

Elektronisch an
verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch

Bern, 24. Januar 2022

Stellungnahme Teilrevisionen der Raumplanungsverordnung und der Energieeffizienzverordnung (Vernehmlassung 2021/102)

Sehr geehrte Damen und Herren


Vielen Dank für die Gelegenheit, zu den Teilrevisionen der Raumplanungsverordnung und der Energieeffizienzverordnung Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Teilrevision Raumplanungsverordnung (RPV): Wir begrüßen die Vereinfachungen im Bewilligungsverfahren für den Bau von Solaranlagen. Für die nötige Beschleunigung des Ausbaus sind diese wichtig.

Teilrevision Energieeffizienzverordnung (EnEV): Wir unterstützen die Änderungsvorschläge vollumfänglich. Sie bringen wichtige Verbesserungen für die Transparenz in Bezug auf die Energieeffizienz auf dem Automarkt.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Raumplanungsverordnung RPV

Art. 32a

Meldepflicht auch für Flachdächer in Wohnzonen sowie für Parkplatzüberdachungen vorsehen

Die in Art. 32a Abs. 1^{bis} vorgesehenen Änderungen ermöglichen nur Verfahrenserleichterungen in Arbeitszonen. Eine Ausweitung der Erleichterungen auf Flachdächer in weiteren wenig empfindlichen Zonen ist unseres Erachtens sinnvoll. Eine Ausweitung auf Fassadenanlagen ist zumindest in Arbeitszonen umzusetzen und in Wohnzonen zu prüfen.

PV-Anlagen auf Parkplatzüberdachungen in Wohnzonen unterliegen schon heute in der Regel der Meldepflicht. In Industrie- und Gewerbegebieten gibt es ohne Zweifel ein grosses Potenzial für den PV-Ausbau z.B. auf Überdachungen von Supermarkt- oder Mitarbeiterparkplätzen. Was in Wohnzonen gilt, sollte auch in den weniger empfindlichen Arbeitszonen gelten. Dieser Anwendungsfall sollte entweder in der Verordnung oder im erläuternden Bericht erwähnt werden.

Im Weiteren ist festzulegen, worauf sich «das Dach um höchstens einen Meter überragen» bezieht.

Antrag

Abs. 1^{bis}: Auf einem Flachdach oder einem geringfügig geneigten Dach **sowie auf Parkplatzüberdachungen** in einer Arbeitszone **und in ästhetisch wenig empfindlichen Teilen der Wohnzone** gelten sie auch dann als genügend angepasst, wenn sie:

- a. Das Dach um höchstens einen Meter **ab Oberkante Attika (Aufkantung am Flachdachrand)** überragen; und ...

Art. 32c

Wir begrüssen die vorgeschlagene Ausweitung des Begriffs «Standortgebundenheit» für Solaranlagen ausserhalb von Bauzonen. Damit werden Doppelnutzungen ermöglicht, ohne dass die klare Trennung zwischen Bau- und Nichtbauzonen verwässert wird. Die Präzisierungen zu den Anwendungsfällen im erläuternden Bericht erscheinen uns jedoch zu restriktiv.

Strassenverbauungen und Zäune ebenfalls aufnehmen

Die Anwendungsmöglichkeiten im Bereich von Strassen werden im erläuternden Bericht nirgends erwähnt. Dies obwohl bereits zwei Überdachungen von Autobahnen in der Schweiz geplant sind. Einfachere Überdachungen wären auch auf Kantonsstrassen möglich, hier sind auch Skaleneffekte durch Standardisierung denkbar. Im Hinblick auf lokale Effekte der Klimaerhitzung sind auch photovoltaische Beschattungselemente im städtischen Bereich denkbar. Naheliegend wären zudem Freiflächenanlagen an Autobahnböschungen sowie in Autobahnauffahrten. Ebenfalls eine interessante Nutzungsmöglichkeit sind Solarzäune.

Antrag

Abs. 1 Bst. a: in ästhetischer Hinsicht in Flächen wie Fassaden, Staumauern, **Strassenverbauungen, Zäune** oder Lärmschutzwände integriert werden, ...

Stausee-Anlagen auch in tieferen Lagen

Anlagen auf Stauseen sollen zugelassen werden, aber nur solche über 1800 m.ü.M. Viele Stauseen liegen jedoch tiefer.

