

AUTOINDUSTRIE

Zweite Karriere der Laterne

Würden mehr Steckdosen am Straßenrand dem Elektroauto zum Durchbruch verhelfen? Staatliche Subventionen zu diesem Zweck scheinen wenig ratsam.

Die Frage, wo der Laternenparker denn seinen Strom tanken soll, wenn endlich elektrisch gefahren wird, zählt zu den bislang ungelösten Rätseln der Auto-Energiewende. Dabei scheint die Lösung auf der Hand zu liegen: Die Infrastruktur ist schon da; sie steckt in der Laterne.



ROBERT LEHMANN

Ubitricity-Ladestation in Berlin: Langsam wachsende Infrastruktur

Straßenbeleuchtungen verfügen gemeinhin über einen Stromanschluss, erfüllen also die wichtigste Voraussetzung für die Installation einer Steckdose. Obendrein stehen sie auch noch da, wo Autos parken: am Straßenrand.

Diesen Systemvorteil zu nutzen, erbetet sich das Berliner Start-up-Unternehmen Ubitricity. Es hat eine Steckdose entwickelt, die sich in den Servicedeckel des Laternenmasts integrieren lässt. Sie kann sich selbst ein- und ausschalten und verfügt über einen Sensor, der erkennt, ob ein autorisierter Kunde an ihr zapft. Erkennungscode und Abrechnungssoftware bringt der Stromtanker mit dem Ladeka-

bel mit. Die Materialkosten am Mast schätzt Ubitricity auf weniger als hundert Euro, diejenigen für das schlaue Kabel auf etwa den doppelten Betrag.

Die Lösung müsste ganz im Sinne eines Beratergremiums der Bundesregierung sein, das sich „Nationale Plattform Elektromobilität“ nennt und das Ziel hat, Deutschland zum „Leitmarkt“ in diesem Sektor zu machen. Die Fachleute, unter anderem aus Auto- und Stromwirtschaft, plädierten in ihrem jüngsten Bericht dafür, „die Ladeinfrastruktur volkswirtschaftlich zu den geringstmöglichen Kosten“ bereitzustellen.

Allerdings setzen die Experten auf eine andere Art von Ladestation. Sie wird von Stromriesen wie RWE und E.on angeboten, ähnelt eher der bekannten Benzin-Zapfsäule und kostet je nach Installationsaufwand bis zu 9000 Euro. Im Jahr 2020 sollen 150 000 öffentliche Stromzapfanlagen in Deutschland stehen. Gefordert wird mithin eine Milliardeninvestition,

welche die Experten der Beraterplattform nur für realisierbar halten, „wenn geeignete Rahmenbedingungen und entsprechende Finanzierungskonzepte vorliegen“. Kurzum: Subventionen sollen her.

Vieles ist noch unausgegoren im Lobbyzirkus um die Elektromobilität, und es bleibt zu hoffen, dass die öffentlichen Geldgeber sich hüten werden, Steuermilliarden in ein völlig überbeuertes Infrastrukturprojekt zu stecken, für dessen Aufbau obendrein nicht die geringste Dringlichkeit besteht. Bis heute hat kein Autohersteller der Welt ein Elektromobil vorgestellt, das dazu taugen könnte, einen Massenmarkt zu erschließen und da-

mit die Vollausrüstung des öffentlichen Parkraums mit Steckdosen sinnvoll erscheinen zu lassen.

Die Behauptung, die Elektromobilität komme nur deshalb nicht in Gang, weil es an Infrastruktur und Subventionen fehle, beruht auf einem Denkfehler, den nichts besser offenbart als ein Rückblick auf die Gründerjahre des Automobils.

Die Erfinder Daimler und Benz waren Start-up-Unternehmer ohne Lobby, ihre Produkte den Herrschenden suspekt: Englands Königin Victoria nannte das Auto „ein ganz und gar unangenehmes Beförderungsmittel“, Kaiser Wilhelm II. setzte aufs Pferd. Es gab keine nationalen Plattformen, keine Subventionen und noch lange keine Infrastruktur von Benzintankstellen. Diese entstand erst über Jahrzehnte, in denen kluge Ingenieure das Auto gegen alle Widerstände zu einem immer attraktiveren Produkt fortentwickelten.

Genau diesen beschwerlichen Weg wird das Elektroauto auch gehen müssen. Er führt, darüber herrscht inzwischen Konsens, über den Hybridantrieb. Die Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor wird als Brückentechnik noch lange Bestand haben. Ihr Charme besteht darin, dass das Auto nicht stehen bleibt, wenn die Batterie leer ist.

Das reine Elektroauto hat nach wie vor ein Doppelproblem: Es besteht in der begrenzten Reichweite und der langen Ladezeit. Einen E-Fahrer, der ohne Strom liegenbleibt, macht die Steckdose am Laternenmast kaum glücklicher, denn das Nachtanken dauert Stunden. Batterien, die binnen Minuten eine volle Ladung Strom aufnehmen wie ein Tank das Benzin, sind noch lange nicht serienreif. Und der Versuch, das Problem mit Akku-Wechselstationen zu lösen, endete im ökonomischen Fiasko.

Technisch plausibel und aussichtsreich ist dagegen die Weiterentwicklung des Hybridautos zum Plug-in-Hybriden, der kurze und mittlere Strecken rein elektrisch bewältigt. Er kann Strom aus der Steckdose tanken, ist ohne diese aber nicht aufgeschmissen, weil er auch einen Verbrennungsmotor hat.

Als erste Besitzer solcher Autos kommen Menschen in Frage, die zu Hause eine Garage mit Steckdose haben. Von diesen gibt es eine hinlänglich große Zahl, um dem Plug-in-Hybriden nach einiger Zeit zu einer Stückzahl zu verhelfen, die dann den Ausbau eines öffentlichen Steckdosennetzes wirtschaftlich sinnvoll machen könnte. Die elektrische Infrastruktur kann somit – wie einst das Tankstellennetz – ohne Druck und ohne Subventionen langsam wachsen.

Die zweite Karriere der Straßenlaterne als Futterstelle für Autos könnte dann beginnen.

CHRISTIAN WÜST