



ASTRA, 3. Dezember 2018

---

# Schnellladestationen auf Rastplätze: 2. Fragerunde

Fragen und Antworten

---

R465-0359

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Allgemeines .....</b>	<b>2</b>
<b>Datenblätter.....</b>	<b>3</b>
<b>Kapitel 1.6.....</b>	<b>4</b>
<b>Kapitel 5.2 - 5.6 (Kriterien) .....</b>	<b>5</b>

## Allgemeines

Frage	Antwort
<p>Darf im Einzelfall der Standort der Ladesäule vom Standort des Rastplatzes Abweichen? Zum Beispiel würde bei manchen Rastplätzen die Errichtung einer Ladeinfrastruktur 1 – 2 Ausfahrten weiter deutlich mehr Sinn machen, als direkt auf dem beworbenen Rastplatz.</p>	<p>Nein.</p>
<p>Werden die verschiedenen Standorte bestimmten kantonalen Gesetzen unterliegen, die wir vorab kennen sollten?</p>	<p>Die Baubewilligungen werden gemäss den kantonalen Bestimmungen von einer kantonalen oder kommunalen Behörde ausgestellt. Weitere spezifische Regelungen für den Bau von Ladestationen sind uns nicht bekannt.</p>
<p>Konzessionen für Lebensmittel/Getränke auf jedem der Konzessionsgebiete: Können wir erwarten, dass es für jeden Standort eine solche Konzession gibt?</p>	<p>Die Erteilung von Bewilligungen (keine Konzessionen) für Versorgungs- und Verpflegungsstände ist nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens. Auf etlichen Rastplätzen bestehen bereits Bewilligungen. Wo ein entsprechendes Gesuch an das ASTRA gestellt wird und Abwägungen zur Verkehrssicherheit und den Platzverhältnissen es zulassen, genehmigt das ASTRA in der Regel ein Gesuch für den Betrieb einer Verpflegungseinrichtung. Vorbehalten bleibt die Anhörung der Nachbarkantone gemäss Artikel 7 Absatz 3 NSV. Pro Rastplatz wird jedoch höchstens ein Angebot bewilligt. Die Öffnungszeiten von bedienten Einrichtungen richten sich nach den einschlägigen rechtlichen Bestimmungen Die Weisung ASTRA 71001 sieht hierzu ebenfalls eine Regelung vor.</p>
<p>Dürfen Snack- und Getränkeautomaten errichtet werden und in welchem Umfang? Werden über diese Bewilligung hinaus weitere Konzessionen vergeben?</p>	<p>Siehe oben. Für Ladestationen sowie für Versorgungs- und Verpflegungsstände werden jeweils nur eine Bewilligung pro Rastplatz ausgestellt. Es werden keine Konzessionen erteilt.</p>
<p>Wir sehen in unserem Konzept sowohl Snack als auch Getränkeautomaten auf den von uns umzusetzenden Rastplätzen vor. Wie sieht es seitens der ASTRA mit der Umsetzbarkeit dieser Automaten aus?  Bekommen wir die Möglichkeit zwecks Attraktivitätssteigerung diese in unser Konzept mit aufzunehmen um den Ladeinfrastrukturnutzern einen Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten?</p>	<p>Verpflegungsautomaten auf Rastplätzen fallen unter Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen, die gemäss Artikel 7a NSG und Artikel 7 NSV geregelt sind. Diese sind nicht Teil des vorliegenden Verfahrens, die Bewilligungsvergabe ist in der Weisung ASTRA 71001 dargelegt. Auf etlichen Rastplätzen bestehen bereits Bewilligungen.</p>

