

„Wer einmal E-Auto gefahren ist, will nie wieder etwas anderes fahren“, sagt Jörg Vespermann, Chef der Fahrschule Driving School. Und dennoch ist das Geschäft mit der E-Mobilität auch für Fahrschulen mehr als zäh. Gründe gibt es viele: Von der mangelnden Reichweite, den fehlenden Ladesäulen bis zu den Kosten. Wer einen E-Führerschein macht, darf nur Automatikgetriebe fahren. Oder muss eine teure Zusatzprüfung machen.

Das zähe Geschäft mit der E-Mobilität

VON ANDRÉ PICHIRI

HANNOVER. Es ist noch ein langer Weg zur Elektromobilität. Jörg Vespermann wollte in seiner Fahrschule Driving School in Vahrenheide schon vor Jahren mit gutem Beispiel vorangehen – besser gesagt, fahren. Sein ehrgeiziger Plan, den gesamten Fuhrpark auf E-Fahrzeuge umzustellen, wird seit 2016 jedoch von immer neuen Problemen ausgebremst. Fehlende Infrastruktur, immense Kosten und antiquierte Gesetze – „es ist enttäuschend“, so sein Zwischenfazit. Doch noch hält er an seiner Vision von einer E-Fahrschule fest.

Wenn Vespermann seinen BMW i3 startet, spitzt man vergeblich die Ohren. Keine Zündung, kein aufheulender Motor, und einen dröhnenden Auspuff mit Abgasen sucht man auch vergebens. Lautlos lenkt der Unternehmer den Elektroflitzer über den Parkplatz der Fahrschule in der Dornierstraße. „Wer einmal E-Auto gefahren ist, will nie wieder etwas anderes fahren“, schwärmt er. „Man kommt leise, schnell und ohne Schalten voran.“ Das Vergnügen könnte also ungeprüft sein. Gäbe es da nicht die vielen kleinen Stolpersteine auf dem Weg zu einer elektrifizierten Fahrzeugflotte. „Der Wille ist da, aber man stößt schnell an seine Grenzen“, gesteht der Unternehmer.

Die Probleme fangen mit der begrenzten Reichweite an. Fahrschulautos müssen täglich viele Kilometer abreißen. Mit dem guten, alten „Verbrenner“ können Vespermanns Mitarbeiter unterwegs an jeder Tankstelle in wenigen Minuten Kraftstoff nachfüllen. So einfach ist die Sache bei E-Mobilen nicht. Damit den Fahrlehrern für ihre Touren immer ein aufgeladenes Auto zur Verfügung steht, ist eine logistisch komplizierte Abstimmung des Fuhrparks nötig. „Mit der jetzigen Ladeinfrastruktur ist das nicht möglich“, sagt Vespermann. In der Stadt gebe es noch immer zu wenig Ladesäulen. „Ich kann mir aber auch nicht 15 E-Autos mit 15 Säulen auf den Hof stellen“, sagt der Fahrschulinhaber. Er schaut vor die Tür auf die Dornierstraße, zeigt auf die seitlich am Straßenrand parkenden Autos. „Die Straße wurde erst vor wenigen Jahren komplett neu gemacht. Warum hat man da nicht gleich E-Parkplätze hingebaut?“, fragt er sich. „Ich würde da auch selbst eine hinstellen. Aber dafür bekomme ich ja

keine Baugenehmigung.“ „Haarsträubend“ waren Vespermanns Eindrücke, als er eine Woche lang im Strom-Auto die Region erkundete. Im Gedächtnis blieb ihm vor allem ein Erlebnis in Langenhagen, als ein E-Parkplatz von einem Verbrenner blockiert wurde. Was tun? Der Unternehmer wollte es genau wissen und steuerte die Polizeiwache an. „Die haben mich zum Ordnungsamts geschickt. Dort hieß es, dafür sei der Außendienst zuständig. Da habe ich aufgegeben“, sagt er kopfschüttelnd. Das nächste Problem: Nicht an allen Säulen gilt ein einheitliches Bezahlssystem per Paypal, App oder Kreditkarte. Oft setzen die Anbieter auf spezielle Chip-Karten, die aber auch nur an bestimmten Säulen genutzt werden können.

Zwei E-Autos hat Vespermann bislang für seine Fahrschule angeschafft. Nur ganze zehn Kunden haben seit 2016 ihre Ausbildung darin gemacht. Der größte Hemmschuh ist eine Vorgabe der EU – die Automatikbeschränkung. Da Elektroautos durchweg mit Automatik-Schaltung fahren, ist der Führerschein dann auch auf das Führen von Automatikwagen beschränkt. Um Autos mit Schaltung fahren zu dürfen, müsste eine zusätzliche Prüfung abgelegt werden. Je nach Talent und Anzahl der zusätzlichen Fahrstunden kämen so im Durchschnitt schnell noch mal weitere 600 Euro zusammen. „Deshalb macht das bislang kaum jemand“, sagt Vespermann. Hoffnung macht jedoch eine Ankündigung des Verkehrsministeriums, die antiquierte Regelung 2020 abzuschaffen. Fahrschüler sollen sich dann im Anschluss an die Automatikprüfung zusätzlich an einem Schaltgetriebe-Fahrzeug testen lassen können – ohne erneute Fahrerlaubnis-Prüfung. „In der Hinsicht sehe Licht am Ende des Tunnels. Aber ansonsten bleibt noch eine Menge zu tun“, sagt der Fahrlehrer.

