

25 Jahre E-Mobile, Ein Rückblick**GV e'mobile 26.10.05**

Dr. Irene Aegerter

Meine Damen und Herren

Ich freue mich, dass ich Ihnen im Anschluss an diese Jubiläums-GV ein paar persönliche Reminiszenzen in Erinnerung rufen darf und vor allem den vielen Vätern, Göttis, Onkel und Tanten des Fachverbands e'mobile danken darf. Persönlich habe ich nur 15 dieser 25 Jahre aktiv miterlebt, also nur etwas mehr als das halbe Leben des Verbands. Wer und was waren nötig, damit wir heute dieses Jubiläum feiern können:

. Gründungsmitglieder der ASVER 1980 waren unter anderem:

- Die Vereinigung Schweizerischer Accumulatorenfabrikanten (VSA)
- Schweiz. Elektrotechnische Verein (SEV) heute Electrosuisse
- Automobilclub der Schweiz (ACS)
- Informationsstelle für Elektrizitätsanwendung (INFEL)
- Office d'électricité de la suisse romande (OFEL) heute Les electriciens romandes (ER)
- Touring Club der Schweiz (TCS)
- Verband Schweiz Elektrizitätswerke (VSE)
- Bundesamt für Energiewirtschaft (BEW, heute BfE).

Doch dass es überhaupt zur Gründung kam verdanken wir **Henri Payot**. Er war damals technischer Direktor der Soc. Romande d'Energie (SRE). Auf seine Initiative wurde am 9. September 1980 die ASVER (Association suisse des véhicules électriques routiers) der Schweizerische Verband für elektrische Strassenfahrzeuge **als Schweizer Sektion des europäischen Verbands AVERE** gegründet. Henri Payot hatte seit 1973 an Studien und an der Fabrikation von Strassenfahrzeugen mitgewirkt. Bereits 1976, noch vor der Gründung der AVERE (Association européenne des véhicules électriques routiers) am 21. September 1978 hatte er vorgeschlagen, die Interessen der Fabrikanten von elektrischen Strassenfahrzeugen in einem Verband zu bündeln.

Für mich als Kommunikationsfrau und Deutschschweizerin war der Name ASVER immer etwas problematisch, man musste erklären, was hinter der Abkürzung stand und der französische Name war viel zu lang. Doch ohne unsere welschen Freunde könnten wir heute das 25jährige Bestehen von e'mobile nicht feiern. **Nos amis romands** haben den Verband massgeblich geprägt. Neben Henri Payot, der später auch Präsident der AVERE wurde, war **Jean Temperli**, von 1982 - 1998 der treue, umsichtige Sekretär der ASVER. Er hatte von der Westschweiz aus nicht nur die Administration der ASVER besorgt sondern auch viele Kontakte im Zusammenhang mit der Teilnahme der ASVER am Autosalon in Genf geknüpft. Michel Aguet, (Präsident) und Max-François Roth (Direktor der Ofel, heute les Electriciens Romandes) haben diese Aktivitäten mit viel Herzblut mitgetragen und es ermöglicht, dass das Generalsekretariat des Verbands bis Ende 2002 an der Chemin de Mornex in Lausanne beheimatet war.

Die 1. Generalversammlung der ASVER fand 1981 in Bern mit 17 Mitgliedern statt. Heute zählt der Verband e'mobile mehr als 80 Mitglieder und jährlich kommen einige dazu. Mit andern Worten e'mobile wächst und gedeiht.

Auf Initiative von Henri Payot und mit Unterstützung von Elektrizitätswerken, welche Elektromobile förderten, wurde die **VSE-Kommission für Elektrofahrzeuge** ins Leben gerufen noch bevor **Wilfried Blum** 1984 zum VSE kam. Für mich war jedoch Wilfried immer der Vater der Elektromobile. In der Deutschschweiz stimmt dies sicher. Als ich 1989 als Vizedirektorin die Kommunikation des VSE übernahm, war er noch Chefredaktor des VSE-Bulletins in meinem Team. Daneben setzte er sich unermüdlich - vor allem auch in seiner Freizeit - für Elektromobile ein. Er opferte zahlreiche Wochenenden für die Begleitung der „Tour de Sol“ und weiterer Anlässe.

Ab 1986 organisierte er zusammen mit dem ACS den Grand Prix Formel E. Mit dieser On-Road-Meisterschaft sollte er die Alltagstauglichkeit von Elektrofahrzeugen belegt werden. Diese fanden jeweils auf unterschiedlich angelegten Strecken in verschiedenen Regionen der Schweiz statt.

