

März 2018

Stefan Ehinger, stellvertretende Obermeister der Innung für elektro- und informationstechnische Handwerke Frankfurt, über die Nutzung von Elektromobilität im Alltag, die Bedeutung der Ladeinfrastruktur und Empfehlungen für die Stadt Frankfurt am Main, für ein Gelingen einer nachhaltigeren Mobilität von Morgen.

Von Lars Regge



Stefan Ehinger, Innung für elektro- und informationstechnische Handwerke Frankfurt, und Vorstandsmitglied im Energiepunkt mit Lars Regge, Energiepunkt FrankfurtRheinMain e.V.

Foto: Jeremy John St. George

Herr Ehinger, nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts können Dieselauto-Fahrer voraussichtlich bald nicht mehr unbegrenzt in Städten mit hoher Luftbelastung fahren. Das hat die Diskussion um die E-Mobilität belebt. Sie selbst fahren in Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet ein Elektroauto?

Stefan Ehinger: Täglich. Wir haben momentan in unserem Betrieb vier Elektrofahrzeuge. Teilweise handelt es sich um Elektrohybridfahrzeuge. Einen nutze ich auch privat, das ist in der Stadt super. Er hat genug Reichweite, um in der Stadt überall hinzukommen. Nur bei sehr kaltem Wetter muss der Verbrennungsmotor eingreifen. Wir haben auch vollelektrische Fahrzeuge wie den Opel Ampera-e. Mit dem kommt man überall hin. Er ist bei unseren Mitarbeitern sehr beliebt und wird auch von unseren Monteuren fast täglich benutzt.

Gab es denn schon mal Situationen, in denen Sie dachten: Mist, da bekomme ich jetzt in Schwierigkeiten mit der Reichweite?

Nein, eigentlich nicht. Mit dem Hybrid ist das ohnehin kein Problem. Beim Vollelektrischen ist mehr Planung nötig. Aber auch mit dem Ampera-e bin ich auch schon Langstrecke gefahren. Das klappt schon ganz gut. Schwieriger wird es, 1000 Kilometer bis nach Norditalien zu fahren. Aber auch das geht, das Tankstellen-Schnellladenetz dafür gibt es, man muss nur genauer planen, wo man tankt.

Wie ist es denn die Lage in Frankfurt? Wo gibt es Lademöglichkeiten und wie sehen die Systeme aus?

Ganz ehrlich: Das ist in Frankfurt nicht wirklich gut. Ich habe gerade in Hamburg an einem Seminar zum Thema Elektromobilität teilgenommen. Dort haben sie ein einheitliches Konzept und Ladesäulen in ausreichender Menge. In Frankfurt gibt es nur ein paar Mainova-Ladesäulen. Im öffentlichen Raum gibt es noch ein paar Ladesäulen anderer Anbieter. Etwas besser sieht es im halböffentlichen, privaten Bereich aus: Es gibt bereits einige Parkhäuser in Frankfurt, die mit einer Ladeinfrastruktur ausgestattet sind. Unsere Elektroinnung verspürt eine stetig wachsende Anfrage, hauptsächlich von Firmen zur Infrastruktur, aber auch von Privatleuten.

Was kostet so eine Elektroladestation, und was muss ich bei einer Umstellung beachten?

Die Kosten lassen sich pauschal schwer beziffern. Die Installation muss fachgerecht ausgeführt sein. Eine normale Schuko-Steckdose reicht allenfalls für den Notfall und ist für diese Strommengen nicht ausgelegt. Sie könnte schmelzen und das ist gefährlich. Eine richtige Ladesäule mit allen vorgeschriebenen Komponenten kostet inklusive Installation ungefähr 2.000 bis 2.500 Euro. Wenn man für die Kabelverlegung die Erde aufreißen muss, wird es natürlich teurer. Natürlich spielen auch die gewünschten Funktionalitäten eine Rolle. In einer privaten Garage brauche ich keine abschließbare Steckdose und man muss den Strom nicht über einen gesonderten Zähler abrechnen. In einer Wohnungseigentümergeinschaft muss die Steckdose zugriffsbeschränkt sein und getrennt und eichrechtskonform abgerechnet werden.

Wir hören im Energiepunkt oft die Meinung, Elektromobilität fördere den Kohlestrom. Dabei steigt doch der „Stromteich der erneuerbaren Energien“ kontinuierlich an? Was passiert denn im Rhein-Main-Gebiet, können Sie da Beispiele nennen?

