoren der E-Mobilität fordern nun eine Tempoverschärfung: «Wir würden es sehr begrüßen, wenn es mehr Angebote geben würde, insbesondere in öffentlichen Parkhäusern und den blauen Zonen in den Quartieren», sagt Jürg Grossen. Er präsidiert nicht nur die Grünliberalen, sondern auch den Elektromobilitätsverband Swiss E-Mobility.

1:1-Umstellung erachten die Städte als wenig sinnvoll

Grossen ist aufgrund seiner langjährigen Erfahrung in der nationalen Verkehrskommission überzeugt: Die grossen Städte, mehrheitlich politisch links-grün dominiert, möchten am liebsten den gesamten motorisierten Verkehr auf den ÖV umlenken. Dies sei aus Umweltsicht zwar verständlich, so Grossen, aber ebenso unrealistisch, da in der Schweiz immer noch 80 Prozent der Haushalte über ein Auto verfügen: «Dieser Tatsache muss man gerecht werden und auch die Städte in die Verantwortung nehmen, damit diese ihren Teil zu klimaschonender individueller Mobilität beitragen.»

Der Städteverband verfolge nicht das Ziel, dass die Leute vom Auto weggämen, entgegnet Renate Amstutz, Direktorin des Schweizerischen Städteverbandes. Aber sie macht auch klar, dass der Städteverband eine 1:1-Flottenumstellung vom Verbrenner zum Elektroauto als wenig zielführend erachtet. Sinnvoll wäre es aus Sicht des Verbands, wenn



Kleines Angebot: Nur 200 von 150 000 öffentlichen Parkplätzen haben eine E-Ladestation. Foto: Marc Dahinden

vor allem E-Busse, Fussverkehr oder eine bessere Veloinfrastruktur gefördert sowie die Autos besser ausgelastet würden, etwa mit Carsharing. Im Verlauf dieses Jahres wird der Städteverband in einer Studie ausloten, welche Massnahmen die Kommunen in den kommenden Jahren lancieren können, um die «abgasfreie Mobilität» zu fördern.

Einzelne Städte wie etwa Basel und Bern sind bereits weiter.

Sie untersuchen, wie die E-Autofahrer die bestehenden Ladestationen nutzen und ob zusätzlicher Bedarf besteht.

Stadt Zürich unterstützt Eigentümer finanziell

So läuft in Bern seit März 2019 ein Pilotprojekt in der blauen Zone. Erklärtes Ziel ist es, bei zwei Ladestationen Erkenntnisse zum Nutzungsverhalten und der Zahlungsbereitschaft zu ge-

winnen. In Basel hat der Regierungsrat im vergangenen Sommer ein Gesamtkonzept Elektromobilität verabschiedet, welches 200 öffentlich zugängliche Ladestationen vorsieht. Diese sollen sich nach den Bedürfnissen möglicher Nutzer richten: Interessierte Mieter, die keinen eigenen Abstellplatz besitzen und ein Elektroauto anschaffen wollen, sollen über eine Onlineplattform ihr Interesse anmelden. Ist die

Trendwende: Landesweit erstmals weniger Autos mit Verbrennermotor

Noch fahren vergleichsweise wenige Elektroautos auf Schweizer Strassen, doch es werden immer mehr. Im letzten Jahr stieg die Zahl der rein elektrisch betriebenen Autos von 19 200 auf insgesamt 28 700. Gleichzeitig gab es im Vergleich zum Vorjahr – erstmals überhaupt – weniger Personenwagen, die mit Benzin oder Diesel fahren. Ihre Zahl schrumpfte von 4,489 Millionen auf 4,482 Millionen; das zeigen neue Daten des Bundesamts für Statistik. Bereits in der aktuellen

Zürcher Motorfahrzeugstatistik hat sich dieser Trend angekündigt. Im Jahr 2019 sank die Zahl der im Kanton registrierten Autos, die mit Benzin oder Diesel laufen, erstmals. Der Rückgang könnte eine historische Wende markieren. Die Autobranche rechnet in den kommenden Jahren mit einem starken E-Wachstum.

Auch die Hybridfahrzeuge konnten zulegen. Das sind jene Modelle, die einen Verbrenner- und einen Elektromotor aufweisen (wobei der Grossteil der Strecken

jeweils mit dem Verbrenner gefahren wird). Ihre Zahl stieg von knapp 79 700 auf 98 400.

Insgesamt wächst die Zahl der Personenwagen in der Schweiz weiter an. Sie liegt mittlerweile bei 4,624 Millionen Fahrzeugen, 1990 waren es knapp 3 Millionen. Der Anstieg ist in erster Linie eine Folge des Bevölkerungswachstums. Der Motorisierungsgrad ist leicht rückläufig. 2018 kamen auf 1000 Einwohner 543 Personenwagen, letztes Jahr noch 541. (sth)

E-Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen

Anzahl Ladestationen in den grössten Städten der Schweiz

St. Gallen	55
Bern	50
Lugano	22
Biel	21
Basel	12
Lausanne	8
Luzern	5
Genf	4
Zürich	4
Winterthur	1

Grafik: mt/Quelle: Gemeinden

Nachfrage gross, will die Stadt neue Ladestationen errichten.

Ein anderer Weg, die E-Mobilität zu fördern, sind Förderbeiträge für Hausbesitzer, die ihre Liegenschaften mit E-Ladestationen ausrüsten wollen. Die Stadt Zürich zum Beispiel, die in der weissen und blauen Zone bislang keine E-Parkplätze anbietet, unterstützt Eigentümer finanziell. Sie übernimmt auf Antrag bis zu 60 Prozent der Kosten für öffentlich zugängliche neue Ladestationen oder maximal 200 Franken pro Kilowatt Leistung. Dadurch werde die Hemmschwelle für Investitionen in die Infrastruktur signifikant abgebaut, sagt Lisa Rigendinger vom zuständigen Departement. Der Bau einer Ladestation mit zwei Ladepunkten kostet im Durchschnitt um die 30 000 Franken (inklusive der Kosten für die Zuleitung), eine Schnellladestation um die 80 000 Franken.

Daneben versuchen die Städte, Bevölkerung und Wirtschaft für die Elektromobilität zu sensibilisieren und zudem ihre Vorbildfunktion wahrzunehmen. So stellen die meisten städtischen Elektrizitätsunternehmen auf ihren Geländen E-Tankstellen zur Verfügung.

Mieter werden «genötigt, kein Auto mehr zu besitzen»

Diese Bemühungen dürften kaum ausreichen, ist Thomas Bernauer vom ETH-Institut für Wissenschaft, Technologie und Politik überzeugt. Er fordert einen raschen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur: «Sonst wird der Übergang von Benzin- und Dieselmotoren zu Elektroautos vor allem die Mieter benachteiligen, die dann vor den wenigen öffentlichen Ladestationen Schlange stehen müssen, während die Eigenheimbesitzer im Alltag bequem zu Hause laden.»

Bernauers Überlegungen gehen noch weiter. Erfolge nun kein Effort, würden die meisten Mieter in den Städten «quasi genötigt, kein Auto mehr zu besitzen». Bernauer fragt sich, ob dies politisch durchsetzbar sei. Und er betont, dass die Städte gleichzeitig auch versuchen sollten, den Individualverkehr einzudämmen, sei es durch Mobility-Pricing oder andere Mittel. «Es ist es ohne weiteres möglich, beides zu tun.»