

05.09.2016



Ein Wagen des Carsharing-Anbieters Stadtmobil an einer Ladestation in Offenburg. Für die meisten deutschen Autofahrer sind der flächendeckende Ausbau des Ladenetzes und die Reichweiten wichtiger als der E-Auto-Preis oder Kaufprämien. Archivfoto: Ulrich Marx

Ladesäulen kaum genutzt

In Deutschland werden E-Autos meist zu Hause oder in der Firma aufgeladen / Was zu beachten ist

Die Kaufanreize der Bundesregierung sollen den Deutschen die E-Autos schmackhaft machen. Doch ist der Elektroflitzer erst einmal gekauft, stellt sich die Frage: Wo kann das Auto überhaupt »betankt« werden?

VON ANNIKA GRAH

Berlin/Stuttgart. Welchen Stecker, welches Kabel? Und wo überhaupt kann man ein E-Auto laden, wenn man keine eigene Garage oder eine großzügige Firma mit Ladesäule hat? Wer sich gerade die Subventionen der Bundesregierung gesichert und ein Elektrofahrzeug gekauft hat, steht vor einer ganzen Reihe von Fragen.

■ **DIE STECKER:** In der Theorie muss jeder Ladepunkt in der EU und jedes Fahrzeug europäischer Hersteller das sogenannte Combined Charging System (CCS) unterstützen, mit dem die Nutzer ihr Auto sowohl in normalem Tempo als auch in einigen Minuten

aufladen können. In der Praxis gibt es allerdings immer noch drei verschiedene Steckersorten, auch wenn sich das von der EU favorisierte System langsam durchsetzt. Erst zukünftige Ladesäulen müssen mindestens für einen Typ-2-Stecker für Wechselstrom ausgelegt sein, sagt Johann Schwenk von der Projektleitstelle »Schaufenster Elektromobilität« Bayern-Sachsen.

■ **DIE KABEL:** Mehrere Hundert Euro kostet ein Ladekabel – je nach Ausfertigung kann das so viel sein wie ein Satz neuer Reifen. Laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) liefern die Hersteller die Autos je nach Kundenwunsch zwar inklusive Ladekabel aus. Das heißt, es gibt ein Notkabel für den »normalen« Schuko-Stecker und ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker. Die sind aber nicht unbedingt kostenlos.

Ob an den Ladesäulen ein Kabel angehängt ist, ist höchst unterschiedlich. »Schnellladesäulen entlang der Autobahnen bieten grundsätzlich Kabellösungen«, sagt Schwenk. Das hat

nach Einschätzung von Norbert Verwey, Geschäftsbereichsleiter Effizienz der RWE-Tochter Innogy, Vor- und Nachteile. »Solche Installationen in der Öffentlichkeit bergen das Risiko, beschädigt zu werden«, sagt er. RWE verzichtet bei öffentlichen Säulen inzwischen auf Displays, weil sie bemalt wurden. Die Säulen werden stattdessen per App bedient.

■ **DIE LADESÄULEN:** Laut dem Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) gibt es in Deutschland rund 6500 Ladepunkte in knapp 1000 Städten und Gemeinden. Die höchste Dichte findet sich demnach in großen Städten wie Berlin und Hamburg, aber auch in Baden-Württemberg. Allerdings werden die Ladesäulen bislang auch noch kaum genutzt.

Nach Angaben der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) laden über 80 Prozent der E-Auto-Fahrer ihre Fahrzeuge zu Hause oder bei ihrem Arbeitgeber auf. Für das Jahr 2020 sieht die NPE trotzdem einen Bedarf von 70000 öffentlichen Ladepunkten und 7100

Schnellladesäulen. »Die heutigen Standard-DC-Schnelllader an Autobahnen benötigen noch rund 20 bis 30 Minuten für 100 Kilometer Reichweite«, sagt Schwenk. Künftig soll das in zehn Minuten gehen.

■ **DIE EIGENE STECKDOSE:** Perspektivisch, davon geht man bei der NPE aus, wird der Anteil der Menschen, die ihr Elektroauto zu Hause oder bei der Firma laden, sich bei 60 bis 70 Prozent halten. Wer allerdings von einem speziellen E-Auto-Tarif profitieren will, den manche Stromversorger anbieten, braucht einen eigenen Zähler.

Theoretisch kann das Auto an die normale Steckdose gehängt werden. Das dauert wegen der niedrigeren Spannung allerdings länger und kann zu einer Netzüberlastung führen. Der VDA empfiehlt daher einen Schutzschalter für Fehlerstrom und Überlast. Stromanbieter und Autohersteller bieten Ladeboxen an, die solche Sicherungsmechanismen beinhalten und über einen Anschluss für E-Auto-Stecker verfügen.