



Comparis E-Mobilitätsstudie

Marko Krajisnik
Kalaidos Fachhochschule

Jean-Claude Frick,
Comparis |  Mai 2025

E-Mobilität in der Schweiz

Eine gemeinsame Studie von comparis.ch und der Fachhochschule Kalaidos hat die Wirkung von Fördermassnahmen im Bereich E-Mobilität in der Schweiz untersucht. Hohe Anschaffungskosten für das Fahrzeug sowie die Ladeinfrastruktur und eine noch unzureichende Verfügbarkeit von Ladestationen – besonders im privaten Bereich bei Mietwohnungen – sind die wesentlichen Hindernisse für den Kauf eines Elektroautos in der Schweiz. Der Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur wiederum wird als die wirksamste staatliche Massnahme zur schnelleren Verbreitung von Elektroautos betrachtet.

Der durchschnittliche Elektrofahrzeuganteil in der Schweiz liegt aktuell bei unter 5 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand. Es gibt dabei grosse kantonale Unterschiede. So ist der Kanton Zug schweizweit führend mit einem Elektrofahrzeuganteil von 9 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand im Kanton. Im Kanton Zürich sind derweil mit 40'959 Einheiten die meisten Elektroautos registriert.

Es zeigen sich auch deutliche Unterschiede zwischen der Schweiz und dem umliegenden Ausland. Bei den Neuzulassungen lag der Anteil der Elektroautos bei den Personenwagen per Ende 2023 in der Schweiz und Deutschland gleichauf. Allerdings lag die Wachstumsrate in der Schweiz im Jahr 2023 mit +2,4 Prozent deutlich unter dem europäischen Durchschnittswachstum von knapp 4 Prozent und platzierte die Schweiz auf Platz 16.

Gut ausgebautes öffentliches Ladenetz, Mangel bei privaten Ladestationen

Die Ladeinfrastruktur ist ein entscheidender Faktor für den Markt. Per Ende August 2024 gab es in der Schweiz 14'224 öffentliche Ladepunkte an 6'509 Standorten. Das entspricht fast einer Verdreifachung seit November 2020. Die Kantone Zürich (1'958), Bern (1'301) und Waadt (1'218) weisen die höchste Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte auf. Das Ziel der Roadmap 2025 ist es, bis Ende 2025 20'000 öffentliche Ladepunkte zu schaffen.

Während das öffentliche Ladenetz als gut ausgebaut gilt und weiter verbessert wird, ist die Ausgangslage beim privaten Ladenetz schlecht. Der Mangel an privaten Ladestationen – besonders bei Mietwohnungen, wo der Grossteil der Schweizer Bevölkerung lebt (rund 58,2 Prozent der Privathaushalte per Ende 2023) – stellt eine wesentliche Hürde für den Umstieg auf Elektromobilität dar.

Weitere hindernde Faktoren für die Verbreitung von E-Mobilität

Die Studie hat noch weitere Hürden für den Kauf eines Elektrofahrzeugs identifiziert. So wird gemäss der im Rahmen der Untersuchung durchgeführten repräsentativen Befragung allen voran der Anschaffungspreis für Elektroautos von vielen Befragten als zu hoch empfunden. 35 Prozent der Besitzer herkömmlicher Autos nannten das als Haupthinderungsgrund für den Erwerb eines E-Mobils. Langfristig wird erwartet, dass Elektroautos günstiger im Betrieb sind als Verbrennerfahrzeuge. Aber die anfängliche Investition bleibt eine Hürde. 15 Prozent der Benzin- und Dieselfahrer nannten überdies die Batterie-Reichweite als Hinderungsgrund. Mit 14 Prozent folgte das Ökologieargument bei der Batterieherstellung.

