



Fotos: M.Blumenstein/Autoflotte/G. Grüning/Verkehrsrundschau

MIT DEM ID.3 ZU DEN E-PIONIEREN **SERIE**

Die Frankfurter East-Garage ist mittlerweile legendär. Es kommt jedoch weder Sprit noch Strom aus den Säulen und zu kaufen gibt es im Laden auch nichts. Die Retro-Tanke sieht einfach nur gut aus

Stuttgart - Rheinfelden - Frankfurt

Teil 2 der Deutschlandtour führt uns von der Schwäbischen Alb zum Energiedienst in die Nähe des Dreiländerecks und von dort weiter bis in die Frankfurter Nacht.

Ach wie schön: Die Strecke an Stuttgart vorbei ist ausnahmsweise mal staufrei – Corona macht's möglich. Wir biegen ab auf die A81 gen Süden. Von EFA-S auf der Schwäbischen Alb bis zu unserem nächsten „Sicherheits-Ladestopp“ am 50-kW-CCS-Lader in Waldshut-Tiengen sollten es 206 Kilometer sein. 233 wurden es. Warum? Wahrscheinlich, weil das ID.3-Navi Ladepunkte und Sonderziele eher weniger bis gar nicht kennt, wir auf Google Maps ausgewichen sind, die Smartphones sich jedoch nach wie vor nicht mittels Apple Carplay und Android Auto mit dem VW verbinden. So verpasst man schon mal eine Ausfahrt. Im Mai soll angeblich das ID.3-Software-Update kommen – wir warten mal ab.

Gut also, wenn noch etwas Reserve im Akku ist, denn Unvorhergesehenes kommt ab und an doch. Das Erfreuliche: Nach 233

Kilometern „bergab“ haben wir beim Ladestopp noch immer 103 Kilometer Restreichweite. Verbrauch: etwa 19 kWh. Erstaunlich gut für die Langstrecke. Insgesamt sind wir am ersten Tag ab München bis dato 416 Ki-

Serie: Mit dem ID.3 zu den E-Pionieren

- Teil 1: München – Stuttgart
- Teil 2: Stuttgart – Frankfurt
- Teil 3: Frankfurt – Bochum
- Teil 4: Bochum – Eisenach
- Teil 5: Eisenach – München

lometer gefahren. Den Ladestopp verüben wir uns mit einer Pizza-to-go vom Waldshut-Tiengener Industriegebiets-„Italiener“. Lecker. Zumindest reden wir uns das ein. 33 Minuten hängt der ID.3 am Strom und saugt sich 27,33 kWh zu je 47,77 Eurocent rein. Macht 13,05 Euro. Voll ist er nicht. Doch unser nächster Besuch lautet Energiedienst GmbH in Rheinfelden. Strom sollte dort im Überfluss vorhanden sein – erzeugt aus Wasserenergie, komplett grün also. 42 Kilometer bis dorthin, wir liegen perfekt in der Zeit. Los geht's.

Öko, seit 125 Jahren

Rheinfelden gibt es zwei Mal. Einerseits nördlich des Rheins in Deutschland und andererseits südlich, in der Schweiz. Die Mitte des 1.234 Kilometer langen Flusses

Nils Hoesch, Teamleiter E-Mobility bei Energiedienst



Foto: Energiedienst

Was bedeutet Elektromobilität für Sie?

Da gibt es für mich zwei Vorzüge. Einerseits ist es einfach toll, mit einem elektrisch betriebenen Kraftfahrzeug unterwegs zu sein. Ich schätze Fahrspaß und Komfort genauso wie Laufruhe und Beschleunigung. Andererseits ist es die gute Sache, sich mit regional erzeugtem Ökostrom aus Wasserkraft von Energiedienst fortzubewegen.

Ist Elektromobilität aus Ihrer Sicht die beste Antriebsform?

Sofern die Versorgung mit regenerativer Energie gesichert ist, halte ich Elektromobilität im Pkw-Bereich für ziemlich optimal. Im Transportsektor ist das schon schwieriger, auch wenn es dort gute Ansätze gibt, zum Beispiel mit E-Bussen im Linienverkehr. Beim Transport von Menschen und Gütern sehe ich aktuell den Antrieb mit grünem Wasserstoff im Vorteil.

Was könnte aus Ihrer Sicht bei der E-Mobilität besser gemacht werden?

