

VSE/AES

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Bulletin.ch : Fachzeitschrift und Verbandsinformationen von Electrosuisse, VSE = revue spécialisée et informations des associations Electrosuisse, AES**

Band (Jahr): **106 (2015)**

Heft 9

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ich bin auch ein Tram



Stefan Muster,
Bereichsleiter Wirtschaft und Regulierung des VSE

Elektromobilität ist gegenüber fossil betriebener in den meisten Fällen effizienter und umweltfreundlicher. Eine angepasste, liberale Gesetzgebung, welche vor allem die Sicherheit im Fokus hat, ermöglicht dafür die verschiedensten Arten von innovativen Lösungen (s. Artikel «Mehr Klarheit auf den Schweizer Strassen?» auf S. 75 dieser Ausgabe). Wenn jedoch die Wetterbedingungen nicht ideal sind für E-Bikes, Segways und dergleichen, stehen für die Nutzer dieser individuellen Lösungen Bus, Zug, Tram oder gar Schiffe des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung.

Auch im Strombereich sind individuelle Lösungen möglich und werden zudem meist subventioniert, beispielsweise Fotovoltaikanlagen für Hausbesitzer. Dadurch können Kosten für die Energie, Netznutzungsentgelte und Abgaben gespart werden. Letztere müssen entsprechend von den anderen Nutzern des Netzes übernommen werden. Wenn jedoch die Sonne nicht scheint, dann kann nach wie vor auf die Stromproduktion aus Grosskraftwerken und das öffentliche Netz zurückgegriffen werden.

Während Bus, Zug oder Tram für diese Leistung subventioniert werden, im Bedarfsfall allen zur Verfügung zu

stehen, können Grosskraftwerke heute aufgrund des Preiserfalls grösstenteils nicht mehr kostendeckend betrieben werden, obwohl sie ebenfalls immer bereitstehen, wenn individuelle Lösungen nicht funktionieren. Damit für diese Leistung im Strombereich ein verursacherge-rechter Preis bezahlt wird, wird im Netz- wie im Produktionsbereich über angepasste Preissetzungen diskutiert, welche sich verstärkt an der bereitgestellten Leistung orientieren (Erhöhung der Leistungskomponente bei der Netztarifierung und Kapazitätsmechanismen bei der Produktion).

Zusammenfassend wird beim Strom also die individuelle Lösung subventioniert und die gemeinschaftliche muss sich am Markt behaupten, während es beim Verkehr genau umgekehrt ist. Hier boomen beispielsweise die E-Bikes ohne Subventionen.

Trotz dieser grossen Unterschiede in der Finanzierung dürfte auf Schweizer Grosskraftwerken ebenfalls in grossen Lettern der weitherum bekannte Werbespruch des Zürcher Verkehrsverbundes stehen: «Ich bin auch ein Tram», denn genau wie Bus, Zug oder Tram stehen sie immer zur Verfügung, wenn individuelle Lösungen nicht funktionieren. Und das erst noch mit höherer Zuverlässigkeit.

Je suis aussi un tram

Stefan Muster,
Responsable Economie et régulation de l'AES

Dans la plupart des cas, l'électromobilité est plus efficace et plus écologique que les véhicules utilisant les carburants fossiles. Une législation adaptée et libérale, qui se concentre principalement sur la sécurité, autorise pour cela les solutions novatrices les plus variées (voir article p. 75 de ce numéro). Toutefois, si les conditions météorologiques laissent à désirer pour les vélos électriques, segways et autres appareils du genre, les utilisateurs de ces solutions individuelles ont à leur disposition le bus, le train, le tram ou même le bateau, bref les transports publics.

Dans le secteur électrique, il existe également des solutions individuelles, qui sont en outre bien souvent subventionnées, telles que les installations photovoltaïques pour les propriétaires fonciers. Par ce biais, on économise les frais d'énergie et de rémunération pour l'utilisation du réseau, ainsi que les taxes. Ces dernières doivent par conséquent être prises en charge par les autres utilisateurs du réseau. Cependant, si le soleil ne brille pas, on peut continuer de recourir à la production d'électricité provenant des grandes centrales et au réseau public.

