

Folge 28

Höchst elektrisierend



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

## Mit Staatsknete unhaltbare Merkel-Versprechen retten

Eine Million E-Fahrzeuge bis 2020 illusorisch

Nach 28 Folgen über das Elektroauto wagen wir eine Prognose: Das Versprechen von Bundeskanzlerin Angela Merkel, bis 2020 eine Mio. E-Fahrzeuge auf die Straßen zu bringen, ist illusorisch. Das E-Autoprogramm passt weder kaufmännisch noch technisch noch umweltpolitisch.

In dieser „Notlage“ hat die Regierung soeben beschlossen, die staatliche Förderung der Elektroautos deutlich auszuweiten: Elektroautos werden nicht mehr nur fünf, sondern nun zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Die Dienstwagenbesteuerung wurde so geändert, dass die teureren E-Autos nicht weniger attraktiv sind als

die herkömmliche Wagen. Zudem sollen die Kommunen den E-Autos die Benutzung von Busspuren erlauben können. Auch Fahrspuren nur für Elektroautos sollen möglich sein. Außerdem beinhaltet das E-Paket die Zusage der Regierung, die Forschung und hier vor allem die Batterietechnik – bis 2013 mit zusätzlich einer Milliarde Euro zu fördern. ■ as

Die Reporter hinter dieser ST-Serie:

Arkadiusz Goniwiecha  
Anne Christine Hundt  
Stefan Aschauer-Hundt

Alle Folgen auch im Netz



Die Stadtwerke Lüdenscheid geben die Reichweite ihrer Elektroautos mit 100 km an, was den Ergebnissen der ST-Tests nahekommt (wir ermittelten noch geringere Reichweiten). Karikaturist Arnd Hawlina hat sich seine Gedanken über die praktischen Auswirkungen dieser neuen automobilen Freiheit gemacht...

## Elektrofahrzeuge für die Kreisstadt leasen

Stadtwerke Lüdenscheid bieten an der Lennestraße neue Strom-Zapfsäule zum Aufladen von Kleinwagen

**LÜDENSCHIED** ■ Die Stadtwerke Lüdenscheid steigen in das Geschäft mit geleasteten Elektrofahrzeugen ein: Als ein Baustein des dazugehörigen Netzwerkes wurde gerade die erste Stromtankstelle des Unternehmens an der Lennestraße eingeweiht. Dort können die Akkus von bis zu vier Elektromobilen gleichzeitig mit Öko-Strom aus regenerativen Energiequellen geladen werden.

Vor allem unter ihren Gewerbekunden werben die Stadtwerke für ihr Leasingangebot, für das jetzt die ersten Mitsubishi-Kleinwagen mit Elektromotor gekauft wurden. Sie sind vor allem für den Stadtverkehr gedacht. Ih-

re Reichweite beträgt gut 100 Kilometer.

Die Kosten bezifferte Andreas Sippel, Leiter Innovationsmanagement der Enervie-Gruppe, auf nicht mehr als drei Euro auf 100 Kilometer. „Wir beteiligen uns am aufstrebenden Markt der Elektromobilität“, beschrieb Stadtwerke-Geschäftsführer Wolfgang Struwe die Marschrichtung für sein Unternehmen. Dabei gehe es vor allem um die Schaffung einer Infrastruktur mit weiteren Stromtankstellen, Abrechnungssystemen und den dazugehörigen Netzwerken.

