

Ladestationen im öffentlichen Raum

Warum laden im öffentlichen Raum?

Dies ist eine Grundsatzfrage, die je nach Gemeinde sehr unterschiedlich beantwortet wird. Der zentrale Punkt, der gegen Ladestationen im öffentlichen Raum hervorgebracht wird, ist folgender:

Es sei nicht Aufgabe der öffentlichen Verwaltung, für die Energieversorgung einer bestimmten Gruppe von Autofahrern zu sorgen. Genauso könnte eine Gemeinde eine klassische Tankstelle betreiben oder umweltfreundliches Biogas abgeben.

Dieses Argument scheint logisch, greift jedoch etwas zu kurz, und zwar aus mehreren Gründen:

Ladevorgang vs. Tankvorgang

Anders als das Betanken eines Verbrennungsfahrzeuges an der Tanksäule ist das Laden eines Elektroautos an einer Wechselstrom-Station keine kurzzeitige Tätigkeit, sondern ein Vorgang, der idealerweise während der Parkdauer «nebenher» erledigt wird. Diese Zeit (nachts, während des Einkaufens, während Sitzungen etc.), die das Fahrzeug zwangsläufig auf einem Parkplatz verbringt, kann so optimal genutzt werden. Zum Vorteil des Fahrers, aber auch zum Vorteil der Umwelt und der Gemeinde, siehe unten.

Öffentliche Parkplätze – öffentliche Ladeplätze

Die Bereitstellung von Parkplätzen wird in den meisten Gemeinden als (zumindest teilweise) öffentliche Aufgabe betrachtet. Es besteht gleichzeitig ein weitgehender Konsens darüber, dass e-Fahrzeuge in Gemeinden wünschenswert sind: sie fahren leise und lokal emissionsfrei, reduzieren also Lärm und Abgase, wo gleichzeitig viele Menschen unterwegs und daheim sind.

Die Ausstattung eines Teils der öffentlichen Parkplätze mit Ladestationen ist eine logische Konsequenz dieser beiden Aspekte, vor allem unter dem zuvor beschriebenen Aspekt, dass e-Fahrzeuge nicht «betankt» werden, sondern Parkzeiten nutzen, um Energie in kleinen Mengen über grössere Zeiträume aufzunehmen. Vor allem dann, wenn die Energie von Photovoltaikanlagen oder aus gemeindeeigener Stromerzeugung stammt.

Finanzierung

Vor allem der letzte Punkt ist interessant: denn niemand sagt, dass Strom an öffentlichen Parkplätzen kostenlos sein muss. Es geht nur darum, ihn zur Verfügung zu stellen. Viele Energieversorger sind derzeit genau darum sehr aktiv auf der Suche nach kostenlosen Stellplätzen für ihre Ladestationen, entsprechend aggressiv treten sie mit Gratis-Angeboten vor allem für Gemeinden und Parkplatzbewirtschafter auf.

Nur: Energieversorger tun das nicht aus rein altruistischen Gründen, zum Wohle der Menschheit. Sie sichern sich Standorte, genauer: Standorte für kleine Goldesel, die man für lange Zeit melken können. Denn auch wenn die Beträge klein sind: sie laufen von alleine auf, einmal aufgestellt benötigt eine Ladestation kaum Unterhalt, wirft aber über Jahre regelmässig kleine Erträge ab.

So ist die Frage der Finanzierung der Ladestationen eher eine der Vorfinanzierung: bei Stromkosten für die Gemeinde von zwischen ca. CHF 0.09 und 0.20 kann für das Laden problemlos ein äquivalenter Wert von rund CHF 0.50 pro kWh verrechnet werden. Mit der Differenz lässt sich nicht nur die Ladestation finanzieren: über längere Zeit sind das kleine Beträge, die regelmässig zurückkommen, und so auch z.B. auch helfen, gemeindeeigene Photovoltaikanlagen zu amortisieren.

Dazu kommt, dass vor allem bei innenstadtnahen Parkplätzen Unternehmen an der Anschaffung beteiligt werden können: für Restaurants und Geschäfte im Innenstadtbereich, deren Kundschaft grösstenteils auf öffentliche Parkplätze angewiesen ist, erzeugen Ladeplätze auch Konsumationszeiten, also Wartezeiten, in denen die Nutzer einkaufen, im Restaurant essen und somit Geld ausgeben.

Ladestationen an öffentlichen Parkplätzen sind daher keine Öko-Feigenblätter, sondern können sehr rational auch wirtschaftlich interessant sein.

Emissionsfreier und geräuscharmer Verkehr

Gemeinden sollten grundsätzlich an der Förderung des lokal emissionsfreien und dazu noch geräuscharmen Verkehrs ein Interesse haben: gerade innerorts, wo Motorenlärm lauter ist als die sonstigen Fahrgeräusche (Reifen, Wind, Lager), und wo vor allem im Winter Feinstaub, im Sommer Ozon ein Problem darstellen, hilft der Einsatz elektrischer Fahrzeuge, diese Belastungen soweit wie möglich zu reduzieren. Denn Ruhe und saubere Luft sind nicht nur eine Frage der Statistiken und Messwerte, sondern vor allem eine der menschlichen Gesundheit.

