

800 E-Tankstellen für Luxemburg

MOBILITÄT Ein belgisch-luxemburgisches Konsortium als Betreiber

Jean-Philippe Schmit

Die Regierung unterstützt die Elektromobilität. Bis zum Jahr 2020 sollen 800 öffentliche Ladestationen entstehen. Ein Konsortium von Engie Cofely und Powerdale wird die Stromtankstellen bauen und betreiben.

Auch wenn der batteriebetriebene Fuhrpark bei weitem nicht die von der Regierung gewünschte Größe hat, setzt sie auf batteriebetriebene Fahrzeuge, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Schon im vergangenen Jahr wurde die Organisation des Elektrizitätsmarktes für Fahrzeuge vorgestellt.

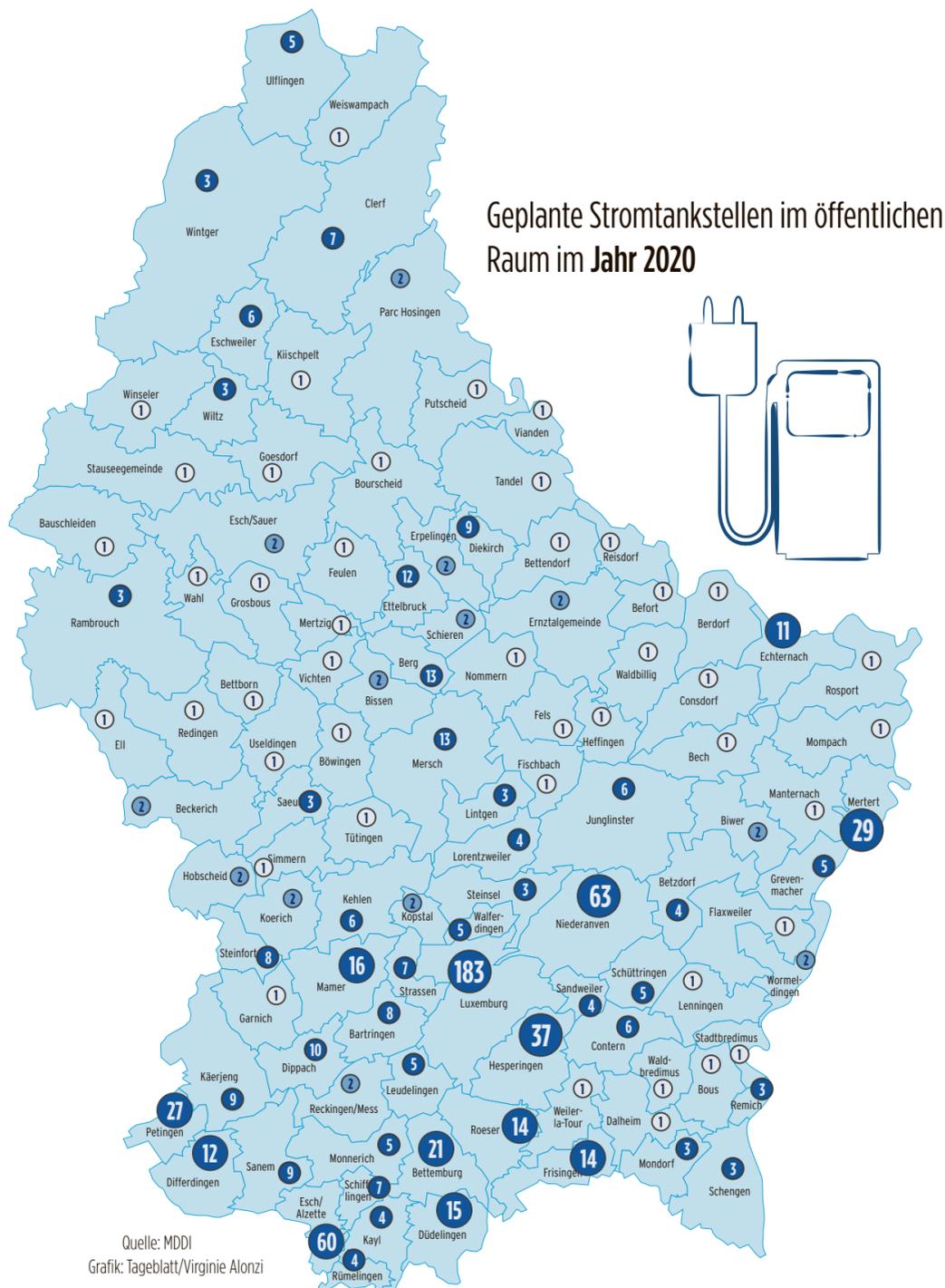
Bis zum Jahr 2020 soll es 800 öffentliche Ladestationen im ganzen Großherzogtum geben, mindestens eine pro Gemeinde. Da jede Station mit zwei Ladepunkten ausgestattet ist, können in vier Jahren 1.600 Autos gleichzeitig ihre Batterien aufladen.

Die fünf Netzbetreiber Luxemburgs (Creos, Südstrom, Electris und die Städte Ettelbrück und Diekirch) hatten den Bau dieser Stationen ausgeschrieben. Ein Konsortium von Engie Cofely Luxembourg und Powerdale aus Belgien hat nun den Zuschlag erhalten. Dieses Unternehmen wird die Ladestationen liefern und in den kommenden zwölf Jahren betreiben.

200 Stationen pro Jahr

Ab dem kommenden Jahr sollen jährlich 200 Stationen auf P&R und öffentlichen Parkplätzen entstehen. Powerdale, ein belgisches Unternehmen, das Hard- und Softwarelösungen für Elektrofahrzeuge entwickelt, steuert die Stationen und die dazugehörige Software bei. Engie Cofely wird sich um den Betrieb kümmern.

