

Grün «tanken» in der blauen Zone

/// DR. BENEDIKT VOGEL, IM AUFTRAG DES AMTS FÜR UMWELT UND ENERGIE BASEL-STADT (AUE)

Um die Lademöglichkeiten in Privatgebäuden und Firmenarealen zu ergänzen, setzt Basel als erste Schweizer Stadt auf die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der blauen Zone. Ein Pilotversuch hat ergeben, dass solche Ladestationen im öffentlichen Parkraumbereich technisch machbar sind und gut angenommen werden. Nun beabsichtigt Basel den Bau von 200 weiteren Ladestationen.



Im Rahmen eines Pilotprojekts hat Basel zehn Parkplätze aus der blauen Zone zu Ladestandorten für Elektromobile umgewidmet.

In der Stadt Basel sind rund 60 000 Fahrzeuge zugelassen. Davon sind heute bereits gegen 400 voll elektrisch unterwegs, und in naher Zukunft soll ihre Zahl deutlich wachsen. Um dieses politische Ziel zu erreichen, unterstützt der Stadtkanton Gewerbetreibende und Taxihalter bei der Anschaffung eines Elektrofahrzeuges finanziell. Die erste Gruppe nimmt das Angebot – die Förderung beträgt bis zu 5000 Fr. pro Fahrzeug – gut an: Ein halbes

Jahr nach Start des Programms sind im Sommer 2019 bereits rund 40 Fahrzeuge angeschafft worden.

Einen anderen Ansatzpunkt zur Förderung der Elektromobilität sieht Basel im Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobile. Seit längerem schon betreibt die Basler Energieversorger IWB Ladestationen auf öffentlich zugänglichen IWB-Grundstücken und in Parkhäusern. Dieses Angebot ergänzte die privaten Ladeeinrichtungen



B. Vogel

Diese Ladesäule verfügt über drei Ladepunkte: Links die Steckdose mit 22 kW Leistung, rechts zwei «Einfüllstutzen» mit jeweils 50 kW Leistung.

in der heimischen Garage, wo bisher viele Besitzer ihre Elektrofahrzeuge mit Strom «betanken». Doch längst nicht alle Menschen besitzen eine eigene Garage und können dort ihre Stromtankstelle einrichten, sagt Dr. Dominik Keller, stellvertretender Leiter des Amtes für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt: «Ein Mangel an Ladestationen besteht insbesondere für jene 60 % der Basler Bevölkerung, die zur Miete wohnen und ihr Fahrzeug über Nacht draussen in den Quartieren in der blauen Zone parkieren.»

Pilotversuch bestätigt den Bedarf

Genau diese Zielgruppe profitiert seit April 2018 von zehn Ladestationen, die Basel in der blauen Zone eingerichtet hat. Sieben Stationen haben 22 kW Ladeleistung, weitere drei mit 50 kW ermöglichen insbesondere Taxihaltern ein besonders schnelles Laden ihrer Fahrzeuge. Das Angebot wird gut angenommen, wie eine Auswertung des auf drei Jahre angelegten Pilotversuchs von Juni 2019 zeigt: Die Nutzung der Ladestationen nahm im ersten Jahr kontinuierlich zu, wobei zwischen den Standorten erhebliche Unterschiede bestehen. Drei der zehn Standorte werden besonders gut genutzt, ein vierter relativ schlecht. Letzterer liegt im Bruderholz-Quartier, das einen geringen Mieteranteil aufweist. Nur selten wurden die mit Ladesäulen ausgestatteten Parkplätze von Nichtelektrofahrzeugen blockiert. Vandalismus an den Ladesäulen wurde nicht beobachtet.

