

Konzept für die Errichtung, Ausbildung und Nutzung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge der Gruppe Verteidigung

Dokumentenkontrolle	
Projekt	Ladeinfra V/A
Datum	Stand 27.10.22
Version	1.0
Status	In Arbeit
Autor	Beat JUFER, LBA/UEWE
Anzahl Seiten	

Gültigkeit des Dokuments

(ab Unterschrift C LBA)

Änderungsgeschichte

Version	Datum	Autor(en)	Bemerkungen und Änderungen
	27.10.22	B. JUFER	Entwurf Weisungen, zur Unterschrift an CdA
	25.11.22	B. JUFER	Auf Wunsch des CdA als Konzept dem Plan Rap V vorgelegt und genehmigt

Zusatzinformationen

Projektteam	Arbeitsgruppe aus Vertretern ar/Immo, Immo V, BBL, LBA und zT APLAN
Auftraggeber	C LBA
Datei	221027 UEWE Konzept zur Errichtung Ausb Nutzung Ladeinfra für E_Fz.docx

Genehmigt am 28.11.2022:

Divisionär Rolf SIEGENTHALER



CHEF LOGISTIKBASIS DER ARMEE

INHALTSVERZEICHNIS

1	Grundlagen	3
2	Zweck und Geltungsbereich	3
3	Begriffe	3
4	Zielsetzung	3
5	Bedarfsformulierung und Planung	4
6	Verantwortlichkeiten Bau	5
7	Finanzierung Bau	5
8	Nutzungsberechtigung	5
9	Verfahren zur Nutzung	6
10	Ausbildung	7
11	Energiebezüge an fremden Infrastrukturen	7
12	Kooperationen	7
13	Kosten Bezüge	7
14	Vollzug	8

1 Grundlagen

- Verordnung der Bundesversammlung über die Verwaltung der Armee (VBVA; SR 510.30);
- Verordnung über die Fahrzeuge des Bundes und ihrer Führer und Führerinnen (VFBF; SR 514.31);
- Verwaltungsreglement (VR; Regl 51.003).

2 Zweck und Geltungsbereich

Diese Weisungen:

- a. zeigen die Grundsätze zur Errichtung und zur Finanzierung des Netzes an Ladeinfrastrukturen für die Elektromobilität auf;
- b. regeln die Nutzung und entsprechende Ausbildung;
- c. formulieren die Möglichkeiten der Kooperation mit Partnern;
- d. weisen die Zuständigkeiten zu.

Die Weisungen beziehen sich auf die Ladeinfrastrukturen für Motorräder, Personenwagen, schwere Personenwagen, Kleinbusse, Lieferwagen, Lastwagen sowie Gesellschaftswagen im Eigentum oder in der Nutzung des Bundes (Bundesfahrzeuge), die in der Gruppe Verteidigung und der Armee verwendet werden.

Für Ladeinfrastrukturen für Fahrzeuge des Bundes zum Langsamverkehr (Elektrotrend-Fahrzeuge wie E-Bike und E-Trottinett) sowie für ortsgebundene Arbeitsgeräte (wie Gabelstapler, Luftfahrzeugschlepper und Kleinfahrzeuge) gelten die vorliegenden Weisungen sinngemäss.

3 Begriffe

1. Bundesfahrzeuge: Verwaltungsfahrzeuge und die Militärfahrzeuge gemäss Art. 3 VFBF;
2. Persönliche Dienstfahrzeuge: Persönlich zugewiesene Bundesfahrzeuge;
3. Unpersönliche Bundesfahrzeuge: Fahrzeuge, die von der Verwaltung, den Betrieben oder der Truppe genutzt werden.

