

Was zum Fahrspaß noch fehlt

Neben geeigneten E-Fahrzeugen muss ein praxistaugliches Konzept her

Klaus Schumacher ist begeisterter Anhänger der Elektromobilität. Das wurde der Vertriebsleiter beim etz Stuttgart aber nicht erst, als er über zweieinhalb Jahre auf seinen Dienstreisen und auf dem Heimweg einen Tesla sowie einen VW e-up testete, um praktische Erfahrungswerte für die Kurse beim etz zu sammeln. Die Reichweite war dabei nicht das Problem. Er sieht andere Hemmnisse für mehr Akzeptanz dieser Technik in Deutschland.

ep Elektromobilität so hautnah und über längere Zeit im täglichen Alltag zu erleben wie Sie – was ist das für ein Gefühl?

K. Schumacher: Ein gutes Gefühl. Gut deshalb, weil man in einem E-Auto sitzt, das kein Motorengeräusch produziert und dennoch mit dem drehmomentstarken Elektroantrieb eine bis dahin nicht gekannte Beschleunigung erfährt. Dann bedeutet dies für mich „Freude am Fahren“.

ep Doch bisher sind nur relativ wenige „elektrisch“ unterwegs. Auch das Förderprogramm brachte bisher nicht den richtigen Schub. Woran könnte das liegen?

K. Schumacher: Aus meiner Sicht liegt das einfach daran, dass dafür die Ladeinfrastruktur noch unzureichend flächendeckend vorhanden ist und es zu wenig Modelle mit annehmbaren Reichweiten über 350 km im Realbetrieb, zudem zu einem akzeptablen Preis, gibt. Demgegenüber bringt ein „Verbrenner“ für 25–30 000 Euro die Belange der Fahrt zur Arbeit sowie von Freizeit, Urlaub und Familie immer noch „unter ein Dach“. Hier tun sich die deutschen Autohersteller bisher mit einem vergleichbaren Angebot noch schwer.

ep Doch gerade Stuttgart ist als Ballungszentrum und wegen der Lage in einem Talkessel geradezu prädestiniert für E-Autos. Zudem drohen Fahrverbote für die „Verbrenner“. Wie sieht die Situation hier aus?

K. Schumacher: Das stimmt. Im Stadtgebiet Stuttgart gibt es etwa 200 Ladesäulen, meist mit je zwei Ladepunkten pro Säule und somit 400 Ladepunkte. Zurzeit ist es bei der noch geringen E-Auto-Dichte kein Problem, im

Umkreis von jeweils von 700–1 000 m eine Ladesäule zu finden. Aber: Wer möchte stets etwa 15 min Fußweg in Kauf nehmen, um zu seinem Auto zu gelangen? Soll die Zahl der Zulassungen in den nächsten 10 Jahren kontinuierlich steigen, sollten in jeder Straße mindestens eine oder besser mehrere Ladesäulen aufgebaut werden. Wie dies die Netzbetreiber schaffen wollen, diese auch mit Energie zu versorgen, bleibt abzuwarten. Zumindest die Stadtwerke Stuttgart haben hierfür schon Berechnungen zur Energielast erstellt und könnten dies wohl auch umsetzen. Hoffen wir es.

ep Wie ist das aber generell bei der derzeitigen Park- und Ladesituation zu meistern?

K. Schumacher: Das ist ein grundlegendes Problem, das es zu lösen gilt. Wenn ein E-Auto-Besitzer abends um 19 Uhr sein Fahrzeug auf einen Parkplatz zum Laden stellt, setzt er dann das Auto zwei Stunden später im aufgeladenen Zustand wieder um, damit ein anderes Auto die Ladesäule nutzen kann? Das kann ich mir im Stadtgebiet mit knappem Parkraum, wo man abends mindestens 20 min nach einem Parkplatz suchen muss, kaum vorstellen.

ep Sie beklagen zudem die zahlreichen unterschiedlichen Zugangssysteme zu den Ladesäulen der verschiedenen Betreiber.

K. Schumacher: Das Abrechnungssystem mit nur einer Karte, zum Beispiel ähnlich einer Kreditkarte, muss kommen – und zwar schnell. Fährt man auch nur aus dem Stadtgebiet raus, hat man sofort einen anderen Energieversorger und braucht jedes Mal ein neues Identifizierungssystem – das kann nicht funktionieren und ist zudem ärgerlich. Mit der



Klaus Schumacher berichtet ep-Redakteurin Marion Buchheister voller Begeisterung über seine Erfahrungen mit Elektromobilität

Ladesäulenverordnung soll aber auch dieses Thema bald der Vergangenheit angehören.

ep Haben sich mit dem E-Auto Ihre täglichen Fahrgewohnheiten und Ihre Terminplanung verändert?

K. Schumacher: Durchaus. Vor Fahrtantritt frage ich mich: was ist mein Ziel – reicht die Akkuladung für Hin- und Rückfahrt, muss ich einen direkten Anschlusstermin wahrnehmen? Auf jeden Fall plane ich Termine und Routen jetzt viel überlegter, obwohl ich bisher alle Distanzen problemlos bewältigt habe.

ep Sie sprechen im Test von Fahrspaß pur. Doch wenn man sich die Preise für Fahrzeug und Batterie ansieht, kann einem der Spaß oftmals vergehen.

K. Schumacher: Nur wenn weitere praxistaugliche Modelle verfügbar sind, werden sich der Markt und die Preise weiter bewegen. So sollen beispielsweise der von der Uni Aachen für den Stadtverkehr entwickelte e.Go Life etwa 15 900 Euro – mit Abzug der Prämie und Mehrwertsteuer – etwa 10 000 Euro kosten, der Streetscooter der Deutschen Post ab 32 000 Euro, d. h. ohne Mehrwertsteuer und unter Abzug der Prämie etwa 23 000 Euro. Damit könnte sich zumindest die Preisspirale weiter nach unten drehen.

ep Vielen Dank für diese Einblicke und weiterhin viel Fahrspaß.

Lesen Sie dazu auch die Beiträge: „Fahrspaß pur und tauglich für den Alltag“ ab S. 666 sowie „Elektrohandwerk macht mobil“ auf S. 683 dieser Ausgabe.

