

Das Magazin >



Strom statt Benzin

Für Schauspieler Richy Müller ein
durchaus denkbares Szenario

In Zusammenarbeit mit

**auto
motor
-sport**

Wohnwagen, Gotik, Flammkuchen

Ein Elektrotrip mit Familie Fisbeck
ins Elsass

Stadt, Land, Bus

Mobilitätsbedürfnisse und
Möglichkeiten

Ganz schön geladen

Die MobilityMe-App, Tarife
und Services

mobility *ME*

www.mobilityme.de

Starten Sie e-mobil in die Zukunft

... und erleben Sie die grenzenlose Freiheit der E-Mobilität an über 25.000 Lademöglichkeiten.

100 %

Unabhängigkeit mit
der MobilityMe-
App



> Liebe Leserin, lieber Leser,



Zeiten ändern sich, und wir ändern uns in ihnen. Dieses geflügelte Wort ist viele Hundert Jahre alt, und es könnte doch kaum aktueller sein. Die Energiewende ist in vollem Gange. Das betrifft uns als Energieunternehmen im Kern unserer Arbeit. Aber die Energiewende hat Auswirkungen auf den Alltag aller Menschen. Ein wichtiges Feld: die Mobilität. Auch künftig werden Menschen von A nach B reisen, kleine und große Distanzen überwinden. Dass dies mit Elektrofahrzeugen geschieht, ist keine Zukunftsmusik, sondern wird schon heute mehr und mehr Normalität. Die EnBW steht hinter diesem Thema und wird ihren Teil mit Dienstleistungen rund um die Ladeinfrastruktur beitragen – daran arbeiten unsere Teams mit Hochdruck. In dieser Sonderausgabe unseres Magazins widmen wir uns deshalb einmal in aller Ausführlichkeit dem spannenden Thema „bedarfsgerechte und zeitgemäße E-Mobilität für alle Menschen“.

Stichwort „Veränderung“: Sicher haben Sie es schon gemerkt: Das Magazin erscheint ab dieser Ausgabe in einem modernisierten Erscheinungsbild und mit einem neuen Konzept. Wir hoffen, es gefällt Ihnen so gut wie uns. Über Ihr Feedback an enbw.magazin@enbw.com würden wir uns sehr freuen. In jedem Fall wünschen wir viel Freude beim Lesen!

Ihr

Frank Mastiaux

Inhalt

06

Neuigkeiten

Aktuelle Trends, Tipps und Themen aus der Welt der Elektromobilität.



12

Vom Tretroller in den Porsche

Schauspielerlegende Richy Müller liebt schnelle Autos. Doch es muss nicht immer Benzin sein. Ein Gespräch.



08

Wohnwagen, Gotik, Flammkuchen

Familienurlaub mit dem Wohnwagen – geht das mit einem E-Auto überhaupt? Sehr gut sogar. Das demonstriert Familie Fisbeck bei einem Campingtrip ins Elsass.



16

Stadt, Land, Bus

Sechs Redakteurinnen und Redakteure von auto motor und sport über Mobilitätsbedürfnisse und Möglichkeiten.

22

Flink und wendig

Immer mehr Menschen sind auf zwei Rädern e-mobil. Für jede(n) gibt es das passende Bike – bestimmt auch für Sie.

24

Ganz schön geladen

Gut unterwegs mit der MobilityMe-App der EnBW ODR.

26

Auf den Punkt

Stefan Kapferer, Vorsitzender der BDEW-Hauptgeschäftsführung, über die Rolle der Energiewirtschaft in der Verkehrswende. Ein Gastbeitrag.



27

Eine Straße unter Strom



Ein Feldversuch der Netze BW in Ostfildern zeigt, wie sich die E-Mobilität auf die Netze auswirkt.

30

Quiz

Gewinnen Sie mit Köpfchen und Glück ein besonderes e-mobiles Wochenende.

Mehr Ladepower

In Seligweiler ist die EnBW ihrer Zeit voraus. Dort, wo sich zwei Verkehrshauptschlagadern der Republik, die Autobahnen 7 und 8, kreuzen, steht E-Automobilisten jetzt ein Ladepark mit vier High-Power-Chargern (HPC) zur Verfügung. An diesen ist das Laden mit maximal 300 Kilowatt Leistung möglich.

Das bedeutet in der Praxis: E-Fahrzeuge der neueren Generation wie der Audi e-tron können dort in weniger als fünf Minuten Energie für 100 Kilometer Reichweite tanken. Die Installation von weiteren Schnellladesäulen an verschiedenen Standorten ist bereits geplant. —



Reichweiten von E-Autos steigen

Fahrzeug	Reichweite in km (WLTP*)	Preis in € ab
Renault Zoe	316	21.900**
Opel Corsa-e	330	29.900
BMW i3	359	38.000
Hyundai Ioniq	359	33.300
Porsche Taycan Turbo	381-450	152.136
Nissan Leaf e+	385	43.010
Audi eTron	411	80.900
Hyundai Kona Elektro Trend	449	35.800
Mercedes-Benz EQC 400	450	71.281
Kia e-Soul	452	37.790
Kia e-Niro	455	30.090
Jaguar I-Pace	480	79.450
Tesla Model X	505	91.700
Opel Ampera-e	520	39.330
VW ID.3	550	40.000
Tesla Model 3	560	51.390
Tesla Model S	610	86.800

* Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (kurz: WLTP, deutsch etwa weltweit einheitliches Testverfahren für leichte Fahrzeuge)

** zzgl. Batteriemiete ab 59 €/Monat



Geld vom Bund

Die Bundesregierung fördert die Elektromobilität mit barem Geld. Gemeinsam mit den Autoherstellern fördert sie den Kauf bestimmter E-Autos mit aktuell 4.000 Euro, bei Plug-in-Hybriden beträgt der Umweltbonus 3.000 Euro (Stand 1. September 2019). Ob Ihr Traumstromeer förderfähig ist und wie Sie die Förderung beantragen können, erfahren Sie auf der Homepage des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. —



www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html

>30.000

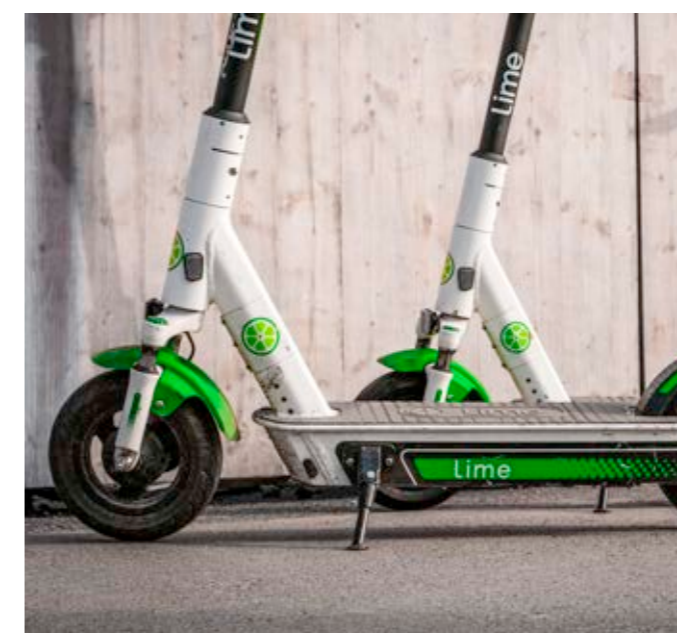
Ladepunkte

Mit der MobilityMe-App finden Sie unterwegs Anschluss. Mit ihr eröffnet das Smartphone den Zugang zum größten Ladepark in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit mehr als 30.000 öffentlichen Ladepunkten. Mehr ab S. 24. —

Hype oder Verkehrsmittel?

