



## ELEKTROMOBILITÄT: WIR FAHREN ZUKÜNFTIG ELEKTRISCH

Die Individualmobilität wird elektrisch. Vor Jahren nur für Experten offensichtlich und nun für alle klar erkennbar: das Auto der Zukunft hat einen Stecker. Der Marktanteil steigt seit einigen Monaten sprunghaft an. Alleine im September können 27% der neuen Autos am Netz geladen werden.

Diese Absatzzahlen messen aber nur den aktuellen Puls. Wer in die Zukunft schauen will, braucht andere Indikatoren. Für Prognosen geeignet sind beispielsweise Investitionen in die Elektromobilität, angekündigte Fahrzeugmodelle und schlussendlich die strategischen Entscheidungen der Autobauer. Aus diesen und weiteren Parametern hat Swiss eMobility unlängst ein Szenario für den Schweizer Markt veröffentlicht, welches den Weg zur Vollelektrifizierung des Autos aufzeigt. Gestützt werden die darin getroffenen Aussagen durch regulatorische Rahmenbedingungen. Kurz vor den Sommerferien hat die EU mit dem Programm «fit for 55» ein De-facto-Verbot für Verbrenner ab 2035 ausgesprochen. Da der Entscheid den Plänen der Autoindustrie entspricht, hielt sich der noch bis vor kurzem zu erwartende Aufschrei der Branche in Grenzen.



**Matthias Samuel Jauslin**

Nationalrat, Unternehmer und Vorstandsmitglied Swiss eMobility



Bereit für die bevorstehende Elektrifizierung der Strasse?

### Bedrohung oder Chance?

Mit diesem Systemwechsel ändert sich so einiges. Autos werden sauberer und günstiger. Und die leisen Flitzer reduzieren den Verkehrslärm drastisch. Die Autos sind so leise, dass wir als Gesetzgeber nun unsinnigerweise ein künstliches Geräusch im Langsamverkehr vorschreiben. An diesen positiven Entwicklungen haben aber nicht alle gleichermassen Freude. Die motorisierte Individualmobilität wird mit dem Elektroauto noch attraktiver. Politiker, die sich heute mit Händen und Füßen gegen das Auto zur Wehr setzen, haben zukünftig noch weniger Argumente. Auf der anderen Seite werden Autoverkäufer am Stromer weniger verdienen. Für die Garagen ist dies aber nur das kleinere Übel. Ein Fahrzeug mit der neuen Technologie hat noch knapp 20 bewegliche Teile. Ein Verbrenner hat 1500 oder mehr. Mit Getriebe, Drosselklappen, Einspritzer, Zündkerze oder Keilriemen lässt sich zukünftig kein Geld mehr verdienen.

### Mehr Strom, aber weniger Energie

Die einschneidendste Änderung entsteht aber durch die Umstellung von

Tank auf Batterie. Der elektrische Antrieb ist um ein Vielfaches effizienter als der Verbrennungsmotor. Dadurch lässt sich massiv Energie sparen. Dies entspricht genauso der eidgenössischen Energiestrategie wie die daraus resultierende fossile Unabhängigkeit. Dieses Ziel beinhaltet einen ganz entscheidenden Grundsatz, dessen Offensichtlichkeit häufig nicht auf den ersten Blick wahrgenommen wird: mit dem Elektroauto werden wir vom Importeur zum potentiellen Selbstversorger. Die Antriebsenergie, welche wir bisher für mehr als zehn Milliarden Schweizer Franken jährlich importiert haben, können wir nun selber produzieren. Geht die Elektrifizierung der Fahrzeuge im vorausgesagten Tempo voran, benötigen wir bis 2035 zwischen 8,6% und 10,7% mehr Elektrizität als noch 2019. Dieser Mehrbedarf kann durch Einsparungen in anderen Bereichen etwas abgefedert werden. Aber ein massiver Ausbau der regenerativen Stromerzeuger wird unumgänglich. Sollten wir uns nicht autark versorgen können, dieses Risiko besteht dann vor allem im Winter, werden wir die zusätzliche Energie importieren müssen.

