

«Die Preise werden stark sinken»



Selber fährt er Faltrad: Jörg Beckmann mit alternativen Autos.

Bild: Adrian Streun

Jörg Beckmann leitet die Mobilitätsakademie. Er ist überzeugt vom Potenzial der Elektroautos. Deren Kosten würden auch für Normalverbraucher sinken.

INTERVIEW: TOBIAS GRADEN

Herr Beckmann, Sie sitzen gerade im Tesla, einem elektrisch betriebenen Luxusportwagen. Was sagen Sie zu diesem Auto?

Jörg Beckmann: Ein ganz famoses Ding, das für einen Umbruch in der Autokultur steht. Bislang galt das Elektroauto als «Grüne-Wollsocken-Auto», das langsam ist, kaputt geht, nicht weit fährt. Der Tesla stellt das alles auf den Kopf: Er ist schnell, hat eine lange Reichweite, er macht halt Spass.

Ist der Tesla ein Auto der Zukunft?

Auf jeden Fall. Es ist lokal schadstofffrei, und man kann es post-fossil betreiben. Man kann es mit CO₂-freiem Strom betreiben und ist dann völlig CO₂-frei unterwegs.

Es ist doch bloss ein Spielzeug der Reichen mit ökologischem Deckmäntelchen.

Der Tesla ist nicht in erster Linie ein Verkehrsmittel. Er ist ein Objekt der Begierde, der Lust, etwas, das Spass machen soll. Das ist wie bei einer Luxusuhr. Deswegen muss man es nicht verteuern.

Man darf sich aber fragen, ob der Tesla wirklich für den von Ihnen erwähnten Umbruch stehen kann. Er löst keine Probleme.

Elektromobilität ist nicht nur für Reiche machbar! Wir werden in den nächsten Jahren die Preise von Elektrofahrzeugen, die für den Massenmarkt gemacht sind, purzeln sehen. Die Preise für Batterien werden stark sinken. Und

gerade das Elektroauto könnte das Auto des kleinen Mannes werden, weil die Betriebskosten so gering sind. Mit zwei bis drei Franken fahren Sie heute schon 100 Kilometer weit. Die monatlichen Kosten eines Elektroautos liegen schon heute deutlich unter jenen eines normalen Autos. Die offene Frage ist noch der Wertverlust.

Welchen Marktanteil wird das Elektroauto in zehn Jahren haben?

Das hängt von ganz vielen Faktoren ab. Zum einen von den Preisen, dann aber auch von den politischen Rahmenbedingungen, davon, ob Elektroautos zu Beginn gefördert werden. Ein Marktanteil von zehn Prozent bei den Neufahrzeugen innert zehn Jahren wäre gut.

Das ist aber ein kleiner Anteil, vom Umweltaspekt her betrachtet.

Nicht unbedingt. Wenn Sie mich nach 2050 fragen, dann

würde ich sagen, wir stünden kurz vor der Vollelektrifizierung. Eine Technologie braucht Zeit, in den ersten Jahren werden Innovatoren mit einem ausgeprägten ökologischen Bewusstsein in die Elektromobilität einsteigen, dann sukzessive die anderen Nutzer. 2025 könnte der Anteil bereits bei 20, 25 Prozent liegen.

Die Mobilitätsakademie wurde vom TCS ins Leben gerufen, einem naturgemäss sehr autofreundlichen Verband. Wie steht dieser zum Elektroauto?

Durchaus sehr positiv. Der TCS weiss, dass in den nächsten Jahren immer mehr Elektroautos in den Garagen der Schweizer stehen werden. Der TCS weiss auch, dass sich mit dem Elektromobil die Ökobilanz des Strassenverkehrs verbessert. Es gibt irgend-

wann sozusagen keinen Grund mehr, das Auto zu «verteufeln», weil man mit dem Elektroauto zu einer ähnlichen Effizienz kommt wie mit öffentlichen Verkehrsmitteln.



teln.

Sie wenden sich aber eher gegen politische Instrumente zur Förderung von Elektroautos.

Nein, nicht gegen politische Instrumente. Aber eine direkte Kaufsubvention macht in der Schweiz wenig Sinn. Hier gibt es eine grosse Kaufkraft und ein grosses Umweltbewusstsein. Es gibt bereits Förderinstrumente: Der Wegfall der Motorfahrzeugsteuer in einigen Kantonen und der Wegfall der Importsteuer bei Elektroautos.

Und das reicht für den Durchbruch?

Für die ersten Käufer von heu-

tigen Elektroautos spielt Geld eine untergeordnete Rolle, sie brauchen keine Kaufsubventionen. Und in fünf bis zehn Jahren, wenn «Otto Normalverbraucher» eines kaufen will, sind die Anschaffungspreise bereits sehr stark gesunken.

Wie werten Sie die Rede vom Nullemissionsfahrzeug? Die Erzeugung des Stroms für das Elektroauto ist nicht zwingend CO₂-frei.

In Deutschland ist das Elektroauto typischerweise ein Kohlestrom-Auto. In der Schweiz wäre es dann eher ein Wasserstrom-Auto. Der Schweizer Strommix ist

relativ CO₂-frei. Vor allem kann ich als Konsument selber entscheiden, welchen Strom ich will. Und ich kann energieautark sein, ich kann zuhause mit einer Solaranlage meinen eigenen Strom erzeugen.

Die übrigen Probleme aber bleiben, der Raumbedarf, die Staus. Sollte man nicht das Mobilitätsverhalten generell ändern?

Mit einem neuen Antrieb lassen sich nicht alle Verkehrsprobleme lösen, darum gehts auch gar nicht. Aber wir können ein Fahrzeug, das Umweltprobleme bereitet hat, entschärfen. Für die weiteren Probleme muss man andere Instrumente entwickeln.

Zur Person

- promovierter **Verkehrssoziologe** und **Diplom-Ingenieur für Raumplanung**
- Geschäftsleiter der **Mobilitätsakademie**
- Die **Mobilitätsakademie** wurde vom TCS ins Leben gerufen, sie finanziert sich durch die **öffentliche Hand und den TCS**
- Beckmann selber bewegt sich «zu 99 Prozent mit dem Faltrad und dem Zug» fort
- Er weilte gestern an der Generalversammlung des TCS Biel-Seeland (tg)