Bürgermeister Dieter Dzewas verwies auf die Bedeutung von abgasfreien Fahrzeugen auch für die Zukunft

des Verkehrs in Lüdenscheid und betonte: „Wir sind froh, dass unsere Stadtwerke sich an diesem Aufschwung beteiligen.“

Im Rahmen einer Autoschau in Lüdenscheid informierten die Stadtwerke auf dem Rathausplatz über ihre Angebote zur Elektromobilität. Präsentiert wurden Pedalecs, E-Roller und das neue Elektromobil mitsamt einer dazugehörigen Stromladesäule. Dazu gab es einen Testparcours für Elektro-Räder und die Personenbeförderungsroller Segways sowie einen E-Kart-Parcours für die Kinder. Die Stadtwerke informierten dabei über die Themen Elektromobilität und Ökostrom. ■ thk

# Diese Seefahrt, die wird lustig



Mit Elektrofahrrädern entspannt an der Bigge dahinrollen

Am Biggeseesee eröffnet erstmals ein Verleih elektrischer Fahrräder, die sich neudeutsch E-Bikes oder Pedalecs nennen: Werner Flügel (Burghotel Schnellenberg), Otto und Lukas Kersting (Hotel Zur Post, Attendorn), Hans Jörg Hoppe (Fahrradfachgeschäft Hegener), Thomas Bilsing (Burghotel Schnellenberg), Tatjana Althaus (Olpe Aktiv e.V.), Stephan Schefers (Attendorner Hanse GmbH). Die

modernen Räder können an den genannten Betrieben entliehen werden. Elektroräder haben einen viel besseren Wirkungsgrad als Elektroautos, weil das Verhältnis der Fahrzeugmasse und der Batterien zum Gewicht des Fahrgastes um ein Vielfaches günstiger ist als beim Auto. Außerdem arbeitet beim elektrischen Fahrrad der Fahrer mit und verbessert damit die Leistungsbilanz.

## Jetzt kann man das Sauerland elektrisch „erBIKE“, woll?

„Pedalecs“ für die Fahrt am Biggeseesee ausleihen. Mehrere Leihstationen

Entspanntes Radfahren auf modernsten elektrischen Fahrrädern – zu neudeutsch E-Bikes oder Pedalecs – ist nach wie vor der Trend in der Region. Aus diesem Grund haben auch in dieser Saison mehrere E-Bike-Stationen rund um den Biggeseesee ihren Dienst aufgenommen.

**ATTENDORN** ■ Die Idee wurde im vergangenen Jahr von der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Biggeseesee (Attendorner Hanse GmbH und Olpe Aktiv e.V.) in Zusammenarbeit mit dem Fahrradgeschäft Hegener entwickelt. Mit dem Hotel Zur Post in Attendorn und dem Koch's Hotel in Olpe wurden Partner gefunden, die mit ihrer zentralen Lage in der je-

weiligen Innenstadt und der gleichzeitigen Nähe zum touristischen Herzen der Region, dem Biggeseesee, die idealen Ausgangspunkte für große und kleine Touren darstellen.

In diesem Jahr sind auf dem Gebiet der Stadt Attendorn noch drei weitere Partner hinzugekommen: Das Landhotel Struck, das Romantikhôtel Platte sowie die Burg Schnellenberg bieten ab sofort sowohl ihren Gästen, als auch allen anderen Kunden die hochwertigen Pedalecs der Marke Ketteler zum Ausleihen an.

Pedalecs sind elektromotorunterstützte Aluminium-Räder mit einer Reichweite bis 70 Kilometer bei „vertretbarem“ Körperersatz. Neueste Akkumulato-

ren-Technologie und modernste Motoren garantieren geringes Gewicht und hohe Zuverlässigkeit.

Dank der elektrischen Antriebsunterstützung ist uneingeschränkte Mobilität im Gelände und ein perfektes Zusammenspiel von Muskelkraft und Motor gewährleistet und einfach zu handhaben. So haben auch ungeübte oder ältere Personen die Möglichkeit, unser „Land der tausend Berge“ per Drahtesel kennenzulernen, Schönheiten zu entdecken und noch etwas für die Gesundheit zu tun.

„Wir freuen uns, dass diese innovative Technik im vergangenen Jahr sowohl von Einheimischen als auch von Gästen am Biggeseesee so positiv angenommen und das An-

gebot in dieser Saison sogar noch ausgebaut wurde,“ so Stephan Schefers von der Attendorner Hanse.

