

Die Verlockung hält sich in Grenzen

E-FÖRDERUNG

In Deutschland locken hohe Kaufprämien zum Wechsel aufs E-Auto. In der Schweiz geht in der Hinsicht auch schon so Einiges.

Michael Schenk

Im Jahr 2018 unterzeichnete die damalige Bundesrätin und Energieministerin Doris Leuthard die Roadmap zur Förderung der E-Mobilität. Dank eines ganzen Pakets von Fördermassnahmen sollte der Anteil an Steckerfahrzeugen bis 2022 15 Prozent der Neuzulassungen ausmachen. 2019 betrug der Marktanteil reiner Stromer 4.2 Prozent, inklusive aller Hybrid- und Wasserstoff-Varianten waren es 12.7 Prozent. Trotzdem geht man kein grosses Risiko ein, wenn man darauf wettet, dass das Ziel von 15 Prozent bis 2022 erreicht werden kann, obwohl besagte Fördermassnahmen keine finanziellen Zuschüsse beinhalten, sondern allein aus gemeinsamen Kampagnen von Bund, Verbänden und Unternehmen bestehen. Das Bundesamt für Strassen (Astra) will zum Beispiel alle Ladestationen auf Rastplätzen auf dem Nationalstrassennetz mit einer dynamischen Frei/Besetzt-Anzeige ausrüsten, die Swisscom will ihre Flotte von 3000 Fahrzeugen so rasch wie möglich elektrifizieren, und die Post will ihren Mitarbeitern die Möglichkeit bieten, E-Fahrzeuge für mehrere Tage zu testen. Insgesamt sind in der Roadmap 117 Massnahmen beschrieben. Eine Verdichtung des Ladenetzes durch Förderpakete versteht sich von selbst.

Angebot steigt, Preis sinkt

Kaufprämien wie in Deutschland sind in der Schweiz bis dato eher die Ausnahme. Im grossen Kanton wird die Population der Stromer mit reizvollen Zuschüssen derzeit massiv animiert. Vorerst bis 2025 gibt es da für E-Fahrzeuge bis zu einem Nettopreis von 40 000 Euro nicht weniger als 6000 Euro Prämie, bei Fahrzeugen bis 65 000 Euro sind es noch 5000 Euro. Bei Plug-in-Hybriden beträgt der Zuschuss 4500 (Neupreis bis 40 000 Euro) respektive 3750 Euro (Neupreis bis 65 000 Euro). Klar, dass das sehr viele Menschen überzeugen wird umzusteigen. Umso mehr, als die Preise der

E-Fahrzeuge massiv fallen, die Modelpalette deutlich grösser wird und die Unterhaltskosten inklusive

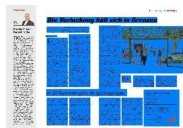
Strom geringer sind als beim Verbrenner. Finanziert wird die Pracht in Deutschland vom Staat und den Herstellern.

Eine solche Promotion auf Bundesebene ist bei uns angesichts des Schweizer Föderalismus nicht denkbar. Es brauche sie auch nicht, ist Christoph Schreyer, Leiter Energieeffizienter Verkehr im Bundesamt für Energie (BFE), überzeugt: «Die Zulassungszahlen steigen derzeit markant. Zum ersten Mal wurden 2019 über 10 000 E-Autos verkauft, und es spricht nichts dagegen, dass dieser Trend nicht anhält.» Und warum nicht? Aus zwei Gründen: «Einerseits wächst das Angebot an Modellen, und andererseits sinken die Preise der Autos merklich.» Allein 2020 kommen über 80 neue Steckerfahrzeuge auf den Markt, darunter so hitverdächtige wie der Opel Corsa-E, der VW ID 3, der Peugeot E-208, der Seat Mii oder der Mini SE (s. Seiten 6/7). Zudem sei die Kaufkraft in der Schweiz hoch. Das mit Abstand beliebteste Elektroauto war 2019 das Model 3 von Tesla, das es ab 45 000 Franken gibt. Mit über 5000 verkauften Fahrzeugen belegte der US-Stromer den vierten Platz unter allen PW in der Schweiz.

