



E-Auto-Boom produziert Verlierer

Tankstellensterben und Stellenabbau Ab 2035 werden in der Schweiz fast nur noch Elektroautos verkauft. Garagisten, Autozulieferinnen, aber auch Immobilienbesitzer müssen ihre Geschäftsmodelle überdenken. Eine Übersicht.

Rita Flubacher
und **Angelika Gruber**

Das Ende der Verbrennungsmotoren ist noch nicht besiegt – doch ist heute schon klar, dass ihre Zeit bald gekommen sein dürfte. So will US-Präsident Joe Biden die Autoindustrie seines Landes grüner machen – auch mit Blick auf die Konkurrenz in Europa und China. Im Jahr 2030 soll die Hälfte aller neu verkauften Fahrzeuge in den USA mit einem alternativen Antrieb ausgestattet sein. Die EU hat schon zuvor im Rahmen ihres Klimapakets klargemacht, dass sie ab 2035 nur noch E-Autos im Neuverkauf zulassen möchte.

Die Schweiz ist noch nicht so weit. Es gibt keinen verbindlichen Plan für ein Ende des Verbrennungsmotors – zumindest noch nicht. «Aber das faktische Verbrennerverbot in der EU ist für die Diskussion relevant und wird aufmerksam verfolgt», sagt eine Sprecherin des Bundesamtes für Umwelt.

Damit ist klar: Das Elektroauto

wird die Autobranche in der Schweiz markant verändern. Und das innerhalb von wenigen Jahren.

Im ersten Halbjahr 2021 machten E-Fahrzeuge 19 Prozent der neu verkauften Autos in der Schweiz aus. In dieser Zahl sind sowohl die reinen Batterieautos – auch Steckerautos genannt – als auch die Hybridfahrzeuge (aufladbare Batterie und Verbrennungsmotor) enthalten. In Norwegen liegt diese Zahl bereits bei 75 Prozent.

Der Umstieg läuft immer schneller. Der Elektromobilitätsverband Swiss E-Mobility rechnet damit, dass Elektroautos bis in zehn Jahren einen Anteil von über 90 Prozent bei den Verkäufen erreichen werden. Bis 2035 dürften es 99 Prozent sein – also zwischen 2,5 und 2,9 Millionen Fahrzeuge mit einem Stecker. Das wird ganze Branchenzweige komplett verändern.

Mit ein Grund für das rasantte Wachstum: Die Herstellungskosten und damit auch die Anschaffungskosten für ein Elektroauto sinken laut Fachleuten ab

2025 unter jene mit Verbrennungsmotoren. Schon heute ist das E-Auto günstiger im Unterhalt als der Benziner. Zudem wird die Angebotspalette immer breiter. Swiss E-Mobility rechnet bis 2022 mit 430 neuen Modellen, wovon gegen 300 reine Batterieautos sind.

— Garagisten verlieren bis zu 40 Prozent Umsatz

Beim Elektroauto besteht der Motor noch aus 20 beweglichen Teilen, beim Benziner sind es gegen 2000 Bestandteile. Für die über 3900 Garagen in der Schweiz bedeutet das: Die 80 Prozent des Umsatzes, die sie heute mit der Wartung von Motor und Getriebe erzielen, werden sehr stark schrumpfen.

Markus Heiz, Seniorchef einer Garage in Wetzikon ZH: «Für einen Benziner sind zwei bis drei Stunden für den Unterhalt nötig. Beim E-Auto reicht eine Stunde.»

Morten Hannesbo, bis Ende Juni Chef des grössten Schwei-



Auflage 148'705 Ex.
Reichweite 417'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 108'700 mm²
Wert 22'900 CHF

Tages-Anzeiger
8004 Zürich
www.tagesanzeiger.ch
Rita Flubacher, Angelika Gruber

zer Automobilimporteurs Amag, beziffert die Umsatzverluste in der Werkstatt auf 40 Prozent. Er stützt sich dabei auf Analysen der Hersteller. Bei den Garagisten werde das ab 2025 spürbar werden. Der volle Effekt werde sich aber erst ab 2030 einstellen.

