

Standpunkt. Was braucht es, damit sich die Elektromobilität in der Schweiz endgültig durchsetzt? Vertreter aus Politik, Branche und Verband propagieren unterschiedliche Lösungen.

Förderung funktioniert

Faktor: Wie überzeugen Sie einen Bekannten, von einem Verbrenner auf ein Elektroauto umzusteigen?

Samuel Schneider: Ich gebe ihm den Schlüssel meines Elektroautos und sage: «Fahr!». Ich merke, dass sich die Leute am einfachsten überzeugen lassen, wenn sie ein Elektroauto selbst testen können. Dann sind sie positiv überrascht, haben Spass und wollen eines haben.

Walter Schönholzer: Ich habe leider noch kein E-Auto und kann deshalb keinen

Schlüssel übergeben. Mein Argument: Die neue Generation von Elektroautos überzeugt auch optisch, was für Autolieb-

haber natürlich ein entscheidendes Kriterium ist.

Jörg Beckmann: Am besten gleich mal fahren, das sehe ich auch so, denn dann steigt man mit dem sogenannten «E-Smile» wieder aus. Egal ob der Preis, der Status, das Erlebnis oder die Umwelt im Zentrum stehen: Das Elektroauto hat für jeden Typ ein überzeugendes Argument.

Was sind Gegenargumente, die es zu entkräften gilt?

Schönholzer: Die angeblich fehlende Reichweite sicherlich. Heute muss niemand mehr Angst haben, mit dem Elektroauto stehen zu bleiben, weil die Batterie leer ist. Die Strecken, die man in der Schweiz an einem Tag durchschnittlich zurücklegt, sind mit einem E-Auto problemlos zu bewältigen.

Schneider: Absolut. Man müsste auch nicht immer die grösste Batterie wählen

– Reichweitenangst ist eine irrationale Angst. Wir haben das mit dem TCS abgeklärt: Es gibt in der Statistik kaum je Fälle von Elektroautos, die wegen einer leeren Batterie abgeschleppt werden mussten – ein Mythos also.

Wie wichtig ist es, dass nun auch die traditionellen Hersteller attraktive Elektroautos anbieten?

Schneider: Das ist sehr wichtig. Für diese neuen Modelle können sich unsere Kunden und Verkäufer persönlich begeistern. Dementsprechend einfacher setzen sich E-Autos durch. Zudem braucht es die Modellvielfalt und die Produktionskapazitäten, zumal viele Menschen einen Lieblingshersteller haben.

Schönholzer: Tesla war sicher der Eisbrecher. Ich habe nie verstanden, weshalb sich die europäischen Automobilhersteller so lange so schwer getan haben mit der Elektromobilität. Dass sie nun voll darauf setzen, ist zentral. Die Hersteller haben über Jahrzehnte ihr Markenimage entwickelt und etabliert. Dass diese Marken nun auch als Elektroauto verfügbar sind, dürfte vielen Menschen den Umstieg wesentlich erleichtern.

Beckmann: Der Einfluss von Tesla darf in der Tat nicht unterschätzt werden. Tesla war der Disruptor, der die Automobilindustrie zum Umdenken gezwungen hat. Auch weil nun klar ist, dass es nicht Wasserstoff oder ein anderer Antrieb sein wird, der die Zukunft prägt, sondern der Elektroantrieb. Weil die traditionellen Autobauer umdenken, haben wir nun endlich ein einheitliches Bild, was die Antriebstechnik der Zukunft angeht.

«Tesla war der Disruptor, der die Automobilindustrie zum Umdenken gezwungen hat.» Jörg Beckmann



Was haben Fördermassnahmen und Programme zum Aufschwung der Elektromobilität beigetragen?

Schönholzer: 2019 hat der Kanton Thurgau aus einer eigenen Untersuchung 15 Massnahmen abgeleitet, um der Elektromobilität im Kanton zum Durchbruch zu verhelfen. Eine der Massnahmen war dann der Förderbeitrag von 4000 Franken beim Umstieg auf ein Elektroauto. Innerhalb eines Jahres haben durch diese Förderung die Neuzulassungen von E-Autos massiv zugenommen: Der Kanton wurde von einem der hinteren Ränge im schweizweiten Vergleich direkt an die Spitze katapultiert.

Beckmann: Das erfolgreiche Thurgauer Programm zeigt, dass auch in der eigentlich kaufkräftigen Schweiz eine finanzielle Förderung sinnvoll ist. Wir fördern in der Schweiz aber nicht nur mit Geld, sondern auch mit klaren politischen Statements. Die ehemalige Bundesrätin Doris Leuthard hat vor zwei Jahren das Ziel ausgegeben, den Anteil der Elektro-

autos bei den Neuzulassungen bis 2022 auf 15 Prozent zu steigern. Solche Signale sind wichtig – zumal wir das Ziel nun bereits erreicht haben.

