

---

## Elektromobilität: Bald wird es eng an den Ladesäulen

Von Michael Kirchberger

Hält Deutschlands Ladeinfrastruktur dem E-Auto-Boom stand? VW bezweifelt das. Wenn nicht schleunigst ein Programm zur Erweiterung des Ladesäulen-Angebotes beschlossen wird, kommt es in nicht allzu ferner Zukunft zu Engpässen und Warteschlangen an den Stationen, sagen die Elektro-Spezialisten von Volkswagen.

Aktuell entstehen allein bei VW am Tag 650 Elektroautos im Werk Zwickau, bis Jahres Ende 2020 soll die Tagesproduktion auf 750 Einheiten steigen. Bisher zumindest habe der zügige Ausbau des Stationsnetzes zum „Auftanken“ der Stromer den Weg für den Einstieg in den Systemwechsel geebnet, meinen VWs Elektro-Vorstand Thomas Ulbrich und Martin Roemheld, Leiter E-Mobility Services von Volkswagen. Mehr als 40.000 Exemplare des batterieelektrischen ID 3 hat das Unternehmen nach eigenen Angaben bereits in Europa verkauft. Zum Jahreswechsel kommt der zweite Elektriker, der ID 4 dazu. Und mit dem Zoe hat Renault erstmals ein batterieelektrisches Fahrzeug in den Top Ten der deutschen Zulassungsstatistik platziert. Entsprechend steigt der Bedarf an elektrischen Zapfsäulen.

Viele Kunden rüsten daher im eigenen Zuhause auf. Mit allen Fördermitteln, die vom Bund kommen, kostet die VW-Wallbox, der ID-Charger, vom 24. November an ganze 283,90 Euro, Installation inbegriffen. Der ist zwar kein Meister der Schnelligkeit und lädt mit behäbigen elf Kilowatt, was aber keinen stört, wenn das E-Mobil ohnehin über Nacht in der Garage steht.

Schlechter sieht es jedoch unterwegs aus, Ende Oktober gab es in Deutschland 27.730 öffentliche Ladestationen, bis Ende 2020 sollen es mehr als 30.000 werden. Das Verhältnis von E-Autos und auch Plugin-Hybriden zu Stromtankstellen liegt bei 14:1. Thomas Ulbrich geht davon aus, dass bis 2025 etwa 300.000 Ladestellen in Deutschland notwendig werden. Er rechnet jedoch damit, dass zum Stichtag nur die Hälfte dieser Zahl erreicht wird. Nach einer Prognose des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) wird sich das Verhältnis schon bis Ostern 2021 auf 20:1 verschlechtern.

In Europa sind die Versorgungslücken noch größer. Nur Norwegen, die Niederlande und Österreich hätten einen guten Bestand und ordentliche Aussichten für den weiteren Ausbau des Netzes. In Spanien, Portugal, Italien und Belgien hingegen sei die Lage kritisch, meint Ulbrich. Anders gesehen verteilen sich 75 Prozent der europäischen Ladestellen auf vier Länder. Martin Höfelmann, Leiter Politik und Kommunikation beim VW-Tochterunternehmen Elli, sieht weitere Hemmnisse, die der Elektromobilität entgegenstehen. Zwar hätten die Förderprogramme zur Einrichtung privater Stationen sehr positive Wirkung, dem entgegen stünden jedoch die sogenannten Spitzenglättungen durch Unterbrechung von Ladevorgängen, wie sie Netzbetreiber vorsehen, wenn zu viele Elektroautos an den Steckdosen hängen.

Auch die endlose Debatte um bauliche Voraussetzungen wie die Verkabelung von Neubauten finde kein Ende. Was daran liegt, dass man EU-Vorgaben nicht übererfüllen wolle. Verbindlich werden die Richtlinien und Förderaussichten ab zehn Abstellplätzen je Wohngebäude. Auch die Absicht der EU, Wasserstofftechnik und synthetische Kraftstoffe weiterzuentwickeln, verunsichere die Verbraucher, so Höfelmann.

Martin Roemheld sagt voraus, dass Autos laden für uns in naher Zukunft wie telefonieren sei: „Anfangs gab es öffentliche Fernsprecher, die man für einen festen Preis nutzen konnte, da stand dann auch noch ‚fasse dich kurz‘ auf dem Gerät. Mit dem Mobiltelefon kostete eine SMS zu Beginn 55 Pfennige, heute decken Flatrates nahezu alle

---

Dienstleistungen ab.“ Das Laden biete die Chance, das Modell „Tankstelle“ abzulösen. Mit einer Ladekarte ließen sich dann verschiedene Produkte beziehen und bezahlen, es werde vermutlich differenziert zwischen Viel- und Wenigfahrern, Autofahrern, die zu Hause laden oder jenen, die meist öffentliche Stationen benutzen. Die Verteilung wird sich nach ersten Einschätzungen folgendermaßen gestalten: 50 Prozent laden privat, 20 bis 30 Prozent am Arbeitsplatz, 25 Prozent jeder vierte Fahrer bedient sich an öffentlichen Stationen, fünf Prozent nutzen die Schnellladestationen entlang der Autobahn.

Dass sich VW mehr Planungssicherheit wünscht, ist angesichts der erheblichen Investitionen des Konzerns in die Elektromobilität verständlich. Die Debatte um den Strom-Mix, ob die Elektrizität nun aus Kohle oder erneuerbaren Energien gewonnen wird, ist wichtig, verunsichert aber viele, die vielleicht dann doch lieber auf Brennstoffzelle oder Syn-Fuel setzten. Für VW wäre das fatal. Ebenso wie für Thomas Ulbrich, der vor zehn Jahren bei seinem Neubau schlichtweg übersehen hatte, einen passenden Kabelkanal für wenige Cent bis zur Garage zu legen. Heute kosten ihn die Straßenarbeiten und Installationen dagegen mehrere tausend Euro. (ampnet/mk)

---

## Bilder zum Artikel



E-Mobilitäts-Vorstand Thomas Ulbrich am ID-Charger von Volkswagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-ID-Charger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cubos