

# Durch den Schwarzwald ohne zu laden

**Ein Test mit einem geliehenen Elektroauto zeigt Verbesserungen bei der E-Mobilität in Südbaden, bei den Ladesäulen gibt es aber nach wie vor Hindernisse /  
Von Jonas Hirt**



**In Gundelfingen ist der Strom kostenlos.**

In Sachen E-Mobilität hat sich einiges getan: Die Reichweite der Fahrzeuge

nimmt zu, die Auswahl auch, das Ladenetz wird dichter. Aber merkt man das auch in Südbaden? Unser Reporter hat sich in einen elektrischen Renault Zoe gesetzt und es bei einer Fahrt durch den Südwesten getestet. Eineinhalb Jahre nachdem die BZ schon einmal so einen Praxistest gemacht hat – was hat sich seither verändert?

## **DAS AUSLEIHEN**

Wenigstens dubiose Autohändler interessieren sich für E-Autos. In Lörrach an der Ladestation hängt eine dieser Visitenkarten von Exporteuren an der Seitenscheibe. Ansonsten bekommt man den Eindruck, dass E-Autos nicht wirklich beliebt sind: Ende 2018 waren laut dem Kraftfahrtbundesamt 83 000 Elektrofahrzeuge in Deutschland angemeldet. 341 000 Hybrid-Wagen kommen hinzu. Die Gesamtzahl an Kraftfahrzeugen lag bei 57,3 Millionen. 2020 sollten eine Million E-Autos über deutsche Straßen surren. Dieses Ziel hat die Bundesregierung kassiert, 2022 lautet das neue Datum. Der vergleichsweise hohe Preis wird als eines der Argumente genannt, warum nicht mehr E-Autos gekauft werden. Autos werden aber immer häufiger

geliehen und nicht mehr gekauft.

Wer das bei großen Anbietern in Freiburg machen will, hat Pech (siehe Artikel unten). Die Wahl fällt auf Car-Sharing. Hier sieht es besser aus. Wenngleich die Auswahl der Modelle spärlich ist: My-E-Car bietet nur den Zoe mit der maximalen Reichweite von 140 Kilometern an, die HTG den BMW i3, allerdings in Hinterzarten. So fällt die Wahl auf Stadtmobil. Sie haben den Zoe mit einem neueren Motor und 280-Kilometer-Reichweite im Angebot.

## **DIE FAHRT**

Die Tour beginnt in Gundelfingen. Dort wartet eine unangenehme Überraschung: Das Auto ist nicht vollgeladen, das sollte es aber sein. Auf einem Merkblatt steht: „Das Fahrzeug nach der Fahrt immer an die Ladesäule anschließen.“ Die Batterie zeigt 51 Prozent an – Zeit für einen Kaffee. Immerhin der Strom ist kostenlos, das Kabel schnell angeschlossen. Statt um

9.30 Uhr beginnt die Fahrt 75 Minuten später, der Akku hat sich bis auf 90 Prozent aufgeladen. Noch während der Zoe ruhig mit Tempo 120 Richtung Süden gleitet, stelle ich mir die Frage, ob die Batterie ohne Laden bis Lörrach gereicht hätte. Aufgrund der Fahrweise sinkt die Reichweite schneller. Die

Fahrt vom Breisgau aus hat 110 Kilometer Reichweite gekostet, hätte ich das Fahrzeug nicht geladen, wäre ich 123 Kilometer weit gekommen. (Tatsächlich sind es nach Lörrach rund 80 Kilometer). Es hätte also auch ohne Laden funktioniert.

Die Mittagspause in Lörrach dauert eineinhalb Stunden. Das Auto ist vollgeladen. Beim Start steht auf der Anzeige 229 Kilometer Reichweite, Stadtmobil gibt 280 Kilometer als das Maximum an. Als ich durch Bad Säckingen fahre, zeigt die Reichweite 239 Kilometer an. Der Verkehr am Hochrhein läuft zäh. Häufig stehen die Ampeln auf Rot. Das Anfahren macht aber Spaß: Trete ich am Berg voll aufs Gas, drückt es mich in den Sitz. In Richtung Schwarzwald benötigt der Zoe dann aber mehr Energie, dennoch – in Villingen hat er immer noch Saft für rund 140 Kilometer.

Es geht zurück in Richtung Gundelfingen. Dort angekommen zeigt die Anzeige noch 137 Kilometer Reichweite an, der Akku hat noch 42 Prozent Kapazität. Zum Vergleich: Vor eineinhalb Jahren ist ein Kollege fast die gleiche Route gefahren. Ihm reichte es knapp bis nach Lörrach. Im weiteren Verlauf hat er in Waldshut-Tiengen und Villingen-Schwenningen geladen. Wäre das Auto zu Beginn wie üblich vollgeladen gewesen, hätte mir ein Ladestopp für die fast

300 Kilometer gereicht.

## **DAS LADEN**

In Gundelfingen funktioniert es ohne Probleme mit dem Kabel aus dem Auto. Der Zoe hat den in Europa üblichen Typ-2-Stecker. Mit einer Chipkarte schaltet der Fahrer die Station frei. In Lörrach gibt es allerdings Probleme. Nahe des Bahnhofes befindet sich ein Parkplatz mit insgesamt vier Säulen, zwei davon von Stadtmobil. Eine funktioniert nicht, über dem Anmeldefeld für den Chip klebt Panzertape. Die andere Säule erkennt den Chip nicht. Der Tipp aus der Service-Zentrale: einfach gegenüber bei Energiedienst laden. Auf einem Merkblatt von Stadtmobil steht, dass deren Fahrzeuge dort gar nicht parken dürften – das gelte auch für E-Autos. Aber ich folge der Anweisung und hole das Kabel aus dem Kofferraum und es funktioniert.

