

Interview



ACE Auto Club Europa e.V.

ACE Kreis Schwaben

Kreisvorsitzender Harald Eckart

Tel.: 0821/ 312107

„Es fehlt an bezahlbaren elektrischen Kleinwagen und einem intakten Gebrauchtwagenmarkt“

Dominik Chytry, Business Development Manager bei der Sortimo International GmbH in Zusmarshausen, im Gespräch mit Harald Güller, Verkehrspolitischer Sprecher des ACE-Kreisvorstandes Schwaben.

Der Sortimo Innovationspark in Zusmarshausen bietet an fast 80 Ladepunkten verschiedene Leistungsstufen und zum Beispiel auch Tesla Supercharger und eine NIO-Batteriewechselstation an. Wie ist denn ihre Erfahrung mit dieser Vielzahl von Möglichkeiten. Gibt es Segmente, die ihre Kunden besonders stark annehmen bzw. solche, auf die sie bei künftigen Ausbauten verzichten würden? Finden sich die Kunden bei den verschiedenen Angeboten und den damit auch verbundenen verschiedenen Tarifen noch gut zurecht bzw. haben sie Ideen für mehr Klarheit und Transparenz in Deutschland – ggf. auch hinsichtlich der Bezahlssysteme und Apps?

Dominik Chytry: Wir sind sehr froh um die verschiedenen Segmente am Sortimo Innovationspark, da wir auf diese Weise verschiedene Kundenbedürfnisse befriedigen können. So gibt es Kunden, die bewusst unser Angebot der 35-kW-Lader (für günstige 45 Ct/kWh) wahrnehmen, da sie die im Vergleich zum HPC (Ultra-Schnellladen) längere Ladezeit wertschöpfend bei einem einstündigen Business-Termin im Ihle-Café verbringen oder ein ausgiebiges Mittagessen genießen. Während dieser Zeit wird das Auto dennoch vollgeladen. Natürlich sind die HPC bei allen Kunden gefragt, die schnellstmöglich ihre Fahrt fortsetzen wollen. Die Tesla-Supercharger werden hauptsächlich von Tesla-Fahrzeugen genutzt, da das zueinanderpassende Ökosystem (Plug 'n' Charge) ein entspanntes Nutzererlebnis garantiert. Zudem bietet der Standort mit der NIO-Batteriewechselstation ein weiteres Angebot für E-Mobilisten.

Die Kunden verstehen unsere Angebote (verschiedene Tarife) schon, sind diese aber von anderen Stationen nicht gewöhnt, weshalb es nicht „gelernt“ ist. Daher würde ich mir dieses System auch an anderen Standorten wünschen.

Hinsichtlich deutschlandweiter Transparenz hoffe ich auf ein kWh-basiertes System, wie es mittlerweile fast überall praktiziert wird. Zusätzliche Komponenten wie Startgebühr oder Minutentarife verwirren nur und sind oftmals nicht fair. Ein einheitliches Bezahlssystem fordere ich nicht, allerdings die Möglichkeit der ad-hoc-Zahlung und Schnittstellen, um Roaming zu vereinfachen (was ja einem einheitlichen System nahekommt).

Grundsätzlich wünsche ich mir mehr „Aufklärung“ zu den Themen Ladekurven und grundsätzliche Ladefähigkeit des Autos. Mit mehr Wissen in diesen Bereichen können sich Fahrer viel Frust ersparen, wenn beispielsweise verstanden wird, warum der Fiat 500e mit 70 Prozent SoC (Ladezustand) im Winter an einer 300-kW-Säule nur mit 50 kW lädt. Hier sehe ich Autoverkäufer und die Fahrer selbst in der Pflicht, sich mehr mit der Thematik zu beschäftigen. So könnten Anbieter wie wir noch mehr bedürfnisgerechte Angebote schaffen und nicht nur Pauschalangebote.

Mit dem Ladepark hat Sortimo einen mutigen Schritt in die Zukunft gewagt und auch einige finanzielle Mittel eingesetzt. Haben sich ihre Erwartungen bisher erfüllt bzw. wie sehen sie die weitere Entwicklung von solchen reinen Elektroladeparks, die neben den Ladepunkten auch gehobene Rast- und Erholungsmöglichkeiten inklusive Kinderspielplatz bieten?

Dominik Chytry: Die Erwartung hinsichtlich Kundenresonanz hat sich auf jeden Fall erfüllt. So wird der Innovationspark als grüner Rastplatz verstanden, der Aufladen in unmittelbarer Autobahnnähe mit Annehmlichkeiten vor Ort ermöglicht. Natürlich ist noch Luft nach oben, was die Auslastung betrifft, aber hier sind wir weiterhin im Soll. Die generelle Entwicklung der E-Mobilität in Deutschland ist stets in die Planung miteinbezogen.

Generell sehe ich in der Verbindung Laden mit Rastmöglichkeiten etc. die bestmögliche Option, insbesondere für Pendler und Langstreckenreisende. Nicht umsonst gibt es immer mehr solcher Parks.

Damit sich E-Mobilität auch für weitere Strecken schneller durchsetzt ist ein noch dichteres Netz von komfortablen Schnellladestationen nötig. Welche Notwendigkeiten und Möglichkeiten sehen sie für die Politik Projekte wie das ihre zu unterstützen bzw. was ist aus ihrer Sicht nötig, um der E-Mobilität zu einem schnelleren Durchbruch zu verhelfen?

Dominik Chytry: Grundsätzlich eignen sich Förderungen für Projekte dieser Art. Praktikabler ist aber oftmals der vielzitierte „Bürokratieabbau“. Also weniger irrwitzige Auflagen (zum Beispiel Dachbegrünung anstatt PV-Anlagen) und Nachweise, um Förderungen überhaupt zu erhalten, und mehr Zusammenarbeit der Behörden (Netzbetreiber, Bundesämter, Bundesanstalten etc.). Auf der anderen Seite fehlt es an bezahlbaren elektrischen Kleinwagen und einem intakten Gebrauchtwagenmarkt, um E-Mobilität der breiten Masse zugänglich zu machen und somit den Hochlauf zu ermöglichen.