

Hürden unter Strom

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind häufig auf Fahrdienste angewiesen. Elektro-Flotten sind noch die Ausnahme – der Reichweite und Ladeinfrastruktur wegen.



Fotos: Paravan/KBV Stuttgart/Gundel Jacobi

Leise und sauber unterwegs. Der Umbau des Peugeot e-Traveller mit Fahrrampe und Ansnahlmöglichkeiten entspricht denen des Verbrenner-Pendants. Die Reichweite hingegen nicht

Der Fortschritt ist eine Schnecke. Diese Binsenweisheit gilt einmal mehr, wenn man die vielzitierte Elektromobilität im Bereich der Fahrdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen genauer unter die Lupe nimmt. Es fällt auf, welch gähnende Elektro-Leere hier herrscht. Dabei lassen Klimawandel, Lärmvermeidung und fortschrittliche Technologien diese Betreiber keinesfalls kalt. „Ganz im Gegenteil“, sagt Achim Hoffer, Geschäftsführer des Körperbehindertenvereins Stuttgart e.V. (KBV): „Nachhaltigkeit ist bei uns ein wichtiges Thema. Wir hätten schon gerne batteriebetriebene Fahrzeuge in unserem Fuhrpark, selbst wenn sie in der Anschaffung teurer sind.“ In seiner Flotte sind 15 Fahrzeuge regelmäßig auf Tour – vom VW Caddy bis zum Mercedes Sprinter.

E-Fahrzeuge unerwünscht?

Unabhängig davon, ob Einzelpersonen oder Gruppen chauffiert werden: 95 Prozent der KBV-Klientel sind auf den Rollstuhl angewiesen, womit man in eine gar nicht

so kleine Nische gerät, die Umbaumaßnahmen für Rampen und Rollstühle an den Flotten-Gefährten erfordert. Das ist für Spezialwerkstätten erst mal kein Problem. Nach Hoffers Erfahrungen winken jedoch einige Anbieter ab, sobald Elektroantriebe ins Spiel kommen. „Wir haben uns umgehört. Einen richtigen Markt für solche Kombinationen scheint es noch nicht zu geben. Also zumindest keinen, auf dem man eine nennenswerte Modellauswahl hätte.“

Tatsächlich ist es knifflig, Elektrokomponenten unterzubringen, wo der Unterboden wegen der Durchfahrhöhe der Rollstühle tiefer gesetzt wird oder sich die Autobauer um den Raum zum Einbau der Strom-Akkus und eines seitlichen Kassettenlifts oder einer Hebebühne im Heck balgen müssen. Aber selbst wenn diese Herausforderungen bewältigt sind, warten weitere wesentliche Hindernisse auf die Fahrdienst-Profis, die auch herkömmlichen Flottenbetreibern nicht ganz unbekannt sind: „Es scheitert am Thema Reichweite. Wir brauchen allein fürs Stadtgebiet eine garantierte Strecke von 250 Kilometern täglich, aber ohne Spielereien wie etwa die Klimaanlage zu drosseln oder Ähnliches, um so noch ein paar Kilometer herauszuschinden.“

Flexibler Einsatz nötig

Hoffers Ringen um eine positive Antwort ist spürbar, wenn er den Kopf schüttelt und

„Es scheitert am Thema Reichweite. Wir brauchen allein fürs Stadtgebiet eine garantierte Strecke von 250 Kilometern täglich.“

Achim Hoffer, Geschäftsführer KBV



bis auf Weiteres vom Erwerb eines E-Mobils absieht. An Fahrten zu entfernteren Zielen mag er gar nicht denken. Allerdings meint er, aufgrund seines guten Dutzends an Fahrzeugen genügend Manövriermasse zu haben. Andere Fahrdienste haben dies nicht. Sie müssen mit einer kleineren Flotte alle Bereiche in der Nähe und Ferne ihrer mitfahrenden Kundschaft abdecken. Da kommen viele ins Grübeln, wenn sie ihr Risikomanagement ins Kalkül ziehen. Denn alltägliche Probleme von Umplanungen führen laut Flottenbetreibern aus der Branche bekanntermaßen zu Belastungen, die den flexiblen Einsatz erschweren, wenn nicht gar verhindern.

Als Beispiele werden angeführt, dass ein vergessenes Einstöpseln über Nacht einen Ausfall des Fahrzeugs zur Folge hätte, da man nicht einfach mit einem Kraftstoffkanister schnell für Abhilfe sorgen könne.

Ganz zu schweigen davon, dass es in der Praxis oft sinnvoll sei, wenn der Fahrer sein Gefährt über Nacht mit nach Hause nimmt, um das erste Ziel am nächsten Morgen

schneller ansteuern zu können. Ohne eigene Lademöglichkeit sei dies unmöglich. Nicht selten müsse man auch mit raschen Routenveränderungen hantieren. Bei ei-

Achim Hoffer fährt Peter Maier aktuell noch im Verbrenner. Dabei würde er gern schon umsteigen. Seine Anforderungen werden aber von Elektro-Transportern noch nicht erfüllt

