

**Zeitschrift:** Wohnen  
**Herausgeber:** Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger  
**Band:** 96 (2021)  
**Heft:** 3: Hausgeräte

**Artikel:** Gut gewappnet für das E-Zeitalter  
**Autor:** Bürgi, Remo  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-977375>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.12.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Die Elektromobilität kommt – auch Baugenossenschaften müssen ihr Angebot anpassen.

Ein neues Merkblatt des SIA hilft bei der Mobilitätsplanung

# Gut gewappnet für das E-Zeitalter

Elektroautos und Elektrovelos werden hierzulande immer beliebter, ihre Marktanteile steigen kontinuierlich. Auch Baugenossenschaften sehen sich zunehmend mit der Frage konfrontiert, ob und wie sie die Infrastruktur in ihren Siedlungen anpassen sollen. Ein neues Merkblatt des SIA und Beispiele anderer Genossenschaften helfen weiter.

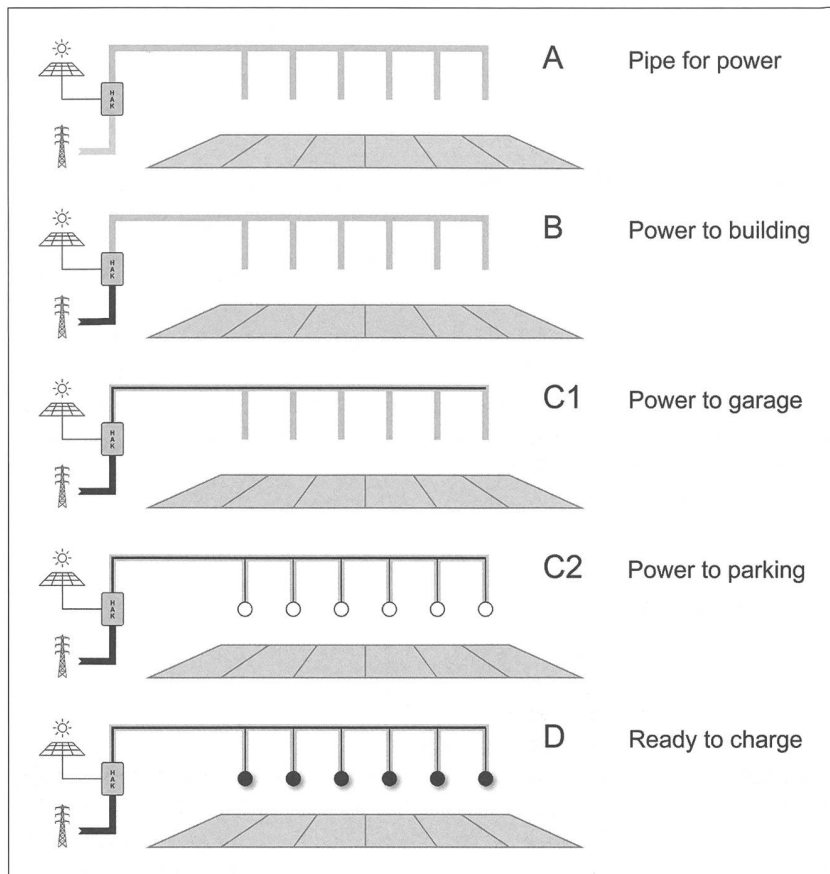
Von Remo Bürgi

Wo viele Menschen leben, entsteht auch viel Mobilität. Für die Eigentümerschaften von Wohnüberbauungen bringt das die Aufgabe mit sich, den Verkehr zu koordinieren und entsprechende Infrastrukturen bereitzustellen. Oft kann ein Mobilitätsmanagement den Bau von Verkehrs- und Parkinfrastruktur ersetzen oder zumindest verringern. Hilfreich sind zum Beispiel ein guter Anschluss an den öffentlichen Verkehr und das Fördern von Carsharing, denn damit reduziert sich die Anzahl von privaten Fahrzeugen unter den Bewohnerinnen und Bewohnern. Gerade Baugenossenschaften setzen zudem vermehrt auf

möglichst autoarme oder gar autofreie Siedlungskonzepte.