Kompakt, wendig und bis zu 20 km/h schnell – seit Juli sind in Deutschland die E-Scooter los. Mittlerweile flitzen Tausende Leihroller durch unsere Großstädte. Beworben werden sie als umweltfreundlicher urbaner Verkehrsträger auf dem sprichwörtlichen letzten

Kilometer. Kritiker hingegen sehen in den flinken Rollern vor allem gefährliche und lästige Lifestylespielzeuge und verweisen auf eine durch die kurze Lebensdauer bedingte schlechte Ökobilanz. Die Frage ist also: Hype oder Verkehrsmittel? Machen Sie sich selbst ein Bild. —



Born to be elektrisch

HarleyDavidson steht für Freiheit und Rebellion. Die schweren Bikes sind seit jeher bekannt für ihren markanten Sound und seit dem Kultfilm „Easy Rider“ ist „Born to be Wild“ die inoffizielle Hymne der Traditionsschmiede in Milwaukee. Doch bald gibt es neue Töne: In diesem Herbst kommt mit der „LiveWire“ die erste E-Harley auf den Markt. Sie bringt jede Menge Kraft und Drehmoment mit und wird, ganz untypisch für die Marke, rasant beschleunigen können. Und markenuntypisch wird sich die „LiveWire“ auch anhören: Der Hersteller verspricht einen „an einen Düsenjet erinnernden Klang“. —

Wohnwagen, Gotik, Flammkuchen



E-Auto und Wohnwagen – passt das zusammen? Sehr gut sogar. Begleiten Sie Familie Fisbeck auf einem Kurztrip in die elsässische Metropole Straßbourg.

Bei den Fisbecks drehen sich jede Menge Räder, und das elektrisch. Kaum ist der Wohnwagen auf dem Campingplatz abgestellt und ausgerichtet, schnappen sich David, Jakob und Benjamin ihre Hoverboards und drehen eifrig ihre Runden um die schicke Anlage. Vater Hagen schließt derweil das Familienauto mit einem Adapter an der Steckdose an. Denn die ganze Familie – neben Hagen und den Hoverboys noch Mutter Sabine und Nesthäkchen Timon – ist mit Elektro kraft ins Elsass gereist. „Klar, das Laden hier geht nicht so schnell wie an einer Ladestation, aber wir sind ja im Urlaub und haben Zeit“, grinst Hagen Fisbeck.



9
UHR



Am nächsten Morgen wird der Lade stecker gezogen – allerdings nur kurz. Die prächtige Innenstadt von Stras bourg ist nur wenige Kilometer und damit Minuten vom Campingplatz im Stadtteil Montagne Verte entfernt. Im Parkhaus gibt es schon wieder Strom für den Tesla Model X. Und das für ei nige Stunden, denn in der Elsässischen Metropole gibt es wirklich einiges zu sehen. Die wechselvolle Geschichte der Stadt an der Ill reicht zurück bis in die Antike. →

Übernachten

Camping de Strasbourg
9 Rue de l' Auberge de Jeunesse
67200 Strasbourg
+33 (0)3 88301996

www.camping-strasbourg.com/de/



10
UHR



Aus dem römischen Lager Argentorate erwuchs eine Stadt, die im Mittelalter eine der wohlhabendsten und bedeutendsten Europas werden sollte. An diese große Zeit erinnern etliche Stein- und Fachwerkhäuser an Strabourgs Plätzen, Straßen und Gässchen. Und im Zentrum all der Pracht: das Strabourger Münster, ein fein ziseliertes gotisches Sandsteingebirge, bekront vom mächtigen Nordturm, bis 1874 das höchste Gebäude der Welt.



Sie möchten mehr übers elektrische Reisen erfahren? Und 30 Tage Tesla-Fahrspaß gewinnen? www.enbw.com/roadtrip.



14
UHR



So ein Stadtbummel macht hungrig. Eine hervorragende Gelegenheit, sich zwischen all der Geschichte einem wesentlichen Element der elsässischen Kultur anzunähern: der berühmten guten Küche. Die hält mit Flammkuchen den idealen Snack für zwischendurch bereit. Die leckeren hauchdünnen Teigfladen, belegt mit Sauerrahm, Speck und Zwiebeln, machen satt, ohne schwer im Magen zu liegen. Und natürlich sind sie in den Restaurants im pittoresken Gerberviertel (auch bekannt als „La Petite France“) garantiert frisch und hausgemacht.

Essen
Restaurant Le Thomasien
12 Rue des Dentelles
67000 Strasbourg



16
UHR



> Ich muss keine Kompromisse eingehen, um e-mobil zu sein – nicht einmal mit einem schweren Wohnwagen am Haken. <

Hagen Fisbeck

So gestärkt kann der Stadtrundgang fortgesetzt werden. Und an der Place Saint-Thomas zeigt schließlich auch der jüngste der Brüder seine Schwäche für Elektromobilität: Mit leuchtenden Augen nähert sich Timon einem (natürlich strombetriebenen) Kinderkarussell. Und es sind nicht die prächtigen Pferdchen, die ihn faszinieren: Zielstrebig steuert der Dreijährige einen vergleichsweise unscheinbaren Kleinbus an. —

Hagens Praxistipps

- ▶ Keine Panik: Es gibt mehr Steckdosen als Tankstellen.
- ▶ Standard-Adapter einpacken: neben Drehstrom und Schuko auch Campingstecker.
- ▶ Wer auf Nummer sicher gehen will, sucht Standorte mit mehreren Ladepunkten – falls einmal eine Ladestation nicht funktioniert.
- ▶ Ladestationen finden und unkompliziert bezahlen: kein Problem dank der EnBW mobility+ App.



Vom Tretroller in den Porsche

Richy Müller wurde 1955 als Hans-Jürgen Müller in Mannheim geboren. In seiner wohl bekanntesten Rolle als Tatortkommissar fährt er Porsche, und auch im richtigen Leben ist er ein Fan der Marke. Wir sprachen mit ihm über seine neue Serie, über sein erstes Gefährt, über Elektroautos und über die Zukunft der Mobilität.

Herr Müller, vor Kurzem ist bei Netflix die neue deutsche Serie „Skylines“ gestartet. Sie spielen eine der tragenden Rollen. Worum geht es in der Serie und welche Figur verkörpern Sie?

Die Serie spielt im Genre „Crime“: Es geht um Rapmusik, Immobilien und Insidergeschäfte. Ich spiele den Vater des Protagonisten. Dieser wäre gerne Musiker und gerät in die Gesellschaft von Gangster-Rappern. Zudem versteht er sich mit seinem Vater nicht besonders gut.

