

Stand 31. Januar 2026

Roadmap Elektromobilität 2025

Programmierbericht zur zweiten Etappe 2022–2025

Die Roadmap Elektromobilität ist eine Plattform, die Wirtschaft, Forschung und öffentliche Hand in der Schweiz vernetzt, um gemeinsam die Elektrifizierung des Verkehrs voranzutreiben. Sie wurde vom UVEK initiiert und wird vom Bundesamt für Energie (BFE) und Bundesamt für Strassen (ASTRA) koordiniert.

Roadmap Elektromobilität 2025

Bundesamt für Energie

Sektion Mobilität

Pulverstrasse 13

CH-3063 Ittigen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1. Zweck und Motivation der Roadmap	5
2. Ausgangslage bei der Lancierung der zweiten Etappe	5
3. Herleitung der Ziele 2025	5
4. Ziel 1: 50 % Steckerfahrzeuge bei Neuzulassungen	6
4.1 Beschreibung des Ziels.....	6
4.2 Aktueller Stand.....	6
4.3 Einflussfaktoren für die Zielerreichung	7
4.4 Würdigung der Zielerreichung	9
4.5 Folgerungen für die nächste Etappe.....	9
5. Ziel 2: 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen.....	9
5.1 Beschreibung des Ziels.....	9
5.2 Aktueller Stand.....	10
5.3 Einflussfaktoren für die Zielerreichung	10
5.4 Würdigung der Zielerreichung	11
5.5 Folgerungen für die nächste Etappe.....	11
6. Ziel 3: Nutzerfreundlich und netzdienlich laden – zu Hause, am Arbeitsort & unterwegs...11	11
6.1 Beschreibung des Ziels.....	11
6.2 Aktueller Stand.....	12
6.3 Einflussfaktoren für die Zielerreichung	12
6.4 Würdigung der Zielerreichung	13
6.5 Folgerungen für die nächste Etappe.....	13
7. Weitere Wirkungen der Roadmap 2025	13
7.1 Mitgliederkreis und Massnahmen	13
7.2 Veranstaltungen.....	14
7.3 Öffentliche Wahrnehmung	15
8. Schlussfolgerungen und Ausblick.....	15
Stellungnahmen.....	17

Vorwort

Mit dem Ende der zweiten Etappe (2022–2025) der Roadmap Elektromobilität stellt sich die Frage, auf welchen Erfolgen die nächste Etappe (2026–2030) aufbauen kann, welche Errungenschaften sie weiterführen soll und wo Änderungsbedarf besteht, um eine rasche Verbreitung der Elektromobilität zu unterstützen. Der vorliegende Bericht blickt auf die zweite Etappe der Roadmap Elektromobilität zurück.

Die Roadmap Elektromobilität ist ein freiwilliges Engagement ihrer Mitglieder, für welches das Bundesamt für Energie BFE und das Bundesamt für Strassen ASTRA den Rahmen bereitstellen. Es ist somit zu unterscheiden von den politischen Gefässen, die für die Ausgestaltung der regulatorischen Bestimmungen bestehen. Entsprechend geht es in diesem Bericht nicht um eine Wirkungsanalyse der Gesetzgebung, sondern um eine Betrachtung der Veränderungen, die dank freiwilligen Engagements ergänzend zu den regulatorischen Bestimmungen ermöglicht wurden.

Der Bericht wurde von der Geschäftsstelle und der Programmleitung der Roadmap Elektromobilität unter Beizug der Spurguppe¹ verfasst. Im Frühling 2025 wurde ein Entwurf den Mitgliedern der Roadmap zur Konsultation vorgelegt und aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen überarbeitet. Ende 2025 ging die zweite Etappe der Roadmap Elektromobilität zu Ende. Im Januar 2026 wurde der Bericht mit Vorliegen der Kennzahlen von 2025 fertiggestellt.

Den Mitgliedern der Spurguppe wurde im Januar 2026 Gelegenheit gegeben, die im Programmbericht ausgewiesene Zielerreichung aus ihrer Sicht kritisch zu würdigen. Die eingegangenen Stellungnahmen sind im Anhang beigefügt.

¹ Vertreterinnen und Vertreter aller relevanten Akteure (der sogenannten Spurguppe) haben auf Einladung der Programmleitung der Roadmap Elektromobilität im Frühling 2025 acht zentrale Herausforderungen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Elektromobilität in der Schweiz identifiziert. Die Massnahmen der dritten Etappe der Roadmap Elektromobilität richten sich an diesen Herausforderungen aus.

1. Zweck und Motivation der Roadmap

Ob die Schweiz bis 2050 klimaneutral ist, hängt nicht zuletzt vom Erfolg der Elektromobilität ab. Mit der Unterzeichnung der Roadmap Elektromobilität 2025 (zweite Etappe 2022–2025) haben sich Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft und der öffentlichen Hand dazu bekannt, die Entwicklung in diesem Bereich gemeinsam voranzutreiben.

Die Roadmap ist eine Plattform zur Vernetzung aller Akteurinnen und Akteure, die im Bereich der Elektrifizierung des Strassenverkehrs aktiv sind. Sie tragen mit eigenen Massnahmen zur Entwicklung der Elektromobilität bei. Zusätzlich engagieren sie sich mit gemeinsamen Massnahmen in Schlüsselthemen, sogenannten Leuchttürmen, wie dem Ausbau der Lademöglichkeiten, dem netzdienlichen Laden oder der Kreislauffähigkeit von Traktionsbatterien.

Die Roadmap ist kein Top-Down-Masterplan, sondern das Abbild eines dynamischen Prozesses, der von der Eigeninitiative der Teilnehmenden lebt. Diese können Projekte selbstständig vorantreiben, aber auch zusammenarbeiten, um von Synergien zu profitieren und gemeinsamen Anliegen zum Durchbruch zu verhelfen.

Im September 2024 ist die inzwischen dritte Etappe der Roadmap, die Roadmap Elektromobilität 2030, von Bundesrat Albert Rösti angekündigt worden. Die Mitglieder hatten nahezu einstimmig dafür plädiert, die Roadmap in einer weiteren Etappe fortzuführen. Ab 2026 stehen neben den Personewagen auch Lastwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Busse des öffentlichen Verkehrs im Fokus der Roadmap Elektromobilität.

2. Ausgangslage bei der Lancierung der zweiten Etappe

Die erste Etappe der Roadmap Elektromobilität geht zurück auf eine Initiative von Bundesrätin Doris Leuthard. Sie wurde am 18. Dezember 2018 in Bern von 50 Vertreterinnen und Vertretern der Elektrizitäts-, Mobilitäts- und Immobilienbranche sowie des Bundes, der Kantone und der Städte und Gemeinden unterzeichnet. Gemeinsam setzten sie sich zum Ziel, den Anteil der Steckerfahrzeuge (reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride) an den Neuzulassungen von Personewagen von damals rund 3 % auf 15 % im Jahr 2022 zu erhöhen.

Das angestrebte Ziel wurde bereits Anfang 2021 erreicht und dann im Jahresdurchschnitt 2021 mit fast 23 % deutlich übertroffen. Diese Entwicklung und die positiven Erfahrungen der ersten Jahre der Roadmap motivierten die Akteurinnen und Akteure, ihr Engagement im Rahmen einer «Roadmap Elektromobilität 2025» weiterzuführen. Unter dem Eindruck des dynamischen Wachstums der Zulassungen von Steckerfahrzeugen entstand eine Aufbruchstimmung, die eine rasche Durchdringung des Marktes mit reinen Batteriefahrzeugen sowie Plugin-Hybriden erwarten liess.

