e-mobile Online Forum
Recht auf Laden – was bedeutet das für die Elektromobilität?
Mit Jürg Grossen, Nationalrat und Unternehmer

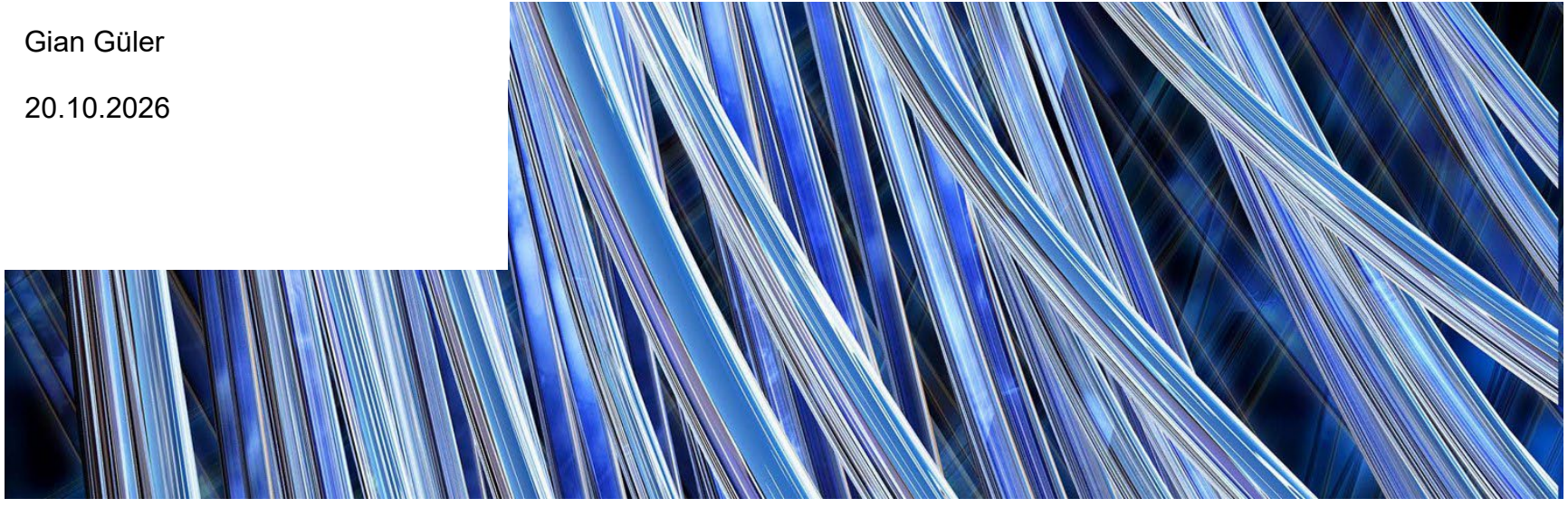
Herzlich willkommen. Der Anlass beginnt um 12:30 Uhr.

Mit Unterstützung von energieschweiz

e-mobile Online Forum
Recht auf Laden – was bedeutet das für die Elektromobilität?
Mit Jürg Grossen, Nationalrat und Unternehmer

Gian Güler

20.10.2026



Mit Unterstützung von energieschweiz

Organisatorisches

Fragen können Sie jederzeit im Teams-Chat stellen.

Die Moderation greift Ihre Fragen nach dem Referat mit Jürg Grossen auf.

Priorisieren Sie Fragen im Chat mit einem Daumen-hoch.

Wir zeichnen den Anlass auf. Danach erhalten Sie per E-Mail:

- Eine kurze Feedbackumfrage
- Die Präsentation
- Den Link zur Aufzeichnung

Mit Unterstützung von energieschweiz

Recht auf Laden

Jürg Grossen, Präsident Swiss eMobility

Referat, 20. Oktober 2026

ABLAUF



Einordnung & Zahlen



Recht auf Laden



Politik & Positionen



Energie / Strom

Einordnung & Zahlen

Wo die Schweiz bei der Elektromobilität steht

Teil 1 von 4

ABLAUF



Einordnung & Zahlen



Recht auf Laden

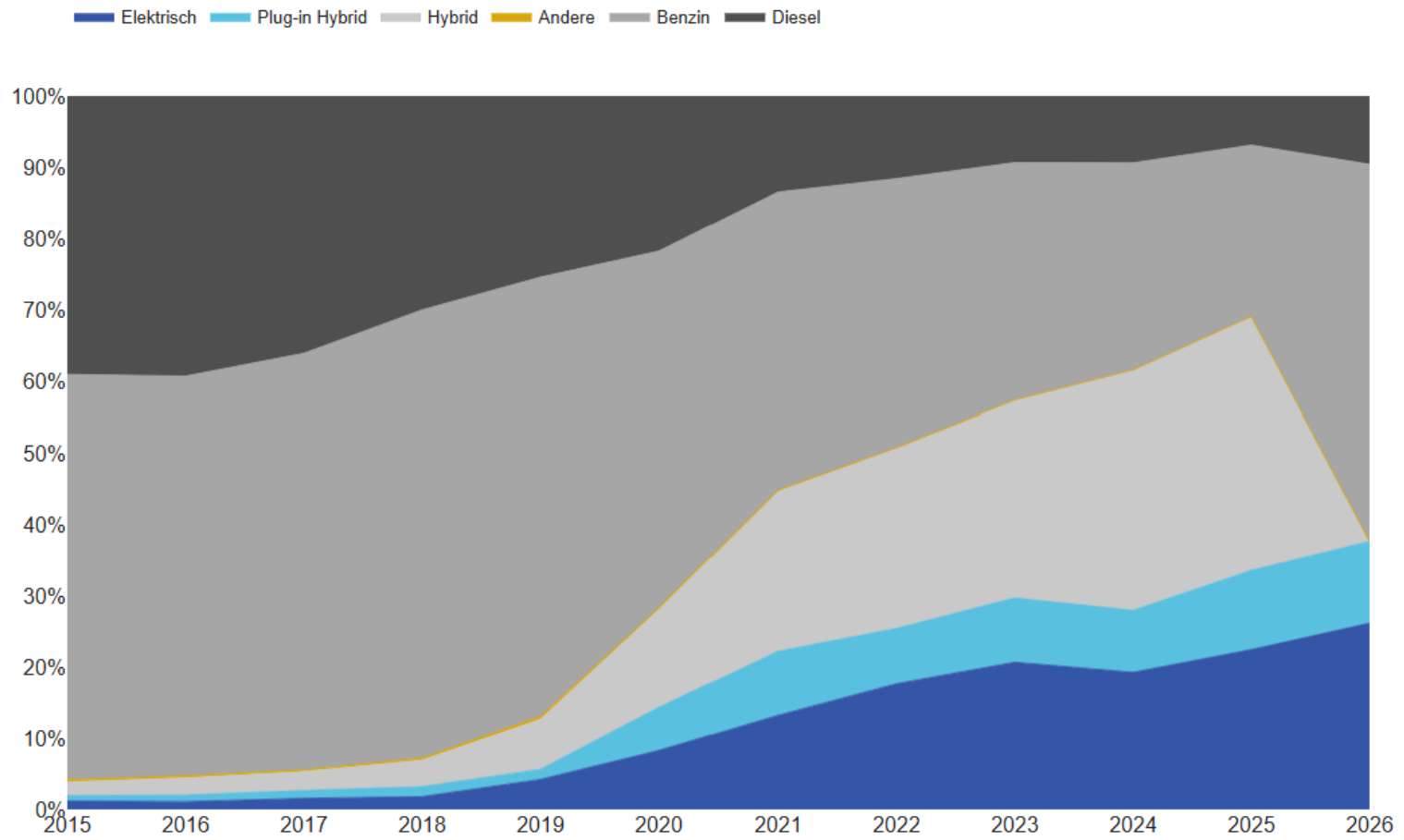


Politik & Positionen



Energie / Strom

Jedes vierte neue Auto fährt rein elektrisch



Swiss eMobility / Quelle: ASTRA (Stand 30.09.2026)

NEUZULASSUNGEN 2026

26,2 % rein elektrisch

Anteil der Elektroautos (BEV) an allen neuen Personenwagen, Stand 30.09.2026.