Antrag

Abs. 1 Bst. b: mobil auf einem Stausee ~~im alpinen Raum~~ schwimmend angebracht werden; oder («im alpinen Raum» streichen)

Weniger Restriktionen für Agri-PV

Anlagen in der Landwirtschaft sollen gemäss dem erläuternden Bericht nur dann zugelassen werden, wenn die Produktivität der Ernten verbessert wird. Wir schlagen vor, umgekehrt zu formulieren: Wenn die Produktivität der Ernten nicht verschlechtert wird. Auch ein Schutz der Kulturen z.B. vor Hagelschlag oder zu starker Sonneneinstrahlung (ohne Ertragssteigerung) sollte unseres Erachtens als «Vorteil für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung» betrachtet werden und damit gemäss Bst. c bewilligungsfähig sein.

Antrag

Abs. 1 Bst. c: in Gebieten, die an Bauzonen angrenzen, in Strukturen integriert werden, die **keine Nachteile** für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung bewirken oder die entsprechenden Versuchs- und Forschungszwecken dienen.

Exkurs LBV

Im Zusammenhang mit Agri-Photovoltaik (APV) weisen wir noch auf folgende Schwierigkeit hin: In der Schweiz gilt der limitierende Passus, wonach **Freiflächen-PVA, und somit auch APV, per Definition nicht zur landwirtschaftlichen Nutzfläche gehören** (*Landwirtschaftliche Begriffsverordnung LBV Art. 16*). Da *Direktzahlungen via Direktzahlungsverordnung DZV* nur für Flächen innerhalb der landwirtschaftlichen Nutzfläche entrichtet werden (DZV Art. 35 Abs. 1), gibt es für APV-Flächen demnach keinerlei DZV-Beiträge. Dies bedeutet, dass durch die Landwirtschaft weder Basis- noch Biodiversitätsbeiträge beansprucht werden können, selbst wenn die Flächen unter den Panels extensiv bewirtschaftet werden und dadurch einen Beitrag an die lokale Biodiversität leisten. Eine erfolgreiche Promotion der APV in der Schweizer Landwirtschaft setzt aber voraus, dass die finanziellen Rahmenbedingungen für die Bauernbetriebe stimmen.

Antrag:

Art. 16 LBV Abs. 1 Bst. f: ~~Flächen mit Photovoltaik-Anlagen~~ (streichen)

Art. 42 Abs. 5

Wir sind einverstanden mit der vorgeschlagenen Verordnungsänderung.

Energieeffizienzverordnung EnEV

Wir begrüßen und unterstützen die Änderungsvorschläge vollumfänglich. Sie bringen wichtige Verbesserungen für die Transparenz in Bezug auf die Energieeffizienz auf dem Automarkt. Wir haben zwei konkrete Forderungen dazu. Diesbezüglich möchten wir klar festhalten, dass selbst ohne diese zwei Forderungen die vorgeschlagene Revision der Energieetikette für uns bereits eine wesentliche Verbesserung im Vergleich zum Status Quo darstellt.

Erstens fordern wir zusätzlich ambitioniertere Klassengrenzen. Erst eine Verschiebung um eine Klasse ermöglicht es, die effektiven Effizienzvorteile der besten Modelle zu zeigen. Für die – dringend nötige - Marktverschiebung hin zu energieeffizienteren Autos ist dies zentral.

Zweitens fordern wir Mindestanforderungen bezüglich der Energieeffizienz, analog zu den Vorschriften für alle anderen relevanten energieverbrauchenden Produkten wie Haushaltsgeräte, Lampen, Fernsehgeräte, Klimageräte, Heizungspumpen, Warmwasserboiler etc.

Wir begrüßen die Änderungsvorschläge vollumfänglich.

Mit Klassengrenzen basierend auf prozentualen Effizienzunterschieden kann die Energieetikette effektive Effizienzunterschiede zwischen den Modellen zeigen, was mit der heutigen gleichmässigen Verteilung der Klassen auf den Markt kaum möglich ist.