Auch das Geschäft der Importeure gerät unter Druck, weil weniger Ersatzteile verkauft werden. Der Umsatzrückgang liegt laut Hannesbo bei 10 Prozent.

Der Ex-Amag-Chef, der heute Vizepräsident von Swiss E-Mobility ist, erwartet eine Konsolidierung in der Branche. Besonders gefährdet seien kleine Betriebe. Garagisten und Händler müssten dringend neue Konzepte entwickeln. Dazu gehöre es, dass der Garagist seinen Kunden Service- und Finanzierungsverträge sowie Autoabos anbiete.

— Kommt es zum Stellenabbau?



«Wer sich nicht verändert, hat es schwer mit der E-Mobilität», stellt Olivier Maeder fest, der

beim Autogewerbeverband Schweiz den Bereich Bildung betreut. Werkstattangestellte und Händler müssen sich völlig neu orientieren, gleichzeitig müssen

bis auf weiteres Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, mit Hybridantrieb oder mit Antrieb durch Brennstoffzellen gewartet werden.

Wie steht es um die Zukunftsaussichten der Auszubildenden? Jedes Jahr starten rund 3000 Schulabgängerinnen und -abgänger in der Branche, davon 2700 im technischen Bereich. Seit 2018 gibt es den Beruf des Mechatronikers. Maeder bezeichnet das Berufsausbildungskonzept im Garagengewerbe als sehr durchlässig und damit neuen technologischen Entwicklungen gut angepasst. Derzeit zählt die Branche rund 8000 Lernende. Insgesamt sind 40'000 Leute in der Branche tätig. Wird diese Zahl deutlich zurückgehen? Maeder rechnet vorerst nicht damit. Noch immer gebe es in der Branche einen Fachkräftemangel.

— Wird die klassische Tankstelle verschwinden?



2020 gab es in der Schweiz nach Angaben des Mineralölverbands **Avenergy** 3357 Tankstellen. Es ist das grösste und dichteste Tankstellennetz in Europa. Doch die Kundschaft mit Elektroautos tankt lieber zu Hause oder am Arbeitsplatz und nur

bei längeren Fahrten an Ladestationen an der Autobahn oder unterwegs. Eine Prognose, wie viele dieser Tankstellen mit dem Umstieg auf Elektromobilität noch eine Zukunft haben, wagt **Avenergy** nicht.

Swiss E-Mobility rechnet hingegen damit, dass viele Tankstellen verschwinden werden, weil sie mit den Ladestationen nicht genug verdienen. Nach Einschätzung von Branchenbeobachtern sind vor allem Tankstellen im Dorf und an Durchfahrtsstrassen gefährdet – auch wenn sie nicht von heute auf morgen verschwinden werden, weil die bestehende Flotte an Benzin- und Dieselautos noch eine Weile Treibstoff braucht.

Shell will sein Netzwerk an Ladestationen für Elektroautos konzernweit bis 2025 deutlich ausbauen. Einige Tankstellenbetreiber setzen auf Wasserstoff und sind dabei, dafür ein Netz aufzubauen.

— Wer behindert die E-Mobilität?



Wenn Käuferinnen und Käufer beim Kauf eines E-Autos noch zögern, dann deshalb, weil sie oft

Auflage 148'705 Ex.
Reichweite 417'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 108'700 mm²
Wert 22'900 CHF

Tages-Anzeiger
8004 Zürich
www.tagesanzeiger.ch
Rita Flubacher, Angelika Gruber

keinen entsprechenden Stromanschluss in ihrer Mietgarage haben. Da die Schweiz noch immer das Land mit dem wohl höchsten Anteil an Mietwohnungen in Europa ist, ist das Problem erheblich. Ex-Amag-Chef Hannesbo warf dem Hauseigentümerverband kürzlich in der «NZZ am Sonntag vor», bei diesem Thema «noch immer in der Steinzeit» zu leben.

Fachleute plädieren dafür, dass Mieterinnen und Mieter ein Recht auf das Laden erhalten. Genauso, wie jede Wohnung heute automatisch für Telefon-, TV- und Internetanschluss verkabelt ist.