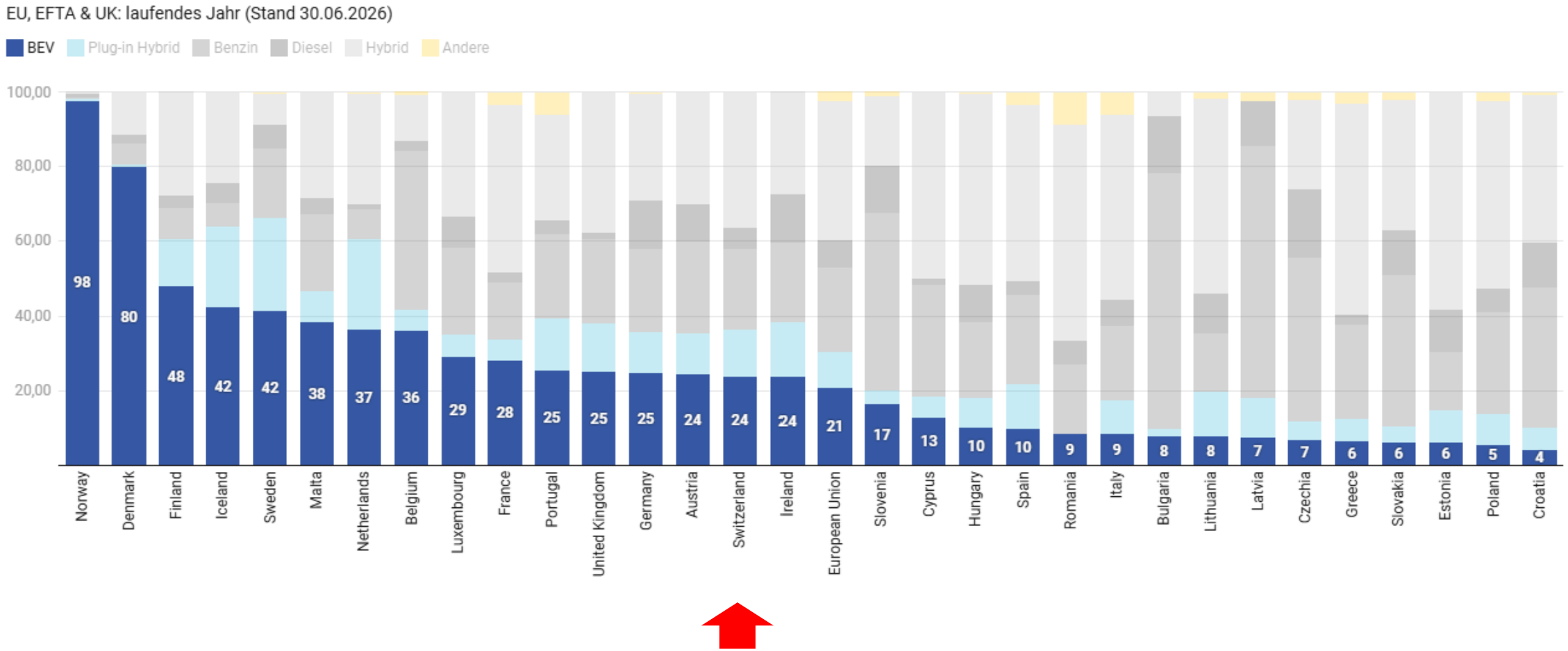
11,5 % Plug-in-Hybride

Zusammen fährt mehr als jedes dritte neue Auto mit Stecker.

62,4 % Verbrenner

Benzin 52,8 %, Diesel 9,6 % (je inkl. Hybride).

Schweiz bei E-Autos nur im europäischen Mittelfeld



98 %
Norwegen

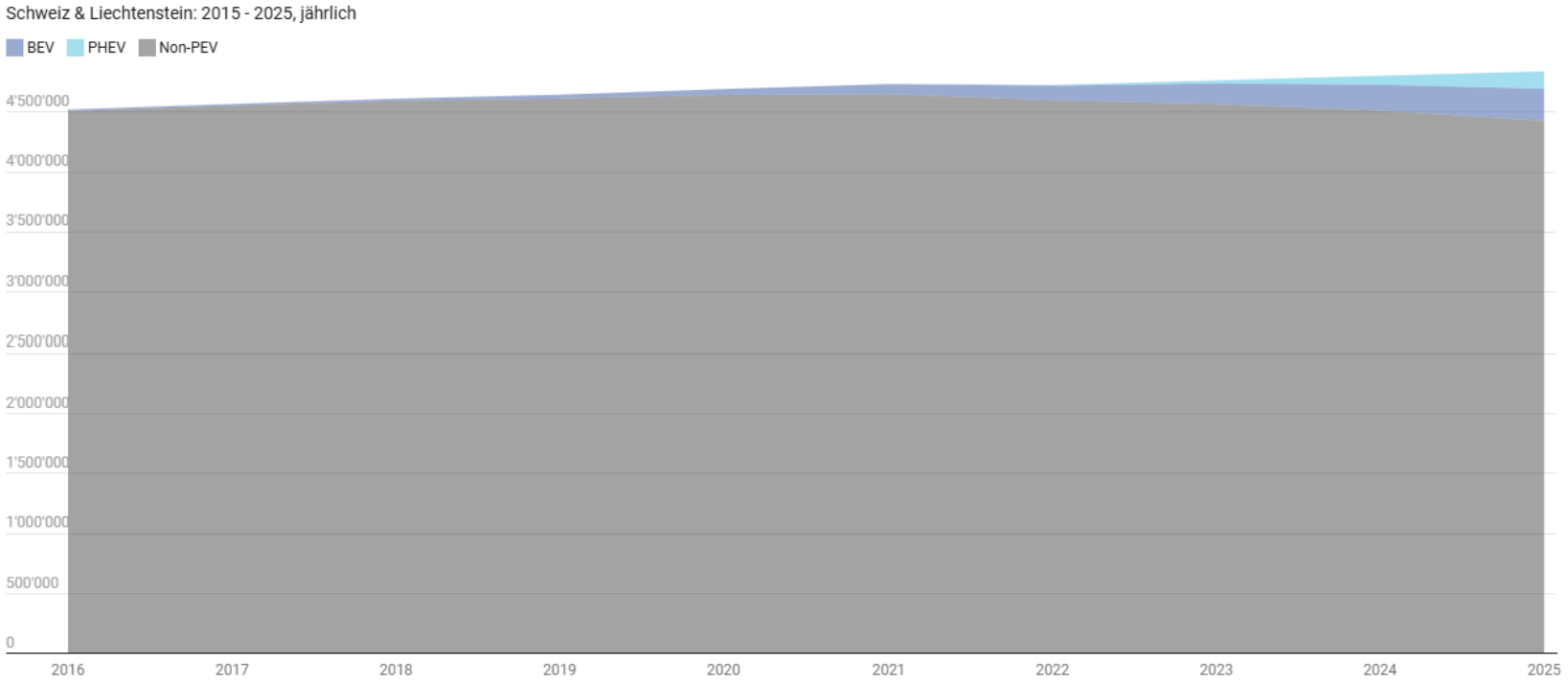
80 %
Dänemark

24 %
Schweiz

21 %
EU-Durchschnitt

Swiss eMobility / Quelle: ACEA (Stand 30.06.2026)

Flottenbestand: erst 267'000 reine E-Autos



Swiss eMobility / Quelle: ASTRA (Stand 31.12.2025)

BESTAND ENDE 2025

267'000 Elektroautos

Rund 5,5 % aller Personenwagen fahren rein elektrisch.