Die zehn mit Ladesäulen ausgestatteten Parkplätze in der blauen Zone sind gelb markiert und können nur von reinen Elektromobilen und Plug-in-Hybridfahrzeugen benutzt werden. Die Aufent-

haltsdauer ist tagsüber auf zwei Stunden plus die angebrochene halbe Stunde begrenzt (also eine Stunde länger als in der blauen Zone üblich), in der Nacht und an Wochenenden unbegrenzt. Die aktuelle Regelung führt bislang dazu, dass Fahrzeuge bei den 22-kW-Standorten oft deutlich länger parkiert werden, als der Ladevorgang dauert. «Gemäss unserer Auswertung wird je nach Standort zwischen 12 bis 20 % der gesamten Parkdauer tatsächlich Strom bezogen. Bei den kostenpflichtigen 50-kW-Ladestationen – hier zahlt man neben dem Strombezug eine Nutzungsgebühr von 0.08 Fr./min – wird hingegen während 50 bis 60 % der Parkdauer Strom bezogen», sagt Patrick Wellnitz, Leiter Entwicklung bei IWB, der Betreiberin der Ladestationen.

JE MEHR LEISTUNG, DESTO KÜRZER DIE LADEZEIT

Je mehr Leistung eine Ladestation hat, desto schneller ist ein Elektrofahrzeug geladen. Ladestationen mit 22 kW Leistung eignen sich für Standorte, wo mehr Zeit für die Ladung zur Verfügung steht (z. B. über Nacht oder während der Arbeit). Um hier beispielsweise die 41-kWh-Batterie eines Renault Zoe auf 80 % zu laden, dauert es gut 1,5 Stunden. Demgegenüber eignen sich 50-kW-Ladestationen auch fürs Laden «im Vorbeigehen». Wird beispielsweise eine 50-kWh-Batterie eines Nissan Leaf zu 50 % geladen, dauert dies unter idealen Voraussetzungen rund 30 Minuten. Noch kürzer dauert der Ladevorgang mit der 150-kW-Ladestation, die IWB im Herbst 2019 bei der Autobahnausfahrt Basel-Ost/Breite errichtet hat.



Jeder Parkplatz zum Laden von Elektromobilen ist mit einem Sensor ausgerüstet. Über eine App lässt sich in Erfahrung bringen, welcher Ladeplatz zurzeit frei ist.

Ausbau nach Bedarf

Der Kanton Basel-Stadt ist aufgrund der Erfahrungen aus dem Pilotversuch entschlossen, das Angebot weiter auszubauen. Mit einem Anfang 2020 erwarteten Grossratsbeschluss soll IWB beauftragt werden, weitere 200 Parkplätze mit Ladesäulen in der blauen Zone einzurichten. Damit wären dann rund 1 % der 23 000 Parkplätze der blauen Zone Elektromobilen vorbehalten. Wichtig dabei: Die neuen Ladesäulen sollen dort errichtet werden, wo tatsächlich Bedarf besteht. Wie dieser Grundsatz konkret umgesetzt wird, ist zurzeit noch nicht geregelt. Gemäss den bisherigen Überlegungen soll sich eine bestimmte Anzahl von Interessierten zusammenschliessen und die Einrichtung einer Ladesäule beantragen können.

Die Einrichtung der Ladesäulen soll jeweils maximal ein Jahr in Anspruch nehmen. Diese Frist mag lange erscheinen, ist aber verständlich, wenn man bedenkt, dass die Einrichtung jeder Ladesäule mit zugehörigem Parkplatz einer Baubewilligung bedarf. Im Zuge des Bewilligungsverfahrens wird unter anderem geklärt, ob die Ladesäule ins Stadtbild passt. Auch muss ein Nachbarparkplatz zur Verfügung stehen, damit bei entsprechendem Bedarf simultan der zweite Ladepunkt der Säule genutzt werden kann. Technische Fragen wie die Machbarkeit eines Anschlusses ans Stromnetz sind zu klären, und die Sicherheit muss gewährleistet werden. Die Erfahrungen aus dem Pilotversuch deuten darauf hin, dass die Bewilligungen für neue Ladesäulen zügig erteilt werden dürften. Gegen keine der zehn Ladesäulen des Pilotversuchs war eine Einsprache eingegangen. Dominik Keller rechnet zu Beginn mit ca. fünf neuen Ladestellen pro Jahr.

Auf Basel folgt Bern

«Wir begrüssen das Vorgehen des Kantons Basel-Stadt sehr; der Aufbau von Lademöglichkeiten für Elektromobile in der blauen Zone liegt auf der Linie der «Roadmap Elektromobilität 2022», sagt Dr. Stephan Walter, Mobilitätsexperte beim Bundesamt für Energie. Die Roadmap war im Dezember 2018 von einer breiten Allianz aus Vertretern der Automobil-, Elektrizitäts- und Immo-

lienbranche sowie Repräsentanten der öffentlichen Hand unterzeichnet worden. Unter der Koordination von Doris Leuthard hatten sich die Vertreter von 50 Organisationen und Firmen auf das Ziel verständigt, den Anteil der Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge an den Neuzulassungen bis 2022 auf 15 % zu steigern, und ein breites Bündel von Umsetzungsmassnahmen erarbeitet. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt übernahm Mitte 2019 in seinem «Gesamtkonzept Elektromobilität» das strategische Ziel der nationalen Roadmap. Sollte der geplante Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht die gewünschte Förderwirkung bringen, will die Basler Regierung ab 2022 weitere Schritte prüfen und gegebenenfalls einleiten: z. B. Ausweisung von Umweltzonen, privilegiertes Parkieren von Elektrofahrzeugen, Einführung steuerlicher Anreize. Mit der Einrichtung von Ladestationen in der blauen Zone nimmt Basel in der Schweiz eine Vorreiterrolle ein. Vor Kurzem schlug Bern einen ähnlichen Weg ein: Der Stadtberner Energieversorger «Energie Wasser Bern» (ewb) startete im Mai 2019 ein auf 18 Monate angelegtes Pilotprojekt mit zwei Ladestationen in der blauen Zone. Das Beispiel könnte Schule machen: Im März 2019 hiess der Nationalrat eine Motion gut, die schweizweit «Grüne Zonen» speziell für die Ladung von Elektromobilen ermöglichen will.

EN BREF

Bornes de recharge dans la zone bleue

La ville de Bâle compte environ 60 000 véhicules immatriculés, dont 400 sont entièrement électriques. Afin d'encourager davantage la mobilité électrique, il est essentiel de mettre à disposition des bornes de recharge publiques. Celles-ci donnent aux personnes qui ne disposent pas de places de stationnement privées la possibilité d'acquérir un véhicule électrique et de le recharger dans la rue. La ville de Bâle a lancé, en 2018, un projet pilote de trois ans mettant à disposition dix bornes de recharge dans la zone bleue. Sept bornes ont une capacité de chargement de 22 Kw, trois sont des bornes de recharge rapide avec une capacité de chargement de 50 Kw. Pour ces dernières, une redevance de 8 centimes par minute est facturée en addition à l'électricité. La durée de stationnement sur les places réservées aux véhicules électriques est limitée à deux heures durant la journée et illimitée la nuit et le week-end. Un an après le lancement du projet, le bilan en est absolument positif : l'utilisation des bornes publiques a constamment augmenté, des véhicules non-électrifiés n'ont que très rarement bloqué les places de stationnement et aucun cas de vandalisme n'a été enregistré. La ville de Bâle est donc déterminée à étendre l'offre. Dans ce contexte, il est nécessaire de choisir les emplacements des bornes de recharge en fonction des besoins.

La mobilité électrique a le vent en poupe à travers la Suisse. Ainsi, en mai dernier, la ville de Berne a lancé un projet allant dans cette même direction. Le Conseil national a, quant-à-lui, approuvé une motion visant à créer des zones de stationnement publiques spécifiques pour recharger les véhicules électriques.