

Elektrobetrieb jetzt elektrisiert



In Altena funktioniert auch die Schnellladung des Mitsubishi

Sabine Jungkurth mit ihrem Vater Ewald an der ersten Altenaer Elektro-Tankstelle. Betankt wird das erste E-Mobil der Jungkurth-Flotte. Die Ladesäule steht auf dem Firmengelände an der Rahmedestraße 316. Auch die Heimatzeitung stellte den i-MiEV bereits vor, konnte ihn

aber nur mit 230 Volt über die rechte Fahrzeug-Steckdose laden. Die Jungkurth-Ladung ermöglicht die Schnellladung mit höherer Spannung und Stromaufnahme; dazu dient die linke Fahrzeugsteckdose des japanischen Elektroautos. ■ Foto: T. Keim

Wo der Sprit aus der Steckdose kommt

Firma Jungkurth richtet Altenas erste Elektro-Tankstelle ein. Firmenflotte um ein E-Mobil ergänzt. Reichweite des Mitsubishi I-MiEV bei 100 Kilometern

Jetzt hat die Elektroautomobilität auch Einzug in die Burgstadt und das ehemalige Oberzentrum des Lennetals gehalten. In Altena gibt es das erste Elektroauto der Neuzeit.

ALTENA ■ An der Rahmedestraße kann man an sofort kostenlos tanken, wenn man zwei Voraussetzungen mitbringt: Man ist Besitzer eines Elektroautos, und man ist Kunde der Firma Jungkurth. Auf dem Firmengelände des Elektrobetriebes an der Rahmedestraße 316 ist die erste Altenaer Stromtankstelle eingerichtet worden.

Ein Grund dafür ist, dass die Firma jetzt auch in den Verkauf von E-Zapfsäulen eingestiegen ist, ein anderer Grund das erste Elektroauto der Jungkurth-Flotte ein Mitsubishi I-MiEV. Die für den deut-

schen Markt vielleicht etwas unglückliche Abkürzung steht übrigens für Mitsubishi innovative electric vehicle, auf gut Deutsch also innovatives Elektrofahrzeug. „Wir wollen auch in diesem Bereich die Nase vorn haben“, meint dazu Geschäftsführerin Sabine Jungkurth. Das sei auch kennzeichnend für die bisherige 75-jährige Firmengeschichte, ergänzt ihr Vater Ewald.

In der Elektromobilität sieht die Betriebswirtin ein gesellschaftliches Zukunftsthema. „Wir wollen uns rechtzeitig damit auseinandersetzen.“ Man wolle auf diesem Weg natürlich Kompetenz erwerben, um diese an die Kunden weitergeben zu können. Die Anschaffung des neuen Fahrzeuges erfolgte über den regionalen Energie-

versorger Enervie (Mark-E). Vorstandssprecher Ivo Grünhagen hatte das Altenaer Unternehmen für die Idee begeistert und zusammen mit einer Leasingfirma auch die Anschaffung in die Wege geleitet. Der Mitsubishi und die E-Tankstelle spielen ein Stück Zukunftsmusik. Sabine Jungkurth: „Noch ist das E-Mobil für unser Unternehmen gegenüber konventionellen Fahrzeugen nicht rentabel.“ Dies könne sich aber in den nächsten Jahren durchaus ändern.

Auch eine komplette Firmenflotte aus Elektrofahrzeugen hält das Rahmeder Unternehmen für denkbar, dies aber eher mittel- oder langfristige. Entscheidend dürfte da die Entwicklung der Akkumulatorentechnik sein, also der eingebauten Batterien.

Wenn das Mitsubishi-Fahrzeug vollständig entladen ist, dauert eine Voll-Aufladung rund sechs Stunden. In der Praxis müsse das aber kein Nachteil sein, ergänzt Ewald Jungkurth. Da der Akku keinen so genannten Memory-Effekt kennt, kann der Energiespeicher jederzeit und auch mal zwischendurch aufgeladen werden.

Das jüngste Mitglied der Jungkurth-Flotte bringt es auf eine Leistung von 35 kW (47PS) und hat eine Reichweite von etwa 100 Kilometern. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 130 Stundenkilometern.

