



09.02.2018

Elektromobilität – Vorbild Bund und öffentliche Lade- stationen

Bericht zu Händen der UREK-N

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Ein an der Sitzung der UREK-N vom 22. Januar 2018 gestellter Antrag verlangt einen Bericht über die Umsetzung der Motion Buttet (16.3063) «Elektromobilität. Der Bund muss ein Vorbild sein». Der Bund soll zudem dafür sorgen, dass entlang aller Nationalstrassen an geeigneten Stellen Ladeinfrastrukturen installiert werden.

Der vorliegende Bericht zu Händen der Mitglieder der UREK-N wurde in Zusammenarbeit zwischen der armasuisse, dem ASTRA und dem BAFU erstellt.

2 Umsetzung Motion Buttet (16.3063)

Wie wird die von beiden Räten 2017 überwiesene Motion Buttet (16.3063) «Elektromobilität. Der Bund muss ein Vorbild sein» umgesetzt? Die Motion verlangt, dass der Bund im Bereich Elektromobilität mit gutem Vorbild vorangehe.

Die Motion Buttet verpflichtet die Organe des Bundes dazu, im Rahmen des wirtschaftlich und technisch Möglichen die Elektromobilität zu bevorzugen. Ausnahmen sind für Fahrzeuge möglich, die noch nicht als Elektroversion vorhanden sind oder bei denen es zu nicht vertretbaren Mehrkosten kommen würde. Zuständig für die Beschaffung der Fahrzeuge der Bundesverwaltung ist das Bundesamt für Rüstung (armasuisse).

In Umsetzung der Motion wird gegenwärtig geprüft, inwieweit die rechtlichen Grundlagen¹ und die Weisungen des VBS² angepasst werden müssen. Weiter ist in Abklärung, ob das bestehende Angebot von armasuisse an Elektrofahrzeugen für die Bundesverwaltung gegebenenfalls mittels öffentlichen Ausschreibungen ausgebaut werden muss. Schliesslich wird eruiert, inwiefern Handlungsbedarf in Bezug auf die notwendigen Anpassungen der Infrastruktur besteht. Die finanziellen Konsequenzen und der weitere Zeitplan sind derzeit noch offen.

Unabhängig von der Motion Buttet setzen die Bundesverwaltung und bundesnahe Betriebe seit längerem auch im Rahmen des Aktionsplans «Energie-Vorbild Bund»³ Massnahmen zur Elektromobilität um. Diese umfassen die Beschaffung effizienter Fahrzeuge (Massnahme 24) und Bereitstellung von Lade-
stationen für Elektrofahrzeuge (Massnahme 28).

¹ u.a. Verordnung vom 23. Februar 2005 über die Fahrzeuge des Bundes und ihre Führer und Führerinnen (VFBF; SR 514.31)

² Weisungen über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen

³ <https://www.energie-vorbild.admin.ch/vbe/de/home.html>

3 Ladeinfrastrukturen

Wie will der Bund dafür sorgen, dass entlang aller Nationalstrassen an geeigneten Stellen den gängigen Normen und Standards entsprechende Ladeinfrastrukturen in naher Zukunft effektiv installiert werden, die vorzugsweise einheimischen, erneuerbaren Strom liefern und auch auf Langstrecken den Umstieg auf Elektrofahrzeuge komfortabel ermöglichen?

Bei Schnellladestationen entlang der Nationalstrassen muss zwischen solchen auf Raststätten und jenen auf Rastplätzen unterschieden werden.⁴ Raststätten befinden sich im Besitz der Kantone. Der Bund hat hier keine Kompetenz, Vorgaben zum Bau und Betrieb von Schnellladestationen zu machen. Mit den «Empfehlungen zum Aufbau von Schnellladestationen entlang der Nationalstrassen» des Bundesamts für Strassen⁵ (ASTRA) wurde jedoch erreicht, dass einheitliche Vorgaben in den meisten Fällen vollumfänglich umgesetzt wurden.

Rastplätze befinden sich hingegen im Besitz des Bundes. Der Bund darf sich hier gemäss Artikel 7a Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG)⁶ nicht am Bau und Betrieb von Schnellladestationen beteiligen. Dies ist somit privaten Anbietern überlassen. Deshalb erarbeitet das ASTRA derzeit ein Verfahren, um die rund 100 Rastplätze gleichzeitig geeigneten Firmen in einem Bewerbungsverfahren zum Bau und Betrieb von Schnellladestationen anzubieten. Hierzu werden Minimalstandards definiert, welche die Anbieter erfüllen müssen. Diese orientieren sich eng an den diesbezüglichen Empfehlungen des ASTRA für Raststätten.

Es werden u.a. technische Anforderungen aufgestellt hinsichtlich des diskriminierungsfreien Zugangs, der angebotenen Steckertypen und der minimalen Stromstärken. Auch die Anbieter müssen Anforderungen erfüllen, um am Verfahren zugelassen zu werden. Somit wird die hohe Qualität der Schnellladeangebote für alle gängigen Elektrofahrzeuge sichergestellt. Die Verwendung von vorzugsweise erneuerbarem Strom, idealerweise aus einheimischer Produktion, soll mindestens als Empfehlung in den Anforderungen enthalten sein.

Es wird angestrebt, dass das Bewerbungsverfahren im ersten Halbjahr 2018 gestartet wird. Vorgängig soll ein Hearing zu den Konditionen mit den potenziellen Interessenten durchgeführt werden. Sobald die Anbieter bestimmt sind, kann mit den Arbeiten zur Ausrüstung der Rastplätze mit ausreichender Stromstärke begonnen werden. Diese Arbeiten werden durch das ASTRA vorfinanziert, die Kosten werden über ein Entgelt von den Betreibern der Ladestationen anteilmässig zur Laufzeit der Bewilligung zurückerstattet. Die Kosten für den Bau der Ladestationen haben die Betreiber selbst zu tragen, hierzu leistet das ASTRA keine finanziellen Beiträge.

Unter Berücksichtigung der Fristen für die Bau- und Plangenehmigungsverfahren werden die ersten Schnellladestationen auf Rastplätzen voraussichtlich frühestens im Jahr 2019 eröffnet werden können.

⁴ Vgl. Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 14.3997 der KVF-N vom 06.10.2014, Voraussetzungen für ein Schnellladenetz für Elektroautos auf Nationalstrassen, Juni 2017

⁵ In der aktuellsten Fassung vom Juli 2017:
<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/elektromobilitaet/schnellladestationen-autobahnraststaetten.html>

⁶ SR 725.11