Information beim Einkaufen

Im Glattzentrum in Wallisellen ZH konnten sich jüngst alle Halbentschlossenen, von denen es zur Zeit viele gibt (s. Grafik), über die verschiedenen Modelle sowie fixe und mobile Lademöglichkeiten informieren. Organisiert wurde die Pop-up-Ausstellung vom TCS. Das Interesse war gemäss dessen Direktor Bernhard Bieri sehr gross. Schliesslich überlegt sich mittlerweile jeder Zweite den Umstieg auf ein E-Auto. Die grössten Bedenken gebe es derzeit noch punkto Artenvielfalt und hinsichtlich der Ladeinfrastruktur.

Die Modelpalette wird sich heuer, wie schon erwähnt, gewaltig erweitern. Und diese Auswahl



wird in Zukunft noch viel, viel grösser werden, weil ja alle Konzerne inzwischen E-Mobilität zuoberst auf ihrer Prioritätenliste fahren. Etwas Passendes zu finden, das elektrisch fährt, ist deshalb so gut wie kein Problem mehr.

Zurückhaltung beim Geldausgeben

Kaufprämien haben sich in der Schweiz (noch) nicht auf breiter Front durchgesetzt. In Basel hat der Regierungsrat zusammen mit dem Gewerbeverband eine halbe Million Franken in das Förderprogramm investiert und Prämien von bis zu 5000 Franken gezahlt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine Prämie den Entscheid umzusteigen erleichtert respektive beschleunigt. Die halbe Million ist weg – 80 Fahrzeuge wurden bestellt. Prämien gibt es auch in den Kantonen Thurgau, Tessin und Wallis (s. unten). Der Anstieg war in diesen Kantonen gegenüber der Restschweiz von 2018 auf 2019 denn auch überdurchschnittlich. Im Tessin stieg er von 0.9 auf 2.3 Prozent, im Kanton Thurgau von 2.0 auf 7.3 Prozent. Im Kanton Wallis wird zurzeit eine befristete Anschubfinanzierung für Privatpersonen und Unternehmen mit einer Prämie für den Kauf neuer Elektro- oder wieder aufladbarer Hybridfahrzeuge eingeführt. Diese beträgt durchschnittlich 3000 Franken. Die Massnahme, für die der Kanton rund sieben Millionen Franken bereitstellt, gilt für zwei Jahre und spätestens ab 1. Januar 2021. Derzeit erfüllen 3.2 Prozent der im Kanton zugelassenen Neufahrzeuge die Kriterien für eine zukünftige Kaufprämie. «Unser Ziel ist es, bis 2023 einen Wert von zehn Prozent zu erreichen», sagt der für Sicherheit, Institutionen und Sport zuständige Staatsrat Frédéric Favre. Ein Ziel, das man sicher erreichen wird, und eine Massnahme, die durchaus noch Schule machen könnte. Wer im Kanton Wallis eine private Ladestation installiert, soll ausserdem mit rund 500 Franken unterstützt werden.

Versicherungen auch dabei

Auf breiter Front greifen dagegen derzeit Erleichterungen für Elektrofahrzeuge bei der Motorfahrzeugsteuer (s. unten). Auf Bundesebene zahlt man für Stromer derzeit nur die Vignette, von allen anderen Abgaben ist man (noch) befreit. Und schliesslich zeigen sich auch viele Versicherer dem Strom zugeneigt und gewähren auf ihren Prämien zum Teil hohe Ökorabatte. Die Zürich Versicherung tut sich da besonders hervor. Der Konzern schreibt: «Zürich Schweiz gibt seit Jahren Prämienrabatte für Elektrofahrzeuge, weil wir uns für Innovationen einsetzen und uns mit verschiedenen Massnahmen wie nachhaltigen Investments für das Klima engagieren.» Offensichtlich sind Ökofahrer statistisch weniger oft in Unfälle verwickelt als Verbrennerfahrer – trotz hohen Drehmoments. Zudem

ist es natürlich sexy, sich für nachhaltige Themen zu engagieren.

