

Bundesamt für Energie BFE
Herr Pascal Previdoli
Stv. Direktor BFE
3003 Bern

Thomas Hügli
Leiter Fachstelle Mobilität

Swisspower AG
Bändliweg 20
Postfach
8048 Zürich

Telefon +41 (0)44 253 82 90
Telefax +41 (0)44 253 82 31
thomas.huegli@swisspower.ch
www.swisspower.ch

14. Oktober 2014

**Externe Konsultation zum Bericht zur Motion 12.3652
«Elektromobilität. Masterplan für eine sinnvolle Entwicklung»**

Sehr geehrter Herr Previdoli

Vielen Dank für die Möglichkeit, zum obengenannten Bericht Stellung zu nehmen. Die Swisspower Stadtwerke sind als Querverbundunternehmen in allen Energieanwendungen – Strom, Wärme und Mobilität – tätig und setzen dabei auf eine ganzheitliche Sichtweise. Daher ist es uns wichtig, Ihnen unsere Meinung darzulegen.

Wir gratulieren dem Autorenteam zu einem ausgewogenen Bericht. Aus diesem geht hervor, dass die Elektromobilität zwar viele Chancen für einen umweltschonenderen Individualverkehr bietet, jedoch nicht bevorzugt behandelt werden sollte. Das Ziel muss vielmehr sein, alle Möglichkeiten zur Senkung des CO₂-Ausstosses auszuschöpfen. Dazu gehören nicht nur Elektrofahrzeuge, sondern genauso Erdgas/Biogas- und Hybridautos sowie Benzin- und Dieselfahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoss von weniger als 95 g/km («Eco-Mobile»). Dass der Bund genau diesen technologieneutralen Ansatz verfolgt und auch im Bericht aufzeigt, begrüssen wir sehr. Denn Elektromobilität sollte nur ein Mittel zum Zweck, aber nicht Selbstzweck sein.

Auf einige Aussagen des Berichts gehen wir gerne näher ein:

3.3 Information und Beratung

Für den Durchbruch der Elektromobilität gehören Information und Beratung – inklusive der Möglichkeit für Probefahrten – zu den wichtigsten Massnahmenbereichen. Wir begrüssen, dass der Bund dies gleich sieht wie wir und einen grossen Teil seiner Mittel dafür verwendet. Allerdings regen wir an, diese Mittel gezielter einzusetzen und besser zu bündeln. Kritisch stehen wir Massnahmen gegenüber, die einseitig über die Elektromobilität informieren anstatt eine Übersicht über die verschiedenen Antriebe und Treibstoffe mit ihren Vor- und Nachteilen zu bieten. Beispielsweise erscheint es uns unverhältnismässig, dass dem Forum Elektromobilität in drei Jahren mehr als eine Million Franken zur Verfügung gestellt wurde. Deutlich sinnvoller finden wir den technologieneutralen Ansatz der Agentur EcoCar. Wir fordern, dass die vorhandenen Bundesgelder Organisationen und Projekten dieser Art zufließen. Die Aussage im Bericht, wonach die Massnahmen im Bereich Infor-

mation und Beratung «angepasst und neu aufgelegt» werden, lässt uns hoffen, dass unsere Forderung in den nächsten Jahren umgesetzt wird.

3.4 Vorbildfunktion Bund

Neben Information und Beratung halten wir die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand für den zweiten wichtigen Massnahmenbereich zur Förderung der alternativen Antriebe. Die Swisspower Stadtwerke machen vor, dass eine solche Vorbildfunktion sofort möglich (Quick Wins) und auch wirtschaftlich durchaus machbar ist. Bei mehreren unserer Partner machen Erdgas/Biogas- und Elektroautos mehr als die Hälfte der Flotte aus. Ein solches Vorgehen erwarten wir auch vom Bund, zumal die Gesamtkosten – gerade von Erdgas/Biogasautos – in vielen Fällen mit jenen von Benzinautos mithalten können. Die zurückhaltenden Aussagen des Berichts zu diesem Thema enttäuschen uns; die aufgezeigten Massnahmen genügen nicht. Auch die Argumentation überzeugt uns keineswegs. Erstens wird nur auf die Beschaffungskosten statt auf die beim Flottenmanagement üblichen Gesamtkosten (TCO) verwiesen. Zweitens wird argumentiert, die für die Beschaffung zuständigen Personen seien «noch ungenügend über das Angebot der Fahrzeuge und deren Potenzial informiert». Dies darf keine Begründung sein. Wenn der Bund – genau wie viele Swisspower Partner – klare Beschaffungsvorgaben macht, werden der individuelle Handlungsspielraum und persönliche Präferenzen der zuständigen Personen auf ein Minimum reduziert. Dringliche Verbesserungen sehen wir daher – analog der Massnahme MN 4 – bei den Beschaffungsvorgaben. Statt wie bisher auf die Energieeffizienzkategorien zu achten, sollte zumindest bei den Personenwagen der CO₂-Wert ausschlaggebend sein. Dies schafft auch einen Anreiz, kleinere und leichtere Fahrzeuge zu kaufen. Selbstverständlich sollen die verschärften Beschaffungsvorgaben technologieneutral formuliert sein.