144'000 Plug-in-Hybride

Weitere 3 % des Bestands.

4,4 Mio. Verbrenner

Über 90 % der Flotte: Der Umbau dauert Jahre, auch wenn die Neuzulassungen steigen.

Die Erträge aus der Mineralölsteuer werden noch jahrelang hoch sein und damit die Strassenfinanzierung gesichert.

CO_2 der Neuwagen: Die Kantone sind nicht auf Kurs

	Kanton	Personenwagen CO2 (Stand 2026) (g/km) ▲	Personenwagen aktueller Monat CO2 (g/km)	leichte Nutzfahrzeuge CO2 (Stand 2026) (g/km)	leichte Nutzfahrzeuge aktueller Monat CO2 (g/km)
	Schweiz / Suisse / Svizzera	99.0	84.8	183.7	172.7
1	Solothurn	88.4	71.5	196.4	190.9
2	Zürich	90.7	77.4	175.5	167.2
3	Aargau	91.0	80.9	192.0	198.6
4	Thurgau	91.9	77.4	195.1	191.8
5	Appenzell Ausserrhoden	92.9	79.0	198.4	184.1
6	Basel-Landschaft	94.1	73.9	181.6	159.3
7	Glarus	94.3	98.1	228.1	215.2
8	St. Gallen	94.7	79.2	194.8	193.1
9	Vaud	94.7	80.8	194.5	194.5
10	Fribourg / Freiburg	95.7	78.0	199.9	196.8
11	Obwalden	96.2	86.9	196.0	186.7
12	Luzern	96.5	89.1	147.6	104.5
13	Bern / Berne	97.8	84.4	192.8	190.9
14	Schaffhausen	98.6	83.1	166.6	160.7
15	Liechtenstein	99.4	88.0	168.8	104.4
16	Zug	100.5	86.9	167.0	156.8
17	Basel-Stadt	100.9	93.8	152.6	109.3
18	Nidwalden	100.9	84.5	205.6	211.6
19	Uri	102.1	106.4	179.3	167.3
20	Neuchâtel	103.9	90.4	188.5	203.8
21	Schwyz	103.9	84.8	171.6	152.4
22	Valais / Wallis	104.1	83.6	195.0	170.8
23	Graubünden	106.9	93.1	201.5	182.9
24	Jura	107.1	99.6	168.1	146.2
25	Genève	109.9	94.7	162.1	171.9
26	Ticino	115.1	104.8	172.5	171.0
27	Appenzell Innerrhoden	118.9	114.4	270.6	170.5

CO_2-AUSSTOSS NEUWAGEN 2026

Personenwagen: 99,0 g/km

Schweizer Schnitt. Nur 5 Kantone liegen im grünen Bereich: Solothurn, Zürich, Aargau, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden.

Lieferwagen: 183,7 g/km

Nur Luzern und Basel-Stadt im grünen Bereich.

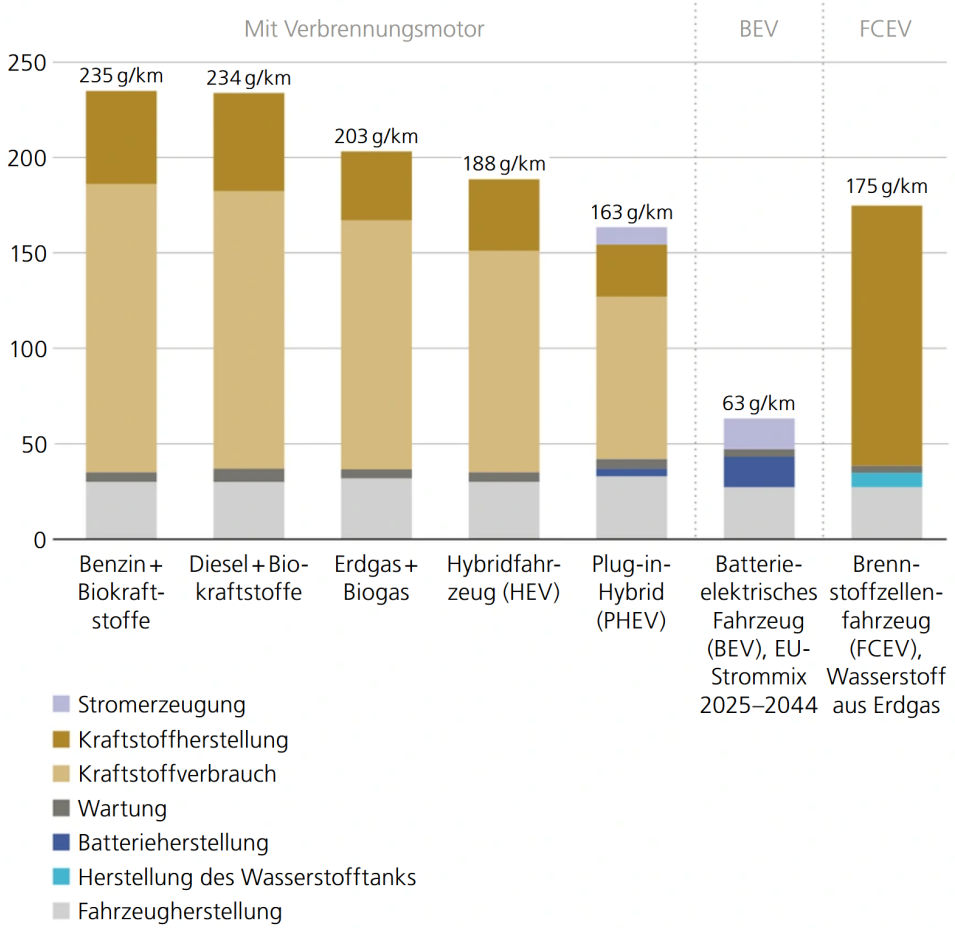
Die Richtung stimmt

Im aktuellen Monat liegen neue Personenwagen bei 84,8 g/km, mehr E-Autos senken den Schnitt.

Swiss eMobility / Quelle: ASTRA (Stand 30.09.2026)

Sauber: 73 % weniger Treibhausgase als Verbrenner

Lebenszyklus Treibhausgasemissionen
2025: Vergleich nach Antrieben in g CO_2-Äquivalent/km



ICCT

LEBENSZYKLUS-TREIBHAUSGASE

73 % weniger Emissionen

Ein E-Auto verursacht über den ganzen Lebenszyklus 63 g CO_2-Äquivalent/km, ein Benziner 235 g.

