

ACHT NEUE LADESTATIONEN AN DER A9

Modellprojekt: E-Mobile auf der Autobahn

Zu teuer, wenig geräumig, zu unflexibel – Elektroautos kommen in Deutschland nur schwer in Fahrt. Ein neues Projekt soll den Fahrern nun auch lange Strecken schmackhaft machen – doch es fehlt weiter ein flächendeckendes Netz von Ladestationen.

VON CATHÉRINE SIMON

München – Etwa 14 000 Tankstellen gibt es in Deutschland, Ladestationen für Elektroautos dagegen nur rund 2100. Auch wenn der Vergleich ein wenig hinkt, eines ist klar: Wenn Elektroautos in Deutschland irgendwann der Normalfall werden sollen, muss es auch deutlich mehr Möglichkeiten geben, einen leer gefahrenen Wagen wieder aufzuladen. Mit einem Projekt entlang der Autobahn 9 sollen Fahrer von E-Autos nun auch auf lange Strecken gelockt werden – bislang sind sie überwiegend in Ballungsräumen unterwegs. Gestern wurde die Strecke in Nürnberg für die Allgemeinheit freigegeben. Doch auch das ist nur ein kleiner Baustein im großen Puzzle Elektromobilität.

In dem Imagefilm für die Schnellladestrecke entlang der A9 von München nach Berlin sieht jedenfalls alles



Für Elektroautos gibt es nur 2100 Ladestationen in Deutschland. Deshalb beschränkt sich E-Mobilität bislang vorwiegend auf die Ballungsräume. Doch das soll sich ändern. FOTO: DPA

einfach und komfortabel aus: Ein Pärchen fährt darin mit dem BMW i3 von der bayerischen Landeshauptstadt nach Nürnberg. Während die beiden an einer Raststätte einen Kaffee trinken, wird das Auto in einer halben Stunde zu etwa 80 Prozent aufgeladen.

BMW, Siemens und Eon haben jüngst acht Schnellladesäulen mit dem Steckersystem „Combined Charging

System“ (CCS) ausgestattet, das von 2017 an europaweit Standard ist. Sie stehen an Rastplätzen oder bei Partnern direkt an der Autobahn. Damit werde ein „reibungloser elektrischer Verkehr entlang einer der am meisten befahrenen Verkehrsachsen Deutschlands auf einer Gesamtlänge von 430 Kilometern möglich“, schreiben die Macher des Projekts „Elek-

tromobilität verbindet“. Allerdings glauben selbst die drei Partner nicht, dass viele E-Auto-Fahrer die gesamte Strecke in Angriff nehmen. Denn bei der durchschnittlichen Reichweite eines Elektroautos von etwa 150 Kilometern müsste man dreimal Pause machen, um von München nach Leipzig zu kommen. „Wir gehen zunächst davon aus, dass die Nutzer

Teilstücke der A9 fahren werden – beispielsweise von München nach Nürnberg“, sagt BMW-Sprecherin Verena Stewens. Elektroautos seien nicht vorwiegend für die Langstrecke gedacht, sondern für Ballungsräume. Im Schnitt fahren Autofahrer 30 bis 50 Kilometer am Tag.

Doch auch in Städten fehlt es vielerorts noch an Ladestationen. In 675 Kommunen gibt es nach Angaben des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) mindestens eine. Baden-Württemberg hat die meisten Ladepunkte, knapp gefolgt von Nordrhein-Westfalen und Bayern.

„Damit die Fahrzeuge für die Kunden alltagstauglich sind, müssen mehr öffentliche Ladestationen aufgestellt werden“, sagt der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Matthias Wissmann. Zwar werde ein Großteil der Autofahrer den Strom zu Hause, bei der Arbeit oder auf Parkflächen tanken, der bisherige Bestand an öffentlichen Ladepunkten reiche aber längst nicht aus.

„Man hat hier so ein Henne-Ei-Problem“, sagt Ferdinand Dudenhöffer vom Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen. Da es bisher nur etwa 12 000 Elektroautos in Deutschland gibt, rechne es sich für die Energieversorger nicht, überall Ladestationen aufzubauen. Ein weiteres

Problem: Die bereits bestehenden Stationen seien oft mit den verschiedenen Autos schlecht kompatibel, das Bezahlen sei oft kompliziert.

Die Bundesregierung hält bislang an ihrem Ziel fest, dass es bis 2020 eine Million Elektroautos geben soll. Experten halten das aber längst für unrealistisch. Für diese Zahl an E-Autos wären laut einer Empfehlung der EU-Kommission etwa 100 000 Ladepunkte nötig. „Deutschland macht hier im Vergleich zu anderen Ländern wenig“, sagt Dudenhöffer.

Vorn bei der Zahl der E-Autos sind Länder, die Kaufanreize bieten – was die Bundesregierung ablehnt. In Norwegen, den Niederlanden oder in Kalifornien boomen sie, weil sie stark gefördert werden. In Norwegen etwa muss keine Mehrwertsteuer bezahlt werden. In Amsterdam gibt es kostenlose Parkplätze für E-Autos, an denen auch der Strom umsonst ist.

In Deutschland werde über solche Ideen seit Jahren nur nachgedacht, sagt Dudenhöffer. Man müsse den Leuten zeigen, dass sich das in der Anschaffung teurere Auto an einer anderen Stelle wieder lohne – ein BMW i3 kostet in der Basisversion 34 950 Euro, der E-Golf 34 900 Euro. „Wenn Sie das machen, dann werden Elektroautos gekauft und automatisch wird RWE ihnen auch Ladestationen hinstellen.“