3. Herleitung der Ziele 2025

Im Dezember 2020 begannen in der Community die Diskussionen über eine zweite Etappe der Roadmap-Initiative bis 2025. Die von Bundesrätin Simonetta Sommaruga im März 2021 präsentierten Stossrichtungen für neue Ziele wurden in den Folgemonaten in mehreren Workshops mit der Community weiterbearbeitet. Die Konsultation bei den Mitgliedern ergab eine fast einhellige Zustimmung zur Verlängerung der Roadmap und eine breite Unterstützung der ausgearbeiteten Ziele.

Insbesondere war man sich in der Community weitgehend einig, dass die Ziele ambitioniert gesteckt werden sollten. Es herrschte die Auffassung, dass die Anstrengungen der Mitglieder für eine rasche Durchdringung des Marktes und den Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht mit zu niedrig angesetzten Zielen gebremst werden sollten. Auch zeigte das Beispiel von Norwegen, dass die Technologie reif ist und die Bereitschaft der Autobesitzerinnen und -besitzer, sie anzunehmen, durchaus vorhanden ist.

Ebenso wurde in den Diskussionen klar, dass die Ziele weiter gefasst werden sollten, als sich nur auf die Fahrzeugzulassungen zu beziehen. Ein dichtes Netz von Ladepunkten im öffentlichen Raum erschien als wesentliche weitere Voraussetzung für den Durchbruch der Elektromobilität. Ebenso machte sich die Strombranche stark dafür, dass der Ausbau der Elektromobilität im Gleichschritt mit der Leistungsfähigkeit des Netzes erfolgen sollte. Statt ein reines Branchenziel zu formulieren, wurde aus dem Kreis der Mitglieder die Idee eingebracht, auch die Bedürfnisse der Kundschaft zu integrieren.

Geeinigt hat man sich schliesslich auf drei Ziele für die zweite Etappe der Roadmap bis Ende 2025. Erstens wurde das bisherige Ziel "Anteil der Steckerfahrzeuge an den Neuzulassungen" beibehalten, aber es sollte bis 2025 auf 50 % gesteigert werden. Zweitens wurde ein neues Ziel für den Ausbau der allgemein zugänglichen Ladestationen auf 20'000 Einheiten definiert. Und drittens wurde mit der qualitativen Zielsetzung "Nutzerfreundlich und netzdienlich laden – zu Hause, am Arbeitsort & unterwegs" ein Augenmerk darauf gerichtet, dass bis 2025 nutzerfreundliche und netzdienliche Lademöglichkeiten in allen Ladesituationen zur Verfügung stehen sollen.

Im Rahmen der Konsultation zur dritten Etappe der Roadmap, in welcher auch Rückmeldungen zum Entwurf des Programmberichts eingeholt wurden, äusserten mehrere Mitglieder Kritik am quantitativen Ziel für den Anteil der Elektrofahrzeuge (Ziel 1). Als Gründe genannt wurden die Vernachlässigung der Marktdynamik, die Nicht-Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Entwicklung in der Regulierung auf EU-Ebene und der Einfluss der gesetzlichen Vorschriften auf nationaler Ebene. Andererseits sprachen sich mehrere Mitglieder explizit für das Beibehalten ambitionierter quantitativer Ziele insbesondere für die Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen aus.

4. Ziel 1: 50 % Steckerfahrzeuge bei Neuzulassungen

4.1 Beschreibung des Ziels

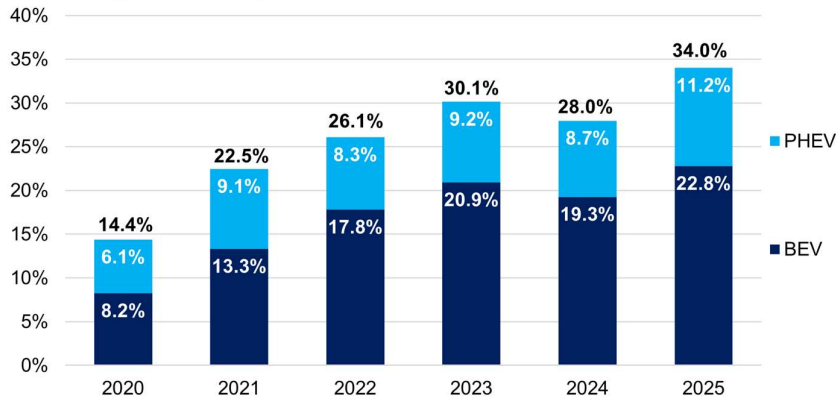
Das Ziel ist, über das gesamte Jahr 2025 einen Anteil von 50 % bei den Neuzulassungen von Personewagen in Bezug auf die Fahrzeugkategorien «Battery Electric Vehicle (BEV)» und «Plug-In Hybrid Electric Vehicle (PHEV)» zu erreichen. Massgebend sind die Zulassungszahlen des ASTRA.

4.2 Aktueller Stand

Der Anteil Steckerfahrzeuge gemittelt über ein Kalenderjahr lag per Ende 2024 bei 28 %. Nach Jahren des kontinuierlichen Wachstums war damit erstmals ein Rückgang zu verzeichnen. Gleichzeitig war auch ein Rückgang des gesamten Neuwagenmarkts zu beobachten. Die Steckeranteile sind seither wieder gestiegen; auf das Gesamtjahr 2025 bezogen lagen sie bei 34.0 % (22.8 % für batterieelektrische Fahrzeuge BEV, 11.2 % für Plugin-Hybride PHEV). Hervorzuheben ist, dass im 2025 über die Monate ein Anstieg des Anteils verzeichnet werden konnte, der den Dezember zu einem Rekordmonat werden liess mit einem Steckeranteil von 43.3 % (32.1 % batterieelektrische Fahrzeuge BEV, 11.3 % Plugin-Hybride PHEV).

Entwicklung Steckerfahrzeuge Schweiz 2020-2025

Neuzulassungen Personenwagen



Quelle: Daten: IVZ ASTRA, Stand 05.01.2026

4.3 Einflussfaktoren für die Zielerreichung

Ambitionierte Zielsetzung

Die Ziele der Roadmap wurden unter dem Eindruck der sehr dynamischen Entwicklung 2020 und 2021 formuliert, welche dazu führte, dass das Ziel der ersten Etappe frühzeitig erreicht und sogar übertroffen wurde². Auch die Modellpalette wuchs damals rasch an³. Es entsprach dem Willen der Roadmap-Mitglieder, mit einer ambitionierten Zielsetzung ein Signal an die Käuferschaft zu setzen, dass nun der Durchbruch erfolgen solle.

CO₂-Emissionsvorschriften

Die CO₂-Zielwertregulierung setzt deutliche Anreize für die Fahrzeugimporteure, effizientere Fahrzeuge zuzulassen und diese entsprechend zu vermarkten. 2023 wurden die CO₂-Zielvorgaben erstmals erfüllt und sogar deutlich unterschritten. Auch 2024 wurden die Zielvorgaben bei den Personenwagen unterschritten trotz leicht angestiegenen Durchschnittsemissionen. Mit den im März 2024 vom Parlament im Rahmen des CO₂-Gesetzes beschlossenen verschärften CO₂-Flottenzielen ab 2025 werden erneute Anreize für mehr E-Fahrzeuge bei den Neuzulassungen gesetzt, was die Entwicklung in Richtung höherer Steckeranteile für 2025 sowie die Folgejahre dynamisieren wird.

Wirtschaftliche Folgen des Kriegs in der Ukraine

Nachdem die Corona-Krise zwar den Gesamtabsatz von Personenwagen in der Schweiz wie auch in Europa, nicht aber den Steckeranteil beeinflusst hat, wurden zu Beginn 2022 die Auswirkungen des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine noch wenig antizipiert und daher unterschätzt. Der Krieg unterbrach weltweit Lieferketten. Die Autoindustrie war besonders betroffen, da verschiedene Zulieferer ihre Komponenten (z. B. Kabelbäume) in der Ukraine produziert haben. Ebenso wichtig war die mit dem Krieg einhergehende Energiekrise. Die Preise für Strom stiegen aufgrund der hohen Gaspreise stark an, und aufgrund der Gasknappheit wurde ein Strommangel befürchtet. Als Folge entstand eine gewisse Verunsicherung bei Autokäuferinnen und -käufern, die sich besonders gegenüber dem elektrischen Antrieb zeigte.

