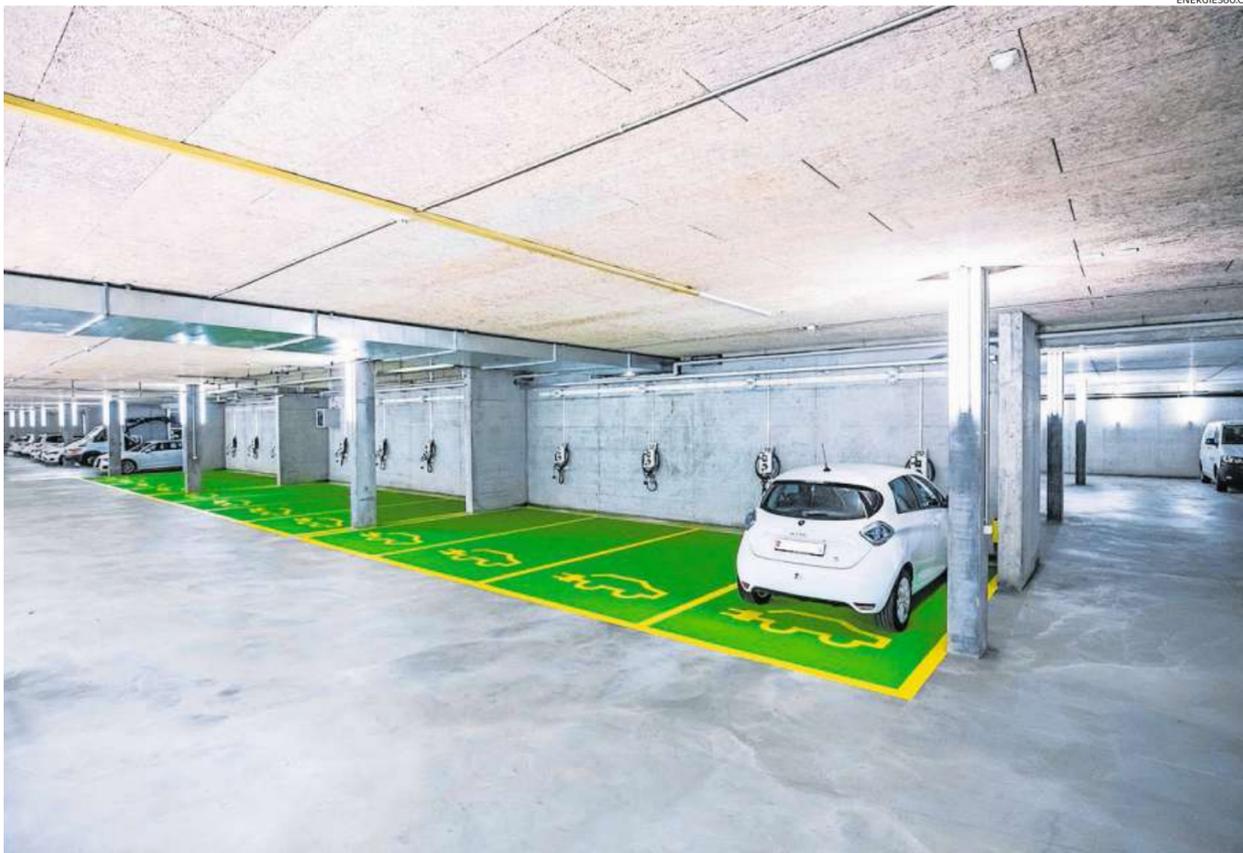


Ein «Recht auf Laden» für das Elektroauto

Der Einbau von Ladestationen in Garagen hängt heute oft vom Goodwill von Verwaltungen und Hausbesitzern ab. Politiker wollen das ändern. **Von Jürg Meier**



«Die Zeit drängt»: Neu erstellte Ladestationen für Batterieautos und Plug-in-Hybride.

Die Entwicklung der Elektromobilität legt stetig an Tempo zu. Europa hat China bei den Verkaufszahlen inzwischen hinter sich gelassen. In der Schweiz erzielen Steckerfahrzeuge Monat für Monat neue Verkaufsrekorde: Der Absatz von reinen Batterieautos und Plug-in-Hybriden mit aufladbarer Batterie und Verbrennungsmotor ist auch im Februar 2021 erneut hochgeschwungen (siehe Grafik).

Bereits befürchteten Experten einen Mangel an Lademöglichkeiten. In der Schweiz ist dieses Problem besonders akut, weil wir ein Land der Mieter und Stockwerkeigentümer sind. Die meisten Automobilisten besitzen keine eigene Garage, in der sie ungefragt ein Ladesystem an die Wand hängen können. Viele sind auf den Goodwill von Hauseigentümern, Verwaltungen oder Stockwerkeigentümergeinschaften angewiesen, wenn sie auf ihrem Parkplatz eine Ladestation wollen.