<p>Können wir an unseren Standorten kostenlos Kaffee verschenken</p>	<p>Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen sind bewilligungspflichtig (siehe oben). Grundsätzlich nein, da das Angebot einer Versorgungs- und Verpflegungseinrichtung allen Verkehrsteilnehmern offen stehen muss. Dadurch würden bestehende Angebote auf anderen Rastplätzen konkurrenziert. Ein System zur Abgabe von Gratisgetränken für die SLS-Benutzer mittels Gutschein/Jeton/etc. müsste im Detail geprüft werden.</p>
<p>Können wir aufgrund der rauen Witterungsbedingungen im Winter eine gewisse Form von Schutz bieten?</p>	<p>Zusätzliche Bauten müssten individuell abgeklärt werden (Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Platzverhältnisse, Bedürfnisse aller Rastplatzbesucher, etc.). Zudem sind diese baubewilligungspflichtig (siehe zweite Frage zu Allgemeines). Gegebenenfalls müsste beurteilt werden, ob diese zusätzlichen Bauten allenfalls Bestandteil der Nationalstrasse wären (z. B. dann, wenn ein Unterstand keinen Bestandteil der Schnellladestation bildet) und diese mit den Rastplatzkonzepten des ASTRA vereinbar sind. Allenfalls müssten diese Bauten dann über ein nationalstrassenrechtliches Plangenehmigungsverfahren bewilligt werden.</p>
<p>Können alle Anforderungen aus Kapitel 4 in das gleiche Word-Dokument (wo möglich) mit Kapitel 5 zusammen aufgenommen werden? Würde das 20-Seiten-Limit erst ab der Überschrift Kapitel 5 gezählt werden?</p>	<p>Dies sollten möglichst zwei separate Dokumente sein. Das 20-Seiten-Limit gilt für die Anforderungen aus Kapitel 5.</p>
<p>Müssen wir nach dem Zuschlag an jedem Standort Verträge unterzeichnen?</p>	<p>Seitens ASTRA wird eine Bewilligung für das Paket, beinhaltend mehrere Rastplätze, ausgestellt. Pro Standort wird dann als Beilage zur Bewilligung ein Standortdatenblatt mit den Details pro Rastplatz erstellt. Zusätzlich zur nationalstrassenrechtlichen Bewilligung muss dann der SLS-Betreiber jeweils eine Baubewilligung bei der nach kantonalem Recht zuständigen Baubewilligungsbehörde (nicht ASTRA) einholen. Möglich sind weitere Vereinbarungen/Verträge zwischen dem Betreiber der Ladestation und dem zuständigen EVU.</p>
<p>Können wir alle erforderlichen Unterlagen und Informationen in Französisch und Deutsch einreichen oder muss es nur eine Sprache sein?</p>	<p>Das Konzept sollte nur in einer Sprache verfasst sein, die restlichen Dokumente können individuell in Deutsch, Französisch oder Italienisch ausgestellt sein.</p>

## Datenblätter

Frage	Antwort
<p>Können wir eine Toilette an unseren Stationen platzieren?</p>	<p>Die Rastplätze sind alle mit einem WC ausgestattet. Zusätzliche Anlagen sind nicht nötig.</p>
<p>Wie hoch sind die Energie- und Leistungspreise der einzelnen Standorte (EVU)?</p>	<p>Die Preise werden von den EVU festgelegt. Das versorgende EVU ist in den Datenblättern aufgeführt.</p>

## Kapitel 1.6

Frage	Antwort
<p>Gibt es hinsichtlich der Netzinfrastruktur die hinter dem Trafo geschaffen wird Einschränkungen in der technischen Ausbildung sowie in der räumlichen Entwicklung?</p> <p>Darf von dieser Netzinfrastruktur nur Ladeinfrastruktur versorgt werden oder auch noch andere Verbraucher davon?</p> <p>Präzisierung:</p> <p>Zur Versorgung der Ladetechnik wäre angedacht ein DC- Netz aufzubauen. Dieses kann wiederum verwendet werden um andere Verbraucher als die reine Ladestation zu versorgen. Dies wären z.B. Beleuchtung, technische Maschinen, Klima- und Kältetechnik.</p> <p>Die Frage zielt darauf ab, ob diese Verbraucher durch uns versorgt und somit auch abgerechnet werden dürfen, zudem wenn sich diese nicht auf dem gleichen Grundstück befinden würden?</p>	<p>Die neu erstellte Strominfrastruktur bis und mit Trafostation wird vom ASTRA beim EVU bestellt und verbleibt in dessen Eigentum. Ebenfalls über diese Trafostation werden die Anlagen der Nationalstrasse sowie allfällige weitere Strombezüger auf dem Rastplatz (z.B. Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen) gemäss Kapitel 1.6. erschlossen (Bestandteil/Vorgabe der Bestellung ASTRA an das EVU). Eine allfällige Abtretung der Trafostation des EVU an den SLS-Betreiber liegt in der Kompetenz des EVU, wobei die Versorgung der Nationalstrassenanlagen gewahrt bleiben muss.</p> <p>Der Ausbau eines DC-Netzes alleine vom SLS-Betreiber geht nur für die Versorgung der eigenen Anlagen, nicht für die Versorgung von anderen Endverbraucher, ausser man wendet andere Geschäftsmodelle an (Arealnetz oder Zusammenschluss zum Eigenverbrauch, siehe Stromversorgungsgesetz StromVG und Energieverordnung EnV).</p> <p>Die Anschlusswerte der durch das ASTRA vorfinanzierten Strominfrastruktur werden insbesondere von den Bedürfnissen der Ladestation bestimmt. Die Vorfinanzierung ist beschränkt auf einen Anschluss von 630 kVA, wobei für die SLS eine Leistung von 600 kW zugesichert wird.</p>
<p>Wir möchten gerne wissen, ob es sich schädlich auf die Qualifizierung unseres Antrags auswirkt, wenn wir mit einer Anschlussleistung pro Rastplatz von 1200 kVA planen? Mit wieviel Mehrkosten ist im Schnitt zu rechnen?</p>	<p>Die Bewertung erfolgt durch das Expertengremium. Wir sehen aber keinen Grund, warum dies negativ beurteilt werden sollte, da die Kostendifferenz zur Basislösung mit 600 kW zu Lasten des Betreibers geht. Die Mehrkosten sind individuell und wurden durch uns nicht erhoben.</p>

