

MOBILITÄT Projekt E-Mobility will Ausbau in Nordhessen vorantreiben „Region profitiert von E-Mobilität“

Ob mit Auto, Rad, Flugzeug oder Zug: Die Menschen sind viel und ständig unterwegs. In unserer Herbstserie „Mobilität“ berichten wir über Facetten rund um das Thema, heute E-Mobilität.

VON NICOLE SCHIPPERS

Mit dem Projekt E-Mobility will das Wirtschaftsnetzwerk Mowin.net unter dem Dach des Regionalmanagements Nordhessen die Elektromobilität in der Region vorantreiben. Im Mittelpunkt steht dabei die Elektrifizierung des Güterverkehrs. Über die Zukunft der Logistik sprachen wir mit den Mobilitätsexperten und Initiatoren Dr. Astrid Szogs, Manuel Krieg und Marco Gajewski.

Welche Bedeutung hat die Logistik-Branche in der Region?

ASTRID SZOGS: Sie ist ein sehr wichtiges Standbein in Nordhessen, das vielen Menschen Arbeit gibt. Das hat vor allem mit der zentralen Lage der Region in Deutschland und Europa zu tun. Die gesamte Mobilitätswirtschaft beschäftigt mehr als 76 000 Menschen und liegt damit noch vor den Bereichen Tourismus und Gesundheit.



Neue Ladestation in Bad Karlshafen: Initiator und Wasserwerker Wolfram Malzfeldt (links) mit Christian Finck von den Göttinger Stadtwerken an der Ladesäule in der Carlstraße. FOTO: MARKUS LOSCHNER

MARCO GAJEWSKI: Die Logistiker rechnen mit jedem Liter Sprit, den sie sparen können. Auch deshalb ist es so wichtig, neue Technologien zu etablieren.



Astrid Szogs Regionalmanagement



Marco Gajewski Mowin.net



Manuel Krieg Regionalmanagement

Welche Rolle spielt dabei E-Mobilität?

MANUEL KRIEG: Die Batterie-Elektromobilität hat großes Potenzial rein von der Energieeffizienz her, die deutlich höher als bei Verbrennern und der Brennstoffzellentechnologie ist. Es gibt Teststrecken mit Oberleitungen, etwa auf der A 5 zwischen Langen/Mörfelden und Weiterstadt. Die Energie geht direkt in den Antrieb, der Verlust tendiert gegen Null, weil es keinen Speichervorgang und keinen Umwandlungseffekt gibt. Aus dieser Perspektive ist die Batterie-Elektromobilität die beste Alternative.

Welches Ziel verfolgt das Projekt E-Mobility?

ASTRID SZOGS: Es will die Elektromobilität fördern. In Nordhessen liegt der thematische Schwerpunkt des Projektes auf der Elektrifizierung des Güterverkehrs. Das Ziel ist eine emissionsärmere Gestaltung der Region als führender Mobilitäts- und Logistikstandort.

MARCO GAJEWSKI: Das erklärte Ziel der Stadt Kassel ist es, bis zum Jahr 2030 klimaneutral zu sein. Da müssen wir irgendwie hinkommen.

Welche Vorteile birgt der

HINTERGRUND

Europäisches Projekt E-Mobility will Elektromobilität fördern

Das europäische Projekt E-Mobility hat das Ziel, regionale Aktionspläne zur Verbesserung politischer Instrumente zu entwickeln, die zu einer stärkeren Integration des Themas Elektromobilität führen. Das Regionalmanagement Nordhessen bearbeitet das Projekt als federführender Partner. Gemeinsam mit dem Land Hessen und weiteren Partnern wie der Stadt Kassel, den Universitäten Kassel und Frankfurt und einigen Mitgliedern aus dem

Netzwerk der nordhessischen Mobilitätswirtschaft Mowin.net wird ein europäisches Konsortium mit weiteren Akteuren aus Griechenland, Portugal, Rumänien und Kroatien innerhalb von vier Jahren bestehende Förderprogramme in den jeweiligen Ländern und Regionen auf Verbesserungspotenzial untersucht. E-Mobility wird vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung der Europäischen Union kofinanziert.

E-Antrieb neben der Emissions-Reduktion?

