



Hallo E-Taxi !

Im Beförderungsgewerbe kommen elektrische Antriebe bisher kaum voran. Das beginnt sich nun zu ändern - durch mutige Unternehmer und ein cleveres Start-up aus Berlin.

Taxikutscher-Träume sehen so aus: Ein umgeleiteter Geschäftsmann kommt spätabends aus dem Kölner Flughafen und möchte zum Frankfurter Main-Tower chauffiert werden. 175 Kilometer Entfernung, 90 Minuten Fahrt. Ein „Spesen-Goldkunde“ sozusagen. Mit dem kleinen Schönheitsfehler, dass man ihn nur ein- bis zweimal pro Jahr aufliest. Die durchschnittliche deutsche Taxifahrt befördert dagegen 1,6 Personen zu einem sieben Kilometer entfernten Ziel. Eigentlich ideal für Elektro-Taxen.

Markus Wahl von Taxi Bednarz in Bochum hat es ausprobiert. Mit einem Nissan e-NV 200, den ihm Nachbar und Freund Bernd Hoose schmackhaft machen wollte. Der Versuch war nach wenigen Stunden beendet: „Für Ältere ist der Wagen zu hoch“, bemängelte der Geschäftsführer, „die Blattfedern hinten schütteln Rollstuhlfahrer richtig durch. Und 100 echte Reichweiten-Kilometer? - Ich hab' ihn am gleichen Tag wieder abgegeben.“

Tief im Westen kann man aber hartnäckig sein. Wochen später testete Wahl Nissans „Leaf“, das meistverkaufte Elektroauto der Welt. „Bis die Schildkröte kommt“ habe er die Reichweite mit 180 Kilometern ausgereizt, das Fahrgefühl war „super“, der Komfort passte. Bloß in Sachen Aufladung musste etwas passieren. Inzwischen fährt das Bochumer Unternehmen vier Leaf, hat also knapp ein Drittel seines Fuhrparks elektrifiziert. Grünstrom geladen wird über Nacht und beim Schichtwechsel über drei Normal- und zwei Schnelllader mit 6,7 und 44 kW. „Man braucht eigene Säulen“, hat Markus Wahl schnell erkannt, „bei den Öffentlichen ist kein Verlass, dass sie frei sind.“

In neun Monaten haben seine Leafs im Schnitt 40.000 Kilometer meist mit vorbestellten Kranken- und Patientenfahrten zurückgelegt und die erste Inspektion absolviert: „Da wurde bloß Wischwasser aufgefüllt.“ Es ist nicht die einzige Ursache, weswegen die Elektro-Taxen im Fahrbetrieb deutlich günstiger kommen als konventionelle Diesel-Droschken. Wahl gibt an, dass er bei den variablen Kosten unter der Hälfte der Verbrenner-Taxen liegt. „Die Kollegen aus anderen Unternehmen spotten, ob ich das Taxigeschäft revolutionieren will. Und ich sage: Lasst uns doch mal am Monatsende die Brieftaschen vergleichen. Das traut sich aber noch keiner ...“ Bis 2020 sollen fast alle seiner 13 Taxen elektrisch fahren.

Es hat so einige Gründe, weshalb man beim Bundesverband für Taxen und Mietwagen (BZP) schätzt, derzeit seien höchstens 100 Taxen in Deutschland rein elektrisch unterwegs. Zum einen das dürftige Fahrzeug-Angebot - außer den Nissan-Modellen gibt es noch nicht viel. „Der Leaf ist auch nicht gerade unser Favorit“, sagt BZP-Geschäftsführer Thomas Grätz, „man steht eher auf geräumige Modelle. Kunden kommen gern mal zu viert und haben am Flughafen reichlich Gepäck dabei.“ Doch die klassische Daimler-Droschke wird noch eine große Weile nicht elektrisch fahren, Audi hat sich schon vor Jahren aus dem Geschäft zurückgezogen. Hinzu kommt, dass mehr als 60 Prozent der Taxi-Unternehmen als Ein-Wagen-Betrieb fahren. Wer aber vor dem Bahnhof auf Kundschaft wartet, hat ein dickes Ladeproblem: Mit eingestecktem Kabel in der Schlange vorzurücken, ist unmöglich. Und Induktionsschleifen sind ferne Zukunftsmusik. Weil drohende Diesel-Fahrverbote die Branche in helle Aufregung versetzen, fordert der Verband von der Bundesregierung endlich ein Förderprogramm, das den Namen verdient.

Womöglich so wie in Österreich, wo allein in zwei Leuchtturmprojekten (Wien und Graz) inzwischen mehr als 50 E-Taxen unterwegs sind. Der Gesetzgeber fördert die Anschaffung noch bis Juni 2018 mit bis zu 8.000 Euro, es gibt einige Ladesäulen und reservierte E-Stellplätze. Die Grazer VSLB Taxi KG bietet („Luxuriös, stressfrei und leise“) sogar die Beförderung im Tesla S an. Paul Blachnik vom Transportgewerbe-Fachverband schmunzelt ein wenig, denn „man bekommt für die Strecke auch nur dasselbe Geld. Aber man fühlt sich grüner dabei.“ Richtig Ernst machte die Kommunalverwaltung im Schweizer Zermatt schon vor Jahrzehnten: Am Fuß des Matterhorns sind keine Verbrenner erlaubt, Transporte erfolgen über 500 „Elektros“, darunter 40 Taxen. Die kastenförmigen Alu-Eigenbauten schaffen nicht mehr als Tempo 20, sind aber teilweise schon seit 1977 im Dienst.

Frischer Wind weht in Deutschland, seit das Start-up „Clever Shuttle“ in vier Großstädten mit einer Art Sammeltaxi unterwegs ist. Per App wird eine Fahrt mit Start und Ziel auch kurzfristig gebucht, ein Zentralrechner bündelt ähnliche Wünsche zu einer Route. In Berlin und Leipzig ist „Clever Shuttle“ als Ergänzung zum Nahverkehr mit 50 Nissan Leaf und zehn Audi A3-Plug-ins unterwegs - in Hamburg und München sogar mit 30 Brennstoffzellen-Toyota. Im neuen Jahr soll sich die Zahl der E-Fahrzeuge verdoppeln, die der Fahrgäste auf eine Million vervierfachen, sagt Sprecherin Nora Erdbeer. Daimler und die Deutsche Bahn sind übrigens als strategische Investoren mit an Bord.

Bemerken die Kunden eigentlich, dass sie elektrisch gefahren werden? Bei „Clever Shuttle“ sei es ein Teil der Buchungsentscheidung, sagt Nora Erdbeer. In Bochum ist das im täglichen Betrieb kaum auffällig. Nur einem Jungen sei der „Piep“ beim Rückwärtsfahren aufgefallen, berichtet Markus Wahl: „Mama, das hört sich so an wie beim Gabelstapler vom Papa.“

Tom Jost