

Schwerzenbach, im Mai 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

Liebe Kunden von Park & Charge.

Das System Park & Charge gibt es bereits seit dem Jahr 1992, also 25 Jahre. Wir, die Vorstandsmitglieder von Park & Charge, betreuen den Verein nun seit 20 Jahren und es ist Zeit, das Steuer zu übergeben.

Neben seiner Tätigkeit für Park & Charge arbeitet unser Geschäftsführer Eduard Stolz seit vielen Jahren in nationalen, europäischen und internationalen Gremien aktiv als Experte für die Schweiz an der Standardisierung der verschiedenen Elemente (von der Steckdose bis zum Elektrofahrzeug) der Infrastruktur mit. In einzelnen Bereichen ist er in leitender Position tätig. Er kann also mit gutem Gewissen behaupten, dass er sowohl Ahnung von der Materie als auch einen guten Überblick über die Entwicklungen und Geschehnisse der letzten Jahrzehnte hat.

Einige von Ihnen fahren schon lange elektrisch, andere haben sich erst vor kurzem dazu entschlossen. Genauso unterschiedlich wird Ihr Wissen über die allgemeine Entwicklung bei der Standardisierung von Infrastruktur für Elektrofahrzeuge sein, sowie über die Investitionen, die von Energieversorgern, Ländern, Städten und Gemeinden, Automobilherstellern, sowie privaten Akteuren getätigt werden, um eine solche zur Verfügung zu stellen.

Wir vermuten, dass Sie deswegen Nutzer von Park & Charge sind, weil Sie die Sinnhaftigkeit unserer einfachen und deswegen auch funktionierenden Lösung sehen. Leider müssen wir Ihnen prophezeien, dass die allgemeinen Entwicklungen sich in weniger erfreuliche Richtungen bewegen. Die verschiedenen Akteure haben jeweils eigene und unterschiedliche Interessen und wir können nicht erkennen, dass sich zeitnah eine für den Nutzer funktionale, bedienungsfreundliche, flächendeckend einheitlich zugängliche und nebenbei auch noch bezahlbare Lösung ergeben wird.

Im Anhang dieses Schreibens sprechen wir nur einige dieser Aspekte an, um Ihnen einen Vorgeschmack zu geben. Unsere Motivation ist dabei nicht, jemanden schlecht aussehen zu lassen, sondern es ist unser dringliches Anliegen, dass:

- die Verbreitung der Elektromobilität nicht weiter gebremst wird;
- sinnvolle Lösungen erarbeitet werden;
- die bewährt praktikable Lösung Park & Charge für Sie weiter verfügbar ist;
- die Öffentlichkeit zumindest ansatzweise ein Verständnis über die wichtigsten Fakten erhält.

Die wichtigste Aufgabe ist der Erhalt der bestehenden Standorte und ein zukunftsorientierter Ausbau des Park & Charge Systems.

Verschiedene Park & Charge Standorte stehen unter Übernahmedruck von Mitbewerbern oder sind schon übernommen worden, dies teilweise entgegen den vertraglichen Vereinbarungen. Hierbei wird den Betreibern (meist EVUs) vorgegaukelt, der Kunde hätte durch den Wechsel ein besseres System. Um gegen diese in unseren Augen unlauteren Mittel zur Abwerbung der begehrten Standorte von Park & Charge vorzugehen, sehen wir faktische Aufklärung als das Mittel unserer Wahl.

Um dies zu erreichen ist es nötig, sich die aktuellen Ungereimtheiten im ersten Schritt ehrlich anzusehen.

Hierfür, und um diese Informationen an die richtigen Stellen weiter zu geben, brauchen wir Ihre Hilfe. Wie gesagt ist es für uns an der Zeit, das Ruder zu übergeben. Die Menschen, die es von uns übergeben bekommen, sollten:

- nicht konfliktscheu sein;
- lösungsorientiert arbeiten;
- Ahnung von Elektrotechnik und Elektromobilität haben;
- idealerweise gut in Kommunikation und eventuell auch rechtlichen Belangen sein;
- Park & Charge in dem Sinne weiterführen, in dem es gegründet wurde;
- sich mittel- bis langfristig auch um die Betreuung und Verbreitung in anderen Ländern kümmern.

Wir freuen uns auf aktive Mitglieder, die bereit sind, verantwortungsvoll in die Aufgaben der Vorstandsmitglieder hineinzuwachsen. Park & Charge ist durch seine Zuverlässigkeit ein System mit einer anschaulichen Zahl Nutzer, so dass eine finanzielle Grundlage besteht, auf der aufgebaut werden kann. Natürlich stehen wir für die Übergangszeit mit Rat und Tat zur Verfügung.

Falls Sie sich dafür interessieren, für Park & Charge tätig zu werden oder uns in anderer Weise unterstützen wollen, lassen Sie es uns bitte wissen.

Freundliche Grüsse

Wilfried Blum, Peter Zeller, Eduard Stolz

Vorstand Park & Charge

Thema: Energieversorgungs-Unternehmen (EVU)

Elektrofahrzeuge haben eine grosse Bedeutung für Energieversorger. Anders als Sie vielleicht denken, ist die Hauptbedeutung nicht der Verkauf von Energie, sondern die Fähigkeit, als intelligente und regelfähige Verbraucher/Erzeuger das Stromnetz zu stabilisieren, welches wegen des steigenden Anteils an erneuerbaren Energien und kapazitiver Verbraucher in der Qualität leidet.

