

Nachbericht zur Veranstaltung

„Elektromobilität und Ladeinfrastruktur. Ein Überblick über den Entwicklungsstand: Wo stehen wir in der Metropolregion Nürnberg“

Verfasserin: Sophia (*forum1.5*-Team)

Moderation: Simon Reichenwallner (*forum1.5*-Team)

Referent: Johannes Riedl (Geschäftsführer solid GmbH, Ladeverbund+)

Datum der Veranstaltung: 30.04.2022, 16.00 – 17.00 Uhr

Kurzbeschreibung:

Im Vortrag „Elektromobilität und Ladeinfrastruktur. Ein Überblick über den Entwicklungsstand: Wo stehen wir in der Metropolregion Nürnberg“ von Johannes Riedl stellt dieser den Ladeverbund+ sowie den aktuellen status quo, aber auch allgemeine Fakten rund um das Thema Laden von Elektroautos vor. In einer anschließenden Fragerunde konnten viele Fragen aus dem Publikum zum Thema beantwortet werden.

Zusammenfassung:

Herr Riedl führte nach der Begrüßung und einleitenden Worten durch Simon Reichenwallner in den Ladeverbund+ ein. Dieser wurde 2012 gegründet und stelle einen Zusammenschluss von verschiedenen Stadtwerken dar. Mit 66 Mitgliedern, 1.800 Ladepunkten und 35.000 Ladevorgängen pro Monat sei dieser vor allem in der Metropolregion Nürnberg verbreitet. Als Probleme führte Herr Riedl an, dass seit 1990 keine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Bereich des Verkehrssektors erzielt wurden, stattdessen würden Autos immer schwerer und größer. Zudem gebe es Hürden beim Umstieg: anzuführen wären z.B. mangelnde Ladeinfrastruktur, geringe Reichweiten sowie lange Ladezeiten. Daran anschließend wurden Ausbauziele für Elektroautos und Ladestationen in Deutschland vorgestellt und eingeschätzt. Verbesserungen erfuhren unter anderem die Ladeleistungen und -geschwindigkeiten, was zur einer größeren Alltagstauglichkeit für die Langstreckennutzung der Elektrofahrzeuge führe. Bei der Schnellladung sei allerdings anzumerken, dass diese teurer als bei der (eigenen) Normalladestation sei, die Leistung des Akkus geschädigt werde und zudem die Leistung nicht über den kompletten Batteriefüllstand gehalten werden könne. Dieses Verfahren eigne sich aber vor allem bei Langstreckenfahrten zur Verkürzung der Ladezeiten. Zudem wurde angemerkt, dass Reichweiten der Elektroautos zu gleichbleibenden Preisen sehr schnell wachsen sowie die Verbrauchskosten günstig seien. Hierbei zu beachten wäre allerdings das Elektroauto als größter Stromverbraucher im Haushalt, besonders relevant sei dies für Firmen mit Fahrzeugflotten. Eine Chance für die E-Mobilität sah Herr Riedl auf dem Land: Dort gäbe es genug Platz für Photovoltaik-Anlagen und eigene Wallboxen. Orte, wo Fahrzeuge am längsten stünden, würden sich am besten für öffentliches Laden eignen, wie z.B. in Parkhäusern, Einkaufszentren und Tiefgaragen. Zudem benötige man öffentliche Ladestationen für Menschen mit Elektroautos ohne eigenen Stellplatz. Zuletzt ging Herr Riedl

auch auf die Vorgehensweise der Ladevorgänge und die aktuellen Preise im Ladeverbund+-System ein.

Diskussion:

Im Anschluss wurde auf Fragen aus dem Publikum geantwortet. So wurde das gerade aktuelle Thema der Bezahlung an Ladesäulen mit EC-Karten sowie die Kompatibilität der Ladekarte mit anderen Anbietern besprochen. Auf die Frage nach den aktuellen Nutzergruppen wurde mit Dienstwagenfahrer, Flottenfahrer sowie Menschen über 50 Jahren geantwortet. Außerdem sei das Laden mit Ladekarte relativ einfach, allerdings bestünde immer eine gewisse Angst vor Neuem, was einige beim Umstieg hemme. Zudem wurde die sogenannte „Reichweitenangst“ angesprochen und, ob man bei Ladestationen befürchten müsse, anzustehen und zu warten, weil alle Stationen besetzt seien. Dies sei in der Praxis eher selten, dennoch könne es laut Herrn Riedl zukünftig sein, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur dem Verkauf von E-Autos hinterherhinke. Zudem müsse in der Stadt die Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut werden. Wie viel geladen werde, werde vom Ladeverbund+ festgestellt, die Daten zum Thema, wie viel Infrastruktur gerade benötigt werde, kämen von der Stadt. Wie auch der ADAC und andere Anbieter biete auch der Ladeverbund+ an, seine Ladeleistung zu kompensieren. Auf die Frage, ob ein politischer oder innerer Auftrag vorliege, antwortete Herr Riedl, dass der innere Auftrag darin bestünde, die Politik auf geeignete Maßnahmen hin zu bewegen, obwohl dies durch die Automobilindustrie und gesetzliche Rahmen schwer gemacht werde. Zum Abschluss wurde nach vermehrtem Einsatz von E-MobilitätsberaterInnen gefragt. Aktuell gäbe es Kooperationen mit Autohäusern, da dort noch viel Nachholbedarf bestehe, BeraterInnen könnten aber einen weiteren Weg darstellen.