

15.3961 – Interpellation

CO2-Reduktion durch Elektromobilität

Eingereicht von Schneider-Schneiter Elisabeth
Einreichungsdatum 24.09.2015
Eingereicht im Nationalrat
Stand der Beratungen Im Rat noch nicht behandelt

Eingereichter Text

Im Bericht in Erfüllung der Motion 12.3652 zur Elektromobilität der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats, die den Bund auffordert, als Vorbild aufzutreten und "elektrisch angetriebene Fahrzeuge zu beschaffen, wo dies organisatorisch, ökologisch und ökonomisch möglich und sinnvoll" sei, hält der Bund fest, dass die Bundesverwaltung bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen derzeit noch zurückhaltend sei. Ein stärkeres Bekenntnis zur Elektromobilität durch die Departements- und Amtsleitungen wäre wünschenswert und hätte eine starke Signalwirkung, den Anteil von Elektrofahrzeugen mittelfristig deutlich zu erhöhen. Gleichzeitig wurden Massnahmen definiert, die in der Mehrzahl aber erst mittelfristig umgesetzt werden sollen, und die eine gewisse Skepsis der Elektromobilität gegenüber erkennen lassen. Im Gegensatz zur abwartenden schweizerischen Haltung fördert zum Beispiel Deutschland die Elektromobilität aktiv und im breiten Mass.

Der Bundesrat wird gebeten, über folgende Fragestellungen zu berichten:

1. Weshalb nimmt er angesichts des enormen möglichen CO2-Reduktionspotenzials der Elektromobilität eine derart defensive, zurückhaltende Haltung ein?
2. Wie beabsichtigt er im Rahmen seiner Vorbildfunktion, die Departemente und Ämter noch vermehrt für eine kritisch-wohlwollende Beschäftigung mit der Elektromobilität zu motivieren?
3. Hat er die im Bericht in Erfüllung der Motion 12.3652 aufgeführten kurzfristigen Massnahmen zur unverzüglichen Umsetzung in Auftrag gegeben bzw. wann gedenkt er dies zu tun?
4. Kann er sich vorstellen, die für die vermehrte Verbreitung der Elektromobilität erforderlichen Infrastrukturen zusammen mit Partnern der Privatwirtschaft, z.B. im Rahmen eines PPP-Modelles, zu realisieren?

Antwort des Bundesrates vom 18.11.2015

Zu Frage 1:

Der Bundesrat sieht die Elektromobilität als eine Schlüsseltechnologie zur Erreichung ambitionierter energie- und klimapolitischer Ziele in der Schweiz. Die bestehenden Massnahmen wie z.B. die CO2-Emissionvorschriften für neue Personenwagen sowie die bereits eingeleiteten Massnahmen im Rahmen der Energiestrategie 2050 beschleunigen die Marktdurchdringung der Elektromobilität.

In der Schweiz liegt der Anteil neu zugelassener rein elektrischer Personenwagen im ersten Halbjahr 2015 bei knapp 1 % der Neuzulassungen und ist somit gut drei Mal höher als jener in Deutschland. Gemäss Zahlen des deutschen Kraftfahrt-Bundesamts beträgt in Deutschland der Anteil im gleichen Zeitrahmen 0,3 %.

Zu Frage 2:

Im Rahmen von Energie-Vorbild Bund will die Bundesverwaltung ihre Energieeffizienz verbessern und eine Vorbildfunktion übernehmen. Drei Massnahmen des Aktionsplans Energie-Vorbild Bund betreffen direkt die Elektromobilität: Bereitstellung von E-Bikes, Kriterien zur Beschaffung energieeffizienter Fahrzeuge, Bereitstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Diese Massnahmen werden im Rahmen der verfügbaren Mittel aus bestehenden Krediten finanziert. Darüber hinaus werden auch die "Weisungen über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung von Verwaltungsfahrzeugen" teilrevidiert (gestützt auf die Verordnung vom 23. Februar 2005 über die Fahrzeuge des Bundes und ihre Führer und Führinnen (VFBB, SR 514.31)). Dies unter anderem mit dem Ziel, bei künftigen Beschaffungen besonders energieeffiziente Fahrzeuge zu berücksichtigen. Zudem führt aktuell das Bundesamt für Rüstung (armasuisse) als zentrale Fahrzeugbeschaffungsstelle der Bundesverwaltung zusammen mit dem Bundesamt für Energie (BFE) bei den einzelnen Ämtern und Departementen Veranstaltungen durch, um diese für die Beschaffung energieeffizienter Fahrzeuge zu sensibilisieren.

Zu Frage 3:

Die Umsetzung der im Bericht zur Erfüllung der Motion 12.3652 aufgeführten kurzfristigen Massnahmen soll bis 2016 gestartet werden. Einzelne Massnahmen, wie zum Beispiel die Erhöhung der Mittel für Pilot- und Demonstrationsprojekte, wurden bereits umgesetzt. Weitere kurzfristige Massnahmen, wie beispielsweise jene zur Koordination und Planung im Bereich Ladeinfrastruktur, sind in Umsetzung. Schliesslich gibt es noch Massnahmen, deren Umsetzung momentan aufgegleist wird. Eine Übersicht ist im Bericht ab Seite 42 zu finden.

Zu Frage 4:

Aus dem Postulat 14.3997 "Voraussetzungen für ein Schnellladenetz für Elektroautos auf Nationalstrassen" sowie insbesondere der Motion 12.3652 ergeben sich politische Aufträge, die Schnellladeinfrastruktur entlang der Nationalstrassen zu fördern. Zur Umsetzung dieser Aufträge hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) damit begonnen, zwischen Eigentümern der Raststätten (Kantone), Konzessionsnehmern, Verbänden und weiteren Akteuren aus der Privatwirtschaft zu vermitteln. Aufgrund unterschiedlicher Auflagen und Zuständigkeiten in jedem Kanton stellt die Installation jeder Schnellladestation ein aufwändiges Projekt dar. Dies gilt insbesondere entlang der Nationalstrassen (zusätzliche rechtliche Grundlagen). Allerdings ist der Aufbau von Schnellladeinfrastruktur keine öffentliche Aufgabe. Deshalb ist keine weitergehende Beteiligung des Bundes bei der Realisierung angedacht (auch nicht im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft). Das BFE prüft hingegen derzeit, in welcher Form seitens Bund die Unterstützung für Koordination und Planung von weiterer Ladeinfrastruktur ausserhalb des Nationalstrassennetzes ausgedehnt werden kann.

Erstbehandelnder Rat
Nationalrat