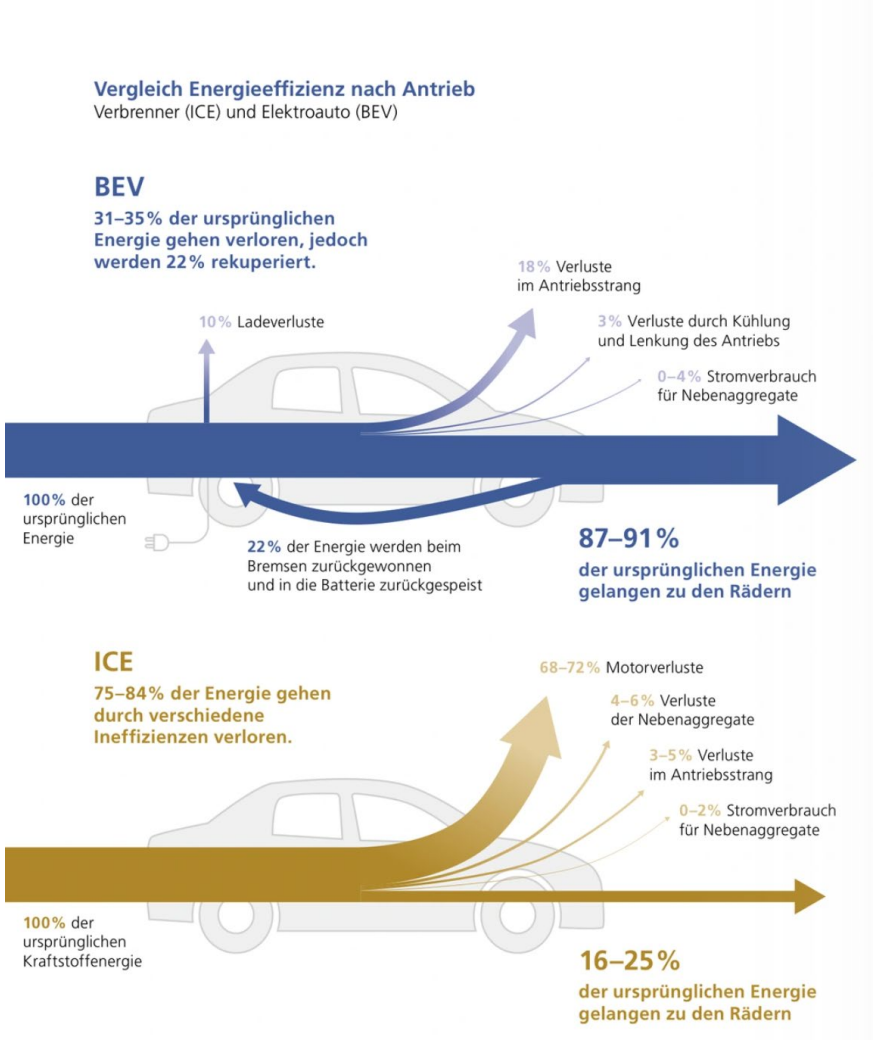
Abstand wächst: 2021 waren es 49 %

- Strommix wird sauberer
- Batterieproduktion verursacht weniger CO_2
- Fossile Treibstoffe werden CO_2-intensiver

Klima-Breakeven nach 8'500 km

Ab dann ist das E-Auto klimafreundlicher als ein Verbrenner.

Effizient: 4- bis 5-mal effizienter als Verbrenner



Yale Climate Connections

WELL-TO-WHEEL-ENERGIEEFFIZIENZ

E-Auto: 87–91 % kommen an den Rädern an

Ein Teil der Bremsenergie fliesst zurück in die Batterie: rund 22 % durch Rekuperation.

Verbrenner: nur 16–25 %

75–84 % der Energie gehen als Wärme und Verluste verloren.

Faktor 4 bis 5

Für die gleiche Strecke braucht ein E-Auto einen Bruchteil der Energie.

15 Jahre: gleicher Preis, dreifache Reichweite

2011 Nissan Leaf (1. Generation)



Preis	49‘950 CHF
Batterie / Fzg-Gewicht	24 kWh / 1.5 T
Reichweite	175 km (NEDC)
Max. Ladeleistung	AC: 3.3 / DC 50 kW
Verbrauch	15 - 16 kWh

×3

2026 Cupra Born VZ



Preis	47‘350 CHF
Batterie / Fzg-Gewicht	79 kWh / 1.9 t
Reichweite	630 km (WLTP)
Max. Ladeleistung	AC: 11 / DC 183 kW
Verbrauch	14.9 – 15.7 kWh

15 Jahre Schnellladen: achtfache Ladeleistung

2011

EVTEC coffee&charge



Leistung	20 kW DC
Preis	25‘000 CHF

ABB Terra 1



Leistung	50 kW DC
Preis	60‘000 CHF

×8

2026

EVTEC ristretto&charge



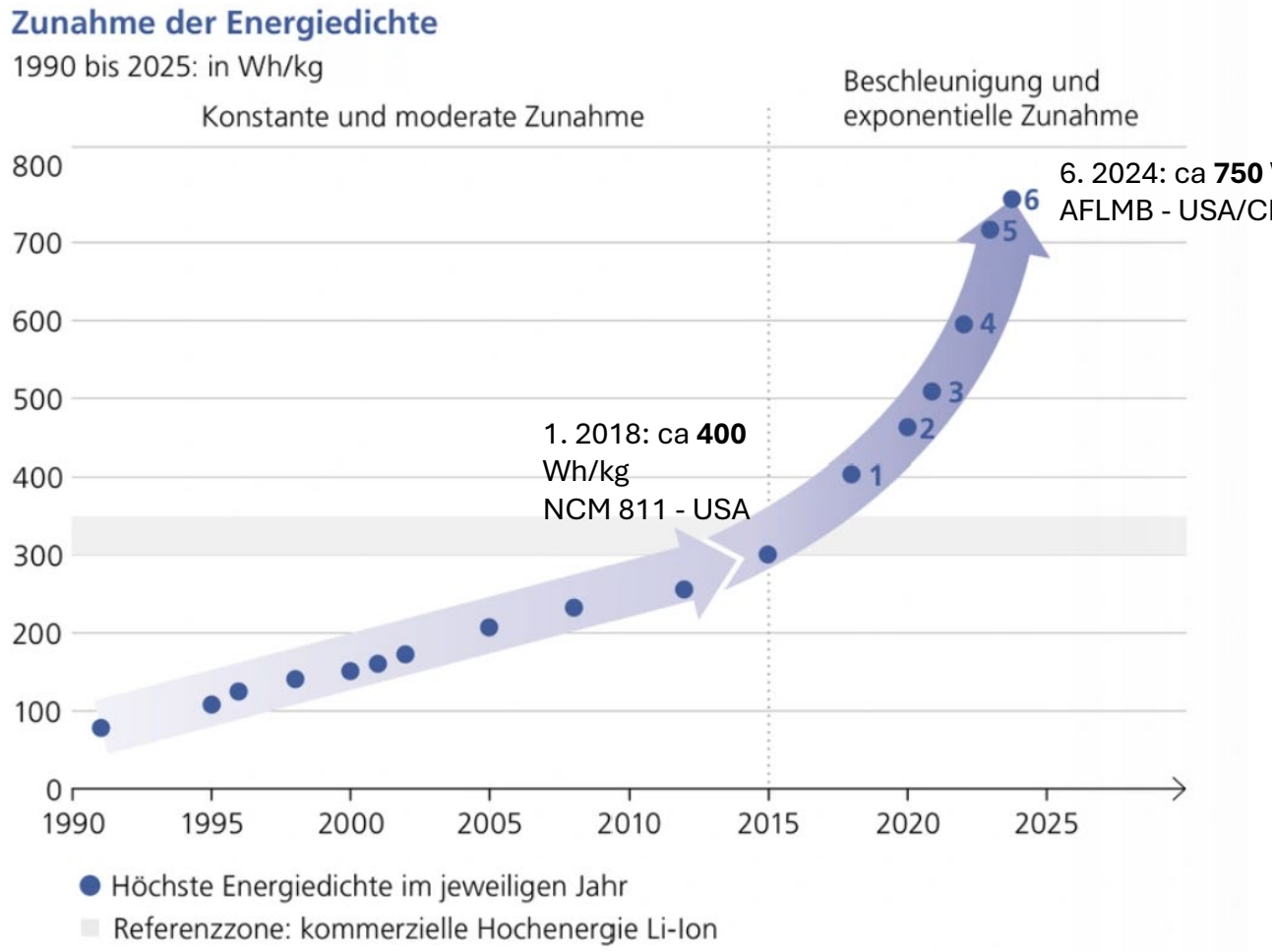
Leistung	384 kW DC
Preis	60‘000 CHF

ABB Terra 360



Leistung	360 kW DC
Preis	50-75‘000 CHF*

Batterie: Energiedichte wächst immer schneller



Visual: Hahn+Zimmermann Bern – im Auftrag von Swiss eMobility
Quelle: Li, Q. et al. – Chinese Physics Letters / KIT – Karlsruher Institut für Technologie

ENERGIEDICHTE LITHIUM-IONEN-ZELLEN

+200 Wh/kg in 25 Jahren

1990 bis 2015: langsamer, stetiger Fortschritt.

