Der Staat fördert Elektroautos – doch nicht jede Subvention ergibt Sinn

Finanzielle Unterstützung Kaufen Leute wegen einer versprochenen Fahrzeugprämie wirklich ein Elektroauto statt eines Verbrenners? Nein, meint ein Experte. Es gebe bessere Wege, um die E-Mobilität zu fördern.

Mathias Born

Wer im Kanton Schaffhausen wohnt und ein Elektroauto kauft, bekommt von der öffentlichen Hand 1500 Franken zugesteckt. Die Energieversorger in Kloten und Dübendorf im Kanton Zürich unterstützen Leute, die auf ein mit Strom angetriebenes Auto umsatteln, mit 1000 Franken. Die Gemeinde Hochdorf im Kanton Luzern wiederum zahlt 500 bis 1000 Franken für ein Wasserstoffgefährt.

«Die wenigsten Leute lassen sich mit einem kleinen Zustupf dazu bewegen, ein Elektrofahrzeug zu kaufen.» Das sagt Urs Salvisberg, der unter der Marke Sympacharge Gemeinden und Hauseigentümer bei Fragen rund um die E-Mobilitätsinfrastruktur berät. Angesichts der Preise für Elektroautos – oftmals 30'000 Franken und mehr – seien die Beträge schlicht zu klein, als dass sie einen Kaufentscheid beeinflussen könnten.

Mehr noch: Oftmals würden Elektroautos als Zweit- oder sogar Drittwagen angeschafft. «Wer sich ein solch teures Extrafahrzeug leisten kann, braucht keinen Staatsbeitrag», sagt Salvisberg. Die öffentlichen Fördermittel müssten zielführend eingesetzt werden, mahnt er. Fahrzeugprämien hält er für kein passendes Vehikel zur Förderung der Elektromobilität.

Um zu verhindern, dass Fördergelder für elektrische Zweitwagen bezogen werden, hat der Kanton Schaffhausen eine Klausel eingeführt: Wer bereits mindestens ein Fahrzeug eingelöst hat, muss einen anderen Wagen ausser Betrieb setzen, um von der Förderprämie profitieren zu können. «Damit soll verhindert werden, dass zusätzliche Fahrzeuge auf eine Person eingelöst werden», sagt Patrick Rinaldi von der kantonalen Energiefachstelle.

Auch den zweiten Vorwurf, wonach vorab Vermögende von den Fahrzeugprämien profitierten, lässt er nicht gelten: Die Palette habe in den vergangenen Jahren «enorm an Breite gewonnen». So gebe es auch Modelle im unteren Preissegment, wenn auch erst wenige. «Mit der Förderung können diese auch für Wenigverdiener attraktiv werden.»

Was soll gefördert werden: Das Elektroauto oder die Ladestation? Foto: Dominique Meienberg

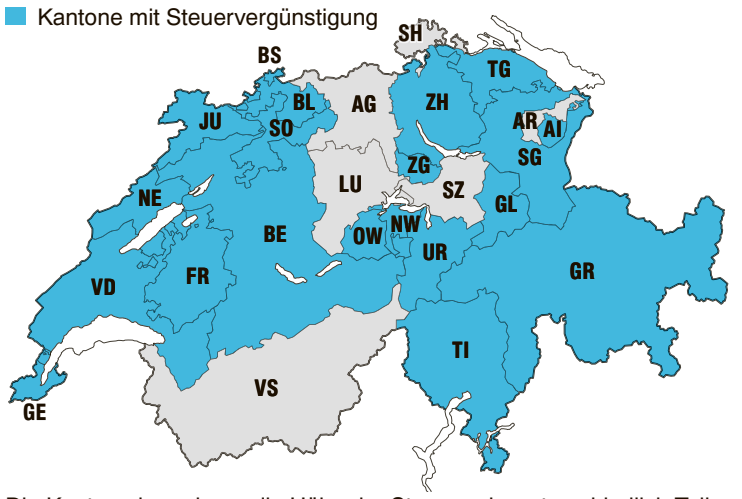
Grosses Durcheinander bei den Subventionen

Ziel sei es, den Anteil der CO_2-neutralen Antriebe rasch zu erhöhen. Gleichzeitig sollen die Schadstoff- und Lärmemissionen gesenkt werden. Und die Abhängigkeit von Treibstoffimporten soll verringert werden. Elektroautos bieten in all diesen Bereichen Vorteile gegenüber den Verbrennern. Trotzdem beträgt ihr Anteil bei den neu zugelassenen Personenwagen zurzeit nur 16 Prozent.