Dabei wurde Wilfried massgeblich von **Curt Schild**, Direktor des ACS unterstützt. Er war schon an der Gründungsversammlung der ASVER vom 9. Sept. 1980 dabei und war von 1988-1997 Vize-Präsident der ASVER. Als Vater des Grand prix Formel E war er sich nicht zu schade, als Rennleiter diese On-Road-Meisterschaften zu coachen. Er wollte sich mit seinem Engagement für Elektromobile sicher als technikfreundlicher, moderner, aufgeschlossener Direktor profilieren. Er betrachtete Elektro- und Solarmobile als Schrittmacher für zukünftige Produkte und konnte sich damit natürlich etwas vom TCS abheben, der ja auch Gründungsmitglied von e'mobile war. Curt Schild war immer eine wichtige Referenz, wenn es galt beim VSE um zusätzliches Geld zu betteln, da der ACS e'mobile finanziell stark unterstützte. Noch heute ist er ein treuer Besucher des Standes von e'mobile am Autosalon in Genf.

Im Mai 1990 erschien das erste **Mobile** als offizielles Organ der ASVER, dessen deutscher Teil fast vollumfänglich aus der Feder von Wilfried stammte. Er war Redaktor und teilweise Layouter und sprühte vor Ideen, um die neuen Fahrzeuge bekannt zu machen. Schon in der 1. Nummer veröffentlichte er einen Fahrvergleich von 6 Elektromobilen, die er natürlich alle selbst getestet hatte. Eines davon war der Larel. Selbstverständlich fand Wilfried, dass der VSE nicht nur mit Worten Elektromobile unterstützen sollte, sondern auch selbst eines besitzen sollte. Zu Beginn konnte er immer irgendeinen Autoimporteur überzeugen, dem VSE für längere oder kürzere Zeit ein Elektromobil zu leihen, damit er es testen – und dann auch darüber schreiben – konnte. Doch einmal kam die Stunde der Wahrheit und die Frage stellte sich, woher der VSE das Geld nehmen sollte, um ein teures Elektromobil anzuschaffen: Erstens konnte der Verband von den Mitgliederbeiträgen nur schlecht und recht leben und zweitens besass der VSE einen äusserst sparsamen Finanzchef. In den 80er und 90er Jahren gab es aber noch ein Zusatzbudget für Kommunikation, das mir unterstellt war und von den Überlandwerken bezahlt wurde. Da ich den Einsatz von Wilfried äusserst schätzte und Elektromobile schliesslich zeigten, dass Strom auch sauber im Verkehr eingesetzt werden konnte, beschlossen wir, dass der VSE das Elektromobil als PR-Vehikel brauche und es wurde aus meinem PR-Budget bezahlt. Mit dieser Aktion habe ich mir wahrscheinlich den berühmten Stein im Brett von Wilfried gesichert. Der Finanzchef hat Wilfried und mich dafür zwar schwer getadelt, aber machen konnte er nichts und die VSE-Mitarbeiter, welche für Post und Logistik zuständig waren, haben den Larel sehr geschätzt. Endlich konnten die Tonnen Papier, welche der VSE an seine Mitglieder verschickte, zur Post gefahren werden und mussten nicht mehr mit dem Handwagen gestossen werden.

Bereits in der Nr.3 vom Juli 1992 findet sich im Mobile ein Artikel: Was ist ein Hybrid-Auto und wie funktioniert es? Dabei wird über die Kurzerprobung eines VW Golf Elektro-Hybrid berichtet.

Interessanterweise haben dann die Japaner – allen voran Toyota und Honda – dieses Konzept 5 Jahre später alltagstauglich umgesetzt.

Dank der Unterstützung der Westschweizer wurde Mobile von Anfang an zweisprachig herausgegeben. 1997 erschien Mobile für die AVERE erstmals auf Englisch und holländisch resp. Flämisch. Damit wurde das schweizerische Mobile zur internationalen Zeitschrift. Dass es sein Erscheinen vor ein paar Jahren eingestellt hat, bedauern viele mit mir. Noch jetzt treffen bei der Geschäftsstelle von e'mobile regelmässig Anfragen betreffend dieser Fachzeitschrift ein.