## Kapitel 5.2 - 5.6 (Kriterien)

Frage	Antwort
<p>T2: Können Sie die Aufteilung in Prozent der Elektrofahrzeuge im Schweizer Markt angeben? Diese Informationen konnten wir nicht finden und sind für die Beurteilung der Steckertypen/Ladestandards erforderlich.</p>	<p>Für diese Frage wurden Zahlen aus der Zulassungsdatenbank mit öffentlichen Informationen zu verwendeten Ladesteckern je Fahrzeugmodell abgeglichen. In Annäherung und ohne Gewähr können wir folgendes zu den verwendeten Ladesteckern im Bestand der rein elektrischen Fahrzeuge (inkl. Range Extender, exkl. PHEV) in der Schweiz sagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 35 % Typ 2 DC (Tesla)</li> <li>• 19 % CCS</li> <li>• 15 % CHAdeMO</li> <li>• 26 % Typ 2 AC (ohne DC Option) <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 15 % Renault ZOE</li> </ul> </li> <li>• 5 % Typ 1 AC (ohne DC Option)</li> </ul> <p>Dies ist eine Momentaufnahme und berücksichtigt keine Ausstattungsvarianten sowie mögliche Adapter.</p>
<p>T5: Erwähnungen "OIOI von plugsurf (dynamische Daten)" ist damit PlugSurfing gemeint?</p>	<p>Ja</p>
<p>R1: Der Abschnitt ist ziemlich schwer zu verstehen - können wir beschreiben, wie die Station aufgebaut ist, wobei die Elemente und die beteiligten Lieferanten detailliert beschrieben werden, und wäre das ausreichend? Müssen wir die Kostenaufstellung berücksichtigen?</p>	<p>Eine Beschreibung der Elemente und der Lieferanten ist ausreichend.</p>
<p>R2: um zu zeigen, dass wir in der Lage sind, die Stationen innerhalb des Zeitrahmens zu bauen, können wir einen Planungs-Plan zeigen, welcher aufzeigt, wie die Stationen innerhalb des Zeitrahmens gebaut werden, und reicht das aus, um diesen Abschnitt zu beantworten?</p>	<p>Hier wird erwartet, dass insbesondere aufgezeigt wird, in welchem Zeitraum die Realisierung geplant ist und nach welchen Kriterien der Ausbau erfolgt (z.B. ob diese von der erwarteten Marktentwicklung der Elektromobilität abhängig gemacht wird und von welchem Szenario dabei ausgegangen wird).</p>
<p>R2: Wie lange müssten wir im Durchschnitt auf die Netzanschlüsse warten, da dies in unserer Planung berücksichtigt werden muss?</p>	<p>Dies hängt von vielen individuellen Faktoren ab und kann zwischen den Standorten deutlich variieren. Als Richtwert gehen wir von ca. 14 Monaten aus, dies aber ohne Gewähr. Die Projektierung, die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens und die Realisierung erfolgt durch das EVU. Das ASTRA als Besteller hat auf den zeitlichen Ablauf nur beschränkt Einfluss.</p>
<p>R3: Es ist nicht klar, wie hier kommuniziert werden soll, da alle Signalisierungen und Markierungen von ASTRA unterzeichnet werden müssen. Reicht es aus mitzuteilen, dass wir uns bei Bedarf mit ASTRA abstimmen und die damit verbundenen Signalisierungskosten vor Ort tragen werden?</p>	<p>Ja, es sind keine weiteren Angaben nötig. Die Kosten für die Vorankündigung der Ladestation (Hinweisschild auf Rastplatz auf Autobahn) werden vom ASTRA getragen.</p>
<p>B3: Muss angegeben werden, von wem erneuerbare Energie bezogen werden?</p>	<p>Der Strombezug erfolgt über das zuständige EVU. Bei diesem muss gemäss Stromkennzeichnung in der Schweiz aus zu 100% erneuerbaren Energieträgern produzierter Strom bezogen werden.</p>