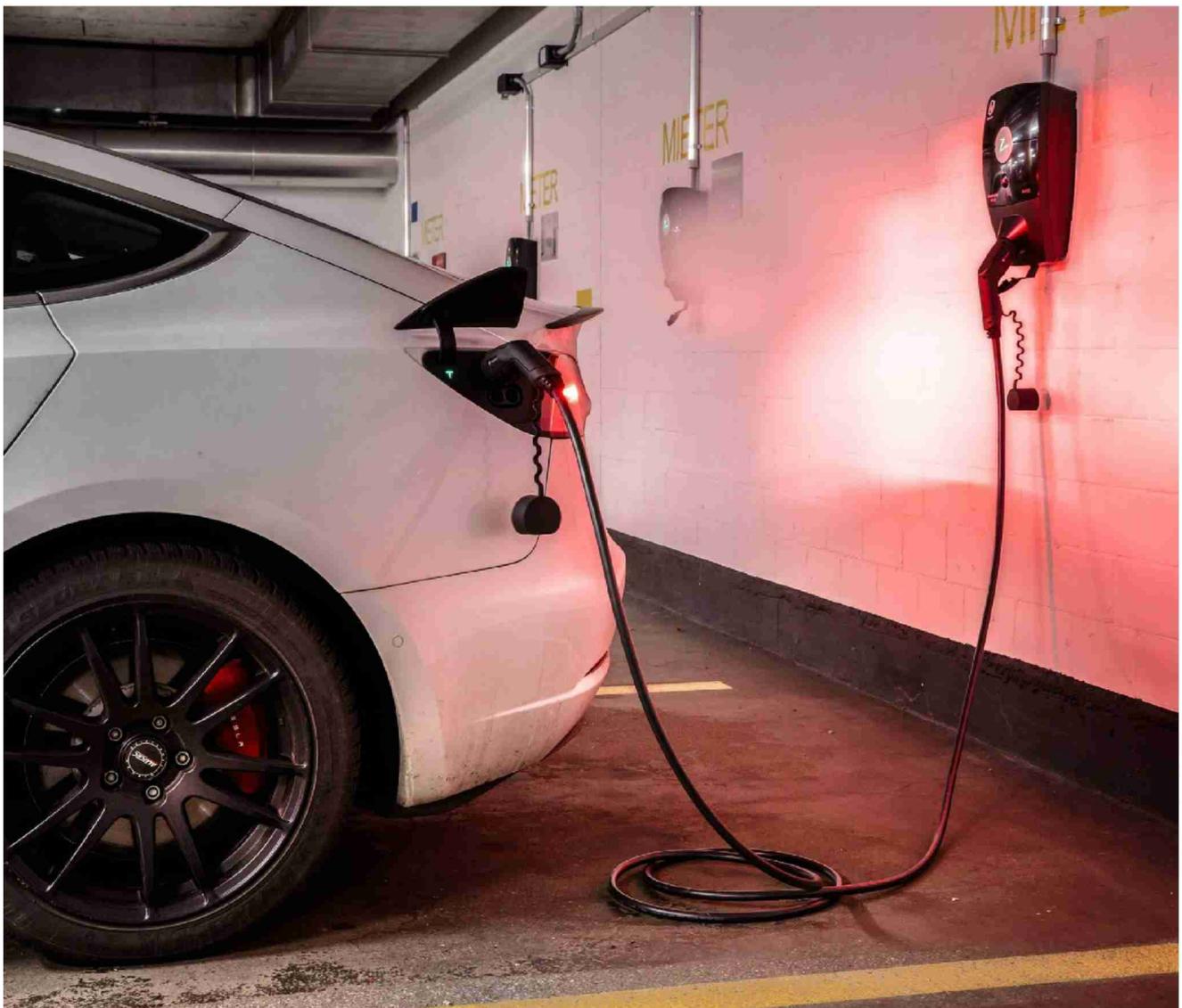




Bund soll Kauf von E-Autos belohnen

Förderung der Elektromobilität Bislang kennen erst wenige Kantone Kaufprämien für Elektrofahrzeuge. Nun wird der Ruf nach einer landesweiten Regelung laut. Doch just die E-Lobby winkt ab.