Schneider: Klarheit gibt den Menschen Planungssicherheit beim Autokauf. Sie können dadurch sicher sein, sich mit dem Elektroauto richtig entschieden zu haben. Auch Förderungen helfen sehr beim Umstieg. Der Flickenteppich unterschiedlicher Fördermassnahmen ist allerdings eine Herausforderung. Schliesslich kann ich mir auch ein Verbot von Verbrennern wie in anderen Ländern vorstellen.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur gehört zu den Herausforderungen, welche die Elektromobilität noch zu meistern hat. Braucht es wie in Deutschland ein «Recht auf Laden», damit auch Mieterinnen und Mieter zu Hause eine Ladestation erhalten?

Schönholzer: Aus meiner Sicht nicht. Je mehr Menschen mit einem Elektroauto unterwegs sind, desto weniger wird

Jörg Beckmann, Verkehrssoziologe, amtiert als Geschäftsführer des Verbands Swiss E-Mobility und leitet die Mobilitätsakademie des TCS. Er hat via Videokonferenz am Interview teilgenommen.



Walter Schönholzer, FDP, ist Regierungsrat des Kantons Thurgau. In seinem Departement ist die Abteilung Energie angesiedelt, welche die Elektromobilität aktiv fördert.

es sich ein Vermieter erlauben können, die Installation einer Ladestation zu verweigern. Ein Parkplatz mit Ladestation wird künftig der Standard sein, weil es die Mieterschaft erwartet. Wer diesen Standard nicht bietet, hat auf dem Markt einen klaren Nachteil. Hier muss der Staat nicht eingreifen.

Schneider: Da bin ich anderer Meinung. Ich höre leider von Verkäufern immer wieder, dass sich Leute wegen der fehlenden Lademöglichkeit zu Hause gegen ein Elektroauto entscheiden. Ein «Recht auf Laden» könnte in der aktuellen Phase für die weitere Marktdurchdringung der Elektromobilität entscheidend sein. Ich sehe aber auch, dass die Installation von Ladeinfrastruktur hohe Anfangsinvestitionen verursacht. Das liesse sich mit Finanzierungen oft lösen, denn über die Zeit lohnt sich eine zukunftssichere Installation meist.

Schönholzer: Da ist sicher die Ausbildung der Fachleute auch sehr wichtig. Ein Architekt, der heute die Elektromobilität bei

der Planung eines Neubaus nicht berücksichtigt, macht etwas falsch. Deshalb sind Schulungen auch Teil unseres Förderprogramms.

Beckmann: In diesem Zusammenhang ist das Merkblatt SIA 2060 sehr nützlich. Es macht die Elektromobilität für die Baubranche fassbar. Ein «Recht auf Laden» fänden wir grundsätzlich sinnvoll. Natürlich gibt es aber auch gewisse Probleme. Wir sehen zum Beispiel manchmal Offer ten zum Einbau von Ladeinfrastruktur, die sich bei verschiedenen Elektroinstallateuren um Faktor 2 oder 3 unterscheiden. Da gibt's in der Praxis noch einige Herausforderungen. Es kann aber auch nicht sein, dass nur Eigenheimbesitzer ihr Elektroauto zu Hause laden können.

Braucht der Verkehr der Zukunft Alternativen zur Elektromobilität?

Schönholzer: Ich finde es wichtig, dass wir uns eine gewisse Technikneutralität bewahren und uns nicht nur auf eine Lösung festlegen. Elektromobilität wird si-

cher eine entscheidende Rolle spielen in der künftigen Mobilität. Dass an Alternativen wie Wasserstoff geforscht wird, ist aber dennoch sinnvoll. Er eignet sich ja nicht nur zum Betrieb eines Brennstoffzellenfahrzeugs, sondern auch zum Speichern von überschüssiger erneuerbarer Energie. Deshalb sollten wir nicht wie in den vergangenen hundert Jahren nur auf eine Technik setzen, sondern der Innovation freien Lauf laufen lassen.

Schneider: Die Physik spricht klar für den batterieelektrischen Antrieb. Wasserstoff als Energieträger in einem Auto erreicht über alles gesehen einen Wirkungsgrad von nur rund einem Fünftel. Fast vier Fünftel der ursprünglich eingesetzten Energie gehen also verloren. Der batterieelektrische Antrieb hingegen erreicht über 70 Prozent Wirkungsgrad. Die Batterien werden immer besser und sind wiederverwertbar. Ich kann mir Wasserstoff bei vernünftiger Bepreisung von CO₂ nur als Brückentechnologie und im Auto gar nicht vorstellen.

Beckmann: In Bezug auf Personenwagen ist das Drops aus meiner Sicht gelutscht, denn es gibt weder ökologische noch ökonomische Argumente, die in diesem Bereich Alternativen zur Elektromobilität begründen würden. Aber: In anderen Bereichen wie dem Schwerverkehr oder gar der Aviatik kann Wasserstoff sehr wohl eine Rolle spielen. Und wie Walter Schönholzer bin ich überzeugt, dass wir ohne Wasserstoff die Energie- und Verkehrswende nicht hinkriegen. Es ergibt aber mehr Sinn, den Wasserstoff zentral in grosstechnischen Anlagen zu produzieren und auch wieder zu verstromen, als ihn erst durch das Land zu karren, zwischenzulagern, in ein Auto zu pressen und dort umzuwandeln. Bei all diesen Schritten entstehen ja wieder Effizienzverluste.