Das zu dünne Ladenetz ist ein weiteres Argument, warum sich E-Autos nicht so schnell verbreiten. Es ist aber dichter geworden. Laut dem Bundesverband der Energie und Wasserwirtschaft gab es Ende März 17400 öffentliche Ladesäulen, 1300 seien in den ersten drei Monaten des Jahres hinzugekommen. Die Landesregierung in Stuttgart hat ein Förderprogramm

gestartet, dessen Ziel lautet: In einem Raster von 10x10 Kilometer soll sich eine normale Ladestation befinden, in einem von 20x20 Kilometer eine Schnellladestation, also Ladepunkte ab 22 Kilowatt. „Das Projekt ist in vollem Gange und wird noch dieses Jahr abgeschlossen“, sagt Heiko Willrett, Pressesprecher der EnBW. Das Unternehmen ist als einer der Energieversorger am Projekt beteiligt. Deutschlandweit betreibt die EnBW aktuell 140 Ladesäulen. Laut Willrett muss das Netz aber ausgebaut werden, wenn sich die Zahl der E-Autos erhöht, wovon die EnBW ausgeht: Bis Ende 2020 wolle man in Deutschland 1000 Schnellladesäulen betreiben. Ausgerechnet in Freiburg steht aber aktuell keine Schnellladesäule. Zumindest verzeichnen die Karten der Bundesnetzagentur und von Goingelectric nur eine halböffentliche Säule. Wer mit mehr als 22 Kilowatt laden will, muss an die Autobahnraststätten – oder ins Dreiland. Rund um Lörrach und Weil am Rhein gibt es vier Schnellladepunkte.

Wer bei EnBW lädt, zahlt einen Preis je Kilowatt-Stunde, abhängig vom Tarif. Beim Viellader-Modell sind es 29 Cent pro Kilowatt-Stunde. Hinzu kommt ab dem vierten Monat eine Grundgebühr von 4,99 Euro je Monat. EnBW-Sprecher Willrett sagt, dass Ladesäulen noch nicht rentabel seien. „Am

meisten ins Gewicht fallen hier zum einen die derzeit noch hohen Kosten für Ladestationen.“ Abhängig davon, ob es sich um normale- oder schnelle Ladepunkte handelt, lägen die Kosten für den Bau einer Säule zwischen einem niedrigen vierstelligen und einem mittleren bis hohen sechsstelligen Betrag. Seit dem 1. April darf an Ladesäulen nur noch so abgerechnet werden.

Pauschalen oder eine Abrechnung nach Standzeit verbietet eine EU-Regelung. „Das Chaos hat sich noch nicht ganz gelegt“, sagt Volker Walzer, Pressesprecher von Lichtblick. Das werde der Ladesäulencheck 2019 des Energie- und IT-Unternehmens belegen. Im Vorjahr wurde in dem Bericht kritisiert, dass es zu viele Tarife gebe. Ein weiteres Problem: Auch bei der Art der Abrechnung gebe es ein Durcheinander. Zugang zur Säule erhalten Fahrer entweder per App, Ladekarte oder QR-Code. Diese Möglichkeiten werden auch bei der Zahlung eingesetzt – aber auch Paypal und Kreditkarte. Bei der EnBW kann man sich registrieren und per App zahlen. Mit der Ladekarte kann man auch bei Partnern des Energieunternehmens bezahlen. Volker Walzer sagt, dass sich beim Zugang zu den Ladesäulen nicht viel getan habe. Er selbst habe zwölf verschiedene Apps auf dem Handy. Abhängig vom Betreiber müsse



er an den Säulen eine davon verwenden.

Mit dem Combined Charging System (CCS) hat sich zumindest ein internationaler Ladestandard etabliert: „Steckervielfalt und inkompatible Ladestationen gehören [] damit der Vergangenheit an“, schreibt die Nationale Plattform Elektromobilität in ihrem Fortschrittsbericht 2018.

In Lörrach lädt der Zoe an einer Säule von Energiedienst. Auch das Laufener Unternehmen setzt die EU-Richtlinie um: Wer sich registriert, zahlt 36 Cent je Kilowattstunde. Wer aber nicht registriert ist und an einer Energiedienst-Säule lädt, zahlt 48 Cent je Kilowattstunde, mindestens aber 4,30 Euro. Abgerechnet wird per Kreditkarte. Die Ladesäulen sind roamingfähig, so kann Autofahrer mit Ladekarten anderer Anbieter auch ihr Fahrzeug laden.

Energiedienst unterhält 110 Ladesäulen. Diese sind neben den eigenen von Stadtmobil im integrierten Navigationsgerät des Autos hinterlegt. Sie können direkt als Ziel eingegeben werden. Das hat aber auch seine Tücken. In Kollnau navigiert das Gerät das Auto nicht zu einer Ladesäule. In Gundelfingen nur wenige Kilometer entfernt schon. Die Gemeinde mag E-Auto-Fahrer: Der Zoe lädt – kostenlos.