Situation der Fördermassnahmen

Die finanziellen staatlichen Fördermassnahmen (Steuerermässigung, Kaufprämie, Zuschuss Installation private Ladestation) sowie der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur durch den Staat haben aus Sicht der Befragten die grösste Wirkung auf die Verbreitung von Elektroautos in der Schweiz. Dieser Aspekt wurde von gut 60 Prozent der Befragten als eher oder sehr wirksam erachtet.

Die Untersuchung zeigt aber, dass fehlende schweizweit koordinierte Fördermassnahmen und bürokratische Hürden behindernd wirken: So gibt es kein einheitliches, nationales Förderprogramm. Die Förderung geschieht hauptsächlich auf kantonaler und regionaler Ebene, wobei es grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Kantonen und Gemeinden gibt.

Das führt zu Uneinheitlichkeit: Je nach Ort gibt es Kaufprämien für Elektroautos oder Steuernachlässe bei der Verkehrssteuer. Teilweise müssen bis zu einer gewissen Zeit keine Verkehrssteuern auf Elektroautos bezahlt werden. Zusätzlich wird der Ausbau von privaten und öffentlichen Ladestationen je nach Ort gefördert. Kantone wie Zug und Zürich gelten dabei als führend im Elektromobilitätsmarkt und haben umfassende Förderprogramme umgesetzt.

Die Situation in der Schweiz unterscheidet sich deutlich von jener im nördlichen Nachbarland Deutschland: So gab es in Deutschland bis Ende 2023 ein umfassendes, national koordiniertes Förderprogramm in Form von Kaufprämien («Umweltbonus»). In dieses hat die Bundesregierung rund 10 Milliarden Euro investiert. Deutschland setzte überdies stark auf direkte Kaufprämien, die zum Kaufzeitpunkt gewährt wurden. Diese wurden jedoch per Ende 2023 abrupt eingestellt, was zu einem spürbaren Markteinbruch führte.

In der Schweiz standen Kaufprämien auf Bundesebene nie stark im Fokus. Die einzige bundesweite finanzielle Unterstützung, die Befreiung von der Importsteuer (4 Prozent), wurde per 1. Januar 2024 aufgehoben. Finanzielle Anreize wie Kaufprämien oder Steuererleichterungen gibt es in der Schweiz nur punktuell auf kantonaler oder kommunaler Ebene, und ihre Wirksamkeit wird von Experten unterschiedlich bewertet.

Beide Länder sehen den Ausbau der Ladeinfrastruktur als wichtig an. Doch die Massnahmen unterscheiden sich: Deutschland verfolgt ambitionierte Ziele für öffentliche Ladepunkte und hat zudem ein «Recht auf Laden»-Gesetz eingeführt, das Mietenden und Stockwerkeigentümern die Installation einer privaten Ladestation erleichtert. Um die private Ladeinfrastruktur weiter auszubauen, hat die deutsche Bundesregierung eine weitere Gesetzesänderung im Bauwesen vorgenommen. Das neue Gesetz schreibt vor, dass bei einem Neubau eines Wohngebäudes mit mehr als fünf Stellplätzen jeder Stellplatz einen Ladepunkt haben muss. Beim Neubau und bei Renovationsarbeiten von Nichtwohngebäuden muss mindestens ein Stellplatz über einen Ladepunkt verfügen (bei Neubau ab sechs Stellplätzen oder ab zehn Stellplätzen bei Renovationen).

In der Schweiz konzentriert sich derweil die «Roadmap Elektromobilität 2025» des Bundes vorwiegend auf den Ausbau an Autobahn-Raststätten und Sensibilisierung. Ein «Recht auf Laden»-Gesetz auf Bundesebene fehlt.