Der aktuelle UVEK-Vorschlag zur Bestimmung der Klassengrenzen bringt folgende konkrete Vorteile gegenüber dem aktuellen System:

- Die künftigen Effizienzklassen sind an den geltenden CO₂-Flottenzielwert gekoppelt und Modelle, die diesen nicht erreichen, werden bestenfalls mit der Effizienzklasse C ausgezeichnet. Dies entspricht viel eher den Erwartungen. Heute ist es für Konsumentinnen und Konsumenten unverständlich, dass Modelle in der besten Klasse sind, die den Zielwert deutlich überschreiten.
- Alle Klassen sind prozentual gleich gross und können so Effizienzunterschiede zwischen Automodellen angemessen aufzeigen.
- Künftig kann die Energieetikette zeigen, dass Elektroautos energieeffizienter sind als Modelle mit Verbrennungsmotor. Heute sind alle Elektroautos in der besten Klasse A – zusammen mit Verbrennungsmotor-Modellen, die bis zu 151 g CO₂/km ausstossen. Der aktuelle Zielwert liegt bei 118 g CO₂/km.
- Eine unterschiedliche Anzahl an Modellvarianten bei verschiedenen Modellen und Technologien wirkt sich nicht verfälschend auf die Klassen aus.
- Sollte sich der Markt verschlechtern, kann die Energieetikette dies künftig zeigen. Heute verschieben sich die Klassengrenzen in diesem Fall zu tieferer Ambition und ‚gehen mit‘.
- Die Klassengrenzen ändern nicht mehr jährlich ziemlich kurzfristig, sondern nur mit der längerfristigen Verschärfung des Flottenzielwertes. Dies sorgt für eine bessere Planbarkeit für alle Akteure.
- Die künftige Berechnung der Klassengrenzen ist deutlich nachvollziehbarer und transparenter als die heutige stochastische Formel.

- Alle anderen in der Schweiz gültigen Energieetiketten basieren auf einem ähnlichen System wie dem aktuell vorgeschlagenen. Klassengrenzen werden durch prozentuale Effizienzunterschiede bestimmt, regelmässige Verschärfungen werden im Voraus angekündigt. Solche Klassengrenzen entsprechen damit der Gewohnheit und den Erwartungen von Konsumentinnen und Konsumenten.

Forderung: ambitioniertere Klassengrenzen

Das UVEK schlägt vor, dass die Grenze zwischen den Klassen B und C dem geltenden CO₂-Flottenzielwert entspricht. Bild 1 zeigt diesen Vorschlag sowie die aktuellen Elektromodelle und die energieeffizientesten Modelle mit Verbrennungsmotor.