Breit abgestützter Vorstoss

Nun will ihnen die Politik zu Hilfe eilen. Der Grünliberale Nationalrat Jürg Grossen hat einen Vorstoss eingereicht, um Elektroauto-Besitzern ein «Recht auf Laden» zu verschaffen. Seine Motion wurde von einflussreichen Politikern aller Parteien unterschrieben, von den Grünen bis zur SVP.

Mieter oder Stockwerkeigentümer sollen neu einen Anspruch darauf erhalten, auf ihrem Parkplatz eine Lademöglichkeit für ihr Steckerauto zu installieren. Doch auch die Hausbesitzer, Vermieter und Stockwerkeigentümergeinschaften erhalten ein neues Recht. Sie können festlegen, dass die Elektroauto-Besitzer nicht nach eigenem Gutdünken Ladelösungen einbauen dürfen. Diese muss Teil eines intelligenten Gesamtsystems sein.

Nur ein gesteuertes System mit vernetzten Ladepunkten verhindert eine Überlastung der Stromleitungen in den Gebäuden. Es steuert die Ladezeiten und stellt sicher, dass die Stromversorgung nicht zusammenbricht, weil zum Beispiel abends alle mit der maximalen Stromstärke laden.

Jürg Grossen hoffte lange, dass steigende Verkaufszahlen neue Gesetze überflüssig machen. Die Erfahrung der letzten Monate haben ihm aber gezeigt: «Das Thema muss aufs politische Tapet.» Bei dem von ihm präsidierten Verband Swiss eMobility sei das Problem inzwischen omnipräsent, sagt er. Fast täglich gingen Meldungen über Schwierigkeiten beim Einbau von Lademöglichkeiten ein.

Der Weg zur Einführung eines Rechts auf Laden ist allerdings steinig. Viele gesetzliche Grundlagen sind Sache der Kantone. Der Bund könnte laut Jürg Grossen aber Anpassungen am Mietrecht vornehmen. Solche gelten zwar als politisch kompliziert und langwierig, Grossen ist jedoch überzeugt: «Bei diesem wichtigen Thema wäre eine Änderung der Gesetze oder der Verordnung rasch umsetzbar.»

Ein gutes Zeichen gibt es bereits: Auf Jürg Grossens Motion steht auch die Unterschrift von Michael Töngi, dem langjährigen, früheren Generalsekretär des Mieterverbandes. «Jeder, der will, soll auf ein Elektroauto umsteigen können», sagt Töngi. Wie die anfallenden Kosten unter den Mietern genau aufgeteilt werden, müsse allerdings noch besprochen werden.

Laut Jürg Grossen gibt es dafür eine Vielzahl von Modellen. Das einfachste: Die Grundinstallation wird auf Kosten des Vermieters oder der Stockwerkeigentümergeinschaft erstellt. Der einzelne Mieter oder Stockwerkeigentümer kann diese dann

mit einer eigenen Ladestation ergänzen. Sie steuert das Laden des Autos, misst den verbrauchten Strom und stellt ihn dem Elektroauto-Besitzer in Rechnung. Bei Auszug oder Verkauf der Wohnung kann die Ladestation wieder abmontiert werden. «Die Grundinfrastruktur für das Laden wird in Zukunft in jedem Gebäude mit Parkplätzen unverzichtbar sein – ähnlich wie das Internet oder das Stromnetz», sagt Grossen.

Für Peter Goetschi, den Zentralpräsidenten des Touring Club Schweiz (TCS), ist klar: «Die Zeit drängt.» Die ökologische Transition der Mobilität habe in der Schweiz markant an Schwung gewonnen. «In den letzten Jahren könnten 40% der neuen Immatrikulationen auf Steckerfahrzeuge entfallen», sagt Goet-

tschi. Laut Prognosen werden 2025 bereits 500 000 solche Fahrzeuge unterwegs sein und im Jahr 2030 insgesamt 1 Million.

Heute könne aber ein Grossteil der Bevölkerung noch gar nicht umsteigen, selbst wenn sie das wolle. «Die dafür nötige Ladeinfrastruktur besteht gar nicht», sagt Goetschi. Insbesondere ein Punkt sei entscheidend: «Wenn die Schweiz die Elektromobilität in die Breite bringen will, müssen die Menschen zu Hause laden können.» Berechnungen von ETH-Forschern zeigen: Wenn man am Morgen mit einer vollen Batterie starten kann, lassen sich fast 99% aller Fahrten ohne einen längeren Ladestopp durchführen.

Skeptische Hauseigentümer

Zur Einführung eines Rechts auf Laden will sich Goetschi nicht äussern. Er betont einzig: «Wir stehen am Anfang eines langen Prozesses. Das Ziel muss lauten, nicht die Fronten zu verhärten, sondern alle Akteure für die Sache zu gewinnen.»

Zu diesen gehört etwa der einflussreiche Hauseigentümergeinschaftenverband (HEV). Er zeigt sich beim Thema «Recht auf Laden» skeptisch. «Neue Verpflichtungen bringen immer die Gefahr von unerwünschten Folgen mit sich», sagt HEV-Experte Thomas Ammann. «Wenn Vermieter zum Beispiel für einen Mieter teure Ladeinfrastruktur einbauen müssen und dieser wenig später wieder auszieht, bleiben sie auf unnötigen Investitionen sitzen.» Der HEV setze beim Thema Ladeinfrastruktur darum auf «Dialog und Beratung».

