

Dignitas-Gründer Ludwig A. Minelli wird vom Bezirksgericht Uster freigesprochen **SEITE 23**

Der Juckerhof ist ein beliebtes Ausflugsziel – und sorgt im Dorf Seegraben für verstopfte Strassen **SEITE 25**

«E-Autos lösen Probleme, aber nicht alle»

Der Verkehrsforscher Jörg Beckmann verspricht sich vom Formel-E-Rennen in Zürich wichtige Impulse für die Branche

Am 10. Juni rasen in Zürich Rennautos mit Elektromotoren durch die Innenstadt. Herr Beckmann, was versprechen Sie sich von diesem Grossanlass?

Im besten Fall zeigt das Rennen einer breiten Öffentlichkeit, wie weit die Technik mittlerweile fortgeschritten ist. Bis vor wenigen Jahren waren E-Autos Zukunftsmusik. Heute sind sie alltagstauglich. Darüber hinaus haben wir in der Schweiz ein wachsendes Schnellladnetz, das immer leichter zugänglich wird. Die sogenannte Reichweitenangst früherer Nutzer wird überflüssig.

Und um das zu zeigen, braucht es ein Autorennen?

Viele klassische Automobilisten verbinden mit dem Autofahren gewisse Emotionen. Stichwort: Fahrvergnügen. Das werden wir am Renntag erleben. Eindeutlich ist sicher das Drehmoment dieser E-Rennfahrzeuge. Damit lässt man sämtliche Porsches und Maseratis stehen.

Also ist der E-Prix primär ein Werbegag der Autoindustrie?

Im Bereich E-Mobilität haben wir heute teilweise ein Problem mit der Wahrnehmung. Das mag auch mit gewissen Medien zu tun haben, die nur auf vermeintlich negative Aspekte fokussieren. Das Rennen kann hier vielleicht einen Kontrapunkt setzen.

Tatsächlich gibt es Stimmen, die an der guten Ökobilanz von E-Autos zweifeln, unter anderem wegen der aufwendigen Herstellung der Batterien.

Es gibt auch Stimmen, die den Klimawandel leugnen oder glauben, die Erde sei eine Scheibe. Nein, von solchen Aussagen halte ich gar nichts. Sämtliche anerkannten europäischen Forschungsinstitute zeigen das Gegenteil auf. In Gesamtumweltbilanzen legen sie dar, dass das Elektroauto immer besser abschneidet als jedes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Die ganze graue Energie wurde in diese Studien einberechnet – von «well to wheel», wie man so schön sagt.

Dennoch haben in der Schweiz heute erst zwei Prozent der verkauften Neuwagen einen Elektromotor unter der Haube. E-Autos sind immer noch Nischenprodukte. Momentan mag dies so sein. Aber wir haben in den letzten fünf Jahren enorme Zuwachsraten erlebt. Im Schnitt stiegen die Verkäufe in der Schweiz um 50 bis 60 Prozent im Jahr. Und diese Entwicklung wird sich beschleunigen. Diese Woche hat der Bundesrat eine neue Zielvorgabe gemacht: Bis 2022 sollen 15 Prozent der



Das Formel-E-Rennen soll zur Bühne für die Elektromobilität werden: E-Bolide bei einem Medienanlass vor der ETH. GORAN BASIC / NZZ

Neuwagen E-Autos sein. Ich halte dieses Ziel für absolut realistisch.

Als Branchenvertreter müssen Sie dies natürlich sagen...

Schauen Sie sich an, wie die Batterien besser und günstiger werden – und welche neuen Modelle die Autohersteller in der Pipeline haben. Ein Anteil von 15 Prozent ist sicher zu erreichen. Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, werden es sogar mehr sein.

E-Autos gelten als geeignet für mittlere Fahrdistanzen. Inwiefern wird die E-Mobilität in Städten wie Zürich Einzug halten? Im Prinzip bieten sich auch für städtische Räume grosse Vorteile. Zum einen sind Elektrofahrzeuge bei Geschwindigkeiten unter 30 Kilometern pro Stunde praktisch geräuschlos. In Zürich, wo es viele Tempo-30-Zonen gibt, können sie also viel zum Lärmschutz beitragen. Zum anderen werden lokale Schadstoffemissionen massiv vermindert.

Trotz den Vorteilen verstopfen E-Autos aber weiter den eng begrenzten Stras-



«Unsere Autos stehen zu 90 Prozent herum. Das ist ineffizient.»

