

## Eine Fahrt mit dem Elektro-Auto nach Berlin und zurück

**Hinfahrt:** Mi. 6.11.2013

**Rückfahrt:** Sa. 9.11.2013

**Ankunft:** Fr. 8.11. 10,30h

**Ankunft:** Mo. 11.11. 13h

**Elektro-Auto:** Peugeot iOn, 34 kW, Lithium-Batterie, km-Stand: 12.000 km

**Max. Reichweite bei Vollaadung:** 150 – 180 km

Fahrtstrecke: 521 km Hinfahrt = 1042 km Hin- u. Rückfahrt

Summe der Wegstrecken infolge des Aufsuchens der Ladestationen, abweichend von der Route: 92 km

Mein 4-sitziges Elektro-Auto befindet sich in einem guten Zustand, hat allen erforderlichen Komfort, auch eine Klimaanlage und beheizbare Sitze sind vorhanden. Die Tagfahrlichter haben LED-Lampen bei 3,2 Watt-Gesamtleistung.

Die Heizung musste gelegentlich bei sehr niedrigen Starttemperaturen eingeschaltet werden, regelt sich aber automatisch wieder herunter. Auch bei beschlagenen Fensterscheiben musste die Heizung mit Gebläse eingeschaltet werden.

Start von Mettingen zur A30 in Richtung Bad Oeynhausen

**1. Ladestation:** Hiddenhausen, Rathausstr. 1, 22 km entfernt von der Route auf der A30, (CEE 400 / Schuko) Die Ladestation muss mit einer RFID-Karte von den Stadtwerken Herford freigeschaltet werden, für mich außer Handy-Kosten kostenlos. Da ich die RFID nicht besitze, hilft mir ein netter Rathausmitarbeiter beim Kontakt zu den Stadtwerken in Herford, die über Fernbedienung die Klappe für den Zugang zur Steckdose öffnen. Ich finde nur die benutzbare Schukosteckdose vor, mittels derer ich zum Langsamladen verbinden kann. Für eine Vollaadung hätte ich 4 Stunden gebraucht, entscheide mich für nur 3 Stunden, um zusammen mit der noch vorhandenen Reserve bis zur nächsten Ladestation zu fahren. Weiterer Zeitverlust, weil die Klappe der Ladestation sich nicht verriegeln ließ, daher Anruf per Handy bei den Stadtwerken Herford, die nach mehreren Anläufen diese Funktion erledigten. Gesamtzeitdauer: ca. 4 Stunden.

Rückfahrt zur A30

**2. Ladestation:** A30 – A2, Obernkirchen, Hinter dem Graben, Stecker Typ 2, (2x16A)

Großer Parkplatz, ortszentral. Man muss Münzen einwerfen, die jeweils 1 Stunde Laden ermöglichen. Da die Ladung schneller als beim vorigen Mal erfolgt, zahle ich für 2 Stunden (2,00 €) und besichtige den schönen Ort mit prächtigen Fachwerkbauten und gepflegten Anlagen. Ich verlängere das Laden um eine Stunde, sodass noch Reserve bleibt bis zur nächsten Ladestation, währenddessen ist Zeit für ein kleines Abendessen.

**3. Ladestation:** A2 Hannover-Kleefeld über den Messeschnellweg, Osterfelddamm 12, (Typ 2, Schuko) die RFID-Karte konnte bei der Rezeption des Pflege-Wohnstifts ausgeliehen werden (Kosten 4,50 €). Man konnte jedoch nur die Schuko-Steckdose öffnen, die rechte Steckdose fürs Schnellladen ließ sich nicht öffnen, auch sofortige telefonische Hilfesuche durch den Heimleiter blieben erfolglos, da niemand den Fehler erkennen und auch nicht vor Ort zu helfen in der Lage war. Es blieb also nur das stundenlange Laden mit dem Schukosteckerkabel übrig. Ladezeit 6 Stunden statt der geplanten 3 Stunden.

**4. Ladestation:** A2 Schöningen, Lange Trift, Paläon Museum, Typ2, 32A, 500 m vor dem Museumseingang, die RFID-Karte kann an der Rezeption ausgeliehen werden. Das Museum öffnet aber erst um 9 Uhr, also 1 ½ Stunden warten. Danach lässt sich

nur die Schukosteckdose öffnen, die Schnellladung misslingt, weil die Typ2-Dose keinen Strom liefert. Der verständigte Mitarbeiter des Museums macht zahlreiche Versuche, die alle scheitern. Er ist sehr stark enttäuscht, da die Ladesäule vom Volkswagenwerk kommt, das offensichtlich das kostspielige, aber vorbildlich verwirklichte Museumsprojekt gesponsert hatte. Das Langsamladen dauerte 6 Stunden statt der geplanten 3 Stunden. Danach war die Batterie immer noch nicht voll, weil die Schukosteckdose statt der üblichen 10 A höchstens 5-6 A lieferte. Der großartige Museumsbesuch und die Besichtigung der riesengroßen Abgrabungs-Landschaft im angrenzenden Braunkohle-Tagebau entschädigte ein wenig.

**5. Ladestation:** A2 Magdeburg, Tankstelle Glindenberger Weg 3, nahe der Autobahn-Ausfahrt Rothensee, Typ2 32 A, die RFID-Karte konnte an der Kasse gegen 50,00 € Leihgebühr ausgeliehen werden. Stromkosten fielen nicht an. Mit dem Typ2-Stecker ließ sich das Schnellladen sofort beginnen. Diese schmale Ladesäule hielt, was sie versprach. Das ist die einzige, die man – auch privat - empfehlen könnte.

