

CHIEMSEEKONFERENZ

Im Dschungel der Elektro-Mobilität

Elektroautos können mittelfristig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dafür müssen Politik und Industrie aber noch einiges tun, im internationalen Vergleich hinkt Deutschland hinterher. E-Mobilität hat hierzulande in erster Linie ein Imageproblem.

VON DIRK BREITFUß

Greimharting/Chiemsee – Das waren zentrale Erkenntnisse der Chiemseekonferenz gestern Vormittag im Gemeindehaus Greimharting. Der Abwasser- und Umweltverband (AUV), Verbund der zehn Anliegergemeinden, hatte sich für seine große Tagung diesmal Elektromobilität als Thema ausgewählt und vier ausgewiesene Fachleute als Referenten gewinnen können.

„Wir brauchen unbedingt das E-Auto mit 500 Kilometer Reichweite, damit die Leute merken, dass sie es gar nicht brauchen“, denn 90 Prozent aller Autofahrten gehen über weniger als 50 Kilometer. Stefan Sachs, Berater und Dozent, der seiner Frau schon vor 25 Jahren ein E-Mobil zur Hochzeit geschenkt hat, brachte das Imageproblem der strombetriebenen Pkw auf den Punkt: zu teuer, zu wenig Reichweite, zu wenige Lademöglichkeiten – das sind die gängigsten Vorurteile.

0,06 Prozent der Autos in Deutschland sind elektrisch

Der Schlechinger und die übrigen Referenten widerlegten im voll besetzten Gemeindefestsaal die Vorurteile, kritisierten aber auch, dass Deutschland hinterherhinkt. Gerade mal 25.000 von 45 Millionen Autos im Land sind elektrisch betrieben, also 0,06 Prozent, eine eher „homöopathische Dosis“, wie Dr. Johann Schwenk konstatierte. Der Chef der Projektleitstelle

	kW / A Anschluss	km Strecke in 1 Stunde geladen	Investition
privat	 2,3 / 10	11 km	Nichts
	 3,0 / 13	14 km	ca. 50 Euro
öffentlich	 11 / 16 CEE	51 km	ca. 50 – 200 Euro
	 22 / 32 CEE	98 km	
	 3,7 / 16 Typ2 / 1~	16 km	Wallbox 700 – 2.000 Euro
	 7,4 / 32 Typ2 / 1~	33 km	
 11 / 16 Typ2 / 3~	51 km	Säule ab 8.000 Euro	
 22 / 32 Typ2 / 3~	98 km		
	 43 AC, 50 DC Schnellladung	über 200 km	Ab 30.000 Euro

Annahme: Verbrauch 18kWh/100km, 80% Ladewirkungsgrad

Die Leistungen und Kosten verschiedener Ladetechniken für E-Autos stellt diese Grafik gegenüber, die Stefan Sachs gestern in Greimharting präsentierte.

GRAFIK AUV CHIEMSEE



Die Referenten der Chiemseekonferenz: Dr. Johann Schwenk, die Ingenieure Stefan Sachs und Georg Beyschlag sowie Tilo Teply (von links).

FOTO DB

Elektromobilität Bayern, angesiedelt bei Bayern Innovativ in Nürnberg, war mit einem Benziner gekommen, weil er nicht wusste, wo er in München ein E-Auto hätte aufladen können.

Politik und Industrie seien in der Pflicht, Technologie und Rahmenbedingungen zu verbessern. „Die Kommunen tun einiges, aber es wird ihnen nicht leicht gemacht“, monierte Schenk.

Als eine wesentliche Schwachstelle diagnostizierte er, dass es kein zentrales Register gebe. Seine Organisation entwickle deshalb einen Ladeatlas, in dem nicht nur Standorte, sondern auch ergänzende, wichtige Angaben für E-Auto-Fahrer hinterlegt

werden, wie Zahlungsmodalitäten oder technische Ausstattung. „Die Infrastruktur muss auf ein gemeinsames Niveau gehoben werden, damit man überall kundenfreundlich mit dem Handy zahlen kann“, sieht Schwenk als eine der Voraussetzungen dafür, dass E-Mobilität erfolgreich werden kann.