Bei dem Aufladen von Fahrzeugen hat es der Kunde mit gleich mehreren Unternehmen zu tun. Er kauft den Strom bei seinem Hauslieferanten, die Elektrizität fließt über das Netz eines weiteren Unternehmens, ein drittes



1.600

Ab dem Jahr 2020 können 1.600 Elektrofahrzeuge gleichzeitig ihre Batterien bei öffentlichen Ladestationen mit Strom befüllen

kümmert sich um die dazugehörigen Dienstleistungen.

Die Kunden, die sich für das neue Angebot interessieren, können sich den Lieferanten des Stroms auswählen. Es obliegt also auch dem Kunden, mit welchem Strom er sein Auto betankt, sei es Strom aus fossilen Energieträgern oder aus erneuerbaren Energien.

Sie erhalten eine Karte, die unabhängig vom Stromanbieter ist, außerdem ist jede Ladestation mit einem intelligenten Stromzähler ausgestattet. Das Auto wird dann an der Station angeschlossen und kann laden. „Die Abrechnung wird über die normale Stromrechnung getätigt“, sagte Pierre Wolf, der Direktor von Engie Cofely, gegenüber dem Tageblatt. „Es soll für die Kunden so einfach wie nur möglich werden.“

Drei unterschiedliche Ladetypen werden angeboten, von langsam bis sehr schnell. Auf lange Sicht sollen die Elektroautos Teil eines intelligenten Stromnetzes werden. Die Batterien der Fahrzeuge sollen in Spitzenzeiten Strom aufnehmen, um ihn zu anderen Momenten wieder an das Stromnetz abzugeben.

Neben diesen 800 öffentlichen Stromtankstellen gibt es noch solche, die zwar der Öffentlichkeit zugänglich sind, aber von anderen Unternehmen betrieben werden. Jeder Privatmann kann sich seine eigene private Ladestation in seiner Garage installieren. Die Preise schwanken, je nach Modell, zwischen 1.000 und 2.000 Euro.

Erfolgreicher Einsatz von Elektromobilen bei der Post

Der Elektro-Antrieb eignet sich hervorragend für Lieferdienste in den Städten. Hier spielt die Reichweite der Lieferwagen keine große Rolle. Anders als dieselbetriebene Transporter stoßen Elektromobile lokal keine Schadstoffe aus.

Die Post Luxemburg betreibt rund 60 Elektrofahrzeuge, dies ist der größte Fuhrpark an Fahrzeugen dieser Art in Luxemburg. Die Post in Deutschland geht noch einen Schritt weiter.

Diese suchte lange nach Lieferwagen mit Elektroantrieb. Leider gab es kein Anbieter, der solche herstellt, die den Anforderungen der Post gerecht wurden.

Aus diesem Grund entschloss sich die Post, ihre Fahrzeuge, unter dem Namen Streetscooter, selbst herzustellen.

Streetscooter wurde 2010 als Start-up-Unternehmen im Umfeld der Universität RWTH Aachen gegrün-

det. Ende 2014 übernahm die Post die kleine Firma.

Derzeit wird die Produktion in der posteigenen Fabrikation hochgefahren, um 2017 eine Kapazität von 10.000 Fahrzeugen pro Jahr zu erreichen. „Dieses Fahrzeug ist nicht teurer als die Fahrzeuge, die wir bisher einsetzen, über den Lebenszyklus gesehen“, so der Konzernvorstand Jürgen Gerdes.

Gerdes zufolge gibt es immer wieder Nachfrage etwa von Handwerkern nach dem E-Transporter, der zwar keine riesige Reichweite, aber eine große Ladefläche hat. Die bis zu 80 Stundenkilometer schnellen Fahrzeuge befördern bei einem Einsatz in der Regel zwischen 100 und 150 Pakete.

Ob die Post aber unter die Autoverkäufer geht, ist derzeit noch offen. „Es gibt noch keine finale Entscheidung, ob wir an Dritte verkaufen“, sagte der Konzernvorstand.

Viele Alternativen zur Batterie

Der Schwachpunkt eines jeden Elektromobils ist die Batterie. Die Kosten sind recht hoch, die Kapazität oft zu klein, das Gewicht sehr hoch. Aus diesem Grund stehen batteriebetriebene Fahrzeuge oft in der Kritik. Doch die Entwicklung in diesem Bereich schreitet rasch voran. Erst am Dienstag präsentierte der amerikanische Elektromobilhersteller Tesla eine neue E-Auto-Batterie für mehr als 600 Kilometer Reichweite. Die mit den neuen Batterien ausgestatteten Modelle will Tesla in den USA für 135.000 Dollar (knapp 120.000 Euro) pro Stück verkaufen. Um die Fahrzeuge dieses Herstellers ist ein regelrechter Hype ausgebrochen, der sich aber nicht in den Zahlen von Tesla wieder spiegelt. Das Unternehmen macht Verluste.

Einen anderen Weg geht der Hy-

brid-Pionier Toyota. Die Japaner glauben nicht an batteriebetriebene Fahrzeuge und bieten dementsprechend auch keine an. Sie sind aber der erste Hersteller, der ein Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeug in Großserie anbietet. Seit einem Jahr können Interessierte für rund 80.000 Euro das Modell Mirai bestellen. Dieses Fahrzeug verfügt auch über einen Elektromotor, der jedoch nicht von einer Batterie, sondern von einer Brennstoffzelle mit Strom versorgt wird.

Die Reichweite beträgt rund 500 km. Doch auch der Verbrennungsmotor hat noch Potenzial. In Zeiten von knappen Ölvorräten wird viel an alternativen Kraftstoffen geforscht. Mit welchem Kraftstoff das Auto der Zukunft fahren wird, entscheidet sich also in den kommenden Jahren.