### Die heimische Garage wird zur Tankstelle

Die grösste Herausforderung ist derzeit jedoch nicht die Erzeugung des Stroms, sondern deren Verteilung. Denn Laden ist nicht gleich Tanken. Die wichtigste Tankstelle des Elektroautos ist die heimische Ladestation. Und hier hat die Schweiz die wahrscheinlich schwierigsten Voraussetzungen in ganz Europa. Nebst dem rekordverdächtig hohen Anteil an Mietern und Stockwerkeigentümern haben vor allem in den Städten viele Automobilisten keinen eigenen Parkplatz. Und somit keinen einfachen Zugang zur eigenen Ladestation. Sie sind auf fortschrittliche Vermieter angewiesen, welche Ladelösungen erlauben oder noch besser selber anbieten. Sie sind auf Miteigentümer angewiesen, welche dem Elektrifizierungsprojekt keine Steine in den Weg legen und sich am Ausbau der nötigen Basisinfrastruktur beteiligen. Und Automobilisten in den Ballungszentren ohne dedizierte Parkmöglichkeit müssen Alternativen suchen – wie beispielsweise der Arbeitsplatz oder das Einkaufszentrum –, bis die Laternen in ihrer Parkzone zu Ladestationen werden.

### Das Verteilnetz ist der gordische Knoten der Elektromobilität

Sind diese Herausforderungen gelöst, bleibt die Frage nach der Netzstabilität. Bald werden eine Million Steckerautos und mehr nach dem Feierabend mit dem Stromnetz verbunden sein. Oder nach einem verlängerten Osterwochenende. Diese Vorstellung bereitet den Verteilnetzbetreibern Kopfzerbrechen. Netzausbau ist im benötigten Umfang weder zeitlich möglich noch finanzierbar. Restriktionen für den Einsatz von Ladestationen sind nicht kundenfreundlich und stehen den Emissions- und Klimazielen im Weg. Die Lösung sind intelligente Systeme, welche fähig sind, Ladetransaktionen zu verteilen und Lastspitzen zu glätten.



Der Ausbau von Ladestationen im öffentlichen Raum ist zwingend.

### Agieren, nicht erleiden – wir müssen uns jetzt auf die Elektrifizierung vorbereiten

Die positive Nachricht der bevorstehenden Auto- und Energiewende: Wir haben die nötigen Technologien und kennen den Lösungsweg. Die Umsetzung wird von entscheidender Bedeutung sein. Damit diese komplikationsfrei und fristgerecht vollzogen werden kann, ist nebst den direkt involvierten Akteuren auch die Politik gefordert. Der bestmögliche Zugang zu intelligenten Ladestationen ist gleichermassen Grundvoraussetzung für den Erfolg wie unbürokratische Bewilligungsprozesse bei der Inbetriebnahme von Ladeinfrastrukturen und

der Verzicht auf diskriminierende Regulation für deren Betrieb. Nach dem Nein zum CO<sub>2</sub>-Gesetz stellt der Bundesrat die Weichen der Klimapolitik neu und hat zudem Unterstützung für Ladeinfrastrukturen angekündigt. Es ist aufgrund des zunehmenden Zeitdrucks beim Ausbau von Heimladestationen auszugehen, dass diese Unterstützung umfangreicher ausfallen wird als dies noch in der Vorlage zum CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehen war. Es ist nun höchste Zeit, die Schweiz für die grosse Elektrifizierungswelle bereit zu machen. Denn egal ob wir die Elektromobilität als Bedrohung oder Chance wahrnehmen: sie kommt. Schneller als gedacht.



Laden auf Mieterparkplätze – in der Schweiz (noch) eine Herausforderung!

## Die «Aargauer Wirtschaft» ist nah am Puls.

Inserate bei:  
DaPa Media  
Vermarktungs GmbH,  
+41 56 648 86 99

Kompostierbare Kapseln (Für das Nespresso® System geeignet)

graf kaffee  
SIESTA  
SALVE  
MONZA  
VENTASSO  
BIDEGA  
LUCCA  
COFFEEFREI  
FACCY  
BODEVA

P. Graf Kaffeerösterei AG | Im Grund 13 | 5405 Dättwil | [www.graf-kaffee.ch](http://www.graf-kaffee.ch) | Tel. 056 483 00 40

graf kaffee