+450 Wh/kg in 10 Jahren

2015 bis 2025: Die Entwicklung beschleunigt sich deutlich.

Labor 2,5-mal weiter

Laborzellen erreichen das 2,5-Fache heutiger Serienzellen.

Lesetipp:



Recht auf Laden

Warum Mieter und Stockwerkeigentümer zu Hause laden können müssen

Teil 2 von 4

ABLAUF



Einordnung & Zahlen



Recht auf Laden



Politik & Positionen



Energie / Strom

Recht auf Laden

Warum es das Recht braucht und was der Vorschlag vorsieht

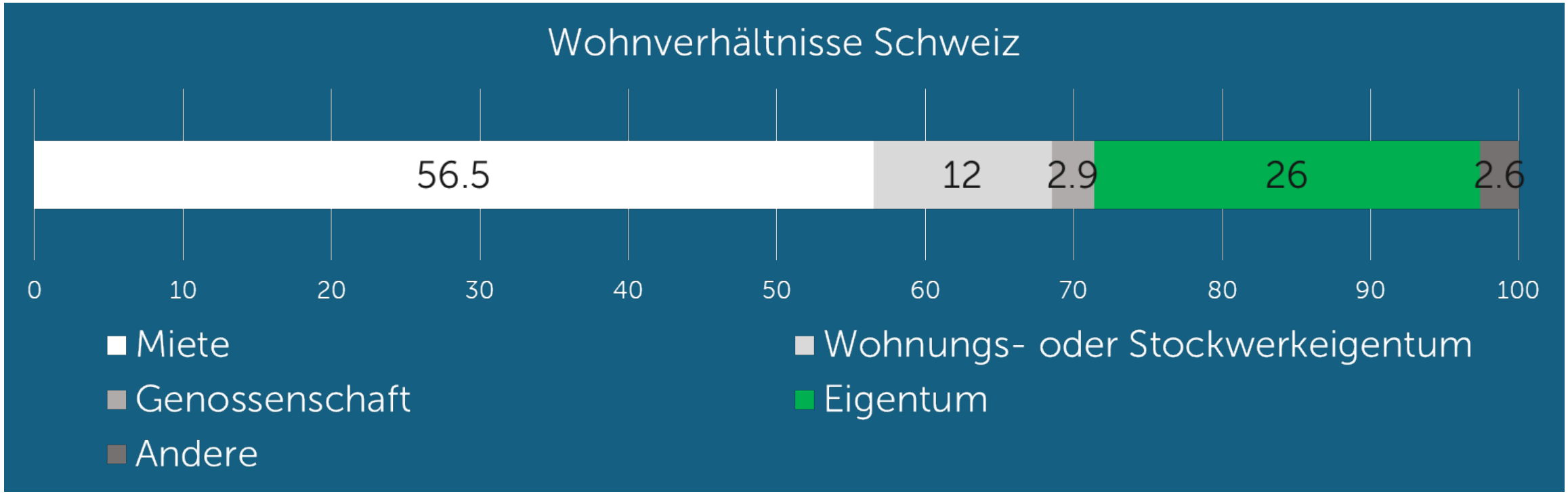


Visual: AI-generated

WORUM ES GEHT

Wer zur Miete oder im Stockwerkeigentum wohnt, soll zu Hause eine Ladestation nutzen und sein E-Auto laden können.

71 % der Haushalte können nicht allein entscheiden



Miete 56,5 % + Stockwerkeigentum 12 % + Genossenschaft 2,9 %: Für eine Ladestation brauchen sie die Zustimmung von Vermieter oder Eigentümergemeinschaft.

Bis 2035 wird bis zu 57 % zu Hause geladen



in Anlehnung: Verständnis Ladeinfrastruktur 2050 – EBP, im Auftrag vom BFE

LADEWELTEN 2035

Zu Hause: 28–57 %

der geladenen Energie, je nach Szenario: bequem (zu Hause), geplant (unterwegs, schnell) oder flexibel (unterwegs, langsam).

9 TWh Strombedarf

für das Laden von Elektrofahrzeugen.

1,1 bis 2 Mio. Heimladestationen

braucht es dafür in der Schweiz.

ETH-Studie: Recht auf Laden bringt 12 Mrd. USD

VOLKSWIRTSCHAFTLICHER NUTZEN

12 Mrd. USD

potenzieller Nutzen für die Schweiz, rund 1,5 % des BIP

Warten kostet

Jede Verzögerung beim Zugang zu Heimladen verursacht volkswirtschaftliche Verluste.

BEFUNDE DER STUDIE

Heimladen ist zentral

Ob jemand auf ein E-Auto umsteigt, hängt stark vom Laden zu Hause ab.

Mieter stossen auf Hürden

Ihnen fehlt der rechtliche und finanzielle Zugang zur Ladestation.

Recht auf Laden beschleunigt

Ein Anspruch auf Heimladen bringt mehr E-Autos schneller auf die Strasse.

Quelle: ETH Zürich, «Potential costs and benefits of a right-to-charge policy»

Der Vorschlag des Bundesrates: vier Eckpunkte

1

Anspruch auf Grundinstallation

Mieter und Stockwerkeigentümer können die Grundinstallation (Leitungen, Anschluss) verlangen.

2

Eigene Ladestation auf eigene Kosten

Die Ladestation selbst bezahlt, wer sie nutzt.

3

Nur bei Parkplatz mit Wohnraum

Der Anspruch gilt für Parkplätze, die zur gemieteten oder eigenen Wohnung gehören.

4

Begrenzt durch Zumutbarkeit

Ist der Aufwand unverhältnismässig, entfällt der Anspruch.

Grundinstallation: CHF 500–1'500 pro Parkplatz

GEMEINSAMER LEITFADEN FÜR VERMIETER UND VERWALTUNGEN

CHF 500–1'500

Kosten Grundinstallation pro Parkplatz

ca. 20 Jahre

Lebensdauer der Grundinstallation

CHF 4–11

Mietaufschlag pro Monat

Contracting

als Alternative zur Eigenfinanzierung



Politik & Positionen

Was Swiss eMobility fordert und wo das Parlament steht

Teil 3 von 4

ABLAUF



Einordnung & Zahlen



Recht auf Laden



Politik & Positionen



Energie / Strom

Umstritten: Wer finanziert die Grundinstallation vor?

WARUM DER VERMIETER VORFINANZIERT

Gehört zum Gebäude

Grundinstallationen sind Gebäudeinfrastruktur, deren Vorfinanzierung ist üblich.

Dasselbe gilt für Lifte, Einstellhallenlüftungen, Veloräume, etc.

Ein System statt Insellösungen

Nur ein steuerbares Gesamtsystem funktioniert, die Systemhoheit liegt beim Vermieter.

