

# Noch sind nicht viele unter Strom

Im Fuhrpark von vier Gemeinden im Bezirk stehen E-Autos – Autogaragen sehen Trend

Laden statt tanken: Das wird bei Autofahrern immer populärer. Auch die Gemeinden im Bezirk rüsten um – allerdings noch zögerlich.

VON LUC MÜLLER

2021 gab es etwa 4,7 Millionen Personewagen in der Schweiz – 70 000 davon fahren mit Elektroantrieb. Die Zahlen des Bundesamtes für Statistik zeigen deutlich: Elektroautos sind auf dem Vormarsch. Im vergangenen Jahr kamen 240 000 Personewagen neu in den Verkehr: darunter 32 000 rein elektrisch betriebene Wagen. Damit verdoppelte sich die Anzahl an E-Autos innerhalb eines Jahres. Noch dominieren die Autos mit Verbrennermotor deutlich – aber 2021 machten die Elektroautos und Plug-in-Hybrid-Mobile, die sowohl eine Batterie als auch einen Verbrennungsmotor besitzen, schon rund 20 Prozent aller neuen Pkw aus.

## Benzinler nicht einfach ersetzen

Wie sieht es bezüglich Autos mit alternativem Elektrobetrieb in den Gemeinden im Bezirk Affoltern aus? Eine Umfrage bei allen vierzehn Gemeinden zeigt: Nur in der Stadt Affoltern (drei E-Mobile), Bonstetten (drei E-Mobile), Mettmenstetten (ein E-Mobil) und Obfelden (ein E-Mobil) gibt es batteriebetriebene Autos im gemeindlichen Wagenpark. In der Stadt Affoltern stehen seit dem 11. Mai die ersten zwei E-Wagen in der Fahrzeugflotte der Stadt, die 37 Wagen umfasst. Das sind ein Opel Zafira-e Life (Preis: 49999 Franken, Reichweite 330 Kilometer), der vom Pflegeheim Seewadel genutzt wird und ein Smart EQ forfour (Occasionspreis: 16450 Franken, Reichweite 153 Kilometer), den die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Spitex Seewadel fahren.

«Wir haben zwei Benzinler ersetzt und neu auf Elektroautos gesetzt. Bestehende Benzin- oder Dieselfahrzeuge fahren wir noch, solange dies sinnvoll ist. Die Wagen vor dem Ende der Nutzungsdauer einfach durch E-Autos zu ersetzen, ist aus unserer Sicht nicht nachhaltig», erklärt Stadtschreiber Stefan Trottmann.

Im Ersatzneubau für das Pflegeheim sind Ladestationen für die Dienstfahrzeuge eingeplant, im jetzigen Provisorium gibt es eine Ladestation. Am Schnelllader sind beide Autos in rund 40 Minuten auf 80 Prozent geladen. An der normalen Steckdose dauert das Laden auf 80 Prozent beim Opel rund 24 Stunden und rund 10 Stunden beim Smart.

## Elektrische Kommunalfahrzeuge

In Bonstetten sind als Kommunalfahrzeug ein Mup Elion T20L, ein Toyota Proace Ev und ein Caddy Xiam HDK-Cart im Einsatz. Zwei Wagen haben im Sommer 2021 bestehende Benzinler abgelöst.

Auch die Gemeinde Mettmenstetten hat ein altes Benzinauto im Werkdienst vor rund zwei Jahren durch ein Elektroauto ersetzt. «Wir sind seit 2014 mit Label ausgezeichnete Energiestadt», erklärt Dominik Pfefferli, Abteilungsleiter Dienste. Das Umweltbewusstsein spiele in der Gemeinde eine grosse Rolle, auch was Autos mit alternativem Antrieb betreffe. Im Jahr 2020 vom Gemeinderat verabschiedeten Energieleitbild 2030 ist festgeschrieben, dass ein Drittel der in der Gemeinde registrierten Personewagen emissionsfrei fahren sollen.