Alors que le bus, le train ou le tram reçoivent des subventions pour leur prestation, à savoir être disponible pour tous en cas de besoin, les grandes centrales ne

peuvent désormais, pour la plupart, plus être exploitées de manière rentable en raison de l'effondrement des prix, bien qu'elles aussi soient toujours prêtes lorsque les solutions individuelles ne fonctionnent pas. Afin que le prix à payer pour cette prestation dans le secteur de l'électricité soit conforme au principe de causalité, il est question de fixer les prix, à la fois au niveau du réseau et au niveau de la production, en les adaptant davantage à la puissance fournie (hausse des composantes de puissance pour la tarification du réseau et des mécanismes de capacité pour la production).

Pour résumer, dans le domaine de l'électricité, les solutions individuelles sont subventionnées et la solution collective doit s'affirmer sur le marché, tandis que c'est exactement l'inverse pour les transports. Les vélos électriques, par exemple, sont en plein boom alors qu'ils ne font l'objet d'aucune subvention.

Malgré ces grandes différences en matière de financement, le slogan publicitaire bien connu de la Communauté de transport zurichoise (ZVV) devrait être affiché en gros caractères sur les grandes centrales suisses: «Je suis aussi un tram», car, tout comme les bus, les trains et les trams, ces centrales sont elles aussi toujours disponibles lorsque les solutions individuelles laissent à désirer. Sans compter qu'elles sont plus fiables!

Vielfalt und Gemeinsinn



Thomas Zwald,
Bereichsleiter Politik
des VSE

Sieben wiederkandidierende Nationalrätinnen und Nationalräte unterschiedlicher politischer Couleur und ebenso viele Meinungen wie Erwartungen, wenn nicht noch mehr. Dies ergibt sich aus der Lektüre der für die Septemberausgabe des Bulletin eingeholten Statements zur nationalen Energiepolitik (s. Artikel «Wie weiter mit der Energiepolitik?» auf S. 36 dieser Ausgabe).

Eigentlich keine Überraschung, ist doch die zu Papier gebrachte Vielfalt bloss ein Abbild der breiter gewordenen Palette kontrovers diskutierter, energiepolitischer Themen sowie der grösseren Zersplitterung des politischen Spektrums. Vorbei die Zeiten, als die Frage «Kernkraft ja oder nein?» die Diskussion dominierte und alles andere mehr oder weniger Nebensache war. Und vorbei die Zeiten, als die politischen Trennlinien gleichermassen überschaubar waren.

Diese thematische und politische Vielfalt stellt erhöhte Anforderungen an die Branche beziehungsweise den Verband, sei es im Bereich der Grundlagenerarbeitung, Positionierung und Kommunikation oder bezüglich der Interessenvertretung gegenüber der Politik und anderen relevanten Stakeholdern.

Unser Anspruch muss es sein, diese Anforderungen so gut als möglich zu erfüllen. Vorausschauendes und lösungsorientiertes Denken und Handeln, Dialog- und Kompromissfähigkeit sowie nicht zuletzt eine gehörige Portion Gemeinsinn sind der Schlüssel dazu. Insbesondere Letzteres entscheidet auch darüber, ob die Branche die erforderliche Durchschlagskraft und Glaubwürdigkeit erreichen kann.

Deshalb ist Gemeinsinn auch ein – schon länger bekanntes – Anliegen der Politik an die Branche. Einige der eingeholten Statements erinnern uns nachdrücklich daran. Wir haben mit Blick auf die anstehenden wichtigen energiepolitischen Weichenstellungen alles Interesse daran, dies zu beherzigen, auch wenn es manchmal schwerfällt.

Diversité et esprit de solidarité

Thomas Zwald,
responsable politique
de l'AES

Sept conseillères et conseillers nationaux renouvellent leur candidature, représentant autant – si ce n'est plus – de couleurs politiques, d'opinions et d'attentes. C'est le constat qui ressort de la lecture des déclarations relatives à la politique énergétique nationale recueillies pour le numéro de septembre du Bulletin.