## Rechtzeitig planen

Individualverkehr wird es aber auch in Zukunft geben, und zwar zunehmend in elektromobiler Form. Ob E-Auto oder E-Velo: Schweizerinnen und Schweizer fahren auf den Elektroantrieb ab. Um ihre Fahrzeuge aufzuladen, benötigen sie am Wohnort eine geeignete Ladeinfrastruktur. «Genossenschaften sollten sich aktiv mit dieser Frage auseinandersetzen», empfiehlt Dominik Bucheli. Der Co-Leiter von «MIWO», einem von EnergieSchweiz unterstützten Projekt (siehe



Das Merkblatt SIA 2060 definiert vier Ausbaustufen vom Einziehen von Leerrohren (A) bis zum Einbau der Ladestation (D).

Grafik: SIA-Merkblatt 2060

Merkblatt 2060, das zwischen vier Ausbaustufen unterscheidet (siehe Grafik). Bei Neubauten und umfassenden Sanierungen empfiehlt der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein (SIA), dass bei sämtlichen Parkplätzen von vornherein Leerrohre eingezogen werden (Ausbaustufe A). Die Kapazität des Hausanschlusses sollte zudem ausreichen, um auf sechzig Prozent der Parkplätze ein Elektroauto aufladen zu können (Ausbaustufe B). Für rund zwei Drittel der Parkplätze empfiehlt der SIA die Ausbaustufe C, bei der die Stromzuführung bis zum Parkplatz (C1) oder bis zum späteren Standort der Ladestation (C2) gezogen wird. Diese Grundinfrastruktur ermöglicht, dass eine Ladestation bei Bedarf rasch installiert werden kann. Den Vollausbau inklusive Ladestation (Ausbaustufe D) sollte die Eigentümerschaft von Neubauten bei zwanzig Prozent der Parkplätze – bei kleinen Liegenschaften in jedem Fall bei mindestens zwei Parkplätzen – vorsehen.

Für bestehende Gebäude enthält das Merkblatt SIA 2060 keine quantitativen Empfehlungen. Wichtig ist aber, dass die Kapazität des Hausanschlusses rechtzeitig geprüft wird und allenfalls die Leerrohre (Ausbaustufe A) eingezogen werden, wenn man eine Sanierung plant. Für Neubauten wie auch für Bestandesbauten gilt: Wer den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Etappen plant, ist einerseits auf die steigende Nachfrage vorbereitet und muss andererseits nicht alle Investitionen gleichzeitig tätigen.

Box), berät Liegenschaftsverwaltungen beim Mobilitätsmanagement.

Dominik Bucheli warnt davor, dass ein abwartender, reaktiver Umgang zu Konflikten unter den Genossenschaftsmitgliedern führen könnte. Denn während die einen dringend eine Ladeinfrastruktur brauchen, seien die anderen nicht bereit, die dafür benötigten Investitionen mitzutragen (siehe auch Rechtsbeitrag in *Wohnen* 9/2020). Gemäss dem Experten lohnt es sich daher für Genossenschaften, sich rechtzeitig Gedanken darüber zu machen, welche Strategie sie verfolgen und wie viele Parkplätze sie in welchem Ausmass für die Elektromobilität vorbereiten sollen. «So können die Genossenschaften den Wandel aktiv mitgestalten und werden nicht von einem Nachfraganstieg auf dem falschen Fuss erwischt.»

#### Ladeinfrastruktur für E-Autos

Einen Anhaltspunkt bei der Ausarbeitung einer Elektromobilitätsstrategie bietet das neue SIA-

#### Elektrovelos nicht vergessen

Doch nicht nur E-Autos sind auf dem Vormarsch, sondern auch E-Velos. 2019 machten sie hierzulande bereits mehr als ein Drittel der verkauften Fahrräder aus. Auch wenn sie weniger Platz als ein Auto benötigen, müssen sie bei der Mobilitätsplanung einer Siedlung trotzdem berücksichtigt werden. So sieht das SIA-Merkblatt 2060 vor, spezielle Parkplätze für Elektrovelos vorzubereiten. Für Neubauten nennt es einen Zielwert von achtzig Prozent der Veloparkplätze, die ladebereit ausgerüstet werden sollten.

