

Zeitschrift: Bulletin Electrosuisse
Herausgeber: Electrosuisse, Verband für Elektro-, Energie- und Informationstechnik
Band: 105 (2014)
Heft: 3

Artikel: Historische Chance nutzen
Autor: Beckmann, Jörg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-856201>

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: 01.04.2025

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

Historische Chance nutzen

Zum Stand der Entwicklung des «Masterplan Elektromobilität»

2012 hat der Nationalrat die Motion «Masterplan Elektromobilität» angenommen. Diese beauftragt den Bundesrat, einen Massnahmenplan für die beschleunigte Marktdurchdringung des elektrisch motorisierten Individualverkehrs zu entwerfen. Wie dieser umgesetzt wird, ist derzeit noch unklar. Eine Einschätzung zum aktuellen Stand aus dem Blickwinkel des Branchenverbandes.

Jörg Beckmann

Bis vor ein paar Jahren galt die Schweiz vielen als Pionierland der Elektromobilität – spätestens seit dem Grossversuch in Mendrisio in den 90er-Jahren. Während sich in Ländern wie Deutschland die nationale Automobilindustrie in ihrer Pfadabhängigkeit gegenüber dem Verbrennungsmotor festfuhr, scharte das Elektrofahrzeug in der Schweiz einen wachsenden Unterstützerkreis um sich. Ausgelöst durch das Engagement von Bund und Kantonen, geführt von kreativen Köpfen aus der Forschung und vorangetrieben von einer innovationsfreudigen Privatwirtschaft, entstand in der Schweiz eine Basisladeinfrastruktur, wuchsen Start-ups aus der Elektrotechnik und dem Fahrzeugbau zu erfolgreichen mittelständischen Unternehmen heran und hielten unterschiedliche Elektrofahrzeuge Einzug in den heimischen Strassenverkehr.

Vorreiterrolle eingebüsst

Seit Ende des letzten Jahrzehnts hat die Schweiz diese Vorreiterrolle jedoch eingebüsst. In kurzer Zeit erfuhr der elektrische Antrieb einen weltweiten politischen und industriellen Aufschwung, sodass die Schweiz, abgesehen von einzelnen Leistungsträgern aus der Zulieferindustrie, heute in der elektromobilen Champions-League kaum mehr auf dem gleichen Niveau spielt wie noch vor ein paar Jahren.

Während in Europa, Asien und Amerika die politischen Entscheidungsträger dem Elektroantrieb mit immer neuen Industrieinitiativen, Forschungsprogrammen und Subventionsplänen auf die Sprünge helfen, hält sich hierzulande das bundesbehördliche «Top-Management» zurück mit einem klaren Bekenntnis und

einer weitreichenden nationalen Strategie, wie wir sie von Deutschland, Frankreich und Norwegen kennen. Was der Schweizer Elektromobilitätspolitik derzeit fehlt, ist jene Art von «political leadership», um die sich in anderen Ländern die relevanten Ministerien nur so reissen.

Nun aber hat auch das Bundesamt für Energie (BFE) die historische Chance, die Schweiz wieder zu einem «Hotspot» für Elektromobilität werden zu lassen und gleichsam einen grossen Schritt in Richtung eines effizienteren, schadstoffärmeren und leiseren Strassenverkehrsystems zu gehen. Die Steilvorlage dazu kam aus dem Nationalrat, der mit der Motion zum «Masterplan Elektromobilität» klar und unbestritten auf die Nachhaltigkeitsgewinne des elektrischen An-

triebs verweist und von der Bundesverwaltung nun einen wegweisenden Handlungsplan mit konkreten Massnahmen einfordert.

Bisher wenig Unterstützung für Initiativen der Wirtschaft

Inwieweit das BFE diesen raumöffnenden Pass allerdings aufnehmen wird, ist bislang unklar. Eher zeichnet sich das BFE durch ein ausgeprägtes elektromobiles Defensivspiel aus als durch eine mutige Koordination des parlamentarischen Auftrags mit den aktuellen privatwirtschaftlichen Initiativen. Diese tragen zwar vielerorts erste Früchte, erfahren aber eben kaum Unterstützung vom Bund – beispielsweise das Engagement von Energieversorgern wie Alpiq, Groupe E, EKZ, EWZ, EWB und AET beim Aufbau des Schweizer Schnellladenetzes «EVite» (s. Artikel auf S.21). Gemeinsam mit den elektromobilen Marktführern aus der Automobilwirtschaft, innovativen Schweizer Elektronikunternehmen und vorausdenkenden Erdölimporteuren wie SOCAR Energy Switzerland versuchen sie seit Ende 2012 mit vereinten Kräften das zu schaffen, was in anderen europäischen Ländern im Interesse des Gemeinwohls mit massiven staatlichen Subventionen gestemmt wird: die Schaffung eines öffentlichen Ladenetzes, verstanden als staatli-



Mit vollem Tempo in eine grüne Zukunft? Die Elektromobilität ist in der Gegenwart angekommen. Doch nun ist eine mutige und innovative Politik gefragt.

che Infrastrukturvorleistung für eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Mobilität.

