

Inhalt



Aktivisten von „Fridays For Future“ protestieren gegen das Kohleausstiegsgesetz. Auch Professor Dr. Ralf Simon ist der Meinung, dass der Umstieg auf erneuerbare Energien nicht schnell genug vollzogen wird. Dieser sei wesentlich für das Gelingen der Elektromobilität, wie er im Interview schildert.

Seite 3



Daaden hat einen zentralen Platz umgebaut, den angrenzenden Bach mit einer neuen Ufergestaltung zugänglich gemacht und eine Ladesäule für E-Autos aufgestellt. Die wartet mit beachtlicher Leistung auf, der Ladevorgang wird beinahe zum „Tanken“.

Seite 6



Herrlich blüht der Mohn am Fahr-
schulzentrum der SVG Rheinland
in Koblenz. Die Genossenschaft hat
am neuen Standort durch MANN
Energie vier Ladesäulen für
E-Autos aufstellen lassen. Doch das
ist vielleicht erst der Anfang.

Seite 10



Schätzungen sprechen von min-
destens 50 bis 100 Autokinos, die
bundesweit seit dem Ausbruch der
Corona-Pandemie und einher-
gehender Schließung der Kinosäle
eröffnet worden seien. In Altenkir-
chen begeisterte das „Wälder Au-
tokino“ die Menschen. Die konn-
ten, wenn sie wollten, vor der
Leinwand eine besondere Happy
Hour nutzen.

Seite 13

Lösungen für eine komplexe Thematik

Das „coronabedingt“ beschlossene Konjunkturpaket der Bundesregierung stellt zwar die Förderung von Elektromobilität in den Fokus. Doch unabhängig davon gibt es noch viele offene Fragen: Gibt es genügend Lademöglichkeiten? Welche Ladestation ist für den eigenen Bedarf daheim die richtige, und wer installiert eine solche Anlage? Hinzu kommt die Unsicherheit, welches Ladekabel oder welcher Steckertyp denn nun benötigt wird. Viele Verbraucher stehen vor einer Herausforderung, die sie skeptisch auf E-Mobilität blicken lässt.

Bei MANN Naturenergie gibt es bereits zahlreiche Antworten auf Fragen wie diese. Zehnjährige Erfahrung mit Elektromobilität hat das Unternehmen aus Langenbach bei Kirburg, das sich der Förderung und dem Ausbau regenerativer Energien wirtschaftlich wie weltanschaulich verschrieben hat – egal, ob „grüner“ Strom, Windkraft, Photovoltaik oder Holzpellets.

Die Expertise speist sich nicht nur daraus, dass MANN Anbieter von vielfältigen Elektromobilitätslösungen, sondern zudem auch selbst Nutzer ist: E-Autos stehen Mitarbeitern für Besorgungen oder

für Fahrten der Vertriebsleute stets zur Verfügung – und können praktischerweise gleich an Ladesäulen auf dem Unternehmensgelände betankt werden. Mittlerweile blickt MANN Naturenergie auf eine halbe Million Kilometer Erfahrung mit Elektroautos zurück. Im Fuhrpark existiert inzwischen nur noch ein einziger „Verbrenner“ – ein Bulli, falls im Notfall über weite Strecken viel transportiert werden muss.

MANN bietet Hilfe bei Auswahl und Installation von Ladeinfrastrukturen. Gerade aufgrund der langjährigen Erfahrung ergibt sich bei dem Energieanbieter aus dem Westerwald eine hohe bedarfsorientierte Beratungskompetenz: Private wie gewerbliche Kunden wer-

den beim Finden der individuellen Ladeinfrastruktur unterstützt und versorgt – ob dies nun eine zuverlässige Lösung für die heimische Garage ist oder eine ganze Flotte mit eingebundenem Lastmanagement und Abrechnungsservice. MANN stellt – was insbesondere im gewerblichen Bereich unerlässlich

Über 100 Ladestationen

lich ist – die intelligente Anbindung der Ladeinfrastruktur an die Haustechnik unter Berücksichtigung des Lastmanagements (siehe Seite 4) sicher. In Rund 80 Projekten wurden mittlerweile über 100 Ladestationen installiert, und dies für verschiedenste Zwecke und Kunden.