FINANZIERUNG IST LÖSBAR

Vorfinanzieren heisst nicht selbst bezahlen

Contracting-Modelle können die Investition übernehmen.

Die Kosten können über die Miete abgewälzt werden.

Mieter finanzieren nicht vor

Kein Mieter wird die Verkabelung eines fremden Gebäudes bezahlen.

Ohne Vorfinanzierung durch Vermieter oder Contractor wird keine Grundinstallation gebaut.

Swiss eMobility fordert sechs Verbesserungen

ANWENDUNG ERWEITERN

1. Anwendungsbereich ausweiten

Das Recht soll für mehr Situationen gelten als im Vorschlag.

2. Arbeitsplatzladen einbeziehen

Auch am Arbeitsplatz laden können.

3. Parkplatzkonzepte berücksichtigen

Quartierparkings und Carsharing einbeziehen.

UMSETZUNG SICHERN

4. Umsetzungsfrist festlegen

Klare Frist, bis wann der Anspruch erfüllt sein muss.

5. Branchenstandards verankern

Technische Standards der Branche als Massstab nehmen.

6. Steuerliche Abzugsfähigkeit schaffen

Investitionen in Ladeinfrastruktur steuerlich abziehen können.

Recht auf Laden: Im Parlament wird es knapp

DAFÜR

PARTEIEN
GLP, SP, Grüne

VERBÄNDE
Swiss eMobility, auto-schweiz, Swisscleantech, Mieterverband, VSE, aee

KANTONE
EnDK, BEPUK

TEILWEISE

PARTEIEN
FDP

DAGEGEN

PARTEIEN
SVP, Mitte

VERBÄNDE
HEV, SVIT, TCS, ACS, economiesuisse

Energie / Strom

Woher der Strom für die Elektromobilität kommt

Teil 4 von 4

ABLAUF



Einordnung & Zahlen



Recht auf Laden



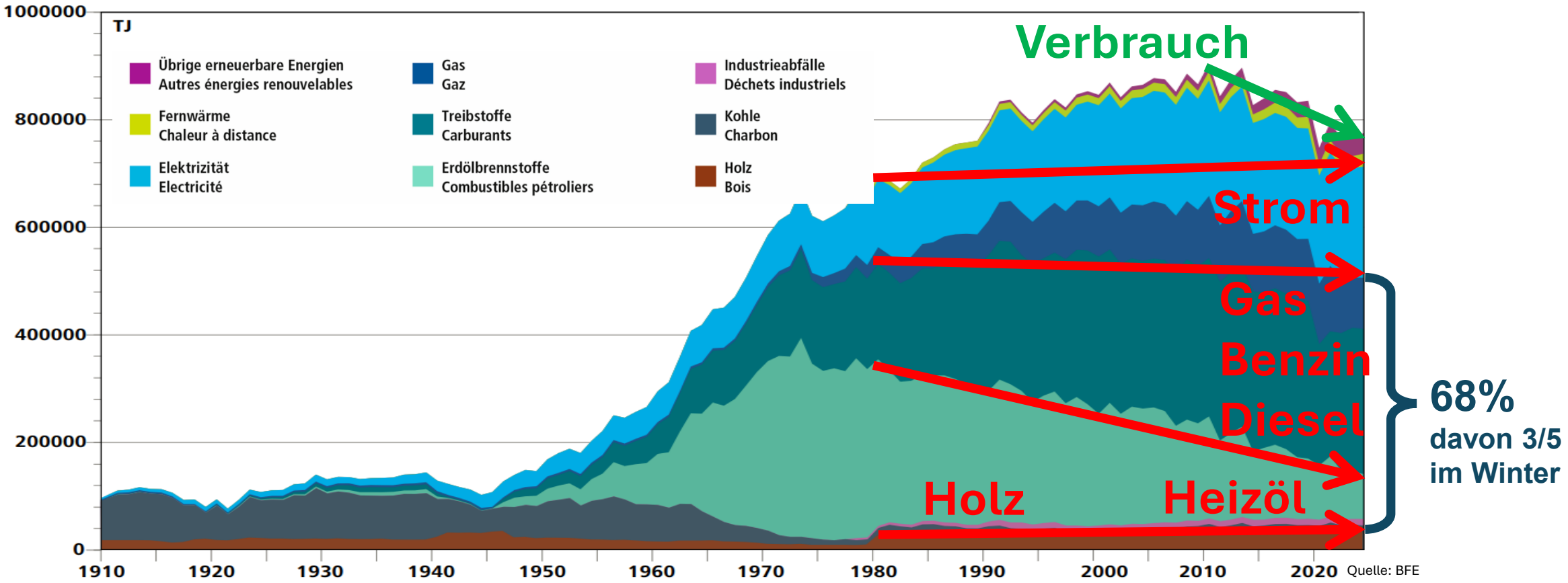
Politik & Positionen



Energie / Strom

Trend: Energieverbrauch CH sinkt / Abhängigkeit hoch

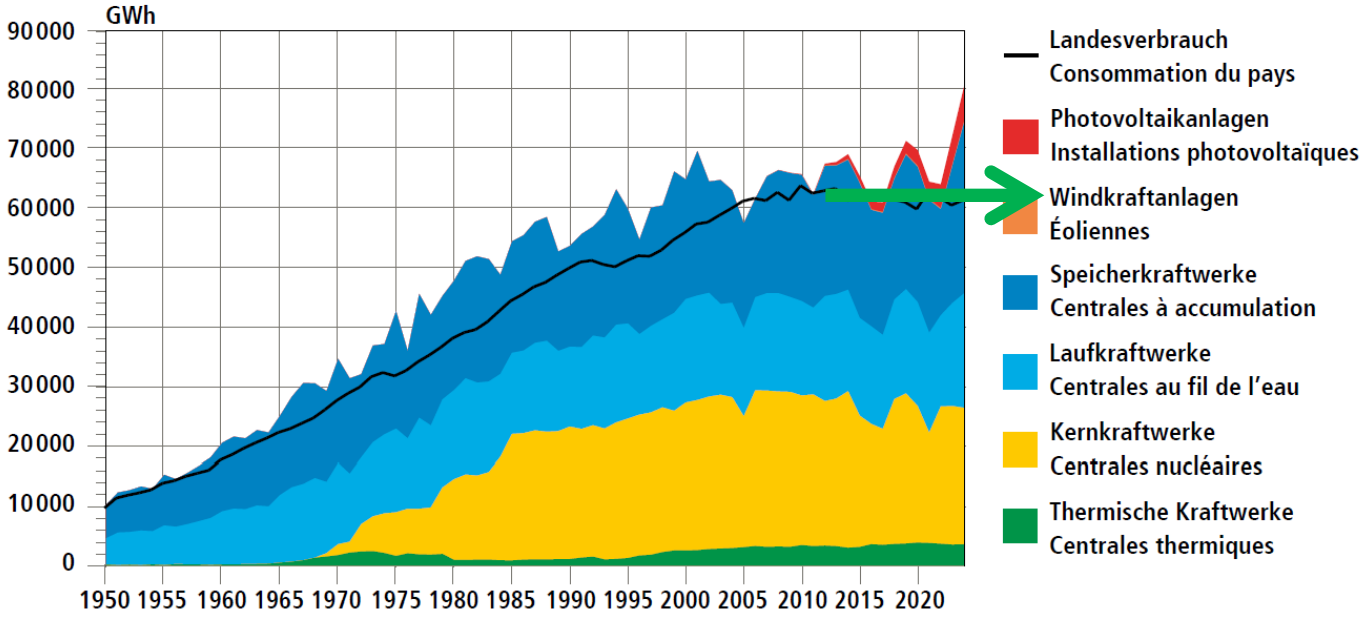
Fig. 1 Endenergieverbrauch 1910–2024 nach Energieträgern
Consommation finale 1910–2024 selon les agents énergétiques