² Vgl. Berichterstattung BFE zum Unterzeichnungsanlass vom 16.5.2022: «Bis Ende 2022 sollte der Anteil der Steckerfahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenwagen auf 15 Prozent steigen. Seit Februar 2021 wurde dieser Wert nie mehr unterschritten, im stärksten Monat Dezember 2021 erreichte der Anteil sogar 33%.»

³ Vgl. Medienmitteilung auto-schweiz vom 2.7.2021: «Unsere Mitglieder bieten unzählige Modelle an, die über einen Hybrid, Elektro-, Gas- oder Brennstoffzellenantrieb verfügen. Bei den Personenwagen liegt der Anteil dieser Antriebe im ersten Halbjahr 2021 bereits bei 39 Prozent, 18,2 Prozent der Neuwagen sind über das Stromnetz aufladbar. Das Modellangebot wächst enorm schnell.»

Ausbleibende Förderung der Ladeinfrastruktur

Das Parlament hat die vom Bundesrat im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes vorgeschlagene Förderung von Basisinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden, bei Unternehmen und in Gemeinden in der Frühjahrssession 2024 abgelehnt. Fehlende Ladeinfrastruktur zuhause, beim Arbeitgeber bzw. im Quartier ist einer der meistgenannten Gründe, sich kein Elektroauto anzuschaffen. In verschiedenen Kantonen wird Ladeinfrastruktur bzw. die Basisinstallation gefördert.

Beschränktes und eher höherpreisiges Angebot

Elektroautomodelle im tiefen und mittleren Preissegment kommen erst in letzter Zeit vermehrt auf den Markt und werden in der Regel nicht günstiger angeboten als vergleichbare Verbrennerfahrzeuge. Damit bestehen wesentliche Hürden für den Einstieg breiterer Bevölkerungsschichten sowie des Gewerbes in die Elektromobilität. Ein weiterer Ausbau des Modellangebots ist angekündigt.

Teilweise fehlende Preisparität

Mit dem vorangehenden Argument eng verbunden ist die Tatsache, dass die Preisparität von Personewagen mit Verbrennungsmotor respektive batterieelektrischem Antrieb in verschiedenen Segmenten noch nicht erreicht ist. Das liegt im europäischen Markt unter anderem daran, dass Elektroautos im unteren Preissegment erst seit kurzem anzutreffen sind. Mit der Erweiterung des Angebots und der Skalierung in der Produktion dürfte die Preisdifferenz laufend kleiner werden, in einzelnen Segmenten ist die Preisparität bereits erreicht.

Steuerliche Effekte

Die im Rahmen eines Entlastungspakets des Bundesbudgets auf Anfang 2024 erfolgte Einführung der Automobilsteuer von 4 % auf dem Importwert von Elektrofahrzeugen hat möglicherweise zu einer gewissen Verunsicherung bei den Endkundinnen und Endkunden geführt. Allerdings dürften für die Konsumentinnen und Konsumenten letztlich der effektive Kaufpreis im Vergleich zu anderen Antriebstechnologien und sowie allenfalls die Betriebskosten ausschlaggebend sein.

Phase-Out von Verbrennungsmotoren ab 2035 in der EU

Das von der EU beschlossene Phase-Out von Verbrennungsmotoren ab 2035 wurde von einigen Ländern und Interessenvertretungen stark kritisiert. Hintergrund dafür sind die sich verändernden politischen Prioritäten angesichts der wirtschaftlichen Herausforderungen und eines generellen Rückgangs der Bedeutung der Klimathematik in der öffentlichen Wahrnehmung. Am 16. Dezember 2025 hat die EU-Kommission verschiedene Anpassungen bei den CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge vorgestellt. So soll u.a. auch das CO₂-Reduktionsziel ab 2035 für die direkten Emissionen von neuen Personewagen und leichten Nutzfahrzeugen von 100 auf 90 % angepasst werden. Die restlichen 10 % können mit Ausgleichsmechanismen (Einsatz von grünem Stahl oder erneuerbaren Treibstoffen) oder durch die weitere Reduktion der direkten Fahrzeugemissionen erzielt werden.

Ende des Early Adopter Effekts

Die bisher immatrikulierten, eher höherpreisigen Fahrzeuge sprachen mehrheitlich eine Kundschaft an, welche solvent und technikaffin ist. Um den Durchbruch auf breiter Basis zu erreichen, müssen weitere Schichten von Kundinnen und Kunden erreicht werden, welche andere Werte hochhalten, weniger zahlungskräftig sind und eine geringere Bereitschaft zeigen, (vermeintliche) Kompromisse und Komforteinschränkungen zu akzeptieren. Diese Kundschaft konnte mit den verfügbaren Fahrzeugmodellen und den bestehenden Herausforderungen beim Laden noch nicht zufriedenstellend adressiert werden.

Krise und Erholung des deutschen E-Automarkts

Nach dem abrupten Wegfall der Umweltprämie für Elektroautos Ende 2023 brach der deutsche E-Automarkt zeitweise ein und geriet in eine schwierige Phase. Diese Entwicklung wirkt sich – nicht zuletzt wegen vieler negativen Medienberichte – auch auf die Schweiz aus. Zudem macht die drohende Konkurrenz aus China den europäischen Autobauern zu schaffen. Im Verlauf des Jahres 2025 erholte sich der deutsche E-Auto-Markt jedoch wieder einigermaßen, auch ohne staatliche Kaufprämie.

Zurückhaltung im Markt

Generell scheint die Verunsicherung von Konsumentinnen und Konsumenten beim Autokauf in letzter Zeit gewachsen zu sein. Dies resultierte in einem europaweit beobachteten Rückgang bei Neuzulassungen von Personenwagen. Bei Steckerfahrzeugen bestehen Vorbehalte vor allem hinsichtlich Reichweite, Ladeinfrastruktur, Umweltnutzen, Recycling, Wertverlust und Wiederverkaufspotenzial.

4.4 Würdigung der Zielerreichung

Bei der Unterzeichnung der zweiten Etappe der Roadmap Elektromobilität im Mai 2022 mit Bundesrätin Simonetta Sommaruga herrschte breiter Konsens, dass 50 % oder zumindest 40 % Steckerfahrzeuge in knapp vier Jahren erreicht würden. Diese Ziele wurden damals explizit auch von der Fahrzeugbranche mitgetragen. Dass sich die Steckeranteile dann weniger dynamisch entwickelten und 2024 auch leicht rückläufig waren, war unerwartet und verunsicherte.

Die Gründe für diese Entwicklung sind wie oben ausgeführt vielfältig und sind sowohl im Markt, im regulatorischen Umfeld, in der Infrastruktur wie auch in der Einstellung von Käuferinnen und Käufern zu finden. Ohne vertiefte Untersuchungen lässt sich aber kaum feststellen, welches die dominierenden Faktoren waren und wo genau der Hebel angesetzt werden könnte, um die Entwicklung zu beeinflussen. Immerhin lässt sich festhalten, dass die in der Schweiz beobachtete Entwicklung in ähnlicher Weise auch in anderen Ländern festgestellt wurde. Der Schritt vom Nischen- zum Massenmarkt ist offensichtlich anspruchsvoll und herausfordernd. Es wird auch weiterhin ein hohes und gemeinsames Engagement aller Akteurinnen und Akteure brauchen, damit er gelingt.