In der Bevölkerung gibt es immer noch viele emotionale Ängste: Wie weit komme ich wirklich mit dem Elektroauto, womit fahre ich in den Urlaub, wo lade ich den Pkw? Diese Fragen müssen insbesondere im ländlichen Umfeld beantwortet werden, um ein

großes Umdenken in der Mobilität zu erreichen. Dafür ist es außerdem immens wichtig, über den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland ein hohes Maß an Sicherheit zu vermitteln. Auch das Laden zu Hause spielt eine wichtige Rolle: Für Eigenbesitzer ist das in der Regel kein Problem, aber in Wohnquartieren sieht das schon wieder ganz anders aus. Letztlich sollten auch auf Fragen zu Regulierung und dem Roaming-Tarifdschungel schnell geklärt werden.

Welches Elektrofahrzeug ist Ihr Favorit?

Als „Nutzfahrzeug“ im städtischen, aber auch ländlichen Bereich ist das ganz klar der Renault Zoe. Darüber hinaus freue ich mich bereits auf den Škoda Enyaq mit Anhängerkupplung, der Platz für die ganze Familie bietet.

Fahren wir 2030 alle elektrisch?

Alle ganz sicher nicht, aber wir werden einen sehr hohen Anteil an elektrisch betriebenen Autos haben. Ein Drittel würde ich mir wünschen – und darüber hinaus auch andere Antriebe auf der Basis von Ökostrom wie grünem Wasserstoff oder synthetische Treibstoffe.



Der Energiedienst Rheinfelden produziert nicht nur immens viel Ökostrom aus Wasser. Photovoltaik auf Carports lädt auch einen Teil der Car-Sharing-Flotte

trennt hier die beiden Länder und die eine Stadt – seit Corona mehr denn je. Wir bleiben in Deutschland, denn auf der Seite befindet sich die Energiedienst GmbH, Teil der Energiedienst Holding AG mit Sitz im schweizerischen Laufenburg. 1894 begann die Geschichte des Energielieferanten, der ein Jahr später in Rheinfelden mit dem Bau des damals größten Flusskraftwerks in Europa starteten. 100 Jahre später wurde daraus einer der ersten echten Ökostromanbieter Deutschlands. Alleine das Wasserkraftwerk Rheinfelden produziert jedes Jahr rund 600 Millionen kWh Strom. Ein Traum für ID.3-Fahrer. Denn damit wären rund drei Milliarden emissionsfreie Kilometer im VW möglich. Tatsächlich liefert das bereits heute klimaneutral agierende Unternehmen Ökostrom für etwa 270.000 Kunden – sicherlich sind auch ein paar Elektroautos dabei. Dafür, dass es zusehends mehr werden, sorgt aber auch der Energiedienst selbst. My-e-car nennt sich die Carsharing-Sparte der Südbadener, der rund 100 Renault Zoe in 19 Städten im Umkreis (bis Freiburg) angehören und an 135



Und das E-Lastenrad darf natürlich auch nicht fehlen. Während Corona eher selten genutzt, da auch beim Energiedienst viel von zuhause gearbeitet wird

Rachid Ait Bouhou, e8energy

Was bedeutet Elektromobilität für Sie?

Die Verdrängung fossiler, umweltbelastender Brennstoffe aus dem Verkehrswesen. Elektromobilität ist die leise, effiziente und umweltfreundliche Mobilität über alle Verkehrsmittel. Vom E-Scooter bis zum ICE und zukünftigen maritimen Anwendungen. Die spannendste Herausforderung sehe ich im Flugsektor.

Ist Elektromobilität aus Ihrer Sicht die beste Antriebsform?

Ich sehe aktuell keine Alternative, bin jedoch offen für alle neuen Errungenschaften.

Was könnte aus Ihrer Sicht bei der E-Mobilität besser gemacht werden?

Da würde mir sehr viel einfallen. Ich beschränke mich auf drei Punkte, die nicht so häufig genannt werden. Zum Ersten braucht es Anreize der Kommunen, neue Mobilitätskonzepte, um die Luftqualität in den Städten zu verbessern und Zweiflern die E-Mobilität schmackhaft zu machen. Hierzu zähle ich nicht noch mehr monetäre Unterstützung, sondern non-monetäre Anreize wie z. B. attraktive Parkflächen in den Stadtzentren und innerstädtische Zonen die von Verbrennern nicht mehr angefahren werden dürfen, usw.