Die Installation von Ladestationen an öffentlichen Parkplätzen erzeugt nicht automatisch mehr emissionsfreie Fahrzeuge. Sie tut dies jedoch indirekt:

- Es ist ein Signal für die Bevölkerung, dass e-Mobility nicht nur eine Medien-Erscheinung ist, sondern in der eigenen Gemeinde positiv gesehen und unterstützt wird.
- Die Hemmschwelle für den Kauf eines e-Fahrzeuges wird gesenkt, da Lademöglichkeiten vorhanden sind, auch wenn noch nicht in eine eigene Infrastruktur daheim investiert werden kann.
- Zudem kann eine Gemeinde oder eine Region auch medial profitieren: im Rahmen des Standortmarketings wirkt ein umfassendes e-Mobility-Konzept bei entsprechender Kommunikation weit über die eigene Region hinaus als Signal für eine handlungsfähige, zukünftige Entwicklungen aufgreifende Region.

Was ist mit den neuen Schnelllade-Stationen?

Günstige Wechselstrom-Ladestationen im öffentlichen Raum werden gelegentlich hinterfragt, nachdem vor allem die deutsche Autoindustrie ein Netz von Ultra-Schnelllade-Stationen angekündigt hat, bei denen Ladeströme von bis zu 350 kW ein Nachladen auf 80% in weniger als 15 min. ermöglichen werden. Zwar gibt es aktuell noch keine Fahrzeuge, die eine solche Ladetechnik nutzen können, dennoch ist die Entwicklung wichtig, und sie ist auch zu begrüßen. Es wird nicht nur von der Autoindustrie finanzierte Schnellladestationen geben, mit der Zeit werden auch bisherige (oder neue) Benzin-Tankstellen Schnellladen anbieten, wie man heute Benzin tanken kann.

Diese Stationen müssen jedoch finanziert werden. Da Strom, anders als Benzin und Diesel, dezentral und «demokratisch» verfügbar ist, nämlich überall, daheim, im Betrieb oder eben an einer Tankstelle, wird die konkrete Anforderung über die Nutzung entscheiden:

Wohne ich in der Innenstadt, habe nur einen Stellplatz oder gar einen Laternen-Parkplatz, ohne Möglichkeit zum Laden? Dann wird das «klassische» Muster passen: hin und wieder schnell laden, um wieder eine Zeit lang autonom fahren zu können.

Bin ich auf Durchreise unterwegs zu einem Geschäftstermin, auf der Reise in den Urlaub? Natürlich: schnell laden, um schnell weiterfahren zu können. Ähnlich, wie Tesla erfolgreich seine Supercharger-Stationen konzipiert hat.

Schnellladestationen dieser Leistungsklassen sind teuer, der Strom hier wird also mehr kosten als der, den ich daheim oder im Ort aus dem gewöhnlichen Netz oder gar von der Photovoltaik-Anlage beziehen kann.

Jemand, der die oben beschriebenen Anforderungen hat, wird einen höheren Preis zu zahlen bereit sein (der ja immer noch günstiger ist als der eines sparsamen Verbrenners).

Gerade aber in kleinen Gemeinden, in der Agglomeration, wo der grösste Teil des Verkehrs lokal und regional ist, wo die Standzeiten der Fahrzeuge wesentlich grösser sind als die direkten Fahrzeiten, hier gibt es keine wirtschaftlichere Lösung als die günstige Wechselstrom-Station mit 11 bis 22 kW Ladeleistung. Der Nachteil längerer Ladezeiten wird durch die wesentlich günstigere Investition mehr als ausgeglichen.

Gerade diese «urdemokratische» Eigenschaft der Elektromobilität, die dem Fahrer die Wahl lässt zwischen langsamerem lokalem Laden, bei dem die sowieso anfallenden Stand- und Parkzeiten sinnvoll genutzt werden, oder dem schnellen, aber teureren Laden unterwegs, macht auch auf längere Sicht die heute installierten Wechselstrom-Ladestationen vor allem lokal langfristig zu einer absolut notwendigen und sinnvollen Investition.

EDROP by stebler glashaus ag

Technik

Alle Informationen zu Technik und Installationsvoraussetzungen finden Sie in unserer entsprechenden Informationsbroschüre auf www.edrop.ch

Checkliste

Nutzen Sie die Checkliste auf www.edrop.ch. Damit bereiten Sie Ihre Installation sauber vor und ermöglichen uns, Ihnen einen perfekt zugeschnittenen Vorschlag für Ihre individuellen Anforderungen zu unterbreiten.

Für übergreifende e-Mobility-Konzepte auf Gemeinde- oder Regionsebene beraten wir Sie gerne, nehmen Sie dazu bitte direkt mit Holger Wahl, Tel. 061 763 91 15 auf.

EDROP
Ein Produkt der
Stebler Glashaus AG
Südringstrasse 6
CH-4702 Oensingen

EDROP by stebler glashaus ag