

Haben E-Autos bei den Jungen ein Imageproblem?

- 18.01.2023
- Tages-Anzeiger
- Stefan Häne

Das Netz wird dichter: Ladestation für E-Autos bei der Autobahnraststätte Würenlos AG. Foto: Boris Müller Stefan Häne Mehr als 40'000 reine Elektroautos sind letztes Jahr neu auf die Schweizer Strassen gekommen. Inzwischen sind landesweit rund 110'000 in Verkehr, was etwa 2 Prozent aller Autos ausmacht. Elektrowagen sind en vogue, sie gelten als Zeichen des Fortschritts. Eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Link zeigt aber nun: Die Autofahrer haben sich vom Verbrennungsmotor noch nicht verabschiedet.

Die Schweiz sei bei der Elektromobilität gespalten, resümiert der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS), der die Umfrage in Auftrag gegeben hat. Bei einem Autokauf in den nächsten zwölf Monaten würden sich 45 Prozent für einen Antrieb mit Verbrennungsmotor entscheiden. 25 Prozent würden ein Fahrzeug bevorzugen, das teilweise elektrifiziert ist, also einen Hybrid oder einen Plug-in-Hybrid. Ein reines Elektroauto würden 20 Prozent auswählen, was leicht über dem aktuellen Marktanteil von Elektroautos in der Schweiz liegt. Eine grössere Anschaffung Auffallend ist: Bei den unter 30-Jährigen ist der Anteil jener, die einen Benzin- oder Dieselmotor bevorzugen würden, mit über 52 Prozent überdurchschnittlich hoch.

Umgekehrt haben in dieser Alterskategorie nur knapp 14 Prozent angegeben, auf ein reines Elektroauto zu setzen. Haben Elektroautos just bei den Jungen ein Imageproblem? Darum gehe es nicht, sagt Thomas Hurter, SVP-Nationalrat und AGVS-Zentralpräsident. Vielmehr sei ein Auto, gerade für junge Menschen, eine grössere Anschaffung. «Und da macht man sich einige zusätzliche Überlegungen.» So werde die Investition beeinflusst durch Fragen zum Beispiel nach Lademöglichkeiten, Energiemangel, Reichweiten sowie dem teilweise doch hohen Verkaufspreis.

Jürg Grossen sieht es anders. «Ich zweifle in diesem Punkt an der Aussagekraft der Umfrage», sagt der Präsident des Elektromobilitätsverbands Swiss E-Mobility. Grossen verweist auf eine Umfrage, die der Mobilitätsverband TCS letztes Jahr durchgeführt hat. Das sogenannte TCS-Barometer zeigte bei den 18- bis 39-Jährigen ein überdurchschnittlich hohes Kaufinteresse für Elektroautos. Tatsache ist: Mit jedem Kaufentscheid gegen ein reines E-Auto verzögert sich die Elektrifizierung des Verkehrs.

Die Europäische Union (EU) will deshalb nachhelfen. Für 2035 peilt sie ein faktisches Verbot für Benzin- und Dieselmotoren an. Doch der Plan ist umstritten, wie die Umfrage des AGVS zeigt. Eine relative Mehrheit von knapp 50 Prozent hält das Verbot für falsch, nur 38 Prozent finden es sinnvoll. Vor allem 30- bis 44-Jährige wollen kein Verbot, plädieren also für Technologieoffenheit.

Dieser Ansicht ist auch die Verkehrskommission des Nationalrats. Gestern hat sie - mit 14 zu 11 Stimmen - eine parlamentarische Initiative abgelehnt, die in der Schweiz ab 2035 Neuwagen mit Verbrennungsmotor verbieten will. Als Nächstes entscheidet der Nationalrat über die Forderung. Grossen hält ein Verbot für nicht «zwingend notwendig». «Darüber zum heutigen Zeitpunkt einen Streit vom Zaun zu brechen, ist unnötig.

» Wenn dereinst in der EU keine Tankstellen mehr da seien, werde sich die Diskussion erübrigen. Hurter dagegen lehnt ein Verbot ab. 2035 würden noch über 3 Millionen Autos mit Verbrennungsmotor unterwegs sein, also etwa zwei Drittel des Wagenparks in der Schweiz. «Deshalb ist Technologieoffenheit gefragt.» Mit synthetischen Treibstoffen könnten diese Verbrennungsmotoren dann «praktisch klimaneutral» unterwegs sein.

Wann die letzten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgemustert werden, ist unklar. Der Bund geht in seinen Energieperspektiven davon aus, dass bei den Neuwagen 2039 die letzten

Verbrenner verkauft werden, die letzten Plug-in-Hybride 2045. Diese Fahrzeuge würden dann aber mit erneuerbaren oder synthetischen Treibstoffen betrieben, sagt Christoph Schreyer, der beim Bundesamt für Energie die Sektion Energieeffizienter Verkehr leitet. Schreyer weist jedoch darauf hin, dass der Bund die Energieperspektiven zwischen 2018 und 2020 erarbeitet habe. «Die E-Mobilität hat sich seither sehr dynamisch entwickelt und schreitet deutlich rascher als damals angenommen voran.

» Trotzdem gibt es noch immer gewichtige Faktoren, die den Kaufentscheid negativ beeinflussen; auch dies zeigt die Umfrage. Die zwei am meisten genannten Gründe sind fehlende Lademöglichkeiten und zu wenig Reichweite, dicht gefolgt von den gestiegenen Energiekosten. Wahr ist aber auch: Die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladestationen wächst hierzulande ziemlich schnell und liegt mittlerweile bei ungefähr 9000 mit mehr als 12'000 Steckern. Auch verfügen E-Autos heute über Reichweiten bis zu 500 Kilometern, also weit über den Distanzen, die man gewöhnlich fährt. Für Grossen zeigen diese Umfrageresultate denn auch, dass der Informationsbedarf «noch erheblich» ist.

Mit Argumenten überzeugen Ein wichtiges Puzzleteil, das seiner Ansicht nach fehlt, ist das sogenannte Recht auf Laden. Nicht nur Hausbesitzer sollen ihr Elektroauto daheim aufladen können. Mieter und Stockwerkeigentümer sollen einen Anspruch auf den Zugang zu einer Ladestation erhalten. In einer Motion fordert Nationalrat Grossen den Bundesrat auf, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen; der Vorstoss ist im Parlament hängig. SVP-Politiker Hurter ist gegen eine solche Pflicht.

Vielmehr solle man die Hausbesitzer mit Argumenten von der Notwendigkeit überzeugen. Zudem bringe den Besitzern jener drei Millionen Autos, die 2035 noch mit Verbrennungsmotor unterwegs sein würden, ein solcher Zwang gar nichts. Vor allem 30- bis 44-Jährige wollen kein Verbot für Benzin- und Dieselaautos..