**6. Ladestation:** A2 Bad Belzig, Rosa-Luxemburgstr. 28a, Typ2 32A, konnte nicht besucht werden, da bereits ab 18h geschlossen war. Stattdessen musste an einer Tankstellensteckdose (Schuko) in Brandenburg an der B1 um Ladestrom zum doppelten Stromtarif gebettelt werden und bis 24Uhr langsam Strom getankt werden.

**7. Ladestation:** Potsdam, Zur historischen Mühle, Typ2, 16 A. Trotz zahlreicher Versuche des zuständigen Parkplatzbetreuers ließ sich der Stromfluss zum E-Auto nicht in Gang setzen. Nach dem Besuch der Anlagen von Sanssoucie reichte noch die Stromreserve zum Fahrtziel in Berlin.

#### Rückfahrt von Berlin nach Mettingen

**8. Ladestation:** A 10 Michendorf, Zum Weiher 44, Parkplatz Golfplatz, Ortsteil Wildenbruch, RWE-Tanksäule, 2 Typ2-Steckdosen, Inbetriebsetzung per Handy und Telefonnummer 08002255793 Kontakt zur Warteschleife herstellen und dann nach 1-Wahl Kontakt zu bekommen, der nach Nennung der Steckdosen-Nummer an der Säule den Ladestrom einschalten läßt, nachdem man ihm die RWE-Vertragsnummer und den Geheimcode genannt hat. Erst der 3.Anruf nach ½ Stunde war erfolgreich, „weil alle Mitarbeiter im Gespräch waren, versuchen Sie bitte es später noch einmal!“ – Die RWE-Ladesäulen mit dem Typ2-Stecker hatte ich erst benutzen können, nachdem ich bei RWE das Kabel mit den passenden Steckern gekauft hatte, Kostenpunkt: 499,-€. Der Stromverbrauch wird vom RWE registriert und 2-monatlich zum Preis von ca. 1,-€ / kWh, also ca. 4 mal teurer als Haushaltsstrom berechnet.

**9. Ladestation:** A2 Peine, Werderstr. 30, Park&Charge, Schuko / 400 V CEE (Internet-Info), vor Ort befindet sich ein 8-geschossiges Parkhaus, aber weder hier noch bei Nachbarhäusern war eine Ladestation anzutreffen und das am Sonntagmorgen gegen 7.30 h. Eine Polizeistreife bot sich an, die städtischen Tankstellen abzufahren und nach freundlichen Stromverkäufen zu fragen, kam nach 30 Minuten erfolglos zurück, die Tankstellenleiter hätten ein striktes Verbot seitens ihrer Mineralölunternehmen, die alle Zählerstände kontrollieren und die Stromkosten tragen. In einer Nebenstraße öffnete eine Sozialstation gegen 9 Uhr ein Fenster in der 1. Etage, wodurch mein Stromverlängerungskabel gereicht werden und für 1 ½ Stunden geladen werden konnte. Die Leiterin war so nett, im Internet nach einer privaten Ladestation („Drehstromkiste“, eine Selbsthilfe-Organisation seit 5 Jahren mit mehr als 300 Betreiberadressen in Deutschland) zu suchen und fand diese im Ort Roter..., ca. 20 km entfernt, allerdings mussten wegen Straßenbauarbeiten um Lehrte herum ca. 8 km Umleitungen (am Sonntag!) in Kauf genommen werden. Der Hauseigentümer wollte kein Geld für 3-stündiges Laden annehmen, danke nochmals!

**10. Ladestation:** A30 Minden, Stiftsallee 36, Westfalen Tankstelle, RWE Ladesäule, die telefonische Anmeldung klappte erst nach Aufladung des Handy-Akkus in der

Tankstelle. Der Ladevorgang konnte mit dem Schnellladekabel Typ2 erfolgreich durchgeführt werden.

**11. Ladestation:** A30 Raiffeisen-Landhandel Gesmold, Parken vor dem Geschäfts-Gebäude, Stromtanken per Verlängerungskabel an der Wandsteckdose der Verwaltung, 2 Stunden, Einkäufe beim Raiffeisen-Markt und Stromkosten bezahlen (bei Laden per Schukostecker 0,60 € pro Stunde). Heimfahrt über Osnabrück nach Mettingen.

Keine einzige Chademo-Stromtankstelle gab es auf der gesamten Strecke, womit mein Elektro-Auto wie z.B. am Bahnhof Bottrop in 17 Minuten von leer auf 80% Ladung gebracht werden konnte!

Unter solch abenteuerlichen Bedingungen müssen Elektro-Fahrer weite Strecken heutzutage zurücklegen oder es sein lassen. Ähnlich geht es ihnen wie Autofahrern vor 100 Jahren, die vor Reiseantritt Briefe an Apotheken verschicken mussten, um zu erfahren, wo ein paar Flaschen Benzin zu erwerben wären, um wieder nach Hause zurückfahren zu können!

Und das im Jahr 2013!

Und das passiert, wenn ein Windkraft- und Strom-vom-Dach-Erzeuger und Einspeiser ins „öffentliche Verbundnetz“ seinen klimafreundlichen Strom in kleinen Raten für die E-Mobilität nutzen und zurückholen will.

Doch wohl nicht weiter so?

Dietrich Koch