Einen Engpass bei der Ladeinfrastruktur befürchtet Ammann nicht. Wenn die Elektromobilität tatsächlich stark wachsen sollte, werde das von selbst genügend Druck für die Aufrüstung schaffen, sagt er.

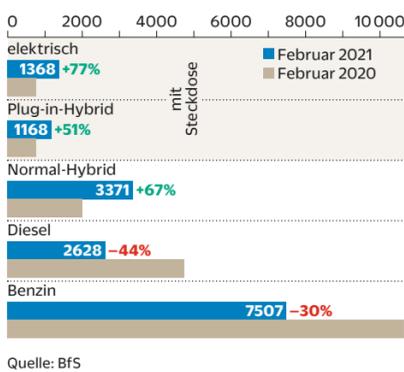
Nationalrat Jürg Grossen



Der Präsident der Grünliberalen Schweiz liess sich bei seinem Vorstoss vom kürzlich in Deutschland eingeführten «Recht auf Laden» inspirieren. Die von ihm angestrebte Lösung bezeichnet er aber als konsensorientierter.

Elektro-Boom

Autoverkäufe in der Schweiz im Februar 2021



Autoverkehr

Linksgrüner Vorstoss: Innerorts soll künftig Tempo 30 gelten

In der Schweiz werden zwar vermehrt Tempo-30-Zonen eingerichtet. Laut der Aargauer SP-Nationalrätin Gabriela Suter bestehen aber noch immer viele Hürden. So ist für eine Umwandlung in eine Tempo-30-Zone ein Gutachten mit Begründung erforderlich, und Hauptstrassen dürfen nur ausnahmsweise zu 30er-Zonen gemacht werden. Denn grundsätzlich gilt in der Schweiz innerorts Tempo 50.

Suter hat nun eine parlamentarische Initiative eingereicht, mit der sie dieses Grundprinzip umkehren will: «Generell soll innerorts Tempo 30 gelten», sagt sie. Tempo 50 bleibe zwar möglich. «Es muss aber begründet werden, wenn auf einem Strassenstück die höhere Geschwindigkeit gelten soll», erklärt sie.

Ein Vorbild ist die Stadt Paris. Bürgermeisterin Anne Hidalgo will die Stadt der Liebe in eine Stadt der Velos verwandeln. Eine



Eiffelturm in Paris: Die Stadt will mehr Velos und langsamere Autos.

ihrer Massnahmen: Autos und Töffs dürfen ab 2022 höchstens mit 30 unterwegs sein.

Suters parlamentarische Initiative wurde auch von Politikern der Grünen und der Grünliberalen unterschrieben. Die National-

rätin hofft, dass ihr Anliegen bei der wohl Ende Jahr anstehenden Diskussion über die Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes diskutiert wird. In dieser wurde das Thema Tempo 30 ausgeklammert, wie sie sagt. Dabei

bringt es laut Suter viele Vorteile. Wegen des verkürzten Bremsweges komme es zu deutlich weniger schweren Unfällen. Tempo 30 senke den Strassenlärm um die Hälfte – das sei nicht nur ein Vorteil für Anwohner, sondern mache auch viele teure Schutzmassnahmen wie Flüsterbeläge, Lärmschutzfenster oder Schallschutzwände unnötig.

Das reduzierte Tempo führe nicht zu Stau, sondern Sorge für einen flüssigeren Verkehr – was wiederum den Schadstoffausstoss deutlich senke.

Die Elektromobilität sei zwar eine Lösung für das Schadstoffproblem des Autoverkehrs – aber nicht für den Lärm, sagt Suter: Elektroautos verursachen nur bis etwa 35 Kilometer pro Stunde weniger Lärm. Danach dominiert das Abrollgeräusch der Autoreifen.

Der TCS, der grösste Mobilitätsklub der Schweiz, erteilt

Suters Anliegen trotzdem eine Absage. «Wir befürworten die Beibehaltung von Tempo 50 innerorts für die verkehrsorientierten Strassen», sagt Zentralpräsident Peter Goetschi. Bei diesen handelt es sich um Haupt- und Durchgangsstrassen oder um Autobahnzubringer.

Der Grund: «Ein leistungsfähiges Basis-Strassennetz ist Voraussetzung dafür, dass Strassen mit Tempo 30 oder Begegnungszonen gut funktionieren können», sagt Goetschi. Werde hingegen generell Tempo 30 eingeführt, entstehe ein negativer Effekt: Autofahrer benutzen die Wohnquartiere zum Durchqueren von Ortschaften, anstatt dafür die Strassenachsen zu befahren. Diese Haltung bedeute aber keine Absage an Tempo-30-Zonen: «Diese lassen sich in Zentren, in Wohnquartieren oder rund um Schulen gut rechtfertigen», sagt Goetschi. *Jürg Meier*