Aufladen in der Tiefgarage: Der Mangel an Ladestationen ist ein Hemmschuh für die Elektromobilität. Foto: Dominique Meienberg



Stefan Häne und Gregor Poletti

Jahrelang passierte nicht viel; doch dann ging es plötzlich steil aufwärts. 2020 war im Kanton Thurgau bereits jeder neunte Neuwagen ein Elektroauto, klar mehr als in der übrigen Schweiz. Die Ostschweizer gelten bei der Förderung der E-Mobilität denn auch als Vorreiter. Im letzten Herbst hat der Kanton den «Goldenen Stecker» erhalten – einen Anerkennungspreis, den der Verband Swiss E-Mobility jedes Jahr vergibt. Die Jury lobte das «gut abgestimmte Förderprogramm».

Ein wichtiges Element in der Thurgauer Strategie ist die Umsteigeprämie. 2000 Franken erhält, wer sich ein Elektroauto kauft. Das Geld gibt es aber nur dann, wenn der Käufer ein Fahrzeug der gleichen Kategorie ausser Verkehr setzt und hundert Prozent erneuerbaren Strom bezieht. Seit 2019 können die Thurgauer davon profitieren, damals sogar noch mit 4000 Franken. Und just in jenem Jahr erhielten die Elektroautos erstmals kräftig Schub. Lag ihr Anteil 2018 bei den Neuwagen erst bei 2 Prozent, waren es Ende 2019 bereits 7,4 Prozent, letztes Jahr 11,2 Prozent.

Der Kaufanreiz wirkt

Nun begeben sich auch andere Kantone auf den Thurgauer Weg. Seit diesem Jahr lockt zum Beispiel auch der Kanton Schaffhausen mit einer Kaufprämie von 2000 Franken zum Umstieg. Bislang bewegt sich Schaffhausen beim Anteil E-Autos bei den Neuwagen im Mittelfeld. Auch im Wallis (3000 Franken) und im Tessin (2000 Franken) gibt es eine Kaufprämie.

Der Kanton Basel-Stadt seinerseits gewährt zwar keine all-

gemeine Kaufprämie für Elektrofahrzeuge. Davon profitieren können aber alle in Basel-Stadt ansässigen Unternehmen. Nach dem zweiten Jahr der Aktion haben mehr als 120 Unternehmen ihre Flotte ganz oder teilweise auf Elektrofahrzeuge umgestellt. 1 Million Franken hat der Kanton bisher investiert, nun sollen bis 2022 weitere 0,9 Millionen Franken dazukommen.

Umsteigsprämien stossen bei der Käuferschaft schnell auf grosses Interesse. In Deutschland, wo Käufer bis zu 9000 Euro erhalten, ist die Zahl der Gesuche stark steigend. Auch im Thurgau macht man diese Beobachtung.

«Wir haben Kunden aus der ganzen Ostschweiz, aber es ist auffällig, wie gut die Thurgauer über die Prämie für Elektroautos Bescheid wissen», sagt Marius Huber, der bei Autowelt von Rotz das Geschäftsfeld der E-Mobilität betreut. Wer ein kleines Auto kaufen wolle, für den sei der Zuschuss oft sogar matchentscheidend. Käufer von E-Autos im Preissegment von 30'000 Franken und mehr nähmen dagegen die Prämie vor allem als «nette Geste» wahr.

Der Kaufanreiz scheint jedenfalls zu wirken. «Gemäss unserer Erfahrung zeigt eine Umsteigsprämie eine grosse Wirkung», sagt Patrick Rinaldi, Fachspezialist für Energie beim Kanton Thurgau. Und mit Fingerzeig an Bundesbern sagt er: «Eine landesweite Prämie würde der Elektromobilität weiteren Schub verleihen.»

