

Virtuelle Infoveranstaltung für französischsprachige Gemeinden und Städte

Übersetzte Notizen: Fachtreffen zum Thema Ladeinfrastruktur (f)

Datum: Dienstag, 27. September 2022
Zeit: 09.30 – 11.30



Zusammenfassung der Präsentationen

Fabien Kuchler, OIKEN

- Präsentation der energiepolitischen Herausforderungen im Wallis
- Projekt «Valt» sieht den Aufbau von 140 Ladestationen vor (siehe [Valt](#)). Unterstreicht den Willen, Ladestationen im ganzen Land auf einheitliche Weise zu entwickeln. Heute müssen die Gemeinden investieren, aber OIKEN bezahlt die Ladestation und überwacht die Optimierung der Ladeinfrastruktur. Die Bauarbeiten werden von OIKEN übernommen.
- OIKEN ist daran interessiert, mit einem Tarifverbund zu arbeiten, da dies den Austausch mit Partnern ermöglicht und gegenüber den Anbietern von Ladestationen mehr Gewicht für einen besseren Preis verleiht. Der Nachteil ist, dass die Kontrolle über den Strompreis verloren geht: Die Preisverhandlung erfolgt einheitlich über das gesamte Gebiet.
- Zielkonflikte in der Parkplatznutzung: Wichtig ist die Festlegung von Anreizen und Regeln, um das Parkieren ohne Aufladen zu verhindern. Es muss jedoch nach der Nutzung des Parkplatzes differenziert werden: Skigebiet vs. Supermarkt.
- Schlussfolgerung: Ladestationen sind heute nicht rentabel, bieten Energieversorgern aber Möglichkeiten zur Diversifizierung. Langfristig werden sie es ermöglichen, PV aufzuwerten und Autobatterien zur Entlastung des Stromnetzes zu nutzen, was angesichts der Entwicklung intermittierender Energien von entscheidender Bedeutung ist.
- Am teuersten sind die Tiefbau- und Netzarbeiten. Diese Arbeiten werden sich langfristig amortisieren.

Stéphane Rosset, MOVE Mobility

- Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels. Die Elektromobilität hatte einen langsamen Start, aber der Ausbau des öffentlichen Ladesäulennetzes beschleunigt sich und wird zu einer interessanten Konkurrenz für private Ladesäulen.
- Ratschlag, sich bei der Planung eines öffentlichen Ladesäulennetzes gut zu beraten. Entscheidend sind die Kriterien für die Häufigkeit des Aufsuchens, die lokalen Einschränkungen sowie das Budget.
- Bei der Umsetzung müssen wichtige Entscheidungen getroffen werden, die über die Wahl des Partners und des Verwaltungs-/Abrechnungssystems abgewogen werden müssen.
- Erkundigen Sie sich nach dem gelieferten Strom, um eine Versorgung aus 100% erneuerbaren Energien zu gewährleisten.

Daniel Schaller, BFE

- Präsentation der neuesten Entwicklungen und Auswirkungen der europäischen und schweizerischen Strategien zur Elektromobilität. Die Erwartung eines exponentiellen Anstiegs der Elektrofahrzeuge (BEV) gemessen an den Neuzulassungen bestätigt sich.
- Der Beitrag der Kantone zum Ausbau der Ladeinfrastruktur ist wichtig. Der Kauf eines reinen Elektrofahrzeugs wird auch ohne Subventionen attraktiv genug.
- [Präsentation einzelner Elemente des neuen CO2-Gesetzes](#), das hauptsächlich auf Anreize ausgerichtet ist, insbesondere mit:
 - o Förderung der Ladeinfrastruktur mit 30 Mio. Franken pro Jahr
 - o Anpassung der Zielwerte für Importeure
 - o Abschaffung der steuerlichen Privilegierung von Dieselmotoren
- [Die Roadmap Elektromobilität 2025](#) unterstützt die harmonische Entwicklung von Ladestationen in der Schweiz mit 3 Zielen bis 2025:
 - o 50% Steckerfahrzeuge bei den Neuzulassungen
 - o 20'000 allgemein zugängliche Ladestationen
 - o Nutzerfreundlich und netzdienlich laden – zu Hause, am Arbeitsplatz und unterwegs

- Das Elektrofahrzeug ist nach wie vor das effizienteste Fahrzeug und hat geringere Auswirkungen auf die Umwelt als jedes andere Fahrzeug mit Verbrennungsmotor (siehe fahr-mit-dem-strom.ch).

