

Vom Innovator zum Nachzügler?

Die Schweiz und ihre aktuelle Elektromobilitätspolitik

Dr. Jörg Beckmann
Geschäftsführer des Verbandes Swiss eMobility
www.swiss-emobility.ch



QUELLE: LUPO / PIXELIO.DE

Wer in der mittlerweile umfassenden Literatur zu den Perspektiven der Elektromobilität die Referenzen durchforstet, stößt nicht selten auf den Techniksoziologen Rogers. Dieser steht mit seiner Diffusionstheorie regelmässig Pate bei der Differenzierung unterschiedlicher Elektroautonutzergruppen in beispielsweise »Innovatoren« und »Nachzügler«. Jenseits des Elektroautonutzermonitorings bieten diese Kategorien allenfalls auch hilfreiche Metaphern im Rahmen eines Politmonitorings Elektromobilität. Welche Länder Europas gehören heute zu den elektromobilen Innovatoren und welche hinken als Nachzügler hinterher? Oder wie im hier vorliegenden Fall gefragt: Ist die Schweiz heute noch ein Innovator oder ist sie im Kontext einer globalen »E-volution« zu einem Nachzügler geworden?

Noch um die Jahrtausendwende galt die Schweiz als das 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

mit Park&Charge schon in den 90er Jahren eine Basisladeinfrastruktur samt webbasiertem Ladestellenfinder, wuchsen Start-Ups aus der Elektrotechnik und dem Fahrzeugbau zu erfolgreichen mittelständischen Unternehmen heran, wie die BRUSA Elektronik AG und Protoscar, und hielten frühe Elektrofahrzeuge, vom Twike bis zum Think, Einzug in den Straßenverkehr. Markiert wurde dieser Innovationsgeist dann nochmals 2008 durch das Unikat »Mindset«, das es dann auch fast im Kontext des deutschen Konjunkturprogramms Elektromobilität bis zur Serienproduktion geschafft hätte.

Danach wurde es stiller in der elektromobilen Schweiz. Dies auch, weil es um sie herum lauter wurde und der internationale Automobilsektor begann, sich umfassend zu transformieren. Im Kontext einer ökologischen Modernisierung und im Sog einer globalen Finanzkrise suchten Investoren, Unternehmensführer und Politiker in den großen Industrienationen gleichermaßen nach neuen Technologien und politischen Zielbildern mit denen sich ein gesellschaftlicher Erneuerungsprozess vorantreiben lässt - und wurden in der Elektromobilität fündig.

Während in vielen europäischen Ländern die wirtschaftlichen und politischen Entscheidungsträger dem Elektroantrieb mit immer neuen Initiativen, Forschungsprogrammen und

Subventionsplänen auf die Sprünge helfen, hält sich das eidgenössische »Polit-Management« mit einem eindeutigen Bekenntnis und einer weitreichenden nationalen Strategie, wie wir sie in unterschiedlichen Ausprägungen aus Deutschland, Frankreich und Norwegen kennen, zurück. In kurzer Zeit erfuhr der elektrische Antrieb so einen weltweiten politischen und industriellen Aufschwung, der letztlich dafür sorgte, dass die Schweiz als einstmalige »elektromobile Innovations-schmiede« international an Aufmerksamkeit einbüßte. Zu Unrecht allerdings, denn obwohl heute in der Schweiz politisch nicht gleich mit der großen Kelle angerichtet wird, realisiert sie nach wie vor Initiativen mit absolutem Vorbildcharakter.

Allen voran der rein privatwirtschaftliche Aufbau der nationalen Schnellladeinfrastruktur »EVite«. Die elektromobilen Marktführer aus der Automobilwirtschaft, gemeinsam mit innovativen Schweizer Energieunternehmen und vorausdenkenden Erdölimporteuren versuchen so 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 staatliche Infrastrukturvorleistung für eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Mobilität. Mittlerweile wurden so mehr

als 50 Schnellladepunkte in der Schweiz geschaffen! Trotz dieses großen privatwirtschaftlichen und branchenverbandspolitischen Einsatzes beim Aufbau der Infrastruktur erstaunt allerdings, dass sich hierzulande sowohl der Bundesrat als auch einflussreiche Lobbies gegen eine aktivere eFörderpolitik aussprechen.

In der ersten Jahreshälfte 2015 hatte die eidgenössische Regierung 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 Straßenverkehrssystems zu gehen. Die Steilvorlage dazu kam bereits 2013 aus dem Nationalrat, der mit der Motion zum »Masterplan Elektromobilität« klar und unbestritten auf die Nachhaltigkeitsgewinne des elektrischen Antriebs verweist und von der Bundesverwaltung einen wegweisenden Handlungsplan mit konkreten Maßnahmen einforderte. Das Bundesamt für Energie (BfE) nahm diesen raumöffnenden Pass durchaus elanvoll auf und erstellte einen umfassenden Bericht zur Motion »Masterplan Elektromobilität«, der als Grundlage für eine von Stände- und Nationalrat gewünschte nationale Strategie hätte dienen können. Doch es kam anders und der Bundesrat entschied sich Mitte Mai diesen Jahres gegen die Erstellung eines »Masterplans Elektromobilität«. Selbst die Tatsache,

dass die für das Thema zuständige Bundesrätin Doris Leuthard ihre Dienstfahrten mit einem rein elektrischen Auto absolviert, konnte den Bundesrat nicht für einen Masterplan begeistern.

