

Elektromobilität im Parlament: eine Motion mit Vision?

Heute diskutieren die Schweizer Volksvertreter eine Motion zur beschleunigten Marktentwicklung der Elektromobilität, die zu einem wichtigen Meilenstein für den ökologischen Umbau des motorisierten Individualverkehrssystems werden könnte. Mit ihr kann die Schweiz dahin zurückfinden, wo Doris Leuthard sie in ihrem Grusswort zum Schweizer Forum Elektromobilität 2011 noch zu erkennen glaubte: in die Pole-Position einer globalen Entwicklung, an deren Ende eine post-fossile Individualmobilität, angetrieben mit CO₂-freiem Strom, steht.

Die Vision einer post-fossilen Mobilität, als grosser, kollektiver Motor der elektromobilen Bewegung, hat nach den Jahren der Euphorie bei manchen politischen Entscheidungsträgern gegenwärtig jedoch etwas an Strahlkraft eingebüsst. Zu Unrecht, denn kein anderer automobiler Antrieb bietet derartige ökonomische, soziale und ökologische Nachhaltigkeitspotenziale wie der, der seine Energie über eine fahrzeugeigene Steckdose tankt. Diese Vision aus den Augen zu verlieren und dem Tunnelblick einzelner Bedenkensträger aus unterschiedlichen politischen Lagern zu folgen, hiesse eine Entwicklung zu verpassen, an deren Spitze die Schweiz tatsächlich einmal stand.

Spätestens seit dem Grossversuch in Mendrisio galt die Schweiz international als Pionierland der Elektromobilität. 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.

Seit Ende des letzten Jahrzehnts hat die Schweiz allerdings teilweise ihre Vorreiterrolle eingebüsst. Weltweit erfuhr der elektrische Antrieb über wenige Jahre einen Aufschwung in Industrie und Politik, 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. Ihr fehlt dazu weniger der kreative Nachwuchs als vielmehr der „Leitwolf“. Während in Europa, Asien und Amerika die politischen Entscheidungsträger mit immer neuen Industrieinitiativen, Forschungsprogrammen und Subventionsplänen dem Elektroantrieb auf die Sprünge helfen, hält sich hierzulande das „Top-Management“ im Bundesrat mit einem klaren Bekenntnis und einer nationalen Strategie eher zurück. Umso bedeutsamer ist jetzt der Vorstoss im Nationalrat zu bewerten. Auch wenn bei der Motion nicht mit Millionen geklotzt wird, stehen hier doch einige solide Massnahmen zur Debatte, die helfen könnten, den E-Klassenerhalt zu sichern.

Zu nennen ist hier insbesondere die Forderung nach einem beschleunigten Aufbau eines gesamtschweizerischen Netzes an Schnellladestellen. Nur etwa 150 Ladestationen entlang des Schweizer Nationalstrassennetzes könnten in einer ersten Phase den Ausschlag für die Entwicklung des elektromobilen Massenmarktes geben und die letzten (Reichweiten-)Ängste bei der wachsenden Zahl von umsteigewilligen Motorfahrzeughaltern ausräumen. So sehen es zumindest die über 30 Unterzeichner der Schweizer Road Map Elektromobilität, die für das Jahr 2020 einen E-Fahrzeuganteil an den Neuverkäufen von 10 bis 30% als wahrscheinlich erachten. Keinesfalls eine zu grosse Hausnummer, wenn die Schweiz beispielsweise nach Norwegen schaut, wo schon heute 5% aller neu zugelassenen Personenwagen elektrisch unterwegs sind.

Besagte Road Map legt zudem Zeugnis darüber ab, wie breit der Konsens in der Schweiz in Sachen Elektromobilität heute ist. Nicht häufig treten der TCS und der VCS gemeinsam für die gleiche Sache ein und nur bei wenigen politischen Themen stehen Akteure aus dem Energie- und dem Verkehrssektor derart geschlossen Seite an Seite.

Umso erstaunlicher ist, dass sich die Schweiz noch immer den Luxus leistet, hinlänglich erforschte Teilaspekte der Elektromobilität immer mal wieder neu beforschen zu lassen, zum Beispiel im Kontext der Erprobung wenig anerkannter Methoden zur Umweltbilanzierung. Auch durch die helvetische Brille betrachtet ändert sich nichts an der Tatsache, dass die Gesamtumweltbilanz des Elektroautos deutlich positiver ist, als die eines verbrennungsmotorisch betriebenen Wagens. Erst recht wenn wir die Batterie mit dem vergleichsweise CO₂-armen Schweizer Strom-Mix beladen. Werden dann noch die absehbaren Technologiesprünge bei der Batterieentwicklung und die Neuentstehung ressourcensparender Recyclingregime für Lithium-Ionen-Batterien berücksichtigt, sollten im Nationalrat auch die letzten Zweifel am Umweltbeitrag der Elektromobilität eigentlich fallen.

Gegenrede könnte dann allenfalls noch aus den Reihen derjenigen kommen, die im Kontext einer nationalen Energiestrategie gerade in den Vorteilen der Elektromobilität bisher nicht erahnte Nachteile sehen – eben aufgrund einer Nutzung von effizientem Strom zur Fortbewegung. Ihnen sei gesagt, dass ein vermeintlicher Mehrbedarf an „elektrischer Energie“ – Schätzungen gehen hier von unter 10% an zusätzlichem Strombedarf bei einer Vollelektrifizierung der Schweizer Personenwagenflotte aus – in keinem Verhältnis zu den Einsparungen bei den Importen „chemischer Energie“ steht. Mit dieser kommen wir nämlich nicht einmal nur halb soweit, wie mit der gleichen Menge elektrischer Energie.

Auch wenn mittlerweile Konsens herrscht, dass der elektrische Antrieb keine Zukunftstechnologie mehr ist, sondern über die laufenden Grossserienproduktionen von E-Velos, E-Scootern und E-Autos in der Gegenwart angekommen ist, müssen wir Elektromobilität nach wie vor als „work in progress“ verstehen. Für die Schweiz heisst das, sich in Sachen Mobilitätstechnologie mit einem klaren Bekenntnis zur batterieelektrischen Mobilität von der Neutralität zu verabschieden. Nur so können künftige Fehlallokationen staatlicher Fördermittel vermieden werden. Die grosse und laute Zukunftsmusik aus der Brennstoffzelle, die insbesondere das Bundesamt für Energie zu hören glaubt, sollte so nicht länger die gegenwärtigen elektromobilen Errungenschaften übertönen, die ihrer Natur gemäss eben auf etwas leiseren Sohlen daher kommen.

Die Schweizer Volksvertreter auf Bundes- und Kantonsebene sollten also nun einen Gang höher schalten, damit sich das verwirklicht, was die Vision einer post-fossilen Mobilität verspricht. Nur so wird die Schweiz ihrem Ruf als Land innovativer Mobilitätslösungen gerecht und zeigt, dass die Elektromobilität immer auch „Swiss Made Mobility“ war und ist. Die Debatten um den Vorstoss im Parlament sollten dies widerspiegeln.

Dr. Jörg Beckmann
Direktor der Mobilitätsakademie und Geschäftsführer von Swiss eMobility
E-Mail: joerg.beckmann@tcs.ch