



Foto: Renault-Nissan

City-Stromer | Der Drang, vermehrt E-Modelle einzusetzen, nimmt nicht nur beim Weltklimagipfel zu

Vorfahrt der Argumente

Feldversuch | Die Chancen von Elektroautos sind gerade im Flotteneinsatz vorhanden, wie die Bilanzen zweier Testreihen zeigen. Noch fehlt es an Mut.

— Anfang Dezember trafen Symbolik und Realität in beeindruckender Weise aufeinander. In Paris suchten gut 20.000 Diplomaten nach Antworten auf die wohl drängendste, aber auch komplexeste Frage unserer Zeit: Wie geht es weiter mit dem Klima?

Der zentrale Punkt ist die Reduktion von Kohlendioxid (CO₂). Allein in Deutschland emittieren die Fahrzeuge im Straßenverkehr rund ein Fünftel des Treibhausgases. Was hier helfen würde, wären Elektroautos, deren Batterien ihren Energienachschub aus reinem Ökostrom beziehen. Was einfach klingt, ist in der Realität noch Stückwerk, wie der Blick nach Paris zeigt. Die in E-Fragen recht aktive französisch-japanische Autokoalition von Renault und Nissan schickte 200 Stromer als Shuttlefahrzeuge beim Weltklimagipfel auf Tour – ein starkes Bild. Auf den pendlertypischen Individualverkehr gemünzt entspräche dies bei 20.000 Pendlern genau einem Prozent an E-Fahrzeugen – was in etwa der Realität in Deutschland entspricht.

Shared E-Fleet | Denn wenn gestromert wird, dann vor allem in Testversuchen wie dem Projekt Shared E-Fleet (siehe Autoflotte 11/2014, S. 76 ff). Die staatlich geförderte Testreihe im Stuttgarter Engineering Park, im Münchner Technologiezentrum sowie in Berlin und Magdeburg wurde von zahlreichen Partnern getragen: Carano Software Solutions, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO, Baimos Technologies,

Ludwig-Maximilians-Universität München, Marquardt, MGH-Münchner Gewerbe- und Technologiezentrumsgesellschaft, Siemens, STEP Stuttgarter Engineering Park GmbH und TWT Science & Innovation.

Das Fazit nach zwei Jahren: „Bei geeigneten Rahmenbedingungen und einer hohen Auslastung ist gemeinsam genutzte Elektromobilität effizient durchführbar“, fasst Norman Natzke vom Konsortialführer Carano die Projektergebnisse zusammen. Allein durch Einsatzoptimierung sind bei gemischten Flotten, die sowohl aus herkömmlichen Verbrennerfahrzeugen als auch aus Elektrofahrzeugen bestehen, eine CO₂-Reduktion von 25 Prozent und Kosteneinsparungen von zehn Prozent möglich, so das Urteil der Tester.

Was aus Sicht der Testteilnehmer für das Teilen der gut vernetzten E-Mobile spricht, ist die IT-Lösung aus der Cloud, die keine Hardware erfordert und deren Software per App als elektronischer Schlüssel und Fahrtenbuch dient. Das unkomplizierte Nutzen sorgte für eine relativ gleichmäßige Auslastung der Stromer-Flotte, wie die Statistik aus dem Münchner Versuch zeigt (siehe Grafik rechts). Woran es immer noch hapert, ist die Infrastruktur. So fordert das Konsortium „offene, standardisierte und wirtschaftliche Lösungen für den Fahrzeugzugang, für Telemetriedaten und das gesteuerte Laden, die vor allem von der Automobilindustrie unterstützt und bereitgestellt werden müssen.“

Kölner Versuch | Diese Vorgaben könnte man vermutlich auch in Köln unterschreiben. Das Pendant des Stromer-Testversuches in der Domstadt nennt sich „colognE-mobil“. Nach dreieinhalb Jahren zogen die 13 beteiligten Partner nun Bilanz. „Mit colognE-mobil, einem der größten Feldtests mit Elektrofahrzeugen in Deutschland, haben die Partner gezeigt, dass Elektromobilität in einem Ballungsraum wie Köln durchaus akzeptiert wird, alltagstauglich und letztlich deutlich umweltfreundlicher als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ist“, resümierte Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Als grüne Flotte agierten E-Modelle und Hybride des Konsortialführers Ford: Transit Electric, Transit Connect Electric, Focus Electric, C-Max Energi und Fusion Energi. Von den 715.000 Kilometern wurden gut 490.000 rein elektrisch (69 Prozent) zurückgelegt. 90 Prozent der Fahrten gingen maximal über 22 Kilometer, bei den Stromern lag die Durchschnittsstrecke bei 15 Kilometern. Auffällig war, dass mit der Zeit das Vertrauen in die Technik stieg. Während zu Beginn durchschnittlich 19 Kilometer (Stromer) respektive 71 Kilometer (Plug-in-Hybride), ohne nachzuladen, gefahren wurden, erweiterte sich der Radius auf durchschnittlich 28 Kilometer respektive 74 Kilometer.

Stolze 70 Prozent der Fahrer würden beim nächsten Autokauf auch einen Hybriden in Erwägung ziehen, für jeden Zweiten wäre ein Stromer interessant. Wenn nun aus Überzeugung auch Neuzulassungen entstehen, würde die Lücke zwischen Realität und Symbolik wieder ein Stück kleiner werden. |rs

