



Elektroautos werden immer beliebter. Doch das Nachladen ist oft ein Hindernislauf.

Es fehlt an Steckdosen für Elektroautos

Viele Vermieter und Stockwerkeigentümer-Gemeinschaften weigern sich, Ladeinfrastruktur für Batteriefahrzeuge einzubauen. Nun fordern Verbände und Politiker ein «Recht auf Laden», wie es bereits Deutschland kennt. **Von Jürg Meier**



So hatte sich der Leser der «NZZ am Sonntag» den Kauf seines neuen Batterieautos nicht vorgestellt. Kurz vor dessen Auslieferung musste er feststellen: Er wird sein Auto weder zu Hause noch am Arbeitsplatz einstecken können. Dem Vermieter seiner Wohnung war die Aufrüstung des Hausanschlusses zu teuer. Und der Verwalter seiner Büroliegenschaft zeigte generell wenig Interesse an der Elektromobilität. Der stolze Besitzer wird sein Elektroauto nach der Auslieferung vorerst an öffentlichen Schnellladesäulen nachladen müssen.

«Der Aufbau der privaten Ladeinfrastruktur in Wohn- und Geschäftshäusern ist heute die grösste Herausforderung für die Elektromobilität», sagt Luc Tschumper vom Branchenverband Swiss eMobility. Gut 75% der Schweizer wohnen entweder zur Miete, oder sie sind Stockwerkeigentümer. «Für sie ist die Installation einer Heimladestation nicht so einfach wie für Einfamilienhausbesitzer.»

Das Bewusstsein für das Problem steigt zwar. Aber es gebe noch immer viele Immobilienverwaltungen, die sich zu wenig damit auseinandersetzen, sagt Tschumper.

Angst vor hohen Kosten

Das Bundesamt für Energie (BfE) hat kürzlich eine Umfrage bei Planern, Installateuren, Autohändlern und Stromversorgern durchgeführt. Es wollte herausfinden, welche Hindernisse bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur bestehen. «Die Befragten nannten sehr häufig Schwierigkeiten in Mietliegenschaften wie auch bei Stockwerkeigentümergeinschaften», sagt Christoph Schreyer, Leiter Energieeffizienter Verkehr.

Dabei wären die Kosten eigentlich meist überschaubar. «Wenn der Netzanschluss genügend stark ist, kommt die Grundinstallation für zehn Parkplätze auf rund 8000 bis 10 000 Franken zu stehen», sagt Daniela Sauter-Kohler vom Stromversorger EKZ. Den Strom bezahlen die Autobesitzer, dafür sorgen Computerprogramme. Trotzdem seien es oft finanzielle Gründe, die Hausbesitzer vom Einbau einer Ladestation abhalten, sagt Sauter-Kohler. Die EKZ bieten Hausbesitzern nun an, die Ladeanlage gleich auch zu finanzieren.

Doch nicht nur das Geld ist ein Thema. Der Hauseigentümerverband (HEV) veröffentlichte bereits vor vier Jahren ein Merkblatt und berät Mitglieder immer wieder zum Thema. Trotzdem habe es der Einbau von

Ladeinfrastruktur in vielen Stockwerkeigentümergeinschaften noch immer schwer, sagt HEV-Experte Thomas Ammann. «Viele Eigentümer lehnen sie ab, weil sie ihnen keinen unmittelbaren Nutzen bringt.»

Luc Tschumper vom Elektromobilitätsverband Swiss eMobility fordert darum eine Gesetzesanpassung. Besitzern von Elektroautos soll es künftig möglich sein, den Bau einer Ladestation bei Hausbesitzern und Stockwerkeigentümergeinschaften einzufordern. Deutschland hat dieses «Recht auf Laden» soeben ins Gesetz geschrieben.

Jürg Grossen, Verbandspräsident von Swiss eMobility und Nationalrat der Grünliberalen, bestätigt: «Wir diskutieren derzeit im Verband darüber, wie wir politischen Druck aufbauen können, damit auch in der Schweiz ein gesetzliches Recht auf das Laden eingeführt wird.» Der Weg zu einer analogen Bestimmung wie in Deutschland sei aber steinig: Der Bund hat wenig Handhabe. Weil die Einführung einer solchen Bestimmung die Gebäude betrifft, ist sie Sache der Kantone. Eine Möglichkeit wäre, in den Kantonsparlamenten entsprechende Vorstösse einzureichen.