Viviane Winter, BFE

- Präsentation der Angebote des Programms EnergieSchweiz für Ladeinfrastruktur.
- Die Informationsveranstaltungen und Workshops für Städte und Gemeinden werden auch 2023 fortgesetzt.
- Dokumente, insbesondere Leitfäden, mit konkreten Aktionen sind unter local-energy.swiss verfügbar.
- Machbarkeits- und Planungsstudien zur Entwicklung der Elektromobilität werden bis Ende Februar 2023 weiterhin zu 40% unterstützt (siehe [Sonderaktion](#)).

Diskussion

1. Wie ist die Wahrnehmung der Gemeinde gegenüber ihrem Anbieter von Ladestationen? Welche Partnerschaft muss aufgebaut werden?
 - OIKEN: Misstrauen und manchmal Blockaden in Bezug auf das Budget und die Arbeiten, die für die Einrichtung eines öffentlichen Netzes von Ladestationen durchgeführt werden müssen. Es besteht die Notwendigkeit, in Tiefbauarbeiten zu investieren (die manchmal vom Energieversorger übernommen werden). Diese Arbeiten sind die teuersten und können nur langfristig amortisiert werden.
2. Welche Finanzierungshilfen für Ladestationen in Privathaushalten sind vorgesehen?
 - BFE: Gemäss Revision des neuen CO₂-Gesetzes wird es eine bedeutende Unterstützung für Investitionen in das Netzwerk (Backbone) geben, um über eine geografisch gleichmässig verteilte und für jedermann zugängliche Ladeinfrastruktur zu verfügen.
3. Welche Strategien gibt es für die Reduzierung der individuellen Mobilität? Welche Rolle spielt das Recycling der Batterien für die Elektromobilität?
 - BFE: Wichtigkeit, die individuelle Mobilität zu überdenken, aber differenziert je nach geografischem Kontext. Achten Sie auf den erzeugten Strom. Dieser ist heute häufig noch nicht erneuerbar. Einige Elektrofahrzeuge werden nächstes Jahr mit der [Energieetikette B](#) verkauft, da der verwendete Strom kohlenstoffhaltig ist. Hier kommt den Gemeinden eine Rolle zu, Alternativen für die Einwohner zu schaffen, um eine Verkehrsverlagerung zu ermöglichen. Der Bund finanziert eine Studie der Fachhochschule Bern zum Thema Recycling von Elektrofahrzeug-Akkus mit. Der technologische Fortschritt wird auch dafür sorgen, dass die Batterien langlebiger, leichter, günstiger, leistungsstärker und umweltverträglicher werden. Weitere Informationen sind auffindbar unter: <https://www.energieschweiz.ch/programme/fahr-mit-dem-strom/batterie/>
4. Sollten extrem leistungsfähige Ladestationen begrenzt werden, um die Stabilität des Netzes zu gewährleisten?
 - Move: Kurzfristig stellen diese keine Bedrohung für das Netz dar. Heute befindet sich das Netz der Ladestationen hauptsächlich auf privatem Grund, sodass man als öffentliche Institution wenig Einfluss hat. Wir möchten möglichst einfache und benutzerfreundliche Systeme für die Kunden entwickeln, unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Komplexität in Bezug auf Preise und Netzabhängigkeiten.
 - BFE: Langfristig müssen die Ladevorgänge und das Netz angepasst werden. Das Verständnis, welches für einen flexiblen Netzbetrieb erforderlich ist, wird in der Verantwortung der Netzbetreiber liegen.