4 Zielsetzung

Die Ladeinfrastrukturen sollen:

- a. die effiziente Nutzung von Fahrzeugen mit Elektro- und Hybrid-Plug-in-Antrieb der Gruppe Verteidigung und der Armee sowie weiterer Fahrzeuge des Bundes innerhalb der ganzen Schweiz ermöglichen;
- b. eine hohe Akzeptanz der Elektromobilität bei den Nutzenden fördern;
- c. für den Ausbildungs- und Verwaltungsbedarf in der normalen Lage erstellt und nach wirtschaftlichen Kriterien betrieben werden;
- d. die Möglichkeit zur Kooperation mit Partnern ausserhalb des Bundes ermöglichen, soweit es die Anforderungen der Cybersicherheit der Armee zulässt;

- e. die Zusammenarbeit mit der übrigen Bundesverwaltung erlauben, so dass ein Zugang von Fahrzeugen im Eigentum des Bundes zu Ladeinfrastrukturen des Bundes möglich ist, sofern dieser auch bezüglich Sicherheit gewährt werden kann;
- f. Handlungsmöglichkeiten für weitere Technologieentwicklungen bestmöglich offen lassen.

5 Bedarfsformulierung und Planung

Ein landesweites Netz an Ladeinfrastrukturen mit moderater Leistung ist an allen Standorten, an denen nutzungsberechtigte Fahrzeuge mit Elektroantrieb stationiert sind oder regelmässig von solchen angefahren werden, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit nach einem ausgewiesenen Bedarf aufzubauen.

An ausgewählten Standorten können auch Schnellladestationen erstellt werden, wenn diese durch die Anzahl und Art der Nutzung der Fahrzeuge mit Elektroantrieb wirtschaftliche Vorteile bieten. Leistungsfähige Ladeinfrastrukturen für schwere Fahrzeuge sind so auszulegen, dass sie sekundär nach vordefinierten Nutzungskriterien auch als Schnellladestationen für leichte Fahrzeuge genutzt werden können.

Die räumliche Gestaltung hat auf die Nähe zu den Arbeitsplätzen, auf die Abstellplätze für die Fahrzeuge, auf die Parkplatzkonzepte und die Kosten zur Erschliessung zu achten. An grösseren Standorten sind Cluster zu bilden, um eine optimale Auslastung und kostengünstige Erschliessung zu ermöglichen.

Ladeinfrastrukturen sind möglichst an einfach zugänglichen und witterungsgeschützten Standorten (wie Vordächer) zu erstellen. In Hallen sind diese nur möglich, wenn die Zugänglichkeit auch für berechtigte Nutzer möglich ist und die Brandschutzvorschriften eingehalten werden können.

Ladestationen sollen möglichst ausserhalb von Schutzzonen gebaut werden. Das Schutzzonenkonzept gibt die Möglichkeiten der Datenübertragung von Ladeinfrastrukturen vor.

Bei der Planung von Bauarbeiten sind bauliche Vorbereitungen (wie Verlegung von Leerrohren und Erstellung von Sockeln) in Erwägung zu ziehen, so dass eine spätere Erweiterung mit (zusätzlichen) Ladeinfrastrukturen kostengünstig möglich ist.

Anpassungen an neue Bedürfnisse sind über die üblichen Immobilienprozesse vorzunehmen.

Zur Vereinfachung von Bau und Wartung sowie der elektronischen Vernetzung ist auf eine Standardisierung der Ladeinfrastrukturen zu achten. Dies aber so, dass möglichst keine Abhängigkeiten zu einzelnen Lieferanten die Handlungsfreiheiten einschränken.

Die elektronische Vernetzung dient der Identifikation der Nutzungsberechtigten, Überwachung und Auswertung der Bezüge. Sie ist nicht Teil des Immobilienprozesses.

Die nutzenden Verwaltungseinheiten nehmen bei der Zuteilung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf die vorhandenen Ladeinfrastrukturen Rücksicht. Die Logistikkategorie der Armee teilt der Truppe nur Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb zu, wenn die Ladung an Infrastrukturen des Bundes oder von Kantonen dem Bund zur Verfügung gestellten Ladeinfrastrukturen gewährleistet ist.

Die Zuteilung von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb ist so vorzunehmen, dass die unmittelbare Einsatzbereitschaft auch bei einem Stromunterbruch gewährleistet bleibt. Die Ladeinfrastrukturen sind so zu gestalten, dass ein Laden grundsätzlich auch bei einem Ausfall der Kommunikationssysteme möglich ist.