Si peu surprenante qu'elle soit, cette pluralité reflète cependant toute la diversité des thématiques liées la politique énergétique, objet de vives controverses, ainsi que le fractionnement du spectre politique – deux éléments qui ont récemment gagné en importance. Finie l'époque où la question du nucléaire dominait le débat, reléguant plus ou moins tout le reste au second plan. Révolu également le temps où les démarcations politiques étaient à la fois claires et prévisibles.

Cette hétérogénéité thématique et politique place la branche, ainsi que l'Association, face à des exigences accrues, tant en matière d'élaboration des bases, de posi-

tionnement et de communication que de défense de leurs intérêts face à la sphère politique et aux autres parties prenantes.

Nous devons nous efforcer de satisfaire au mieux ces exigences, en nous appuyant sur une approche et un mode d'action basés sur l'anticipation et la recherche de solutions, sur notre faculté à dialoguer et à parvenir à des compromis, enfin – et surtout – sur un véritable esprit de solidarité. Cette dernière qualité sera notamment décisive pour permettre à la branche d'atteindre la force d'action et la crédibilité nécessaires.

C'est pourquoi elle fait également partie des exigences de la sphère politique envers la branche. Certaines des déclarations recueillies nous l'ont d'ailleurs rappelé avec force. Dans la perspective des changements importants qui nous attendent en matière de politique énergétique, et malgré les difficultés que cela représente, nous avons par conséquent tout intérêt à prendre ce sujet au sérieux.

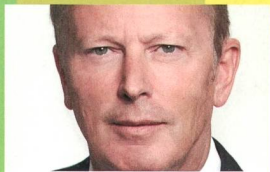
Jahrhundertherausforderung

ENERGIE

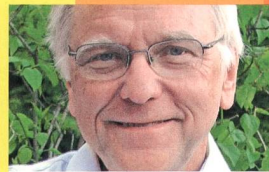
16. November 2015
Europa Forum Luzern



Remo Lütolf
Vorsitzender der Geschäftsleitung von
ABB Schweiz



Reinhold Mitterlehner
Vizekanzler und Energieminister,
Österreich



Lars Göran Josefsson
ehem. Präsident und CEO, Energiekonzern
Vattenfall AB (SWE)



Matthias Sulzer
Professor, Hochschule Luzern

Hauptpartner

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA
Direktion für europäische Angelegenheiten DEA

Tagungspartner

 **CKW**
 **energie360°**
 **erdgas**
Die freundliche Energie.

 **pwc**

 **EVUP** ENERGIE-VEREINIGUNG
UNION PETROLIERE
 Nationales Institut für
Verbraucherschutz
und Wettbewerbsförderung

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Bundesamt für Energie BFE

Premium Medienpartner

Neue Zürcher Zeitung

Medienpartner

Die Volkswirtschaft
Moneycab
persönlich
Schweizer Monat

Netzwerkpartner

scienceindustries
Swissmem
Swissolar
VSE
VSUD



Termin reservieren!
www.strom.ch/veranstaltungen

Fachtagung

Regulierung und Recht

2. Dezember 2015, Olten

Analyse der Entscheide von Behörden und Gerichten im
Jahr 2015, Ausblick auf regulatorische Herausforderungen 2016,
praktische Erfahrungen von Elektrizitätsversorgungsunternehmen



Mehr Klarheit auf den Schweizer Strassen?

Angepasste Vorschriften für neue Elektro-Fahrzeuge

Die Elektromobilität bietet zahlreiche neue Möglichkeiten zur Fortbewegung. Zahlreiche Hersteller bringen neuartige Produkte auf dem Markt. Doch dürfen sich diese Gefährte im Strassenverkehr einsetzen lassen und wenn ja, unter welchen Konditionen? Bislang herrschte diesbezüglich Unklarheit. Per 1. Juli hat der Bundesrat nun Klarheit geschaffen und die technischen Bestimmungen angepasst. Für den Verwender bleibt es allerdings gleichwohl schwierig, den Überblick zu behalten.