Experten betonen Wichtigkeit von Ausbau im privaten Bereich

Im Rahmen der Untersuchung wurden auch Interviews mit Experten aus Politik und Wirtschaft geführt, um wirkungsvolle Massnahmen zur Förderung der E-Mobilität zu evaluieren. Alle drei befragten Experten erachten dabei – analog den Teilnehmenden der repräsentativen Befragung – den Ausbau der Ladeinfrastruktur als sehr wichtig für die Förderung der Elektromobilität. Das gilt besonders für den privaten Bereich (Mehrparteiengebäude). Die Experten betonen die Notwendigkeit, die Hürden für Mietende und Miteigentümer zu beseitigen. Dafür werden staatliche Massnahmen wie ein «Recht auf Laden»-Gesetz und gezielte finanzielle Anreize für Immobilienbesitzer bzw. Investoren als sehr wirksam angesehen. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird ebenfalls als wichtig betrachtet, aber der private Bereich hat für die Verbreitung eine besonders hohe Relevanz.

Katja Christ (Nationalrätin, Grünliberale Partei – GLP):

Aus Sicht der GLP liegt eine grosse Wirkung im Abbau von Hindernissen beim Auf- und Ausbau eines intelligenten Ladenetzes. Der Fokus sollte dabei auf privat nutzbare und intelligente Heimpladestationen gelegt werden.

Christ befürwortet eine grundsätzliche Bewilligung für den Einbau sowie, wo nötig und sinnvoll, eine finanzielle Förderung. Besonders in Mehrparteiengebäuden sind ihres Erachtens die Erstinvestitionen für intelligente Ladesysteme hoch, aber Förderungen in solche Projekte kämen Mieterinnen und Mietern zugute. Die GLP hebt die Bedeutung der Motion 23.3936 hervor, die darauf abzielt, die Situation beim privaten Ladenetz auf Bundesebene zu verbessern.

Sie erachtet Subventionen für Fahrzeuge – unabhängig von der Fahrzeugklasse – als nicht sinnvoll. Sie befürwortet eher, energieeffiziente Fahrzeuge bei Abgaben / Besteuerung besserzustellen.

Thomas Steiner (Geschäftsleiter Elektro und Elektromobilität, Helion Energy AG): Thomas Steiner betrachtet die fehlende Möglichkeit zu laden als ein «echtes Killer-Kriterium». Wenn man nicht laden kann, kauft man kein Elektroauto.

Er sieht das grösste Potenzial und die höchste Wirkung im Ausbau der Ladeinfrastruktur. Besonders wichtig ist auch seines Erachtens der Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur, insbesondere in grossen Überbauungen und Mehrfamilienhäusern, wo einkommensschwächere Haushalte mehrheitlich wohnen. Die fehlende Ladeinfrastruktur dort sei heute ein grosses Problem.

Er sieht dabei grosses Potenzial in schweizweit koordinierten Fördermassnahmen für die private Ladeinfrastruktur. Ein «Recht auf Laden»-Gesetz erachtet Steiner als notwendig, um klare rechtliche Grundlagen zu schaffen, wer die Kosten einer Nachrüstung trägt. Das würde Mietern und Miteigentümern helfen. Die Standzeit des Autos sollte als Ladezeit gesehen werden (zu Hause, am Arbeitsplatz, beim Einkaufen). Überall dort, wo ein Auto parkiert wird, sollte ein Ladepunkt vorhanden sein.

Es braucht gemäss Steiner sowohl finanzielle Förderhilfen als auch gesetzliche Regulierungen (z. B. Vorschriften bei Renovationen oder Neubauten). Klare Regeln schaffen Rechtssicherheit für Investoren und Eigentümer. Er befürwortet auch punktuelle, indirekte Massnahmen wie den Ausbau von Schnellladepunkten an Rastplätzen, der vom nationalen Strassenfonds vorfinanziert wird.

Steiner ist grundsätzlich kein Befürworter von «harten» Fördermassnahmen oder übermässigen staatlichen Eingriffen wie pauschalen Kaufprämien. Er sieht das Beispiel Deutschland, wo die Abschaffung der Kaufprämien zu einem Einbruch des Marktes und einem schlechten Ruf der Elektromobilität geführt hat, als negativ. Er stellt die volkswirtschaftliche Frage, woher das Geld für solche Prämien kommt. Obwohl er anerkennt, dass Kaufprämien im Personenwagenverkehr eine starke Wirkung hätten und bei Haushalten mit tiefem Einkommen von Vorteil wären, ist er persönlich dagegen.