6 Verantwortlichkeiten Bau

Die Ladeinfrastrukturen innerhalb der Liegenschaften im Verantwortungsbereich der armasuisse werden als Baubedürfnis nach den üblichen Prozessen von den Nutzern und Mietern beauftragt und von der armasuisse realisiert.

Von der armasuisse werden die Vorgaben zur Standardisierung der Ladeinfrastrukturen in den technischen Vorgaben 70287 "Elektroladestationen für Personalfahrzeuge" geregelt.

Das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee erlässt die Vorgaben bezüglich Signalisation und Markierung.

Die Logistikbasis der Armee als Betreiber, der Armeestab als Mieter und die armasuisse oder das Bundesamt für Bauten und Logistik als Eigentümerversreter stellen zusammen die Koordination zur Planung, Realisierung und Nutzung sicher.

Für Liegenschaften in der Verantwortung von anderen Stellen des Bundes, die durch die Gruppe Verteidigung oder die Armee genutzt werden, gelten die Vorgaben der jeweiligen Bundesstelle.

7 Finanzierung Bau

Die Finanzplanung wird nach üblichen Prozessen für Immobilienprojekte vorgenommen, wobei die Ladestationen als Teil der Immobilien betrachtet werden.

Die Bedürfnisformulierungen werden vom Armesstab in Zusammenarbeit mit der Logistikbasis der Armee erstellt.

Die Finanzierung wird von allen nutzenden Verwaltungseinheiten mitgetragen. Dies ist in der Finanzplanung auszuweisen.

8 Nutzungsberechtigung

Der Bezug von Energie für Fahrzeuge, die nicht im Eigentum oder der Nutzung des Bundes sind, ist untersagt. Ausnahmen kann der Chef der Logistikbasis der Armee bewilligen, sofern die Verrechnung sichergestellt werden kann.

Erlaubt ist aber das Laden von Elektrotrend-Fahrzeugen wie E-Bikes und E-Trottinets im Besitz von Mitarbeitenden, Armeeangehörigen und Besuchern. Diese Energiebezüge werden nicht in Rechnung gestellt.

Fahrzeuge mit Hybrid-Plug-in-Antrieb sind nach Möglichkeit aufzuladen und nicht mit fossilem Treibstoff zu nutzen.

Die Gruppe Verteidigung kann die Ladeinfrastruktur auch für Fahrzeuge der übrigen Bundesverwaltung anbieten, wenn die Sicherheit gewährleistet und der Zusatzaufwand verhältnismässig bleibt.

Eine Übersicht der Ladeinfrastrukturen, die für die Fahrzeuge der Gruppe Verteidigung und der Armee zur Verfügung stehen, wird den Nutzungsberechtigten zur Verfügung gestellt.

9 Verfahren zur Nutzung

Der Bezug von Energie direkt ab normalen Steckdosen ist für Motorräder und Motorwagen aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt.

An jedem Standort mit Ladeinfrastrukturen ist eine für die Nutzung zuständige Kontaktstelle zu bezeichnen. Die Verantwortung liegt auf Waffenplätzen beim Waffenplatzkommando, bei Flugplätzen beim Flugplatzkommando beziehungsweise bei der Logistikbasis der Armee, wenn kein Waffenplatz- oder Flugplatzkommando vor Ort vorhanden ist. Bei Liegenschaften, bei denen auch die Logistikbasis der Armee nicht permanent vor Ort vertreten ist, liegt die Verantwortung bei der hauptnutzenden Organisation.

Bei Bedarf kann an einzelnen Standorten oder für alle Ladeinfrastrukturen von der zuständigen Kontaktstelle bzw. der Logistikbasis der Armee die Nutzung von einer vorgängigen Reservation abhängig gemacht werden. Dies hat über eine Kontaktstelle oder dem Ausbaustand entsprechend auch auf elektronischem Weg zu erfolgen.

Der Zugang (Freigabe der Station und des entsprechenden Parkplatzes) wird nach folgender Prioritätenfolge gewährt:

1. Persönliche Dienstfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb;
2. Persönliche Dienstfahrzeuge mit Hybrid-Plug-in-Antrieb;
3. Unpersönliche Bundesfahrzeuge der Gruppe Verteidigung (namentlich nachts);
4. Unpersönliche Bundesfahrzeuge der übrigen Organisationen innerhalb des VBS;
5. Weitere Bundesfahrzeuge.

