

Zum Newsletter 319 vom 30. März 2022

Interview mit Marco Piffaretti,
Elektromobilitäts-Pionier & Initiator von sun2wheel

«Vermutlich werden schon 2025 mehrheitlich Autos mit einem Stecker verkauft»

Die eMobilität ist auf dem besten Weg, sich durchzusetzen. Der energie-cluster.ch ist überzeugt von ihrer Bedeutung beim Weg der Schweiz in eine emissionsarme Zukunft. Deshalb hat er die neue Innovationsgruppe «Ladeinfrastruktur eMobilität am Gebäude» ins Leben gerufen und organisiert den Kurs «Kurs «eMobility Ladeinfrastruktur auf Gemeinschaftsparkplätzen», der erstmals im kommenden Juni stattfinden wird. Marco Piffaretti arbeitet sehr aktiv in der neuen Innovationsgruppe mit, er beteiligt sich auch am Aufbau des Kurses.



Ist nach Ihrer Meinung die eMobilität schon heute massentauglich? Erkennen Sie aufgrund Ihrer Erfahrung als Pionier auf dem Gebiet den Durchbruch? Was hat ihn bewirkt, oder was braucht es noch, um die Mehrheit der Bevölkerung zu überzeugen?

Diese Frage wäre vielleicht vor 3 Jahren aktuell gewesen und hat sich mittlerweile bereits beantwortet. Der Anfang des Durchbruchs war 2009, als das erste Serien-Elektroauto mit Lithium-Batterie und DC-Schnellladung auch in der Schweiz angeboten wurde. Vermutlich werden schon 2025 mehrheitlich Autos mit einem Stecker verkauft werden – auch weil das Ding mit dem Auspuff als Occasion später bald nix mehr wert ist. Wenn einer mal «Farb-Fernseher» geschaut hat, möchte er eben nie mehr ein «Schwarz-Weiss» TV haben ...

Gibt es so etwas wie einen spezifisch schweizerischen Weg zur massentauglichen eMobilität? Existieren bei der Organisation dieser Verkehrsform nationale oder regionale Eigenarten?

Ja, bei uns ist es so, dass die Elektromobilität auch ohne Bundessubventionen erfolgreich ist. Das ist gut so. Und: da wir keinen nationalen Autohersteller haben, ist der Schweizer Markt sehr neutral und repräsentativ. Regional gesehen ist die Motorfahrzeugsteuer extrem differenziert: pönalisierend (dort, wo gewichtsbasiert) bis fördernd (wenn CO₂-Austoss-basiert). Typisch Schweizerisch differenziert, also.

Nachdem sich technische Lösungen bei den Elektroautos durchgesetzt zu haben scheinen, liegt der Fokus jetzt bei der Versorgung der eMobilität mit Strom aus erneuerbaren Quellen. Wo sehen Sie da die grössten Gewinne?

Mit den Elektrofahrzeugen wird auch die erneuerbare Elektrizität beflügelt. Nicht nur, weil man den Treibstoff auf dem eigenen Dach gewinnen kann, sondern auch weil mit dem Elektroauto der Eigenverbrauchsanteil und damit die Wirtschaftlichkeit der eigenen Photovoltaikanlage verbessert wird. Jede Autobatterie kann zudem einen Beitrag zur Netzbewirtschaftung leisten. Mit der Möglichkeit zur Rückspeisung aus der Autobatterie ergibt sich eine weitere Steigerung des Potenzials.

Gibt es aus Herausforderungen? Wie geht die neue Innovationsgruppe «Ladeinfrastruktur eMobilität am Gebäude» mit ihnen um?