Francis Beyeler

Elektro-Fahrräder (sogenannte E-Bikes) boomen. Ende des letzten Jahres fuhren bereits ca. 250 000 E-Bikes auf Schweizer Strassen.[1] Hersteller und Händler versuchen, das Potenzial nun auch mit neuen Produkten auszuschöpfen.

Sie heissen Air- bzw. Smartwheel (Bild 1), Onewheel (Bild 2), Electric Skateboard, Hovertrax oder Segway (Bild 3) und fahren mit Geschwindigkeiten von 10 bis 25 km/h. Verschiedenste solcher neuartiger Fahrgeräte, sogenannte Personal-E-Transporter, drängen im Moment auf den Markt. Doch bis anhin konnten diese Gefährte keiner Fahrzeugkategorie zugeordnet und durften grundsätzlich weder auf der Strasse noch auf dem Trottoir gefahren werden. Einige Hersteller und Händler empfahlen daher den Gebrauch nur auf Privatgrund.[2]

Motion für Verkehrs-erleichterungen eingereicht

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates erkannte bereits gegen Ende des Jahres 2012 die Notwendigkeit von Regeln für neue Fahrzeuge der Elektrotechnologie.[3] Mit der dazu eingereichten Motion wurde der Bundesrat beauftragt, elektrisch betriebene Kleinmotorräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung bis höchstens 25 km/h, die nicht breiter sind als 1 Meter und eine Motor-Dauerleistung von

maximal 2 kW aufweisen, in Bezug auf die Verkehrsregeln und die Anforderungen an die Führer mit den Leichtmotorfahrrädern gleichzustellen.[4]

Umsetzung in den Verordnungen

Per 1. Juli 2015 hat nun der Bundesrat die technischen Bestimmungen und Verkehrsregeln für Fahrzeuge wie Elektro-Stehroller oder Elektro-Rikschas angepasst. Die Änderungen zielen darauf ab, stehrollerartige Fahrzeuge bei den Verkehrsregeln vollständig und rikschaartige Fahrzeuge teilweise den langsamen E-Bikes (bis 25 km/h) gleichzustellen. Im Strassenverkehrsrecht müssen jedoch auch bei kleinen Anpassungen meist zahlreiche Verordnungen geändert werden; so mussten vorliegend die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51; Verkehrszulassungsverordnung, VZV), die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41; VTS), die Verkehrssicherungsverordnung (SR 741.31; VVV), die Signalisationsverordnung (SR 741.21; SSV), die Ordnungsbussenverordnung (SR 741.031; OBV) sowie die Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (SR 741.511; TGV) angepasst werden.

Einteilung der neuen Fahrgeräte

Bei den einspurigen E-Mobilen werden gemäss der VTS grundsätzlich zwei

Kategorien unterschieden, nämlich die Motorfahrräder und die Motorräder.[5]

Unter «Motorrädern» sind neben den klassischen einspurigen Motorfahrzeugen mit zwei Rädern auch «Kleinmotorräder» zu verstehen, das heisst zwei- oder dreirädrige Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h und einer Motorleistung von höchstens 4 kW sowie «Elektro-Rikschas», das heisst zwei- oder mehrrädrige Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von höchstens 2 kW Leistung, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h, einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, einem Leergewicht von höchstens 0,27 t und einem Gesamtgewicht von höchstens 0,45 t.[6]

«Motorfahrräder» sind einerseits einplätzig, einspurige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h, höchstens 1 kW Motorleistung und einem Elektromotor, der bei einer allfälligen Tretunterstützung bis höchstens 45 km/h wirkt; daneben aber auch «Leicht-Motorfahrräder», das heisst Fahrzeuge mit einem Elektromotor von höchstens 0,5 kW Motorleistung, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h



Bild 1 Air- oder Smartwheel.



