

«Viele Strecken müssten wir gar nicht zurücklegen»

Interview: Nelly Jaggi

Stephan Walter, über 50 Unternehmen und Verbände haben die Roadmap Elektromobilität 2022 unterzeichnet. Darunter auch das Bundesamt für Energie BFE und der VCS. Das Ziel: ein Anteil von 15 Prozent Elektroautos bis 2022. Welche Rolle kommt dem BFE zu, um dieses Ziel zu erreichen?

Es ist wichtig zu erwähnen, dass die Roadmap Elektromobilität 2022 eine freiwillige Initiative und kein Top-down-Masterplan ist. Das grosse Engagement der zahlreichen Beteiligten an der Roadmap ermöglicht eine breit abgestimmte Förderung der Elektromobilität in der Schweiz. Das BFE kümmert sich zusammen mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA um die Organisation der Roadmap-Aktivitäten und die Vernetzung der Akteure aus den verschiedenen Branchen.

Wie muss man sich das konkret vorstellen?

Wir organisieren beispielsweise Treffen und Workshops für den Erfahrungs- und Wissensaustausch zwischen den beteiligten Organisationen und Unternehmen. Gleich-

Elektromobilität Warum Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz zentral sind und welche weiteren Massnahmen es für eine zukunftsfähige Mobilität braucht – Mobilitätsexperte Stephan Walter erklärt aus Sicht des BFE.

zeitig sind mehrere Bundesämter mit eigenen Massnahmen in der Roadmap vertreten. Der Aufbau der Plattform www.ich-tanke-strom.ch war eine Roadmap-Massnahme von EnergieSchweiz. Sie zeigt die Verfügbarkeit der öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektroautos in Echtzeit. Ein anderes Beispiel ist der Aufbau eines Schnell-Ladernetzes entlang der Nationalstrassen durch das ASTRA.

Das Ziel von 15 Prozent Steckerfahrzeugen an den Neuzulassungen wurde bereits erreicht: Im ersten Quartal 2021 lag der Marktanteil der rein elektrischen Fahrzeuge und der Plug-in-Hybride bei

die Mehrheit der Strecken elektrisch zurückzulegen.

Wir betrachten die Plug-in-Hybride als Übergangstechnologie, die einer breiten Verankerung der Elektromobilität in der Bevölkerung dient. In den nächsten Jahren werden diese Fahrzeuge aber zunehmend an Bedeutung verlieren.

Das BFE unterstützt auch ausserhalb der Roadmap mehrere Projekte zur Förderung der Elektromobilität.

Ja, EnergieSchweiz unterstützt unter anderem mit verschiedenen Massnahmen im Bereich der Information und Beratung sowie

«Das Ziel von 15 Prozent Steckerfahrzeugen an den Neuzulassungen wurde bereits erreicht: Im ersten Quartal 2021 lag der Marktanteil der rein elektrischen Fahrzeuge und der Plug-in-Hybride bei 16 Prozent.»

16 Prozent. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung regte Bundesrätin Simonetta Sommaruga bei der Roadmap-Community kürzlich an, über eine Verlängerung der Roadmap und über ehrgeizigere Ziele zu diskutieren.

Plug-in-Hybride stossen bekanntlich massiv mehr CO₂ aus als in offiziellen Messungen angegeben. Müsste man die Forderung daher nicht anpassen?

Bei Plug-in-Hybriden ist eine «artgerechte Haltung» zentral. Sie sollten nur angeschafft werden, wenn man einen grossen Teil der Strecken tatsächlich elektrisch zurücklegen kann. Dies erfordert eine hohe Disziplin der Halterinnen und Halter sowie Ladeinfrastruktur zu Hause und idealerweise am Arbeitsplatz. Auf diese Weise ist es möglich,

der Erarbeitung von Hilfsmitteln, zum Beispiel für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Mit dem Merkblatt «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden», das in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein SIA entstanden ist, wird Planungssicherheit geschaffen. Wir erhoffen uns dadurch, dass die darin enthaltenen Standards und Empfehlungen sich bei Neubauten und auch grösseren Umbauten zugunsten der Elektromobilität durchsetzen werden.

Für Gemeinden und Städte hat EnergieSchweiz einen Leitfaden zur Elektromobilität erstellt. Unternehmen, die ihre Flotte elektrifizieren möchten, können sich beim von EnergieSchweiz unterstützten Projekt «charge4work» kostenlos beraten lassen.



Stephan Walter ist Fachspezialist Mobilität beim Bundesamt für Energie BFE.



Nebst einem guten Netz an öffentlichen Ladestationen braucht es Lademöglichkeiten am Wohn- und Arbeitsort.

Ein grosses Thema bei der Elektromobilität ist die Ladeinfrastruktur. Wo steht die Schweiz hier im Moment und welche Rolle soll dabei der öffentlichen Hand zukommen?

Die Schweiz verfügt über ein vergleichsweise dichtes Netz an öffentlich zugänglichen Ladestationen, aktuell sind es circa 5800. Zentral sind Lademöglichkeiten am Wohnort oder am Arbeitsplatz. Im Rahmen der Roadmap Elektromobilität werden aktuell Diskussionen über neue Zielsetzungen und Massnahmen unter anderem zum Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz geführt.