«Die Förderung gibt einen Anreiz, jetzt auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen», argumentiert Patrick Rinaldi. Gleichzeitig fördert Schaffhausen die Grundinstallation, damit E-Autos vor Mehrfamilienhäusern und Nichtwohnbauten geladen werden können.

In der Schweiz herrscht bei den Subventionen ein grosses Durcheinander: Mancherorts werden Fahrzeuge gefördert. Andernorts erhält man Beiträge für die Wallbox, an der das Auto geladen wird. Und an weiteren Orten sind Subventionen für die Grundinstallation erhältlich, also etwa für die Erschliessung einer Tiefgarage mit den nötigen Leitungen.

Wer ein E-Auto hat, bezahlt hier weniger Steuern



Die Kantone berechnen die Höhe der Steuer sehr unterschiedlich. Teils ist die Steuer abhängig vom Gewicht oder von der Effizienzklasse des Fahrzeugs. Detailinfos sind auf den kantonalen Websites zu finden.

Grafik: mbb, mt / Quelle: Energiefranken.ch

Viele Kantone locken ausserdem mit einer Reduktion der Motorfahrzeugsteuer. Subventionen gibt es je nach Ort von den lokalen Energieversorgern, von der Gemeinde oder vom Kanton.

Es ist deshalb nicht ganz einfach, herauszufinden, mit welchen Subventionen man beim Kauf eines Elektroautos rechnen kann. Abhilfe schafft Energiefranken.ch: Auf der Website, die von den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich betrieben und vom Bund mitfinanziert wird, kann für jede Gemeinde abgerufen werden, welche Fördertöpfe zur Verfügung stehen.

Ladestationen braucht es vor allem zu Hause

Doch welche Subventionen sind auch wirklich sinnvoll? «Wir sollten die Grundinstallation in Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern fördern», sagt Urs Salvisberg – an jenen Orten also, an denen die Autos am längsten stehen.

Die typischen Wege in der Schweiz sind kurz. Deshalb ist es meist nicht nötig, dass das Auto beim Einkaufen oder während der Arbeit zwischengeladen wird. Entsprechend braucht es Ladestationen vorab zu Hause. Noch immer handelt es sich bei 75 Prozent der verkauften Neuwagen um Verbrenner. «Es braucht noch viel Überzeugungsarbeit», sagt Salvisberg. «Vor allem aber müssen wir den Umstieg allen, die auf ein Elektroauto wechseln wollen, so einfach wie möglich machen.»

Bei einer solchen Grundinstallation wird ein Flachkabel vor oder über den Abstellplätzen eingezogen und ein System zum sogenannten Lastmanagement vorbereitet. Dieses sorgt dafür, dass alle Fahrzeuge genügend Strom kriegen, ohne dass wegen Bezugsspitzen ein teurer Ausbau der Zuleitung nötig wird. Besteht diese Infrastruktur, kann mit einem Arbeitsaufwand von wenigen Stunden auf jedem beliebigen Parkplatz eine Wallbox montiert werden.

Finanzierung muss geregelt werden

Landauf, landab wird an Miteigentümerversammlungen darüber diskutiert, ob auf den Parkplätzen der Liegenschaften Lademöglichkeiten installiert werden sollen. Zuweilen verlaufen die Debatten kontrovers: Jemand möchte rasch einen Anschluss fürs neue Elektroauto. Doch die Nachbarsfamilie, die jüngst einen Verbrenner angeschafft hat, wird über Jahre keine Lademöglichkeit benötigen. Und eine dritte Partei, die kein Auto besitzt, muss ebenfalls überzeugt werden. Auch Mieterinnen und Mieter stossen mit ihrem Wunsch nach einem Stromanschluss bei den Eigentümern teilweise auf taube Ohren.