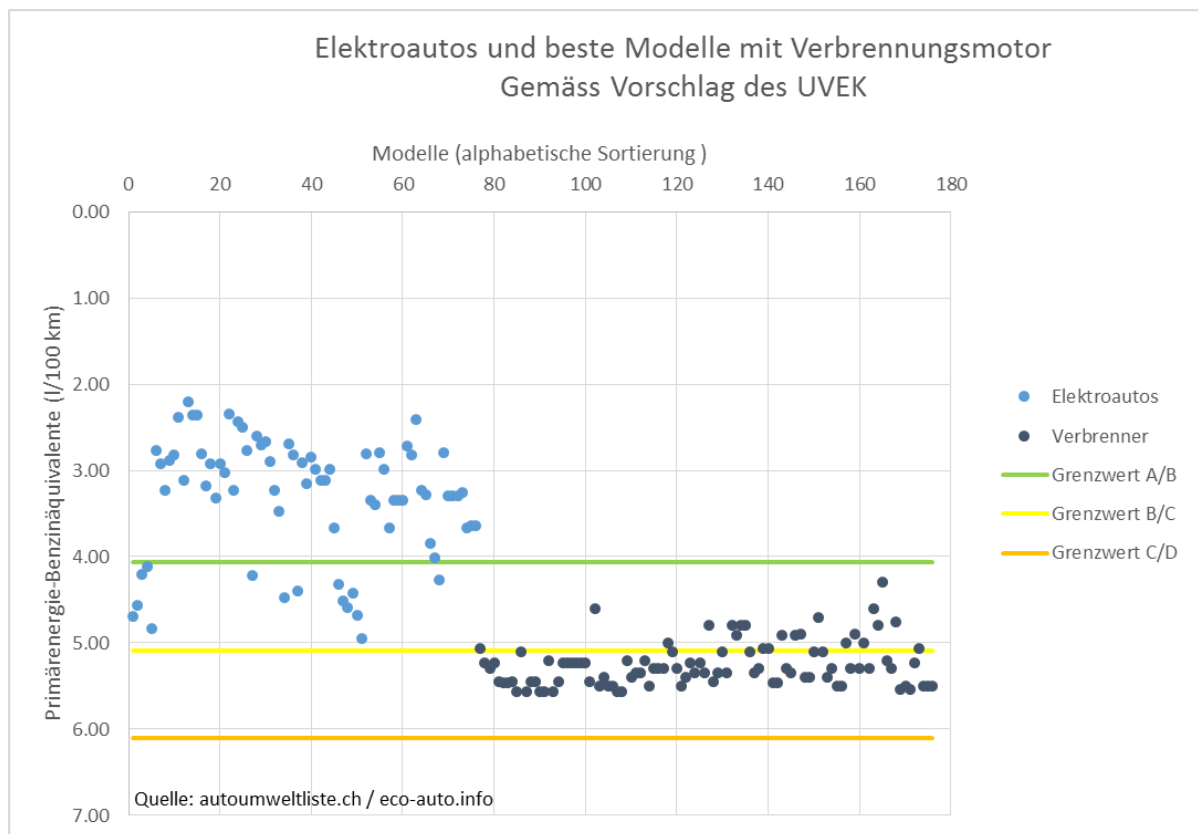


Bild 1: Klassen gemäss Vorschlag des UVEK mit aktuellen Elektromodellen sowie den energieeffizientesten Modellen mit Verbrennungsmotor.

Aus Bild 1 wird deutlich, dass die Klasse A bei höherer Ambition angelegt sein muss. Mit dem UVEK-Vorschlag sind die allermeisten Elektroautos in Klasse A, einige in Klasse B. Das beste Modell ist um 45% besser als die Grenze der Klasse A. Die besten Modelle mit Verbrennungsmotor (Erdgas- und Hybridmodelle) schaffen es in Klasse B – die allermeisten äusserst knapp. Klasse B vermittelt den Eindruck, ein Modell sei nahe an der „best available technology“ – nämlich nur eine Klasse schlechter. Effektiv können aber Modelle in der Klasse A um 56% energieeffizienter sein als solche der Klasse B. Diese enormen Effizienzunterschiede vermag die Energieetikette mit den vorgeschlagenen Klassengrenzen nicht zufriedenstellend zu vermitteln.

Es braucht darum eine Verschiebung der Klassengrenzen hin zu höherer Ambition um eine Klasse: der durch den geltenden CO₂-Flottenzielwert bestimmte Benchmark sollte die Grenze zwischen den Klassen C und D bestimmen, anstatt den Klassen B und C. Der CO₂-Flottenzielwert ist ein Durchschnittswert, der also bei der mittleren Klasse D angesiedelt werden sollte.

Bild 2 zeigt, dass diese ambitionierteren Klassengrenzen grosse Vorteile bringen. Insbesondere ermöglicht es diese Skala, die effektiven Effizienzvorteile der besten Modelle zu zeigen – ein Hauptziel der Energieetikette. Die bessere Transparenz zeigt sich bei Elektroautos, dem aktuell am schnellsten wachsenden Marktsegment.