Beim BFE scheint heute der Pioniergeist vergangener Jahre entwichen, und trotz der Forderung der Parlamentarier nach der «Unterstützung privater Bestreben zum Aufbau eines landesweiten Basisnetzes für Schnellladestationen» scheut sich das Bundesamt, das infrastrukturelle Engagement der «EVite-Allianz» weiter voranzutreiben – und das, obwohl dieses ein diskriminierungsfreies und nicht-proprietäres System ist, welches sowohl kunden- als auch betreiberseitig absolute Offenheit garantiert. Anstatt die Mittel dort einzusetzen, wo sie den elektromobilen Steuerzahlern wirklich nutzen, werden mit dem Argument der «Technologieneutralität» alljährlich wieder nach dem Giesskannenprinzip Promotionsmassnahmen für energieeffiziente Fahrzeuge finanziert oder Millionenbeträge für Technologien wie die Brennstoffzelle ausgegeben, die in absehbarer Zukunft weder ökologisch noch wirtschaftlich sinnvoll im Automobil zum Einsatz kommen werden. In beiden Fällen werden allenfalls einzelne Lobbys zufriedengestellt, aber es wird eben nicht der klare Auftrag des Souveräns erfüllt, jenen automobilen Antrieb in seinen Kinderschuhen erfolgreich zu fördern, der unmittelbar die grössten Nachhaltigkeitsgewinne erbringt.

Schnellladestation für alle grösseren Gemeinden

Damit der «Masterplan Elektromobilität» künftig das hält, was er verspricht und eben nicht auch noch ein Plan zur Rettung der «Erdgas-» oder «Wasserstoffmobilität» wird, formuliert der Ver-

band Swiss eMobility in seiner «eAgenda» das ambitionöse Ziel, dass mit der Unterstützung des Bundes bis Ende 2015 in jeder Gemeinde mit mehr als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern mindestens eine Schnellladestation zu errichten ist. Als weiteren wichtigen Meilenstein sieht der Verband die Schaffung eines mehrstufigen Bonus-/Malus-Systems zur Förderung emissionsarmer Autos unter 95 g, 60 g und 30 g CO₂. Umweltschonende Neuwagen werden hier vergünstigt, dafür umweltbelastende verteuert. Dieses System wäre aufkommensneutral zu gestalten. Zudem wären Anpassungen der Zahlungshöhen vorzusehen über die Zeit, wenn mehr emissionsarme Fahrzeuge unterwegs sind, damit der Druck auf eine weitere Verbesserung der Ökobilanz der Fahrzeuge aufrechterhalten bleibt. Wichtig: Ein solches System führt zu keinem zusätzlichen Einsatz öffentlicher Mittel und wirkt dennoch als eine Form des Kaufzuschusses für emissionsarme Fahrzeuge.

Auf diese und ähnliche Arten kann der Bund in den kommenden Jahren dafür sorgen, dass der «Masterplan Elektromobilität» nicht zu einem zahllosen Tiger wird, sondern einer deutlich nachhaltigeren Automobilität auf die Beine hilft, zu der sich mittlerweile sämtliche politischen Parteien bekennen, darunter auch die Grünen, die jüngst noch mit einem eigenen Aktionsplan zur Elektromobilität überraschten.

Die Grünen stützen ihre Position sowohl auf die umfänglichen Studien der Empa als auch die zahllosen Untersuchungen renommierter Forschungsinstitute aus ganz Europa, die klar zeigen, dass die Gesamtumweltbilanz des Elektro-

autos deutlich positiver ist als die eines verbrennungsmotorisch betriebenen Wagens. Erst recht, wenn wir die Batterie mit dem vergleichsweise CO₂-armen Schweizer Strom-Mix beladen oder uns für unser E-Mobil eine Ökostrom-Vignette leisten. Werden dann noch die absehbaren Technologiesprünge bei der Batterieentwicklung und die Neuentstehung ressourcensparender Recyclingregime für Lithium-Ionen-Batterien berücksichtigt, sollten selbst die letzten behördlichen Zweifel am Umweltbeitrag der Elektromobilität eigentlich fallen.

An alte Tugenden anknüpfen

Gerade weil mittlerweile ein so breiter gesellschaftlicher Konsens darüber herrscht, dass der elektrische Antrieb eben keine Zukunftstechnologie mehr ist, sondern über die laufenden Grossserienproduktionen von E-Velos, E-Scootern und E-Autos als nachhaltige Mobilität in der Gegenwart angekommen ist, darf sich der Bund nicht in der Defensive verschanzen. Für die Schweiz gilt es nun eine E-Mobilitätspolitik zu formulieren, die ihren Namen verdient und an die alten Tugenden anknüpft – auch wenn das bedeutet, sich mit einem klaren Bekenntnis zur batterieelektrischen Mobilität von einer fragwürdigen (Technologie-)Neutralität zu verabschieden. Nur so können Fehlallokationen staatlicher Fördermittel vermieden werden und jene Umwelt- und Energieziele erreicht werden, die sich die Schweiz im internationalen Staatenverbund gesetzt hat.



Angaben zum Autor

Dr. Jörg Beckmann ist Geschäftsführer des Verbandes Swiss eMobility.
Swiss eMobility, 3001 Bern
joerg.beckmann@tcs.ch

Anzeige

Ich
erzeuge
Energie.



Wo fließt Ihre Energie? Finden Sie's raus – Infos zum Einstieg bei der BKW-Gruppe gibt es unter:

www.bkw.ch/karriere

BKW