

Mit dem E-Auto in Koblenz: Wie gut geht das?

Christoph Kretschmer fährt schon seit Jahren elektrisch – Uns erzählt er, was für Erfahrungen er damit macht

Koblenz. Christoph Kretschmer fand es schon immer cool, elektrisch zu fahren. Problem: Viele Jahre gab es gar nicht die Autos dafür, die alltagstauglich und auch noch bezahlbar waren. Doch seit einigen Jahren nun steht ein E-Auto unter seinem Carport in Immendorf, und seine fünfköpfige Familie kennt es gar nicht mehr anders, als elektrisch unterwegs zu sein. Wie gut das im Alltag funktioniert und was er von der Infrastruktur in Koblenz und der Region hält, darüber haben wir mit ihm gesprochen.

Erst einmal: Christoph Kretschmer ist nach wie vor ein Fan der E-Mobilität. Und: Liegen geblieben ist er noch nie. „Das ist ja die größte Sorge von vielen, dass die Batterie nicht hält“, sagt er. Als er 2014 seinen Renault Zoe bekam, war das bei ihm auch noch so: „Da hat man schon die Angst: Gleich bleibe ich stehen.“ Dabei wird im Auto angezeigt, für wie viele Kilometer die Akkuladung noch reicht. Man lernt einzuschätzen, wann man aufladen muss, und man kennt irgendwann auch die Lademöglichkeiten in der Umgebung, sagt Kretschmer. Sein Wagen hat eine eher kleine Batterie, die für 100 bis 150 Kilometer reicht.

Im Schnitt fährt er am Tag 50 bis 80 Kilometer mit dem E-Auto. Erst bringt er seine Frau zu ihrer Arbeit auf dem Mallendarer Berg, dann fährt er zu seiner Arbeit im Jobcenter in Andernach, und abends geht es wieder zurück. Tagsüber ist er ebenfalls öfters unterwegs, aber auch dafür reicht die Akkuleistung seines Autos. Und wenn er abends zu Hause ist, hängt er den Zoe ans Netz, unter dem Carport hat er eine eigene Ladesäule. Anders sieht das aus, wenn Christoph Kretschmer woanders unterwegs ist, etwa im Urlaub. Dann muss er definitiv mehr planen als mit einem Benziner oder Diesel. Lademöglichkeiten gibt es eben längst nicht so viele wie Tankstellen, und um nicht stehen zu bleiben, muss er im Vorfeld recherchieren, wo er auf der Strecke seinen Akku aufladen kann.

Auch für Koblenz kann man im Internet auf Seiten wie www.goingelectric.de herausfinden, wo es in der Stadt Stromtankstellen gibt, wie viele Ladesäulen hier stehen, wie man hier bezahlen kann, ob kostenfreies Parken möglich ist oder ob eine Störung vorliegt. Ein einheitliches System an Ladestationen gibt es nicht – ein Nachteil längst nicht nur in Koblenz. Eine ganze Handvoll Ladekarten verschiedener Anbieter hat Kretschmer immer dabei, außerdem weiß er, wo man sich vor dem ersten Aufladen zunächst registrieren muss. Generell wünscht er sich ein einheitliches Konzept für die Ladeinfrastruktur, die gerade auch an neuralgischen Punkten vorhanden sein müsse, etwa in den Parkhäusern von Einkaufszentren.

Veränderungen wünscht er sich auch an anderer Stelle: Immer wieder sind die Parkplätze vor den Ladesäulen zugestellt, andere E-Auto-Fahrer haben dann keine Möglichkeit, hier Strom zu tanken. „Oft kann man beim Laden umsonst parken, und dann lassen viele ihr Auto einfach stehen und gehen in die Stadt“, kritisiert Kretschmer. Er fordert: Die Parkzeit vor Ladesäulen muss limitiert sein, wie dies an manchen Stellen schon der Fall ist.

Insgesamt ist der Koblenzer aber überzeugt: „Die Situation wird immer besser.“ Was ihn selbst antreibt, ist vor allem der ökologische Gedanke. Schon 1992 kaufte die Familie ein Twike, ein dreirädriges Leichtelektromobil für zwei Personen. „Wenn man damit gefahren ist, sind die Leute stehen geblieben“, erzählt Kretschmer über die Zeit mit dem auffälligen Fahrzeug. Aber damit konnte er auch ein Zeichen setzen.

Seit 2014 hat die Familie nun ein „richtiges“ E-Auto, ist aber auch überzeugt: „Eigentlich brauchen wir insgesamt weniger Autos auf den Straßen.“ Kretschmer selbst fährt deshalb oft mit dem Fahrrad von Immendorf zur Arbeit nach Andernach, immerhin 26 Kilometer pro Strecke. Und in der E-Auto-Community will er solidarisch sein. So können andere ihre Autos an seinem Carport aufladen. Und wenn er im nächsten Jahr ein neues E-Auto hat, können andere dieses zum Carsharing nutzen, wenn es ohnehin steht, oder ihre eigenen Autos an seiner Batterie aufladen.

