

«Bald haben alle Rastplätze E-Zapfsäulen»

Astra-Direktor Jürg Röthlisberger erklärt, wie der Bund einen Boom in Sachen Elektromobilität bewirken will

Von Gregor Poletti

BaZ: Herr Röthlisberger, Norwegen hat heute schon einen Anteil von 22 Prozent an Elektroautos. Die Schweiz will bis 2050 einen Prozentsatz von 20 Prozent erreichen. Das tönt nicht so ambitioniert.

Jürg Röthlisberger: Auch wenn wir noch nicht so weit sind wie die Norweger, erachte ich das Ziel als realistisch und durchaus ambitioniert. Man darf nicht vergessen, dass es hierzulande Zehntausende Arbeitsplätze und Lehrstellen im Automobilsegment gibt und wir mit einem zu forschen Vorgehen diese gefährden würden. Mit einem zu langsamen Vorgehen allerdings auch. Wir sind ja nicht untätig, auch dank unserer Chefin Doris Leuthard. Sie hat im Frühling eine Roadmap zur Förderung der Elektromobilität initiiert. Dort wird das ehrgeizige Ziel formuliert, dass bis in vier Jahren 15 Prozent der Neuwagenverkäufe Elektroautos sein sollten. Heute sind es lediglich 1,6 Prozent rein elektrische sowie 3,8 Prozent Hybridfahrzeuge.

Werden Hybride bei dieser Zielvorgabe mit eingerechnet?

Ja, die Plug-in-Hybride schon. Im Gegensatz zu den Hybrid-Autos können diese auch über eine externe Ladestation mit Strom betankt werden. Aber gegenüber heute wäre das trotzdem ein starkes Zeichen. Was uns besonders freut: Die Automobilindustrie ist gewillt mitzumachen. So ist sie bei den Neuwagen von ihrem Ziel von 10 Prozent abgekommen und trägt nun im Rahmen der Roadmap die 15 Prozent bis 2022 mit.

«Die Automobilindustrie ist gewillt mitzumachen und trägt die Ziele der Roadmap mit.»

Wie konkret wird diese Roadmap formuliert sein?

Bis im Dezember wird sie vorliegen und einen Massnahmenkatalog enthalten. Der Bund wird dabei nicht einfach fördern, sondern auch die Automobilindustrie, Mobilitätsanbieter und weitere Akteure in die Pflicht nehmen. Bei den Neuzulassungen konnten wir ja bereits einen Teilerfolg erzielen. Einen starken Treiber hin zu unserem Ziel hat das Parlament fixiert: Ab 2020 gilt für Neuzulassungen von Personwagen beim CO₂-Ausstoss ein Zielwert von 95 Gramm pro Kilometer.

Ein stark limitierender Faktor für die Marktdurchdringung ist das Fehlen eines durchgehenden Ladenetzes für E-Autos.

Deshalb wollen wir ja auch die im Besitz des Bundes befindlichen Autobahnrastplätze mit Ladestationen für Elektroautos bestücken und haben dies ausgeschrieben.

Wie gross ist das Interesse?

Wir rechnen aufgrund des bisherigen Rücklaufs mit etwa zehn Angeboten für die fünf Lose. Die rund 100 Rastplätze wurden in Lose aufgeteilt, damit nicht ein einzelner grosser ausländischer Betreiber den Auftrag erhält, sondern auch Schweizer Anbieter eine Chance haben.

Nach welchen Kriterien werden diese ausgesucht?

Wir können nur erfahrene Anbieter berücksichtigen. Anfang Dezember dieses Jahres werden wir die Angebote auswerten und die Zuschläge erteilen. Wir unterstützen diese Firmen mit Vorinvestitionen im Rahmen von jeweils rund 500 000 Franken pro Rastplatz für die Anschlussleitungen. Dieses Geld muss von den Firmen wieder zurückerstattet werden; das war der Wille des Parlaments. Wir gehen davon aus, dass spätestens in vier Jahren alle Raststätten mit E-Zapfsäulen ausgerüstet sind. Geplant sind pro Rastplatz vier Ladestationen mit einer Leistung von je 150 Kilowatt und allen gängigen Steckertypen.