Bis dahin rührt Vespermann weiter die Werbetrommel. Als Geschäftsführer der Berufskraftfahrer-Akademie Nord hat er gemeinsam mit der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg das Projekt „E-Pferdchen“ ins Leben gerufen. In Kursen können Autofahrer auf verschiedenen E-Modellen Praxis sammeln. Dazu gibt es theoretische Grundlagen, etwa zum aktuellen Fahrzeugmarkt und den unterschiedlichen Ladetechniken.



ER FÄHRT AB AUF E-MOBILITÄT: Auf dem Weg zu einer reinen E-Fahrschule wird Jörg Vespermann aber immer wieder ausgebremst.

Foto: Behrens

KEINE ANGST VOR E-MOBILITÄT

Sie kommen langsamer als erwartet, aber nun doch unaufhaltsam. Autos mit Elektromotoren spielen in der Klimaschutz-Strategie der kommenden Jahre eine entscheidende Rolle. Das Projekt E-Pferdchen will Autofahrern die Angst vor dem Strom nehmen.

Das E-Pferdchen ist eine gemeinsame Initiative der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und der Berufskraftfahrer-Akademie (BKFA) Nord. In Theorie und Praxis werden die Grundlagen rund um das Thema E-Mobilität vermittelt. Was bietet der Markt

an Fahrzeugen? Mit welchen Kosten für Anschaffung und Betrieb müssen Autofahrer rechnen? Sind Elektrofahrzeuge tatsächlich umweltfreundlich? „Auf diese Fragen liefern wir Antworten“, sagt Jörg Vespermann, BKFA-Geschäftsführer und Inhaber der Fahrschule Driving School in Vahrenheide. Fahrpraxis kann auf verschiedenen Modellen gesammelt werden. Das Angebot gliedert sich in drei Schulungsvarianten: Neben dem Anfängerkurs gibt es Weiterbildungen in zwei weiteren Stufen. Alle Infos im Netz: www.e-pferdchen.de.

Zoo-Streit um Aushilfen

Langjährig Beschäftigter freigestellt, doch neue Kräfte sollen kommen

VON THOMAS NAGEL

HANNOVER. Zoo-Chef Andreas Casdorff und der Betriebsrat Services GmbH (200 Beschäftigte): eine zerrüttete Beziehung. Die Arbeitsgerichtsverfahren häufen sich. Gütliche Einigungen sind derzeit nicht in Sicht. Im jüngsten Streit geht es darum, dass der Zoo zwei 450-Euro-Kräfte für das Hoflokal (ehemals Meyers Hof) eingestellt hat. „Wir brauchen flexible und zeitlich befristete Aushilfen“, erklärte Zoo-Sprecherin Simone Hagemeyer.

Der Betriebsrat Services hat die Zustimmung zur Einstellung verweigert. Denn ein langjähriger Beschäftigter

aus dem Gastronomie-Bereich ist seit Oktober unter Fortzahlung der Bezüge freigestellt. „Wir haben 169 Stunden im Monat zu Hause sitzen“, bringt es der Betriebsratsvorsitzende Markus Riegler auf den Punkt. Der Arbeitgeber versucht nun, sich vor dem Arbeitsgericht Hannover die fehlende Einwilligung des Betriebsrates ersetzen zu lassen.

Laut Arbeitgeberseite ist die Stelle des Beschäftigten bei der Umstrukturierung des Hoflokals überflüssig geworden. Das hinderte den Zoo aber nicht, ihm eine der 450-Euro-Stelle anzubieten. „Das ist kein Wunder“, sagt Betriebsrats-Anwalt Michael Falke. Der Beschäftigte habe

eine feste Stelle mit einem Monatseinkommen von 2600 Euro.

Um es vorweg zu nehmen: Beide Seiten konnten sich in der Güteverhandlung (mal wieder) nicht einigen. Der Kammertermin findet im Februar statt.

Der Mitarbeiter habe sich geweigert, eine andere Tätigkeit aufzunehmen, sagt der Arbeitgeber. Auch das stellt der Betriebsrat in Frage. „Er möchte gerne arbeiten“, sagt Riegler. Auch ein Vertreter der Gewerkschaft bestätigt diesen Punkt.

Will der Zoo den langjährigen Beschäftigten loswerden? Zumindest hat er auch eine Abfindung angeboten bekommen. Mündlich habe

man ihm bereits die Kündigung ausgesprochen, sagt Anwalt Falke. Vor Gericht bestreiten die Vertreter des Zoos, dass es eine Kündigung gegeben habe.

In einer ausführlichen Stellungnahme erklärt der Zoo, dass der Betriebsrat Services GmbH frühzeitig in alle Planungen eingebunden gewesen sei. Warum aber jemand fürs Nichtstun bezahlt wird, obwohl Arbeitskräfte benötigt werden, wird darin nicht erklärt.

Derzeit gibt es noch drei weitere Verfahren zwischen dem Zoo Hannover und der Betriebsrat Services GmbH. Der Arbeitgeber hat eine Mediation zwischen den Streithähnen vorgeschlagen.

enercity
Winter-lounge
am KundenCenter

Der perfekte Winterspaß für Firmen,
Freunde und Familien: Eisstockschießen inklusive
Glühwein mitten in der Stadt. Mittwochs bis samstags
vom 4. bis 21. Dezember. Jetzt Bahn reservieren:
enercity.de/winterlounge

Samstag ist Familientag:
kostenfrei und mit Anmeldung vor Ort.