Gerade Personen, die in einer Stadt wohnen, haben oft keinen eigenen Stellplatz und sind auf Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Parkplätzen angewiesen. In Bern wurde kürzlich ein Pilotprojekt zum sogenannten Laternenladen, dem Laden an der Strassenlaterne, gestartet, das von EnergieSchweiz unterstützt wird.

Für Mieterinnen und Mieter besteht die Schwierigkeit darin, bei privaten Parkplätzen Ladestationen zu installieren.

Ja, in diesem Bereich braucht es noch Anstrengungen. Wir gehen davon aus, dass das geplante Förderprogramm für Ladestationen in Mehrparteiengebäuden und das erwähnte SIA-Merkblatt zu einer Verbesserung der Situation für Mieterinnen und Mieter führen werden. Dies gilt auch für Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer. Darüber hinaus braucht es das Engagement vieler Parteien und auch Überzeugungsarbeit. Swiss eMobility, der Elektromobilitätsverband, hat übrigens ein Merkblatt zur Unterstützung für Mieter und Stockwerkeigentümerinnen erarbeitet.

Aus Umweltsicht problematisch ist bei Elektroautos die Entsorgung: Wie gut funktioniert das Recycling von Autobatterien, welche Entwicklungen können wir hier erwarten?

Wenn eine Batterie nach circa zehn bis fünfzehn Jahren auf etwa 70 bis 80 Prozent der ursprünglichen Kapazität gesunken ist, wird sie ersetzt. Sie wird dann aber nicht zwangsläufig ausrangiert, sondern kann in einer sogenannten Second-Life-Nutzung nochmals ungefähr zehn Jahre lang als Speicher beispielsweise in Kombination mit Solarpanels weiterverwendet werden. Am Tag speichert sie den nicht direkt genutzten Solarstrom, der später bei Bedarf bezogen werden kann. Danach wird die Batterie rezykliert.

Gewisse Komponenten können in anderen Batterien weiterverwendet werden – man spricht dabei von Upcycling. Von den Rohstoffen können heute schon 95 Prozent zurückgewonnen werden. Da der Elektromobilitätsmarkt noch recht jung ist, ist das Recycling von Autobatterien ein Bereich, in dem aktuell viele Fortschritte gemacht werden.

Heute ist der Strassenverkehr fast zu 100 Prozent auf importiertes Erdöl als Energieträger angewiesen. Sind Elektrofahrzeuge eine Möglichkeit, diese Abhängigkeit zu beenden?

Absolut. In der Schweiz haben wir zudem den Vorteil, dass ein grosser Teil des Strommixes aus erneuerbaren Quellen stammt. Mit dem Schweizer Strommix spart ein Batterieauto heute gegenüber einem Benziner insgesamt rund 30 Tonnen CO₂ bezogen auf eine Lebensdauer von 200 000 Kilometern.

Wäre es nicht besser, statt auf Elektroautos auf eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs zu setzen?

Für eine zukunftsfähige Mobilität reicht es natürlich nicht, lediglich den Autobestand zu elektrifizieren. Es braucht auch Bemühungen in den Bereichen «Vermeiden» und «Verlagern». Momentan nimmt unsere Mobilität nach wie vor stetig zu. Gerade auch die Pandemie hat uns gezeigt, dass wir viele

Strecken gar nicht zurücklegen müssen, sondern zum Beispiel auch von zu Hause oder von einem lokalen Co-Working-Space aus arbeiten können. Auch erlebt in der Pandemie das Velo einen Aufschwung. Und gerade die E-Bikes erlauben es, längere Pendelstrecken zurückzulegen. Es gilt nun, an diese Erfolge anzuknüpfen.

Elektrifizierung und Digitalisierung müssen dazu genutzt werden, dass der motorisierte Gesamtverkehr reduziert wird – sowohl der Fahrzeugbestand als auch die gefahrenen Kilometer. Welche Anreize braucht es, um die geteilte Nutzung von Fahrzeugen voranzutreiben?

Der Sharing-Bereich ist sehr dynamisch. Es werden immer wieder neue Ideen und Konzepte ausprobiert. Ein Problem ist oftmals, dass man die Teilstrecken für einen Weg nicht zentral, sondern separat bei den jeweiligen Anbietern buchen muss, etwa dem Carsharing, dem ÖV-Betrieb und dem Verleih. Als ersten Schritt hat EnergieSchweiz eine Dateninfrastruktur der Shared-Mobility-Angebote aufgebaut. Die Daten können bezogen und beispielsweise in eine App für eine multimodale Routenwahl eingespeist werden. Die Karte auf www.sharedmobility.ch zeigt die Verfügbarkeit der Angebote in Echtzeit an. ■

ANZEIGE

FERIEN
MIT EINZIGARTIGER
AUSSICHT



METROPOLE HOTEL
INTERLAKEN

- 96 Zimmer auf 18 Etagen
- Panorama-Restaurant
- 5 Gehminuten zum Bahnhof Interlaken West
- Busehaltestelle direkt beim Hotel



Bis bald in Interlaken!!!



Höheweg 37 | 3800 Interlaken
Tel.: 033 828 66 66
www.metropole-interlaken.ch