Bereits heute geben Stromversorger viel Geld aus, um das Netz zu stabilisieren, z.B. für Pumpspeicherkraftwerke. Der Wert der Energie, welches ein durchschnittliches Elektrofahrzeug verbraucht, wird in Zukunft geringer ausfallen als der Wert, den es zur Stabilisierung beiträgt. Oft wird das Argument benutzt, dass die heutigen Akkus bei einer Nutzung zur Pufferung an Lebensdauer verlieren würden. Dies ist nur beschränkt richtig, da bereits eine leichte Regelung des Energietransfers zwischen EV und Infrastruktur, ohne Umschaltung zwischen Laden und Entladen, das Netz stabilisieren kann.

Viele relevante Personen sind sich bewusst, dass die Kosten für die Erfassung, Verwaltung und Abrechnung der im/vom Fahrzeug genutzten Energie um bis zu 10 mal höher sind als die reinen Energiekosten. Der Gedanke einer pauschalen Abrechnung wäre da naheliegend (Flatrate). Dennoch werden seit Jahren Ladesäulen angeschafft und installiert, die durch komplizierte Technik teuer und anfällig sind, um die Verrechnung eines einzelnen Ladevorganges möglich zu machen.

Thema: Automobilhersteller

Automobilhersteller haben ebenfalls ein Interesse daran, den Energietransfer zwischen EV und Infrastruktur zu beeinflussen, abzurechnen, und sich parallel kundenspezifische Daten zu verschaffen.

Zudem möchten sie die teure Fahrzeugbatterie bei unsachgemässer Behandlung von der Garantie ausschliessen.

Obwohl verständlich, wirft die derzeit angestrebte Datenerfassung der Ladevorgänge jeglichen Datenschutz des Nutzers über den Haufen. Es sind private Daten vom Verbraucher, die er ohne es zu wissen mit dem Fahrzeughersteller teilt.

Thema: Standardisierung

Es ist in der Öffentlichkeit kaum bekannt, dass sämtliche heute installierten und als hochmodern angepriesenen Verbindungsmöglichkeiten zwischen EV und Infrastruktur nicht ausreichend standardisiert sind.

Einige der dafür notwendigen Normen sind immer noch in Arbeit oder bereits wieder in Überarbeitung, d.h. nicht abschliessend festgelegt. Es ist dem Nutzer auch kaum bekannt, dass beide Methoden, mit denen die Informationsübermittlung bei Mode 2, 3 und 4 Steckern erfolgt (PWM und PLC), veraltet und fehleranfällig sind. Sowohl Fahrzeughersteller als auch Energieversorger halten an der Geschichte fest, dass eine Erfassung der Fahrzeugdaten wichtig sei. Zudem läge noch keine alternative Übertragungsmethode vor.

Wer schon länger ein Elektrofahrzeug fährt und häufig bei unterschiedlichen Anbietern lädt, hat vielleicht schon erlebt, dass der eine oder andere Anschluss oder der Energietransfer nicht oder nur eingeschränkt funktioniert hat. Tatsächlich haben die Anschlüsse mit Mode 2, 3 und 4 Verbindung nicht nur enorme Investitionskosten, sondern bringen auch einen hohen Wartungsaufwand mit sich, da die für die Kommunikation vorgesehene Elektronik

störungsanfällig ist. Würde man diese Kosten auf die abgenommene kWh umlegen, würde heute ein Wert um die 5 Euro/kWh dabei heraus kommen. Nicht eingerechnet ist, dass die meisten Anschlüsse in Zukunft mit grosser Wahrscheinlichkeit wieder abgebaut werden müssen, da sie nicht den Normen entsprechen werden.

Selten wird der Frage, wer denn die Kosten dafür trägt, wirklich auf den Grund gegangen. Denn EVUs gehören mehrheitlich den Ländern, Kantonen, Städten und Gemeinden. Unsinnige und verschwenderische Ausgaben für übertriebene und nicht zukunftsgerechte Lösungen schmälern den Gewinn dieser Unternehmen, was dann der Steuerzahler ausbaden muss.

Die Fahrzeuge laden durch das interne Ladegerät keine grossen Energiemengen. Daher ist eine Abrechnung wie bei Benzintankstellen in der Regel nicht sinnvoll. Eine einfachere und damit günstigere Variante ist eher eine Flatrate (fixe Jahresgebühr) wie im Bereich der Telekommunikation.

Thema: Sicherheit

Ein weiterer Aspekt ist die zukünftige und derzeitige Sicherheit. Elektrofahrzeuge werden in absehbarer Zeit auch Energie ins Netz zurückspeisen. Bisher gilt, dass die Schutzmechanismen auf Seiten der Quelle installiert sind, bei den klassischen Ladevorgängen also in der Ladesäule.

Neu müsste bei zukünftiger Rückspeisung ins Netz auch im Fahrzeug die notwendige Sicherheitstechnik eingebaut werden. Dagegen gibt es starke Widerstände in der Automobilindustrie. Gründe hierfür sind vor allem finanzieller Art, obwohl gerade die räumliche Nähe einer Sicherheitsvorrichtung zur Quelle ihre Ausfallsicherheit erhöht.

Einige Fahrzeughersteller erfüllen heute bereits freiwillig viele sinnvolle Anforderungen. Da diese jedoch aufgrund des Widerstandes der anderen nicht als Pflicht definiert sind, müssen heutige Ladesäulen wesentlich teurere Komponenten enthalten, als ansonsten nötig wären.

Eine fahrzeugseitige Sicherung würde übrigens bereits heute mehr Sicherheit bieten. Genaue Zahlen sind nicht bekannt, es gibt jedoch aktuelle Fahrzeugmodelle, die Schwachstellen ausweisen, so dass es rein theoretisch zu tödlichen Unfällen durch Kriechstrom kommen könnte. Eine entsprechende fahrzeugseitige Absicherung würde dieses Risiko beseitigen.