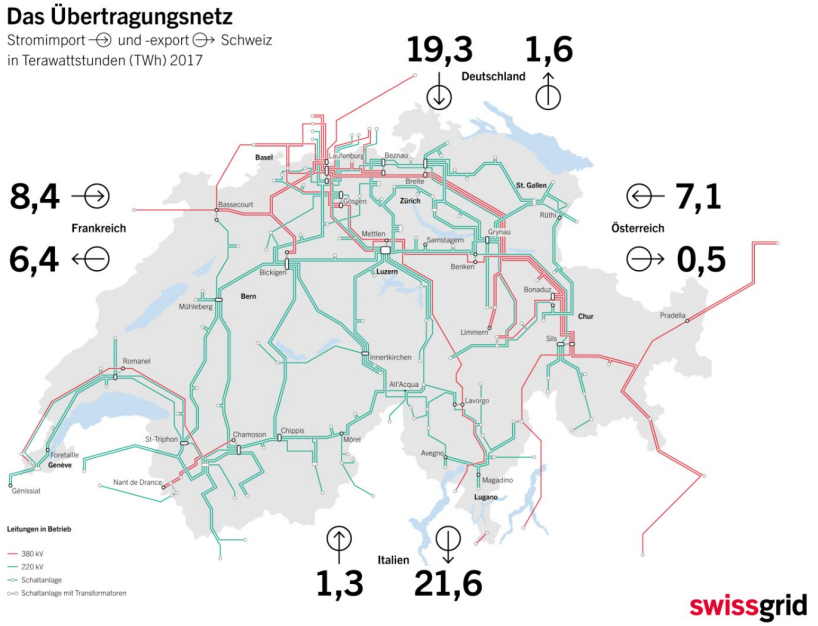
Quelle: BFE

Energielücke: 68% Abhängigkeit, ca. 22 von 36 Mia. für Energie aus Öl/Gas/Uran!

Stromverbrauch 20 Jahre stabil, trotz Wachstum



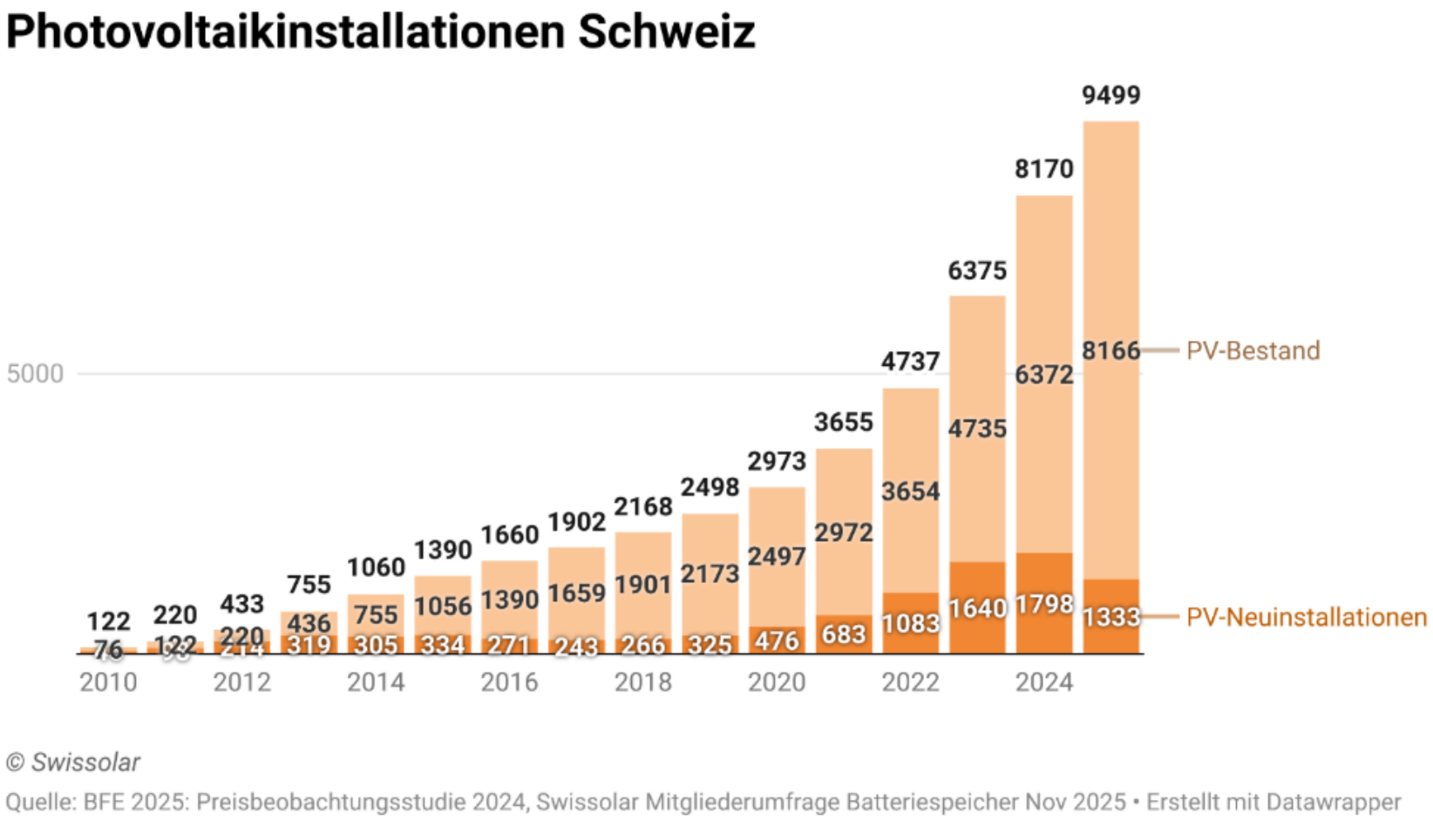
BFE, Schweizerische Elektrizitätsstatistik 2024 (Fig. 9)
OFEN, Statistique suisse de l'électricité 2024 (fig. 9)



- Stromverbrauch 20 Jahre stabil, trotz Wachstum (+1.5 Mio. Bevölkerung) und Elektrifizierung 200`000 E-Autos und 500`000 Wärmepumpen und Datencenter
- Stromabkommen EU / Voll-Liberalisierung ist zentral: sicherer und günstiger Strom!
  jeden Tag wird im Schnitt 50% des CH-Verbrauchs importiert und exportiert



PV-Installationen in MW



© Swissolar

Quelle: BFE 2025: Preisbeobachtungsstudie 2024, Swissolar Mitgliederumfrage Batteriespeicher Nov 2025 • Erstellt mit Datawrapper

WAS DIE KURVE ZEIGT

Bestand vervielfacht

Von 122 MW (2010) auf rund 9'500 MW – der Aufbau ist längst Realität.

Zubau nimmt ab

Neuinstallationen sinken von 1'798 MW auf 1'333 MW – Vergütung und Bewilligungen bremsen.