Solche Konflikte könnten meist gelöst werden, sagt Urs Salvisberg. Zum einen gelte es, ein genau passendes und kosteneffizientes Ladesystem zu wählen. Zum anderen müsse die Finanzierung geregelt werden: Gut bewährt habe sich, wenn sich zwar alle beteiligten, die Hauptlast aber von jenen getragen werde, die die neue Möglichkeit nutzten. Hilfreich ist auch ein bisschen Staatsgeld: «Die Aussicht auf Subventionen kann den Entscheid für den Bau von Ladeinfrastruktur durchaus positiv beeinflussen», so Salvisberg.

Seit einigen Jahren fördert der Kanton Thurgau die Grundinstallationen in bestehenden Mehrfamilienhäusern. In der Zwischenzeit hat der Kanton Luzern nachgezogen. Und einzelne Gemeinden wie Lyss im Berner Seeland: Wer dort ein Elektroauto kauft, tut das ganz auf eigene Rechnung. Und auch die Wallbox muss selber bezahlt werden.

Die Gemeinde unterstützt aber die Basisinstallation in bestehenden Mehrfamilienhäusern. Sie übernimmt bis zu 30 Prozent der Kosten, höchstens aber 5000 Franken. Weitere Subventionen gibt es nicht. Ausser natürlich den teilweisen Erlass der Motorfahrzeugsteuer. Doch dieser kommt vom Kanton.

Börse

SMI
10828 Punkte
+0.5%

↗ Die Besten

CS Group N	+5.2%
Swisscom N	+1.7%
Swiss Life N	+1.4%

↘ Die Schlechtesten

Givaudan N	-1.6%
Logitech N	-1.6%
Swiss Re N	-1.4%

Dow Jones Ind.	Nasdaq Comp.
32'734 Punkte	10'988 Punkte
-0.4%	-1.0%

Euro in Franken	0.990	-0.15%
Dollar in Franken	1.001	0.48%
Euro in Dollar	0.988	-0.63%
GB-Pfund in Franken	1.151	-0.39%
Öl (Nordsee Brent) in Dollar	94.94	-1.1%
Gold (Unze) in Dollar	1641.50	-0.3%
Silber (Unze) in Dollar	19.19	-1.1%

Reallöhne sinken trotz Lohnerhöhungen

Teuerung Im laufenden Jahr haben die Sozialpartner der wichtigsten GAV-Lohnabschlüsse eine Erhöhung der Effektivlöhne (+0,8 Prozent) und der Mindestlöhne (+0,6 Prozent) beschlossen. Wegen der Teuerung dürften die Reallöhne jedoch um 2,2 Prozent sinken. Zu diesem Fazit kommt das Bundesamt für Statistik (BFS) aufgrund der Erhebung der wichtigsten GAV-Lohnabschlüsse.

Von der nominalen Effektivlohnerhöhung, also der ausbezahlten Bruttolöhne, sind 0,5 Prozent individuell und 0,3 Prozent kollektiv zugesichert worden, wie das BFS gestern mitteilte. Unter Einbezug der Teuerungsprognosen von 3 Prozent für 2022 dürften die Reallöhne im GAV-Bereich dieses Jahr um 2,2 Prozent sinken. Von den Effektivlohnvereinbarungen seien rund 551'000 Personen betroffen.

2021 hatte die nominale Erhöhung der Effektivlöhne mit 0,4 Prozent noch die Hälfte betragen. *(sda)*

Foxconn-Arbeiter fliehen nach Lockdown

Pandemie In China haben Mitarbeitende des Apple-Zulieferers Foxconn nach einem Corona-Lockdown die Flucht ergriffen.

In sozialen Medien kursierten über das Wochenende Videos von Arbeitenden, die das Werkgelände des Unternehmens in der ostchinesischen Metropole Zhengzhou verliessen. Zu sehen war, wie Menschen über Zäune kletterten und mit Koffern und Habseligkeiten über Felder entkamen.

Die Stadtregierung verbreitete später eine Mitteilung, wonach das taiwanische Unternehmen Foxconn versprochen habe, die Lebens- und Arbeitsbedingungen für alle Arbeitenden zu verbessern, die bleiben wollten.

Bereits in den vergangenen Tagen hatte es Berichte über schlechte Bedingungen gegeben, nachdem in Teilen der Stadt strenge Corona-Massnahmen verhängt worden waren.

Mitarbeitende durften demnach das Gelände nicht mehr verlassen, sollten aber dennoch weiterarbeiten. *(sda)*