Probieren geht über studieren

Viele Umsteiger betonen, dass es für ihren Entscheid sehr wichtig war, dass sie das E-Auto zuerst während einer gewissen Zeit testen durften. E-Mobilität muss man als Gesamtpaket erfahren. Der Umstieg auf einen Stromer geht einher mit einem Mindchanger, also einer Veränderung der Einstellung zum Autofahren. Die Fragen sind immer die gleichen: Wo lade ich? Wie lade ich? Wie viel kostet das? Wie schnell geht das, und wie viel Strom brauche ich, um mich mit dem Auto so zu bewegen wie mit einem Verbrenner? Da müssen Vorurteile abgebaut werden, es bedarf einer gewissen Zeit zur Eingewöhnung. Freilich geht es relativ rasch, bis man sich sicher fühlt – und den Spassfaktor an dieser Technologie mit den hohen Drehmomenten absolut stressfrei geniessen kann. ●

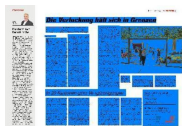
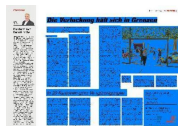


Foto: Michael Schenk

Im Glattzentrum in Wallisellen ZH bot sich Interessierten die Möglichkeit, in Kontakt mit Elektromobilität zu kommen.



In 20 Kantonen gibts Ve rgünstigungen

In der Schweiz liegt es vor allem an den Kantonen und Städten oder gar Kommunen, Anreize zu setzen, damit Bevölkerung und Wirtschaft in die E-Mobilität investieren oder einsteigen.

Importsteuer Die Zollverwaltung erhebt für leichte Nutzfahrzeuge von nicht mehr als 1600 Kilogramm sowie für Personenwagen eine Automobilsteuer von vier Prozent des Fahrzeugwertes. Elektroautos (gilt nicht für Plug-in-Hybride) sind von dieser Automobilsteuer befreit. Ob der Händler die Einsparung weitergibt, ist ihm überlassen.

Motorfahrzeugsteuer 20 Kantone gewähren derzeit auf reinen Elektrofahrzeugen eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuer oder verzichten sogar komplett darauf. Die Palette der Vergünstigungen und Berechnungsarten zugunsten von besonders sauberen Fahrzeugen, zu denen E-Autos immer gerechnet werden, reicht von 20 bis 100 Prozent. Gänzlich auf eine Motorfahrzeugsteuer für E-Fahrzeuge verzichten die Kantone Solothurn, Tessin, Glarus und Zürich. In Genf, Nidwalden, Freiburg (drei Jahre), Obwalden und St. Gallen (vier Jahre) ist die Steuerbefreiung zeitlich begrenzt und danach reduziert. Rabatte bis 80 Prozent gibt es in den Kantonen Appenzell Auserrhoden, Bern, Basel-Stadt, Baselland, Graubünden, Jura, Neuchâtel, Thurgau, Waadt, Uri und Zug. Keine Steuererleichterungen oder Extrawürste für Stromer will man in Appenzell Innerrhoden, Aargau, Luzern, Schaffhausen, Schwyz und Wallis. Weitere Details finden Sie auf www.automobilrevue.ch.*

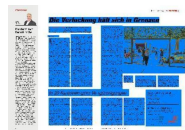
Kaufprämie. Basel, Thurgau, Tessin und Wallis zahlen zurzeit Kaufbeiträge. Basel-Stadt erstattet 20 Prozent des Kaufpreises reiner Elektrofahrzeuge (bis 5000 Fr. pro Fahrzeug) an Unternehmen mit Sitz im Kanton. Im Tessin erhalten Käufer von Elektroautos eine Kaufprämie in Höhe von 2000 Franken vom Kanton sowie eine Herstellerprämie in gleicher Höhe. Die Besitzer müssen das Fahrzeug indes bei einem offiziellen Vertragshändler eines teilnehmenden Händlers im Tessin kaufen.* Zudem wird für die Installation einer Lade-