Für Fahrzeuge, die für unplanbare und kurzfristige Einsätze zur Verfügung stehen müssen, sind gesonderte Ladeinfrastrukturen vorzusehen, die eine permanente Ladung erlauben.

Die Ladestationen und die dazugehörigen Parkplätze sind während den üblichen Arbeitszeiten innert 30 Minuten nach dem Ladevorgang freizugeben, sofern weitere Nutzungen anzunehmen und keine weiteren Ladestationen frei sind.

Für Ladeinfrastrukturen innerhalb von Liegenschaften, die nicht in der Verantwortung der armasuisse liegen, gelten die obigen Grundsätze sinngemäss, wenn keine anderen Vorgaben von der für die Liegenschaft verantwortlichen Stelle erlassen wurden.

Es können auch mobile Ladeinfrastrukturen für temporäre Spitzenbelastungen zur Verfügung gestellt werden.

10 Ausbildung

Die Abgabe von Fahrzeugen mit Elektroantrieb ist nur an Nutzende gestattet, die sowohl bezüglich den Besonderheiten der Antriebsart des Fahrzeuges, als auch der Nutzung der Ladeinfrastrukturen eingewiesen wurden.

Das Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee definiert die Inhalte und Mittel der Ausbildung für die zivilen und militärischen Nutzenden und steuert mit dem Bereich E-Learning des Kommandos Ausbildung deren Umsetzung.

11 Energiebezüge an fremden Infrastrukturen

Antriebsenergie für Bundesfahrzeuge ist grundsätzlich an den Ladestationen des Bundes oder an vertraglich eingebundenen Ladestationen zu beziehen. Das Laden von Fahrzeugen im Eigentum bzw. der Nutzung des Bundes an weiteren Ladestationen soll die Ausnahme sein.

Das Laden an Infrastrukturen, die nicht im Besitz des Bundes sind, kann an Standorten des Bundes generell vorgesehen werden, wenn sich eigene Ladeinfrastrukturen nicht lohnen und ein entsprechendes Angebot vorliegt.

Die Kosten werden den Mitarbeitenden über die Spesen und Armeeangehörigen (Miliz) über das Truppenrechnungswesen gemäss Ziffer 5205 des Verwaltungsreglements rückvergütet, sofern kein Vertrag mit dem Anbieter besteht, der eine direkte Abrechnung beinhaltet. Bezüge mit der Travel Card Bund (TCB) sind nicht gestattet.

Für die persönlichen Dienstfahrzeuge kann auch Energie an Ladeinfrastrukturen am Wohnort des Nutzenden bezogen werden. Die LBA regelt im Zusammenhang mit persönlichen Dienstfahrzeugen des militärischen Personals die Energiebezüge und Vergütungen.

12 Kooperationen

Die Erstellung und Finanzierung von Ladeinfrastrukturen auf Liegenschaften, die durch Kantone oder Dritten zur Verfügung gestellt werden, ist im Einzelfall zu regeln. Bei der Kostenbeteiligung sind die Investitionskosten und die Betriebskosten in Relation auf die Nutzung durch die Partner zu berücksichtigen.

Für Fahrzeuge von Dritten (Mitarbeitende, Miliz-Armeeangehörige, Besucher) können Flächen für Ladeinfrastrukturen von kommerziellen Anbietern angeboten werden, sofern daraus dem Bund keine Netto-Kosten entstehen.

13 Kosten Bezüge

Durch technische Massnahmen ist sicherzustellen, dass die Energiebezüge für die Elektromobilität separat ausgewiesen werden können.

Die Logistikbasis der Armee sorgt für die Finanzierung der Energie für die Mobilität an Standorten, die in der Verantwortung der armasuisse liegen.

Zwischen den Bundesstellen werden keine Kosten in Rechnung gestellt.

14 Vollzug

Die Logistikbasis der Armee übernimmt die Federführung in der Umsetzung.

Verteiler

- Alle DU CdA
- Rüstungschef
- GS VBS
- Bundeskanzlei