Dezidiert äussert sich auch der Schaffhauser Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Der motorisierte Individualverkehr sei aktuell einer der grössten CO₂-Emittenten. «Es ist aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar, dass

der Bund bis anhin nicht bereit ist, die Elektromobilität mit Umsteigeprämien – aus Mitteln der CO₂-Abgabe – zu fördern.» Nur: Kurbelt eine Umsteigsprämie tatsächlich den Kauf von E-Autos an? Oder ist die Zunahme vor allem auf das grössere und preislich inzwischen attraktivere Angebot zurückzuführen?

Zürich erwägt Kaufprämie

Mit Zürich ist just ein Kanton ohne Kaufprämie neu an der Spitze. 12 Prozent der Neuwagen waren im letzten Jahr Elektroautos, eine Verdoppelung gegenüber 2019. Auf dieses Instrument hat der Kanton bislang verzichtet, weil er E-Autos komplett von der kantonalen Motorfahrzeugsteuer befreit. Die Besitzer sparen so je nach Modell mehrere Hundert Franken pro Jahr.

Allerdings gewährt die Mehrheit der Kantone ebenfalls diese Erleichterung. Ein Teil erlässt sie wie Zürich ganz, ein Teil reduziert sie zumindest, so auch der Kanton Thurgau. Dieser Bonus allein reicht als Erklärung also nicht aus. Das Zürcher Amt für Mobilität misst ihm denn auch nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Die guten Zürcher Zahlen begründet Sprecherin Lucia Frei mit dem landesweiten Trend. 2020 waren 8 Prozent der rund 237'000 Neuwagen E-Autos, der Marktanteil hat sich gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt. Möglicherweise, so Frei, sei auch die im Kanton Zürich relativ hohe Kaufkraft von Privatpersonen und Firmen ein Grund für den Spitzenplatz.

Die Kaufprämie ist in Zürich allerdings nicht vom Tisch. Eine landesweite Einführung würde das Amt für Mobilität wie der



Die beliebtesten E-Autos in der Schweiz

Anzahl verkaufte Autos 2020

Tesla Model 3	5049
Renault Zoe	2887
Hyundai Kona EV	1034
VW ID.3	1005
Audi E-tron	903
BMW i3	804

Neuwagen in der Schweiz 2020:
236'828

Grafik: mrue/Quelle: Auto-Schweiz

Thurgau begrüssen. Auch aus Genf, Freiburg und Baselland kommen solche Signale.

Anders sieht es bei vielen Kantonen aus, die noch keine solche Prämie kennen. So etwa im Kanton Bern, dessen Neukäufe von E-Autos unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen. Die Kundennachfrage schein auch in der Schweiz vor allem mit dem schnell wachsenden Angebot an attraktiven Fahrzeugen zuzunehmen, so Niklaus Lundsgaard-Hansen vom Strassenverkehrsamt des Kantons Bern: «Persönlich steufe ich eine solche Umstiegsprämie als nicht notwendig ein.» Andere Kantone argumentieren, E-Autos seien heute schon von der Automobilsteu-er in Höhe von 4 Prozent des Fahrzeugwertes befreit.

Ähnlich tönt es beim Branchenverband Auto-Schweiz. Direktor Andreas Burgener sagt, solche staatlichen Zuschüsse wirkten nur kurzfristig und gehörten «in den Giftschränk». Für ihn sind die Rabatte bei der Mo-

torfahrzeugsteuer schon Markt-eingriff genug.

Eher unerwartete Vorbehalte kommen auch von Jürg Grossen. Der GLP-Chef ist Präsident des Verbands Swiss E-Mobility, der sich die Förderung der Elektromobilität auf die Fahne geschrieben hat. Eine nationale Prämie für Elektrofahrzeuge sei derzeit nicht opportun: «Eine solche wäre dann angezeigt, wenn die umliegenden Länder noch stärkere Förderinstrumente einsetzen würden als heute.»