Zweitens braucht es im urbanen Raum dringend Schnelllade-Hubs, da es zu viele Verkehrsteilnehmer gibt, denen es nicht möglich sein wird, langsam @Home oder @Work zu laden. Hier müssen auch die städtischen Bauämter, die eben kein zusätzliches Mobiliar wünschen, langsam über ihre Schatten springen.

Zuletzt ist es wichtig, dass die Automobilhersteller ihre Händler beim E-Verkauf mindestens gleich zum Verbrennerfahrzeug incentivieren! Bei dem überwiegenden Teil ist dies nicht der Fall. Dies führt leider zu einem Ungleichgewicht bei der Verkaufsberatung!

Welches Elektrofahrzeug ist Ihr Favorit und wieso?

Kurzfristig bekomme ich meinen Polestar 2, auf den ich mich sehr freue.

Fahren wir 2030 alle elektrisch?

Das glaube ich nicht, da es weiterhin einen Altbestand geben wird. Bei den Neuzulassungen erhoffe ich mir 2030 eine Quote von 50 bis 60 Prozent.

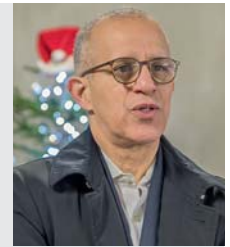


Foto: Gerhard Grüng/Autoflotte



Zwischen Bodensee und Frankfurt laden wir schnell mal am Hockenheimring und drehen uns schlechte Burger rein. Corona verbessert die Außer-Haus-Ernährung definitiv nicht

eigenen AC-Ladesäulen mit grünem Strom versorgt. Der Strom wird aber nicht nur aus Wasserkraft gewonnen. Die sonnige Region bietet sich auch für Photovoltaikanlagen an, die Energiedienst bereits auf eigenen Carports platziert hat, um einerseits die Mitarbeiterfahrzeuge mit Strom zu ver-

sorgen und andererseits einen Teil der mye-car-Flotte, die sich am Standort Rheinfelden befindet. Doch damit ist der Energiedienst noch nicht am Ende seines Lateins, wie uns Werner Zehetner und Nils Hoesch erzählen. Die Produktion von grünem Wasserstoff ist ein weiteres Feld, auf dem sie sich engagieren. Aber das ist eine andere Geschichte.

Wir müssen nämlich weiter und freuen uns, dass wir den ID.3 bei den Stromproduzenten mittels hauseigenem High-Power-CCS-Charger innerhalb des einstündigen Termins von 65 Prozent auf 100 bekommen haben. 21,28 kWh haben wir somit kosten- und emissionsfrei erhalten. Danke dafür und dass wir uns somit ruhigen Gewissens auf die letzten 360 Kilometer des Tages begeben können. Einen Ladestopp brauchen wir dennoch und irgendwann kommt auch der Hunger. Um genau zu sein: nach 250 Kilometern. Dem Tempo angemessen, pausieren und laden wir an der Raststätte Hockenheimring – das könnte ja mal wie beim Formel-1-Tankstopp richtig schnell gehen. 37 Minuten sind zwar nicht Formel-1-verdächtig, doch immerhin bekommen wir

38,4 kWh zum EnBW-Tarif rein, das reicht sogar bei ICE-Tempo (damit ist die Bahn gemeint oder aber das Fahrzeug mit Verbrennermotor ICE = Internal Combustion Engine) bis Frankfurt. Um 18:40 machen wir uns auf die letzten 111 Kilometer zum heutigen Nachtquartier am Main.



Frankfurt liebt Dich. Die vielleicht unterschätzteste Großstadt Deutschlands. Oder die einzig wahre?