«Die Gemeinde Obfelden hat aktuell ein Elektrofahrzeug im Fahrzeugpark, welches hauptsächlich für den Bereich der ARA eingesetzt wird», erklärt Anand Weber, der stellvertretende



Die Stadt Affoltern hat diese zwei E-Autos angeschafft. (Bild Luc Müller)

Gemeindeschreiber. Es handelt sich um einen Renault Kangoo Express Z.E. R60.

## Ersatz nicht immer sinnvoll

Doch macht es überhaupt Sinn, wenn Gemeinden ihre gemeindlichen Nutzfahrzeuge auf E-Antrieb umstellen? «Es gibt kein schwarz und weiss. Die Thematik ist komplex», betont Stefan Müller, Inhaber der gleichnamigen Nissan-Garage in Obfelden. Derzeit bestehe der Trend, dass Gemeinden aus Gründen des Umweltschutzes vorwiegend auf E-Autos setzen, wo es aber unter Umständen gar keinen Sinn macht. Denn ein Elektromobil produziert bei der Herstellung der Batterie ebenfalls viel schädliches CO<sub>2</sub>.

Erst nach mehreren 10 000 Kilometern sei die Ökobilanz eines E-Autos im Vergleich mit einem Benzinler oder Diesel besser. «Aber die in den Gemeindebetrieben genutzten Fahrzeuge fahren während ihrer Lebensdauer oft nie so weit», sagt Müller, der bereits einige Gemeinden bei der Neuschaffung von E-Autos beraten hat. Zudem gebe es gerade für Kommunalfahrzeuge, die sehr vielseitige Aufgaben erledigen müssen, noch gar nicht die entsprechenden E-Modelle. «Ebenfalls ist entscheidend, welchen Strom das Auto tankt. Nur wenn dieser zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen stammt, fährt das Auto wirklich klimaneutral.»

Im Dezember 2013 verkaufte die Garage Müller das erste rein elektrische Auto – den Nissan Leaf. Das Spezielle an

diesem Modell: Die bidirektionale Autobatterie kann sozusagen als Speicher genutzt werden, wenn die hauseigene Fotovoltaikanlage auf dem Dach Strom produziert. In der Nacht, wenn das Auto vor dem Haus an der Ladestation steht, kann dieses die gespeicherte Energie abgeben. «Das ist interessant für Hausbesitzer, die ihre Fotovoltaikanlage optimieren wollen und deren Fahrzeug zu Spitzenzeiten meistens zu Hause steht», sagt Müller. Pro Jahr seien rund 20 Prozent der Wagen, die er verkaufe, E-Autos. «In Zukunft wird es für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse auch verschiedene Antriebskonzepte geben. Die ökologisch sinnvolle Auswahl für ein Fahrzeug hängt in Zukunft viel mehr vom Verwendungszweck ab als früher», sagt Stefan Müller.

## Garagen: Verkauf von E-Autos steigt

Auch bei der Karl Graf Automobile AG in Mettmenstetten, welche die Marken Mitsubishi und Hyundai anbietet, sind inzwischen 30 Prozent der verkauften Wagen Plug-in-Hybride oder rein elektrisch. «Die Kunden wollen Spritkosten sparen. Zudem ist die Reichweite der E-Autos heute kein Problem mehr. Der Hyundai Kona Electric hat eine Reichweite von rund 500 Kilometern», sagt Beat Graf, Mitinhaber der Karl Graf Automobile AG.

Auch Roland Beer, Geschäftsführer der Ford-Garage René Hächler in Obfelden, verzeichnet eine vermehrte Nachfrage nach E-Autos. In einem Jahr

verkauft er rund zehn Modelle des SUV Ford Mach E-Mustang.

## Neue Steuer für E-Mobile?

In der Schweiz profitieren Fahrer von Elektroautos in vielen Kantonen von einer reduzierten Motorfahrzeugsteuer. Im Kanton Zürich zahlen Elektrofahrzeughalter aktuell keine Fahrzeugsteuer. Auch beim Tanken sparen E-Auto-Fahrer, gerade bei den aktuell hohen Spritpreisen. Eine Vollauffüllung im Stromhochtarif kostet je nach Modell 12 bis 20 Franken, im Niedertarif knapp 10 Franken. Bei Schnellladestationen ist der Preis höher. «Unter dem Strich kommt man aber mit einem E-Auto im Vergleich zum Verbrenner stets günstiger, was den Treibstoff betrifft», schreibt die Amag Autohändlergruppe auf ihrer Homepage. Dort gibt es einen Vergleich: Der elektrische VW ID3 verbraucht pro Jahr fürs Laden rund 580 Franken, der Benzinler VW Golf 4 Motion Life fürs Tanken 1240 Franken.