Hören Sie Rapmusik auch privat, zum Beispiel beim Autofahren?

Beim Autofahren höre ich eher weniger Musik. Ich konzentriere mich aufs Fahren. Wenn überhaupt, dann höre ich Autoradio wegen der Verkehrsmeldun-

gen. Ansonsten mag ich Musik sehr, bin aber nicht spezialisiert auf einen bestimmten Stil. Als junger Mann habe ich viel Tom Waits gehört. Heute höre ich auch gerne Klassik – und bei einem guten Udo-Jürgens-Song sage ich auch nicht Nein.

Sie sind ja ein Mensch mit vielen Talenten. Vor Ihrer Zeit als Schauspieler haben Sie eine Ausbildung zum Werkzeugmacher abgeschlossen und auch in dem Beruf gearbeitet. Haben Sie da schon gerne an Autos geschraubt?

Es ging schon früher los! Die erste Berührung mit dem Thema Mobilität hatte ich im Alter von fünf Jahren: Da hat mir ein Lumpensammler direkt von der Ladefläche seines Lasters weg einen alten Tretroller geschenkt – und ich habe ihn flottgemacht. Mein erstes Auto war dann ein alter VW Käfer, Baujahr

1964 mit 32 PS, 1,2 Liter in Rot. Den habe ich dann fünf Stunden lang innen mit Farbe mattschwarz gespritzt – ohne Mundschutz. Das Ding stank noch Wochen danach nach Verdünner (lacht).

Was bedeutet Mobilität für Sie?

Mobilität war für mich schon immer der Zugang zu Beweglichkeit, zu Freiheit, zu Ungebundenheit. Ich bin ein Mensch, der ungerne fremdgesteuert ist. Deswegen komme ich auch zu Dreharbeiten immer auf „eigener Achse“. Davon abgesehen mag ich auch das Gefühl, schnell unterwegs zu sein. Natürlich halte ich mich auf der Straße an die Straßenverkehrsordnung. Aber ich habe das Glück, dass ich auch Autorennen fahre und den Geschwindigkeitsrausch dann auch einmal gezielt auf der Rennstrecke ausleben kann.

Haben Sie schon mal in einem Elektroauto gesessen?

Ja, ich habe den Porsche 918, einen Hybrid-Sportwagen, drei Tage lang fahren dürfen.

Wie war das?

Großartig. Das ist natürlich ein kostspieliger Ren-

ner für PS-Freaks, aber den würde ich tatsächlich gerne täglich fahren. Was mir dabei aufgefallen ist: Das Auto informiert einen immer darüber, wie viel elektrische Reichweite man noch hat. Man fängt ganz automatisch an, drüber nachzudenken, wie man die Energie einsetzt. Das führt dann wiederum zu einem ganz anderen Fahrstil und nicht nur dem stumpfen „Tank vollmachen und Vollgas geben bis zur nächsten Tankstelle“.

Das heißt, aus dem Verzicht kann auch ein Vergnügen werden?

Definitiv. Das ist wie ein Spiel. Als ich den 918 gefahren bin, habe ich immer darauf geachtet, wie ich mit meinem Fahrstil den Akku wieder vollkriege. Da wird das Kind im Manne wach und man erinnert sich an die eigene Jugend: Da gab es doch auch diesen Wettbewerb: „Wer kommt bergab am weitesten, ohne in die Pedale zu treten?“

Sind Sie auch schon andere Elektroautos gefahren?

Ich habe zweimal beim „Goldenen Lenkrad“ mitgemacht; da bin ich den BMW i3 gefahren, diesen kleinen, der komplett aus recyceltem Material →

besteht, und den Tesla. Was mir dabei immer wieder positiv aufgefallen ist: Beim Elektroauto gibt man Gas und spürt ohne jeden Zeitverzug die Leistung – nicht erst nach einer Kunstpause wie beim Verbrennungsmotor. Das ist schon sehr, sehr beeindruckend. Und es macht Spaß.



~~~~~  
> **Ich bin nicht gerne fremdgesteuert.** <  
~~~~~

Trotzdem sind ja Elektroautos hierzulande noch in der Minderheit. Woran liegt das?
Da sind für die Hersteller und Kommunen noch einige Hausaufgaben zu machen. In der Stadt und bei kürzeren Entfernungen kann ich mir E-Mobilität bestens vorstellen. Aber wenn es um längere Strecken geht, dann müssen die Autos nicht nur eine zufriedenstellende Reichweite haben, auch die Infrastruktur muss stimmen. Wir brauchen genügend Ladesäulen und wir brauchen Ladesäulen, bei denen das Laden einigermaßen zügig vonstattengeht. Nicht zuletzt ergibt das alles nur dann Sinn, wenn der Strom für die Autos konsequent grün ist und die Herstellung eines Elektroautos die Umwelt nicht mehr belastet als die eines Benziners. Das Gesamtbild muss stimmen, sonst vergleichen wir Äpfel mit Birnen. Ich glaube aber, dass alle diese Ziele erreichbar sind. Porsche plant ja jetzt schon, den Taycan – einen

rein elektrisch getriebenen Wagen – komplett CO₂-neutral herzustellen. Und dieser Wagen soll auch bei zügiger Fahrweise 500 Kilometer Reichweite haben und nach 20 Minuten Ladezeit zu 80 Prozent geladen sein. Das ist echt eine Ansage.

Wenn die Energieversorger und Kommunen die Infrastruktur schaffen und die Autohersteller dafür sorgen, dass Reichweite kein Problem mehr ist: Würden Sie komplett auf Elektromobilität umstellen? Oder behalten Sie einen Benzinern als Reserve in der Garage?

Ich kann mir in jedem Fall vorstellen, unter den Bedingungen elektrisch unterwegs zu sein. Wenn man der Umwelt nutzen kann, sollte man das tun. Aber ob ich deswegen meinen Oldtimer aus der Garage hergeben würde? Ich weiß nicht, wir leben ja nicht in einer Diktatur (lacht).

Sie fahren ja auch regelmäßig Autorennen. Diese Rennen stehen, ähnlich wie das Fliegen oder Kreuzfahrten, wegen Umweltschutzbedenken zunehmend in der Kritik. Wie stehen Sie dazu?

Ich bin da sicherlich befangen (lacht). Aber ich möchte einmal auf einen Aspekt hinweisen, den viele Menschen nicht auf dem Schirm haben. Eine Vielzahl an wichtigen technischen Innovationen, die wir alltäglich in unseren Autos durch die Gegend kutschieren, wäre ohne den Rennsport überhaupt nicht denkbar. Ganz vieles von dem, was die Hersteller im Rennsport an Erfahrungen sammeln konnten, kommt später der Serienproduktion zugute. Schon 1996 wurde beispielsweise die Energierückgewinnung, also die Gewinnung elektrischer Energie durchs Bremsen, in der Formel 1 eingesetzt. Wir kennen das als Rekuperation beim Elektroauto. Diese ganzen Technologien haben Kinderkrankheiten – nichts ist besser als der Rennsport, um solchen und anderen Systemen diese Kinderkrankheiten auszutreiben. Die Endverbraucherinnen und -verbraucher profitieren also direkt davon. Aus diesem Grund ist der Rennsport für mich immer noch unverzichtbar – mal davon abgesehen, dass es mir auch Spaß macht.

Können Sie sich vorstellen, dass in einer Stadt wie Stuttgart irgendwann nur noch der ÖPNV und E-Autos unterwegs sind? Würde Ihnen das gefallen?
Das würde mir sehr gefallen, natürlich. Ich glaube, das Erste, was man spüren würde, wäre eine unglaubliche Ruhe. Und die Stadt würde wieder atmen können. Gerade in Stuttgart steht die Luft ja häufig im Talkessel – ein völliger Wegfall der Abgase wäre eine wunderbare Vorstellung.

~~~~~  
> **Wenn man der Umwelt nutzen kann, sollte man das tun.** <  
~~~~~

Mit 16 in die Tanzschule, mit 17 ½ in die Fahrschule: Das war Pflicht in unserer Generation. Die Generation Z interessiert sich zunehmend weniger für die Individualmobilität. Woran liegt das?

Der eine neu bei Netflix, der andere neu in der Serienproduktion: Richy Müller und der erste reine E-Porsche „Taycan“.

Ich sehe schon, dass die emotionale Bindung, die meine Generation noch ans Auto hatte, bei der heutigen Jugend nicht mehr so stark ist. Kein Wunder! Das Autofahren wird ja auch von morgens bis abends verteufelt. Trotzdem glaube ich, dass es einen Unterschied macht, ob man in der Stadt oder auf dem Land wohnt. In Großstädten ist der öffentliche Nahverkehr oft attraktiv und man kommt ganz gut ohne Auto zurecht. In den ländlichen Räumen ist das aber nicht so – da wird immer noch viel gefahren.

Sie werden über Nacht zum Verkehrsminister. Wie würden Sie der Bevölkerung die E-Mobilität schmackhaft machen?

Vorausgesetzt, der Strom ist grün: Ich würde betonen, dass Ruhe und saubere Luft in den Städten Einzug halten – und dass das Autofahren auch mit Strom viel Spaß machen kann. Denn es geht nicht nur um das Verteufeln und Verbieten: Der Mensch hat eben auch gerne schöne Erlebnisse. —



Stadt, Land, Bus

So unterschiedlich, wie die Menschen sind, so verschieden sind auch ihre Mobilitätsbedürfnisse. Sechs Redakteurinnen und Redakteure der Zeitschrift auto motor und sport beschreiben ihre individuellen Realitäten und Wünsche.

Der Familienmensch

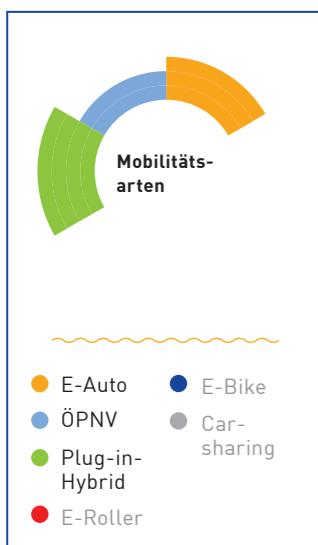
Clemens Hirschfeld

Am Fuße der Schwäbischen Alb lebt es sich herrlich ruhig. Und in den großen Städten gibt es für Familien mit vielen Kindern schlicht keinen bezahlbaren Wohnraum.

Da unser acht Jahre alter Euro-4-Diesel nicht mehr in die Stuttgarter Innenstadt darf, muss eine Alternative her. Das E-Mountainbike steht bereits im Keller, jedoch als reines Freizeitgerät – zu groß wäre der zeitliche Aufwand. Gleiches gilt für den E-Roller, dessen Reichweite und Geschwindigkeit schlicht zu gering sind. Carsharing gibt es zwar auch bei uns auf dem Land, doch Anbieter wie Teilauto sind nicht für überregionale Pendler ausgelegt.

Da viele Eigenheimbesitzer im Ländle nicht nur eine Garage oder einen Carport mit Starkstromanschluss haben, sondern via Fotovoltaik den Strom gleich selbst erzeugen, ist ein Elektroauto sehr attraktiv. Heutige Reichweiten genügen den meisten, selbst wenn der Arbeitgeber keine Möglichkeit zum Aufladen anbietet.

Für Berufspendler wie mich ist auch ein Plug-in-Hybrid eine Option. Mit vollem Akku fahre ich die meist zugestaute Strecke größtenteils rein elektrisch. Und selbst Wochenendausflüge und Urlaube mit der Familie sind kein Problem.



Die Pendlerin

Annette Bender-Napp

Am Rande einer Großstadt zu leben, hat Vor- und Nachteile. Zum einen kostet das Wohnen dort etwas weniger, zum anderen ist der Weg zur Arbeit manchmal weiter. Pendeln mit dem E-Bike oder E-Roller klappt nicht immer, weil entweder die Akku-Kapazität nicht reicht oder es auch zu viel Zeit kostet. Im übrigen Alltag sind sie aber eine Option.

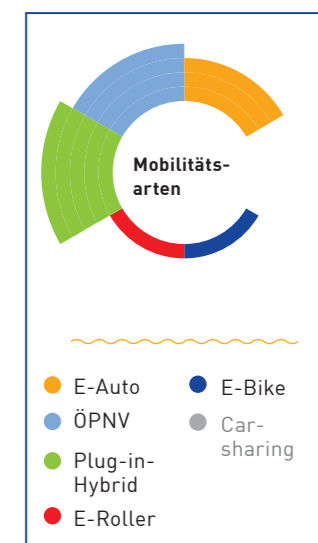
> Von allem ein bisschen bitte! <

Annette Bender-Napp

Man ist hier schneller im Grünen und hat es etwas ruhiger. Aber: Viele Angebote wie Lieferdienste und Carsharing kann man nur in der Innenstadt nutzen. Und wer dorthin kommt, schafft auch noch die restliche Strecke bis zum Ziel. Dafür



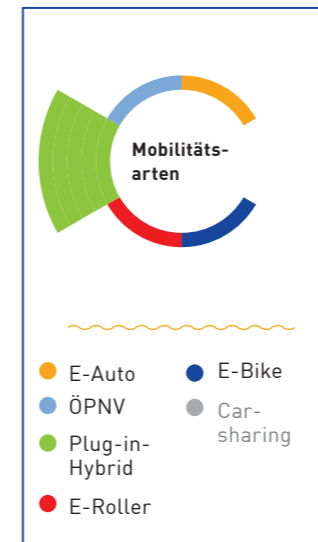
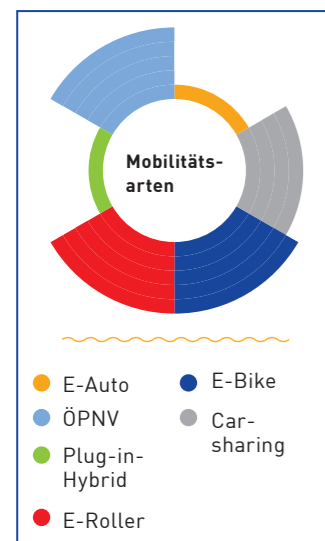
bieten sich öffentliche Verkehrsmittel an. Die fahren vor allem zu Stoßzeiten noch in akzeptablen Taktzeiten. Aber auf dem Weg von der oder zur Arbeit noch einkaufen, Freunde besuchen oder zum Sport? Schwierig. Wer flexibel sein will, steigt meist ins Auto. Allein, was die Reichweite betrifft, wäre das E-Auto völlig ausreichend. Viele Menschen pendeln weniger als 50 Kilometer pro Tag, da muss man nicht ständig laden. Ein großes Problem bleibt jedoch: Wer zur Miete wohnt oder den Wagen in einer Sammelgarage abstellt, hat derzeit noch kaum Chancen, privat Strom zu laden. Der Gesetzgeber ist aber bereits aktiv, um diese Hürde für Mieter abzubauen. Eine Überlegung wäre ein Plug-in-Hybrid, der ist aber am teuersten. →



Der Innenstädter

Dirk Gulde

Für die täglichen Distanzen wäre für uns Städter ein Elektroauto ideal. Ich wohne aber im vierten Stock eines Altbaus in der Innenstadt, einen festen Stellplatz habe ich nicht. Jeden Abend fahre ich um den Block und bin schon froh, wenn ich überhaupt einen Parkplatz finde. Obwohl die Zahl der öffentlichen Ladepunkte ständig wächst, könnte ich nicht immer sicher sein, bei Bedarf einen zu finden. Doch das Gute für Innenstädter ist, dass es jede Menge sonstiger Alternativen gibt. Per Pedelec oder E-Roller lassen sich die kurzen Distanzen innerorts problemlos bewältigen, viele Ziele außerhalb des Zentrums können per S- und U-Bahn erreicht werden. Mein E-Bike kann ich sogar kostenlos mitnehmen und bin so viel flexibler als mit dem Auto. Ab und zu hätte ich aber schon gerne ein Auto, etwa wenn es zur Familie oder zu Freunden raus aufs Land geht. Da fährt am Wochenende so gut wie kein Bus. Falls ich aufs eigene Auto verzichten müsste, hieße Carsharing für mich die Lösung. Wer sehr häufig aufs Auto angewiesen ist, sollte jedoch erst einmal nachrechnen, ob er mit einem Privat-Pkw nicht doch günstiger fährt.



Die Langstreckenfahrerin

Bettina Mayer

Als Journalistin besuche ich Pressekonferenzen in der ganzen Republik. Und wenn ich schon einmal unterwegs bin, verbinde ich gerne zwei oder drei Termine. Da fahre ich schon mal 600 oder 700 Kilometer an einem Tag. Dann möchte ich keine Zeit an irgendeiner Ladesäule verlieren und schon gar nicht mit der Sucherei nach einer. Das Problem hat man zum Glück erkannt und baut das Ladenetz stark aus. Bis dahin kommt für mich – oftmals kurzfristig oder nachts unterwegs – fast nur der Plug-in-Hybrid infrage. Carsharing oder öffentliche Verkehrsmittel funktionieren für mich nur gelegentlich, zum Beispiel, wenn ich in eine andere Stadt fliege und dann dort

ins Umland muss. Oder ich fahre in eine Großstadt, stelle den Wagen ab und nehme für „die letzte Meile“ Bus oder Bahn. Das spart Parkgebühren und meistens auch noch Strafzettel. In meiner Freizeit kommen bei mir ein E-Bike oder ein E-Roller zum Einsatz. →

> **Mein Wunschauto? Unbedingt unkompliziert!** <

Bettina Mayer

Sie erkennen sich nicht zu 100 Prozent wieder, sehen sich vielleicht als umweltbewussten Verkehrsteilnehmer oder sportlichen Fahrer? Oder Sie wollen genauer wissen, welcher Mobilitätsmix zu Ihnen passt? Erstellen Sie Ihr individuelles Ranking mit dem EnBW e-mobility Berater.

www.url.de



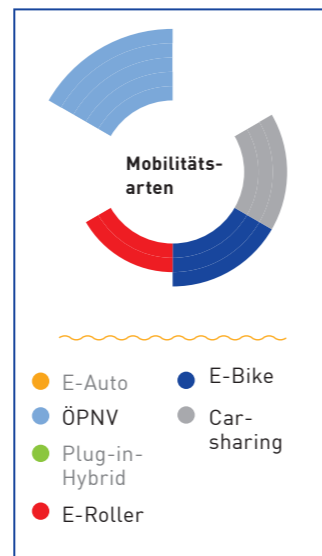
Der Preisbewusste

Philipp Körner

So ganz ist der Sparfuchsgeist aus Unitagen in mir noch nicht gewichen. Vor allem in Sachen Mobilität heißt es eigentlich immer: genau hinschauen und so viele Alternativen wie möglich checken. In den meisten Fällen bleibt dann nur der ÖPNV als wirkliche Lösung. In der Stadt sind die Haltestellen nicht weit weg, die Busse und Bahnen fahren recht häufig, und dank Angeboten wie Jobtickets kommt man günstig zur Arbeit. Etwas teurer, aber viel billiger als Taxis, ist das ÖPNV-ergänzende Ride-Pooling – vor allem nachts eine preisgünstige Möglichkeit voranzukommen.

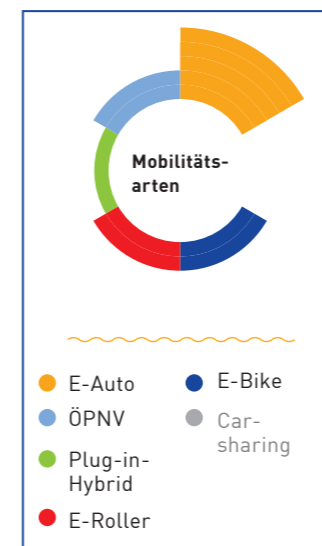
Eine spannende Option bietet das Carsharing. Innerhalb der Kurzzeitmiete kann man zum Beispiel größere Einkäufe und kleine Transporte bequem mit der Fahrt nach Hause kombinieren.

Sowohl das E-Bike als auch der E-Roller sind im Alltag zwar angenehme und ziemlich günstige Fortbewegungsmittel, dennoch stellt sich bei beiden erst einmal die Finanzierungsfrage. Für mich persönlich noch zu teuer sind E-Autos.



Aus Überzeugung elektrisch

Hagen Fisbeck arbeitet für die EnBW und ist ein Elektromobilist der ersten Stunde. Und das nicht nur aus Vernunftgründen. Bei ihm kommt auch der Spaß nicht zu kurz.



Eines gleich vorweg: Ich habe nicht die geringste Angst, dass die Reichweite meines Autos einmal nicht ausreichen könnte. Ich pendele zwischen meinem Wohnort Heidelberg nach Karlsruhe und Stuttgart. Die Distanzen sind völlig unproblematisch, ich lade meinen Tesla zu Hause an der Wallbox oder am Arbeitsplatz in der Tiefgarage. Das ist überhaupt eine tolle Seite der E-Mobilität: Ich muss nicht mehr tanken fahren, sondern lade meinen Wagen nebenher, während ich arbeite, schlafe oder etwas mit meiner Familie unternehme. Mit meiner Frau und den vier Söhnen mache ich auch

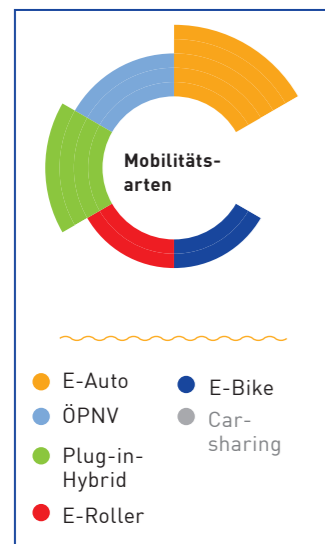
längere Reisen, ohne dass wir Abstriche oder Kompromisse hinnehmen müssen. Denn so ziemlich überall ist eine Steckdose in der Nähe – davon gibt es einfach deutlich mehr als Tankstellen.

Was für mich außerdem wichtig ist: Das Fahren mit dem E-Auto macht einfach mehr Spaß als mit dem Verbrenner. Das war vor über zehn Jahren mit dem Hybrid nur ein kurzes Vergnügen, aber inzwischen habe ich Freude auf der ganzen Strecke.

Ausbau geht voran

Nicht nur bei der EnBW können Mitarbeiter und Gäste ihr E-Auto laden. Das Unternehmen errichtet derzeit auch Ladesäulen für Tank & Rast, Hagebau, Euronics, OMV und Shell.

Mehr zu den Reisen ab S. 8 und unter www.enbw.com/roadtrip



>Schalten wie die Alten.<

Malte Jürgens

Der Senior

Malte Jürgens

Freie und individuelle Mobilität hat in allen Altersgruppen immer Saison. Selbst entscheiden zu können, wie, wann, wohin und mit wem ich entweder von A nach B oder – noch viel lieber – einfach durch die Welt gondele, ist ein unersetzlicher Lebenskomfortfaktor. Dies umso mehr, wenn man diese Art des Reisens jahrzehntelang genossen hat.

Das kleine Glück auf zwei Rädern, etwa mit einem E-Roller, ist im Sommer in der Stadt höchst praktisch. Wetterfester zumindest von Frühling bis Herbst als ein Pedelec, sparsamer im Verbrauch von Verkehrsraum als ein Auto und geschwind genug, um die vierrädrige Konkurrenz, etwa im Berufsverkehr, cool hinter sich zu lassen. Im Winter verliert er allerdings wie das E-Bike bei Schnee, Eis und Matschregen schon viel

von seinen Vorzügen. Zu viel. Ein eigenes Auto soll es daher schon sein.

Ein lupenreines Batterieauto ist für Stadtfahrten ideal, das liegt auf der Hand. Heutzutage sind auch längere Reisen kein Problem mehr. Soll es noch weiter gehen, kommt auch das teure Hybridmodell infrage. —



Der Lastesel
Mit dem Cargo-E-Bike schafft Haike ordentlich was weg. Ob Kinder, Kisten oder Krempel, das praktische Dreirad ersetzt die Familienkutsche.



Coolness
●●●●●●●

Alltagstauglichkeit
●●●●●●●

Speed
●●●●●●●



Coolness
●●●●●●●

Alltagstauglichkeit
●●●●●●●

Speed
●●●●●●●

Das Lifestylegefährt
Auf ihrem City-E-Bike im angesagten Vintage-Look cruist Melanie entspannt und stilbewusst durch die In-Viertel in Stuttgarts Süden.



Coolness
●●●●●●●

Alltagstauglichkeit
●●●●●●●

Speed
●●●●●●●

Das Kletterwunder
Dank des E-Mountainbikes muss Fabienne auch die knackigsten Anstiege in Deutschlands steilster Metropole nicht fürchten. Am Berg hängt sie alle ab.

Flink und wendig

Immer mehr Menschen sind auf zwei Rädern e-mobil. Für jede(n) gibt es den passenden Untersatz – bestimmt auch für Sie.



Coolness
●●●●●●●

Alltagstauglichkeit
●●●●●●●

Speed
●●●●●●●

Das Universaltalent
Vielseitig und praktisch ist Johanna unterwegs. Das robuste E-Trekkingrad ist der zuverlässige Begleiter in allen Lebenslagen.

Coolness
●●●●●●●

Alltagstauglichkeit
●●●●●●●

Speed
●●●●●●●



Die Überfliegerin
Ines ist die Speedqueen. Mit ihrer flotten Elektro-Schwalbe fliegt sie mit bis zu 45 Kilometern pro Stunde über Straßen und Plätze – das geht ab 16 mit dem Führerschein AM und jedem Autoführerschein.

Wir bedanken uns herzlich für die freundliche Unterstützung bei Bikes'n Boards (www.bikesnboards.de) und dem Govecs Scooter Store Stuttgart (www.govecs-scooter.com).

Ganz schön geladen

Die EnBW ODR ist Ihr kompetenter Begleiter in allen Fragen rund um die Elektromobilität. Ein Überblick über Service und Tarife.

Ökostrom für Ihr Zuhause

Laden Sie Ihr Elektroauto mit unserem Tarif ODR Premium Natur. Mit Strom aus 100% Wasserkraft leisten Sie einen wichtigen Beitrag für die Umwelt. Weitere Informationen finden Sie in unserem Tarifrechner unter www.odr.de

Schneller „tanken“, weiter fahren

Wir machen unser öffentliches Ladenetz immer dichter und schneller. Bis Ende des Jahres werden wir fast 100 ODR Ladepunkte in der Region betreiben.

Das Handy wird zum persönlichen Mobilitätscenter

Mit der Handy-App MobilityMe haben Sie Zugang zum größten Ladenetz in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit mehr als 30.000 Ladepunkten. Das Handy weist den Weg zur nächsten Ladestation und dient auch zum Bezahlen.



Die MobilityMe-App für Ihr Gerät steht zum kostenfreien Download im Apple App Store und bei Google Play bereit. Mehr Infos unter odr.de/mobilityme.

Unsere Tarife sind transparent

Standard-Tarif

- > 39 Cent/Kilowattstunde (AC)
- > 49 Cent/Kilowattstunde (DC)
- > Volle Flexibilität ohne Grundgebühr

Viellader-Tarif

- > 29 Cent/Kilowattstunde (AC)
- > 39 Cent/Kilowattstunde (DC)
- > Inklusive MobilityMe Ladekarte
- > 4,99 Euro/Monat

Für EnBW ODR Kunden entfällt die Grundgebühr beim Viellader-Tarif.

Gemeinsam auf die Fahrt ins Grüne

Im Jahr 2030 werden laut Schätzungen zehn Millionen E-Autos auf unseren Straßen fahren. Das ist eine gute Nachricht für Umwelt und Klima. Denn der Anteil der erneuerbaren Energien am Strommix steigt stark an, während jener der Kohle kontinuierlich zurückgeht. So wird die Klimabilanz der „Stromer“ immer besser. Zudem tanken schon heute Fahrer von E-Autos an vielen Ladesäulen 100 Prozent regenerativ erzeugten Strom oder wählen für das private Laden zu Hause einen Ökostromtarif.

Von entscheidender Bedeutung für eine erfolgreiche Verkehrswende ist die Ladeinfrastruktur. Die Energiewirtschaft geht hier in Vorleistung: Allein innerhalb eines Jahres hat sie dafür gesorgt, dass die Anzahl der Ladepunkte im öffentlichen Raum um über 50 Prozent gestiegen ist. Inzwischen zählen wir schon über 20.560 Ladepunkte. Eine stolze Zahl, wenn man bedenkt, dass es bislang gerade einmal etwas über 200.000 elektrisch betriebene Fahrzeuge in Deutschland gibt und die private Wallbox für viele ohnehin die erste Anlaufstelle ist: Etwa 85 Prozent der Ladevorgänge finden zu Hause oder am Arbeitsplatz statt. Hier setzen wir uns vehement dafür ein, dass die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit es künftig jedem Mieter und Wohnungseigentümer möglich ist, Ladeinfrastruktur

einzubauen, wenn er hierfür die Finanzierung sicherstellt.

Wer sich jetzt Gedanken macht, das Stromsystem könnte diesen sprunghaften Anstieg an E-Autos nicht verkraften, der sei beruhigt: Zehn Millionen E-Autos lassen den Stromverbrauch gerade einmal um vier Prozent steigen. Eine Mehrerzeugung dieser Größenordnung ist kein Problem. Und auch die Netze sind fit für die Mobilität der Zukunft. Schon heute könnten sie bis zu 13 Millionen E-Autos versorgen – das entspricht 30 Prozent des deutschen Pkw-Bestandes.

Dafür haben die Energieversorger und Netzbetreiber gesorgt. Jetzt ist die Politik gefordert, den weiteren Weg in die Zukunft der Mobilität, vor allem den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur, fördernd zu begleiten. Denn bei aller Stärke der Energiewirtschaft – die Fahrt ins Grüne gelingt nur gemeinsam. —



STEFAN KAPFERER,

Stefan Kapferer war von 2009 bis 2014 Staatssekretär in den Bundesministerien für Gesundheit und für Wirtschaft. Anschließend wechselte er als Stellvertretender Generalsekretär zur Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Seit 2016 ist er Vorsitzender der Hauptgeschäftsführung des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW).

Eine Straße unter Strom

Auf den ersten Blick sieht die Belchenstraße in Ostfildern-Ruit so aus wie etliche andere Wohnstraßen in Deutschland: Links und rechts gepflegte Reihenhäuser mit ebensolchen Vorgärten, davor parken ordentlich die Autos der Bewohner. Doch auf den zweiten Blick wird deutlich: Wir sind in einer „E-Mobility-Allee“.





Auf 100 Metern Straßlänge sind fünf von acht Fahrzeugen Elektroautos, an dem kleinen Wendehammer sind zwei Ladestationen installiert. Seit Juni 2018 testet die Netze BW in Kooperation mit der Stadt Ostfildern hier in einem Pilotprojekt, wie sich die Elektromobilität auf das Stromnetz auswirkt und wie sich das Ladeverhalten kundenfreundlich steuern lässt, ohne dass das Netz überlastet wird: Was geschieht, wenn viele Anwohner, die über denselben Stromkreis mit Energie versorgt werden, gleichzeitig auf Elektrofahrzeuge umsteigen? Denn schon heute gilt es, die Stromnetze fit zu machen für die Mobilität von morgen.

Für das Testprojekt hat die Netze BW zehn Haushalte für ein Jahr mit E-Autos und der entsprechenden Ladeinfrastruktur ausgestattet. Die teilnehmenden Haushalte sind repräsentativ für Ballungsräume in Baden-Württemberg: In den Eigenheimen der Belchenstraße wohnen Familien mit Kindern ebenso

wie junge Paare und Rentner — Menschen mit unterschiedlichem Lebensstil und unterschiedlichem Nutzungsverhalten.

~~~~~  
**> Ich war neugierig darauf, ein Elektrofahrzeug mal über eine längere Zeit im Alltag testen zu können. <**  
 ~~~~~

Norbert Frank

E-mobil im Nahbereich

Einer der Teilnehmer ist Norbert Frank. Der Unternehmer und Familienvater schildert seine Motivation: „Wir haben zwar schon zwei Autos, dachten aber, dass es eine sinnvolle Ergänzung sei, vor allem für Strecken bis etwa 50 Kilometer. Das sind die Entfernungen, die vor allem meine Frau täglich zurück-

legt. In erster Linie nutzt sie den E-Golf, den uns die Netze BW zur Verfügung gestellt hat.“ Die bisherigen Erfahrungen? „Durchweg positiv“, sagt Frank. „Es funktioniert alles, das Fahren, das Laden, und von irgendwelchen Engpässen im Stromnetz haben wir auch nichts gemerkt.“ Das tägliche Laden gestaltet sich für das Ehepaar Frank unkompliziert. In der Garage ist eine kompakte rechteckige Ladestation an der Wand befestigt, die wenig Platz beansprucht: eine sogenannte Wallbox. Hier wird das E-Auto mit Strom „betankt“, in aller Regel abends oder über Nacht.

Intelligentes Lademanagement

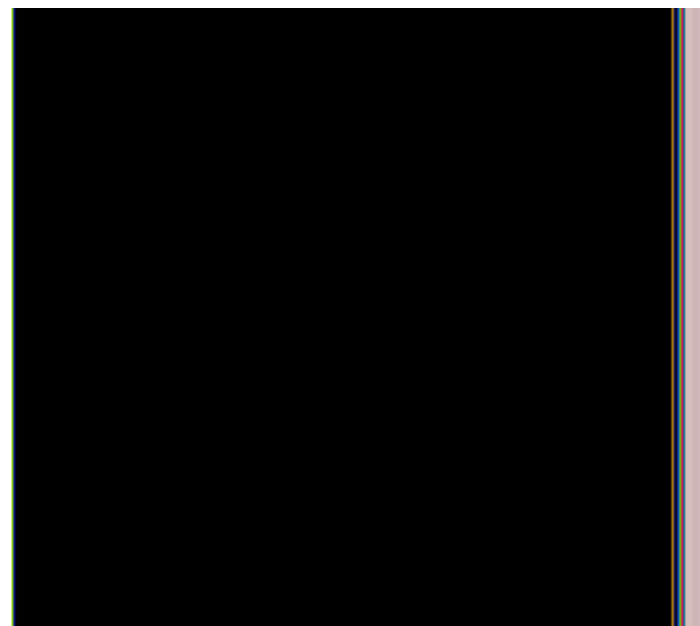
Christian Bott betreut bei der Netze BW das Pilotprojekt. Er erklärt: „Normalerweise dauert es drei bis fünf Stunden, bis die Batterien eines solchen E-Golfs wieder voll sind. Wenn allerdings viele E-Mobilisten in der Belchenstraße gleichzeitig ihr Fahrzeug laden, dann fahren wir die Ladeleistung pro Fahrzeug runter. Die Ladezeit verlängert sich dadurch natürlich. Aber unser intelligentes Lademanagement berücksichtigt die Ladestände und die voraussichtlichen Abfahrtszeiten der E-Autos und steuert automatisch die Ladevorgänge. Für die Nutzer ist es am nächsten Morgen egal, ob ihr Auto in der Nacht nun drei, fünf oder acht Stunden tatsächlich zum Laden benötigt hat.“

Vom Hybrid zum reinen Stromer

Norbert Frank ist geneigt, auch nach Ende des Testprojekts ein E-Auto zu nutzen. „Für Kurzstrecken auf jeden Fall, da kann ich nur jedem ein E-Fahrzeug empfehlen.“ Franks Nachbar Norbert Simianer sieht die Sache ähnlich. „Im Nahbereich funktioniert die Elektromobilität einwandfrei, bei längeren Strecken muss man allerdings etwas im Voraus planen“, sagt der Pensionär, der im Vorfeld bei den Anwohnern der Belchenstraße intensiv für das Pilotprojekt der Netze BW geworben hat. „Ich fahre schon seit einiger Zeit ein Hybridauto. Jetzt wollte ich wissen, wie es ist, rein elektrisch unterwegs zu sein.“ Als Testfahrzeug nutzt Simianer einen Renault Zoe. Sein Fazit: „Der Zoe ist sehr alltagstauglich. Ich nutze das Auto so wie mein eigenes.“ Und deshalb hat der ehemalige Schulrektor mit dem E-Mobil auch schon längere Reisen unternommen. „Wir waren damit bereits am Bodensee, in der Schweiz. Durch die App mobility+ haben wir auch dort Zugang zu vielen Ladepunkten.“

Die Batterie als Zwischenspeicher

„Herr Simianer wohnt elektrisch gesehen am Kabelende des Stromnetzes in der Belchenstraße. Zugleich fährt er ein E-Auto, das mit 22 Kilowatt eine hohe Ladeleistung zieht“, erläutert Netze BW-Experte Bott. „Um das Netz bei diesen Gegebenheiten zu entlasten, haben wir hier neben der Wallbox einen Batteriespeicher installiert. Dieser wird zu Tageszeiten gefüllt, zu denen kein Elektroauto am Stromnetz hängt. Der Kunde bekommt davon nichts mit und muss sich um nichts kümmern.“ Sind die beiden E-Mobility-Tester Frank und Simianer also wunschlos glücklich mit ihren Testwagen und Ladestationen? „Im Nahbereich klappt alles wunderbar. Was uns aber noch wichtig ist: Der Strom für die Elektroautos sollte natürlich möglichst grün erzeugt sein. Aber da bietet die EnBW ja schon den richtigen Mix an.“ —



Gewinnspiel

Zeigen Sie, wie gut Sie sich mit Elektromobilität auskennen, und gewinnen Sie mit etwas Glück ein Wochenende für zwei Personen mit dem eKäfer in Bad Wildbad. Wir übernehmen zwei Übernachtungen – und natürlich den Ladestrom.

Die Buchstaben hinter den richtigen Antworten ergeben das Lösungswort. Registrieren Sie sich unter www.enbw.com/loesung und geben Sie dieses bis zum 5. November 2019 ein. Dort finden Sie auch alle Informationen zu den Teilnahmebedingungen.

1 Wer beim Elektroauto während der Fahrt bremst, der erzeugt Strom. Wie nennt man diesen Vorgang?

Regeneration	(R)
Rekuperation	(V)
Rekursion	(A)
Reparation	(B)

2 Wie nennt man ein Auto, in dem sowohl ein Verbrennungsmotor als auch ein Elektromotor für Vortrieb sorgen?

Hybrid	(O)
Hybris	(L)
Hydra	(E)
Hydrant	(I)

3 Hängt man die Buchstaben O, L, I und B in durcheinandergeschüttelter Reihenfolge an das Wort „Strom“, so ergibt das den Namen eines ...

Vogels	(A)
Sängers	(S)
Vulkans	(L)
Fußballers	(F)

4 Wie heißt die EnBW ODR-App, mit der Sie Zugang zu über 30.000 Ladepunkten bekommen?

Mobilator 2	(E)
MyMobility-	(T)
MobilityMe	(L)
ODRforME	(M)

5 Wie nennt man die Lademöglichkeit, die man sich zum Aufladen des privaten E-Fahrzeugs zum Beispiel in der Garage installieren kann?

Carbox	(N)
Wallbox	(G)
Powerbox	(R)
Energybox	(A)



Wir haben den eKäfer vorab für Sie getestet. Eindrücke und bewegte Bilder finden Sie unter www.enbw.com/ekaefer



6 Wo ist die erste E-Mobility-Allee der Netze BW zu finden?

Schorndorf	(S)
Ostfildern	(A)
Leonberg	(I)
Ludwigsburg	(T)

7 Wie hoch ist zurzeit die staatliche Kaufprämie für reine Elektroautos in Deutschland?

400 €	(L)
1.000 €	(U)
4.000 €	(S)
10.000 €	(O)



Lösungswort:

1 2 3 4 5 6 7

Unter allen richtigen Einsendungen lösen wir einen Gewinner aus: Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen. EnBW-Mitarbeiter und ihre Angehörigen dürfen leider nicht mitmachen.



Impressum

Herausgeber: EnBW Energie Baden-Württemberg AG
 Projektleitung: Eva Wulff, Uwe Fritz (V. i. S. d. P.)
 Ihr Kontakt zur Redaktion: EnBW, Medien & Events, Durlacher Allee 93, 76131 Karlsruhe
 E-Mail: unternehmenskommunikation@enbw.com, Telefon 0721 72586001 (mo.–sa. 6:00–22:00 Uhr)
 Konzept und Text: ressourcenmangel Stuttgart
 Vertriebliche Inhalte: Julia Wolf-Öztürk
 Inhalte EnBW ODR: Julia Schiele
 Gestaltung, Layout: ressourcenmangel Stuttgart
 Druck: Stark Druck GmbH & Co. KG, Pforzheim, Verteilung: Prospektservice Deutschland
 Fotos: Christoph Köstlin (1, 4, 12–15), Joel Micah Miller (6), Marc Schäfer (4, 8–11, 21), ams (5, 16–20), Peter Gärtner (5, 27–31), Harley Davidson (5), hanohiki/shutterstock.com (5), Ludmilla Parsyak (22–23), BDEW/Farys (26), Gibson Green/alamy stock photo (32)

© 2019, EnBW
 Aussagen von Gastautoren oder externen Interviewpartnern geben nicht die EnBW-Meinung wieder.

E-Mobilität: modern seit 1899

Flotte Elektroflitzer sind keine Erfindung des 21. Jahrhunderts – und auch nicht des 20. Bereits 1899 knackte der belgische Konstrukteur und Rennfahrer Camille Jenatton mit seinem E-Flitzer den Geschwindigkeitsweltrekord und als erster Autofahrer die Marke von 100 km/h. Der ambitionierte Name seines selbst gebauten Gefährts: „La Jamais Contente“ – die nie Zufriedene.

