

Frühlingsfest in Pfalzgrafenweiler

Am 17. April fand das Frühlingsfest in Pfalzgrafenweiler statt. Das Wetter zeigte sich zwar nicht von seiner frühlingshaften Seite: Bewölkung, zeitweise Regen und Temperaturen unter 10°C. Dennoch war der Besucherandrang beachtlich.



Am Bioenergie-Kraftwerk II waren einige der Fahrzeuge von WeilerMobil ausgestellt: der BMW i3, der Nissan Leaf, der Renault Kangoo, zwei Renault Zoë und der smart electric drive. Die Besucher nutzten eifrig die Gelegenheit, um sich über die Fahrzeuge zu informieren und sie auch zur Probe zu fahren – allein oder mit fachkundiger Begleitung. Vielleicht haben wir den einen oder anderen auch überzeugen können sich bei WeilerMobil anzumelden und am Carsharing teilzunehmen.

Reisebericht von Roland Schulé

Mein Reiseziel befand sich in Dürrn, einem Weiler zwischen Pforzheim und Bretten. Für die Fahrt dorthin verwendete ich meinen privaten smart electric drive. (Die gleichen Bedingungen treffen auch für den smart von WeilerMobil zu; die Fahrzeuge sind sich recht ähnlich.) Die einfache Strecke von Waldachtal über Altensteig, das Enztal und Pforzheim beträgt 75 km. Am Zielort bestand keine Möglichkeit, den smart wieder aufzuladen. Also machte ich auf dem Rückweg Station beim Autohaus Walter in Pforzheim.

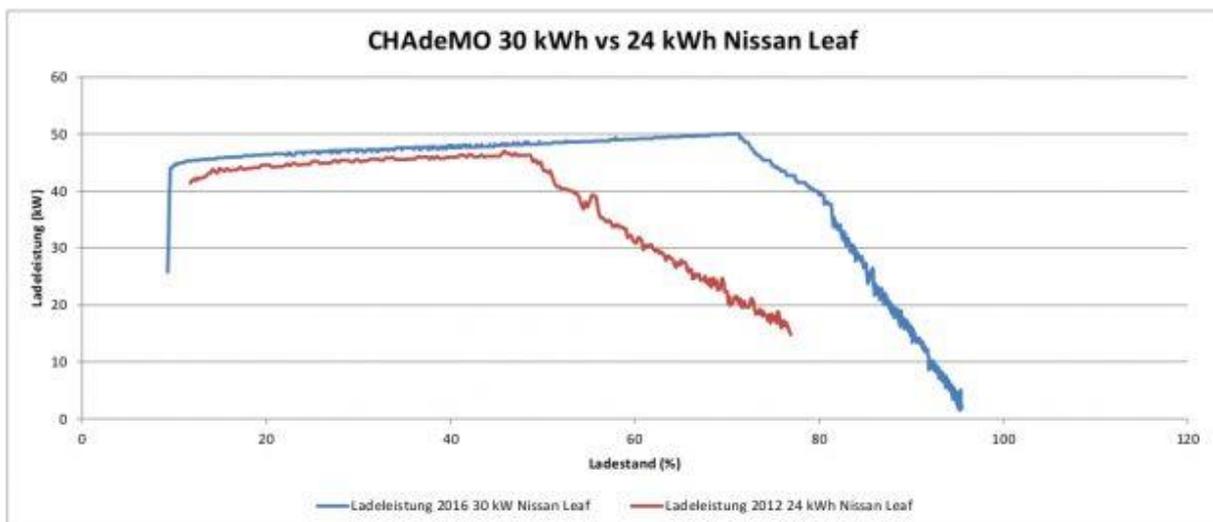
Die dortige Ladestation ist recht einfach zu bedienen: Kabel einstecken und an der Ladesäule den Startknopf drücken. Leider liefert sie an der Typ-2-Steckdose nur 11 kW. Deshalb lud ich nur so viel, um die Ladestation in Bad Wildbad-Calmbach sicher zu erreichen. (Im Nachhinein habe ich festgestellt, dass ich Calmbach auch ohne diese Zwischenladung erreicht hätte.) Die dortige Ladestation liefert 22 kW, also doppelt so viel Strom und entsprechend kürzere Ladedauern. Um den Ladevorgang zu starten muss man die Energie Calw anrufen (07051 7932949) und nach der Ansage des Telefoncomputers die Nummer der Ladestation eintippen und schon kann's losgehen. Ein kurzer Spaziergang an der Enz genügte und schon war die Batterie voll.



Ladesäulen des Autohauses Walter in Pforzheim (Foto Forum Goingelectric): an der Typ-2-Ladesäule (blau) ist eine Zoë angeschlossen, beim Leaf muss noch der Stecker der Chademo-Ladesäule (weiß) eingesteckt werden.

Eine Woche später fand die gleiche Tour statt. Um diesmal nicht zweimal laden zu müssen, wählte ich den Nissan Leaf von WeilerMobil. Ja wie, wird der aufmerksame Leser der Newsletter fragen: war nicht im vorigen Newsletter die Rede davon, dass der Leaf nur mit 3,7 kW lädt? Stimmt schon, aber das Autohaus Walter besitzt außer der Typ-2-Ladesäule auch eine der seltenen Chademo-Ladesäulen. Wieder auf dem Rückweg steckte ich den Leaf an die Chademo-Ladesäule, drückte den Startknopf und schon flossen 50 kW in die Batterie. Eigentlich hätte eine Viertelstunde genügt, aber da sich der Hunger bemerkbar machte, ging ich den Döner Kebab gegenüber (sehr zu empfehlen: mit selbst gebackenem Fladenbrot!). Nach einer halben Stunde kehrte ich zurück und die Chademo-Ladesäule zeigte einen Ladezustand des Leaf von 91 % an. Genug, um sorglos nachhause brausen zu können und das Fahrzeug noch halb voll bei WeilerMobil wieder anzustecken.