Zwar könnte man den ausbaubaren Akku an handelsüblichen Steckdosen aufladen. Aus Komfortgründen ist es indes sinnvoll, wenn Mieterinnen und Mieter ihr E-Velo am Abstellort laden können. Dominik Bucheli empfiehlt daher Garderobenkästen mit einer integrierten Ladeinfrastruktur. Er weist auf weitere wichtige Aspekte hin: «Elektrovelos brauchen gut zugängliche, sichere Abstellplätze. Durch den Trend zu Cargobikes und Veloanhängern sind zudem ausreichend grosse Parkfelder nötig.»

### Mobilitätsplanung mit «MIWO»

Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen (MIWO) ist ein Analyse- und Beratungsangebot für Liegenschaftsverwaltungen. Es wurde mit Unterstützung von Bund, Kantonen und Städten sowie diversen weiteren Partnern aufgebaut.

MIWO liefert Antworten auf typische Fragestellungen zur Siedlungsmobilität. Angesprochen sind Bewirtschafter und Verantwortliche für die Entwicklung des Wohnungsbestands. [www.wohnen-mobilitaet.ch](http://www.wohnen-mobilitaet.ch)



Oft übernimmt dies ein externer Anbieter, damit der Liegenschaftsverwaltung kein zusätzlicher Aufwand entsteht. Eine mögliche Lösung ist, dass der lokale Energieversorger die Abrechnung besorgt und den Nutzern ihren Strombezug direkt in Rechnung stellt. Alternativ bieten auch private Firmen solche Lösungen an. Der Zugang zur Ladeinfrastruktur ist geschützt, die Nutzer identifizieren sich meist über eine Chipkarte (RFID). Wer als Mieterin oder Mieter einen Parkplatz mit Lademöglichkeit reserviert, bezahlt ausserdem oft zwanzig bis dreissig Franken mehr dafür – die Eigentümerschaft amortisiert so die Ausgaben für die Installation. ■

Bild: BG Zurlinden



■ **Es empfiehlt sich, für Elektrowelos sichere und gut geschützte Abstellplätze einzurichten – idealerweise mit einer Lademöglichkeit vor Ort.**

## E-Mobilität: Das bieten Baugenossenschaften

### Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)

*Siedlungen: 58*

*Ladestationen E-Autos: 8*

*Ladestationen E-Velos: 0*

Die ABZ fördert grundsätzlich ein autoarmes Wohnen, unterstützt jedoch die Umstellung auf Elektrofahrzeuge und andere klimafreundliche Fahrzeuge. Sie stellt deshalb ihren Mieterinnen und Mietern die nötige Ladeinfrastruktur für E-Autos zur Verfügung. Die ABZ hat eine Ladelösung gewählt, die in den meisten Bestandesbauten der Genossenschaft installiert sowie bedarfsgerecht erweitert werden kann und keine kostenintensiven elektrischen Ausbauten erfordert. Zudem können alle E-Auto-Typen das Produkt nutzen. Die Ladelösung ermöglicht eine verbrauchsgerechte Abrechnung der Stromkosten, die derzeit intern erfolgt. Für E-Velos bietet die ABZ bisher noch keine speziellen Parkplätze mit Ladestationen an. Grund dafür sind die Kosten, die im Vergleich zum Stromverbrauch der E-Velos eher hoch sind. Da deren Anzahl aber stetig zunimmt, sucht die ABZ nach einer standardisierten Ladeinfrastruktur für die E-Velos, um diesen Bedarf ebenfalls abzudecken.