Druck durch steigende Verkäufe

Jürg Grossen hofft aber vor allem auf eines: dass rasch steigende Verkaufszahlen eine solche gesetzliche Regelung überflüssig machen. Heute gelte: Ein Gebäude, das keinen Breitbandanschluss für das Internet hat, ist für Mieter und Käufer weniger attraktiv und damit auch weniger wert. «Das Gleiche wird bald Gebäuden drohen, die keine Lademöglichkeiten für Elektroautos bieten.»

Die Versicherung Baloise scheint das erkannt zu haben. Sie will bis Ende 2022 gut 20% ihrer 15 000 Tiefgaragenplätze mit Ladestationen ausrüsten. «So befriedigen wir nicht nur ein Bedürfnis der Mieter, sondern leisten auch Überzeugungsarbeit in der Immobilienbranche», sagt Sprecher Roberto Brunazzi.

Denn es ist klar: Die Elektromobilität wird nicht mehr verschwinden. Der Bundesrat hat beschlossen, den Ausstoss von Treibhausgasen bis 2050 auf null zu senken. Bei den Personenwagen werde das Batteriefahrzeug das Mittel der Wahl sein, um dieses Ziel zu erreichen, sagt Christoph Schreyer vom BfE.

Die Herstellung von Batterieautos



wird bereits 2024 nicht mehr teurer sein als der Bau von Autos mit Verbrennungsmotor.

Inzwischen beginnen auch die Konsumenten, auf die Elektromobilität umzusatteln. Die Verkaufszahlen steigen stetig an. Laut Luc Tschumper könnten in fünf Jahren über ein Viertel der Neuverkäufe sogenannte Steckerfahrzeuge sein - also entweder Batterieautos oder Plug-in-Hybride, eine Kombination aus Verbrenner- und Batterieauto. Das Beispiel Norwegen zeige allerdings: Es kann sogar noch schneller gehen.

Diese Woche erklärten Analysten der UBS: Die Herstellung von Batterieautos wird bereits 2024 nicht mehr teurer sein als der Bau von

Autos mit Verbrennungsmotor. 2030 werde der Anteil Batterieautos an den Neuwagenverkäufen weltweit bei 40% liegen.

Die Baubranche hat angesichts dieser Zahlen vor kurzem ein Merkblatt publiziert. Es empfiehlt, beim Bau von neuen Gebäuden oder bei grossen Sanierungen von Anfang an Infrastruktur für Elektroautos einzubauen (siehe Kasten). Doch nur 2% der Gebäude in der Schweiz werden pro Jahr neu erstellt oder grundlegend renoviert. «Unser grösstes Problem sind darum die bestehenden Bauten», sagt Elektroauto-Experte Marco Piffaretti.

Hier will das neue CO₂-Gesetz Unterstützung bieten. Bereits Anfang 2022 könnte ein neues Programm anlaufen. Es unterstützt den Bau von privaten Ladestationen in grösseren Gebäuden mit Zuschüssen aus dem neuen Klimafonds.

Wohnen

75%

der Schweizer sind Stockwerkeigentümer oder Mieter. Sagt ein Vermieter Nein zu einer Ladestation, darf man diese auch nicht auf eigene Kosten errichten.

Neue Baunormen

Freiwillig oder zwangsweise?

Ein neues Merkblatt des Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) macht die europaweit detailliertesten Empfehlungen, wie Neubauten mit Ladestationen und erweiterbarer Infrastruktur ausgerüstet werden sollten, um der Elektromobilität gerecht zu werden. Offen ist, ob und wann erste Kantone und Gemeinden die Norm in die Bau-

verordnung übernehmen. Laut dem Experten Marco Piffaretti wäre das ein «wichtiges Signal». Aus Sicht von Thomas Ammann vom Hauseigentümerverband ist es hingegen unnötig, das Merkblatt für obligatorisch zu erklären. «Dafür sind die Prognosen über die Entwicklung der Elektromobilität viel zu unsicher», sagt er. (mju.)