



Viele Autos, wenige Elektrofahrzeuge So viele Autos wie noch nie

Jährlich wächst die Zahl der Autos im Kanton. Fast 180 000 Personenwagen und Kleinlaster waren Ende 2018 eingelöst. Nur bei den Elektroautos hapert es. Zwar steigt ihre Anzahl stark an, aber auf sehr tiefem Niveau. Geht der Trend so weiter, dauert es Jahrzehnte, bis Elektrofahrzeuge die Verbrennungsmotoren ablösen.

VON LUCIEN FLURI

A

uf den Solothurner Strassen sind so viele Fahrzeuge wie noch nie unterwegs. Das zeigt die neuste

Fahrzeugstatistik des Kantons, die vergangene Woche publiziert worden ist. 220 802 Fahrzeuge waren demnach Ende 2018 im Kanton Solothurn zugelassen; ein neuer Rekord.

Zu den über 220 000 Fahrzeugen gehören neben landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Anhängern 173 308 Autos und kleine Transporter, 2891 Lastwagen sowie 20 758 Motorräder.

Im Wachstum begriffen sind

seit Jahren alle Fahrzeugkategorien - mit Ausnahme einer einzigen: Die Zahl der Roller und Kleinmotorräder hat von einst über 4000 auf 1158 abgenommen. Sie dürften von Elektroautos immer stärker aus dem Strassenbild verdrängt werden.

Nur 520 Elektroautos

Ungebremst ist das Wachstum dagegen bei den Autos, auch wenn die Neuzulassungen rückläufig waren (vgl. Interview rechts). Offenbar werden weniger ältere Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen. Blickt man zurück, so wächst der Automobilbestand pro Jahr um über 2000 Fahrzeuge. 173 000 Autos bzw. Kleintransporter waren Ende

2018 zugelassen, 24 000 mehr als noch vor zehn Jahren.

Auffallend ist: Zwar ist die Zahl der Elektroautos in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Gab es 2013 erst 55 E-Personenwagen im Kanton, sind es inzwischen 520 Elektroautos. Im letzten Jahr waren sogar 110 dazugekommen, zwischen 2017 und 2018 stieg der Bestand von 410 auf die erwähnten 520 Fahrzeuge.

Förderung fördert kaum

Das Ziel jedoch ist ein anderes: Bis 2022 wollen Bund und Kantone sowie die Elektrizitäts- und Autoindustrie erreichen, dass 15 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge über einen Elektroantrieb verfü-

gen. Das haben sie vergangenes Jahr bekräftigt. Davon ist man im Kanton Solothurn weit entfernt. Mit insgesamt 984 eingelösten Elektrofahrzeugen (neben den Elektroautos auch Scooter, E-Motorräder und Lieferwagen) waren gerade einmal 0,44 Prozent des kantonalen Fuhrparks mit einem Elektroantrieb unterwegs.

Bereits heute allerdings werden Elektrofahrzeuge im Kanton gefördert. Wer ein solches fährt, muss dafür nämlich keine Fahrzeugsteuern bezahlen. Diese Steuerbefreiung gilt seit 1991. Allerdings zeigte sie lange keine Wirkung. Erst zwischen 2014 und 2015 ist die Zahl der Elektrofahrzeuge stark gestiegen. Damals kamen die E-Scooter auf.

Dass die Steuerbefreiung kaum die Zahl der Elektrofahrzeuge im Kanton gefördert hat, das hat nun auch der Solothurner Regierun-

rat indirekt zu verstehen gegeben. In der Antwort auf eine kleine Anfrage von Kantonsrat Mark Winkler (FDP, Witterswil) schrieb der Regierungsrat diese Woche: «Es ist anzunehmen, dass andere Gründe wie z.B. die Erhältlichkeit und die Reichweite von E-Fahrzeugen sowie die Lade-Infrastruktur eine wichtigere Rolle spielen als die Steuerbefreiung.» Schliesslich dauerte es über 20 Jahre von der Einführung der Steuerbefreiung bis zu einem wirklichen Anstieg der E-Fahrzeuge.

Doch Steuern auf E-Autos?

Inzwischen entgehen dem Kanton jährlich ungefähr geschätzte 300 000 Franken durch die Steuerbefreiung. Bei insgesamt 72,88 Mio. Franken Einnahmen durch die Fahrzeugsteuern ein kleiner Betrag. Erstmals liess der Regierungsrat nun aber durchblicken,

dass man den bisher stets verteidigten Steuererlass bei einem starken Anstieg der Elektrofahrzeuge überdenken müsse. «Sollte der Anteil der E-Fahrzeuge gemäss den Zielen der Roadmap zur Förderung der Elektromobilität stark ansteigen und wäre aus diesem Grund mit hohen Einbussen bei der Motorfahrzeugsteuer zu rechnen, bedürfte es einer Überprüfung» der Steuerbefreiung, heisst es.