Er sieht zudem die Wirkung von Steuerermässigungen als nicht stark an. Steiner erwähnt, dass im Kanton Solothurn Elektroautos die gleiche Verkehrssteuer zahlen wie andere Fahrzeuge, was er als richtig empfindet.

Marco Wyss (Projektleiter, Verein Swiss eMobility):

Der Verein Swiss eMobility stuft den «Zuschuss bei Installation von privater Ladestation» und den «Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur» zwar als «mittelwirksam» ein. Der Verein sieht jedoch eine «hohe» Wirkung bei gezielten Anreizen für Immobilieninvestoren in Mehrparteiengebäuden, um Parkplätze mit einer Grundinstallation zu erschliessen und mit Ladestationen auszurüsten. Ebenfalls als «hochwirksam» werden Anreize für bidirektionales Laden und smartes Energiemanagement (Kombination E-Mobilität und Photovoltaik) bewertet.

Swiss eMobility unterstützt ebenfalls die Idee eines «Recht auf Laden»-Gesetzes, da für Mieter in Mehrfamilienhäusern gesetzliche und finanzielle Hindernisse gross sind. Ohne gesetzliche Grundlage schreite der private Ausbau nur schleppend voran.

Der Verein Swiss eMobility stuft die Wirkung von Kaufprämien und Steuerermässigungen hingegen als mittelwirksam ein.

Konkrete Umsetzungsvorschläge

Es lassen sich verschiedene konkrete Handlungsempfehlungen ableiten, um in der Schweiz die Verbreitung von Elektromobilität stärker zu fördern:

■ Gesetzesebene:

Aufgrund der Ergebnisse erachten wir die Einführung eines «Recht auf Laden»-Gesetzes als eine der wichtigsten und wirksamsten Massnahmen. Dieses Gesetz soll klare rechtliche Grundlagen schaffen. Es würde insbesondere Mietenden und Miteigentümern in Mehrparteiengebäuden das Recht geben, die Installation einer privaten Ladestation zu verlangen und durchzusetzen. Das Gesetz soll konkret klären, wer die Kosten für notwendige Nachrüstungen und Installationen trägt. Ein solches Gesetz könnte helfen, Blockaden durch Verwaltungen oder einzelne Stockwerkeigentümer zu überwinden. Es könnte zu gesamtwirtschaftlichen Kosteneinsparungen führen, indem einheitliche elektrische Grundarbeiten für ganze Stockwerkeigentümergeinschaften ermöglicht werden, selbst wenn nicht jeder sofort eine Ladestation installiert. Diese Massnahme ist aufgrund des hohen Mieteranteils in der Schweiz besonders relevant. Die Motion 23.3936 von Jürg Grossen (GLP), die vom Nationalrat angenommen wurde und nun im Ständerat behandelt wird, zielt genau darauf ab, eine solche verbindliche Rahmenbedingung für ein Recht auf Laden zu schaffen.

Die Einführung klarer, verbindlicher Regeln über das Laden hinaus kann ebenfalls als notwendig erachtet werden. Das könnte Vorschriften bei Renovationen oder Neubauten umfassen, die eine Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorsehen.

■ **Finanzielle Förderungen und Anreize:**

Direkte Zuschüsse für die Installation: Finanzielle Zuschüsse bei der Installation privater Ladestationen können ebenfalls als wirksam bewertet werden, auch wenn ihre Wirkung von den befragten Expertinnen und Experten teils als «mittel» und teils als positiv angesehen wird. Diese Zuschüsse können Anreize für Investoren oder Personen mit Eigentum schaffen. Sie helfen, die oft hohen Erstinvestitionskosten, insbesondere für intelligente Ladesysteme in Mehrparteiegebäuden, abzudecken.