4.5 Folgerungen für die nächste Etappe

In der dritten Etappe (2026–2030) der Roadmap Elektromobilität werden die zentralen Herausforderungen in den drei Themenfeldern Fahrzeuge, Laden und Stromversorgung angepackt und beziehen sich nicht nur auf Personenwagen, sondern auch auf leichte Nutzfahrzeuge, Lastwagen und Busse im öffentlichen Verkehr. Mit individuellen Beiträgen der Mitglieder und gemeinsamen Leuchttürmen werden ausserhalb des regulatorischen Rahmens konkrete Lösungen für die bestehenden Herausforderungen gefunden. Letztlich soll sich dies positiv auf die Neuzulassungen von Steckerfahrzeugen in allen Fahrzeugkategorien der neuen Roadmap auswirken. Die Zielsetzung, den Anteil Steckerfahrzeuge bei Neuzulassungen zu erhöhen, bleibt in der dritten Etappe bestehen, aber ohne neue Zielwerte zu definieren.

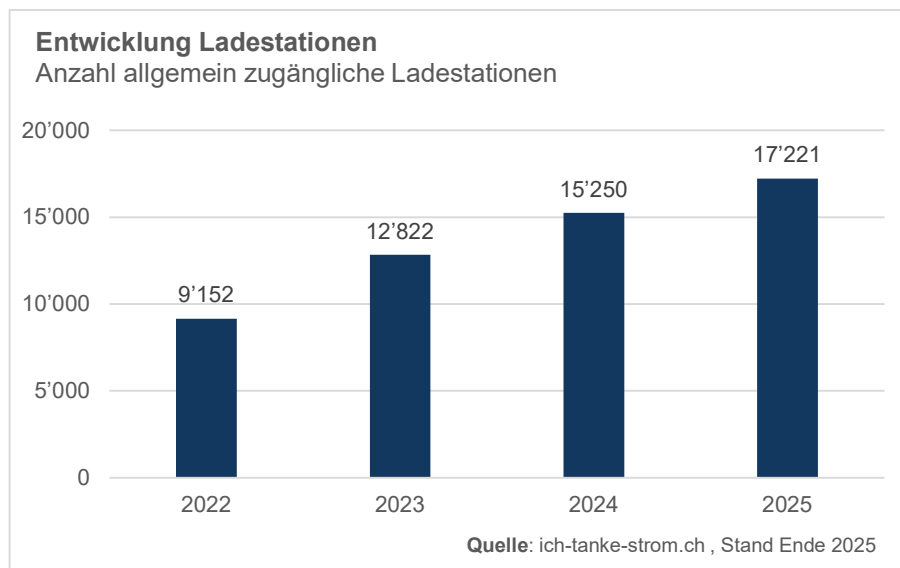
5. Ziel 2: 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen

5.1 Beschreibung des Ziels

Bis zum 31. Dezember 2025 sollen 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen aufgebaut sein. Die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in der Schweiz wird stetig ausgebaut, wobei mit «allgemein zugänglich» nicht nur Einrichtungen auf öffentlichem Grund, sondern alle Ladestationen gemeint sind, welche von der Öffentlichkeit genutzt werden können. Dies schliesst beispielsweise Ladestationen in (öffentlich zugänglichen) Parkhäusern, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen und Tankstellen ein. Um diese Entwicklung zu dokumentieren, werden die Echtzeit-Daten von ich-tanke-strom.ch regelmässig ausgewertet und Kennzahlen zur Ladeinfrastruktur abgeleitet. Die Kennzahlen werden täglich erfasst und anschliessend pro Monat gemittelt. Die Erhebung startete im November 2020 und wird laufend weitergeführt.

5.2 Aktueller Stand

Die Anzahl der Ladestationen ist über die letzten Jahre kontinuierlich gewachsen. Der Trend setzt sich ungebrochen fort: Ende 2025 lag der Wert bei 17'221 Einheiten.



5.3 Einflussfaktoren für die Zielerreichung

Ambitionierte Zielsetzung

Wie bei den Fahrzeugen waren die Mitglieder der Roadmap der Meinung, das Ziel solle hoch angesetzt werden, um ein klares Signal an Markt und Politik zu senden und die Dynamik unter den Akteurinnen und Akteuren der Roadmap zu beflügeln. Die Marke von 20'000 Einheiten wurde von Ladestationsbetreibern vorgeschlagen und als unter günstigen Bedingungen machbar erachtet.

Reife des Markts

Mit dem Ausbau des Ladenetzes wächst das Know-how bei den Ladestationsbetreibern, den Herstellern, der Grundstückeigentümerschaft und der Kundschaft. Dies begünstigt die Erstellung neuer Stationen. Gleichzeitig sinken die Preise für die Anlagen und die Konkurrenz unter den Anbietern nimmt zu. Beide Effekte fördern den weiteren Ausbau.

Anspruchsvolle Standortsuche

Mit zunehmender Dichte des Netzes sinkt die Anzahl leicht erschliessbarer Standorte. Schwierigkeiten beim Netzanschluss und bei der Bereitstellung der erforderlichen Leistung treten häufiger auf. Die «tiefhängenden Früchte» sind also zunehmend geerntet, der Aufwand für die Einrichtung weiterer Ladestationen steigt.

Zögerliche Nachfrage

In den vergangenen Jahren wurde die allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur durch private und öffentliche Akteurinnen und Akteure laufend ausgebaut. Allerdings hemmt die eher geringe Anzahl der Elektroautos im Fahrzeugpark Schweiz die Investitionen. Denn die Auslastung der Ladestationen ist heute noch relativ niedrig, sodass eine positive Rentabilität oft noch nicht erreicht wird. Die verlangsamte Entwicklung bei den Neuzulassungen der Elektroautos kann daher zu einer Zurückhaltung beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur führen.

Steigendes Vertrauen

Untersuchungen zeigen, dass die Sorge um das öffentliche Laden an Bedeutung verliert (z. B. TCS-Barometer E-Mobilität 2023⁴). Mit der zunehmenden Dichte des Ladenetzes und der besseren Sichtbarkeit von Ladestationen im öffentlichen Raum (z. B. entlang der Autobahnen) wächst das Vertrauen, dass öffentliche Lademöglichkeiten nicht mehr den entscheidenden Engpass darstellen.

Konsolidierung

Erste Konsolidierungen bei den Betreibern von Ladestationen haben im Berichtszeitraum stattgefunden. Auf der einen Seite sind neue Player aus dem Ausland hinzugekommen. Auf der anderen Seite wurden Betreiber von anderen Betreibern übernommen. Im Rahmen der Konsolidierung wurden auch ältere Stationen, die zu wenig Attraktivität aufweisen, abgebaut. Bei einigen Betreibern findet ausserdem ein Wechsel der Backendsysteme statt. Im Rahmen der Umstellung konnten nicht immer alle Ladepunkte an ichtanke-strom übermittelt werden, wodurch die gemessene Zahl der Stationen tiefer ausfiel als tatsächlich vorhanden.

5.4 Würdigung der Zielerreichung

Der kontinuierliche Anstieg der Ladestationen ist sehr erfreulich. Er ist Ausdruck dafür, dass die Ladestationsbetreiber auch in unsicheren Zeiten konsequent Investitionen tätigten. Das Netz wird somit laufend dichter, und vorderhand ist kein Einbruch dieses Trends erkennbar. Dass das ursprünglich angestrebte Ziel von 20'000 Ladestationen nicht erreicht worden ist, ist vor diesem Hintergrund von untergeordneter Bedeutung. Vielmehr ist angesichts der im Vergleich langsameren Entwicklung des Fahrzeugparks die Situation entstanden, dass pro Fahrzeug mehr Ladestationen zur Verfügung stehen als angenommen. Dies ist eine günstige Voraussetzung für die angestrebte rasche Zunahme der Elektrofahrzeuge im Bestand, da damit Befürchtungen entgegengewirkt wird, es gäbe zu wenige Ladestationen oder sie seien häufig besetzt.