Die Befreiung der Automobilsteuer auf Neuzulassungen von Elektroautos und die Befreiung von der Mineralölsteuer



Ein zu rasches Vorgehen gefährdet Arbeitsplätze. Mit Pauschalabgaben für Elektroautos und dem Ausbau des Ladenetzes will Jürg Röthlisberger die E-Mobilität in der Schweiz langsam, aber sicher fördern. Foto Franziska Rothenbühler

via Benzinpreis waren ein starker Anreiz, auf ein elektrisches Fahrgerät umzusteigen. Dieser soll nun wegfallen. Ist das nicht kontraproduktiv, wenn man Elektroautos fördern will?

Es gilt, eine Güterabwägung zwischen Förderung und Gerechtigkeit vorzunehmen. Zurzeit steht die Förderung noch im Vordergrund, aber das Parlament hat die Einführung einer E-Abgabe beschlossen, und das Volk im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds dieser zugestimmt, da auch Elektrofahr-

zeuge die Strasseninfrastruktur beanspruchen. Immerhin kommt die Abgabe etwas später als ursprünglich geplant, nämlich nicht bereits 2020, sondern erst 2022. Zudem bleiben vorläufig die E-Fahrzeuge von der Automobilsteuer befreit, was fünf Prozent des Verkaufspreises entspricht.

Und wie hoch wird die Abgabe auf Elektroautos sein?

In den ersten fünf bis zehn Jahren gehen wir von einer Pauschale für Autos bis zu 3,5 Tonnen aus. Die Abgabe soll sich nach dem Gewicht

des Autos richten, weil dies der Kunde nachvollziehen kann. Uns schweben plus/minus 500 Franken für zwei Tonnen vor. Ein Tesla-Fahrer wird mit seinem schweren Gerät auf den vollen Betrag kommen, ein Fahrer eines Mittelklassewagens auf etwas mehr als die Hälfte.

Weshalb warten Sie mit der E-Abgabe nicht bis zu einer Marktdurchdringung von zehn oder 15 Prozent, wie dies Umweltverbände fordern?

Genau das wollen wir ja, indem wir die Einführung der Abgabe mit der

Vorstellung der Roadmap koppeln. Und diese zielt wie erwähnt auf einen Anteil von 15 Prozent E-Fahrzeugen bei den Neuwagen.

Als erstmals die Erhebung einer Pauschale angedacht wurde, hagelte es heftig Kritik. Wer mehr fahre, müsse auch mehr bezahlen, hiess es von Automobilverbänden bis hin zu Fachgesellschaften.

Als ungerecht würde ich die Pauschale nicht taxieren, weil das Gewicht eines Autos auch einen direkten Zusammenhang mit der Leistung hat. Die Abgabe soll aber möglichst einfach in der Handhabung und für die Verbraucher nachvollziehbar sein. Wir wollen kein administratives Monster schaffen. Aber so um das Jahr 2030 wird man sicher eine leistungsabhängige Abgabe einführen müssen.

«Die Förderung von Elektroautos ist keine Antwort auf die Staubbelastung.»

Und wann kommt die E-Abgabe für Lastwagen?

Ein E-Lastwagen ist immer noch bedeutend teurer als ein herkömmlicher Lastwagen mit einem Verbrennungsmotor. Bedingt durch das hohe Batteriegewicht haben sie auch eine vergleichsweise geringere Nutzlast. Deshalb ist es unserer Ansicht nach nicht gerechtfertigt, die E-Lastwagen mit einer E-Abgabe zu belasten, zumindest nicht in der Pionierphase, die wohl noch zehn Jahre andauern dürfte. Aber, wie von GLP-Nationalrat Jürg Grossen gefordert, eine solche erst 2028 einzuführen, erscheint uns als ein zu fixes Korsett. Denn die Entwicklungen in diesem Marktsegment können schnell grosse Innovations-sprünge machen. Ich denke da an die Wasserstofftechnologie beziehungsweise die Brennstoffzelle.