Schnell noch über den Main, dann hinter der Santander rechts ab. Danke ID.3, wichtige Info. Der Straßename wäre auch hilfreich

Willkommen Mainhattan

Unser Hotel befindet sich auf der Hanauer Landstraße, einen Katzensprung vom Polestar-Hub entfernt, wo wir morgen Rachid Ait Bouhou treffen werden. Zu dumm, dass wir aufgrund der Erfahrungen im Hotel nicht nach einer Ladesäule fragten, sondern uns zuvor bereits die der BMW-Niederlassung ausgesucht haben. Wirklich



Herzlich willkommen. Zumindest dann, wenn der weiß-blaue Propeller irgendwo am Auto zu finden ist. Uns war es egal. Sorry BMW-Niederlassung Frankfurt, dass ein VW bei euch tanken musste

willkommen sind wir dort aber nicht, wie auf dem Foto unten zu erahnen ist. Egal. Wir lassen knapp 30 kWh zu 47 Eurocent pro Kilowattstunde via Plugsurfing reinfließen, ärgern uns, dass 100 Kilometer knapp elf Euro kosten und „freuen“ uns, dass unsere Hotelladesäule mit einem Pauschalladepreis (so viel zur Eichrechtskonformität) von sieben Euro in Laufweite gewartet hätte. Gute Nacht.

Der Morgen begrüßt uns grau und nass. Wir rollen fast ohne Energieverlust 400 Meter in Richtung Schwedlersee – ein Frankfurter Party-Magnet Anfang der 2000er-Jahre. Jetzt, im Corona-Winter, geht da nichts. Dafür aber genau davor. Die East-Garage zieht Autofans aufgrund der Retro-Fake-Tankstelle an und auch Polestar hat sich hier niedergelassen – oder besser die Hessengarage, die den Hub betreibt. Das Konzept riecht ein bisschen nach Tesla. Karger Industrial Style, wenig drin und dran, auch wenn die Fahrzeuge hochpreisig sind. Traditionelle Automobilkunden werden sich über die Aufmachung wundern, progressive Polestar-Interessierte nicht. Da passt das. Finden wir auch. Es kommt letztendlich auf den Service an – unter anderem.

Rachid Ait Bouhou ist bereits vor Ort und freut sich, uns zu treffen – und andersherum. Ait Bouhou ist der E-Mobilität seit mehr als zehn Jahren verfallen. Den Anfang machte er mit Citroën im Jahr 2010. Damals war der elektrische C-Zero neu, unbekannt und irgendwie seiner Zeit voraus – wie seine eineiigen Geschwister Mitsubishi i-Miev und Peugeot iOn. Jeder für sich war ein nur 1,48 Meter schmaler und 3,40 Meter kurzer E-City-Flitzer mit einer Batteriekapazität von 16 kWh. Also in etwa dem, was heute einige Plug-in-Hybride an Bord haben. Mit dem Unterschied, dass der in Japan entwickelte Drilling bei standesgemäßer Bewegung durchaus 130 Kilometer schaffen konnte und wenig Platz verbrauchte.

Mit seiner Firma e8energy ist Rachid Ait Bouhou bereits Treiber der E-Mobilität, als es gerade mal eine Handvoll Elektroautos gibt. Mit Nissan kümmerte er sich vor zehn Jahren um den Aufbau der Händler-Ladeinfrastruktur und ebnete den Weg für den Nissan Leaf und den e-NV200. In Hamburg ist er Partner für diverse „Stromprojekte“ und nach wie vor Mitglied im Umweltausschuss der Handelskammer der Hansestadt und bis heute Berater einiger Leasingan-



Industrial-Chic. Im Polestar-Hub trafen wir Rachid Ait Bouhou. Er berät Unternehmen und Industrie seit 2009 bei Fragen rund um die E-Mobilität

bieter und weiterer Automotive-Unternehmen. Die Stunde vor Ort reicht selbstverständlich nicht aus, um in Details zu gehen. Denn die Themen sind aufgrund seiner Wissensfülle schier endlos. Schade, doch wir müssen weiter. Bochum wartet auf uns. Kurz zuvor müssen wir noch in die Hölle. Denn dort hat vor einigen Tagen Arals erste Tankstelle Deutschlands eröffnet, die neben flüssigem Kraftstoff auch Strom unter demselben Dach anbietet. Wenn das mal nicht heiß ist. Wo sich genau die Hölle befindet, interessiert sicherlich einige. Teil 3 der Deutschlandtour kommt in Autoflotte 4. Wir brennen schon mal los und checken die Temperatur.

Michael Blumenstein



Endlich mal wieder ein freundliches Automobildesign. Und der ID.3 rollt, leuchtet, lädt. Wenn auch nicht alles glänzt, ist er in jedem Fall ein komfortables Reiseauto für Menschen mit Geduld