Betroffen vom Ladeproblem sind übrigens auch Stockwerkeigentümer. Sie sind bei der Einrichtung einer Ladestation auf den Goodwill der anderen Miteigentümerinnen angewiesen.

Von einem Recht auf Laden will der Bundesrat aber nichts wissen. Im Mai sprach er sich gegen eine entsprechende Motion des grünliberalen Berner Nationalrats Jürg Grossen aus. Das sei Sache der Kantone, und mit Anreizen sei ohnehin mehr zu holen als mit Vorschriften. Die Immobilienbesitzer würden von sich aus erkennen, dass Ladestationen in den Mietgaragen zu einer Steigerung der Attraktivität ihrer Immobilien führen. Als Nächstes wird die Motion des GLP-Präsidenten ins Parlament kommen.

— Autozulieferer müssen rasch umdenken

 Die Umstellung auf Elektromobilität hat auch Folgen für Schweizer Firmen, die wichtige Zulieferer der weltweiten Autobranche sind. Autoneum etwa fertigt Hitzeschilder, welche die Wärme des Verbrennungsmotors vom Rest des Fahrzeugs abschirmen. Um deren Wegfall zu kompensieren, hat die Firma aus Winterthur neue Komponenten im Angebot – etwa Unterschilder für Batterien oder einen Kofferraum für den vorderen Teil von E-Autos – dort, wo sonst der Motorblock ist.

Auch die Ems-Gruppe ist nicht vom Verbrennungsmotor abhängig. Laut einem Sprecher entwickelt Ems bereits seit Jahrzehnten Anwendungen in alternativen Antrieben wie Elektro, Hybrid, Gas und Brennstoffzellen. Man habe sich bewusst unabhängig von den Antriebsarten positioniert. «So ist der Geschäftsanteil bei den verschiedenen Antrieben gleich hoch.»

— Das sind die Gewinner



Und es gibt klare Gewinner. ABB etwa stellt Schnellladestationen für Elektroautos her – sowohl für Personenwagen als

auch für Busse im öffentlichen Verkehr. Zudem baut der Konzern Ladeboxen für die Nutzung zu Hause. Das Geschäft wächst rasant, und ABB überlegt sich, den Bereich als eigene Einheit an die Börse zu bringen.

Zu den Profiteuren gehört auch die Firma Brusa, die Energiewandlungsgeräte herstellt. Gestartet ist Firmengründer Josef Brusa vor 36 Jahren als Ein-Mann-Betrieb – heute hat das Unternehmen mit Sitz in Sennwald im Rheintal gut 250 Mitarbeitende. Zu den Produkten zählt auch eine Platte, mit der Elektroautos induktiv geladen werden – also ohne Kabel. Wenn diese Innovation auf Anklang stösst, wird das Unternehmen nochmals kräftig Personal einstellen müssen. Der Erfolg der Firma lockt Kaufinteressenten aus der europäischen Zulieferbranche an. Viele Unternehmen wollen nun schleunigst in Elektromobilität investieren. Brusa ist jedoch unabhängig geblieben.

Die Brugg-Gruppe entwickelt und produziert Kabel samt Stecker für Schnellladestationen. Das Unternehmen will seine Produktionskapazitäten an das erwartete Wachstum anpassen und den Bereich E-Mobilität bis 2025 mehr als vervierfachen. Gelingen soll das auch über neue Produkte – wie eine Ladebox für zu Hause oder Lademöglichkeiten für elektrische Lastwagen.

Auflage 148'705 Ex.
Reichweite 417'000 Leser
Erscheint 6 x wöe
Fläche 108'700 mm²
Wert 22'900 CHF

Tages-Anzeiger
8004 Zürich
www.tagesanzeiger.ch
Rita Flubacher, Angelika Gruber



Sieht so die Zukunft aus? Ladestation für Elektroautos in der Öl-Metropole Houston im US-Bundesstaat Texas. Foto: Theo Civitello

Neuzulassungen Steckerautos (PEV)

PEV = Plug-in Electric Vehicle (reine Elektroautos, nur mit Ladekabel), in Prozent