Elektrofahrzeuge veralten rasch wegen der vielen Innovationen etwa im Batteriebereich. Denkt der Bund im Rahmen der Roadmap auch über eine staatliche Abwrackprämie wie etwa in Deutschland nach?

Nein, Staatsgelder können und wollen wir dafür nicht aufwerfen. Eine Art Eintauschprämie durch die Branche sollte hingegen geprüft werden, und sie wäre durchaus auch im Interesse der Automobilverkäufer. Schliesslich gehören solche Garantien zu einer guten Kundenbindung.

Mit Elektroautos wird zwar die Umweltbilanz besser, aber die Überbelastung des Strassenetzes wird damit kaum eingedämmt.

Das ist tatsächlich keine Antwort auf die Staubbelastung. Es könnte sogar das Gegenteil eintreffen, weil mehr Leute Autos benutzen, da diese in Sachen CO₂- und Lärmbelastung gut abschneiden. So könnten viele das eigene ökologische Gewissen etwas beruhigen, ohne auf ein Auto zu verzichten.

Jürg Röthlisberger ist seit dem 1. März 2015 Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra). Nach einer Lehre als Tiefbauzeichner bildete er sich zum Bauingenieur HTL und ETH weiter. 1997 trat er in den Bundesdienst ein, ab 2004 als Vizedirektor.

Lediglich im Promillebereich

Nur 0,3 Prozent der Personwagen fährt in der Schweiz mit Strom

Von Gregor Poletti

Bern. Ende 2017 machten die rund 13 000 reinen Elektrofahrzeuge in der Schweiz knapp 0,3 Prozent der gesamten Personwagenflotte aus. Für die doch tiefe Anzahl von E-Autos im Vergleich mit anderen Ländern gibt es ganz unterschiedliche Gründe:

Der Preis: Für die preissensiblen Schweizer sind die meisten Modelle schlichtweg noch zu teuer. Das Tesla-Modell, wie es Verkehrsministerin Doris Leuthard fährt, kostet mindestens 80 000 Franken. Bei einem Mittelklassewagen ist man schnell einmal bei 40 000 Franken. Einen richtigen Schub

erwartet Andreas Burgener, Direktor der Vereinigung der Schweizer Autoimporteure, in den kommenden zwei Jahren. Dann würden viele neue Modelle vieler unterschiedlicher Hersteller auf den Markt kommen. Auf diesen Zeitpunkt hin erwarten Analysten, dass E-Autos preislich mit den Benzinern mithalten können.

Die Ladestationen: Ein Hindernis waren bisher auch fehlende Ladestationen. Bei den Ladestationen ist ein detaillierter Überblick schwierig, aber laut verschiedenen Statistikportalen gibt es weit über 3500 Ladestationen mit Normleistung und rund 400 Hochleistungsladestationen. Entlang der Na-

tionalstrassen sind heute 59 Raststätten in Betrieb, drei weitere sind in Planung. Auf rund der Hälfte davon sind bereits Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge in Betrieb. Für die meisten übrigen laufen Vorbereitungs- und Umsetzungsarbeiten. Auch die 100 Rastplätze dürften laut Astra in vier Jahren alle über eine Schnellladestation verfügen. Die Bezahlung muss laut den Vorgaben des Bundes mit gebräuchlichen Zahlungsmitteln vor Ort und ohne vorgängige Registrierung oder Kundenkarte möglich sein. Sind die Raststätten und Rastplätze einmal mit Ladestationen ausgerüstet, sind für längere Strecken genügend Tankstationen für

E-Autos vorhanden. Denn im Schnitt erreicht man alle 60 Kilometer eine Raststätte und alle 40 Kilometer einen Rastplatz.

Die Reichweite: Während bei einer normalen Haushaltssteckdose der Ladevorgang meist über acht Stunden dauert, ist das Elektroauto bei einer öffentlichen Ladestation nach einer Stunde wieder aufgetankt. Bei Hochleistungsladestationen dauert dieser Vorgang nur rund 30 Minuten. Die Reichweite beträgt bei neuen Elektromodellen inzwischen deutlich über 200 Kilometer. Mit teureren E-Autos werden inzwischen Strecken bis über 500 Kilometer möglich.