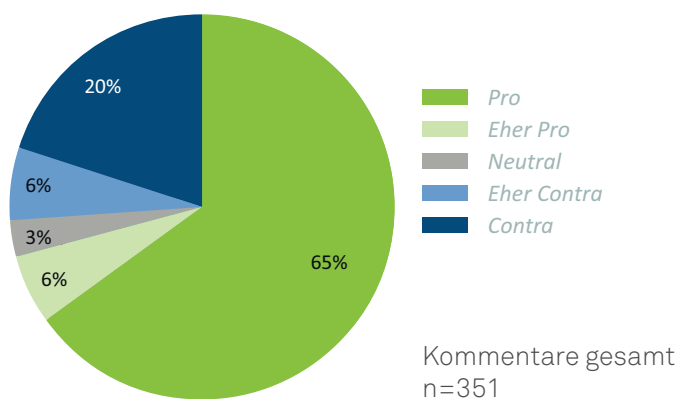
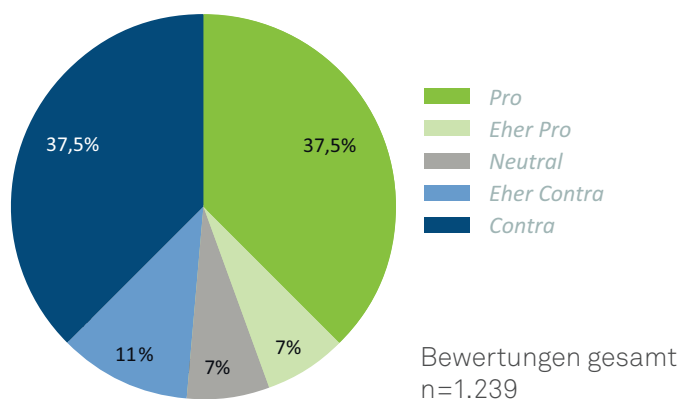


„Deutschland darf beim Aufbau eines DC-Schnellladenetzes nicht auf CHAdeMO verzichten.“

Die erste „These des Monats“, welche die Dialogplattform „Elektromobilität im Dialog“ und der Branchendienst electrive.net im Mai zur Diskussion gestellt haben, stieß auf reges Interesse. Sie wurde, wenn man offensichtliche Dubletten abzieht, insgesamt 1.239 mal bewertet. Dabei ergab sich ein leichter Vorsprung der Befürworter des Verzichtes auf eine CHAdeMO-Integration, wobei die eindeutigen Pro- und Contra-Positionen mit jeweils 464 Stimmen genau gleich stark verteilt waren.



Ein anderes Bild ergibt sich, wenn man nur diejenigen Wertungen berücksichtigt, die auch mit einem Kommentar begründet wurden. Insgesamt wurden 390 Kommentare abgegeben, von denen allerdings 39 als eher unsinnig (z.B. „soso“, „lala“ etc.) eingestuft und aussortiert wurden. Zwei Drittel der sinnvollen Kommentare stimmen der These zu, plädieren also für eine CHAdeMO-Integration.

Bei beiden rein zahlenmäßigen Wertungsvarianten und sowohl für die Pro- als auch für die Contra-Position lässt es sich jedoch nicht ausschließen, dass trotz technischer Sicherheitsvorkehrungen manche Teilnehmer mehrfach abgestimmt bzw. kommentiert haben.

Interessanter als nur die Zahlendiagramme abzubilden,

ist es daher, die Argumente nachzuzeichnen, die angesichts unserer „These des Monats“ von den Kontrahenten ins Feld geführt worden sind. Wir haben die Argumente auf den folgenden Seiten zu einem Meinungsbild verarbeitet, das ausdrücklich die Kommentare und nicht unsere Meinung wiedergibt.

PRO – also: nicht auf CHAdeMO verzichten!

(234 Kommentare)

Nissan und Mitsubishi bieten bereits seit 2009 Elektroautos an, die mit CHAdeMO-Steckern ausgerüstet sind. Der Nissan Leaf ist das meistverkaufte Elektroauto der Welt. Dementsprechend benötigt die Mehrzahl der Elektroautos, die sich derzeit auf dem Markt befinden, den CHAdeMO-Standard. Weltweit hat sich CHAdeMO als Quasi-Standard etabliert. In Europa sind aktuell fast 70 Prozent aller schnellladefähigen Elektroautos mit CHAdeMO ausgerüstet. Nur sieben Prozent dagegen sind auf CCS ausgelegt. Deshalb verfügen auch die Ladestationen derjenigen europäischen Nachbarländer, in denen die Elektromobilität weiter fortgeschritten ist als bei uns, selbstverständlich über das CHAdeMO-Ladeprotokoll. Deutschland darf in diesem Umfeld nicht zur „Ladeinsel“ werden, die den elektrisch angetriebenen Transitverkehr behindert oder gar zum Erliegen bringt. Sonst wird Deutschland eher zum „Leidmarkt“ als zum Leitmarkt für Elektromobilität.

