

Elektromobilität

# Der Stecker-Streit

Ein einheitlicher Ladestecker für Elektromobile ist weiter nicht in Sicht. Zurzeit gibt es allein in Deutschland vier verschiedene Standards. Ladesäulen, die mehrere Systeme bedienen (Foto unten) sind die Ausnahme. Das Resultat ist ein Flickenteppich. Ob sich einer der vier aktuellen Standards oder gar ein fünfter wie das kabellose Laden per Induktion durchsetzt, ist un-

klar. Dieses Chaos ist ein weiterer Hemmschuh für die Elektromobilität. Die simpelste Möglichkeit, die Fahr-Batterie zu füllen, ist die Haushalts-(Schuko-) Steckdose. Wer nicht im dritten Stock wohnt, kann hier Strom fassen. Nur haben längst nicht alle Elektroautos einen Schuko-stecker. Weiterer Nachteil: Der **Langsame** ist in seiner Dauerlast begrenzt und bietet nur 2,4 Kilowatt Leistung an. In drei Stunden lassen sich also nur 7,2 Kilowattstunden



Der Langsame



Der Deutsche



Der Japaner



Der Mennekes

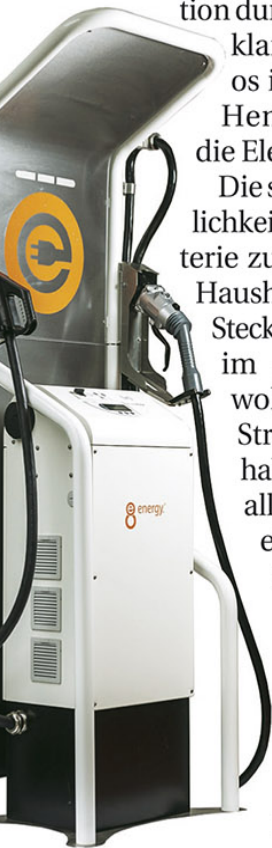
(kWh) laden – ein VW e-Up zum Beispiel hat aber eine Akkukapazität von 18,7 kWh. Das dauert...

An öffentlichen Ladesäulen trifft man meistens auf den Typ 2, den **Mennekes**-Stecker. Das Kabel muss im Auto mitgebracht werden. Der Wechselstrom fließt mit bis zu 22 Kilowatt. „Bis zu“, denn während ein Renault Zoe tatsächlich so schnell ist, kann hier ein BMW i3 mit maximal 7,4 Kilowatt zapfen.

Noch mehr Tempo gibt es erst mit Gleichstrom. Der **Japaner** nutzt den CHAdeMO-Standard (Charge

de move, Laden zum Bewegen). Das dicke Ladekabel ist hier fest an der Säule installiert, was stark ans Benzintanken erinnert. In 30 Minuten ist die Batterie eines Nissan Leaf zu 80 Prozent gefüllt.

Dem setzen die einheimischen Hersteller den CCS-Standard (Combined Charging System) entgegen. Ähnlich wie CHAdeMO lädt der **Deutsche** den elektrischen Speicher mit 50 Kilowatt Leistung in kurzer Zeit zu 80 Prozent auf. Anders als der Japaner beherrscht er aber auch das Laden mit Wechselstrom.



Ausnahme: E-Zapfsäulen wie diese können alle wichtigen Standards



**KOMMENTAR  
KLEIN-KLEIN  
DEUTSCHLAND**

Christoph M. Schwarzer,  
AUTO BILD-Mitarbeiter

Deutschland, die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt, macht sich zum Entwicklungsland der Elektromobilität. Wer den selbsternannten „Leitmarkt“ erfahren möchte, sollte probieren, mit einem Renault Zoe

von Hamburg nach Bremen zu kommen: Das Elektroauto überzeugt, aber die Ladeinfrastruktur ist schlichtweg ein Desaster.

Jetzt, wo die deutschen Anbieter mit tollen Autos wie dem BMW i3 da sind, wäre es Zeit für den großen Wurf. Ist die Idee zu gewagt, schnellladefähige, öffentlich zugängliche Universalsäulen entlang der Autobahnen zu installieren? Und wo bleibt ein einheit-

liches und niederschwelliges Bezahlungssystem?

Das Geld dafür ist da. Schließlich füllen wir jedes Jahr Sprit für 70 Milliarden Euro in die Tanks. Für eine Milliarde Euro könnte die Republik mit 35 000 Schnellladesäulen überzogen werden, die alle Steckerstandards erfüllen. Die Investition dafür muss die Industrie tätigen, die daran verdient – und nicht der Steuerzahler.