

Mobilität in Roßdorf: Heizungsservice mit E-Cars

Vor einiger Zeit bekam ich den Tipp, dass die Heizungsfirma Enzmann vier Elektroautos im Einsatz hat. Das bot die Gelegenheit, nach dem Beschluss der Bundesregierung zur Förderung solcher Autos erstmals über die Elektromobilität und die Erfahrungen damit zu berichten.

Die Firma betreut ständig über 1.500 Wartungskunden im Rhein-Main-Gebiet. Dafür werden drei vollelektrisch betriebene Renault Kangoo ZE als typische Kastenwagen mit großem Nutzvolumen und leichter Beladbarkeit genutzt.

GRUND FÜR ELEKTROMOBILE

Wie kam es dazu? Die Firma hat 1998 damit begonnen, Blockheizkraftwerke zu installieren, auch im eigenen Haus. Die produzieren nicht nur Wärmeenergie, sondern nebenbei auch Strom. Und weil die Elektrizität nur zu 50% im Haus verbraucht werden konnte und dennoch rund 50% teuer vom Stromlieferanten extern zugekauft werden mussten, wurde mit den 50% überschüssigem Eigenstrom zunächst ein Heizstab im Pufferspeicher der Heizung betrieben. Viel lieber hätte Herr Enzmann damit die Batterien eines Elektroautos aufgeladen, aber die hatten zu der Zeit nur eine Reichweite von 5 km.

Im Oktober 2014 bot sich die Gelegenheit, günstig einen Renault Kangoo ZE aus einer Konkursmasse zu erwerben. Mit diesem Fahrzeug konnten erste Erfahrungen für den Einsatz als Service-Fahrzeug gewonnen werden. Vor einem Jahr kamen dann zwei weitere Fahrzeuge gleichen Typs hinzu.

ERFAHRUNGEN IM ALLTAGSBETRIEB

Die Servicetechniker waren zunächst enttäuscht von der Reichweite der E-Cars. Sie haben jedoch gelernt, dass man mit einem sanfteren und vorausschauenden Fahrstil (geringe Beschleunigung und gleichbleibende Geschwindigkeit), Rückgewinnung von (Motor-) Bremsenergie und Nutzung des ECO-Modus die Reichweite deutlich erhöht. Im Sommer erreicht man 60 bis 100 km (Herstellerangabe: im NEFZ 170 km). Im Winter ist es weniger wegen der Heizung und der generell geringen Batterieleistung bei Kälte. Dies kennen auch E-Bike-Fahrer.

DAS VIERTE FAHRZEUG: TESLA MODELL S

Eine viel größere Reichweite hat das vierte Auto. Dafür ist der große Tesla bekannt. Und weil der Autohersteller sogenannte Supercharger-Ladestationen strategisch für Langstrecken platziert hat, kann man problemlos ganz Deutschland bereisen. 30 Minuten (Kaffee-) Pause reichen, um wieder 80% Batteriekapazität zu erreichen. Als vor einigen Monaten der Austausch seines AUDI A6 anstand, hat Herr Enzmann sich für dies um ca. 26.000 EURO teurere Auto entschieden. Dieser „Batterieaufpreis“ amortisiert sich nach ca. 5-6 Jahren durch Nutzung des Stroms aus seinem BHKW oder kostenlos am Supercharger, Wegfall der Steuer und weniger Inspektionen und Reparaturen.

BETANKEN DER E-CARS

Die Fahrzeuge werden grundsätzlich über Nacht aufgeladen. Im Winter geschieht dies ausschließlich aus dem quasi kostenlosen Strom der BHKW. Im Sommer wird das Warmwasser in ca. 5-6 Stunden per BHKW erhitzt. Wenn man darauf achtet, die Betriebszeit des BHKW auf die Ladezeit der Fahrzeuge abzustimmen, kann man sie mindestens teilweise quasi CO₂-frei laden. Es ist geplant, zur Optimierung eine PV-Anlage zu installieren.



Bild (v. li. nach re.): Service-Fahrzeug am Ladekabel, Fuhrpark mit Elektroautos, Rückansicht des „Großen“

500.000 E-CARS BIS ZUM JAHR 2020 BEDEUTET MEHR CO₂
Im Betrieb stoßen die reinen Elektroautos kein CO₂, NO_x oder SO₂ aus. Allerdings wird je nach Art der Stromproduktion Primärenergie verbraucht. Sollten wegen der Förderung von je 4.000 EUR bis 2020 zusätzlich 500.000 E-Cars zum Einsatz kommen, müssen die Kohlekraftwerke die zusätzliche Leistung bereitstellen. Und damit wird mehr CO₂ ausgestoßen, als wenn Fahrzeuge Benzin oder Diesel tanken. Das heißt auch, dass neben den Fahrzeugherstellern die Energieerzeuger daran verdienen. Haben Sie dies einmal von üblichen Presse gelesen?
REG.eV, Claus Nintzel, Vorstandsmitglied