Wer die Elektromobilität wirklich voranbringen will und es ernst meint mit dem Ziel, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen, der sollte in der Markthochlaufphase nicht den Fehler begehen, beim Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur den Großteil der auf dem Markt befindlichen Elektroautos zu ignorieren, zumal auch vielversprechende neue Elektroautos (z.B. Mitsubishi Plug-in-Hybrid Outlander, Nissan e-NV200, Kia Soul EV) auf CHAdeMO setzen. Elektromobilität hat nur dann eine Chance sich durchzusetzen, wenn sie sich primär an den Interessen der Kunden und nicht an denen der Hersteller orientiert, also ein barrierefreier Zugang zu allen verfügbaren Standards besteht, was auch AC 43 umfassen sollte. Denn eine Ausgrenzung schreckt nicht nur potentielle Neukunden von Elektroautos ab. Sie ist auch ein Schlag gegen die Pioniere der Elektromobilität, ohne deren Enthusiasmus Deutschland heute noch weiter zurückläge. Als Early Adopter haben sie sich seit fünf Jahren CHAdeMO-Fahrzeuge gekauft. Ist es da klug, sie plötz-

lich auszusperren und gleichsam kalt zu enteignen? Die Mehrkosten für die Integration des CHAdeMO-Protokolls in eine Schnellladesäule betragen doch nur rund fünf Prozent. Und wäre es denkbar, dass eine Tankstelle nur Diesel anbietet, aber kein Benzin? Für die Betreiber von Schnellladesäulen wäre es jedenfalls unwirtschaftlich, die Nutzer der meisten heutigen Elektroautos nicht zu ihren Kunden zählen zu können.

CHAdeMO-Autos von der Nutzung von deutschen Schnellladestationen auszuschließen, ist überdies ein unzulässiger Eingriff in den freien Wettbewerb der Fahrzeughersteller – ein geradezu plumper Akt von Protektionismus. Haben es die deutschen Automobilkonzerne wirklich nötig, auf diese Art den Elektro-Vorsprung der Konkurrenz aus Fernost wettzumachen und diese aus dem Markt zu drängen? Sie sollten doch wissen, dass Fortschritt nur durch Wettbewerb erzielt wird, Einseitigkeit die Entwicklung von Innovation hemmt und Ausgrenzung nie mit langfristigem Erfolg einhergeht. Wenn eine Schnellladeinfrastruktur in Deutschland aus staatlichen Mitteln gefördert wird, dann darf sie nicht bestimmte Hersteller privilegieren und andere diskriminieren. Nicht nur aus ordnungspolitischen Erwägungen – denn immerhin zahlen auch viele Nutzer von CHAdeMO-Autos in Deutschland Steuern.



Foto: CHAdeMO Association

CONTRA – also: auf CHAdeMO verzichten!

(65 Kommentare)

Die Elektromobilität befindet sich noch immer in einem Frühstadium, in dem die Chance besteht, eine einheitliche Ladeinfrastruktur aufzubauen, die frei von unnötigen Fragmentierungen ist. Und wir brauchen einen einheitlichen Schnellladestandard. Deshalb haben sich alle deutschen Hersteller und auch die US-amerikanische Autoindustrie auf CCS-Lader verständigt. Nur Nissan, Mitsubishi und deren Derivate bei Peugeot und Citroën setzen auf CHAdeMO, aber die Verkaufszahlen dieser Fahrzeuge gehen dramatisch zurück. CCS ist der einzige weltweite Standard, der in Europa und in den USA bereits in Umsetzung ist. Dort sind die Würfel eindeutig für CCS gefallen. CHAdeMO weicht stark von den Normen ISO 15118 bzw. DIN 70121 ab, die für Europa definiert worden sind. CHAdeMO ist überdies teuer. Mit seinem klobigen Stecker ist es schwer und unhandlich. Sein Kommunikationsprotokoll bietet nur eine eingeschränkte Funktionalität. Es ist ein technisch überholtes Auslaufmodell, das den Anforderungen an möglichst kurze Ladezeiten nicht genügt. Diese sind aber notwendig, wenn sich die Elektromobilität auch außerhalb von Städten durchsetzen soll.