MANUEL KRIEG: Im Idealfall kann E-Mobilität auch Kosten sparen. Ein wesentlicher Kostenblock ist bislang die Batterie, wobei sie schon eine starke Kostenabnahme erfahren hat. Und es gibt Ansätze, die sie noch günstiger machen werden. Es existiert weniger Verschleiß und die Wartung ist günstiger als beim herkömmlichen Antrieb.

Wie groß ist das wirtschaftliche Potenzial der E-Mobilität in der Region?

MANUEL KRIEG: Aus ihr ergeben sich in Nordhessen ganz neue Wertschöpfungsketten. Das VW Werk in Baunatal etwa baut den E-Antrieb für den

Konzern weltweit. Davon partizipiert die Region. Es gibt bei uns viele weitere Unternehmen, die im Bereich E-Mobilität unterwegs sind. Davon profitiert die Region schon jetzt und langfristig wird sie es noch mehr tun.

Wo liegen die Hemmnisse?

MANUEL KRIEG: Das Problem mit den herkömmlichen Batterien ist, dass die Kapazität für eine große Reichweite und den Transport größerer Lasten anders als für kleinere Fahrzeuge auf kürzeren Strecken noch nicht gegeben ist. Einen Ersatz für herkömmliche Großtonner gibt es noch nicht. Diskutiert wird, ob die schon erwähnten Oberleitungen eine Lösung wären. Ein

flächendeckender Aufbau wäre aber eine riesige Investition in die Infrastruktur.

Ist der flächendeckende Einsatz von E-Antrieben im Güterverkehr dann überhaupt möglich?

MARCO GAJEWSKI: Bis 2030 müssen die Automobil-Hersteller die CO₂-Ziele der EU erfüllen. Dennoch wird der Verbrenner insbesondere im Lkw-Sektor bis 2030 nicht durch Batterie oder Wasserstoff betriebene Elektroantriebe eins zu eins ersetzt werden können. Das wird allein infrastrukturell schon nicht gehen und ist auch nicht sinnvoll. Parallel zur Weiterentwicklung von Batterie- und Wasserstofftechnologie wird

auch weiterhin in die Effizienzsteigerung herkömmlicher Antriebe investiert werden müssen. Auf der Langstrecke wird der herkömmliche Antrieb zunächst weiter Bestand haben. Für Verteilerverkehr mit kurzen Strecken liegt der Fokus auf einer kurzfristigen Umsetzung.

Wie groß ist das Interesse lokaler Unternehmen an dem Thema?

ASTRID SZOGS: Sehr groß. Mowin.net hat inzwischen gut 130 Mitglieder. Dazu zählen Unternehmen aus den unterschiedlichsten Disziplinen sowie die Uni Kassel als wichtige Forschungseinrichtung.

Wie kann Elektromobilität in der Region vorangetrieben werden?

MARCO GAJEWSKI: Es braucht Leuchtturm-Projekte. Wünschenswert wäre etwa zu untersuchen, wie sich das Ladenetz verhält, wenn in einem Ballungszentrum viele Nutzer gleichzeitig laden. Außerdem braucht die Politik Input von uns. Sie signalisiert uns, dass ihr unsere Hinweise sehr wichtig sind. Wir wollen im Projekt E-Mobility ein entsprechendes Punktepapier entwickeln. Dazu sind die interdisziplinäre Zusammenarbeit und die Verzahnung zwischen Wirtschaft und Forschung sehr wichtig.

Wie sieht die Logistik der Zukunft aus?

ASTRID SZOGS: Im Kern ressourcenschonend und emissionsfrei. Es gibt da viele Bausteine. Das autonome Fahren etwa wird auch in der Logistik zu nehmen. Drohnen sind ebenfalls ein spannendes Thema. MANUEL KRIEG: Wir arbeiten an einem Projekt, das 2020 starten soll. Dabei geht es um den Transport von Notfallpersonal an den Unfallort per Drohne. Das ist deutlich kostengünstiger als ein Hubschrauber.

