

A vertical strip on the left side of the slide shows a detailed view of a printed circuit board (PCB) with various electronic components like capacitors, resistors, and integrated circuits.

21. Energie-Lunch, 27. September 2019

Spannungsfeld Ladeinfrastruktur

Prof. Dr. Simon Schlauri, Rechtsanwalt
Vorstand Verband «Swiss eMobility»
Elektromobilist

schlauri@ronzani-schlauri.com
044 500 57 22

Entwicklung

Die Verkehrswende zur Elektromobilität kommt. Ob wir wollen oder nicht. Und sie kommt schneller, als wir denken.

Die Leistungsfähigkeit moderner E-Fahrzeuge (PKW) reicht für die die meisten Bedürfnisse aus

Erste Leistungsfähige E-Lieferwagen/ LKW/Busse sind verfügbar

TCO ist bei E-Fahrzeugen schon heute teils besser als bei Verbrennern. Preise sinken

Zulassungszahlen steigen rasch

Think big.



Vorteile der Elektromobilität

Elektromobilität hat viele Vorteile.

Elektromobilität vermindert Lärm

Elektromobilität verbessert die lokale
Luftqualität

Elektromobilität schützt das Klima

Es gibt *keinen* Zielkonflikt zwischen der
Elektromobilität und der Städteinitiative.

**Was passiert,
wenn man nichts
tut?**

Wenn man nichts tut, kommt die Elektromobilität etwas langsamer. Aber sie kommt trotzdem. Einfach in der schlechteren Variante.

Mit:

- lokaler Netzüberlastung (alle laden gleichzeitig am Abend)
- weniger Nutzung von Ökostrom als möglich (Laden in der Nacht ohne Solarstrom)
- höheren volkswirtschaftliche Kosten (Neubauten müssen in wenigen Jahren teuer aufgerüstet werden)

**Was soll der
Staat tun?**

**Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur
fördern und steuern**

**Die Elektromobilität durch weitere
Massnahmen fördern**

Ladeinfrastruktur: Der Paradigmenwechsel

Neues Paradigma

Elektroautos lädt man nicht an der Tankstelle, sondern dort, wo sie üblicherweise stehen, wenn sie nicht in Gebrauch sind (zu Hause).

Nur fünf Prozent der Ladevorgänge erfolgen unterwegs.

Ladeinfrastruktur: **Jeder Elektromobilist hat zwei**
Bedürfnisse **grundsätzlich unterschiedliche**
Bedürfnisse nach Ladeinfrastruktur

Laden am normalen Standort des Fahrzeugs
(Normalladung während 8-12 Stunden)

Laden unterwegs (Schnellladung während
20-30 Minuten)

Ladeinfrastruktur:

Bedürfnisse

**Am besten ist es, das E-Auto regelmässig zu Hause am Normallader zu laden.
Aber es gibt «Second-Best-Lösungen».**

Laden am Arbeitsplatz

- Problem: Leute nicht dazu motivieren, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren.

Schnellladung

- Als temporäre, kurzfristig umsetzbare «Second-best»-Lösung Schnelllader im Quartier (anstelle vieler Normallader).
- Ein E-Auto an einem abgelegenen Schnelllader aufzuladen ist unzumutbar.

Ladeinfrastruktur: Wie kommt eine Stadt zu einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur?

Was kann die Stadt tun?

Variante 1) Die Stadt baut selber.

Variante 2) Die Stadt lässt Private bauen.

Es gibt Schweizer Unternehmen, die Ladeinfrastruktur bauen möchten. Man muss sie nur lassen.

Elektromobilität:

**Was kann die
Stadt tun?**

**Weitere Fördermassnahmen für die
Elektromobilität**

Strategie entwickeln, Aktivitäten koordinieren,
lernen vom Ausland

Berufsverkehr fördern (Taxi, Lieferanten, ÖV,
Gewerbler)

Sonderrechte an Elektromobilität koppeln
(Parkkarten für Gewerbler, Taxibewilligung,
Carsharingparkplätze, Nachtfahrverbot)

Baurecht: Leerrohre in Neubauten (sia)

Finanzielle Förderung

Netzbelastung genau planen

Weiteres: vgl. Postulat 2016/140 (Stadt Zürich)

Elektromobilität:

**Was kann man
noch tun?**

In eigener Sache:

Swiss eMobility beitreten!

Der Verband Swiss eMobility unterstützt die Schaffung der politischen und institutionellen Grundlagen für die Entwicklung der Elektromobilität in der Schweiz. Er bietet eine wertvolle Plattform für den Erfahrungsaustausch.

RONZANI
ANWÄLTE - ATTORNEYS
SCHLAURI

Swiss eMobility