Der CCS-Standard vereint das AC-Laden über Typ 2-Stecker und leistungsstarkes DC-Laden in einem System. Das ist perspektivisch wichtig, weil es die bidirektionale Integration von Elektroautos ins Stromnetz erheblich erleichtert. CCS ermöglicht Interoperabilität. CHAdeMO hat den Nachteil, dass das Fahrzeug eine separate Buchse benötigt. Noch schwerer wiegt, dass CHAdeMO durch den direkten Zugriff auf den CAN-Bus des Fahrzeugs ein Sicherheitsrisiko birgt.

Werden etwa in Japan CCS-Säulen aufgebaut? Offenbar nicht – denn BMW bietet seinen i3 dort mit CHAdeMO an. Es ist für einen Autohersteller viel einfacher, seine Modelle mit verschiedenen Steckertypen anzubieten, als es für einen Hersteller von Ladesäulen ist, diese mit allen möglichen Anschlüssen zu versehen. Da sollte es doch für Nissan kein Problem sein, den Leaf in Europa mit CCS anzubieten.

Eine in Deutschland staatlich subventionierte Schnellladeinfrastruktur sollte nicht ausländische OEM subventionieren. CHAdeMO sollte nur vorgesehen werden, wenn die Anbieter entsprechender Elektroautos die Mehrkosten dafür tragen. Aus Wettbewerbsgründen braucht Deutschland ein eigenes System. Dafür spricht auch, dass der Marktanteil der Automobilhersteller, die sich auf CCS verständigt haben, insgesamt deutlich größer ist als jener der japanischen Automobilhersteller.

Weil die Ladeinfrastruktur ohnehin Milliarden kosten wird, müssen wir uns auf einen Stecker einigen – und das haben wir mit der Festlegung auf CCS getan. Verdrängungswettbewerb muss man auch mal aushalten können. Parallele Standards verunsichern die Nutzer und sind unwirtschaftlich. Im Sinne volkswirtschaftlicher Ressourceneffizienz ist es richtig, auf CHAdeMO zu verzichten. Das mögen Early Adopter der Elektromobilität in Deutschland zwar als ungerecht empfinden – aber jeder frühe Käufer eines Elektroautos war sich bewusst, dass die Entscheidung für einen einheitlichen Standard noch bevorsteht. Keiner kann sich heute darauf berufen, es hätte eine Garantie für CHAdeMO gegeben.



Foto: Volkswagen

AUSBLICK

Auch in den 17 „Eher Pro“- und den 24 „Eher Contra“-Kommentaren spiegelten sich die beiden vorstehend referierten sehr gegensätzlichen Positionen weitgehend wider. Wir befinden uns offenbar, wie ein neutraler Kommentar anmerkte, noch in einem „Kampf der Formate“, wie er in einer frühen Phase der Marktentwicklung üblich ist, vergleichbar dem einstigen Wettbewerb zwischen VHS- und BetaCam-Formaten im Videobereich. Welcher Standard sich weltweit bei der Schnellladung durchsetzen wird, ist noch nicht ausgemacht. Für Deutschland deutet der folgende „Eher Contra“-Kommentar aus unserer Diskussion einen möglichen Weg aus der scheinbaren Unversöhnlichkeit beider Positionen an: „Es gibt bisher kaum eine Verbreitung von EVs. Es sollte keine doppelte Infrastruktur im großen Stil aufgebaut, sondern die DC-Stecker vereinheitlicht werden. Eine Basisabdeckung mit CHAdeMO sollte aber für die Bestandsfahrzeuge gegeben sein, zum Beispiel an einer Autobahntankstelle mit einer oder zwei Kombisäulen und 20 CCS-Säulen. Die ersten Säulen könnten die Kombisäulen sein.“

Positiv vermerken wir angesichts der Diskussion der ersten „These des Monats“, wie engagiert und gut begründet sie von beiden Seiten geführt wurde. Das erscheint uns als gutes Omen für die weitere Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland.



Foto: Alpiq InTec

IMPRESSUM

Die Auswertung der These des Monats ist eine Sonderpublikation von electrive.net, dem Branchendienst für Elektromobilität, und der Plattform Elektromobilität im Dialog vom Deutschen Dialog Institut.

Verlag: Rabbit Publishing GmbH
Sitz: Rosenthaler Straße 34/35, 10178 Berlin
Telefon: 030 / 27 59 30 29
Telefax: 030 / 27 57 69 86
E-Mail: post@rabbit-publishing.net

Handelsregister: HRB 139725 B Amtsgericht Charlottenburg (Berlin)
USt-IdNr.: DE-281424488
Redaktion & VisdP: Joachim Pietzsch & Peter Schwierz