Bild 2 Onewheel.

wirkt, sowie «motorisierte Rollstühle», das heisst einplätzig, für gehbehinderte Personen konzipierte Fahrzeuge mit drei oder mehr Rädern und eigenem Antrieb, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h und einer Motorleistung von höchstens 1 kW. Letztlich fallen in die Kategorie der Motorfahräder auch die vorliegend besonders interessierenden «Elektro-Stehroller», das heisst einplätzig, selbstbalancierende Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von höchstens 2 kW Leistung, bei denen ein wesentlicher Teil der Motorleistung für das Halten der Balance des Fahrzeugs eingesetzt wird, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt. [7]

Weitere Vorschriften und Folgen der Einteilung

Zum Führen eines Elektro-Stehrollers ist ab dem Alter von 16 Jahren kein Führerausweis erforderlich. [8] Elektro-Rikschas dürfen mit einem Führerausweis der Kategorien A, A1, B, B1 oder F gefahren werden. [9]

Die Führer von Motorfahrrädern sowie von Elektro-Rikschas mit einer Breite von bis 1 m haben die Vorschriften für Radfahrer zu beachten. Nur gehbehinderte Personen dürfen Elektro-Stehroller auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen benutzen. Geschwindigkeit und Fahrweise sind in diesem Fall den Umständen anzupassen. [10] Fährt eine nicht gehbehinderte Person mit einem Elektro-Stehroller auf einer für Fussgänger bestimmten Ver-

kehrsfläche, so zieht dies künftig eine Ordnungsbusse in der Höhe von 40 CHF nach sich. [11]

Durch die Einteilung der Elektro-Stehroller in die Kategorie der Motorfahräder benötigen diese ein Kontrollschild und eine gültige Versicherungsvignette. [12] Damit ist auch bereits zum Ausdruck gebracht, dass zum Führen eines Elektro-Stehrollers eine Haftpflichtversicherung (in diesem Fall die Motorfahrrad-Kollektivversicherung; Vignette) notwendig ist. Die Elektro-Rikschas benötigen ein Kontrollschild für Kleinmotorräder. [13] Für das Fahren auf einem Elektro-Stehroller besteht kein Helmobligatorium. [14]

Daneben gibt es noch einige neue technische Vorschriften für die Elektro-Stehroller und Elektro-Rikschas (z.B. Vorhandensein einer Betriebs- und einer Feststellbremse), wobei diese Vorgaben bei den Geräten im Handel ohnehin erfüllt sein dürften. Anstelle einer Glocke ist eine Warnvorrichtung im Sinne der EU-Gesetzgebung zulässig (Hupe, die über eine Fernauslösung via einen Funkknopf an der Hand ausgelöst werden kann, wenn die Lenkstange fehlt). [15]

Fazit

Sicherlich ist es begrüssenswert, dass mit den neuen Vorschriften Klarheit bezüglich der neuen Fahrzeuge geschaffen wird. Entscheidend für die Einteilung sind vor allem Grösse, Geschwindigkeit und Motorleistung. Allerdings ist es für den normalen Verwender nicht einfach, die entsprechende Kategorie seines Fahrzeugs zu erkennen und sich somit korrekt zu verhalten.

