**Zeitschrift:** bulletin.ch / Electrosuisse

Herausgeber: Electrosuisse

**Band:** 113 (2022)

Heft: 3

**Artikel:** "Laden ist nicht Tanken"

Autor: Bourdin, Valérie

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1037076

## Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 03.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

**Ladeinfrastruktur und Verteilnetz** | Die Elektrifizierung des Individualverkehrs ist ebenso unabdingbar wie herausfordernd. Krispin Romang, Geschäftsführer des Schweizerischen Elektromobilitätsverbands («Swiss eMobility»), erklärt im Interview, warum diese Aufgabe nur gemeinsam gelöst werden kann.



# **Zur Person**

Krispin Romang ist Geschäftsführer des Schweizerischen Elektromobilitätsverbands («Swiss eMobility»).

- → www.swiss-emobility.ch
- → krispin.romang@tcs.ch

# <u>Bulletin:</u> Krispin Romang, wieso gibt es in der Schweiz nicht schon viel mehr Ladestationen? Wo hakt es?

Krispin Romang: In der Schweiz haben wir ein sehr gutes öffentliches Ladenetz. Bei unseren Nachbaren gab oder gibt es immer noch nationale Aufbauprogramme, trotzdem haben wir eine höhere Dichte an öffentlichen Ladestationen und insgesamt einen der höchsten Ausbaustandards überhaupt. Aber grundsätzlich gehört zu jedem Elektroauto eine Heimladestation. Und dort hakt es. Mit dem hohen Anteil an Mietern und Stockwerkeigentümern haben wir die schwierigste Ausgangslage in ganz Europa. Deshalb wurden wir im letzten Ouartal von Österreich und Deutschland beim Marktanteil der Steckerautos überholt.

# Warum sollte nicht einfach jeder Mieter selbst eine Ladestation installieren?

Das erste Problem beginnt bereits vor der Installation bei der Bewilligung. Es braucht das Einverständnis des Vermieters. Und das Bewilligungsverfahren ist in Mehrparteiengebäude bereits ein schlechtes Zeichen, denn der Treiber bei der Elektrifizierung sollte der Vermieter sein. Dieser sollte den Mietern ein durchdachtes Ladesystem anbieten. Ansonsten entstehen Insellösungen, welche nicht miteinander kommunizieren können und nicht steuerbar sind. Zudem sind solche Individuallösungen oftmals überdimensioniert. Spätestens wenn weitere Elektroautos am gleichen Standort dazukommen, was in den nächsten Monaten und Jahren sicherlich der Fall sein wird, werden diese Insellösungen zu Fremdkörpern.

# Was sind die grössten Herausforderungen für die Elektromobilität in Bezug auf den Netzanschluss?

Wir müssen die Elektromobilität als Gesamtsystem betrachten, welches die Stromproduktion, die Verteilung und die Nutzung von Steckerfahrzeugen beinhaltet. Weder die Fahrzeuganbieter noch die Energieversorger oder Netzbetreiber können die Herausforderungen der Elektrifizierung allein und ausschliesslich aus der jeweiligen Perspektive lösen. Unsere grösste Aufgabe besteht wohl darin, alle Akteure zusammenzubringen und gemeinsam sinnvolle und zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten. Dies trifft insbesondere für die Netzintegration von Ladestationen zu.

## Wie sollten die Verteilnetzbetreiber den Ladevorgang beeinflussen, um Überlastungen im Verteilnetz zu verhindern?

Wie gesagt, die Verteilnetzbetreiber sollten dieses Problem nicht allein angehen. Dies kann zu Restriktionen oder Diskriminierung für die Elektromobilität führen. Von zentraler Bedeutung sind insbesondere die Langsamladevorgänge. Ein Auto in der Schweiz steht deutlich über 23 Stunden am Tag. Ist es möglichst immer mit dem Netz verbunden, kann die Netzbelastung besser verteilt werden, und das Problem des gleichzeitigen Ladens am Abend entfällt. Ein Teil der Lösung sind aber auch Schnelllader. Deren Nutzungsprofil ist quasi identisch mit der Produktionskurve von Solarstrom. Und wer am Tag schnell lädt, braucht weniger Strom am Abend. Laden ist vielfältig und vor allem: Laden ist nicht Tanken. Dieser Kulturwandel benötigt viel Sensibilisierung und Information, bereits vor dem Autokauf.

# Diese Verhaltensänderungen werden wohl kaum ausreichen?

Ein grosses Potenzial der Einflussnahme stellen die Tarife dar. Es stellt sich die Frage, ob bestehende (Nieder-) Tarifmodelle durch die Marktentwicklung der Elektromobilität überdacht werden müssen. Und natürlich müssen möglichst viele Ladevorgänge intelligent gesteuert werden können.

INTERVIEW: VALÉRIE BOURDIN

