

Berufspendler und Firma teilen sich Elektroauto

TESTFLOTTE. Das Forschungsprojekt Energie und Mobilität im Verbund (ENMOVE) untersucht, inwieweit sich die private und gewerbliche Nutzung von Elektroautos miteinander verbinden lassen. Für die Studie sind gegenwärtig mehrere Fahrgemeinschaften für uns unterwegs; auch zwischen Dresden und Ottendorf-Okrilla.

22 Kilometer sind es über die Autobahn von Dresden-Löbtau bis zum Gewerbegebiet Ottendorf-Okrilla. Der 26-jährige Tom Siegert pendelt diese Strecke jeden Tag zur Arbeit und am Abend wieder zurück. Mit dem öffentlichen Nahverkehr wäre er jeweils anderthalb Stunden unterwegs, mit dem Auto sind es nur rund 25 Minuten. Da erübrigt sich die Frage nach dem effizientesten Verkehrsmittel.

Zurzeit hat der junge Mann, der in Ottendorf-Okrilla bei der Post arbeitet, jedoch seinen VW Golf IV gegen einen VW e-up! getauscht. Dieser gehört zur Testflotte von ENSO und DREWAG, die für die Studie mit der TU Dresden zur Mehrfachnutzung von Elektroautos unterwegs ist (ENSOintern berichtete). Als Tom Siegert im Radio von dieser Praxisstudie hörte, wurde er hellhörig und hat zu Hause sogleich die Internetadresse aufgerufen. Der Fragebogen zu seinem Fahr- und Anforderungsprofil war schnell ausgefüllt. Und so kam es, dass er als einer von mehr als 700 Interessenten jetzt ein Vierteljahr lang den kleinen rein elektrisch angetriebenen Flitzer von Volkswagen ausprobieren kann. „Auf den ersten Metern geht der ab wie eine Rakete. An der Ampel lasse ich die meisten großen Schlitten stehen“, freut sich der junge Mann über die Fahrleistung des Elektroautos.

Nicht nur Tom Siegert, auch die TU-Forscher und unsere Fachleute bei ENSO und DREWAG sind auf die Studienergebnisse gespannt. Sie wollen herausbekommen, ob ein elektrisch betriebener PKW sinnvoll von mehreren Nutzern am Tag gefahren werden kann. Seit einigen Wochen sind deshalb insgesamt fünf Elektroautos im Dienste der Wissenschaft unterwegs: drei VW e-up! und zwei BMW i3. Ein Fahrzeug davon ist nur in der Stadt Dresden unterwegs, drei pendeln täglich zwischen Dresden und der Umgebung, und das fünfte ist im ländlichen Bereich im Einsatz. Für jedes Fahrzeug wurde ein Nutzer-Team gebildet. Da sind Privatpersonen dabei, die das Auto für den Arbeitsweg nutzen, aber auch Firmen, die damit am Tag Dienstfahrten absolvieren. „Wir sind erstaunt, wie schnell sich die Teilnehmer an die Fähigkeiten des Elektrofahrzeugs aber auch an die Einschränkungen, die mit der geteilten Nutzung einhergehen, gewöhnen. Das Projekt Verbundauto fördert das Bewusstsein und die Reflektion des eigenen Mobilitätsverhaltens. Die Nutzer fragen sich beispielsweise: ‚Ist dieser Fahrweg überhaupt notwendig?‘ oder ‚Wie lege ich eine Strecke mit dem Elektrofahrzeug möglichst effizient zurück?‘. Nur die Technologie stellt uns noch vor Herausforderungen. So bleibt die reell verfügbare Reichweite der Fahrzeuge hinter den Erwartungen zurück. Kälte, Heizung und Klimaanlage schlagen hier deutlich zu Buche. Auch bei der Nutzung vorhandener Ladeinfrastruktur besteht noch Verbesserungspotential. Die Zusammenarbeit und Koordination der Bedürfnisse mehrerer Nutzer funktioniert hingegen erstaunlich reibungslos“, fasst Armin Raupbach von der TU Dresden die ersten Resultate zusammen. Über einen kleinen elektronischen Sender verfolgen die Forscher das Fahrverhalten und ermitteln Stromverbrauch, Lade- und Fahrzeiten, Geschwindigkeit und vieles mehr.

Tom Siegert teilt sich gegenwärtig den elektrischen VW mit einer Firma, die im Ottendorfer Gewerbegebiet ansässig ist: TSE Test- & Spezifische Elektronik Dresden. Auf dem Firmenparkplatz gibt es einen Stellplatz für das Elektromobil, und es kann hier an der Steckdose nachgeladen werden. Darüber hinaus nutzt es die Firma tagsüber für die Auslieferung ihrer Produkte wie beispielsweise Leiterplatten. „Das sind meist kürzere Strecken innerhalb des Gewerbegebietes, aber auch nach Elsterwerda und Großröhrsdorf“, schildert die TSE-Geschäftsführerin Heike Petrat. Auch Tom Siegert ist zufrieden mit der gemeinsamen Nutzung. „Zusammen mit einem zweiten Nutzer ist es gar kein Problem. Es funktioniert ohne großartige Abstimmung, da sich unsere Nutzungszeiten nicht überschneiden. Auch die fünf Minuten Fußweg vom Stellplatz zu meiner Arbeitsstelle machen mir nichts aus, im Gegenteil, es tut gut, sich früh gleich mal ein bisschen mehr zu bewegen. Meine Familie und Freunde sind auch sehr an dem Fahrzeug und der Aktion interessiert. Einer möchte sich sogar noch für die zweite bzw. dritte Projektphase bewerben.“

Schon bald werden die fünf Fahrzeuge zu den nächsten Teams wechseln. Weitere Testfahrer-Gemeinschaften übernehmen dann den Staffelstab und proben den Alltag. Die Studie erstreckt sich insgesamt über ein Jahr. Am Ende wird sich zeigen, ob solch eine geteilte Nutzung zukunftstauglich ist.

Birgit Freund

Quelle: ENSO-Mitarbeiterzeitschrift (Mimag 1-2015) Seite 15 ENMOVE.docx