5.5 Folgerungen für die nächste Etappe

Der Ausbau der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur (sowohl für schnelles wie langsames Laden) bleibt eines der zentralen Themen der Roadmap. Nebst dem quantitativen Ausbau, der für die weitere Durchdringung der Flotte mit elektrischen Antrieben unverzichtbar ist, wird vermehrt auch der Qualität des Angebots Beachtung geschenkt werden müssen, beispielsweise bezüglich Preistransparenz, Preissensibilität und intuitiver Bedienung. Da die Kundinnen und Kunden sich neue Routinen beim Energiebezug angewöhnen müssen, wird auch die Sensibilisierung und Wissensvermittlung wichtig sein. Schliesslich wird die Roadmap das Thema der Stromversorgung aufnehmen, welche eine Voraussetzung für den Betrieb des Ladenetzes ist.

6. Ziel 3: Nutzerfreundlich und netzdienlich laden – zu Hause, am Arbeitsort & unterwegs

6.1 Beschreibung des Ziels

«Nutzerfreundlich und netzdienlich laden – zu Hause, am Arbeitsort & unterwegs» lautet das dritte Ziel der Roadmap Elektromobilität 2025. Es handelt es sich um ein qualitatives Ziel, das nicht direkt gemessen und quantitativ bilanziert wird.

⁴ <https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/elektromobilitaet/e-barometer/>

6.2 Aktueller Stand

Mangels quantitativer Grössen lässt sich der Stand dieses Ziels nur summarisch beurteilen. Im Bereich der Nutzerfreundlichkeit besteht weiterhin Handlungsbedarf, insbesondere für Mieterinnen und Mieter sowie für Autofahrende ohne eigenen Parkplatz. Die Schwierigkeit, ihr Fahrzeug mit Strom zu versorgen, war ein wichtiges Argument dafür, den Aspekt der Nutzerfreundlichkeit in das dritte Ziel aufzunehmen. Die Bedeutung der Netzdienlichkeit ist ein Aspekt, auf den die Netzbetreiber bei der Formulierung des Ziels mit Nachdruck hingewiesen hatten. Mit der Zunahme der Ladevorgänge und der dezentralen Energieproduktion hat es sogar noch an Bedeutung gewonnen. Auch in dieser Hinsicht bleibt das Ziel weiter zu verfolgen.

6.3 Einflussfaktoren für die Zielerreichung

Investitionen in Mehrparteiengebäuden

Fortschrittliche Immobilieneigentümer und -eigentümerinnen sind auf eigene Initiative tätig geworden und haben Einstellhallen- oder Aussenparkplätze mit Ladestationen ausgerüstet oder zumindest Vorbereitungen dazu getroffen. Damit wird der Wert der Liegenschaften erhalten und die Marktattraktivität gesteigert.

Regulierung, Standards und Anreize

Die Pflicht zum Einbau von Ladestationen in Mehrparteiengebäuden oder zumindest zur Vorbereitung der entsprechenden Installationen findet zunehmend Eingang in die kantonale und kommunale Gesetzgebung⁵. Die Aufnahme dieses Aspekts in das SIA-Regelwerk⁶ ist ebenfalls ein wichtiger Schritt zur Ausrüstung von Liegenschaften mit Ladestationen. Ferner bestehen in einzelnen Kantonen spezifische Förderprogramme⁷.

Mieterinnen und Mieter

Die Einflussmöglichkeiten von Mietenden auf ihre Ladesituation sind in der Regel beschränkt. Im Sommer 2025 wurde eine Motion zum Thema «Recht auf Laden» zur Bearbeitung an den Bundesrat überwiesen⁸. Derzeit erarbeitet die Bundesverwaltung einen Umsetzungsvorschlag.

Fahrzeugbesitzende ohne eigenen Parkplatz

Eine besondere Herausforderung stellt sich für Automobilistinnen und Automobilisten, die keinen eigenen Parkplatz zur Verfügung haben und darauf angewiesen sind, ihr Fahrzeug auf öffentlichem Grund abzustellen. Viele Städte und Gemeinden entwickeln bereits Lösungen, aber der Ausbau des Angebots erfolgt langsam.

Erlebnis von Kundinnen und Kunden

Der Aspekt des einfachen, komfortablen Ladens hat an Bedeutung gewonnen. So ist beispielsweise das Bezahlen per Kreditkarte inzwischen bei vielen Anbietern möglich. Dennoch stehen der breiten Akzeptanz des Ladens weiterhin Aspekte wie fehlende Preistransparenz, umständliche Bezahlvorgänge, das Roaming und damit verbundene hohe Kosten, die gegenüber dem Tanken komplizierte Infrastruktur (mit/ohne Kabel, Schnell-/Langsamladen) sowie teilweise unattraktive oder schwer auffindbare Standorte entgegen.

Anreize für netzdienliches Verhalten

Mit zunehmender Verbreitung von Elektrofahrzeugen steigt der Bedarf an Tarifmodellen, welche die Netzdienlichkeit belohnen, beispielsweise durch das Verlegen von Ladevorgängen in Zeiten geringer Last oder durch das Speichern von dezentral produzierter Energie in Fahrzeugbatterien oder stationären Speichern. Auch die Bereitstellung von Kapazität oder Spitzenleistung durch bidirektionales Laden könnte tariflich gefördert werden.

⁵ Beispiel Bau- und Planungsgesetz Kanton BS, Art. 74 (https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/730_100);

⁶ SIA-Merkblatt 2060 „Ladeinfrastrukturen in Gebäuden“ und zugehöriger Online-Rechner (<https://www.sia2060online.ch/>)

⁷ Beispiel Förderprogramm IWB (<https://www.iwb.ch/klimadreh/ratgeber/elektromobilitaet/foerderprogramm-ladestation-basel-stadt>)

⁸ Motion 23.3936: Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum (<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20233936>)

Bidirektionales Laden

Auch auf technischer Ebene fehlen noch Voraussetzungen für die Netzdienlichkeit. Aktuell sind nur wenige Fahrzeugmodelle für das bidirektionale Laden ausgerüstet. Bidirektionale Ladestationen sind vergleichsweise teuer, was ihre Verbreitung behindert.

6.4 Würdigung der Zielerreichung

Innerhalb der Roadmap haben diverse Aktivitäten stattgefunden, die das Ziel unterstützen. Im Rahmen von Leuchttürmen wurden folgende Werkzeuge und Umfragen erarbeitet bzw. durchgeführt: die Leitfäden «Laden in Mietobjekten»⁹ und «Laden im Stockwerkeigentum»¹⁰ jeweils für Eigentümerschaften und Verwaltungen, die Informationssammlung «Laden im Quartier»¹¹ für Gemeinden und Städte, das Tool zur Berechnung von Ladeinfrastrukturkosten für Parkhausbetreiber¹², der Leitfaden «Wie das Stromnetz nicht an die Grenzen kommt»¹³ für Verteilnetzbetreiber, sowie die Umfrage «Wie lädt die Schweiz?» zum aktuellen Stand des Ladeverhaltens der Schweizer Elektroautofahrenden und deren Einstellung zum Thema smartes Laden¹⁴.

Das Ziel hat auch bei den Veranstaltungen seinen Niederschlag gefunden: An der Plattformveranstaltung vom 10. Mai 2023 fand nach einem Input zu «Human-centered Design und E-Mobility» eine Podiumsdiskussion über die Frage statt, wie die Ladeinfrastruktur noch nutzerfreundlicher gestaltet werden könnte. Am 28. Mai 2024 war die Fachveranstaltung ausschliesslich dem Thema «smart und netzdienlich laden» gewidmet.