Jörg Beckmann
Direktor Mobilitätsakademie TCS

senraum. In Zürich sind deshalb nicht alle begeistert von den neuen Möglichkeiten.

Elektrofahrzeuge lösen bestimmte Probleme mit dem Verkehr, aber nicht alle. Das stimmt. Jedoch erleben wir in der Mobilität einen kolossalen Wandel. Die Elektrifizierung erlaubt auch die Digitalisierung des Automobils. Benzin, Diesel und Erdgas sind chemische, analoge Stoffe. Strom hingegen ist digital. Dies schafft die Voraussetzung für bessere, nutzerfreundliche Sharing-Modelle. Genau dies brauchen wir in den Städten. Mit mehr geteilten Fahrzeugen reduzieren wir den rollenden, vor allem aber auch den ruhenden Verkehr. Die Zürcher Strassen sind heute zugesperrt.

Unsere Autos stehen zu 90 Prozent herum. Das ist ineffizient und verschwendet Platz. Mit geteilten, am besten selbstfahrenden Autos lösen wir ganz viele Probleme, die wir heute in den Städten sehen. Auch hier gilt: Der Elektroantrieb ist der Kristallisationskern einer neuen Verkehrswelt. Wir schaffen mehr Mobilität mit weniger Verkehr.

Sie sind ein guter Verkäufer. Aber geht dadurch nicht ein grosser Vorteil der heutigen, privat genutzten Autos verloren: die Autonomie?

Im Idealfall haben wir in Zukunft Apps, die jederzeit selbstfahrende Autos zu uns lotsen. Wir verlieren kein bisschen Autonomie – und müssen uns noch nicht einmal um die Parkplatzsuche kümmern. Zudem haben wir den Vorteil, dass wir je nach Bedarf das passende Verkehrsmittel wählen können. Für den hoch mobilen Urbanen ergeben sich ganz neue Möglichkeiten, die erst noch umweltschonend sind. Für einen grossen Einkauf in einem Laden in der Nähe benötigen wir nicht zwingend ein Auto, sondern benutzen besser ein E-

Lastenvelo. Das richtige Verkehrsmittel, je nach Situation.

Zürich hat einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Reicht das nicht?

Der Wandel im Verkehrswesen wird passieren – egal, wie gut der öffentliche Verkehr heute ausgebaut ist. Die klassischen Ideologien werden sich aufweichen. In Zukunft wird es nicht einfach den guten öV und den bösen Autoverkehr geben. Der motorisierte Individualverkehr wird seine Umweltbilanz aufgrund der beschriebenen Innovationen markant verbessern. Bald werden wir uns fragen müssen, welches Verkehrsmittel für den Stadtverkehr besser geeignet ist: ein vollautomatisiertes Uber-Fahrzeug oder ein schwerfälliges Tram, das viel Platz verbraucht? Diese Diskussion müssen die Verkehrsplaner jetzt führen.

Sind die Schweizer Städte, Zürich im Speziellen, auf den Wandel vorbereitet? Die Städte sind besonders gefordert. Sie müssen die neuen Möglichkeiten aktiv angehen und nicht bloss reagieren.

Müsste Zürich zum Beispiel mehr öffentliche Ladestationen für E-Autos ermöglichen?

Die Stadt selber muss nicht viel Geld in eine flächendeckende Ladeinfrastruktur stecken. Aber sie sollte die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Parkplätze in Ladestationen umgewandelt werden können – zum Beispiel durch private Anbieter. Basel hat hierzu kürzlich ein Pilotprojekt lanciert. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich könnte in Stationen investieren, weil es ein gutes Geschäft in diesem Zukunftsmarkt wittert.

Hier ist allerdings wenig Dynamik zu verspüren.

Sagen wir es so: Es könnte sicher mehr getan werden. (Lacht.)

Interview: Daniel Fritzsche

Zur Person

dfr. · Jörg Beckmann ist promovierter Verkehrssoziologe und Direktor der Mobilitätsakademie des TCS. Seit 2012 leitet er den Branchenverband Swiss eMobility, der die Elektromobilität in der Schweiz fördert. Am 8. Juni wird Beckmann an einer Podiumsveranstaltung der ETH über die Zukunft der Mobilität sprechen. Diese findet im Rahmen der eDays statt, der Aktionstage vor dem Formel-E-Rennen in Zürich vom 10. Juni.