Aus Sicht der Branche hat der Bundesrat mit dem Entscheid die große Chance verpasst, ein wegweisendes Maßnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität zu entwickeln. Konsequenterweise legte der Verband Swiss eMobility dann im Rahmen des ersten Schweizer Tages der Elektromobilität im Juni 2015 mit der »via electra« einen eigenen alternativen Masterplan vor.

Die via electra hebt elf Schlüsselmaßnahmen heraus und bündelt diese in zwei Aktionspaketen - dem eAuto-Anreizpaket und dem Ladeinfrastrukturprogramm. Nur durch eine derartig eindeutige Prioritätensetzung, gepaart mit dem politischen Willen diese auch durchzusetzen, können Bund, Kantone, Städte und Gemeinden den motorisierten Individualverkehr in den kommenden Jahren nachhaltig modernisieren und so dank des elektrischen Antriebsstrangs im Automobil einen wichtigen Etappensieg bei der Erreichung ihrer umwelt- und klimapolitischen Ziele erlangen.

Als wichtigen Meilenstein sieht der Verband die Schaffung eines mehrstufigen Bonus-Malus-Systems auf kantonaler Ebene 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 und Anpassungen der Zahlungshöhen über die Zeit, wenn mehr emissionsarme Fahrzeuge unterwegs sind, vorzusehen, damit der Druck auf eine weitere Verbesserung der Ökobilanz der Fahrzeuge aufrecht erhalten bleibt. Wichtig: ein solches System führt zu keinem zusätzlichen Einsatz öffentlicher Mittel und wirkt dennoch als eine Form des Kaufzuschusses für emissionsarme Fahrzeuge.

Doch auch diese Forderung nach einem stärkeren Förderengagement der Kantone hat jüngst erst im Kanton Tessin einen basisdemokratischen Dämpfer erfahren - als die Wahlbürger einen bereits vom Tessiner Parlament beschlossenen »Cash-Bonus« von rund 1500.- CHF pro Sitz bei der Neuzulassung eines rein elektrischen Autos im Rahmen einer Volksabstimmung wieder kippten.

Während dieser negative Entscheid insbesondere aufgrund der aktiven Einflussnahme eines Tessiner Erdölimporteurs und eines Vertragshändlers einer deutschen Automarke zustande kam, weht der Schweizer Elektromobilitätswirtschaft auf Bundesebene ein »ökoideologischer« Wind entgegen. Nach wie vor sind die medialen Debatten auf nationaler Ebene von Fundamentalpositionen um die Rolle des Elektroantriebs bei der ökologischen Modernisierung des MIV im Bahnland Schweiz beeinflusst. Wenn aus dem vermeint-

lichen Saulus Automobil mit dem eAntrieb nun ein Paulus wird, rüttelt das an den Grundfesten so mancher alternativer Verkehrsverbände. Ein Ausdruck dafür, wie schwer sich die Schweizer Umweltlobby mit dem Elektromobil noch tut, ist die aus Deutschland importierte Autoumweltliste, in der Äpfel mit Birnen verglichen und Elektroautos auf eine separate Liste verbannt werden anstatt hier endlich einen Well-to-Wheel Vergleich vorzunehmen, der aufgrund des Schweizer Strommixes unweigerlich zu einer Vergabe der obersten Listenplätze an elektrisch angetriebene Fahrzeuge führen würde.

Ungeachtet dieser »Résistance« gegenüber dem Elektroantrieb im Anti-Autolager haben die Schweizer Grünen jüngst noch mit einem eigenen Aktionsplan zur Elektromobilität überrascht. Die Grünen stützen ihre Position auf die umfangreichen Studien der EMPA, die klar zeigen, dass die Gesamtumweltbilanz des Elektroautos deutlich positiver ist, als die eines verbrennungsmotorisch betriebenen Wagens. Werden dann noch die absehbaren Technologiesprünge bei der Batterieentwicklung und die Neuentstehung ressourcensparender Recyclingregime für Lithium-Ionen-Batterien berücksichtigt, sollten selbst die letzten ideologischen Zweifel am Umweltbeitrag der Elektromobilität eigentlich fallen.

Bei diesen Debatten wird jedoch letztlich eines deutlich: Unter dem Strich herrscht auch in der Schweiz ein breiter gesellschaftlicher Konsens darüber, dass der elektrische Antrieb eben keine Zukunftstechnologie mehr ist, sondern über die laufenden Großserienproduktionen von eBikes, eScootern und eAutos als nachhaltige Mobilität in der Gegenwart angekommen ist. Viele große Schweizer Unternehmen haben das mittlerweile erkannt und suchen mit wachsendem Erfolg nach neuen, nachhaltigen Geschäftsmodellen, um sich im heimischen Elektromobilitätsmarkt erfolgreich zu positionieren.

Trotz der - vielleicht auch typisch schweizerischen - politischen Zurückhaltung auf Bundes- und Kantonsebene gilt es jetzt, eine eMobilitätspolitik zu formulieren, die ihren Namen verdient und den einstmaligen Ruf der Schweiz als elektromobiler Innovator wiederbelebt.

Ein Meilenstein dahin könnte der jüngste Vorstoß sein, über ein quantitatives Elektroautoziel nach dem deutschem Vorbild neue Türen für die Schweizer Exekutive aufzustoßen. So müsste sich die Schweiz mit ihren derzeit rund 5.000 zugelassenen Steckerfahrzeugen nicht mehr unterstellen lassen, dass sie von einem einstmaligen Innovator zu einem elektromobilen Nachzügler geworden ist - was angesichts des anhaltenden Engagement der Wirtschaft ohnehin nicht stimmt.