

Elektromobilität

Strom aus dem Supermarkt

Der Einzelhandel will sein Ladesäulennetz in diesem Jahr mehr als verdoppeln.

Florian Kolf Düsseldorf

Auf dem Ikea-Parkplatz in Ludwigsburg hat die Stromtankstelle ein richtig schönes Domizil bekommen. „Charge Lounge“ haben die Entwickler sie getauft. Sie hat weiße Wände in Holzoptik und große Fenster. Auf 24 Quadratmetern bietet sie nicht nur eine Lademöglichkeit für vier Elektroautos, sondern auf Schautafeln auch zusätzliche Informationen zum nachhaltigen Leben, etwa zur Wertstofftrennung oder zu LED-Leuchten.

Es ist ein Zukunftsprojekt, das der Möbelhändler zusammen mit dem Fraunhofer Institut vor seinem Möbelhaus aufgebaut hat. Das Besondere: Eine zusätzliche Pufferbatterie mit einer Kapazität von 24 Kilowattstunden erhöht die Effizienz und reduziert den Aufwand an Verkabelung. „Wir möchten damit auch einen Beitrag dazu leisten, dass sich das Thema E-Mobilität in Deutschland weiter durchsetzt“, sagt Ulf Wenzig, Nachhaltigkeitsmanager von Ikea.

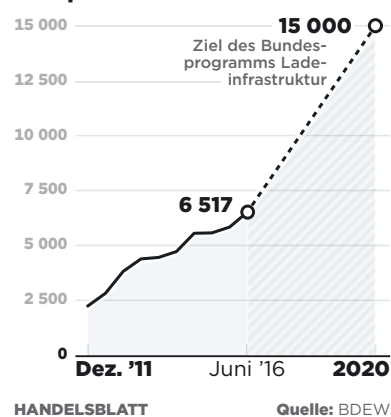
Rund 200 neue Ladesäulen

Der deutsche Handel geht bei der Elektromobilität in die Offensive - mit Investitionen in Millionenhöhe. „Wir werden im Handel in etwa 200 Ladesäulen im Jahr 2017 bauen“, sagt Jan-Oliver Heidrich, Vorsitzender des Energieausschusses im Handelsverband HDE und Geschäftsführer der Energie-Handels-Gesellschaft (EHA), einer Tochter der Rewe Group. Überwiegend würden das Schnellladestationen sein, an denen die Kunden ihr Elektroauto während des Einkaufs aufladen können, so Heidrich.

Die nationale Plattform Elektromobilität sieht einen Bedarf von 7100 öffentlich zugänglichen Schnellladestationen bis zum Jahr 2020 - wenn das Ziel von einer Million Elektroautos erreicht werden soll. Wächst das Netz, das der Handel zurzeit aufbaut, im gleichen Tempo weiter, könnte er bis zu 1000 dieser Stationen zur Verfügung stellen.

Damit könnten die Händler helfen, eines der größten Hindernisse für die Verbreitung der Elektromobilität in Deutschland zu beheben: die mangelnde Lade-

Mobil mit der Steckdose Ladepunkte in Deutschland



infrastruktur. Das Dilemma: Viele Versorger bremsen den Aufbau, weil noch zu wenig E-Autos unterwegs sind. Die Autokunden dagegen zögern, weil noch nicht genügend Stromtankstellen zur Verfügung stehen.

„Für den Markthochlauf bei Elektrofahrzeugen brauchen wir schnellstmöglich den Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur“, fordert Henning Kagermann, der Vorsitzende der Nationalen Plattform Elektromobilität. Dem Handel mit seinen zentralen Standorten und seinen gut nutzbaren Flächen kann da eine strategische Bedeutung zukommen.

Beschleunigt wird diese Entwicklung von dem Förderprogramm der Bundesregierung, das am 1. März gestartet ist. „Das neue Förderprogramm Elektromobilität der Bundesregierung bildet eine wichtige Grundlage für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland“, sagt Karsten Wildberger, Eon-Vorstand und Vorsitzender der Arbeitsgruppe Ladeinfrastruktur und Netzintegration der Nationalen Plattform Elektromobilität. „Dies kann auch für Einzelhändler interessant sein, die mit ihren meist öffentlich zugänglichen Parkplätzen nicht nur ein Instrument für die Kundenbindung hinzugewinnen, sondern perspektivisch auch ihr Geschäftsmodell erweitern können“, so Wildberger.