6.5 Folgerungen für die nächste Etappe

Angesichts der grossen Bedeutung des Themas für den Durchbruch der Elektromobilität werden die begonnenen Arbeiten weitergeführt und ausgebaut. Die hohe und angeregte Beteiligung an den jeweiligen Leuchtturm-Workshops zeigt, dass der Wille und das Interesse dazu vorhanden sind. Es gilt nun, die richtigen inhaltlichen Schwerpunkte zu setzen und jene Aspekte auszuwählen, bei denen die Roadmap einen konkreten Nutzen stiften kann. Dazu werden bisher noch nicht in der Roadmap vertretene Akteurinnen und Akteure einbezogen und deren Erfahrungen und Netzwerke genutzt. Angesprochen sind einerseits die kleinen und mittleren Elektrizitätsunternehmen, andererseits alle Akteurinnen und Akteure, welche einen Beitrag zur Verbesserung des Erlebnisses der Kundschaft leisten können. Das Thema der Kundinnenfreundlichkeit wird in der nächsten Etappe mehr Gewicht erhalten, um einen Ausgleich zum eher technisch geprägten Teil der Netzdienlichkeit zu schaffen und Hürden in der Nutzung der Elektromobilität abzubauen. Beide Themen, Nutzerfreundlichkeit inkl. Preistransparenz und Netzintegration, finden sich in der Charta der Roadmap 2030 wieder.

7. Weitere Wirkungen der Roadmap 2025

7.1 Mitgliederkreis und Massnahmen

Am 16. Mai 2022 haben sich 56 Unternehmen und Organisationen mit 76 Massnahmen verpflichtet, zur Erreichung der Ziele der Roadmap Elektromobilität 2025 beizutragen. Seither sind weitere Mitglieder und Massnahmen dazu gekommen, so dass die Roadmap per Ende der zweiten Phase 74 Unternehmen und Organisationen mit insgesamt 96 Massnahmen vereinigte.

⁹ <https://www.laden-punkt.ch/de/werkzeuge/ladeinfrastruktur-in-mietobjekten/>

¹⁰ <https://www.laden-punkt.ch/de/werkzeuge/ladeinfrastruktur-im-stockwerkeigentum/>

¹¹ <https://www.laden-punkt.ch/de/werkzeuge/informationssammlung-laden-im-quartier/>

¹² <https://www.laden-punkt.ch/de/werkzeuge/ladeinfrastruktur-kalkulator-parkhaeuser/>

¹³ <https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/12355>

¹⁴ <https://www.laden-punkt.ch/de/blick-punkt/wielaedtdieschweiz/>

Die Mitglieder sind in der Wahl ihrer Massnahmen frei. Grundsätzlich sollen die Massnahmen die Erreichung der Ziele der Roadmap Elektromobilität unterstützen, innovativ und durchführbar sein, ein Potenzial für Synergien mit anderen Akteuren haben und ein Ziel verfolgen, das für die Allgemeinheit verständlich ist. Massnahmen, die auf einem rein kommerziellen Ansatz basieren, sind nicht erwünscht.

Die aufgrund dieser Kriterien formulierten und eingereichten Massnahmen adressieren hauptsächlich die Ladeinfrastruktur (z. B. Laden zuhause, im Quartier und am Arbeitsplatz) und Fahrzeuge (z. B. Umstellung von Firmenflotten). Weitere Massnahmen zielen auf die Bewusstseinsbildung und die Wissensvermittlung, beispielsweise über Probefahrten, Ausstellungen oder Beratungen. Auch der Bund trägt mit vielfältigen Aktivitäten zur Roadmap bei, wie dem Ausbau des Schnellladenetzes an Nationalstrassen, den Programmen «Fahr mit dem Strom» und «LadenPunkt» sowie der Finanzierung von Pilot- und Demonstrationsanlagen.

Die Mitglieder haben mit der Umsetzung ihrer vorbildlichen Massnahme zur Förderung der Elektromobilität innerhalb ihrer Organisation beigetragen. Zudem haben sie mit ihrem Vorbildcharakter die öffentliche Wahrnehmung der Elektromobilität gestärkt und Nachahmungseffekte ausgelöst. Aufgrund der zahlreichen Massnahmen mit vielfältigen Ausrichtungen ist es kaum möglich, eine Gesamtwirkung abzuschätzen.

7.2 Veranstaltungen

Seit Beginn sind die **Plattformveranstaltungen** ein wichtiges Element der Roadmap. Sie dienen der Vermittlung von aktuellen Informationen sowie dem Austausch und der Vernetzung der Mitglieder. An den bisher 7 Plattformen wurden neue Themen wie das Laden in Mehrparteiegebäuden, das Laden in Gemeinden, die Kreislaufwirtschaft, das kundenfreundliche und netzdienliche Laden oder die Entwicklungen im internationalen Umfeld beleuchtet.

Wo sich entsprechender Bedarf zeigte, wurden diese Themen in **Leuchtturm-Workshops** vertieft. Diese finden etwa vier Mal jährlich in der Regel vor Ort auf dem UVEK Campus in Ittigen statt. An diesen moderierten Anlässen finden sich bis zu rund 100 interessierte Mitglieder zusammen und beschliessen eine Massnahme, die sie gemeinsam erarbeiten wollen. Seit der Einführung dieses Formats im Jahr 2022 fanden bereits 11 Workshop-Halbtage mit insgesamt 9 unterschiedlichen Gruppen statt. Daraus entstanden praxisnahe, öffentlich zugängliche Werkzeuge wie Leitfäden für das Laden in Mehrparteiegebäuden und Stockwerkeigentum, eine Informationssammlung für das Laden im Quartier, ein Online-Rechner für Parkhausbetreiber oder ein Leitfaden für Verteilnetzbetreiber.

Die Ergebnisse der Workshops, die Inhalte der Plattformveranstaltungen und weitere aktuelle Informationen wurden in 19 Newslettern an eine Community von inzwischen rund 1'100 Leserinnen und Lesern vermittelt. Als zentrale Informationsplattform dient die Website¹⁵, welche inzwischen vollständig in den Auftritt von EnergieSchweiz integriert wurde und so einen nahtlosen Zugang zu allen Informationen ermöglicht, die die Elektromobilität wie auch alle weiteren Themen zu Energieeffizienz und erneuerbaren Energien betreffen.

Von besonderem Wert sind die persönlichen Beziehungen, die unter den Mitgliedern der Roadmap und den Teilnehmenden der Veranstaltungen entstehen. Weil das Thema Elektromobilität sich über mehrere Fachdisziplinen erstreckt und unterschiedliche Akteurinnen und Akteure betrifft, braucht es einen Ort, an dem neue Kontakte geknüpft und neue Sichtweisen auf das Thema eröffnet werden können. Sowohl Plattformveranstaltungen als auch Workshop-Tage erfreuen sich mit jeweils rund 130 beziehungsweise bis zu 100 Teilnehmenden einer konstant hohen Beteiligung, was den Nutzen und den Wert der Roadmap für die Akteurinnen und Akteure belegt.

¹⁵ <https://www.energieschweiz.ch/programme/roadmap-elektromobilitaet/>

7.3 Öffentliche Wahrnehmung

Die Roadmap ist seit Beginn immer wieder in den Medien präsent, auch wenn sie sich in ihrer Kommunikation ausschliesslich an ihre Mitglieder und Fachkreise richtet. Für erfreuliches mediales Echo sorgten die Auftritte der damaligen UVEK-Vorsteherin Bundesrätin Simonetta Sommaruga bei der Unterzeichnung der zweiten Etappe 2022 am 16. Mai 2022 und des UVEK-Vorstehers Bundesrat Albert Rösti anlässlich des Jahresanlasses 2024 am 3. September 2024.

Mit zunehmender Laufzeit der zweiten Etappe rückte auch die Erreichung der Ziele in den Fokus der Medien, insbesondere die Verfehlung des Anteils von 50 % bei den Neuzulassungen. Die Berichterstattung dazu mag dem Thema kurzfristig nicht dienlich gewesen sein, sie hat aber eine gewisse Sensibilisierung der Öffentlichkeit bewirkt. Generell lässt sich feststellen, dass die Elektromobilität in den Medien mehr Raum erhält als früher, was auf die stärkere Verbreitung (und damit das grössere Interesse der Leserschaft am Thema) hinweist.