Aber wieso nur 91 % Ladezustand, das Fahrzeug war doch viel länger angeschlossen, als für eine Vollladung erforderlich? Ich recherchierte im Internet und fand eine Kurve der Ladeleistung des Leaf (Vielen Dank an Forumsmitglied Guy für die messtechnischen Aufzeichnungen!).



Für unseren Leaf gilt die rote Kurve. Bereits bei einem Ladezustand von 50 % knickt die Ladeleistung ab und erreicht alsbald nur die niedrige Ladeleistung wie bei Typ 2. Die Aussage im vorigen Newsletter – volle Ladeleistung bis 80 % - muss also korrigiert werden.

Für den neuen Leaf mit größerer Batterie (blaue Kurve) träfe allerdings die Aussage eher zu.

Förderung der Elektromobilität

Die Bundesregierung und die Autoindustrie haben sich auf Kaufprämien für Elektroautos geeinigt. Um die schleppende Nachfrage anzukurbeln, soll es demnach für reine E-Autos Zuschüsse von 4000 Euro geben, für Autos mit Plug-In-Hybridantrieb 3000 Euro. Die Kosten sollen sich der Bund und die Hersteller jeweils zur Hälfte teilen. Wenn der Käufer eines Neuwagens auf dessen Rechnung eine Prämie von mindestens 2000 Euro (Elektroauto) bzw 1500 Euro (Plug-In-Hybrid) vorweist, so erhält er vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle nochmals 2000 bzw. 1500 Euro als Prämie. Der Prämientopf des Bundes ist auf 600 Millionen Euro begrenzt; es gilt die Reihenfolge der Antragsstellung.

Prämien sollen jedoch nur für Modelle mit einem Listenpreis von maximal 60.000 Euro für ein Basismodell möglich sein. Außerdem soll der Ausbau von Ladestationen mit 300 Millionen Euro gefördert werden.

Die Prämie ist durchaus umstritten. Vielen hätte der Ausbau der Ladestationen genügt und kritisieren, dass letztlich der Steuerzahler den Kauf von Elektroautos mitfinanziert. Hier wäre ein Bonus-Malus-System wie in Frankreich sinnvoller gewesen: d.h. Käufer von Fahrzeugen mit hohem CO₂-Ausstoß leisten eine Strafzahlung; aus diesen Einnahmen wird wiederum die Anschaffung schadstoffarmer Fahrzeuge gefördert. Auch ein stärkeres Engagement der Fahrzeughersteller wurde gefordert.

Veranstaltungshinweise

3. Juni 2016 2. Bad Boll Elektromobilitätstag

14 bis 17 Uhr auf dem Parkplatz der Evangelischen Akademie Bad Boll. Einladung der Evangelischen Akademie Bad Boll und der WALA Heilmittel GmbH:

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie wieder so zahlreich wie im letzten Jahr kommen, Ihre Fahrzeuge bei der Ausstellung präsentieren und dem Publikum für Fragen und vielleicht sogar Probefahrten zur Verfügung stehen!

Anstelle von Vorträgen möchten wir dieses Mal in ca. 20-minütigen Workshops ein paar kurze Schlaglichter auf das Thema Elektromobilität werfen. Diese Workshops finden statt in einer Garage direkt bei der Fahrzeugausstellung. Wir denken an Themen wie z. B.

- Welche Förderung ist sinnvoll?
Was hat das E-Mobilitätsgesetz gebracht? Was ist noch geplant? Was müsste passieren? Sind Prämien ein sinnvolles Instrument zur Förderung der E-Mobilität? Dazu auch Blick ins Ausland: Was haben Prämien und andere Förderinstrumente dort gebracht?
- Ladeinfrastruktur
Was ist der Stand, was ist geplant? Wie muss es mit der Ladeinfrastruktur weitergehen? Wer ist in der Verantwortung? Wie kann/muss die Politik steuern?
- Woher kommt der Strom?
Reicht der regenerativ erzeugte Strom? Belastung der Stromnetze durch Elektrofahrzeuge, Batterien als Puffer im Stromnetz, Synergien von gemeinsamer Energiewende und Verkehrswende
- Wie nachhaltig ist die Batterie?
Verfügbarkeit von Lithium, Lebenszyklus/Recycling, energetische Amortisation, Stand und Ausblick Batterietechnologie, Alternativen zu Lion-Technologie?

- **Mobilitätskultur**
Wie viel Reichweite ist wirklich nötig? Ändert sich das Mobilitätsverhalten, wenn man elektrisch fährt? Wie sieht eine nachhaltige Mobilitätskultur aus, in der Elektromobilität ihren Platz hat?
- **Elektroleichtmobilität**
Welche Alternativen zum Auto gibt es? Welches Fahrzeug eignet sich wofür? (Zusage von Dieter Volkert, TWIKE-Center Öhringen)
- **Talkrunde zur Position des Verkehrsclubs Deutschland zur Elektromobilität**
Jobst Kraus, Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat des VCD (zugesagt),
Stefan Krüger, Electrify BW (angefragt)

Für diese Garagenworkshops suchen wir noch kompetente Menschen, die einen kurzen Impuls zu einem Thema geben. Wenn Sie dazu Vorschläge und Ideen haben, freuen wir uns über eine Mail oder einen Anruf! Um besser planen zu können, bitten wir um eine kurze Rückmeldung, ob wir mit Ihnen rechnen dürfen. Aussteller*innen und Mitwirkende laden wir gerne zum Mittagessen am 3.6. um 12:30h in der Evangelischen Akademie ein. Auch dafür erbitten wir eine formlose Anmeldung.