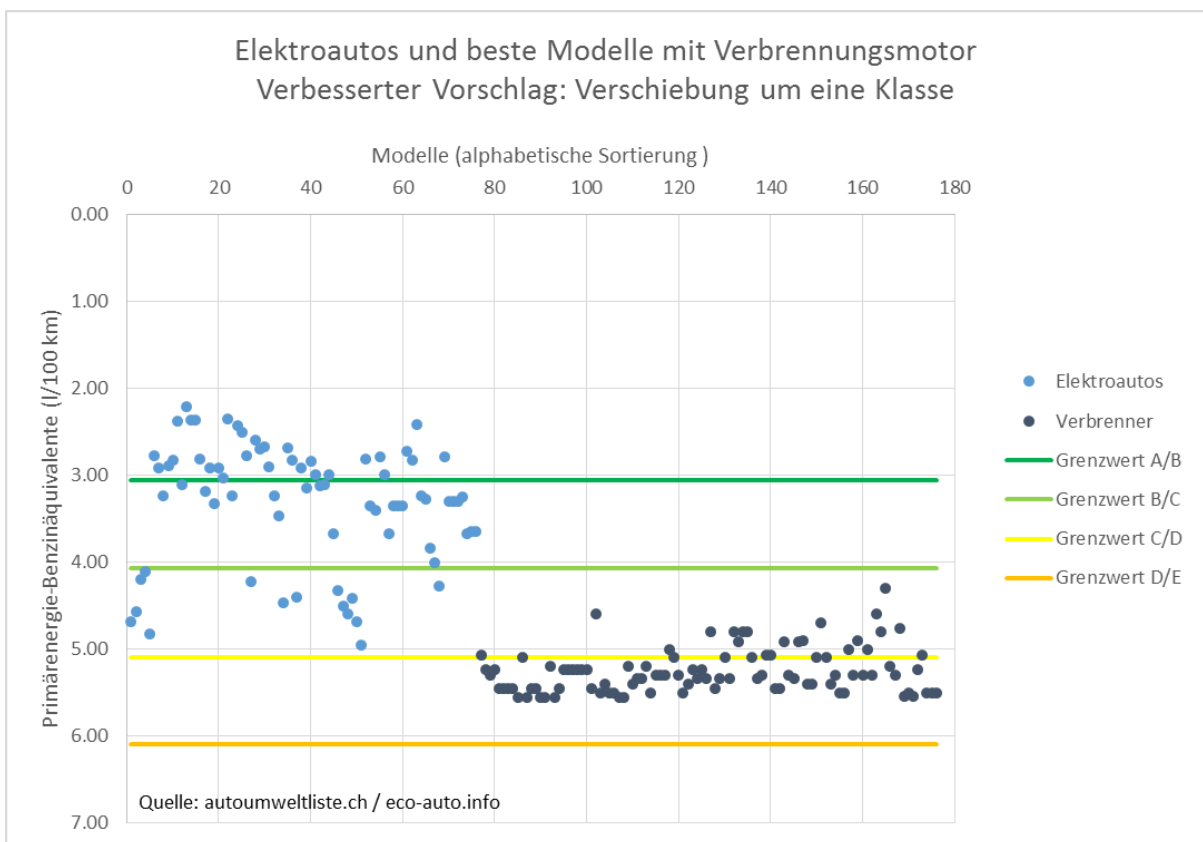


Bild 2: Der verbesserte Vorschlag mit ambitionierteren Klassengrenzen ermöglicht es, die effektiven Effizienzvorteile der besten Modelle zu zeigen.

Nicht nur zeigt der verbesserte Vorschlag die effektiven Effizienzunterschiede zwischen Elektroautos und Autos mit Verbrennungsmotor, sondern er ermöglicht auch eine bessere Differenzierung von Elektroautos im Hinblick auf deren Energieeffizienz. Bilder 1 und 2 zeigen deutlich, dass auch hier grosse Effizienzunterschiede bestehen.

Im Kampf gegen den Klimawandel ist eine rasche Markttransformation hin zu energieeffizienten Automodellen dringend. Es wäre kontraproduktiv, in der Energieetikette die diesbezügliche Überlegenheit der besten Modelle zu verschleiern anstatt sichtbar zu machen.

Forderung: Mindestanforderungen bezüglich der Energieeffizienz (Klasse F)

Bei fast allen relevanten energieverbrauchenden Produkten gibt es Mindestanforderungen an die Energieeffizienz (Ökodesign-Vorschriften), die das Inverkehrbringen betreffen, unter anderem für Kühlschränke, Abwaschmaschinen, Waschmaschinen, Tumbler, Lampen, Fernseher, Staubsauger, Klimageräte, Boiler, Heizungspumpen oder elektrische Industriemotoren. Es ist unverständlich, dass es für Autos, die viel mehr Energie verbrauchen als diese Produktkategorien, keine derartigen Mindestanforderungen gibt.

Wir fordern darum Klasse F als Mindestanforderung für das Inverkehrbringen von neuen Autos, ab 2024. Mit der ambitionierteren Skala gemäss unserem Vorschlag würde diese Vorschrift Automodelle verbieten, die mehr als 189 (Benzin) respektive 196 g CO₂/km (Diesel) ausstossen.

Der Verbrauchskatalog des TCS¹ listet 1438 verschiedene Modelle auf, die maximal 189 gCO₂/km ausstossen. Darunter finden sich Modelle aller Karosserieformen und Antriebe: Vans mit bis zu sieben Plätzen, SUVs, Kombis und Limousinen, wie auch 373 Modelle mit Vierradantrieb. Die Auto-Umweltliste des VCS² (neu eco.auto.info) wiederum listet Minibusse auf: hier finden sich zwölf Modelle mit Verbrennungsmotor, die maximal 196 g CO₂/km ausstossen, und neun mit Elektromotor.

Diese enorme Modellvielfalt demonstriert, dass Klasse F als Mindestanforderung umsetzbar ist, ohne dass unverzichtbare Modelle vom Markt genommen würden.

¹ www.verbrauchskatalog.ch, Stand 8.11.2021

² www.autoumweltliste.ch, / eco-auto.info, Stand 8.11.2021