Ladeinfrastruktur ausbauen

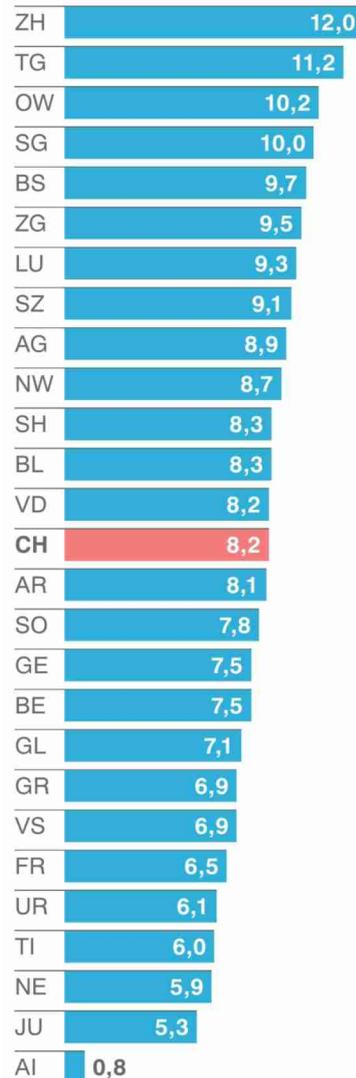
Für Grossen ist derzeit das dringendste Problem die noch zu wenig ausgebaute Ladeinfrastruktur zu Hause und an den Arbeitsplätzen: «Das ist das grosse Nadelöhr.» Aber mit dem neuen CO₂-Gesetz erhalte der Bund via Klimafonds eine Möglichkeit, diese zu fördern.

Auf diese Novität weist auch das Bundesamt für Energie hin: Erfahrungen im Ausland würden nahelegen, dass eine Vergünstigung beim Kaufpreis zumindest kurzfristig zu einer Nachfragesteigerung führe. Allerdings seien die Verkaufszahlen in der Schweiz auch ohne Kaufprämie auf Bundesebene schon stark am Steigen. «Wirkungsvoller wären deshalb Bundesbeiträge an die Ladeinfrastruktur wie im Klimafonds vorgesehen.»

Wie stark dieses Argument in den Abstimmungskampf einfließen wird, zeigt sich demnächst. Am 13. Juni stimmt die Schweiz über das CO₂-Gesetz ab.

In Zürich sind E-Autos am beliebtesten

Anteil E-Autos an den Neuwagen 2020, in %



Grafik: mrue/Quelle: Bundesamt für Energie



Spezialfall Appenzell Innerrhoden

Der kleine Kanton in der Ostschweiz ist in der Rangliste des Bundesamtes für Energie (BFE) mit Abstand das Schlusslicht bei den Neuzugängen von E-Autos: 0,8 Prozent im vergangenen Jahr bei einem gesamtschweizerischen Durchschnitt von 8,2.

Sind die Appenzeller besonders kritisch gegenüber der Elektromobilität? Nein, im Gegenteil, sagt Michael Lanker, Leiter des örtlichen Strassenverkehrsamtes. Der Grund ist simpel und doch überraschend: Das BFE weist die Zahlen mit Einbezug der Mietwagen aus. In Appenzell Innerrhoden sind 80 Prozent aller Schweizer Mietwagen immatrikuliert – und das sind in der Regel Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Bereinigt man die Statistik um diese Mietwagen, das sind je nach Saison und Jahr zwischen 10'000 und 20'000, liegt der Kanton laut Lanker mit 9,58 Prozent sogar über dem Schweizer Durchschnitt.

Und weshalb fahren fast alle Mietwagen mit einer AI-Nummer herum? Die Strassenverkehrsämter haben sich vor rund fünfzehn Jahren darauf geeinigt, auf diese Weise den Verwaltungsaufwand in den einzelnen Kantonen zu minimieren. Appenzell Innerrhoden profitiert im Gegenzug von einem kleinen Zustupf von rund 50 Franken pro Mietwagen und kann damit sein kleines Strassenverkehrsamt mit Arbeit auslasten. *(gr/sth)*