Als Privatperson bestimme ich, welchen Strom ich einkaufe. Wenn ich Ökostrom kaufe, dann lade ich 100 % regenerativ. Beim normalen Strommix liegt der Anteil momentan bei etwa 25 Prozent. Dieser Anteil wird in den kommenden Jahren weiter steigen. Wenn ich also ein Elektrofahrzeug über einen längeren Zeitraum nutzen, dann leiste ich auf jeden Teil einen Beitrag zum Umweltschutz und zur Ressourcenschonung. Man muss dann jedoch ehrlicherweise sagen, dass wir bei der Elektroautonutzung nur von einer lokalen Emissionsfreiheit reden können. Und zur Batteriediskussion: Die Hersteller haben bereits Konzepte, wie sie die Batterien weiter nutzen oder wiederverwerten, zum Beispiel als Akku im Haus, als Stromspeicher.

Zurück zum aktuellen Gerichtsurteil: Die Kommunen dürfen in Zukunft selbst entscheiden, wie sie mit dem Diesel-Fahrverbot umgehen. Was würden Sie denn der Stadt Frankfurt empfehlen? Was wäre denn für eine Mobilitätszukunft bei einer Pendlerstadt wie Frankfurt möglich?

Frankfurt ist eigentlich prädestiniert für das Thema Elektromobilität. Aber das erfordert ein einheitliches Konzept. Meines Wissens gibt es den Beschluss, dass neue Fahrzeuge für den Fuhrpark der Stadt möglichst elektrisch sein sollen. Aber es gibt noch keinerlei Konzept dazu, wie diese Autos geladen werden sollen. Weiter geht es mit einer öffentlichen Ladeinfrastruktur, die tatsächlich funktioniert. Ich bin mir sicher, dass eine Stadt damit sogar Geld verdienen kann. Es müssen Hürden

für private Investitionen im öffentlichen Raum abgebaut werden, heute kann eine Privatperson im öffentlichen Raum kaum eine Ladesäule errichten. Für all das brauchen wir ein Konzept. Darüber hinaus kann ich der Stadt Frankfurt nur raten, generell Konzepte für die Mobilität zu entwickeln, besonders im Hinblick auf die drohenden Dieselfahrverbote. Wir brauchen langfristige Ziele und Planungssicherheit. Wir überzeugen die Menschen von der Elektromobilität, wenn wir eine gute Ladeinfrastruktur bieten. Das gilt für private Nutzer, aber auch für den Handwerker, der weiß, er kann sein Fahrzeug an vielen Stellen laden und findet vielleicht sogar einen Parkplatz in der Nähe seines Kunden.

Stichwort „Förderung“ – gibt es neben dem Infrastrukturausbau weitere Fördermöglichkeiten für Kauf und Betrieb eines Elektroautos?

Der Bund bietet den Umwelt-Bonus, der für ein reines Batterieelektrofahrzeug beziehungsweise ein Brennstoffzellenfahrzeug 2.000 Euro und für ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug mit weniger als 50 g CO₂-Emission pro km 1.500 Euro beträgt. Für wesentlich wichtiger halte ich jedoch die Förderung der Ladeinfrastruktur. Da muss großflächig gefördert werden. Darüber hinaus würde ich mir noch eine lokale Förderung wünschen. Nordrhein-Westfalen fördert beispielsweise auch private Ladeinfrastruktur, das passiert in Hessen leider nicht. Man könnte in Frankfurt mehr tun, in dem auch private, nicht öffentliche Ladeinfrastruktur gefördert wird.

Gibt es weitere Möglichkeiten, nachhaltige Mobilität zu fördern? In Oslo darf ein Elektroauto z.B. die Busspur nutzen. Wie sähen solche Instrumente im engen Frankfurt aus, wäre so etwas umsetzbar?

Ähnliche Regeln gibt es ja in Deutschland bereits. Elektroautos mit E-Kennzeichen können bereits Sonderparkplätze oder die Busspur nutzen. Die Umsetzung liegt allerdings in der Hand der Kommunen. Man muss sich die Hotspots genauer anschauen und überlegen, wo etwas getan werden kann. Da bin ich wieder bei der Ladeinfrastruktur: An guten Punkten in einer Stadt kann der Nutzer laden und sogar parken. Das ist sogar kontrollierbar. Man sieht doch, ob ein Kabel zwischen Auto und Ladestation steckt? Und die Ladesäule zeigt an, wenn der Ladevorgang abgeschlossen ist. Flensburg beispielsweise begrenzt die Ladezeit auf vier Stunden mithilfe der klassischen Parkscheibe. Damit verhindere ich Dauerparker und schaffe Anreize.