Weil mehr E-Autos auf Schweizer Strassen unterwegs sind und es wegen der angepeilten Klimaziele bis 2050 noch mehr werden, sinkt langfristig die Mineralölsteuer aus Treibstoffen. Deshalb soll eine Ersatzabgabe auf Elektroautos erhoben werden. An seiner Sitzung vom 29. Juni hat der Bundesrat die Eckwerte für die Ersatzabgabe festgelegt. Der Bundesrat rechnet damit, dass die neue Steuer bis 2030 in Kraft treten könnte. Doch dazu braucht es zuvor eine Volksabstimmung: Der TCS signalisiert bereits Zustimmung zu dieser Idee – anders als die SVP.

## Ladestationen – welche Rechte haben die Mieter?

Ein grober Überblick zeigt: Im Bezirk Affoltern gibt es über 30 Standorte, an denen man sein Elektromobil aufladen kann. Eine gute Übersicht zu allen öffentlichen Ladestationen in der Schweiz bietet beispielsweise die Seite unter [www.e-mobile.ch](http://www.e-mobile.ch).

An der Autobahnraststätte My Stop in Affoltern stehen mehrere Supercharger für Tesla-Fahrzeuge und auch Schnellladestationen für übrige E-Autos. Gemeinsam mit Mobilität installierte die Gemeinde Stallikon eine Ladestation für zwei Parkplätze beim öffentlichen Parkplatz Sellenbüren. Ein Parkfeld ist für das Mobility-Fahrzeug reserviert, das andere kann frei genutzt werden, um Elektrofahrzeuge zu laden. Auch beim Gemeindehaus in Mettmenstetten stehen zwei Ladestationen – ebenso in Aeugst direkt beim Gemeindehaus. Ihre E-Autos wollen die Besitzer aber nicht nur während der Reise auf-

laden, sondern auch an ihrem Zuhause. Doch das kann zu Problemen für Mieter führen. Bei einem laufenden Mietverhältnis bestehe kein Recht darauf, dass die Vermieterschaft eine Ladestation einrichten muss.

## Motion im Parlament hängt

Lehnen die Vermieter eine Einrichtung einer Ladestation generell ab, so darf man die Ladestation auch nicht auf eigene Kosten einrichten. Denn eine Änderung am Mietobjekt ist nur mit schriftlicher Zustimmung der Vermieterschaft zulässig.

Sind die Vermieter aber bereit, eine Ladestation einzurichten und selber zu bezahlen, dann dürfen sie den Mietzins erhöhen. Denn gemäss Mieterinnen und Mieterverband handelt es sich dabei um eine wertvermehrende Investition. Was ist zu bedenken, wenn ein Mieter in einem Mehrfamilienhaus die

Hauseigentümer bittet, eine Ladestation einzurichten? Der Hauseigentümerverband Schweiz (HEV) informiert dazu: In einem solchen Fall sei zu klären, wer die Installation veranlasse, bezahle und wie die Verrechnung der Stromkosten geregelt werde. Bei durchschnittlich ein bis fünf Franken pro Vollauffüllung und angenommenen 200 Ladungen im Jahr, kämen schnell 400 bis 800 Franken zusammen. «Dieser Betrag kann aber nicht über den Allgemeinstrom sämtlichen Mietern im Mehrfamilienhaus aufgebürdet werden», schreibt der HEV.

Im Parlament ist derzeit eine Motion von Nationalrat Jürg Grossen (GLP) hängig, die den Bundesrat beauftragt, die gesetzliche Grundlage für einen Anspruch von Mietern und Stockwerkeigentümern auf einen Ladestromzugang für E-Autos zu schaffen. Der Bundesrat empfiehlt bereits, die Motion abzulehnen. (uc)