

## Kampf der Systeme

**München** Kurioses in der bayrischen Landeshauptstadt: Die öffentlichen Ladesäulen für Elektromobile werden umgerüstet, von Chademo (Charge de Move) auf CCS (Combined Charging System). Letzteres kommt beispielsweise beim BMW i3 und E-Golf zum Einsatz. Das meistverkaufte Elektroauto der Welt, der Nissan Leaf, ist aber auf Chademo gepolt und kann sich in der Weltstadt München demnächst, wenn es bei dieser Umrüstung bleibt, nicht mehr aufladen. Dafür aber acht europäische und US-amerikanische Marken, die sich mit BMW und VW auf das CCS-System verständigt haben. Langfristig ist ein Kampf der Systeme wirtschaftlicher Unsinn; er macht nicht nur das Laden zu einem Lottospiel, sondern behindert die Verbreitung der E-Mobilität. Außerdem konterkariert er das Prinzip des „Diskriminierungsfreien Ladens“, nach dem jedes System an jeder Ladestation andocken können soll.



Leaving Munich: Der Nissan Leaf bleibt demnächst saftlos in der Bayernmetropole.

## Welt am Draht - ohne Draht

Die emissionsfreien Emsland-Scooter sind um eine Facette reicher: Per Smartphone kann der Controller des Scooters kabellos über W-LAN angesteuert werden. So lässt sich beispielsweise von der Wohnzimmercouch aus der Ladezustand des Akkus ablesen, außerdem können die Fahrstufen des Scooters individuell vorprogrammiert werden. Per App verwandelt sich das Smartphone zusätzlich in einen informativen Datenverwerter: Durchschnittsgeschwindigkeit, Tages- und Gesamtkilometer sowie die Reichweite geben Aufschluss über individuelle Fahrdaten. Optional erhältlich ist für die Modelle der Retro- und Classic-Linie der CAN-BUS-fähige Super-Akku mit Samsung-Zellen, der 30 Prozent mehr Reichweite ermöglicht. Wer dann noch das Turbo-Ladegerät ordert, ist nach zwei Stunden wieder frisch geladen.

[www.emco-elektroller.de](http://www.emco-elektroller.de)



## Bulliger e-Golf

**Wolfsburg** Seit Ende 2014 gibt es ihn, den elektrischen Peterwagen im Pelz eines e-Golfs. Der Elektro-Kollege ist voll einsatzfähig und verbraucht auf hundert Kilometern 12,7 Kilowattstunden Strom. 115 PS und ein Drehmoment von 270 Newtonmetern katapultieren ihn in 4,2 Sekunden von Null auf 60 Stundenkilometer, 10,4 Sekunden vergehen bis 100 Sachen. Nur bei der Überland-Verbrecherjagd ist je nach Berg und Tal nach 130 bis 190 Kilometern Schluss, dann muss der e-Golfer an die Dose.



Schmidtchen Schleicher: Der Elektro-Peterwagen schlägt so manchem Ganoven ein Schnippchen.

Fotos: Hersteller



Viel Raum im Koffer: Dieser leckere Emco-E-Scooter steckt eine Menge weg - und die Pizza kommt ohne Abgasaroma ins Haus.

## Pizza Huckepack

**Paderborn** Ihre Alltagstauglichkeit beweisen Emco Novi-C-1500-Modelle seit langem beim Münchner Pasta- und Pizzabäcker Joey's. Seit Ende letzten Jahres sind vier wendige und abgasfreie E-Scooter auch in der neuen Bundesliga-Stadt Paderborn in Ostwestfalen unterwegs. „Für uns rechnet sich der Stromantrieb gegenüber den Verbrennern, denn die Unterhalts- und Spritkosten sind minimal“, freut sich Inhaber Matthias Struck.



## Teile und fahre

**Flinkster Corporate Carsharing**, ein Unternehmen von DB Rent, vermietet nicht nur Autos, die dem Zugreisenden die Weiterfahrt vom Bahnhof bis zum Ziel ermöglichen sollen. Das Portfolio des Mobilitäts-Vermieters umfasst darüber hinaus die Bereiche Carsharing, Flottenmanagement, Chauffeur-service und Fahrradvermietung.