station für Elektroautos zu Hause oder beim Arbeitgeber ein Anreiz von 500 Franken gewährt. Der Kanton Thurgau fördert E-Autos mit 4000 Franken, Elektromotorräder bis 11 kW mit 500 Franken und bezahlt einen Bonus an eine private Solaranlage von 2000 Franken.* Im Kanton Wallis wird der Kauf eines Steckerfahrzeuges mit rund 3000 Franken unterstützt. Ebenfalls wird die Installation von Heimpladestationen mit 500 Franken subventioniert.* Die Stadt St. Gallen* fördert den Kauf oder ein Leasing von Hybrid- und reinen E-Fahrzeugen für den gewerblichen Betrieb bis zu einem Kaufpreis von 60'000 Franken mit maximal 15 Prozent des Kaufpreises. Wer über den Privatgebrauch hinausgehende Ladestationen installiert, kann mit einem Beitrag von 50 Prozent der Installationskosten rechnen. Auch die Stadt Zürich* fördert die private Ladeinfrastruktur mit 40 bis 60 Prozent der Installationskosten respektive einem Fixbetrag pro kW. Der Kanton Bern zahlt Unternehmen pro Ladestation (11–22 kW Normalladen, AC) mit einem Ladepunkt 1500 Franken und bei zwei Ladepunkten 3000 Franken, pro Schnellladestation (mind. 22 kW, AC/DC) 150 Franken.* Darüber hinaus beteiligen sich inzwischen immer mehr Gemeinden und Energielieferanten am Kauf eines E-Autos. Zwischen 750 und 2000 Franken gibt es in den Luzerner Gemeinden Meggen und Hochdorf, in Waldkirch SG, im Kanton Waadt in Prilly, Renens, Ecublens, Nyon und Gland, in Horgen ZH, von den Industriebetrieben Kloten ZH, dem Stromversorger Glattwerk Dübendorf ZH oder dem Elektrizitätswerk des Kantons Schwyz.

Versicherungen Diverse Versicherungen gewähren Fahrern von E-Autos grosszügige Ökorabatte. Bisweilen spart man gegenüber einem vergleichbaren Verbrenner mehr als die Hälfte.

Diverses 1000 Franken pro Auto und 2000 Franken pro Lieferwagen zahlt die Klimastiftung Schweiz an kleine und mittlere Unternehmen, die auf Elektromobilität wechseln.*

* Auf der Internetseite www.automobilrevue.ch finden Sie alle



hier genannten und mit einem Stern bezeichneten Informationen. Es entsteht dort auch eine Link-Sammlung weiterer Fördermassnahmen und Vergünstigungen für die E-Mobilität, die ständig aktualisiert wird. Falls Sie weitere Möglichkeiten kennen oder Tipps haben, so nehmen wir diese gerne entgegen. Wenden Sie sich dafür an info@automobilrevue.ch

Förderung Elektromobilität

Rabatte kantonale Motorfahrzeugsteuern AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SO, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH

Kaufbeitrag an E-Fahrzeuge für Private, Firmen, Flotten BS, TG, TI, VS

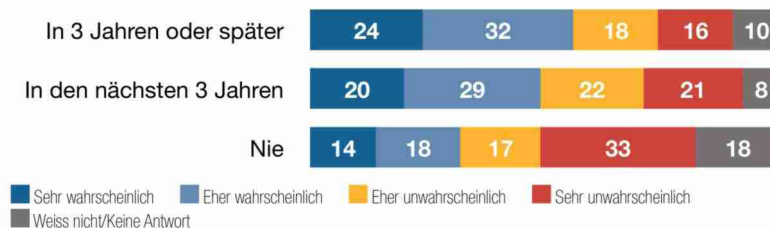
Beiträge an private und/oder öffentliche Ladeinfrastruktur BE, TG, TI, ZH
Geplant: NE

Quelle: BFE

Im Moment unentschieden

«Unabhängig davon, ob Sie im Moment ein neues Auto brauchen oder nicht: Wenn Sie ein neues Auto kaufen würden, wie wahrscheinlich ist es, dass Sie sich ein Elektroauto anschaffen (kaufen oder leasen)?»

Einwohner ab 18 Jahren, in Prozent



Quelle: GFS Bern, TCS-Barometer E-Mobilität (Oktober 2019)