

ELEKTROAUTOS



Elektroflotten: DIE ALLTAGS- FRAGE

Die Deutschen wollen keine E-Autos. Die Reichweite? Genügt nicht. Die Ladesituation? Katastrophal. Die Kosten? Enorm. Fazit: Im Alltag funktioniert das nicht. **Aber stimmt das?** handwerk magazin besuchte zwei Betriebe mit E-Flotten. Ein Praxisbericht.

Autorin **Andrea Mateja** Fotografen **Gunnar Geller, Lisa Hörterer**

»Wie oft wir mit unseren Wagen liegen bleiben? Nie. Beim Benzin vergessen Sie ja auch nicht zu tanken.«

Für **Thomas und Anne Effenberger** haben die Kritiker von E-Fahrzeugen schlechte Argumente.

Auf Facebook gibt es die „E-Transporter Selbsthilfegruppe“. Gründer und Bäckermeister Roland Schüren sucht dort seit dem 6. Januar 2017 Gleichgesinnte: Handwerker, die auf der Suche nach elektrischen Transportern in der Sprinterklasse sind. „Es gibt einfach keine preiswerten Modelle,“ beklagt er und sammelt daher Bestellwünsche. Innerhalb der ersten zehn Tage erreichten ihn bereits 35 Reservierungen für über 85 E-Transporter. Bei 100 Reservierungen schreibt der Bäcker einen Großauftrag für einen Hersteller aus.

Der Mangel an elektrischen Nutzfahrzeugen ist eine der Hürden für die Elektromobilität im Handwerk. Dennoch stellen sich Bäckermeister Thomas Effenberger und Passivhausbauer Thomas Wittmann der Herausforderung „Elektromobilität im Berufsalltag“ und integrierten dafür bereits E-Fahrzeuge in ihre Fuhrparks. handwerk magazin besuchte die Unternehmer in Hamburg und Augs-

burg und zeigt, welche Schwierigkeiten es gibt und welche Probleme gar keine sind.

ZWEI BETRIEBE, ZWEI E-FLOTTEN

Thomas Effenberger, Inhaber der Effenberger Vollkornbäckerei in Hamburg, besitzt in seinem Fuhrpark Marktverkaufsfahrzeuge zum Verkauf und Transporter zur Auslieferung der Backware. Die Lieferwagen ersetzte er bereits 2012 durch umgebaute elektrische Fiat Ducato. Da die Produktion nicht serienmäßig ablief, verbrachten die Transporter viel Zeit in der Werkstatt. „Wir waren etwas zu früh dran.“, kommentiert Effenberger die damalige Entscheidung. „Aber wir geben nicht auf bis jede Fahrt eine Elektrofahrt ist.“

Aktuell besteht seine Flotte aus einer Tesla Model S Limousine, zwei Kleintransportern Nissan E-NV 200 für kleinere Auslieferungstouren und zwei der umgebauten Fiat Ducato. Davon ist ein Fiat Du-

cato in der Werkstatt. Einen weiteren bestellte der Bäcker bei der Hamburger Umbauwerkstatt Emovum GmbH. „Wir hoffen, dass es diesmal besser klappt“, ergänzt Effenberger. Auch privat fahren er und seine Frau Anne Effenberger elektrisch und erwarben dafür einen Tesla Roadster.

Seit 2011 fährt auch das Familienunternehmen Augsburgischer Holzhaus GmbH elektrisch. „Zumindest zu Terminen“, fügt Thomas Wittmann grinsend hinzu. Zusammen mit seinen drei Brüdern führt er den Betrieb, der sich auf Holz- und Passivhausbauten spezialisierte.

Das erste E-Auto in ihrem Fuhrpark: ein Mitsubishi i-MiEV, heute Mitsubishi Electric Vehicle genannt. Hinzu kamen zwei weitere gleiche Mitsubishi-Modelle und eine elektrische Mercedes B-Klasse. Anders als Effenberger verzichtet das Unternehmen auf Experimente mit umgebauten Transportern. Durch E-Fahrzeuge ersetzt wird nur, was funktioniert.

DIE REICHWEITE IST KEIN PROBLEM

„Anders als mit den Ducatos läuft mit den Nissans alles glatt.“, bekräftigt Bäckermeister Effenberger und lädt zu einer Auslieferungsfahrt in einem Nissan ein. Als der Fahrer den Wagen anlässt, sagt er: „Die Zeit läuft.“ Und deutet auf die Kilometeranzeige. Es leuchtet die Zahl 110 auf. „Aber keine unserer Auslieferungen ist so lang. Wir machen im Schnitt circa 30 km,“ ergänzt er lachend.

Effenbergs Lieferfahrer drückt auf den Heizungsknopf und fügt hinzu: „Wenn ich die Heizung ausmache, gewinnen wir direkt 20 km. Wenn also alle Stricke reißen, einfach mal das Luxusprogramm ausschalten.“ Von Luxus kann man in dem kleinen Kastenwagen allerdings nicht sprechen. Braucht es auch nicht für die kleine Liefertour. Die Heizung beheizt den Wagen sofort. Zwar bemängelt der Fahrer, dass die Heizung nicht kräftig und warm genug bläst, aber davon merkt man nichts.

Passivhausbauer Wittmann lobt die Heizung seiner E-Autos wiederum. Er vergleicht sie mit einem Föhn. „Die Heizung geht sofort an und bläst warme Luft. Kein Warten bis der Motor warm wird“, schwärmt er.

LADESITUATION

Effenbergers Lieferfahrer würde privat auch lieber elektrisch fahren. Doch die Ladesituation sei noch etwas ungeeignet.