### ASIG Wohngenossenschaft

*Siedlungen: 20*

*Ladestationen E-Autos: 14*

*Ladestationen E-Velos: 0*

Die ASIG beschäftigt sich seit einigen Jahren mit der Elektromobilität, da die Nachfrage aus der Mieterschaft immer mehr zugenommen hat. Die Tiefgaragen der ASIG-Siedlungen wurden deshalb sukzessive mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet, und zwar jeweils mehrere Ladestationen mit einem intelligenten Lastmanagement. Nutzerinnen und Nutzer bezahlen einen Amortisationsbeitrag für die bereitgestellte Infrastruktur und die effektiven Stromkosten. Die Abrechnung erfolgt hauptsächlich extern über den jeweiligen Energieversorger. Ein weiterer Vorteil: Das Aufladen der Elektroautos erhöht den Eigenverbrauchsanteil der gebäudeeigenen PV-Anlagen.

Für E-Velos sind die Kosten für die Einrichtung einer Lademöglichkeit auf dem Parkplatz im Verhältnis zum Stromverbrauch hoch, weshalb die Mieterschaft der ASIG bisher auf persönliche Steckdosen verzichtet hat. Die Akkus werden deshalb jeweils herausgenommen und im eigenen Kellerabteil oder in der Wohnung aufgeladen, so dass der Strombezug zugewiesen und verrechnet werden kann.

### Baugenossenschaft Zurlinden (BGZ)

*Siedlungen: 50*

*Ladestationen E-Autos: 14*

*Ladestationen E-Velos: 0*

Bereits vor rund fünf Jahren hat die BGZ an ihrem Hauptsitz in Zürich Albisrieden die erste Ladestation realisiert. Heute stehen in den 50 Siedlungen in der Stadt Zürich und Umgebung insgesamt 14 Ladestationen zur Verfügung. Die Kosten für die Installation einer Ladestation übernimmt die BGZ, die Nutzenden leisten Akontozahlungen und erhalten einmal jährlich die Rechnung aufgrund der effektiven Nutzung. Das Angebot richtet sich nach der Nachfrage, die im Verhältnis zur Anzahl Mieterinnen und Mieter noch recht gering ist.

Die BGZ unterstützt die Installation von Ladestationen, fördert den Ausbau aber nicht aktiv: Ihr oberstes Gebot ist es, den Individualverkehr so weit wie möglich zu vermeiden. Für E-Velos hat die Genossenschaft bisher keine speziellen Lademöglichkeiten eingerichtet, da bisher keine Nachfrage besteht. In einer der Siedlungen stehen den Mieterinnen und Mietern aber E-Velos der BGZ zur Verfügung.

### Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich (GBMZ)

*Siedlungen: 10*

*Ladestationen E-Autos: 9*

*Ladestationen E-Velos: 4 Veloräume mit je 5 Steckdosen*

Die GBMZ hat im Herbst 2018 in drei neueren Siedlungen mit eigener Tiefgarage eine Umfrage zur Elektromobilität durchgeführt. Die Nachfrage nach Ladestationen für Elektroautos war vorhanden, wenn auch auf einem recht tiefen Niveau. Die Genossenschaft hat sich daher für ein etappiertes Vorgehen entschieden. Vorerst wurden in den drei Tiefgaragen je drei Ladestationen eingebaut sowie fünf bis neun Parkplätze für die Installation vorbereitet (Ausbaustufe C gemäss SIA 2060). So kann die GBMZ bei steigender Nachfrage rasch weitere Ladestationen zur Verfügung stellen. Die Abrechnung der Stromkosten für das Aufladen erfolgt über eine Chipkarte oder eine App.

In der neusten GBMZ-Siedlung Manegg in der Greencity Zürich Leimbach können die Mieterinnen und Mieter die Akkus ihrer Elektrowelos direkt in normalen Steckdosen in den Veloräumen aufladen, und zwar kostenlos. In den anderen Siedlungen ist das bisher nicht möglich und auch nicht geplant, da keine Veloräume vorhanden sind.