Im Anschluss an die Tour de Sol 1986, nach dem Unfall in Tschernobyl, wurde der **Fahrer- und Konstrukteurverband Solar-/Elektromobile (FKVS)** eine Interessengemeinschaft der Benutzer und Entwickler von Solarmobilen gegründet. 1989 war der FKVS Mitbegründer der **Fédération Internationale des Promoteurs de Véhicules électriques (FIVE)** mit Sitz in Zürich. Als **Edi Stolz** Geschäftsführer von FIVE war, kreuzten sich unsere Wege beim VSE häufig. Neben dem FKVS entstand auf Anregung von Wilfried der ElektromobilClub der Schweiz, **ECS**. Damit wollte er aus der schon verschworenen Gesellschaft der Pioniere von Elektrofahrzeugen analog zum ACS und TCS einen Verein machen, um den Erfahrungsaustausch zwischen den Elektromobilbesitzern zu fördern und diese auch an Anlässen zusammenzubringen. Wilfried übernahm selbst das Präsidium. ECS gefiel mir kommunikationsmässig sehr gut. Da musste man nicht so viel erklären wie bei ASVER. Ziel war natürlich, dass die Mitgliederzahlen zunahm, wie einst bei ACS und TCS. Als Vize-Direktorin des VSE durfte ich jeweils an den Weihnachtessen die Ehrungen der Mitglieder vornehmen. Auf diese Weise konnte ich zeigen, dass der VSE Elektromobile unterstützt. Eines der Projekte des ECS war **Park&Charge**, das innovative System zum Nachladen von Elektromobilen beim Parken, das in vielen Städten getestet wurde.

Selbstverständlich kaufte Wilfried auch für sich selbst ein Elektromobil. Ich vergesse nie, wie er mit seiner Frau im Saxo électrique nach Wien fuhr. Diese Reise musste natürlich minutiös geplant werden, mussten doch die Batterien immer wieder aufgeladen werden, sei es während eines langen Mittaghalts oder nachts. Er schaffte es bravourös und konnte so zeigen, dass Elektromobile bereits alltagstauglich sind. Er zeigte auch, dass Elektromobilmfahrer vorausplanen und sehr bewusst fahren, eine Eigenschaft, die im Verkehr so viele Probleme lösen könnte. Dies machte mir grossen Eindruck.

Urs Muntwyler, war der Vater der Tour de Sol. Ihm ging es darum, die Solarenergie zu propagieren. Er war aber offen genug, dass Wilfried Blum mit Elektromobilen die Tour de Sol begleiten durfte und der VSE dabei einen Wettbewerb durchführen konnte, was gar nicht allen VSE-Mitgliedern passte, obwohl man da in ganz anderem Zusammenhang von Strom sprach. 1985 rollte die 1. Tour de Sol in 5 Etappen von Romanshorn über Winterthur nach Genf. Ich selbst liess mir mit unseren Söhnen die Ankunft beim Technorama nicht entgehen. Dies war meine 1. Begegnung mit Elektrofahrzeugen. Wilfried bot mich dann bei der Tour de Sol immer auf, wenn er glaubte, es bräuchte jemanden „Wichtiger“ vom VSE. So gab ich mein 1. Interview an der Tour de Sol im Jahre 1989 kurz nach meinem Eintritt beim VSE und 1992 hielt ich einen Vortrag am Begleitsymposium in Saas Fee.

Urs Muntwyler war auch der Programmleiter des **Förderprogramms Leichteletromobile des Bundesamts für Energiewirtschaft, welches 1992 lanciert wurde**. Ziel war eine Stärkung der vorhandenen Branche und Unterstützung in Bereichen, wo technologische Lücken bestanden (Batterien, Sicherheit etc.). Das damalige BEW war Elektromobilen wohl gesinnt. **Martin**

Pulfer, Peter Cunz, Gerhard Schriber, Hermann Scherrer, Martin Stettler, Jürg Gfeller, Eduard Kiener, Chantal Purro, Alec Baer, Walter Steinmann, Michael Kaufmann waren beim BfE die wertvollen Kontaktpersonen, die sich zum Teil mit viel persönlichem Engagement mehrere Jahre für die Welt der Elektrofahrzeuge eingesetzt haben. Die Reihenfolge sollte mehr oder weniger auf die Anzahl «Kontakttage» für Elektromobile abgestimmt sein. Von der ersten Stunde an dabei war Jürg Gfeller, der als Gründungsmitglied das BfE vertrat. Ohne die finanzielle Unterstützung des BfE hätte der VSE kaum so lange bei e'mobile mitgemacht.