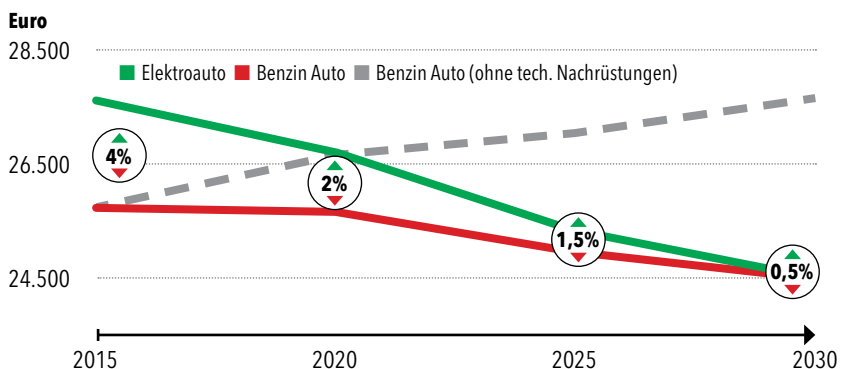
»Ich muss nicht mehr zur Tankstelle fahren und in einer langen Schlange auf die freie Zapfsäule warten.«

Für Thomas Wittmann gibt es nichts angenehmeres als den Unterhalt eines E-Autos.

Preisentwicklung Elektroantrieb und Benzinmotor (bei Mittelklassewagen)

Laut einer Studie des Europäischen Verbraucherverbands vom November 2016 werden

E-Fahrzeuge ab 2024 zu einer relativistischen und attraktiven Alternative zum Benzinmotor.





„Da muss man zu viel organisieren. Bei vorausplanbaren Routen macht das aber nichts. Ein E-Wagen ist quasi das perfekte Handwerksfahrzeug.“ Zumindest für Betriebe, die mit kleinen Autos arbeiten und sich in Innenstädten bewegen.

Die passende Ladestationen finden? Das ist einfach, zeigt Anne Effenberger. Sie öffnet eine App auf ihrem Laptop. Schnell ploppen diverse Ladestationen auf. Mit einem Klick sind Zusatzinformationen wie Steckerarten erkennbar. Die Software erhalten E-Fahrer gratis im Internet. Allerdings zeigt die App nicht an, ob andere Fahrzeuge die Tankstellen besetzen. „Oft blockieren andere Autos die

Parkplätze für E-Tankstellen“, bemängelt Effenberger. „Auch die Bezahlung ist ein Graus“, ärgert er sich während er drei verschiedene Tankkarten und einen Chip hervorholt.

Ein Wirrwarr, um das auch Geschäftsführer Wittmann weiß. Wie Effenberger umgeht er dies mit einer privaten Ladestation, die mit Öko-Strom über die eigenen Photovoltaikanlagen betrieben wird. Wie eine kostenlose Tankstelle auf dem Dach. Der Ladevorgang erinnert an Handys: „Tankdeckel“ öffnen, Ladekabel von Ladestation holen und einstecken. Und genauso wie sich Smartphone Besitzer schnell daran gewöhnten, ihr Handy

täglich zu laden, wird dieser Vorgang zum Automatismus. „Wir laden immer, wenn wir irgendwo ankommen und es die Gelegenheit gibt.“, bestätigt Wittmann. Laden vergessen? Noch nie.

WARTUNG UND KOSTEN

„Der Besuch bei der Inspektion sei jedes Mal kurz,“ führt er fort. Eine Gelegenheit zum Kaffeetrinken. Es gebe nicht viel zu tun, außer Wischwasser nachzufüllen.

Ein Trost für den vergleichsweise teurer Anschaffung von E-Fahrzeugen. Aktuell kostet ein neuer Nissan E-NV 200 etwa 25.000 Euro. Die Diesel-Variante etwas mehr als 17.000 Euro. Ein Unterschied der sich zusätzlich durch die Steuerbefreiung, den Umweltbonus und die geringen Kosten für den Verbrauch ausgleicht.

Ähnliche Erfahrungen machte auch der Bäckerei-Betrieb von Effenberger mit seinen Modellen von Nissan und Tesla. „Da müssen höchstens die Bremsen mal erneuert werden“, erklärt der Bäckermeister. Die umgebaute E-Transporter blieben jedoch häufig liegen. „Aber nicht wegen der Batterie. Der Umbau war einfach nicht ausgereift,“ fügt Effenberger hinzu. Zu den Werkstattkosten kam der höhere Leasingpreis von 700 Euro pro Monat. Für einen vergleichbaren E-Sprinter lag die monatliche Rate bei 150 Euro.

GLEICHES ZIEL, ANDERER WEG

Die größte Hürde für einen vollelektrischen Fuhrpark sind also nicht die Reichweite, die Ladesituation oder die Preise für Kleinfahrzeuge. Wohl eher das fehlende Angebot an E-Transportern und der überhöhte Preis für die Sprinter. „Wenn elektrische Transporter zu vernünftigen Preisen auf den Markt kommen, denken wir bestimmt als erstes über einen Kauf nach“, ergänzt Wittmann.

Effenberger bleibt risikofreudiger. „Wir sind nicht klein zu kriegen, wir wollen die E-Fahrzeuge,“ sagt er und schließt sich der Facebook Gruppe „E-Transporter Selbsthilfegruppe“ von Roland Schüren an.

hm

andrea.mateja@holzmann-medien.de



Alles rund um die Elektroflotte

Das Angebot an Elektrofahrzeugen wächst, die Reichweiten werden länger. Das Wichtige zur Elektromobilität:

www.handwerk-magazin.de/elektromobilitaet

