

## Manchmal funktioniert's –

### Ein Erfahrungsbericht über das auswärtige Laden eines Elektroautos

Vor einigen Tagen musste ich den Aktionsradius (im Sommer ca. 120km, im Winter ca. 80 km) meines geliebten smart EQ verlassen.

Der ADAC hat kürzlich nach einer aktuellen Umfrage aufgezeigt, dass 80 % (!) aller Besitzer von Elektroautos (im Folgenden: BEV) zuhause aufladen können. Und das ist aus meiner Sicht nicht nur äußerst bequem, sondern zumindest für mein Fahrzeug nahezu zwingend.

Mein Ziel war dieses Mal der Bildungscampus in Heilbronn, ca. 60 km einfache Entfernung. Hin- und zurück mit einer Ladung aus der heimischen Wallbox ist wohl eher etwas für Abenteurer oder Glücksspieler.

Heilbronn könnte ich selbstverständlich auch ohne Zwischenladung erreichen. Auch existiert in der Stadt eine Fülle von Ladestationen, zeigt meine App an. Aufgrund früherer Erfahrungen (siehe mein erster „Reisebericht“ aus dem Jahr 2021: [https://www.linkedin.com/posts/prof-dr-ing-uwe-g%C3%A4rtner-b071538a-bev-live-reiseerfahrungen-mit-einem-smart-activity-6827932802466492416-4IYA?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/prof-dr-ing-uwe-g%C3%A4rtner-b071538a-bev-live-reiseerfahrungen-mit-einem-smart-activity-6827932802466492416-4IYA?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)) bleibe ich auch drei Jahre später lieber ein Feigling und lade meinen BEV-Zwerg nach gut 40 km an der A81 am Rasthof Wunnenstein. Die mir von 2021 bekannte Ladesäule steht immer noch da (siehe Abbildung unten, mit meinem vorletzten Smart EQ), ist zu meiner Freude auch nicht belegt und akzeptiert meine (einzige) Ladekarte eines großen baden-württembergischen Energieunternehmens. Man darf bitte nicht glauben, ich hätte an diesem Autobahnrasthof eine „Lieblingssäule“, aber es gibt für den Smart EQ dort nur eine einzige (!) Säule. Die zahlreichen anderen Ladepunkte sind den potenteren BEV vorbehalten.



*Bild 1: Einzige Lademöglichkeit mit Typ 2 Stecker am Rasthof „Wunnenstein Ost“, A81*

Gut gelaunt erreiche ich nach weiteren 20 km mein Ziel, das Parkhaus Mitte in Heilbronn, direkt am Bildungscampus gelegen. Das Parkhaus ist mit sogenannten „Verbrennern“ zwar schon recht gut gefüllt, aber von den zum Ausgang günstig gelegenen 4 Ladeparkplätzen für

Elektrofahrzeuge ist nur einer belegt. Laden kann man hier an einer futuristisch wirkenden Wallbox, leider ohne Verbindungskabel und Display. Auf der Seite eine kaum leserliche „Bedienungsanleitung“. Nachdem ich mein Fahrzeug mit der Wallbox verbunden habe, halte ich entsprechend den spärlichen Anweisungen auf der Box meine Ladekarte an den RFD-Sensor. Es passiert gar nichts. Der QR-Code an der Box bringt mich via Mobilphon auf die Seite des lokalen Anbieters. Ich nehme zur Kenntnis, dass man hier ausschließlich Kreditkarten akzeptiert. EC-Karte oder paypal ist augenscheinlich nicht vorgesehen. Entnervt suche ich mir – nun etwas unter Zeitdruck - einen Parkplatz in den oberen Etagen, denn ich habe keine Kreditkarte dabei, will den kostbaren Ladeplatz nicht weiter blockieren und in wenigen Minuten soll auch meine Vorlesung beginnen. Am Ende des Tages beglückwünsche ich mich, dass ich morgens an der Autobahn aufgeladen habe und wiederhole die Prozedur auf der Rückfahrt zur Sicherheit gleich wieder an der Raststätte Wunnenstein, diesmal natürlich in Fahrrichtung Stuttgart.