ZU DEN PERSONEN

Dr. Astrid Szogs (44) und Manuel Krieg (37) sind Geschäftsführer des Regionalmanagements Nordhessen. Szogs führt darüber hinaus die Geschäfte des Netzwerkes Mowin.net, einer regionalen Plattform für Kooperation und Innovation in der nordhessischen Mobilitätswirtschaft. Marco Gajewski (45), Produktionsleiter Truck, Vorderachse, Nachlaufachse und eAchse im Kasseler Mercedes Benz Werk, ist Vorstandsmitglied bei Mowin.net.



In welchem Umfeld bewegt sich die Branche?

MARCO GAJEWSKI: Sie steht in einem harten Wettbewerb und Preiskampf. In den kommenden Jahren wird sich das Transportvolumen noch erhöhen. Die Infrastruktur bereitet bereits Probleme, die sich bei zunehmenden Transportvolumen noch verschärfen werden. Schon jetzt sind die Rasthöfe der Republik zu Pausenzetteln überlastet. MANUEL KRIEG: Die Branche hat zum einen mit dem Konkurrenzdruck aus Osteuropa zu kämpfen. Die dortigen Speditionen können ganz andere Konditionen bieten, weil sie weniger Lohn zahlen und ihre Fahrzeuge teilweise nicht dem deutschen Standard entsprechen. Zum anderen ist es seit Jahren für die Betriebe schwierig, Personal zu finden.

Strom aus Wasserkraft für Elektroautos in Bad Karlshafen

Neue Ladestation in der Carlstraße soll Attraktivität der Stadt auch für Besucher steigern

Bad Karlshafen – Einheimische und Touristen können in Bad Karlshafen ihr Elektroauto nun an einer öffentlichen Ladestation mit umweltfreundlichem Strom betanken. Initiator der Station ist Wolfram Malzfeldt, Betreiber des Wasserkraftwerks, das wenige Meter weiter Strom für 400 Haushalte und auch für die Ladestation erzeugt.

„Wir verfolgen mit der Ladestation zwei Ziele“, sagte Malzfeldt während der Ein-

weihung. Daran nahmen die SPD-Bundestagsabgeordnete Esther Dilcher, Bürgermeister Marcus Dittrich sowie Vertreter der Kommunalpolitik und Sponsoren teil. „Wir möchten einen Beitrag zur Elektromobilität leisten und die Attraktivität Karlshafens für Gäste steigern.“, sagte Malzfeldt. Mehr und mehr Touristen würden mit Elektrofahrzeugen kommen, diese könnten dann während der zwei bis dreistündigen La-



Wolfram Malzfeldt Betreiber Wasserkraftwerk

dezeit die Stadt und ihre Gastronomie erkunden.

Etwa 25 000 Euro koste eine Ladestation, sagte Malzfeldt. Möglich wurde die Einrichtung Dank der Förderung durch das Bundesverkehrs-

ministerium, der EKM (Energieeffizienz kommunal mitgestalten) und mehrerer Unternehmen aus dem Dreiländereck. Mit den Stadtwerken Göttingen hat das Karlshafener Wasserkraftwerk einen Betreiber der Ladestation gefunden, der für die Abrechnung mit den Kunden sorgt und die Ladestation für Nutzer im In- und Ausland zugänglich macht. Somit wird die Station in Navigationssystemen und Onlineportalen

angezeigt. Die Bezahlung erfolgt per Kundenkarte oder nach dem Scan des QR-Codes mit dem Smartphone per Kreditkarte.

Zweimal 22 Kilowatt stehen in der Carlstraße zur Verfügung. Eine Kilowattstunde kostet 32 Cent plus 80 Cent Gebühr pro Ladevorgang. „Das ist zwar 17 Prozent günstiger als der Verbrauch eines Benziners, meines Erachtens aber immer noch zu teuer“, erklärte Malzfeldt. Er

schlug vor, die Abgabe für erneuerbare Energien für Ladestationen zu erlassen, die mit erneuerbarer Energie gespeist werden. „Auch Anbieter können derzeit im ländlichen Raum mit Ladestationen kein Geld verdienen“, sagte Malzfeldt.

In Hofgeismar hat das Stadtparlament vor kurzem einstimmig beschlossen, dass das Netz an Ladestationen in der Stadt ausgebaut werden soll. FOTO: MARKUS LOSCHNER