

Zeitschrift: Bulletin Electrosuisse
Herausgeber: Electrosuisse, Verband für Elektro-, Energie- und Informationstechnik
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. 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: 01.04.2025

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

«Laden ist nicht Tanken»

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

Bulletin: 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 Lade-netz. Bei unseren Nachbarn gab oder gibt es immer noch nationale Aufbau-programme, trotzdem haben wir eine höhere Dichte an öffentlichen Ladesta-tionen und insgesamt einen der höch-sten Ausbaustandards überhaupt. Aber grundsätzlich gehört zu jedem Elektro-auto eine Heimpladestation. Und dort hakt es. Mit dem hohen Anteil an Mie-tern und Stockwerkeigentümern haben wir die schwierigste Ausgangslage in ganz Europa. Deshalb wurden wir im letzten Quartal von Österreich und Deutschland beim Marktanteil der Ste-ckerautos 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 sicher-lich 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 bein-

haltet. Weder die Fahrzeuganbieter noch die Energieversorger oder Netzbetreiber können die Herausforderungen der Elek-trifizierung allein und ausschliesslich aus der jeweiligen Perspektive lösen. Unsere grösste Aufgabe besteht wohl darin, alle Akteure zusammenzubringen und gemeinsam sinnvolle und zukunfts-fähige Lösungen zu erarbeiten. Dies trifft insbesondere für die Netzintegra-tion 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 Elektro-mobilität führen. Von zentraler Bedeu-tung sind insbesondere die Langsam-ladevorgänge. 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 Prob-lem 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 Einfluss-nahme stellen die Tarife dar. Es stellt sich die Frage, ob bestehende (Nieder-) Tarifmodelle durch die Marktentwick-lung der Elektromobilität überdacht werden müssen. Und natürlich müssen möglichst viele Ladevorgänge intelli-gent gesteuert werden können.

INTERVIEW: VALÉRIE BOURDIN