Leihen kann man sich die Räder im Koch's Hotel in Olpe (Bruchstraße 16, Tel. 02761/82520), beim Hotel Zur Post in Attendorn (Niederste Str. 7, Tel. 02722/2465), beim Landhotel Struck in Niederhelden (Repetalstraße 245, Tel. 02721/13940), im Romantikhôtel Platte in Niederhelden (Repetalstraße 219, Tel. 02721/1310) sowie im Burghotel Schnellenberg (Schnellenberg 1, Tel. 02722/6940). Die Leihpreise belaufen sich auf 25,00 Euro/Tag bzw. 15,00 Euro/1/2 Tag. Ab drei Tagen kann man für 20,00 Euro/Tag die Gegend „erBIKE“. Gäste der Hotels können die E-Bikes auch bequem im Rahmen einer Übernachtungspauschale buchen.



Bürgermeister Dieter Dzewas an der Ladesäule und Stadtwerke-Geschäftsführer Wolfgang Struwe an der Steckerpistole der neuen Stromtankstelle an der Lennestraße. Bis zu vier Autos können gleichzeitig tanken. ■ Foto: Krumm

# „Wie Porsche E-Auto-Fördermittel abgreift“

## Deutsche Umwelthilfe: „Stopp der Selbstbedienung von Automobilherstellern und Stromkonzernen an Steuergeldern“

Das Regierungsprogramm Elektromobilität behindere den Einstieg in die Elektromobilität, statt sie zu fördern – und führe dazu, dass sich Automobil- und Stromkonzerne ungeniert an Steuermitteln bedienen, kritisiert die in Berlin ansässige Deutsche Umwelthilfe.

**BERLIN** ■ Bei der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 25. Mai hat die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) grundlegende Änderungen am Regierungsprogramm Elektromobilität gefordert. Andernfalls werde das Programm sein Ziel verfehlen, mit der Forcierung der Elektromobilität die nationalen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und zur Verbesserung der Luftqualität insbesondere in den Innenstädten beizutragen. Der Kardinalfehler des Regierungsprogramms sei, dass es ausgerechnet die Förderung von Segmenten der Elektromobilität in den Mittelpunkt stelle, die entweder gar nicht, ineffektiv oder erst in ferner Zukunft wirken werden, erklärte DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch vor dem Bundestagsausschuss.

gegen bereits heute marktfähig und technologisch ausge-reift. Diese sollen jedoch nach dem Regierungspro-gramm in Deutschland anders als in praktisch allen anderen Industrienationen der Welt weiterhin nicht unter-stützt werden.

Ein Blick nach Japan oder Frankreich zeige hingegen, wie eine schnelle Marktdurchdringung mit besonders energieeffizienten Fahrzeu-gen erreicht werden kann. Das Instrument der Wahl hierfür sei eine gezielte, ins-gesamt aufkommensneutral gestaltete Förderung von Fahrzeugen mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dies sei ge-eignet, die Entwicklung von teilelektrifizierten und effi-zienten Fahrzeugen und ihre Zulassung in hoher Zahl zu beschleunigen.

### ■ Eine Mio. E-Fahrzeuge bis 2020 sind utopisch

Die DUH geht davon aus, dass in Deutschland statt der von der Bundesregierung anvisierten eine Million Elektro-fahrzeuge im Jahr 2020 allen-falls 300 000 bis maximal 500 000 zugelassen sein werden und damit gerade einmal ein Prozent des Fahrzeugbe-standes. In der Perspektive werden ausschließlich rein elektrisch betriebene Fahr-zeuge (Pkw und Lkw) bis weit in die 20-er Jahre dieses Jahrhunderts nur einen gerin-gen Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Sie kommen für den privaten Nutzer allen-falls als Fahrzeug für speziel-le Anlässe (Drittwagen) in Frage.

wagen umso stärker finan-ziell gefördert werden, je hö-her die Motorisierung, die CO<sub>2</sub>-Emmissionen und des-halb auch die Kosten seien.