1994 wurde der **Grossversuch mit Leichtelektromobilen (LEM)** vom BEW lanciert. 34 Gemeinden hatten sich dafür beworben. In 5 Gemeinden: Langenthal, Monthey, Morges, Mendrisio und Wil wurden Anlässe organisiert und der Kauf von Elektromobilen mit 37% Rabatt auf den Fahrzeugen propagiert. Schliesslich wurde Mendrisio für den Grossversuch ausgewählt und das InfoVEL aus der Taufe gehoben. Zusammen mit dem Mobile und dem ECS übernahm die ASVER die Aufgabe, die Erkenntnisse aus dem Grossversuch in den anderen Teilen der Schweiz zu verbreiten und umzusetzen. Daraus sind immer bedeutendere Projekte und eine immer engere Zusammenarbeit mit dem BEW entstanden.

Dabei weitete sich das Feld natürlich in die italienischsprachige Region aus und die Zusammenarbeit mit **Marco Piffaretti** begann. Wilfried unterstützte ihn wo er konnte und ich vergesse nie, wie ich nach einer Elektromobil-Ausstellung in Como, welche im Anschluss an ein E-mobil-Symposium in Mendrisio durchgeführt wurde, ein Elektroauto nach Lugano überführte. Mein Mann war wie auf Nadeln, ob wir wohl die Garage von **Gianni Scagliola** schaffen würden, da es von Como nach Lugano auf der Autobahn doch immer nur aufwärts geht und man somit keinen Strom rekuperieren konnte. Mein Mann beschied anschliessend, dass ich kein Elektromobil kaufen durfte, da wir ja auch an einem Hang wohnen.

Wilfried konnte immer wieder die verschiedensten ausländischen Firmen überzeugen, ihm für die **Probefahrten**, welche er in der ganzen Schweiz organisierte, Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Dies ging so weit, dass er 1999 lange bevor die Schweizer Toyota-Vertreter überhaupt wussten, was ein Hybrid-Fahrzeug ist, er ein solches – noch rechtsgesteuertes Fahrzeug für den Linksverkehr in Japan – erhielt und mit mir von Bern nach Zürich fuhr. Selbstverständlich berichtete er im Mobile darüber. Ich durfte dieses Fahrzeug dann vom VSE (damals noch in Zürich) nach Winterthur fahren und mein Mann fand endlich, dieses Fahrzeug würde er akzeptieren. Dies führte dazu, dass wir in die Toyota Garage gingen und einen Prius bestellen wollten. So etwas hatte die Geschäftsführerin noch nie erlebt. Da kommt jemand, den sie vorher noch nie gesehen hatte, in die Garage und will ohne Beratung ein Fahrzeug bestellen, das man gar nicht kaufen konnte. Konsterniert klärte sie uns auf, dass es den ja noch gar nicht gäbe und man den eh nur „leasen“ und nicht kaufen könne und erst noch nur als Firma. Doch diese Hürden schreckten uns nicht ab und so gehörte ich im Jahre 2000 zu den ersten Fahrern eines Prius und war etwas später, als das Leasinggebot aufgehoben wurde, eine der ersten Besitzerinnen eines Hybridautos. Wo immer ich meinen Prius parkte, erlebte ich, dass Männer sich neugierig dem Auto näherten und mich mit grossen Augen fragten, ob dies nun wirklich ein Prius sei. Anscheinend war ihnen aufgefallen, wie geräuscharm ich die Parklücke füllte. Häufig fragten sie mich auch, welche Erfahrungen ich mit diesem Hybridauto mache und wollten wissen, wie es sich mit einem normalen Auto vergleiche.

Die Anzeige mit dem Betriebszustand machte meinen Enkeln am meisten Eindruck. Sie waren besonders fasziniert, wenn wir es schafften, dass die Batterie beim Hinunterfahren sich auflud und plötzlich mit dem Wechsel von blau auf grün anzeigte, dass sie voll mit rekuperiertem Strom geladen war. Wann immer ich sie von der Schule abholte, nahmen sie Freunde mit auf die

Heimfahrt, um diesen zu erklären, was denn ihr Grossmuetti für ein spezielles Auto habe, das viel weniger Benzin verbrauche und beim Bremsen die Batterien lade. Ich bin überzeugt, dass sie es noch schaffen werden, dass auch ihr Vater ein Hybridauto kauft. Ich jedenfalls habe es geschafft, unseren amerikanischen Nachbarn dank Mitfahren zu überzeugen, dass er anstelle seines alten Porsches einen Prius kaufte.