3.5 Ladeinfrastruktur

Zentral ist aus unserer Sicht der Aufbau eines flächendeckenden, nicht diskriminierenden Schnellladenetzes. Denn die bisherigen Studien und Praxistests zeigen, dass die Nutzerinnen und Nutzer ihre Elektrofahrzeuge fast ausschliesslich zu Hause oder am Arbeitsplatz laden. Als Ergänzung für längere Fahrten eignen sich vor allem Schnellladestationen entlang von Autobahnen. Wir teilen die im Bericht geäusserte Meinung, dass die Ladeinfrastruktur für Elektroautos durch private Unternehmen aufgebaut und finanziert werden soll. Die Aufgabe der EVU zur Ladeinfrastruktur sehen wir primär darin, Käufer von Elektroautos zu beraten (sichere Lademöglichkeiten zu Hause und im Unternehmen), das Verteilnetz wenn nötig auf die zusätzlichen unregelmässigen Lasten vorzubereiten und private Betreiber von öffentlichen, halb-öffentlichen oder halb-privaten Ladestationen fachlich zu unterstützen. Auch bei den Arbeiten für ein schweizweit kompatibles Zugangs- und Abrechnungssystem, das wir für wichtig halten, ist die Unterstützung der EVU sinnvoll.

MN 6: «Ultra-low emission zones»

Diese Massnahme betrifft vorwiegend die grösseren Schweizer Städte und daher auch die Swisspower Stadtwerke. Wir erachten den Ansatz als interessant, die Grundlagen für solche Zonen zu schaffen – zumal die Entscheidung zur Einführung ohnehin bei den Städten bleibt. Auch das Kriterium der Energieeffizienz anstelle der Luftschadstoffe begrüssen

wir. Allerdings sollte der CO₂-Grenzwert nicht zu tief angesetzt sein. Anstelle der im Bericht genannten 50 g/km erachten wir 95 g/km als sinnvoll, weil der Bund diesen Wert im Rahmen von EnergieSchweiz gegenüber der Bevölkerung kommuniziert (≤ 95 CO₂ g/km = «Eco-Mobil») und weil dieser Wert mit dem geplanten CO₂-Zielwert für 2020 (Erstes Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050) identisch ist. Nicht zuletzt erhöht dieser realistische Wert die politischen Erfolgchancen von «Ultra-low emission zones» und wird dem Anspruch der Technologieneutralität gerecht.

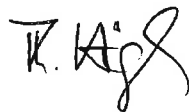
Dem Auftrag des Parlaments, einen Masterplan nur für die Elektromobilität zu erstellen, standen wir als Vertreter von Gesamtenergieanbietern anfangs skeptisch gegenüber. Umso positiver werten wir es, dass die Autoren des Berichts den Auftrag als Chance zu einer breiter gefassten Auslegeordnung genutzt haben. Dennoch kann der Bericht nicht darüber hinwegtäuschen, dass in der Schweiz eine Mobilitätsstrategie fehlt, die als Grundlage für konkrete Massnahmen dient. Auch die Energiestrategie 2050, in welcher der Bereich Mobilität trotz seines Anteils von 40 Prozent am gesamten Schweizer CO₂-Ausstoss nur marginal behandelt wird, hat diesbezüglich keine Fortschritte gebracht. In den nächsten Jahren führt aus unserer Sicht kein Weg an der Erarbeitung einer ganzheitlichen Mobilitätsstrategie vorbei, die beschreibt, wie die Mobilität als Teil des Energiesystems Schweiz energieeffizienter und klimaschonender ausgestaltet werden kann.

Wir freuen uns, wenn Sie unsere Rückmeldungen bei der Überarbeitung des Berichts berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "A. Bürkler".

Alfred Bürkler
Geschäftsleiter

A handwritten signature in black ink, appearing to read "T. Hügli".

Thomas Hügli
Leiter Fachstelle Mobilität