„**E-Mobilität ist ein Zukunftsthema, das im Handel niemanden kalt lässt.**“

Jan-Oliver Heidrich
Vorsitzender des
Energieausschusses im
Handelsverband HDE

Jetzt schon plant der Handel, sein bisheriges Netz an Stromtankstellen in diesem Jahr mehr als zu verdoppeln. Einer der Pioniere dabei ist Aldi Süd. Der Discounter hat zusammen mit dem Energieversorger Innogy auf den Parkplätzen von 50 Filialen Ladestationen installiert, an denen die Kunden kostenlos ihr Elektroauto oder ihr E-Bike auftanken können. Rund 2,2 Millionen Euro lässt sich der Händler die Infrastruktur kosten. Er will damit „die Elektromobilität in Deutschland fördern“, wie es heißt.

Der Strom für die Ladepunkte kommt von den Photovoltaikanlagen, die Aldi auf den Dächern der Filialen installiert hat. Bis zu eine Stunde lang kann man dort ohne besondere Anmeldung sein Auto aufladen. Während eines Einkaufs von einer halben Stunde kann die Reichweite eines durchschnittlichen E-Autos so um rund 80 Kilometer verlängert werden.

Ähnlich ehrgeizig ist die Planung von Ikea: Bis spätestens 2019 sollen alle 52 Ikea-Standorte in Deutschland mit Ladesäulen bestückt sein. Allein in diesem Jahr sollen zwölf weitere Stromtankstellen dazukommen, 14 Standorte sind bereits ausgerüstet. Die Ladesäulen haben Anschlüsse für die gängigen Systeme Typ 2, CCS und CHAdeMO. Ein Elektroauto ist hier in 90 Minuten zu 80 Prozent aufgeladen.

Der Strom ist für die Kunden kostenlos. Bei neueren Häusern wie Lübeck oder Kaiserslautern kommt der Strom direkt von der Photovoltaikanlage auf dem Dach.

Auch Rewe hat bereits rund 50 Stromtankstellen installiert und will den Bereich deutlich ausbauen. „In diesem Jahr werden 30 weitere dazukommen“, sagt Heidrich, der mit der EHA den Betrieb der Stromtankstellen für den Händler organisiert. „E-Mobilität ist ein Zukunftsthema, das im Handel niemanden kalt lässt“, sagt der Energiemanager. Der Handel sei gut geeignet, um die E-Mobilität in die Fläche zu bringen.

Rund 6500 öffentliche Ladepunkte gab es nach den letzten verfügbaren Erhebungen in Deutschland, davon jedoch nur 230 mit Schnellladung. Für den Aufbau der Ladesäulen hat die Bundesregierung eine Fördersumme von 300 Millionen Euro bereitgestellt. Denn die Infrastruktur ist kostspielig. Eine neue Ladesäule kostet die Händler rund 30 000 Euro, den laufenden Betrieb noch gar nicht eingerechnet. Das ist viel Geld, um die Kunden stärker ans Unternehmen zu binden. Ohne Fördergelder, so Heidrich, sei ein großflächiger Ausbau der Stromtankstellen deswegen nicht zu finanzieren.

Lukrative Geschäftsmodelle

Doch genau da gibt es noch Probleme. Die Supermarktparkplätze sind an vielen Standorten nicht rund um die Uhr geöffnet. Damit wollen die Händler verhindern, dass die Plätze über Nacht zugesperrt werden und am Morgen nicht für die Kunden zur Verfügung stehen. Doch als Folge davon ist der Staat bisher nicht bereit, ihnen für eine Ladesäule auch die volle Förderung zu zahlen.

Deswegen dürfte auch das Stromtanken am Supermarkt auf Dauer wohl nicht überall kostenlos bleiben. „Einige Händler werden daran auch verdienen wollen“, sagt Heidrich und prognostiziert: „Es werden sich lukrative Energieversorgungskonzepte rund um die Ladesäulen entwickeln.“ Spätestens dann könnten etwa Energieversorger den Betrieb übernehmen. Und die Händler stellen nur noch den Parkplatz zur Verfügung und konzentrieren sich wieder auf ihr Kerngeschäft.