Laden zu Hause ist eine Herausforderung – aber auch eine Chance. Im Einfamilienhaus ist es einfach und schnell möglich, eine Ladestation einzubauen und mit einer PV-Anlage zu ergänzen. Die grosse Herausforderung liegt aber bei Mehrfamilienhäusern und Gewerbebauten, also in den Gemeinschaftsparkplätzen. Hier ist eine aktive Rolle der Liegenschaftsverwaltung und der Eigentümerschaft gefragt. **Mit der zunehmenden Anzahl von Elektrofahrzeugen wird die Lade-Ausrüstung darum auch ein zentrales Kriterium sein, welches sich auf die Vermietbarkeit und den Wert des Objektes auswirkt.** Aus diesem Grund bieten wir gemeinsam mit energie-cluster.ch einen Kurs für genau diese Zielgruppe an und zeigen – basierend auf der Norm SIA 2060 – das richtige Vorgehen von Planung bis zur Abrechnung.

Sie haben die Möglichkeit erwähnt, dass die Batterien von Elektroautos auch als Speicher für Gebäude genutzt werden können, wenn sie nicht unterwegs sind. Wer ein solches Auto besitzt, kann nach diesen Vorstellungen auch Regelleistung verkaufen. Sind die Bedingungen für eine breite, zuverlässige Nutzung dieser «mobilen Speicher» schon gegeben?

Im lokalen Bereich, also in den Zusammenschlüssen zum Eigenverbrauch (ZEV) lautet die Antwort ja. Das rentiert sich mit V2H (Vehicle-to-Home) oder V2B (Vehicle-to-Building) heute schon. Aber sobald man die Leistung den Netzbetreibern zur Verfügung stellt, dann fehlen heute in der Schweiz noch die rechtlichen Voraussetzungen. Denn man wird mit Netzgebühren, der Anmahnung «fehlender» Herkunftsnachweise und nicht dynamischen Tarifstrukturen bestraft. Da muss die Schweiz schnell aufholen, und von den nordischen Ländern lernen, die beispielsweise den Tag- und Nachtтарif mit einem ¼-Std.-Tarif ersetzt haben, welcher Angebot und Nachfrage abbildet. Jedenfalls geht es da auch in der Schweiz vorwärts: mit dem «V2X-Suisse» Pilotprojekt zum Beispiel.

Wird die wachsende Anzahl von Elektroautos unser Verhältnis zum individuellen Motorfahrzeug und zum «Autokult» nachhaltig verändern? Wird das Auto oder auch das Motorrad weiterhin als Symbole der «grenzenlosen» Freiheit gelten?

Ja, ich denke schon. Nur eins wird noch besser: das Sharing des Elektro-Autos. Weil sich so Menschen den positiven «Kult» untereinander teilen, jeder mehr davon hat, aber die Kosten gleichzeitig massiv sinken.

Im Zusammenhang mit der eMobilität besteht das Streben nach einer optimalen Koppelung von Gebäuden und Fahrzeugen bzw. Verbrauchern, Speichern und Produzenten elektrischen Stroms. Das tönt kompliziert. Wie macht man das einfach und «idiotensicher»?

«V2X» ist die Antwort. Der Start-up [sun2wheel](#) liefert solche Lösungen bereits heute an Endkunden, und ab September auch an Flottenbetreiber. Mobility Car Sharing wird die Plattform als erste Flotte für seine bidirektional ladende 50 Honda-e einsetzen. Der Vorteil? Lastmanagement wird bedarfsorientiert betrieben, nicht nur aufgrund der Netz-Anforderungen. Dank schlauer Software spart man so einiges an Stromkosten und Netzgebühren, weil man den Eigenverbrauch und gleichzeitig Peak-Shaving optimieren kann, aber mit voller und automatischer Berücksichtigung der eigenen Mobilitätsbedürfnisse, auch wenn dieses unregelmässig sind.

Kontakt:

Marco Piffaretti
Via Ronchi 17
6821 Rovio
E-Mail marco.piffaretti@sun2wheel.ch

energie-cluster.ch | Gutenbergstrasse 21 | 3011 Bern
Telefon +41 (0)31 381 24 80 | Email: sekretariat@energie-cluster.ch

Dieses Interview wurde von Manuel Pestalozzi im Auftrag des energie-cluster.ch geführt.