Dass der Markt für Elektrofahrzeuge künftig wachsen wird, daran zweifeln allerdings auch die Solothurner Garagisten nicht, wie René Bobnar, der Präsident des Solothurner Autogewerbeverbandes, sagt (vgl. Interview rechts). Der Verband passt derzeit die Ausbildung an, damit der Berufsnachwuchs rechtzeitig für die Elektrofahrzeuge bereit ist.

«Die Fehlersuche ist komplizierter geworden»

Zwar sind immer mehr Autos im Kanton zugelassen. Das Neuwagengeschäft aber war 2018 rückläufig. Dies sei längst nicht die einzige Herausforderung für die Garagisten gewesen, sagt René Bobnar, Präsident des Solothurner Autogewerbeverbandes.

VON LUCIEN FLURI

Insgesamt wächst der Fuhrpark im Kanton Solothurn. Kann man also annehmen, dass es dem Solothurner Autogewerbe immer besser geht?

René Bobnar: Nein, wie kommen Sie darauf? Der Neuwagenmarkt ist im 2018 um vier Prozent eingebrochen. Somit reagiert der Markt auf verschiedene Probleme, seien es die neuen Abgasnormen wie auch verschie-

dene politische Beschlüsse, die aus Deutschland wahrgenommen werden. Dies verunsichert den Autokäufer im Moment. Der Garagist steht zwischen Hersteller und Kunde somit in einer etwas angespannten Situation.

Wo liegen die Schwierigkeiten für die Garagisten?

Markenhändler unterliegen den Vorschriften von Herstellern, was die Corporate Identity, sprich Erkennungsmerkmale im Aussen- wie im Innenbereich angeht. Diese und weitere Standards sind jeweils mit grossen Kosten verbunden und müssen vom jeweiligen Händler selbst bezahlt werden. Gegenüber stehen schrumpfende Margen wie

auch Mehraufwände in der Administration. Diese Kosten rechnen sich jedoch nur, wenn ein gewisses Volumen an Verkäufen erreicht werden kann. Was im Moment bei einem Minus im Markt schwierig ist.

Sieht man deshalb öfter Garagen, die keine Marken mehr haben und sich auf



Reparaturen oder Oldtimer spezialisieren?

Das ist so. Die oben genannten Schwierigkeiten sind mit Sicherheit ein Grund dafür, dass sich kleinere Händler überlegen, ob die Investitionen für sie sinnvoll sind. Sie konzentrieren sich dann auf das After-Sales-Geschäft. Spezialisierungen auf Oldtimer und Youngtimer sind und können sicher eine interessante Nische sein.

Gibt es auch mehr Reparaturarbeiten oder sind die Autos besser geworden?

Die neuen Fahrzeuge weisen mehr Elektronik auf. Es braucht daher hochqualifizierte gut ausgebildete Mitarbeiter. Die Fehlersuche ist komplizierter geworden und ist mit einem grösseren Zeitaufwand verbunden. Marken-

«Im Moment macht sich das Autobusiness Gedanken, was passiert, wenn Elektrofahrzeuge einen bedeutenden Marktanteil einnehmen.»

vertreter profitieren hier sicherlich von der Hilfe der Techniker des Herstellers. Lange Garantiezeiten helfen uns Markenvertretern zudem: Sie garantieren die Kundentreue und wir profitieren von einer grösseren Auslastung in unseren Werkstätten.

Wie verändert die Digitalisierung die Werkstatt?

Die Problematik bei der Elektronik ist, dass man viel mehr mit dem Hersteller Rücksprache nehmen muss, etwa bezüglich Software- und Update-Programmen. Der Support durch den Hersteller ist sehr, sehr wichtig. Das muss klappen. Gewisse Hersteller haben da aber noch Ausbaupotenzial.

Sind Elektroautos für Garagen ähnlich interessant wie Diesel und Benziner?

Im Moment macht sich das Autobusiness Gedanken darüber, was passiert, wenn Elektrofahrzeuge einen bedeutenden

Marktanteil einnehmen. Bekannte Servicearbeiten wie der Ölwechsel oder Kerzenwechsel fallen weg, ebenso der Auspuff. Dafür wird der digitale Anteil grösser sein. Die Anforderungen an die Ausbildung steigen. Gewinner wird der sein, der auf die Veränderung schnell reagieren und sich anpassen kann. Wir investieren deshalb in eine gute Ausbildung und passen diese an.

Der Diesel stand 2018 deutlich in der Kritik.