Resch schlug vor, Kaufan-reize für Pkw zu setzen, die weniger als 90 Gramm CO<sub>2</sub>/km ausstoßen. Das An-reizprogramm müsse auf-kommensneutral über erhö-te Steuern für Spritschlucker gestaltet werden. Im Ergebnis werde dies beispielsweise die Entwicklung der Hybridtech-nologie beflügeln, bei die deutsche Automobilindustrie weit hinterherhinke. Die pau-schale Förderung von Elek-trofahrzeugen ohne Effizien-zanforderung sei dagegen der falsche Weg.

### ■ Wie Porsche und Daimler zulangen

Die Fehlsteuerung schon der bisherigen Elektromobili-tätsförderung der Bundesre-gierung zeige sich schlag-lichtartig an dem laufenden Programm Modellregionen Elektromobilität. Resch: Der Sportwagenbauer Porsche griff für den Bastel-Umbau von drei Porsche Boxster (Fo-to) auf Elektromotoren einen Staatszuschuss in Höhe von 2 882 832 Euro ab. Offizielles Ziel dieses ›Leuchtturmpro-jektes Elektromobilität‹ ist, ein Spurtvermögen von 5,5 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100, und eine Höchstge-schwindigkeit von 200 km/h zu erreichen. Als Gipfel der Fehlsteuerung bezeichnete Resch die Förderung von zwei konkur-

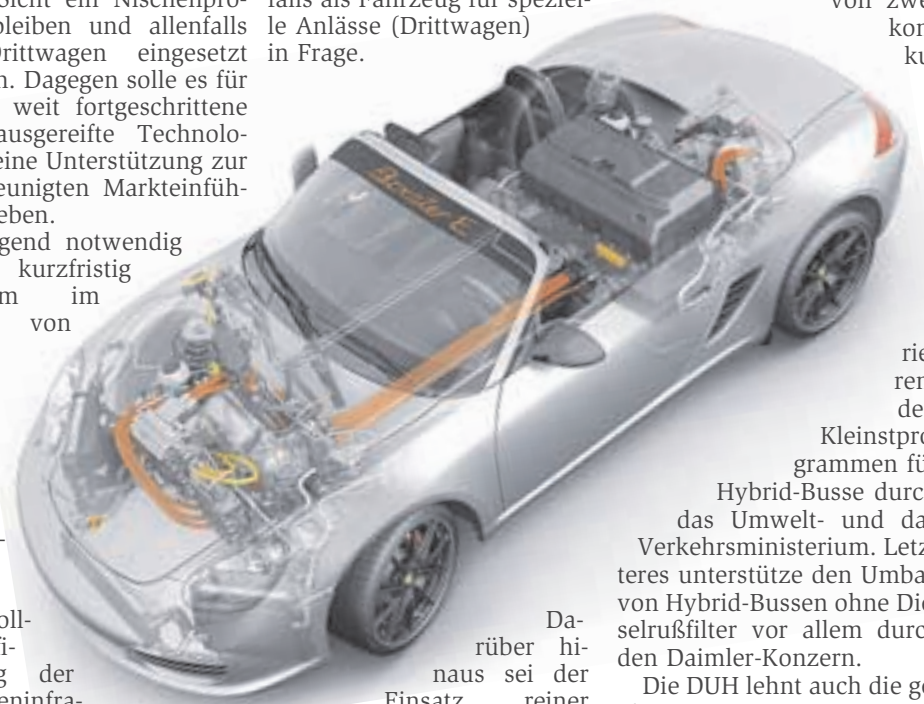
### ■ Gefördert werden Nischenprodukte

So würde mit der Regie-rungsstrategie die Entwick-lung von Pkw und Nutzfahr-zeugen vorangetrieben wer-den, die aufgrund ihrer Lei-stungsbegrenzung auch auf lange Sicht ein Nischenpro-dukt bleiben und allenfalls als Drittwagen eingesetzt würden. Dagegen solle es für bereits weit fortgeschrittene oder ausgereifte Technolo-gien keine Unterstützung zur beschleunigten Markteinfüh-rung geben.