Wie sieht es mit dem Thema Datenschutz aus? Alle Ladesysteme benötigen persönliche Daten. Bräuchte es da nicht ein einheitliches System?

Wir haben in Deutschland einen sehr strengen Datenschutz, der auch erfüllt werden muss. Aber wir zahlen ja bereits in vielen anderen Bereichen elektronisch. Um die Förderung für die Ladeinfrastruktur vom Bund zu erhalten, muss die Ladeinfrastruktur mit einem Ad-hoc-Bezahlsystem ausgestattet sein. Das kann Bargeld sein, aber auch eine Kreditkarte. Ich muss nicht zwangsläufig registrierter Kunde eines Ladeanbieters sein. Das ist vergleichbar mit dem sogenannten Roaming, dass wir vom Mobilfunk kennen. Auch hier muss ich das Thema konzeptionell betrachten. Es gibt aktuell de facto kein zertifiziertes System, es soll aber im Laufe des Jahres kommen. Dabei spielt auch das Thema Datenschutz eine wichtige Rolle, das hängt miteinander zusammen.

Gibt es bereits Handwerksunternehmer, die elektrisch angetriebene Transportfahrzeuge einsetzen?

Bei den Transportfahrzeugen sieht es noch dünn aus, wir erwarten allerdings in Kürze ein deutlich verbessertes Angebot. Die Automobilhersteller bieten bereits einige Modelle an. Problematisch sind eher die langen Nutzungszeiten der bestehenden Dieselfahrzeuge. Bei Sonderaufahrzeugen, die zehn Jahre oder länger laufen sollen, wird es spannend. Ich glaube, jeder Handwerker denkt darüber

nach, was er denn jetzt kauft - einen Hybrid oder sogar einen Benziner? Für Elektrofahrzeuge in diesem Bereich brauchen wir vor allem Anreize und Zeit, um Berührungängste abzubauen. Es ist unrealistisch zu glauben, man könnte die gesamten Dieselflotten in kurzer Zeit austauschen.

Werden wir Ihre Vision der Mobilität in Frankfurt in absehbarer Zeit erleben?

Ich glaube, dass es gar nicht anders geht. Die Frage ist nur, ob die Stadt Frankfurt das gestaltet oder es den Privaten überlässt. Ich finde, die Stadt muss den Rahmen vorgeben. Wir brauchen ein einheitliches Bezahlssystem, das auch für private Ladeinfrastrukturanbieter gilt. Wir sollten Flexibilität zulassen und versuchen, uns nicht in rechtliche und technische Details zu verstricken. Wir können uns da einiges von Städten wie Hamburg, Amsterdam oder Oslo abschauen.

Wie stehen Sie zu der möglichen Einführung einer blauen Plakette?

Auch die gelbe oder grüne Plakette hatte schon nichts gebracht. Aktuell sind wir mit der grünen Plakette unterwegs. Jetzt diskutieren wir schon über die nächste Plakette – ich halte das für eine Alibidiskussion. Aber wir brauchen natürlich Instrumente der Kontrolle. Dieselfahrverbote halte ich jedoch für den total falschen Weg. Es gibt Möglichkeiten, die ohne Verbote auskommen: wir müssen Anreize schaffen, positiv an die Sache herangehen.

Es gibt Stimmen, die sagen: das beste Auto ist kein Auto. Verzichten Sie auch mal aufs Auto? Wie stehen Sie zu der Überlegung, Autoverkehr aus Innenstädten zu verbannen?

Ich fahre auch mit dem Fahrrad oder nutze Bike-Sharing-Angebote. Aber ich möchte mir nicht diktieren lassen, was ich nutze. Über positive Anreize kann ich mehr erreichen als über Verbote. Wenn ich meine im letzten Jahr mit 103 Jahren verstorbene Oma zum Sonntagskaffee einladen wollte, musste ich sie mit dem Auto abholen. Verbotsdiskussion helfen mir in solch einem Fall nicht. Betriebe müssen ja auch schwere Lasten in der Innenstadt transportieren, die müssen auf jeden Fall ausgenommen werden.

Herr Ehinger, vielen Dank für dieses informative und ausführliche Gespräch.