Als im Jahre 2003 bekannt wurde, dass nun ein noch besserer und schönerer Prius auf den Markt käme, bestellte ich den neuen so früh, dass ich bereits im März 2004 erneut wahrscheinlich einen der ersten neuen Prius besass, damit ich unserem jüngeren Sohn, der damals aus Holland in die Schweiz zurückkehrte, meinen „alten“ geben konnte. So konnte er etwas umweltfreundlicher von Winterthur an die Uni Konstanz fahren, da die Reise mit dem Zug mehr als doppelt so lange dauert. Der neue Prius ist zwar leistungsstärker, aber ich schaffe den versprochenen niedrigeren Benzinverbrauch nicht. Diesen Sommer habe ich mal mit unserem Sohn Prius getauscht. Dabei haben wir festgestellt, dass bei gleicher Fahrweise und Strecke der „Alte“ genauso mindestens 5,3 Liter auf 100km verbraucht wie der „Neue“.

Als ich in der **VSE-Kommission für Elektrofahrzeuge** den VSE vertreten durfte, war **Camille Jacquet**, damals Direktor der Städtischen Werke Winterthur, Präsident dieser VSE-Kommission. Er warb in der Branche und im VSE-Vorstand unermüdlich für mehr Elektrofahrzeuge, mehr Geld vom VSE, damit die Sichtbarkeit der Elektromobile erhöht werden konnte. Selbstverständlich wurde in Winterthur Park&Charge getestet und spezielle Parkplätze für Elektromobile geschaffen.

1998 übernahm **René Bautz** das Präsidium der Kommission und wurde im gleichen Jahr auch Nachfolger von Henri Payot als Präsident der ASVER, respektive von e'mobile. Er hat es geschafft, die ASVER in e'mobile überzuführen und auch die Statuten so anzupassen, dass das „e“ nicht mehr nur für Elektro stand sondern auch für eco. Dies kam mit der Namensänderung 2001 zum Ausdruck, als das Wort «effizient» eingefügt wurde. Seither heisst e'mobile **Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge**. Auf den 1. Januar 2003 machte e'mobile einen weiteren Schritt auf dem Weg zu einem professionellen Fachverband: Geschäftsleitung, Administration und Buchhaltung wurden in Bern zu einem eigenständigen Geschäftssitz zusammengeführt und mit Marc Mosimann ein erster hauptamtlicher Geschäftsleiter angestellt. Im Frühling 2004 löste ihn **Susanne Wegmann** als Geschäftsleiterin ab. Susanne war immer eine stille, bescheidene Schafferin und Macherin. Nach ihrer Rückkehr 1988 aus Australien, wo sie die erste „Solar Challenge“ erlebte, war die promovierte Naturwissenschaftlerin als Journalistin tätig. Für das Oltner Tagblatt berichtete sie über Elektromobilitätsanlässe und wurde auf einer Fahrt im Elektrofahrzeug des Medien-Begleittrosses der Tour de Sol von Schaffhausen nach Olten vom Virus e'mobile gepackt. Schon bald wurde sie Medienbeauftragte für den Grossversuch in Mendrisio. Dadurch entwickelte sich eine immer engere Zusammenarbeit mit dem Chefredaktor des Mobile, Wilfried Blum und dem ECS. Susanne unterstützte Wilfried, der zunehmend andere Aufgaben für den VSE übernehmen musste, wo immer sie konnte. Als Mitglied der Marketing-Kommission der ASVER, für die der alljährliche Auftritt am Autosalon in Genf seit 1992 von grosser Bedeutung war, betreute sie die Medien. Auch ihr gehört ein grosses Merci für Ihre Arbeit für e'mobile.

Es gäbe noch viele Personen zu erwähnen: z.B. **Urs Schwegler**, den manche als «Vater» des Grossversuchs bezeichnen und der bereits zu Zeiten der ASVER mit vielen neuen Ideen im Verband tatkräftig mitwirkte. Damit möchte ich mich bei allen entschuldigen, die ich nicht erwähnt habe. Dies bedeutet nicht, dass sie für e'mobile nicht wichtig sind, es bedeutet einfach,

dass ich nicht alles weiss über e'mobile. Doch eines weiss ich sicher, ohne **René Bautz** gäbe es e'mobile heute wohl nicht mehr und wir könnten das 25jährige Bestehen nicht feiern. Dafür möchte ich ihm ganz herzlich danken und mit diesem kleinen Präsent für "very important Persons" zeigen, dass er für e'mobile very important ist und bleibt. Ich wünsche e'mobile für die nächsten 25 Jahre viel Erfolg. Vivat, Crescat, Floreat.

Def. 26. 10. 05AE