Einen weit grösseren Beitrag zur öffentlichen Wahrnehmung als die Roadmap selbst leisten ihre Mitglieder mit ihren diversen Aktivitäten. Seien es die Werbung für Elektrofahrzeuge in den Medien und auf Plakaten, Hintergrundbeiträge in Fachzeitschriften und Kundenmagazinen, die individuelle Beratung bei der Probefahrt, Umfragen bei der Öffentlichkeit, die Arbeit in politischen Gremien, Informationsangebote auf der eigenen Website oder Posts in den sozialen Medien. Die Vielfalt der Kommunikationsaktivitäten und die direkte Ansprache der Zielgruppen über die Mitglieder der Roadmap sind wichtige Beiträge zu einer positiven Wahrnehmung der Elektromobilität bei der breiten Öffentlichkeit.

8. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Erreichung der Klimaneutralität der Schweiz bis 2050 ist eng mit dem erfolgreichen Ausbau der Elektromobilität verknüpft. Mit der Roadmap Elektromobilität haben sich Akteurinnen und Akteure aus Wirtschaft und öffentlicher Hand zu einer gemeinsamen Weiterentwicklung der Elektrifizierung des Strassenverkehrs verpflichtet. Die Roadmap dient dabei als kooperative Plattform, auf der individuelle und gemeinsame Massnahmen in zentralen Handlungsfeldern umgesetzt werden. Als dynamischer, nicht Top-down gesteuerter Prozess lebt sie von der Eigeninitiative der Beteiligten und der Nutzung von Synergien. Mit der angekündigten dritten Etappe 2026 bis 2030 wird der Fokus der Roadmap über Personenwagen hinaus auf weitere Fahrzeugkategorien ausgeweitet.

Die Mitglieder der Roadmap haben sich für die zweite Etappe 2022 bis Ende 2025 drei Ziele gesetzt:

- 50 % Anteil der Steckerfahrzeuge an den Neuzulassungen von Personenwagen
- 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen
- Fokus auf nutzerfreundliche und netzdienliche Lademöglichkeiten in allen Ladesituationen

Die Zielwerte der Zielsetzungen wurden von der Community bewusst hochgesteckt, um die Anstrengungen der engagierten Mitglieder für eine rasche Durchdringung des Marktes und den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu stützen.

Die ambitionierten Zielwerte konnten nicht im vorgesehenen Umfang erreicht werden. Mit einem Anteil von 34 % an den Neuzulassungen blieb die Verbreitung von Steckerfahrzeugen deutlich hinter den Erwartungen zurück. Zwar hat sich die Anzahl der Ladestationen im Berichtszeitraum deutlich mehr als verdoppelt, mit 17'221 blieb sie jedoch unter dem angestrebten Zielwert. Die bisherigen Fortschritte bei der Nutzerfreundlichkeit sind ermutigend, aber es besteht weiterhin grosses Entwicklungspotenzial. Der Rückblick auf die Jahre 2022 bis 2025 zeigt, dass der Übergang von der frühen Marktphase hin zum Massenmarkt komplexer verläuft als ursprünglich erwartet. Externe Einflüsse wie wirtschaftliche Unsicherheiten, geopolitische Entwicklungen, Preisfragen und eine veränderte öffentliche Wahrnehmung wirkten sich spürbar auf die Marktdynamik aus. Gleichzeitig traten grundlegende Herausforderungen – etwa beim Laden zu Hause, bei der Nutzerfreundlichkeit des Angebots oder bei der Netzintegration – deutlicher zutage.

Während die angestrebten Zielwerte nicht vollständig erreicht wurden, wurde die Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, öffentlicher Hand und weiteren Akteurinnen und Akteuren gestärkt. Die Roadmap hat sich als tragfähige und attraktive Plattform für Austausch, Vernetzung und freiwilliges Engagement bewährt. Die vielfältigen Aktivitäten der Roadmap-Mitglieder, die zahlreichen umgesetzten Massnahmen sowie die hohe Beteiligung an Plattformen und Leuchttürmen unterstreichen das anhaltend grosse Engagement innerhalb der Community.

Für die dritte Etappe der Roadmap 2026 bis 2030 bilden die gewonnenen Erkenntnisse eine wichtige Grundlage. Die dritte Etappe strebt danach, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu verbessern und ihr endgültig zum Durchbruch zu verhelfen, und zwar bei Personenwagen ebenso wie bei leichten Nutzfahrzeugen, Lastwagen und Bussen im öffentlichen Verkehr. Qualitative und systemische Fragestellungen, insbesondere betreffend nutzerfreundliche und netzdienliche Lademöglichkeiten rücken in den Vordergrund. Der Fokus wird verstärkt auf die Massnahmen gelegt, welche sich an den prioritären Herausforderungen orientieren sollen. Die drei Zielsetzungen aus der zweiten Etappe der Roadmap bleiben bestehen, aber ohne neue Zielwerte zu definieren.

Als flexibles, lernendes Gefäss kann die Roadmap auch künftig einen wichtigen Beitrag leisten, um den Markthochlauf der Elektromobilität zu unterstützen, verbleibende Hürden abzubauen und die Transformation des Verkehrs in der Schweiz gemeinsam voranzubringen.

Stellungnahmen

Eingegangenen Stellungnahmen von Mitgliedern der Spurguppe

- auto-schweiz, 19. Dezember 2025
- AMAG Group AG, 28. Januar 2026
- Schweizerische Post AG, 11. Februar 2026

Per Email, 19. Dezember 2025

Guten Tag Herr Delb

Vielen Dank für die Nachricht und den Programmbericht. Gerne bekommen Sie nachstehend unsere Stellungnahme zum Programmbericht:

Der gesetzte Zielmarktanteil von 50% Steckerfahrzeuge per 31.12.2025 wird nicht erreicht werden. Die Zulassungszahlen zeigen, dass kumuliert ungefähr 1/3 (Stand November 2025) des Neuwagenparks elektrifiziert und extern aufladbar ist. Damit wird nicht nur das Roadmap-Ziel verfehlt, sondern auch die Klimaziele rücken damit in die Ferne und auch die Automobilimporteure bzw. folglich die Wirtschaft haben daraus einen wirtschaftlichen Schaden, weil Sanktionsfolgen entstehen. Offensichtlich haben die Argumente für die Elektrifizierung auf der Angebotsseite alleine nicht ausreichend verfangen, obwohl zwischenzeitlich mehr als 300 Fahrzeugmodelle in allen Preisklassen (ab ca. 17'000 CHF beginnend) und Segmenten verfügbar sind. Damit wird auch klar, dass die konkreten Ziele (mit Sanktionsfolgen) nicht der alleinige Motivator sind, damit die Elektrifizierungsstrategie funktioniert. Wie wir öfters berichten, verstehen wir die Flottenelektrifizierung als Ökosystem und damit müssen andere Akteure auch eine bedeutendere Verantwortung übernehmen. Es ist an der Zeit, dass diese Verantwortung adäquat für andere erweitert wird, ansonsten würde die Roadmap obsolet.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Thomas Rücker

Direktor

auto-schweiz

Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Wölflistrasse 5 | 3006 Bern

T +41 31 306 65 65

M +41 79 529 12 02

thomas.ruecker@auto.swiss

www.auto.swiss

Datum Januar 2026

Stellungnahme AMAG Group zur Roadmap Elektromobilität 2025

Der gesetzte Zielmarktanteil von 50% Steckerfahrzeuge per 31.12.2025 ist nicht erreicht worden. Die Zulassungszahlen zeigen, dass kumuliert ungefähr 1/3 (33,9%) der 2025 zugelassenen Neuwagen elektrifiziert und extern aufladbar waren. Damit wurde nicht nur das Roadmap-Ziel verfehlt, sondern auch die Klimaziele, die sich der Bund gesetzt hat, rücken damit in die Ferne. Zudem haben die Automobilunternehmen daraus einen wirtschaftlichen Schaden. Zum einen direkt durch die Sanktionsfolgen, zum anderen indirekt durch die hohen Mittel zur Absatzförderung und die grossen Verwerfungen bei den Restwerten. Diese betrifft mit den Garagenbetrieben viele KMU und dadurch die ganze Wirtschaft.

