

Die eAgenda von Swiss eMobility:

5 Meilensteine auf dem Weg der Schweiz in die Elektromobilität

Positionspapier im Kontext der Entwicklung des Masterplans Elektromobilität

Die zweite Jahreshälfte 2013 ist gezeichnet durch die Lancierung verschiedenster neuer Elektroautos in der Schweiz, welche die das bestehende Modellspektrum von voll- und teilelektrischen Fahrzeugen umfassend ergänzt. Weitere Fahrzeuge werden 2014 folgen. Die Automobilhersteller haben ihre Hausaufgaben gemacht, die Angebotsvielfalt an Elektrofahrzeugen nimmt ständig zu und somit geniessen Kundinnen und Kunden eine wachsende Marken- und Modellauswahl. Fahrzeugseitig entwickelt sich die Elektromobilität auch im vierrädrigen Personenverkehr damit im Plan. Nun gilt es, das Augenmerk detailliert auf die Rahmenbedingungen zu richten, die für den Betrieb der emissionsarmen Elektrofahrzeuge nötig sind. Hier ist die öffentliche Hand gefordert.

Auf Bundesebene wird mit der Erstellung des Masterplans Elektromobilität bereits konzeptionell an diesen Rahmenbedingungen gearbeitet. Ausgelöst wurde die Erstellung des Masterplans durch eine nationalrätliche Motion, die sich im Wesentlichen an der **Schweizer Roadmap Elektromobilität** orientiert, die von über 30 Verbänden und Unternehmungen getragen wird und deren Erarbeitung auch vom Bundesamt für Strassen unterstützt wurde. Der Verband Swiss eMobility, der seine inhaltlich-konzeptionelle Arbeit ebenfalls auf diese Road Map stützt, fordert daher, dass der Masterplan folgende Punkte berücksichtigt:

1. Erstellung eines **flächendeckenden Schnellladenetzes** für sämtliche auf dem Schweizer Markt erhältlichen schnellladefähigen Elektroautos. Wo dies trotz privatwirtschaftlicher Unterstützung nicht gelingt, d.h. insbesondere in kleineren Gemeinden und Randgebieten, sind ergänzende Infrastrukturleistungen der öffentlichen Hand zu erbringen.
2. Es sind **Verordnungen** zu erlassen, die die **benötigten Ladeinfrastrukturen** nach ihren jeweiligen Leistungen und Zwecken beschreiben und für die Schweiz ist ein Stufenplan zu entwickeln, bis wann welche Anzahl und welche Art von Ladeplätzen zu errichten sei. Damit wird ein uneingeschränkter Betrieb für elektrischer Fahrzeuge gewährleistet.
3. Eine Harmonisierung der kantonalen Vielfalt bei der **Besteuerung** von Elektrofahrzeugen und/oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge ist anzustreben. Der Bund sollte gegenüber den Kantonen Empfehlungen abgeben.
4. Ein **Bonus- & Malussystem** beim Verkauf von Neuwagen ist als Instrument zur Förderung emissionsarmer Autos landesweit zu etablieren.
5. Für die Bürgerinnen und Bürger sind **Fachstellen für Elektromobilität** als direkte und wohnortnahe Beratungs- und Informationseinrichtungen zu etablieren.



Die Forderungen der eAgenda im Detail

- 1. Erstellung eines flächendeckenden Schnellladenetzes für sämtliche auf dem Schweizer Markt erhältlichen schnellladefähigen Elektroautos. Wo dies trotz privatwirtschaftlicher Unterstützung nicht gelingt, d.h. insbesondere in kleineren Gemeinden und Randgebieten, sind ergänzende Infrastrukturleistungen der öffentlichen Hand zu erbringen.**

Schnellladeinfrastruktur bietet für eAutofahrerinnen und -fahrer einen unabdinglichen Nutzen für die Überwindung weiterer Distanzen. Mit einem flächendeckenden Schnellladenetz wird die viel zitierte Reichweitenproblematik innerhalb der Landesgrenzen weitgehend eliminiert. Wenn innerhalb 20 Minuten 80% der Reichweite durch das Schnellladen hinzugewonnen werden kann, ersetzt das emissionsarme Elektroauto das verbrennungsmotorisch betriebene Fahrzeug nahezu gleichwertig.

Mit dem Projekt EVite wird als weltweite Novität in der Schweiz ein Schnellladenetz privatwirtschaftlich aufgebaut. Es kann davon ausgegangen werden, dass auf Hauptverkehrsachsen und in Ballungszentren ein grosser Teil des Ladenetzes aus privater Hand finanziert wird. Randgebiete und kleinere Gemeinden hingegen könnten bei diesem Vorgehen erst sehr spät mit Schnellladeinfrastruktur versorgt werden. Zur Attraktivitätssteigerung dieser Standorte und Sicherstellung elektromobiler Nutzerbedürfnisse, gilt es in den kommenden Jahren Schnellladepunkte in die öffentliche Infrastruktur zu integrieren. Sei dies durch direkte Zuschüsse oder Kredite mit geringer Verzinsung oder durch das Bilden von Errichtungs- und Betreiberpools verschiedener lokaler, öffentlicher und/oder privater Akteure. Verbindliche Zielwerte und Zeitpunkte sind festzulegen.