Dass dies als Beitrag zum Klimaschutz nötig ist, untermauerte Sachs mit aufrüttelnden Zahlen über die Kohlendioxidbelastung der Atmosphäre oder die Übersäuerung der Weltmeere.

Sein fast einstündiger Vortrag machte vor allem eines deutlich: Das Thema ist extrem komplex. Deshalb plädiert er für unabhängige, zen-

trale Anlaufstellen zur Beratung. Der AUV habe hier ideale Voraussetzungen, eine Vorreiterrolle zu übernehmen.

„Geben Sie ein paar hundert Euro für Beratung aus“.

Stefan Sachs

Privaten Interessenten riet Sachs angesichts der komplexen Materie: „Geben Sie ein paar hundert Euro für unabhängige Beratung aus.“ Diese Intention würde sich allemal rechnen, zumal inzwischen für rund 8000 Euro sehr gute gebrauchte Re-Importe aus anderen europäi-

schen Ländern zu haben seien, die schon früher den Kauf von E-Autos gefördert haben als Deutschland. Auch der neuen Generation deutscher Fabrikate attestierte der Schlechinger ein verbessertes Preis-Leistungsverhältnis.

Ein Dutzend Modelle verschiedener Hersteller, die AUV-Umweltbeauftragte Alexandra Nawroth organisiert hatte, konnten die Besucher in den Pausen probefahren und nahmen das Angebot zahlreich an.

Sachs äußerte sich in seinem Referat sehr kritisch zu sogenannten Plug-In-Hybriden, also Fahrzeugen mit Elektro- und Verbrennungsmotoren. Kommunen emp-

fahl er deshalb, bei der Auflage von Förderprogrammen zu überlegen, ob sie solche Plug-Ins überhaupt darin aufnehmen.

„Wie der Strom ins Auto kommt“ schilderte Georg Beyschlag, Gründer und Sprecher der „mobilStrom-Initiative Chiemgau“, die inzwischen in der Region 15 Ladestationen betreibt. Auch andere Anbieter bauen ihre Netze sukzessive aus. Trotzdem hinkt der Chiemgau noch hinterher, belegte Beyschlag beispielhaft mit einer Karte, auf der alle Ladestationen in Amsterdam markiert waren – praktisch an jeder Straßenecke.

Immerhin habe die EU inzwischen das Steckersystem einer deutschen Firma (Mennekes) zur Norm erklärt, was Planungssicherheit beim Bau neuer Stationen schaffe.

Modell für Solartankstelle vorgestellt

Beyschlag stellte auch den eigenen Entwurf für eine Solartankstelle vor, den er mit einer Eggstätter Zimmerei entwickelt hat. Unter einem Dach würde eine solche Anlage, die 35.000 bis 45.000 Euro kosten würde, Lademöglichkeiten für verschiedene E-Auto-Typen, aber auch für E-Bikes bieten. Das wäre Neuland, die nächstgelegene Solartankstelle steht in Kufstein-Süd nahe der Autobahn.

Und noch einen spannenden Vorschlag für Häuselbauer hatte der Ingenieur dabei. Weil die Speicher von E-Autos doppelt so hohe Kapazitäten haben wie die bisher angebotenen Hausspeicheranlagen für Strom, könnte der Pkw, wenn er in der Garage steht, nicht nur den Strom für Fernsehen und zum Kochen liefern, sondern, wenn ihn der Hausherr nicht braucht, der gespeicherte Strom auch andere E-Auto-Fahrern angeboten werden – zu Kilowattpreisen, die etwa dreimal so hoch sind wie die Vergütung bei der Einspeisung ins öffentliche Netz.