Referenzen

- [1] Vgl. Medienmitteilung des Bundesamtes für Energie BFE vom 03.10.2014 mit Hinweis auf den Schlussbericht «Verbreitung und Auswirkung von E-Bikes in der Schweiz», abrufbar unter www.bfe.admin.ch/dokumentation/publikationen/index.html.
- [2] Siehe Sonntagszeitung vom 31.05.2015 «Und es hat E-Boom gemacht» oder 20 Minuten vom 12.06.2015 «In den Städten sind E-Trottinette der Renner».
- [3] Erst kurz zuvor, per 01.05.2012, hatte der Bundesrat Vorschriften zum E-Bike erlassen.
- [4] Motion 12.3979 vom 29.10.2012, Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen, eingereicht von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates.
- [5] Die Kategorien der Fahrräder und der Motorwagen sind von den Änderungen nicht betroffen und werden daher nicht näher betrachtet. Fahrräder sind Fahrzeuge, die gemäss der Definition in Art. 24 Abs. 1 VTS ausschliesslich mit der Kraft der darauf sitzenden Personen durch mechanische Vorrichtungen fortbewegt werden. Motorwagen sind Motorfahrzeuge mit mindestens vier Rädern – ausgenommen Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge sowie Motorhandwagen –, Motorfahrzeuge mit drei Rädern und einem Leergewicht über 1000 kg, Arbeitsmotorwagen sowie Raupenfahrzeuge, die nicht als Motorräder gelten (Art. 10 Abs. 1 VTS).
- [6] Art. 14 VTS. Die Einteilung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren wurde in diesem Artikel nicht berücksichtigt.
- [7] Art. 18 VTS. Die Einteilung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren wurde in diesem Artikel nicht berücksichtigt.
- [8] Art. 5 Abs. 2 Bst. e VZV i.V.m. Art. 6 Abs. 1 Bst. a und f VZV; ab 14 Jahren möglich mit einem Führerausweis der Kategorie G (Landwirtschaftliche Fahrzeuge) oder M (Töffli).
- [9] Art. 4 Abs. 5 Bst. g VZV.
- [10] Art. 42 Abs. 4 und Art. 43a Abs. 2 VRV.
- [11] Ziff. 339 des Anhangs zur OBV.
- [12] Art. 90 VZV.
- [13] Art. 82 Abs. 1 Bst. e VZV; Schild mit gelbem Grund und schwarzer Schrift (wie Mofa).
- [14] Art. 57 Abs. 5 SVG i.V.m. Art. 3b Abs. 4 Bst. e VTS.
- [15] Art. 181a Abs. 3 VTS i.V.m. Richtlinie 93/30/EWG oder der Verordnung (EU) Nr. 3/2014 oder dem ECE-Reglement Nr. 28.

Autor

Francis Beyeler, lic iur., Rechtsanwalt, ist Leiter Recht beim VSE.
francis.beyeler@strom.ch



Bild 3 Segway.

Qualität der Schweizer Stromversorgung ist hervorragend Excellente qualité de l'approvisionnement électrique

Auf der Grundlage der von den Verteilnetzbetreibern gelieferten Angaben analysiert der VSE jährlich die durchschnittliche Dauer der Versorgungsunterbrechungen und unterscheidet dabei nach Hoch-, Mittel- und Niederspannungsnetzen.

Im Jahr 2014 betrug die durchschnittliche Versorgungsunterbrechung pro Kunde in der Schweiz 8,6 Minuten für die ungeplanten Unterbrüche, d. h. eine Minute weniger als 2013 (9,6 Minuten). Die geplanten Unterbrüche weisen einen Wert von 10 Minuten im Jahr 2014 auf, gegenüber 9,3 Minuten im Vorjahr. Diese Analyse basiert auf den Angaben von 3,3 Millionen direkten und indirekten Endverbrauchern und zeigt, dass die in der Schweiz schon sehr hohe Versorgungsqualität dank der ständigen Anstrengungen der Schweizer Elektrizitätsunternehmen beibehalten werden kann.

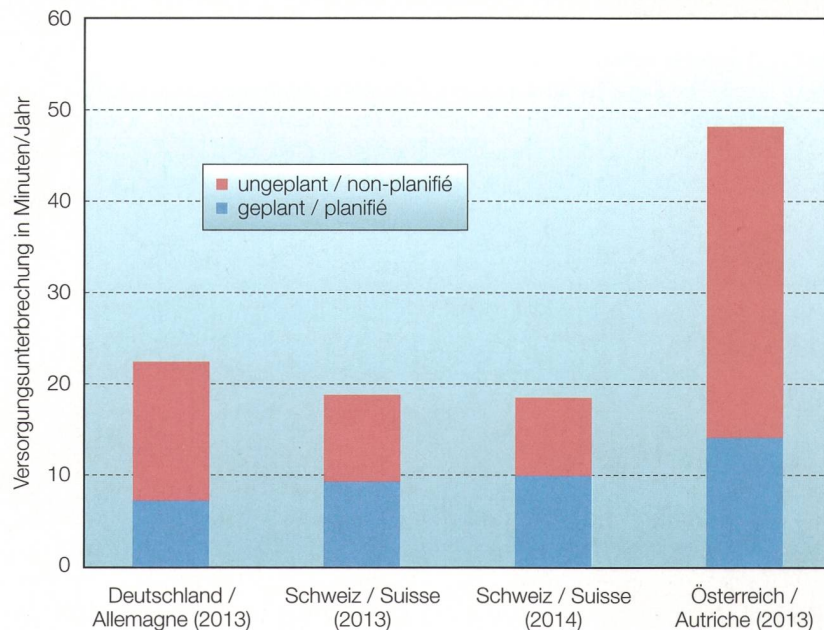
Der Vergleich zwischen dem Schweizer Saidi-Index der ungeplanten Unterbrüche und den Indizes anderer europäischer Länder, die im Februar 2015 im «CEER Benchmarking Report 5.2 on the continuity of electricity supply» veröffentlicht worden waren, bestätigt, dass die Qualität der Schweizer Stromversorgung hervorragend ist. Seit mehreren Jahren rangiert die Schweiz unter den Ländern, die europaweit die beste Versorgungsqualität aufweisen. VSE

