

Zeitschrift: Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie
Herausgeber: Bundesamt für Energie
Band: - (2016)
Heft: 5

Artikel: Wachsendes Ladenetz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-681820>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 28.03.2025

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

WACHSENDES LADENETZ

Die Zahl der Elektrofahrzeuge in unserem Land nimmt stetig zu. Parallel dazu expandiert das Netz an Ladestationen. Ende 2015 standen etwa 1260 öffentliche Stationen zur Verfügung.

In der Schweiz laden Fahrer von Elektroautos ihr Fahrzeug hauptsächlich zu Hause oder im Büro auf, wie eine Untersuchung der Fachgesellschaft e'mobile zeigt. In städtischen Zentren ist es zudem einfacher, Ladestationen zu finden, als auf dem Land. Auf der interaktiven Karte LEMnet.org finden E-Autofahrer nun viele Informationen zu jeder Station, zum Beispiel Steckertypen oder Zahlungsoptionen.

e'mobile zählte Ende 2015 schätzungsweise 1260 öffentliche Ladestationen. Der konstante Zuwachs an Anschlüssen trägt zum Erfolg der Elektroautos bei, wie Philipp

Walser von e'mobile erklärt: «Mit der Expansion des Netzes wächst das Vertrauen in diese Technologie. Es wird immer einfacher, Ladestationen zu finden, sodass die Angst schwindet, mit leeren Batterien auf der Strasse stehen zu bleiben.» Bevor man aber bei Parkplätzen einen Boom für Anschlüsse erleben, werde es eine wirtschaftliche Entwicklung brauchen. «Es gibt kein klares Geschäftsmodell in diesem Sektor, die Unternehmen wagen sich in unterschiedlichem Ausmass an den Ausbau heran. Man muss noch etwas warten, bis sich ein grosser Markt rund um die Ladestationen entwickelt», unterstreicht Philipp Walser.

Mehr öffentliche Ladestationen

Ende Juni wagte die Firma Green Motion, die Ladestationen produziert, den Sprung ins kalte Wasser. Durch den Verkauf der Lizenz ihres Produkts an einen Partner für den chinesischen Markt konnte sich das Start-up-Unternehmen aus Bussigny die dafür nötigen finanziellen Mittel beschaffen. Die Waadtländer Firma kündigte an, sie wolle bis 2020 mit Hilfe von Partnern wie McDonald's oder Aldi 1600 neue öffentliche Ladestationen aufstellen. Danach sollte laut dem CEO das bereitgestellte Netz namens «evpass» die Investitionskosten decken und rentabel werden.

Dieses beinhaltet bereits 800 Ladestationen, davon 200 öffentliche. Um den Ausbau voranzutreiben, hat Green Motion beschlossen, mit Gemeinden, Unternehmen und Geschäften zusammenzuarbeiten, die ihr Gelände für weitere Ladestationen zur Verfügung stellen. Das Unternehmen übernimmt jeweils die Installation und den Unterhalt der Ladestation. «Wir beschränken uns nicht nur auf Nutzer im Stadtverkehr. Überall dort, wo Bedarf besteht, wollen wir Ladestationen aufstellen», erklärt der Unternehmer.

Koordinierter Ausbau

In der Schweiz beobachtet der Bund die Installation von Ladestationen, deren Netzausbau Sache des Privatsektors ist. Philipp Walser vertritt die Schweiz an internationalen Treffen zum Thema Ladestationen. Er verfolgt, was in Ländern wie Deutschland, den Niederlanden oder Norwegen geschieht, wo sich der Staat aktiv in die Planung und Errichtung des Ladernetzes einbringt. «Ich denke, die Schweiz könnte sich ein gutes Beispiel am Ausland nehmen für eine eigene nationale Vision. Etwa für die Markierung der Parkplätze, wo jetzt jeder macht, was er will; es



Quelle: Green Motion

herrscht nämlich keine Einheitlichkeit», meint der Fachspezialist von e'mobile.