Anzeige

Eine starke Karte für die Pflege-Flotte

Aral Fuel & Charge Karte: Die einfache Komplettlösung für Strom und Kraftstoffe

Selten mehr als 20.000 Kilometer Laufleistung pro Jahr, überwiegend Kurzstreckenbetrieb und kleine Fahrzeugklassen: Die gewerblichen Flotten von Pflegediensten sind oft wie geschaffen für Elektro-Fahrzeuge. Besonders leicht gelingt der Einstieg in die E-Mobilität mit der innovativen Aral Fuel & Charge Karte. So lassen sich aktuell mit Aral Fuel & Charge in Deutschland rund 99 Prozent der öffentlichen Ladepunkte nutzen und das sind inzwischen mehr als 65.000. Hinzu kommen mehr als 500 Ultraschnell-Ladepunkte an Aral Tankstellen, an denen das Pflege-Mobil innerhalb von nur zehn Minuten eine Reichweite von bis zu 350 Kilometern nachladen kann. Das dauert nicht wesentlich länger als ein normaler Tankstopp und macht die E-Mobi-

lität auch unterwegs alltagstauglich. Darüber hinaus bietet Aral auch bei der Energieversorgung zu Hause oder auf dem Firmengelände verschiedene Optionen an. Dazu gehören etwa zukunftssichere Wallboxen und ein Rundum-Installations-service. Und der administrative Aufwand? Fast gleich null, denn sämtliche Energiekosten werden auf nur einer Rechnung ausgewiesen.

Sie haben noch nicht auf E-Fahrzeuge umgestellt? Dann sind die klassischen Tankkarten von Aral Fleet Solutions die richtige Wahl, denn sie sichern die Kraftstoffversorgung und erleichtern die Fuhrparksteuerung. Wenn Sie in Zukunft auf E-Mobilität setzen, sind wir für Sie da.

Infos unter: aral.de/fleet.



Ultraschnelles Laden an Aral Tankstellen.

Fleet Solutions





Der e-Traveller von Peugeot ist der erste umgebaute Elektro-Transporter

ner engen Reichweite käme man hierbei allzu schnell an Grenzen.

Zuladung begrenzt

Neben Reichweite und fehlender Ladeinfrastruktur kommt ein weiterer Aspekt zum Tragen, mit dem der Umbauspezialist Paravan aus dem baden-württembergischen Pfronstetten-Aichelau beispielhaft konfrontiert ist: Ein Stromer hat bauartbedingt durch die schwere Batterie prinzipiell ein deutlich höheres Gewicht als ein vergleichbarer Wagen mit Verbrennungsmotor. Mit den notwendigen Umbauten und möglicherweise einem gewichtigen Elektrorollstuhl robbt man sich in vielen Fällen nicht nur an die Grenze von 3,5 Tonnen Gesamtgewicht heran, sondern würde sie überschreiten. Die Fahrerlaubnisverordnung sieht aber vor, dass mit neueren Pkw-Führerschein ab 1999 nur Fahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen bewegt werden dürfen. Somit seien

dringend Sondergenehmigungen für etwaige Auflastungen erforderlich. Sonst scheidet womöglich die Bereitschaft zum Erwerb eines E-Autos an der aktuellen Gesetzeslage.

In diesem Sinne befindet sich der Stuttgarter Achim Hoffer mit seiner Flotte in bester Gesellschaft derjenigen, die aufgrund ungeklärter Fragen berechtigter-

Der KBV-Stuttgart wäre gern der erste Fahrdienst vor Ort, der auch mit E-Modellen unterwegs ist.

Zweifellos ist das Thema Elektromobilität für den Umrüstspezialisten für barrierefreie Fahrzeuglösungen ein wegweisendes Zukunftsthema. Für Privatkunden haben Stromer à la Peugeot E-Traveller bereits den Paravan-Betriebshof verlassen. Der batterieelektrische Elektro-Kleinbus bietet die typische Rollstuhl-Mitnahmemöglichkeit im Heck. Im eingeschnittenen hinteren Fahrzeugboden sitzt eine Bodenwanne, zu der eine Alu-Klapprampe Richtung HeckEinstieg führt. Zusätzlich gibt es zwei elektrische Einzugshilfen sowie Bodenpilze mit Rollstuhl-Sicherungselementen – ein Dreipunktgurt ist ebenfalls integriert. Hier musste nichts Spezielles für den Stromer gemacht werden. Zu solch einem Modell können Unternehmen greifen, die entsprechende Shuttlefahrzeuge benötigen.

weise zögern. Trotzdem bleibt er bei allen Widrigkeiten dabei: „Wir halten es für ganz wichtig, umzusteigen, sobald es sinnvoll ist, und wären gerne der erste Fahrdienst in der Umgebung, der auch mit Elektromodellen unterwegs ist.“ Bis es aber so weit ist, träumt er noch ein bisschen weiter von Systemen mit Wechsel-Akkus. *Gundel Jacobi*

Zurückhaltung spürbar

Paravan ist aktuell im intensiven Austausch mit Kommunen, Behörden und professionellen Transportunternehmen, um ihnen die ersten barrierefreien Umbaulösungen mit E-Antrieb näher zu bringen und die besonderen Bedürfnisse dieses Marktes besser kennenzulernen. Paravan-Geschäftskundenbetreuer Daniel Weber zieht eine erste Bilanz: „Noch spüren wir deutlich eine gewisse Zurückhaltung. Die interessierten Entscheidungsträger warten ab, wie sich das Thema weiterentwickelt. Sie fragen sich, ob es jetzt schon der richtige Zeitpunkt ist, um zu wechseln, oder ob man vielleicht doch noch besser zu klassischen Verbrennerlösungen greifen sollte. Hinzu kommen Unsicherheiten hinsichtlich der Gewichtsproblematik bei rollstuhlgerechten Fahrzeugen mit E-Antrieb.“



Daniel Weber ist Betreuer für die Geschäftskunden beim Umbauer Paravan