visionnement en électricité en différenciant les réseaux de haute, moyenne et basse tension.

La durée moyenne d'interruption de l'approvisionnement électrique par consommateur était en Suisse de 8,6 minutes en 2014 pour les coupures d'électricité imprévues, soit une minute de moins qu'en 2013 (9,6 minutes). Les coupures prévues atteignaient quant à elles 10 minutes en 2014 pour 9,3 minutes en 2013. Cette analyse se base sur les données de 3,3 mio de consommateurs finaux. Elle indique que la qualité d'approvisionnement, déjà très élevée en

Suisse, se maintient à un excellent niveau grâce aux efforts permanents des entreprises électriques suisses.

La comparaison entre l'indice suisse Saïdi des coupures imprévues et ceux d'autres pays européens, qui ont été publiés dans le «CEER Benchmarking Report 5.2 on the continuity of electricity supply» en février 2015 confirme que l'approvisionnement électrique en Suisse est d'excellente qualité. Depuis plusieurs années, la Suisse se retrouve en effet parmi les pays affichant la meilleure qualité d'approvisionnement en Europe. AES

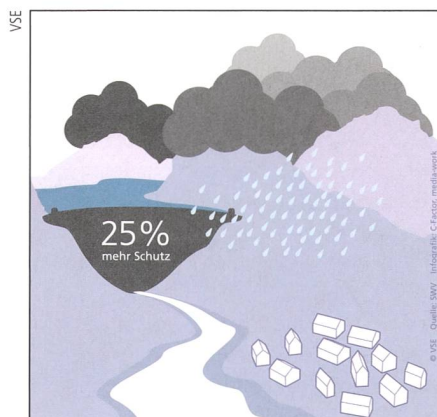


Im Vergleich mit den Nachbarländern Deutschland und Österreich belegt die Schweiz den ersten Platz. Comparée à ses voisins allemands et autrichiens, la Suisse occupe la première place.

Sur la base des indications fournies par les gestionnaires de réseau de distribution, l'AES analyse chaque année la durée moyenne d'interruption de l'appro-

Hochwasserschutz in Alpentälern

Speicherkraftwerke reduzieren die Spitzenabflüsse bei Unwettern um bis zu 25%. Dadurch tragen sie ganz entscheidend zu einer Reduktion der Hochwassergefahren in Schweizer Alpentälern bei. Weitere Grafiken zur Wasserkraft in der Schweiz: www.strom.ch/wasserkraft.



Neuer Bereich «Politik» auf www.strom.ch

Der Bereich «Politik» auf der Website des VSE wurde kürzlich vollständig überarbeitet. Er erhält unter anderem aktuelle Informationen zur Energiestrategie 2050, der Strategie Stromnetze und der Strommarktöffnung. Ausserdem werden alle energiepolitischen Stellungnahmen des VSE aus den vergangenen zwei Jahren übersichtlich aufgelistet. Der neue Politik-Bereich der Website ist erreichbar unter dem Direktlink www.strom.ch/politik. Se