Als einer dieser Zielwerte soll gelten, dass bis Ende 2015 in jeder Gemeinde mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern mindestens eine Schnellladestation zu errichten ist.

- 2. Es sind Verordnungen zu erlassen, die die benötigten Ladeinfrastrukturen nach ihren jeweiligen Leistungen und Zwecken beschreiben und für die Schweiz ist ein Stufenplan zu entwickeln, bis wann welche Anzahl und welche Art von Ladeplätzen zu errichten sei. Damit wird ein uneingeschränkter Betrieb für elektrische Fahrzeuge gewährleistet.**

Es ist bekannt, dass Elektroautos überwiegend zu Hause oder am Arbeitsplatz geladen werden. Damit aber in Zukunft alle Menschen in der Schweiz auf (teil)elektrische Fahrzeuge umsteigen können, braucht es passende Anschlüsse in ausreichender Quantität für ein sicheres Aufladen. Dem Ausbau der



Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz ist derzeit Vorrang zu geben, da damit auch Personen umsteigen können, die derzeit keinen Garagen- oder sonstigen Stellplatz mit Stromanschluss haben (z.B. parkieren auf öffentlichen Parkfeldern und -zonen). Für die fehlenden Ladekapazitäten sind Pläne zu erarbeiten, wo und wie viele Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum benötigt werden, wie sich die rechtliche Situation präsentiert – als Parkplatz für Elektroautos oder als neue Kategorie „Ladestelle“ - und wer sie betreiben darf.

Zusätzlich ist bei Neubauten oder Renovationen dafür zu sorgen, dass sie für die Erstellung von Ladeinfrastrukturen vorbereitet sind (z.B. durch den Einbau von Lehrrohren, Verkabelung und Verteiler in Einstellhallen, etc).

Für öffentliche Einrichtungen wie Parkhäuser, Einkaufszentren oder Veranstaltungseinrichtungen sind Richtwerte zu definieren, wieviele Park- und Ladeplätze für die Elektromobilität bereit zu stellen und wie sie zu organisieren sind.

3. Eine Harmonisierung der kantonalen Vielfalt bei der Besteuerung von Elektrofahrzeugen und/oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge ist anzustreben. Der Bund sollte gegenüber den Kantonen Empfehlungen abgeben.

Die Motorfahrzeugsteuer für Elektroautos ist in jedem Kanton anders geregelt, die meisten privilegieren Elektroautos, aber auch diskriminierende Steuerpraktiken existieren. Die Steuer- und Abgabepolitik im Bereich der Motorfahrzeuge ist Kompetenz der Kantone. Um die für die Kundinnen und Kunden verwirrende Vielfalt ist verringern, ist der Bund angehalten, Empfehlungen zuhanden der Kantone zu erlassen. Auf dieser Basis kann die Politik in den Kantonen Anpassungen vornehmen. Die positiven Effekte der Elektroautos besonders hinsichtlich ihrer geringen CO₂-Werte dürfen gerade in der Phase der Marktdurchdringung nicht durch regulatorische Schranken gebremst werden.

4. Ein Bonus-/ Malus-System beim Verkauf von Neuwagen ist als Instrument zur Förderung emissionsarmer Autos landesweit zu etablieren.

Eine beschleunigte Verbreitung von emissionsarmen Fahrzeugen unter 95g CO₂/km bietet ein hohes und zugleich kosteneffizientes CO₂-Reduktionspotential. Insbesondere können voll- und teilelektrische Fahrzeuge hier einen substantiellen Beitrag leisten und zugleich die Automobilimporteure von Strafzöllen auf weniger emissionsarme Fahrzeuge entlasten. Vor diesem Hintergrund gilt es nun, ein landesweites Bonus-/ Malus-System beim Kauf von Neuwagen zu etablieren. Umweltschonende Neuwagen werden vergünstigt, dafür umweltbelastende verteuert. Dieses System ist



aufkommensneutral zu gestalten. Anpassungen der Zahlungshöhen über die Zeit, wenn mehr emissionsarme Fahrzeuge unterwegs sind, sind vorzusehen, damit der Druck auf weitere Verbesserung der Ökobilanz der Fahrzeuge aufrecht erhalten bleibt. Dieses System führt zu keinem zusätzlichen Einsatz öffentlicher Mittel und wirkt dennoch als eine Form des Kaufzuschusses für emissionsarme Fahrzeuge.

5. Für die Bürgerinnen und Bürger sind Fachstellen für Elektromobilität als direkte und wohnortnahe Beratungs- und Informationseinrichtungen zu etablieren.

Die elektromobile Entwicklung verändert nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch unseren Umgang mit Mobilität. Erst recht, da mit den aktuellen Smartphonetechniken weitergehende Mobilitätsdienstleistungen erbracht werden können. Für viele Menschen sind diese neuen Möglichkeiten aber noch fremd oder erwecken sogar Angst und Unsicherheit. Um für die Chancen und Sorgen unabhängigen Sachverstand anbieten zu können, sind Fachstellen für Elektromobilität zu schaffen, die die Bürgerinnen und Bürger informieren, aufklären und helfen, gewohnte Mobilitätsmuster zu verändern und sich den neuen Chancen hin zu öffnen. Diese Fachstellen sollen, wo immer möglich, in bestehende Energie- und/oder Mobilitätsberatungsangebote der Gemeinden und/oder Kantonen integriert werden..