Motorisierter Individualverkehr führt auch mit batterieelektrischem Antrieb zu Umweltbelastungen. Wie kann man dieses Problem angehen?

Beckmann: Der Elektroantrieb ist keine eierlegende Wollmilchsau, das ist richtig.

Wir lösen einige Probleme damit, etwa die CO₂-Emissionen – andere aber nicht. Deshalb dürfen wir den motorisierten Individualverkehr und ÖV inskünftig nicht mehr als separate oder gar konkurrierende Systeme betrachten, sondern als ergänzende. Schon heute hat diese Transformation des Verkehrs begonnen, zum Beispiel mit Sharing-Konzepten. Diese Entwicklung könnte dazu führen, dass der ÖV in Zukunft nicht mehr von grossen Postautos und Bussen geprägt wird, sondern auf kleineren Fahrzeugen basiert.

Schneider: Ich sehe das ähnlich. Ich glaube, die Menschen kaufen künftig individuelle Mobilität, mit der sie möglichst schnell und effizient von A nach B kommen. Wie das genau geschieht, ist sekundär. Der Verkehr wird also multimodal werden, eine Kombination von ÖV, motorisiertem Individualverkehr und auch Roller oder Velos.

Schönholzer: Das Stichwort multimodale Mobilität ist das entscheidende. Der Besitz eines Autos als Statussymbol wird nicht mehr so erstrebenswert sein wie heute. Ausserdem muss die öffentliche Hand heute durch den Service-Public-Auftrag zu hohen Kosten oft unwirtschaftliche Mobilitätsangebote finanzieren. Gerade die Zubringerstrecken vom Land in die urbanen Zentren sind davon betroffen, da fahren die Busse meist leer umher. Es ist doch viel sinnvoller, zum Beispiel ein elektromobiles Ruftaxi zu nutzen, um von Hintertupfingen in die Stadt Bern zu gelangen.

Aber wenn das Auto kein Statussymbol mehr ist, bekommt die Autobranche ein Absatzproblem, oder?

Schneider: Wenn sie am Bestehenden festhalten will schon, ja. Ich bin aber überzeugt, dass man sich am Neuen, am Trend orientieren muss. Es gibt ja den Spruch, dass der letzte Führerscheinbesitzer schon geboren ist. Statt krampfhaft zu

«Ein Architekt, der heute die Elektromobilität bei der Planung eines Neubaus nicht berücksichtigt, macht etwas falsch.» Walter Schönholzer



Samuel Schneider zeichnet als «Manager Sustainable Products» für die Elektromobilitätsstrategie der Amag verantwortlich.

versuchen, das bisherige Geschäftsmodell über die Zeit zu bringen, setzt man sich besser mit neuen Ideen auseinander, wie man Kunden in Zukunft einen Mehrwert bieten kann. Das gilt übrigens auch für die Bahn.

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus und welche Rolle nimmt die Elektromobilität dabei ein?

Beckmann: Ich bin sicher, dass wir in zehn Jahren beim Neuwagenmarkt nur noch Elektroautos haben werden. Darüber hinaus glaube ich wie Samuel Schneider, dass das alte Mobilitäts-Paradigma, wonach Autonomie nur durch den Besitz eines eigenen Autos möglich ist, bald nicht mehr zutreffen wird. Wir werden auch sonst autonom und mobil sein und neue Statussymbole finden.

Schönholzer: Für mich ist klar, dass das Zeitalter des Verbrenners vorbei ist. Ich bin aber nicht sicher, ob in zehn Jahren nur die E-Mobilität unseren Verkehr prägen wird, denn es ändert sich alles so

schnell, dass Prognosen schwierig sind. Deshalb lautet mein Credo: Lassen wir die Technikfrage noch offen, aber handeln wir jetzt.

Schneider: Das Elektroauto wird auf jeden Fall ein wesentlicher Bestandteil der künftigen Mobilität sein. Es ist aber auch für die gesamte Energiewende sehr wichtig: Zu unserem Auto haben wir eine emotionale Bindung – zum Solarpanel auf dem Dach oder zur Wärmepumpe im Keller nicht. Wer ein Elektroauto kauft, verändert auch seine Denkweise, Themen wie erneuerbare Energie oder Nachhaltigkeit werden relevanter. Die Bedeutung der Elektromobilität geht meiner Meinung nach also über den Verkehrsbereich hinaus. ■

«Der letzte Führerscheinbesitzer ist schon geboren.» Samuel Schneider

Text: Remo Bürgi und René Mosbacher, Fotos: Gian Vaitl