Hier kann man die Elektro-Autos in der Stadt aufladen

Die öffentliche Infrastruktur ist in Koblenz noch übersichtlich – Plant die Energieversorgung Mittelrhein den Ausbau?

Koblenz. Koblenz will die Verkehrswende hinbekommen. Der ÖPNV in der Stadt soll verbessert werden, die Radwege will man ausbauen, und auch E-Mobilität ist ein großes Thema. In der Theorie zumindest – denn in der Praxis hat bislang nur ein Bruchteil der Koblenzer ein E-Auto vor dem Haus stehen.

Zum 30. Juni waren 52 787 privat genutzte Autos in Koblenz angemeldet. 40 012 dieser Pkw sind Benziner, 21 400 Diesel und nur 96 E-Autos. Das sind 0,18 Prozent der angemeldeten Fahrzeuge – ein fast verschwindend geringer Wert. Im Jahr 2015 waren es sogar noch weniger: 18 E-Autos, das waren 0,04 Prozent der damals angemeldeten Pkw. Die Gründe für die noch bescheidenen Zahlen sind vielfältig. Hohe Anschaffungskosten werden oft genannt, Kritik an Herstellung und Entsorgung der Batterien sowie an der bislang schlechten Infrastruktur zum Laden der Akkus. Fährt man einen Benziner oder Diesel, kann man ein dichtes Netz an Tankstellen nutzen – Stromtankstellen sind aber noch Mangelware, auch in Koblenz. Wie viele öffentliche Ladestationen es hier genau gibt, hat die Stadt nicht erfasst, aber Internetseiten wie www.goingelectric.de geben zumindest einen Einblick. Auf besagter Seite sind zum Beispiel 16 Ladestationen meist mit mehreren Ladesäulen im Koblenzer Stadtgebiet auf einer Karte verzeichnet, zum Beispiel beim ADAC, beim Globus, beim Brüderhaus, bei der Sparkasse in der Bahnhofsstraße oder bei der Kreisverwaltung. Betreiber ist meist die EVM.

Der Energieversorger hat im Juli eine Studie vorgestellt, für die untersucht wurde, wo sich Ladesäulen wirklich lohnen. Nun will man mit der Stadt Koblenz und den anderen Kommunen im Gebiet der EVM Gespräche führen. „Ziel ist es, verantwortlich zu planen und festzulegen, ob, wann und wer die Infrastruktur in den ausgewiesenen Bedarfsgebieten in den kommenden Jahren bereitstellt und betreibt“, heißt es dazu aus der Pressestelle der EVM.

Akuten Handlungsbedarf im öffentlichen Raum belegt die Studie nicht. Die EVM betreibt bereits 33 Ladepunkte an 14 Standorten, an einer Ladesäule sind immer mindestens zwei Ladepunkte vorhanden. Aktuell reicht dies laut EVM aus. Wie viele Ladesäulen in absehbarer Zeit folgen sollen, kann der Versorger noch nicht sagen, da die Gespräche mit den Kommunen noch laufen. Darüber hinaus haben diverse Arbeitgeber Ladesäulen für ihre Mitarbeiter. Und: 85 Prozent der Ladevorgänge finden in der eigenen Garage der Nutzer statt. Hier empfiehlt die EVM, eine Wallbox zu installieren. Gewöhnliche Haussteckdosen seien nicht für das Laden von Elektroautos ausgelegt.

Die Tarife an den Ladesäulen der EVM sind identisch. Mit der EVM-Ladekarte kostet einmal Laden 6 Euro, einmal Schnellladen 15 Euro. Dabei spielt es keine Rolle, ob das Elektroauto komplett „vollgetankt“ wird oder nicht. Derzeit arbeitet man an einem neuen Preismodell, bei dem die tatsächlich abgerufene Strommenge berechnet wird.

Die Stadt Koblenz will die Elektromobilität ebenfalls fördern. Aktuell arbeitet sie an einem Elektromobilitätskonzept, ebenso wie der Kreis MYK. In der Stadt gibt es bereits 27 kostenlose Parkplätze für E-Autos.

Problem: Andere Autos müssen hier zwar bezahlen – dürfen die Parkplätze aber auch nutzen, sodass sie meistens belegt sind. Ein Konzept zur Ausweitung wird erstellt. Darüber hinaus will die Stadt mit ihrem Fuhrpark selbst eine Vorbildfunktion einnehmen. Es wurden bereits mehrere E-Autos und Hybride angeschafft, unter anderem der Dienstwagen des Oberbürgermeisters. Bald geht auch eine E-Kehrmaschine auf Versuchsfahrt.



Am Tag fährt Christoph Kretschmer 50 bis 80 Kilometer mit seinem E-Auto – und wenn er nach Hause in Immendorf kommt, lädt er es unter seinem Carport auf. Das ist ziemlich praktisch – die öffentliche Ladeinfrastruktur weist ohnehin noch viele Lücken auf.

Foto: Sascha Ditscher