AMAG Group AG
Alte Steinhauserstrasse 12
6330 Cham
Telefon 044 269 53 53
Fax 044 269 53 53

www.amag-group.ch

Offensichtlich haben die Argumente und Angebote für die Elektrifizierung alleine nicht genügend verfangen, obwohl zwischenzeitlich mehr als 300 Fahrzeugmodelle in allen Preisklassen und Segmenten verfügbar sind. Konsumentinnen und Konsumenten zögern weiter, weil die Rahmenbedingungen für sie heute noch immer nicht stimmen.

Die AMAG Gruppe hat in den letzten Jahren, im Zeitraum der Roadmap Elektromobilität, massive Investitionen getätigt und umfassende Angebote, die weit über ein entsprechendes Modellprogramm hinausgehen, entwickelt: Lösungen an der Schnittstelle zwischen erneuerbarer Energie und Mobilität. Damit haben wir genau das gemacht, was die Roadmap Elektromobilität eigentlich erreichen wollte: Angebote auf freiwilliger Basis.

Doch reicht das nicht! Die Flottenelektrifizierung wäre eine Gemeinschaftsarbeit! Es ist an der Zeit, dass diese Verantwortung adäquat zukünftig auch von anderen Partnern und der Politik übernommen wird, ansonsten wird die Roadmap obsolet. Es wäre wünschenswert, wenn die Politik und die Behörden nicht permanente gegenteilige und den Wandel hemmende Signale aussenden würden. Ein Commitment und Engagement von allen Roadmap-Beteiligten ist die Voraussetzung einer erfolgreichen Transformation.

Projektleitung Roadmap Elektromobilität 2025

Dino Graf



Roadmap Elektromobilität

Stellungnahme der Post zum Programmbericht 2022-2025

Mit insgesamt 4046 Fahrzeugen betreibt die Post die grösste E-Fahrzeugflotte der Schweiz. Während der zweiten Etappe der Roadmap Elektromobilität von 2022 bis 2025 konnte die Post den Bestand an E-Fahrzeugen von 372 auf 1420 erhöhen. Hinzu kommen die 276 Steckerfahrzeuge, die Company Cars, als Flottenbetreiber der Post, für Drittkunden angeschafft hatte.

Die Post ist ursprünglich wegen der Elektrifizierung der PKW-Flotten für Firmenkunden der Roadmap Elektromobilität beigetreten. Zugleich hat die Post in den letzten Jahren auch eigene E-Fahrzeuge jeder Grössenordnung auf die Strasse gebracht – vom Dreirad-Zustellfahrzeug, über Lieferwagen und Postautos bis zu Batterie-Lastwagen. Nebst der Elektrifizierung der eigenen Flotte konnte der Konzern dank den E-Fahrzeugen für Drittkunden auch einen wesentlichen Beitrag an die Elektrifizierung des Verkehrs in der ganzen Schweiz und damit zu den Zielen der Roadmap leisten. Auch wenn der E-Anteil von 50% bei Neubeschaffungen im Schweizer Markt verfehlt wurde, sieht die Post durchaus positive Entwicklungen, so kommen immer günstigere Automodelle auf den Markt, was den Kaufentscheid von potenziellen Kundinnen und Kunden beeinflussen dürfte.

Erfahrungen der letzten Jahre

Beim Aufbau der eigenen E-Fahrzeugflotte konnten die Fachleute der Post wertvolles Wissen aufbauen. Das gilt sowohl für die Fahrzeugbeschaffung und den Aufbau der Ladeinfrastruktur wie auch für die Einbindung in die betrieblichen Prozesse und Gebäudeenergiesysteme. Inzwischen stehen an Post-Standorten Ladelösungen für alle Gefässgrössen. In den letzten Jahren hat die Post im Bereich der Elektrifizierung ähnliche Erfahrungen gemacht wie andere Akteure auch. Um gestärkt in die Zukunft zu gehen, hat die Post intern die Kräfte gebündelt und eine Einheit gegründet, die sich um die strategische Planung und den Aufbau der physischen und digitalen Ladeinfrastruktur für die gesamte eigene E-Flotte kümmert. Eine der wesentlichen Erkenntnisse für die Etablierung dieser Einheit war, dass man die Energieversorgung, die Fahrzeugbeschaffung, den Aufbau der Ladeinfrastruktur, die Optimierung des Energiemanagements und die Verknüpfung mit den betrieblichen Prozessen integriert angehen muss, um möglichst effizient vorgehen zu können. Diese koordinierte Arbeit unter Einbezug aller Stakeholder ist nötig, um bei der Skalierung der Elektromobilität erfolgreich zu sein. Dabei handelt es sich sowohl um interne Partner (Flottenbewirtschaftung, Ladeinfrastruktur-Aufbau, Immobilien) wie auch um externe Stakeholder beispielsweise im Bereich der Energieversorgung.

Ausblick auf die nächste Etappe

Die Post begrüsst die Ausweitung der Roadmap auf weitere Fahrzeugtypen, weil die Post tagtäglich mit E-Fahrzeugen unterschiedlichster Grösse arbeitet und dabei bereits wertvolle Erfahrungen machte.

Durch die rasante Marktentwicklung bei E-Fahrzeugen, gepaart mit intelligentem Lade- und Energiemanagement, wird die Elektrifizierung von Fahrzeugen nicht nur ein ökologisches, sondern zunehmend auch ein ökonomisches Thema, indem der Betrieb von E-Fahrzeugen über die ganze Lebensdauer in immer mehr Anwendungsfällen günstiger ist als der Betrieb von Fahrzeugen gleicher Grösse mit fossilen Treibstoffen. Das ist bei einer Mehrheit der E-Lieferwagen der Post bereits der Fall. Die Post geht davon aus, dass das Zusammenspiel von Energiemanagement und Ladeinfrastruktur dabei zum zentralen Faktor einer erfolgreichen E-Transformation wird. Initiale Massnahmen im Bereich Lade- und Lastmanagement sowie ein Pilotprojekt mit bidirektionalem Laden haben dazu erste vielversprechende Ergebnisse geliefert.



Damit die Akteure der Roadmap erfolgreich agieren können, braucht es staatliche Rahmenbedingungen, die dem Reifegrad der Elektrifizierung entsprechen. So könnte beispielsweise die Besteuerung von E-Fahrzeugen in einer zu frühen Phase ungewollte Bremseffekte auslösen. Nur wenn die Planungssicherheit hoch ist, wird auch in die Elektromobilität investiert. Gleiches gilt für eine gesicherte Finanzierung des konzessionierten Personenverkehrs (öV). Gegenwärtig ist die Bereitschaft der Kantone als Besteller des Angebots, in die E-Mobilität zu investieren, völlig unterschiedlich ausgereift. Das ist für ein national agierendes Unternehmen wenig hilfreich.

Von den Erfahrungen der Post in den unterschiedlichsten Bereichen der Elektromobilität sollen auch andere Akteure profitieren, und die Post will gegenüber dem UVEK ein offener Partner sein, damit die E-Mobilität als Ganzes eine positive Entwicklung nimmt - sowohl in der nächsten Etappe der Roadmap wie auch längerfristig.

11. Februar 2026