Positive Erfahrungen mit kantonalen bzw. kommunalen Förderprogrammen (z. B. Waadt, Stadt Zug) werden von den befragten Expertinnen und Experten erwähnt. In Zug werden beispielsweise 30 Prozent der Installationskosten bis maximal 5'000 Franken übernommen. Wir sehen das Potenzial schweizweit koordinierter Fördermassnahmen in diesem Bereich.

Gezielte Anreize für Immobilieninvestoren in Mehrparteiegebäuden: Diese werden von Swiss eMobility als «hochwirksam» eingestuft. Solche Anreize sollen Investoren motivieren, Parkplätze mit einer Grundinstallation zu erschliessen und Ladestationen auszurüsten.

Steuerliche Anreize: Es gibt die Möglichkeit von Steuerabzügen für die Kosten der Installation von Ladeinfrastrukturen bei Wohneigentum (Motion 23.3225 Maret). Die GLP schlägt generell vor, energieeffiziente Fahrzeuge bei Abgaben / Besteuerung besserzustellen. Comparis unterstützt diese Vorschläge.

■ **Abbau von bürokratischen Hürden:**

Es sollten möglichst keine Hürden beim Auf- und Ausbau eines intelligenten Ladenetzes geschaffen werden. Dazu gehört eine grundsätzliche Bewilligung für den Einbau. Bürokratische Prozesse können derzeit den Bezug von Fördergeldern erschweren.

■ **Integration von smarter Technologie und dezentraler Energieerzeugung:**

Der Fokus sollte unseres Erachtens auf intelligenten Heimpladestationen liegen. Anreize für bidirektionales Laden und smartes Energiemanagement (Kombination E-Mobilität und Photovoltaik) stufen wir als «hochwirksam» ein.

Gebäude können schliesslich mehr Strom produzieren als sie verbrauchen (Kraftwerke). Diese Energie könnte zum Laden von Autos genutzt werden. Das Konzept «Standzeit ist Ladezeit» impliziert, dass überall dort, wo ein Auto parkiert wird (insbesondere zu Hause und am Arbeitsplatz), entsprechend Ladepunkte vorhanden sein sollten.

Der E-Mobilitätsmarkt Schweiz wurde im Rahmen einer von Comparis betreuten Masterarbeit an der Fachhochschule Kalaidos untersucht. Hierbei wurden sowohl eine repräsentative Befragung in allen Regionen der Schweiz bei 1'011 Befragten wie auch qualitative Interviews mit verschiedenen Akteuren durchgeführt. Interviewt wurden:

Katja Christ (Nationalrätin Grünliberale Partei – GLP)

Thomas Steiner (Geschäftsleiter Elektro und Elektromobilität, Helion Energy AG)

Marco Wyss (Projektleiter, Verein Swiss eMobility)

Weitere Informationen

Jean-Claude Frick

Digital- & Telecom-Experte
Telefon +41 (0)44 360 53 91
media@comparis.ch

comparis.ch

Über comparis.ch

Mit über 80 Millionen Besuchen im Jahr zählt comparis.ch zu den meistgenutzten Schweizer Websites. Das Unternehmen vergleicht Tarife und Leistungen von Krankenkassen, Versicherungen, Banken sowie Telecom-Anbietern und bietet das grösste Schweizer Online-Angebot für Autos und Immobilien. Dank umfassender Vergleiche und Bewertungen bringt das Unternehmen Transparenz in den Markt. Dadurch stärkt comparis.ch die Entscheidungskompetenz von Konsumentinnen und Konsumenten. Das Unternehmen wurde 1996 vom Ökonomen Richard Eisler gegründet und ist in Privatbesitz. Das Unternehmen gehört heute noch zur Mehrheit dem Gründer Richard Eisler. Es sind keine anderen Unternehmen oder der Staat an Comparis beteiligt.