



Heizen, kochen, Auto fahren ...

Von Nelly Jaggi

Ein innovatives Pilotprojekt auf dem Areal Erlenmatt Ost in Basel verbindet zum ersten Mal in der Schweiz die Gebäudetechnik mit einem E-Carsharing-Angebot und ermöglicht damit das Teilen von Strom und Mobilität.

Strom aus eigener Produktion fürs Wohnen und fürs Autofahren: Das ist auf dem Areal Erlenmatt Ost in Basel seit Oktober Realität. Das Areal, dessen Bewohnerinnen und Bewohner sich den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft verschrieben haben, deckt seinen Strom- und Wärmebedarf mittels Wärmepumpen, Abwärme aus dem Grundwasser und Fotovoltaik-Anlagen. Mit

dem produzierten Strom wird nun nicht mehr nur gekocht und via Wärmepumpe geheizt, sondern auch ein Elektroauto gespeist, das in Form eines Carsharing-Angebots genutzt werden kann.

Batterien als Pufferspeicher

Das Konzept geht noch einen Schritt weiter. Bei Nichtgebrauch dienen die Batterien des Autos als Pufferspeicher:

Kommt es bei guten Bedingungen zu einer Überproduktion von Strom, kann er in den Autobatterien gespeichert und bei Bedarf – zum Beispiel abends oder bei Schlechtwetter – mittels eines bidirektionalen Ladesystems wieder zurück ins Netz des Areals gespeist werden.

Initiantin des sogenannten «Vehicle-to-home»-Projekts ist novatlantis – die gemeinnützige Gesellschaft für Nach-



© ADEV

Auf dem Areal Erlenmatt Ost steht den Bewohnenden ein Elektroauto mit bidirektionalem Ladesystem zur Verfügung.

einen Parkplatz auf zehn Wohnungen. Die Mieterinnen und Mieter verpflichten sich nicht dazu, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Buomberger sieht es pragmatisch: «Es gibt einfach wenig Autoparkplätze.» Und ist sich bewusst, dass die Menschen trotzdem Mobilitätsbedürfnisse haben. «Wenn so wenige Parkplätze zur Verfügung stehen, macht es Sinn, eine Mobilitätslösung anzubieten. Das Pilotprojekt unterscheidet sich vom Angebot von Mobility, weil es an die Gebäudetechnik gekoppelt ist», sagt er.

Spannend ist es aber auch für die Bewohnerinnen und Bewohner, denen das Elektroauto exklusiv zur Verfügung steht. Wer hin und wieder ein Auto braucht, weiss, woher der Strom kommt, mit dem gefahren wird. Das fühlt sich nicht nur gut an, sondern bedeutet für eine Eigenverbrauchsgemeinschaft, wie das Areal Erlenmatt Ost eine ist, auch Optimierungspotenzial. Gerade energieeffiziente Gebäude brauchen oft weniger Strom, als sie produzieren. Wird er in den Batterien eines Autos zwischengespeichert, kann er vor Ort genutzt werden und muss zu Tiefpreisen verkauft werden.

Erstes Auto in Betrieb

Am 1. Oktober wurde das erste Auto in Betrieb genommen, im Januar 2019 soll ein Kleintransporter mit sieben Plätzen dazukommen. «Es ist das allererste Mal, dass ein solches Projekt in der Schweiz umgesetzt wird. In der Theorie sprechen viele davon, die praktischen technischen und organisatorischen Probleme müssen dafür aber auch gelöst werden», sagt Roschewitz.

Und dahinter steckt hohes Engagement, ein gemeinsamer Wille und auch viel Arbeit für die beteiligten Fachleute im Projekt-konsortium: novatlantis, Stiftung Habitat, Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, ADEV Ener-

giegenossenschaft und Amt für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt.

«Damit der Strom in beide Richtungen fließen kann, braucht es nicht nur die bidirektional ladefähigen Autos, sondern auch eine spezielle Ladeinfrastruktur. Momentan gibt es nur einen einzigen bidirektional ladefähigen Elektrofahrzeug-Typ mit einer Batteriekapazität von 40 kWh auf dem Markt, und wir haben für das Pilotprojekt in Erlenmatt Ost das erste Fahrzeug dieses Typs erhalten, das in die Schweiz impor-

Wer hin und wieder ein Auto braucht, weiss, woher der Strom kommt, mit dem gefahren wird.

tiert wurde», erklärt Roschewitz. Erst eine spezielle Software macht es möglich, dass das Auto gebucht, die Kosten abgerechnet werden können und sichergestellt ist, dass es jederzeit genügend geladen ist.

Bis Mitte 2019 werden über 500 Menschen in über 200 Wohnungen auf dem Areal leben. Buomberger glaubt an das Gelingen des Projekts und will sich nicht zu sehr in theoretischen Überlegungen verlieren: «Man kann sich nicht zu sehr an Umfragen orientieren, sondern muss vor allem ein attraktives Angebot schaffen. Ob etwas wirklich funktioniert, weiss man erst, wenn es da ist. Letztlich hängt die Akzeptanz eines Systems vor allem von der Einfachheit und von den Konditionen ab.» ■

haltigkeit und Wissenstransfer. Für Geschäftsführerin Anna Roschewitz ist die Zusammenarbeit mit der Stiftung Habitat, der Projektentwicklerin von Erlenmatt Ost, ein Glücksfall. «Das Thema ist auf mehreren Ebenen komplex. Es verbindet den Sektor Gebäude mit dem Sektor Mobilität. Das ist nicht einfach, weil die jeweiligen Fachleute häufig verschiedene Sprachen sprechen und verschiedene Ziele verfolgen. Hier wollen alle Beteiligten dasselbe: ein innovatives Umsetzungsprojekt realisieren, das in Zukunft auch auf andere Areale übertragbar ist und damit einen übergeordneten, schweizweiten Beitrag leisten kann», erklärt sie.

Sauberer Strom

Auch der Leiter Projektbüro Erlenmatt Ost, Urs Buomberger, freut sich über die Zusammenarbeit. Im Gegensatz zu anderen Kantonen kennt Basel keine Vorschriften für Parkplatz-Mindestzahlen bei Neubauten. Auf Erlenmatt Ost gibt es nur