Der Bundesrat verabschiedete 2015 einen Bericht, der die Grundlagen seines Handelns im Bereich Elektromobilität für die nächsten Jahre festlegt. Seine Schlussfolgerung lautete, dass es – zusätzlich zur Energiestrategie 2050 – keinen nationalen Masterplan für die Elektromobilität brauche. «Der Bund wurde aber damit beauf-

tragt, im Bereich Ladeinfrastruktur eine koordinierende Rolle zu übernehmen und organisiert seither unter anderem Experten-Workshops zu diesem Thema», erklärt Stephan Walter, Fachspezialist Elektromobilität beim BFE. Das Bundesamt für Strassen beispielsweise wolle Schnellladestationen an Raststätten durch private Investoren fördern. «Mit EnergieSchweiz sind wir zudem dabei, zusammen mit der Branche, nach Lösungen für eine flächen-

deckende Ladeinfrastruktur zu suchen. Bis im nächsten Jahr möchten wir bei gemeinsamen Treffen klären, wo noch Handlungsbedarf besteht.» Die Branche ist an einem koordinierten Vorgehen interessiert und will die Entwicklung des Ladeetzes rasch vorantreiben, denn allein 2015 wurden hierzulande über 3200 Elektrofahrzeuge neu zugelassen. (luf)



Sébastien Buemi am Steuer seiner Formel E.
Quelle: FIA Formula E Championship

«Das Elektroauto ist ideal für den Stadtverkehr»

Der Waadtländer Autorennfahrer Sébastien Buemi ist mit 27 Jahren kürzlich Weltmeister in der Formel E geworden. Sowohl am Steuer seines elektrischen Rennwagens wie auch als Privatperson beschäftigt er sich intensiv mit dem Thema Elektromobilität.

Herr Buemi, ist das Fahrvergnügen am Steuer eines Formel-E-Wagens das gleiche wie bei einem Formel-1-Rennen? Es ist anders, es ist ehrlich gesagt schwer vergleichbar. Das Fahrvergnügen hängt auch von der Rennstrecke, den Gegnern, der Umgebung ab, mehr als vom Wagen selber. Es ist vielleicht noch schwieriger, Formel-E-Rennen zu fahren als F1. Die Anforderungen sind aber in beiden Kategorien sehr hoch.

Sie sind mit Ihrem Formel-E-Wagen auf den neusten Stand der Technik und fahren ein Hybridfahrzeug. Wie sehen Sie die Zukunft der Elektromobilität?

Man muss sich bewusst sein, dass die technische Entwicklung enorm ist. Natürlich werden sich die Wärmekraftmotoren noch entwickeln, aber nicht im gleichen Tempo wie die Batterien. Es gibt immer mehr Konstrukteure für die Formel E, sodass mehr Geld in den Entwicklungsbereich investiert wird. Je mehr Geld vorhanden ist, desto schneller schreitet die Entwicklung voran. Ich rechne mit immer mehr Elektrofahrzeugen. Ich glaube, dass vielleicht der Wasserstoffantrieb das Endziel sein wird, wenn einmal alles unter Kontrolle ist. Aber ich bin überzeugt, dass man in zehn Jahren in den

städtischen Zentren viele Elektroautos sehen wird, denn dort sind sie für mich am richtigen Ort.

Wenn Sie ein Elektroauto hätten, was wären Ihre Erwartungen an das Ladenetz?

In der Region Aigle, wo ich wohne, ist das Netz nicht sehr ausgebaut. Wenn ich ein Elektroauto hätte, würde ich es hauptsächlich für kleine Distanzen brauchen und bei mir zu Hause aufladen. Mit einem dichteren Ladenetz wäre das sicher anders. (luf)

Das vollständige Interview finden Sie auf dem BFE-Blog unter www.energeiaplus.com/category/energeia.