Einen Tag später muss ich wieder nach Heilbronn. Nach den Erfahrungen des Vortages habe ich selbstverständlich auch zwei Kreditkarten eingepackt. Und so für alle Fälle gerüstet, lasse ich die Raststätte Wunnenstein heute „links liegen“. Die Parkplätze für Elektroauto im Parkhaus Heilbronn Mitte sind wie gestern fast alle frei. Heureka, dieses Mal läuft die Ladeprozedur bis zur Meldung „Ladevorgang beginnt“ im Display meines Mobiltelefons. Dann lässt meine Begeisterung schlagartig nach, denn es fließt erneut kein Strom. Keine Zeit mehr für Störungssuche, die Vorlesung beginnt gleich. Diesmal bin ich so sauer, dass ich mein Fahrzeug einfach stehenlasse.

In der Mittagspause vom Campus wieder zurück zum Fahrzeug und erneuter Versuch. Wieder kein Ladestrom. Genervt wähle ich schließlich die auf der Wallbox angegebene Service-Telefonnummer. Ein Mitarbeiter des örtlichen Anbieters bestätigt die zwar korrekte Kabelverbindung zwischen Fahrzeug und Box, aber im nächsten Satz auch einen ihm unerklärlichen Defekt dieser Ladestation. Seiner Empfehlung, die benachbarte Station zu nutzen, kann ich auch nicht nachkommen, denn dort hängt ein für den Nutzer hilfreiches Hinweisschild: „Außer Betrieb“. Ja, das war es dann wohl. Mittagspause ist um, also zurück in den Hörsaal. Am Abend will ich auf jeden Fall auf der A81 bis zum Wunnenstein fahren, denn ich habe keine Lust, in Heilbronn weiter nach Ladepunkten zu suchen, die entweder meine Ladekarte ablehnen oder „unerklärlich defekt“ sind.

Am Rasthof Wunnenstein sinkt meine Stimmung dann vollends auf den Tiefpunkt, denn die einzige Lademöglichkeit für meinen Smart EQ wird Sekunden früher von einem anderen BEV belegt. 30 min Warten, so die Schätzung des fremden Fahrers, sind mir entschieden zu lang. Ich will es nun in Affalterbach versuchen, das ohne Umwege auf meiner Strecke liegt. Die App zeigt mir 6 Ladepunkte an, alle wohl frei und direkt neben (oder doch hoffentlich nicht auf?) einem mir wohlbekannten Firmengelände. „Öffentlich zugänglich“ lese ich erleichtert an einer Phalanx hochmoderner Säulen eines mir allerdings unbekanntem Anbieters, alle mit ansprechendem Display und noch willkommenerem Ladekabel versehen. Ob ich wohl meine Ladekarte (mit ihren „tausenden Vertragspartnern“ und „einzigartigem Roaming“) noch einmal ausprobieren soll? Wie erwartet: wieder Fehlanzeige. Aber Gott sei Dank wird meine Kreditkarte diesmal akzeptiert. Merkwürdigerweise wird dann aber nicht die Säule freigegeben, vor der ich parke, sondern die benachbarte Station. Gott sei Dank ist das Ladekabel der Stationen aber ausreichend lang bemessen und ich muss das Fahrzeug nicht rangieren.

Am 3. Vorlesungstag in Heilbronn lasse ich mich auf keine Experimente mehr in. Aufladen auf der Hinfahrt und auf der Rückfahrt am Rasthof Wunnenstein mit Ladekarte. Beide Male ohne Stress und Ärger.

Noch ein abschließendes Wort zu den Kosten dieser Fahrt. Für die Auswärtsladungen musste ich 0,55 €/kWh berappen, ohne die monatlichen Kosten der Ladekarte also etwa 11 € für

100km. Hätte ich den Smart Benziner genommen, wären für 5 Liter E10 lediglich etwa 8,50 € angefallen. Aus meiner Sicht allerdings vorteilhafter, dass ich die Strecke hin und zurück ohne Stress und Pause hätte zurücklegen können.

Die E-Mobilität hat hinsichtlich des Bezugs und der Bezahlung der zum Fahren benötigten Energie wohl noch viel Potential.