
Das Elektroauto wird größter Stromverbraucher im Haushalt

Die Hersteller von Staubsaugern und Kühlschränken können voraussetzen, dass die Nutzer ihrer Produkte stets genügend Strom in der Nähe haben, die Hersteller von Elektroautos nicht. Das ist der Grund, warum sich zum Beispiel Volkswagen mächtig ins Zeug legt, die Kunden künftiger Modelle der Submarke ID mit der Lade-Frage nicht allein zu lassen.

„Das Aufladen eines E-Autos muss genauso einfach und selbstverständlich werden wie das Laden eines Smartphones“, sagt deshalb Thomas Ulbrich, im VW-Vorstand verantwortlich für den Geschäftsbereich E-Mobilität. Das „sichtbar machen“ von Ladepunkten ist für ihn eine der zentralen Aufgaben aller am Aufbau der Infrastruktur Beteiligten – und zwar nicht nur in der Smartphone-App oder im Navigationsgerät des Pkw, sondern auch im Straßenbild, so wie der Autofahrer heute über mehrere hundert Meter Entfernung visuell seine Tankstelle ausmachen kann.

Mit der Tochtergesellschaft Electric Life („Elli“) und dem Ladeservice „We Charge“ hat der Konzern bereits Geschäftsfelder rund um das Thema Laden besetzt. Mit diesen und anderen Partnern sollen bis zum Jahr 2025 europaweit 36 000 Ladepunkte für Elektroautos geschaffen werden. 11 000 davon will allein VW vorhalten, und zwar an den Konzernstandorten und bei den rund 3000 Händlern in allen größeren Städten. Rund 250 Millionen Euro will Volkswagen in diesen Netzausbau investieren.

Bei den bisherigen Untersuchungen zur mutmaßlichen Entwicklung des Marktes geht man von einer mehrstufigen Ladesystematik aus. Etwa die Hälfte der Ladevorgänge werden Nutzer von E-Autos am häuslichen Stecker erledigen. Den Autofahrern müsse klar sein, hieß es, dass der Privat-Pkw den Herd oder Gefrierschrank als größter Stromverbraucher im Haushalt ablösen werde. Weitere 20 Prozent sollen den notwendigen Strom für die Fahrten an ihrem Arbeitsplatz bekommen können. Ein weiteres Viertel werde sich demnach an Ladesäulen im öffentlichen Raum versorgen, der Rest entfalle auf Schnell-Ladesäulen an Fernstraßen, so die Prognose. Auf diesem Sektor will Volkswagen mit dem Partner Ionity bis zu 2400 Ladepunkten schaffen, die den elektrischen Kraftstoff mit 100 bis 125 Kilowatt in die Pkw-Akkus pressen.

Ziele wie Flächendeckung und Einfachheit hängen aber nicht allein vom guten Willen der Industrie ab. Die rechtlichen Voraussetzungen sind vielerorts nicht so, wie es die Elektromobilisten gerne hätten, zum Beispiel, wenn bei der Herstellung von Ladepunkten das Miet-, das Bau- oder Wohneigentumsrecht tangiert sind. Auf europäischer Ebene bedarf es ebenso der Koordination, weil die öffentlichen Stromnetze nicht in allen Ländern gleich leistungsfähig sind. Wie unterschiedlich die Ausgangsdaten auf dem Kontinent sind, verdeutlicht die Tatsache, dass zum Beispiel in den Niederlanden zuletzt statistisch 1,5 Elektro-Autos auf eine Ladesäule kamen, in Deutschland jedoch 5,2.

„Mehr Norwegen in Deutschland“ wünscht sich daher so mancher E-Mobilitätsverfechter, denn das skandinavische Musterland der Elektromobilität hat es bekanntlich geschafft, die Nachfrage nach E-Autos so zu fördern, dass auch von deutschen Herstellern große Teile der gegenwärtig verfügbaren Produktion dorthin gehen. Zwar dürfe man nicht übersehen, sagt Christian Hochfeld von der „Agora Verkehrswende“, dass heutige Strom-Pkw vor allem durch die Batterieherstellung noch einen „ökologischen Rucksack“ mit sich herumschleppten, der tatsächliche Klimaneutralität erst nach einer Laufleistung von 60 000 bis 80 000 Kilometern biete. Doch schließlich habe die Politik die Möglichkeit, „durch

preisliche Signale“ wie etwa eine CO2-Steuer die Prioritäten zu verschieben.

Den ökologischen Rucksack hat Volkswagen laut Thomas Ulbrich bereits als Thema erkannt und verspricht, jeden demnächst in Zwickau zu bauenden ID 3 „klimaneutral an den Kunden zu übergeben“. Wo dies auch technischen Gründen noch nicht möglich sei, werde mit Kompensationsmaßnahmen eine rechnerische Neutralität geschaffen, auf die der Kunde sich verlassen könne. Für Christian Hochfeld gibt es angesichts der weiterhin steigenden Schadstoffbelastungen keinen Grund, auf dramatisches Vokabular zu verzichten: „Dies ist die letzte Generation, die die Chance hat, katastrophale Folgen des Klimawandels noch abzuwenden“.

Wie komplex die Ladesäulen-Thematik ist, veranschaulichen nicht nur die Fragen der Belastbarkeit der Stromnetze, der Bezahlssysteme oder der Steckerstandards, sondern auch die Überlegungen, branchenfremde Partner mit ins Boot zu holen. So hat Volkswagen mit der britischen Supermarktkette Tesco bereits eine Vereinbarung getroffen, deren Kundenparkplätze für die Einrichtung von Ladestationen zu nutzen. Ähnliche Aktivitäten mit deutschen Discountern und Marktketten wären durchaus vorstellbar. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



VW ID 3 an einer IONITY-Ladesäule (Computergrafik).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



IONITY-Chef Dr. Michael Hajesch (l.) und Thomas Ulbrich, im VW-Vorstand verantwortlich für den Geschäftsbereich E-Mobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Die Zukunft der Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Die Zukunft der Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



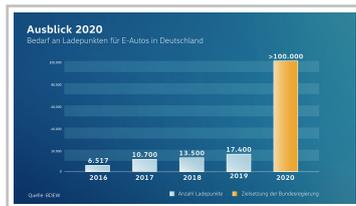
Die Zukunft der Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Die Zukunft der Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Die Zukunft der Elektromobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Thomas Ulbrich, im VW-Vorstand verantwortlich für den Geschäftsbereich E-Mobilität.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



ID-Wallbox Elli.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen