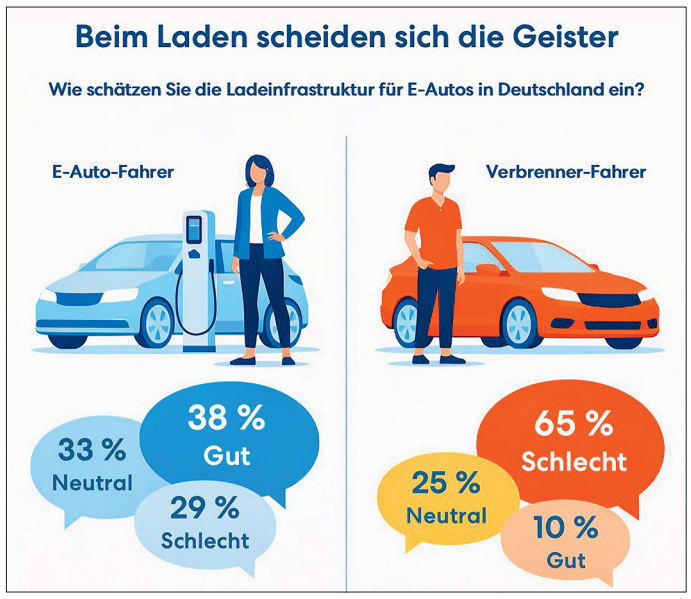
Alternative Antriebe

Ladeinfrastruktur mit Licht und Schatten

Elektroautos fahren lokal emissionsfrei, aber begünstigen sie womöglich ungesunde Ernährung? Neue Befragungsdaten legen nahe: Ladepausen verlängern den Rasthof-Aufenthalt und verleiten zum Snacken. Schnell eine Wurst, ein Brötchen oder ein Schokoriegel - dazu ein zuckerhaltiger Softdrink.

So gibt mehr als jeder zweite E-Autofahrer an, während des Ladevorgangs zu snacken oder zu essen. 31 Prozent erledigen Einkäufe oder Besorgungen, ein Viertel der Befragten ruhen aus oder genehmigen sich ein Nickerchen. Nur sechs Prozent nutzen die Zeit für Bewegung oder körperliche Ertüchtigung. Ein möglicher Grund: die Aufenthaltsqualität an Ladestationen ist oft ausbaufähig, Sanitäranlagen fehlen und Überdachungen zum Schutz vorm Wetter sind meist Mangelware.

Gleichwohl rückt die praktische Erfahrung mit Elektroautos auf Langstreckenfahrten manches Vorurteil über die Elektromobilität in ein anderes Licht.



Stromer- gegen Verbrennerfahrer: Ein geteiltes Bild zeigt sich bei der Bewertung der Ladeinfrastruktur. Grafik: DA Direkt

Demnach empfinden 86 Prozent der E-Auto-Fahrer einen Stopp von bis zu 20 Minuten noch als angenehm, wenn sie in dieser Zeit mindestens 200 Kilometer Reichweite nachladen. 35 Prozent bleiben selbst bei bis zu 30 Minuten entspannt. Ganz anders sieht es bei den Verbrenner-Fahrern aus. 43 Prozent von ihnen geben zehn Minuten als Toleranzgrenze für einen Ladestopp an, wobei die Frage für sie hypothetischer Natur ist.

Ein ähnlich geteiltes Bild zeigt sich bei der Bewertung der Ladeinfrastruktur. Diese empfinden 38 Prozent der E-Autofahrer als gut. Unter den Verbrenner-Fahrern gehen nur zehn Prozent davon aus, auf ein ausreichendes Angebot zu treffen, wenn sie elektrisch unterwegs wären.

Die Kehrseite dieser Ergebnisse: Selbst unter den elektrisch reisenden Autofahrern ist die Mehrheit von der Ladeinfrastruktur in Deutschland nicht vollends überzeugt. Ein Viertel beklagt aktuell eine zu geringe Zahl an Schnellademöglichkeiten - während gleichzeitig immer mehr Fahrzeuge auf den Markt kommen, die bis zu 400kW Spitzenleistung und damit mit hohem Tempo geladen werden können.

Zu kompliziert

Luft nach oben gibt es immer. Das gilt vor allem für die in Deutschland komplizierten Bezahlsysteme an den Ladesäulen. Für jeden Zweiten sind die intransparente Preisstruktur und unübersichtliche Bezahlmöglichkeiten seitens der Anbieter der größte Schmerzpunkt. Häufig werden zum Beispiel spezifische Apps verlangt - eine einfache EC-Kartenzahlung wird hingegen kaum angeboten.

Open Air



Cabrio-Gefühl und Elektromobilität galten lange als schwer vereinbar. Der Rückzug vieler Autohersteller aus diesem Dachsegment hat vor allem technische Gründe: Elektrofahrzeuge stellen hohe Anforderungen an Gewicht, Aerodynamik und Bauraum, zusätzliche Mechanik wirkt sich direkt auf Reichweite und Kosten aus. Entsprechend dominieren in vielen E-Modellen feststehende Glasdächer. Doch erste Hersteller setzen nun andere Akzente. Ein aktuelles Beispiel liefert Renault mit dem 4 E-Tech elektrisch „Plein sud“. Das elektrische Kompaktmodell ist mit einem großflächigen, elektrisch betriebenen Stoff-Faltdach ausgestattet. Das System öffnet sich über fast die gesamte Länge des Innenraums und reicht bis über die zweite Sitzreihe. Mit einem Gewicht von rund 19 Kilogramm ist es leichter als klassische Glas- oder Stahldachlösungen. Gleichzeitig lässt es sich ohne größere Eingriffe in bestehende Fahrzeugarchitekturen integrieren. Werkfoto: Renault

Mobilitätsbildung und Regeln stärken

Die Zahl der E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden ist im Vergleich zum Vorjahr um 38 Prozent von 11.944 Unfälle auf 16.496 Unfälle im Jahr 2025 gestiegen.

Im vergangenen Jahr kamen dabei 38 Menschen ums Leben. Seit Beginn der amtlichen Statistik im Jahr 2021 hat sich die Zahl der Unfälle mehr als verdreifacht (2021: 5.535 Unfälle mit Personenschaden).

Die aktuelle Unfallstatistik zu E-Scootern des Statistischen Bundesamtes kommentiert Robin Zalwert vom TÜV-Verband:„Seit ihrer Einführung im Jahr 2019 sind E-Scooter Teil der Alltagsmobilität geworden. Mit ihrer Verbreitung steigen jedoch auch die Unfallzahlen. Diese Entwicklung sollten wir nicht als zwangsläufig hinnehmen, sondern müssen die Verkehrssicherheitsarbeit konsequent auf die neue Mobilitätsrealität ausrichten. Dazu gehören konsequent durchgesetzte Verkehrsregeln, mehr Mobilitätsbildung und eine Infrastruktur, die E-Scooter sicher in den Straßenverkehr integriert. E-Scooter sind gekommen, um zu bleiben. Jetzt müssen wir dafür sorgen, dass sie ein sicherer Teil unseres Mobilitätsmixes sind.“



Gerade junge Menschen sind überdurchschnittlich häufig in E-Scooter-Unfälle verwickelt. Werkfoto: NAVEE

Pedelecs

Pedelecs verbinden das Fahrgefühl eines Fahrrads mit Geschwindigkeiten eines Moped: Rund zwei Millionen Pedalfahrräder mit elektrischem Zusatzantrieb setzt der Handel jährlich ab. Auf der Gegenseite steht eine erhebliche Zahl tödlicher Unfälle. 2024 starben laut Statistischem Bundesamt insgesamt 441 Radfahrer im Straßenverkehr, 192 davon waren auf dem E-Bike unterwegs. Mit Helm, Sichtbarkeit, Technikcheck und Training gewinnen Pedelecfahrer ein Plus an Sicherheit. Autofahrer, Lkw-Lenker, Radfahrer und Fußgänger wiederum helfen mit Abstand und Aufmerksamkeit, dass die elektrischen Zweiräder zum Gewinn für nachhaltige Mobilität werden.



Mehr Pedelecs - mehr Verantwortung im Straßenverkehr. Werkfoto: GTÜ

Gute Planung macht den Unterschied



Die Reichweite mit einem großen Wohnwagen kann sich unter ungünstigen Bedingungen etwa halbieren. Werkfoto: CIVD

Wer jahrelang mit dem Verbrenner und Wohnwagen unterwegs war, steht beim Umstieg auf ein Elektroauto vor neuen Fragen: Funktioniert der gewohnte Campingurlaub genauso? Wie weit komme ich mit Anhänger und wo kann ich mit Gespann laden?

Ein Blick in die Fahrzeugpapiere ist entscheidend. In der Zulassungsbescheinigung Teil I geben die Punkte O.1 und O.2 Auskunft über die technisch zulässige Anhängelast für gebremste und ungebremste Anhänger. Ist keine Anhängelast ausgewiesen oder freigegeben, darf das Fahrzeug keinen Anhänger ziehen.

Gerade bei älteren E-Autos kann dies der Fall sein. Sie eignen sich dann zwar unter Umständen für Transportlösungen wie Fahrradträger oder Heckboxen, jedoch nicht zum Ziehen eines Anhängers. Viele aktuelle Modelle sind dagegen für den Anhängerbetrieb ausgelegt. Je nach Modell reichen die zulässigen Anhängelasten von niedrigen Werten um 750 Kilogramm bis in den wohnwagentauglichen Bereich von etwa 1.500 bis 2.000 Kilogramm, bei größeren Fahrzeugen auch darüber.

Herstellernachweise: **Ladeinfrastruktur:** DA Direkt Versicherung, Deutzer Allee 1, 50679 Köln, Tel.: 0221/7715-5638; **Mobilitätsbildung:** TÜV-Verband e.V., Friedrichstr. 136, 10117 Berlin, Tel.: 030/760095-320; **Gute:** ACV Automobil-Club Verkehr, An der Wachsfabrik 5, 50996 Köln, Tel.: 02236/9498104; **Open:** Webasto SE, Kraillinger Str. 5, 82131 Stockdorf, Tel.: 089/85794-0; **Pedelecs:** Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ), Vor dem Lauch 25, 70567 Stuttgart, Tel.: 0711/976760; Redaktionelle Bearbeitung: AST