Der Diesel ist nicht so schlecht, wie er von den Medien dargestellt wird. Er ist grundsätzlich sauberer als der Benziner. Der Dieserverkauf war sicherlich auch wegen dem deutschen Dieselskandal etwas rückläufig. Wir bemerken einen Trend hin zu kleinen Benzinmotoren, dafür zu einer guten Ausstattung. Sobald jedoch das Gewicht eines Fahrzeuges massgebend ist, wie z.B. bei SUV, macht ein Diesel immer noch mehr Sinn. Auch beim Nutzfahrzeug ist ein moderner Dieselmotor präsent, er bietet ein gutes Drehmoment und ist heute wesentlich sparsamer.

Wenn man von Olten nach Grenchen fährt, kommt man an Hunderten, wenn nicht Tausenden Occasionsfahrzeugen vorbei.

(lacht). Grundsätzlich ist das viel Kapital, das da herumsteht. Der Occasionsmarkt ist ein Teil des Geschäftes eines Garagisten. Wir konzentrieren uns auf neuere Fahrzeuge mit einer normalen Kilometerleistung. Bei diesen können wir auch garantieren, dass der Käufer ein tadelloses Fahrzeug ab MFK mit Garantie erhält und so nicht die Katze im Sack kauft. Tatsache ist jedoch, dass es mittlerweile viele neue Anbieter gibt, die meistens haben nur einen Verkaufsstandort und keine eigentliche Garage. Solche Anbieter setzen eher auf preisgünstige Angebote mit vielleicht etwas älteren Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit mehr Kilometerleistung.

René Bobnar



Der Garagist ist Präsident des Autogewerbeverbandes des Kantons Solothurn. Die Garage Bobnar führt in Hägendorf die Marken Ford und Renault.



Solothurn-Grenchen

Schweiz am Wochenende/Solothurn-Grenchen
4500 Solothurn
058/ 200 47 74
<https://www.schweizamwochenende.ch>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 23'895
Erscheinungsweise: wöchentlich

Seite: 24
Fläche: 206'752 mm²

Auftrag: 641036
Themen-Nr.: 641.036

Referenz: 72326317
Ausschnitt Seite: 4/5



Der Solothurner Verkehr in Zahlen

9731

Zulassungen fabrikneuer Fahrzeuge zählte der Kanton 2018. Dazu gehörten 110 Personenwagen mit rein elektrischem Antrieb.

3536

Veteranenfahrzeuge waren Ende 2018 im Kanton eingelöst, davon 1868 Personenwagen. Es handelt sich dabei um gepflegte Liebhaberfahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind. Veteranenfahrzeuge müssen nur alle sechs Jahre geprüft werden, dürfen aber nur eine begrenzte Anzahl Kilometer pro Jahr gefahren werden.

984

Elektrofahrzeuge waren Ende 2018 im Kanton Solothurn eingelöst. Darunter: 520 Personenwagen, 66 E-Kleinmotorfahrzeuge, 23 Lieferwagen, 319 E-Scooter und 56 Elektrotöffe.

to zurück. Fast 40 Prozent des Verkehrs entfallen auf die Freizeit.

220 802

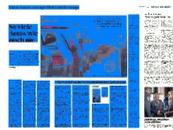
Fahrzeuge waren Ende 2018 im Kanton eingelöst. Das sind 1991 Fahrzeuge mehr als im Jahr zuvor.

25,31

Kilometer legt ein Solothurner pro Tag im Schnitt im Au-

0

Elektrolastwagen waren im



Solothurn-Grenchen

Schweiz am Wochenende/Solothurn-Grenchen
4500 Solothurn
058/ 200 47 74
<https://www.schweizamwochenende.ch>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 23'895
Erscheinungsweise: wöchentlich

Seite: 24
Fläche: 206'752 mm²

Auftrag: 641036
Themen-Nr.: 641.036

Referenz: 72326317
Ausschnitt Seite: 5/5

Kanton eingelöst.

1158

«**Klein-Motorräder**» zählte der Kanton 2018. 85 weniger als im Jahr zuvor. Damit sind die Kleinmotorräder die einzige Fahrzeugart im Kanton, die rückläufige Zahlen aufweist. Zum Vergleich: 2003 gab es noch über 4000 Kleinmotorräder im Kanton.

10 250

Autos und leichte Transporter sind in Grenchen zugelassen. Damit ist die Uhrenstadt die Solothurner Gemeinde mit den meisten Autos. In Solothurn sind es 9813, und in Olten 9115. Am wenigsten Autos gibt es in Kammersrohr (29). Mit 15 landwirtschaftlichen Fahrzeugen hat Kammersrohr jedoch mehr als Schönenwerd (11) oder Langendorf (4).