Im Kreis gibt es derzeit 24 reinrassige Elektrofahrzeuge und 159 Hybrid-Autos. Zum Vergleich: Insgesamt sind MK-weit 229 000 Pkw angemeldet. ■ tk

Folge 25

Höchst elektrisierend



Unsere neue Mobilität: Das E-Auto kommt. Aber wer baut es und woher kommen seine Teile? Noch aus Plettenberg?

Zusätzlicher Umsatz für Autobauer und EVU

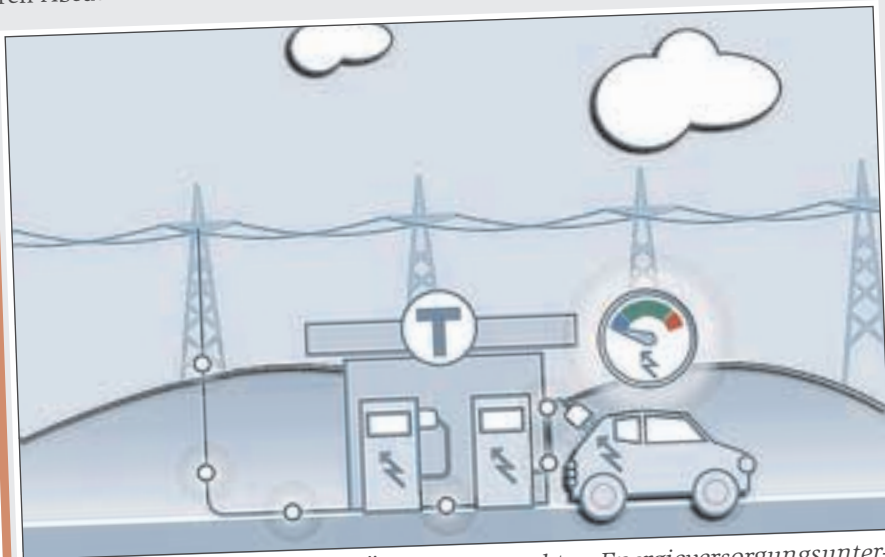
Gesellschaft für ökologische Forschung: Es geht nicht um Umweltschutz, sondern um neue Märkte

Bereits Ende der 90-er Jahre sollten eine Mio. Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen rollen. Deshalb beschäftigte sich 1992 der Gesellschafts- und Verkehrswissenschaftler Dr. Wolfgang Zängl mit der Elektroautomobilität und formulierte als Ergebnis einer umfassenden Studie „Elektroautos – nein danke.“

bilindustrie bedeutet ein Elektrofahrzeug zusätzlichen Umsatz, weil es bedeutend teurer ist. Dieses Aufgeld kann man den sogenannten umweltbewussten Autofahrern anscheinend leicht aus der Tasche ziehen. Der Leiter der VW/Audi-Konzernforschung [1992], Barske, schrieb aus zwar ideologischen Gründen, aber nicht ganz zu Unrecht: »Das Elektroauto ist ein Fahrzeug für Reiche; die Armen müssen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.«

Für Zängl stand bereits 1992 fest, dass das Elektroauto ein Zweitfahrzeug sein werde und er zitierte in seiner Arbeit Dr. Peter F. Heidinger, den Vorstandsvorsitzenden der Energie-Versorgung Schwaben AG: Er »verhehlt nicht, dass die Energieversorger sich so auf neue Märkte vorbereiten. Der elektrisch angetriebene Zweitwagen werde zwischen 1000 und 2000 Kilowattstunden Strom im Jahr verbrauchen und damit das 'mit Abstand stromintensivste Gerät im Haushalt' sein.« ■ as

■ Bekannterweise platze die erste Elektroautoblaste, was die Politik nicht davon abhielt, ab 2008 erneut das Thema Elektroautomobilität anzuschleichen und nun für 2020 eine Mio. Elektrowagen anzukündigen. So liest sich Zängls Forschung von 1992 (sie wird heute immer noch vertreiben), als schriebe er aktuell über unsere Tage und die Regierung Merkel. Der Wissenschaftler urteilt, die Elektrizitätswirtschaft plane die Eröberung eines neuen Absatzmarktes für ihr Produkt Strom. Auch die Automobilhersteller hätten zuvorderst ihren Absatz im Sinn: „Für die Auto-



Unter dem Deckmantel der Ökologie versuchten Energieversorgungsunternehmen, per E-Auto neue Absatzmärkte zu erschließen, und die Autofabriken wollten höchstpreisige Autos absetzen, lautete schon 1992 der Vorwurf der Gesellschaft für ökologische Forschung.