[www.dbrent.de](http://www.dbrent.de)  
[www.callabike.de](http://www.callabike.de)

## Elektromobilitätsgesetz (EmoG): Überholen auf der Busspur?

Das rotschwarze Elektromobilitätsgesetz ist im Anzug: Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat dem Entwurf Ende Februar mit ein paar Änderungen zugestimmt, danach muss es der Bundestag noch abnicken. Der Vorstoß der Großen Koalition soll Elektromobilen Vorteile im Stadtverkehr verschaffen, zum Beispiel durch spezielle Zufahrtsrechte, Benutzen der Busspur, kostenlose oder vergünstigte Parkplätze und öffentliche E-Ladestationen mit Parkfläche. Die Fahrzeuge bekommen zur schnellen Identifikation spezielle Kennzeichen. Da auch fette Hybrid- und Brennstoffzellenpanzer von dieser Regelung profitieren, ist der Nutzen nach Ansicht vieler Städte und Gemeinden fraglich. Abzuwarten ist deshalb, ob dem Gesetz nicht gleich am Anfang die Puste ausgeht, denn etliche Kommunen wollen es nicht anwenden - und müssen es auch nicht. Grüne und Naturschutzbund lehnen das Gesetz ab. „Die Freigabe von Busspuren für Elektroautos und Plug-In-Hybride zeugt von großer Unkenntnis der realen Mobilitätswelt in den Städten“, moniert etwa NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller. Auch Stephan Kühn (Bündnis 90/Grüne) ist sauer: „Er (Alexander Dobrindt, d. R.) fördert in erster Linie schwere Gelände- und Sportwagen mit Elektromotor deutscher Hersteller. Eine Reduzierung der klimaschädlichen Treibhausgase wird so nicht erreicht. Notwendig wäre ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz in Verbindung mit dem Ausbau erneuerbarer Energien.“ (Quelle: [www.euractiv.de](http://www.euractiv.de))

## Lange Leine

**Berlin** Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt will die bundesdeutschen Autobahntankstellen unter Strom setzen. Bis 2017 plant der CSU-Politiker eine flächendeckende Versorgung mit Stromzapfsäulen. Laut einer Online-Meldung der Passauer Neue Presse vom 6. Januar will es Dobrindt damit ermöglichen, „mit einem Elektrofahrzeug von der Nordsee bis an die Zugspitze zu fahren.“ Dazu wird „Tank und Rast“ seine 400 Autobahnraststätten und -tankstellen mit Schnellladesäulen ausstatten, 50 sofort und den Rest im Laufe der nächsten zwei Jahre. Auch die rund 30 anderen Tankstellenbetreiber an den Bundesautobahnen will Dobrindt elektrisieren. Ob mit diesem Schritt die von der Bundesregierung angepeilte Zulassungszahl von einer Million E-Pkw bis 2020 erreicht wird, scheint allerdings zweifelhaft.

## Systemkritik

Nicht nur in München kämpft die E-Mobilität mit Ladehemmungen. Da nur wenige Ladestationen mit allen drei Systemen (Typ2, Chademo, CCS) ausgestattet sind, brauchen die Pioniere der E-Mobilität schon Goldschürfer-Gene, um die Lust an der lautlosen Fortbewegung nicht frühzeitig zu Grabe zu tragen. Knackpunkt sind immer wieder die unterschiedlichen Ladesysteme, die ein flächendeckendes Stromtanken erschweren. Sinnvoll wäre es deshalb, dass Ladestationen für Elektrofahrzeuge alle drei Systeme bereitstellen. Der Chademo-Standard wird von Modellen aus Asien genutzt, deutsche Hersteller favorisieren seit geraumer Zeit das CCS-System. Der Typ2-Stecker hat sich mittlerweile großflächig durchgesetzt, da jedes Fahrzeug damit geladen werden kann, solange keine Schnellladung erfolgen soll. Einzig die Nobelkarossen von Tesla können diesen Typ per Gleichstrom zum „Turbo-Tanken“ nutzen. Eine solche Schnellladung verhilft einem Lithium-Ionen-Akku innerhalb von einer halben Stunde zu 80 Prozent seiner Kapazität und reicht je nach Hersteller und Modell für eine Strecke von 100 bis 150 Kilometern.

Friedhelm Kortmann