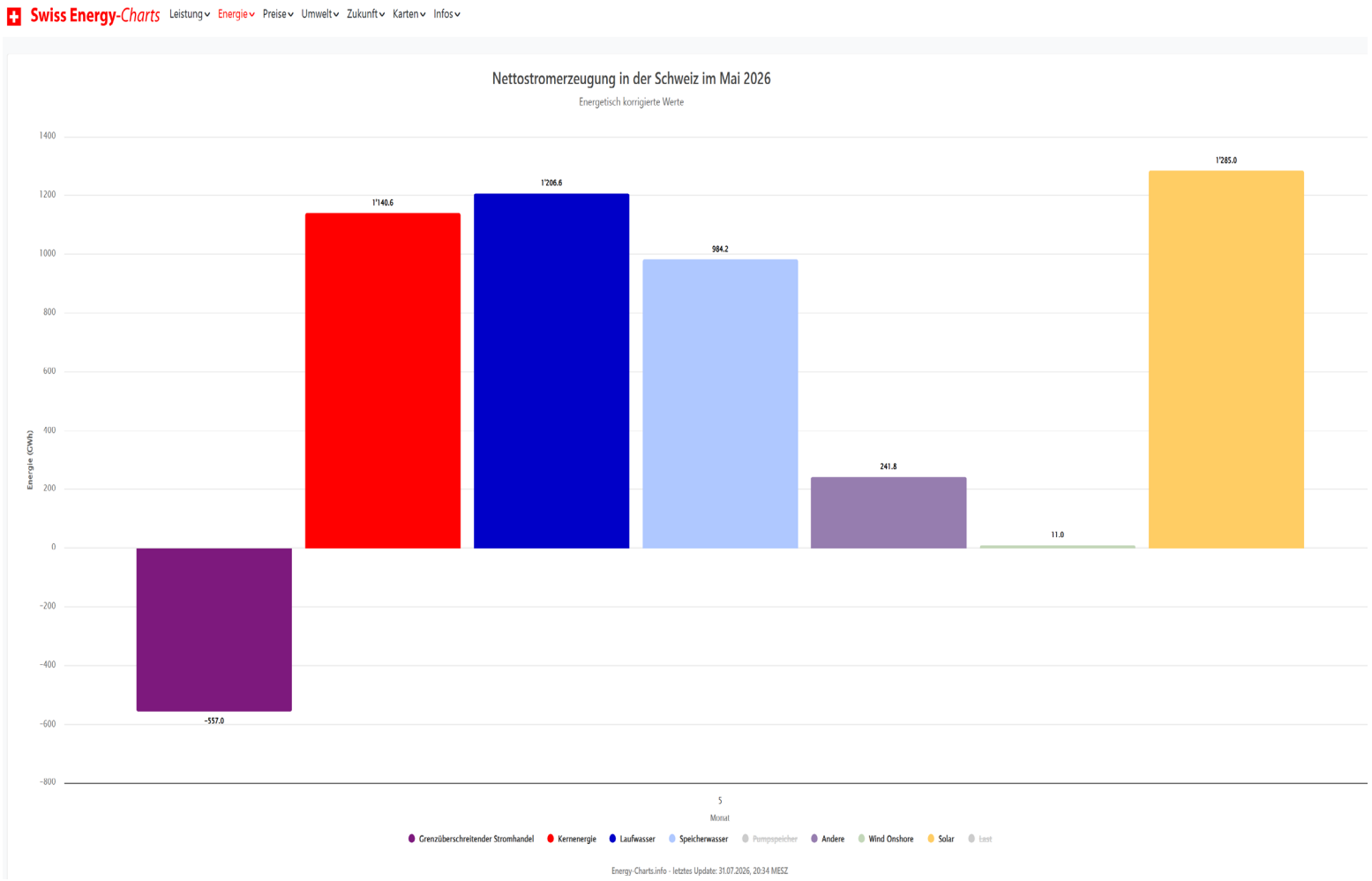
Spitzen statt Leitungen

Jedes zusätzliche MW verschärft die Mittagsspitze. Antwort: dynamische Tarife, Speicher, Eigenverbrauch, Steuerung.

Auftrag an die Politik

Stabile Rahmenbedingungen, dynamische Tarife flächendeckend ermöglichen – Netzausbau bleibt die letzte Option.

Mai 2026: Solarstrom überholt alle anderen



WAS DIE GRAFIK ZEIGT

Solar an der Spitze

Im Mai 2026 liefert Solar mit 1,3 TWh den grössten Beitrag zur Schweizer Produktion.

Potenzial kaum genutzt

Und das, obwohl erst weniger als 10 % des Solarpotenzials ausgeschöpft sind.

Speicher und Export laufen

Trotz tiefer Speicherseen wird viel Speicherwasser produziert und viel Strom exportiert.

Verbrauch bleibt stabil

Trotz Wärmepumpen und E-Mobilität – mit dynamischen Tarifen lässt sich diese Last gezielt in die Solarstunden verschieben.

Heimladen macht das E-Auto zum Stromspeicher



Grande-Dixence © Jérémy Toma / Wikimedia Commons (CC BY-SA 4.0), AI-enhanced and modified.

BIDIREKTIONALES LADEN

Mehr Sicherheit

- Versorgungssicherheit
- Autarkie
- Netzstabilität
- Bis zu 70 % des Solarstroms selbst nutzen

Tiefere Kosten

- Bis zu CHF 6,5 Mrd. weniger Systemkosten
- Preisunterschiede am Strommarkt nutzen

Solar ist die Schlüsseltechnologie für mehr E-Mobilität

WARUM SOLAR

Schnellste zusätzliche Produktion (Bewilligung und Netz sind schon vorhanden)

Dächer und Fassaden brauchen keine jahrelangen Verfahren: dezentral, schrittweise, sofort baubar – wirksam schon vor 2030. Produziert am Ort des Verbrauches (Systemeffizienz).

Potenzial weit grösser als nötig

Über 100 TWh PV-Potenzial; für die Hälfte des Verbrauchs 2050 genügen rund 45 TWh bzw. gut 50 GW. Kein Grund, den Ausbau zu begrenzen.

Solar liefert ordentlich Winterstrom

28 % der Jahresproduktion im Winterhalbjahr: 5,2 TWh 2030 und 8,9 TWh 2035 statt 2,2 TWh heute – die Winterlücke kann damit geschlossen werden.

WAS DARAUS FOLGT

Winterstrom aus Solar ist günstig (Beweis ist erbracht)

2026 wurden 352 Franken Einmalvergütung pro kW bezahlt – über 25 Jahre ergibt dies nur 5,5 Rp./kWh Förderung für Winterstrom.

Ausbau und Integration zusammen

Batterien, dynamische Tarife, ZEV/LEG, E-Mobilität und Wärmepumpen: Ende 2025 rund 1,4 GWh Speicher, 28 % der bestehenden Anlagen mit Batterie (über 70% aller neuen PV-Anlagen werden heute mit Batteriespeicher gebaut → ermöglicht Rund-um die Uhr-Verfügbarkeit von Solarstrom)

Recht auf Laden ermöglicht die optimale Kombination

Solar, Batterien und E-Mobilität ergänzen sich optimal. Dank Solar können E-Fahrzeuge mit günstigem Strom geladen werden. Der Vorsprung auf Verbrenner wird dadurch noch grösser.

Das gesetzliche Ausbau-Ziel ist erreichbar, die Kombination mit Batterien und E-Mobilität ist die Top-Lösung

Fazit

Vielen Dank

Jürg Grossen, Präsident Swiss eMobility

DAS NEHMEN WIR MIT



Jedes vierte neue Auto fährt elektrisch, die Schweiz bleibt im Mittelfeld



71 % der Haushalte brauchen das Recht auf Laden



Im Parlament wird es knapp: jede Stimme zählt



Solarstrom und Heimladen machen das E-Auto zum Speicher

Nächster Anlass am 5. November 2026

e-mobile Online Forum mit Dr. Christian Mester, METAS

Mess- und abrechnungssicheres Laden



Mit Unterstützung von energieschweiz

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Gian Güler
Produktmanager Mobility Solutions

gian.gueler@aew.ch
www.aew.ch



Mit Unterstützung von energieschweiz