Elektroautos fördern, Landflucht verhindern

BUND-Vizevorsitzender in Halver: Sprit wird in 15 Jahren unbezahlbar sein. Junge Leute auf dem Land brauchen dann Mobilität mit dem Stromauto – oder sie wandern in die Ballungszentren ab

Wenn Mobilität auf dem Land nicht mehr bezahlbar ist, wird der Raum ausbluten, wird die Jugend abwandern. Um das zu verhindern, wird das Elektroauto gebraucht. Sagt der stellv. Bundesvorsitzende des Bund für Umwelt- und Naturschutz.

HALVER ■ Klaus Brunsmeier sprach auf der Informationsveranstaltung „Elektromobilität im ländlichen Raum“, die die Stadt Halver gemeinsam mit der Schleifkottenbahn ausrichtete. Er schlug einen weiten Bogen von der Strukturförderungs-Initiative „Regionale 2013“ über Förderprogramme des Landes bis

hin zur eventuell kommenden Elektromobilität.

Brunsmeyer regte an, die Abwanderung der Jugend aus dem ländlichen Raum zum Thema zu machen. „Die jungen Leute können sich in 15 Jahren den Sprit nicht mehr leisten.“ Das bedeute – gebe es bis dahin keine Mobilitäts-Alternative – das Ende der persönlichen mobilen Autarkie. „Dann wandert die Jugend in die geförderten Zentren ab.“ Denn dort sei man dank funktionierender Netze des öffentlichen Nahverkehrs und wegen der besseren Angebote urbanen und kulturellen Lebens auch ohne eigenen fahrbaren Untersatz all-

umfassend versorgt. Für Brunsmeier geht es also darum, der Landflucht zu begegnen und die Region lebenswert und lebensfähig zu erhalten. Er geht das Thema Elektroauto nicht technisch, sondern regionalpolitisch an – außerdem umweltpolitisch: „Der Strom für die Elektroautos soll nicht aus Kohle oder Atomkraft kommen. Wir wollen dafür zusätzlich erzeugte erneuerbare Energie verwenden.“

Der stellv. BUND-Bundesvorsitzende betonte aber, dass das Elektroauto nicht das Allheilmittel sei: „Der Öffentliche Personennahverkehr muss Priorität haben.

Die Reporter hinter dieser ST-Serie:

Arkadiusz Goniwiecha
Anne Christine Hundt
Stefan Aschauer-Hundt

Alle Folgen auch unter www.suederlaender-tageblatt.de

„Der Individualverkehr kann es nicht leisten.“

■ Gezielt fördern

Klaus Brunsmeier gestand ein, dass das E-Auto nach bisherigem Preisstand wirt-

schaftlich nicht zu begründen und zu betreiben ist – und regte daher dringend an, das E-Fahrzeug über „Markteinführungsprogramme“ durchzusetzen. Analog zum EEG (Erneuerbare Energiengesetz) solle die Förderung des Elektroautos vorangetrieben werden. Hinzukommen sollten die Bevorzugung elektrischer Fahrzeuge in Umweltsphären und eine steuerliche Besserstellung.

Abschließender Appell an die Teilnehmer der Informationsveranstaltung in Halver: „Lassen Sie uns die E-Mobilität und die erneuerbaren Energien in Südwestfalen voranbringen!“ ■ as



Klaus Brunsmeier ist Vertreter der Naturschutzverbände im Regionalrat Arnsberg, stellv. BUND-Bundesvorsitzender und Mitglied im ZDF-Fernsehrat. Er befürwortete in Halver Elektromobilität auf dem Land. ■ Foto: Aschauer-Hundt