

Do., 1. Juli 2010, **ExpertInnen-Austausch**

„E-Mobilität in Wohn- und Gewerbebauten – Erfahrungen und
Zukunftsperspektiven“

Ergebnisse, Diskussionsbeiträge

Künftige E-Mobilitätsnutzung – Tipps aus der Praxis

- Es empfiehlt sich, eine Leerverrohrung zu den Stellplätzen (Garagen) für die spätere Installation von E-Mobilitäts-Ladestationen vorzusehen. Einerseits entstehen hier bei zeitgerechter Einplanung nur geringe Mehrkosten vor allem im Vergleich zu einer späteren Nachrüstung. Andererseits wird sich der zukünftige Wiederverkaufswert einer Immobilie auch am Vorhandensein solcher Einrichtungen orientieren.
- Die deutlich höheren Ansprüche an Elektroverkabelungen (man beachte die zur Ladung erforderlichen Leiterquerschnitte bzw. Stromstärken!) stellen in Zukunft neue Anforderungen an den Brandschutz, beispielsweise bei Tiefgaragen mit intensiv ausgebauten E-Ladestationen.
- Das ursprüngliche Verbot von Ladestationen für Elektro-KfZ in Tiefgaragen resultierte aus einer veralteten Batterietechnik (Bleiakkumulatoren) eingesetzt wurden. Diese setzten beim Laden Gase frei, die bei entsprechender Konzentration eine Explosionsgefahr darstellten. Das ist bei modernen Akkumulatoren nicht mehr der Fall, wodurch diese Regelung obsolet wurde.
- Sind Ladestationen geplant, sollten für diese die Bewilligungen gleich eingeholt werden – nachträgliche Bewilligungen können aufwändig sein.

Preis

- Fahr-Strom wird in Zukunft teurer werden (im Vergleich zu heute ca. 16ct/kWh). Dies wird begründet durch zukünftige Aufschläge für Infrastrukturkosten sowie mögliche Steuern (eine Steuer auf E-Mobilitäts-Strom ist zu erwarten, sobald die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zurückgehen).
- Der Netzbetreiber muss nicht gleichzeitig der Ladestationsbetreiber sein. Wer übernimmt die Netzbereitstellungsgebühr - der Bauträger oder der Energieversorger?
- Der aktuelle Marktpreis von Akkumulatoren für E-Kfz liegt bei ca. ~ 1000€ / kWh. Angestrebt wird bereits im kommenden Jahr eine Preisreduktion auf 450€/kWh.

Technische Aspekte

- Elektromotoren haben im Vergleich zu konventionellen Otto-Verbrennungsmotoren einen deutlich höheren Wirkungsgrad (~0,95 elektrisch gegenüber ~0,35 konventionell). Dieser hohe Wirkungsgrad führt zu vergleichbarer Motorentechnik im E-KfZ-Bereich.
- Eine Vereinheitlichung der Akkumulatorentechnik ist nicht zu erwarten. Da elektrische Antriebsmotoren weitestgehend baugleich ausgeführt werden, könnte sich die Akkumulatorentechnik zukünftig zum primären Diversifizierungsmerkmal entwickeln, vergleichbar dem heutigen Status der Motorentechnik. Die Fahrzeughersteller haben sich aber jetzt kürzlich auf einen einheitlichen Ladeanschluss (7-poliger Mennekes Stecker) geeinigt.

Verkehrspolitik

- E-Mobilität (mit derzeitigen Reichweiten bei PKW und den einspurigen Fahrzeugen (Roller, Scooter etc.) ist überwiegend ein städtisches Phänomen.
- Als Teil von multimodalen Verkehrskonzepten ist sie aber auch bei Langstreckenverkehren sinnvoll – das erfordert eine optimale Gestaltung der Schnittstellen (Technik, Kommunikation der NutzerInnen, Abrechnung etc.).

„To Do´s“ – Anregungen

- Wohnbaugenossenschaften sind als neue Kooperationspartner für E-Mobilitätsanbieter interessant, verstärkte Einbindung in Planungsprozesse daher sinnvoll.
- Derzeit fehlt es bei Bauträgern wie auch bei Immobilienentwicklern an praktischer Erfahrung im Bereich der E-Mobilität. Viele Fragen stellen sich auch hinsichtlich der technischen Entwicklungen am Fahrzeug- und Ladestationensektor. Die Nachfrage nach weiteren Informationsangeboten ist gegeben.
- Angeregt wurde die Ausschreibung eines e-Mobility „best practice“-Wettbewerbs (Bauträger-Konzepte, Mustersiedlungen etc.).