Dringend notwendig und kurzfristig wirksam im Sinne von Klimaschutz und Luft-rein-haltung sei bei-spiels-weise die Voll-elektrifi-zierung der Schieneninfra-struktur in Deutschland und der Ausbau der kommunalen Elektromobilität in Gestalt von Straßenbahn und Ober-leitungsbussen, sagte Resch. „Das ›Regierungsprogramm Elektromobilität‹ behindert den Einstieg in die Elektro-mobilität mehr, als dass es sie fördert. Es zeigt eindrucks-voll, wie große Industrieun-ternehmen in Deutschland ungeniert das politische Han-deln einer Bundesregierung im eigenen Firmeninteresse steuern.“

### ■ Rein elektrische Kfz der falsche Weg

Nach Überzeugung der DUH ist die einseitige Aus-richtung auf rein elektrische Fahrzeuge der falsche Weg, die Elektromobilität erfol-reich zu fördern, da diese Fahrzeuge nach allen seriö-sen Prognosen auch in zehn Jahren noch auf wenige An-wendungsbereiche be-schränkt sein werden. Teilele-ktrofizierte Antriebe bei Pkw und Nutzfahrzeugen sind da-



Darüber hinaus sei der Einsatz reiner Elektrofahrzeuge in gewis-sem Umfang in regional be-triebenen Fahrzeugflotten denkbar, jedoch auch in die-sem Fall nur, sofern hohe fi-nanzielle Anreize die Mehr-kosten kompensieren. Ange-sichts leerer Staatskassen sei dies aber wenig realistisch.

### ■ Allenfalls als Drittwagen akzeptiert

Die Mitglieder des Deut-schen Bundestages müssten sich nach DUH-Meinung dem Versuch der Industrie wider-setzen, nach den fünf Milliar-den Euro Abwrackprämie nun eine weitere Milliarde an Steuermitteln abzugreifen und diese im Sinne von Kli-maschutz und Luftreinhal-tung wenig effektiv einzuset-zen. Dieses Geld kann sinn-voller verwendet werden. Überfällig seien etwa Markt-impulse hin zu CO<sub>2</sub>-reduzier-ten und schadstoffarmen Fahrzeugen, erläuterte Resch. Der DUH-Bundesge-schäftsführer erinnerte da-ran, dass immer noch Dienst-

rie-ren-den Kleinstpro-grammen für Hybrid-Busse durch das Umwelt- und das Verkehrsministerium. Letz-teres unterstütze den Umbau von Hybrid-Bussen ohne Die-selrußfilter vor allem durch den Daimler-Konzern. Die DUH lehnt auch die ge-plante Mitnutzung von Bus-spuren durch Elektrofahrzeu-ge ab. Damit werde die At-traktivität des öffentlichen Personennahverkehrs weiter sinken, weil Busse und Taxen umso langsamer vorankä-men, je mehr Elektromobile die Busspuren nutzten.

### INFO-TELEGRAMM

#### DUH – Deutsche Umwelthilfe

Die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) ist eine seit 1975 bestehende bundesweit tätige Umweltorganisation. Sie sieht sich als unabhängiges Forum für Umweltorganisationen, Politiker und Entscheidungsträger aus der Wirtschaft. Durch Bündnisse mit Unternehmen und Umweltpolitikern will sie umweltfreundlichere Wirtschaftsweisen und Produkte fördern.

Die Deutsche Umwelthilfe finanziert sich aus privaten Spenden vor allem aus Wirtschaftskreisen sowie aus öffentlichen Fördermitteln.