Eine Hilfestellung bei der richtigen Wahl der passenden Ladelö-

E-Autos für Mitarbeiter

enterte Beratungskompetenz: Private wie gewerbliche Kunden wer-



Alles, was man benötigt, um Elektromobilität in den Alltag einzubinden, kann über MANN Naturenergie bezogen werden, so etwa der „Juice Booster“, der kompatibel mit allen Elektroautos mit Typ-1- wie Typ-2-Ladebuchse ist. Foto: Juice Technology



Die Autobahnen und Innenstädte sind „verstopft“. Wie fügen sich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur ein? Foto: obs/Kapsch TrafficCom AG/Canetti

sung bietet außerdem ein Online-Tool auf der Homepage (www.mannstrom.de/ladestationberater): Mittels des „Ladestrom-Beraters“ werden Informationen bereits im Vorfeld ermittelt, so dass rasch Lösungen gefunden werden können. Ebenso gibt es verschiedene Ladestromtarife – natürlich Ökostrom – von MANN, zu denen das Unternehmen individuell berät. Manchmal ist nur ein Rat zu einer „Kleinigkeit“ nötig – etwa, welcher Stecker gebraucht wird. (Der europäische Standard ist bei letzterem übrigens der dreiphasige „Typ-2-Stecker“, der Ladeleistungen von bis zu 22 Kilowatt (kW) – im privaten Raum – oder bis zu 43 kW an öffentlichen Ladestationen

Fortsetzung Seite 3

ermöglicht.)

Wer zu Hause laden möchte, benötigt eine Wandladestation (Wallbox), im öffentlichen Raum kommen hingegen meist freistehende Ladesäulen zum Einsatz. MANN bietet Hardware von namhaften Anbietern wie „wallbe“, „Juice“ oder „Heidelberg“ und findet für jeden Anwendungsfall die passende Lösung – zum Beispiel vom „Juice Booster 2“, der mobile Ladestation, Wallbox und Typ-2-

Hilfestellung bei der Wahl

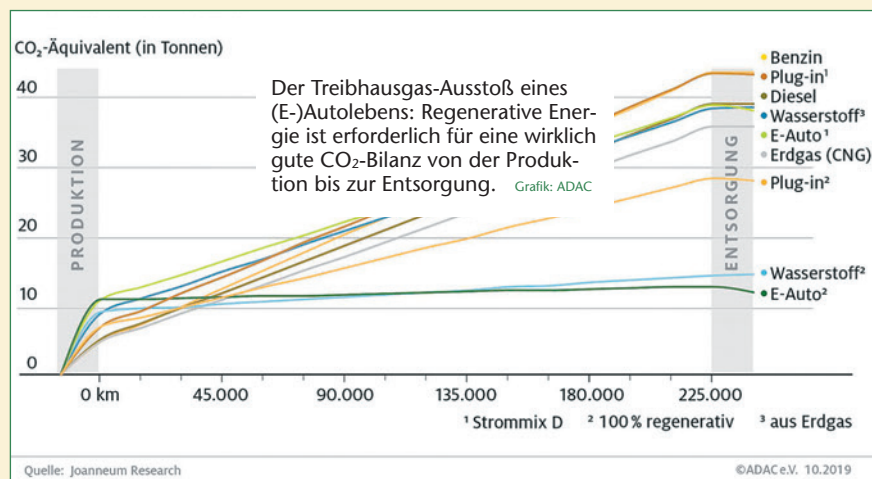
Kabel in einer „3-in-1-Lösung“ vereint, über die Wallbox „wallbe Eco 2.0“, die aufgrund ihrer einfachen Bedienung und der vielfachen Lademöglichkeiten insbesondere für Einsteiger ideal ist, bis hin zum hochleistungsfähigen Schnelllader „Juice Ultra“, mit dem mit bis zu 75 kW im öffentlichen Raum geladen werden kann (siehe Seite 4).

Dass wir trotz allem auf den Straßen noch immer recht wenige Elektroautos sehen, ist sicher auch den vielen Vorurteilen geschuldet, die es über die „Stromer“ gibt. Die Reichweite sei nicht gut, die Batterie nicht ausreichend entwickelt, Ladesäulen fehlten – dies sind häufige Annahmen. Doch die Elektro-

mobilität entwickelt sich stetig weiter, der Markt bietet mittlerweile zahlreiche hochmoderne Elektrofahrzeuge. Der „BMW i3“ etwa, den es ab 39.000 Euro zu kaufen gibt, hat eine Batteriekapazität von 120 Amperestunden (Ah), was 42,2 Kilowattstunden (kWh) brutto entspricht, und eine elektrische Reichweite von 359 Kilometern.

dem E-Fahrzeug allmählich mehr abzugewinnen: Das Kraftfahrtbundesamt verzeichnete im Mai eine Zahl von 5.578 Neuzulassungen an Elektroautos, die so um 20,5 Prozent zum Vorjahresmonat gewachsen sei.

Wie gut sich Elektroautos letztlich in unser tägliches Leben und unsere Gewohnheiten integrieren,



Den „Kia e-Niro“ gibt es sogar mit einer Batteriekapazität von 64 kWh, was eine Reichweite von 455 Kilometern ermöglicht. Und tatsächlich scheint der Verbraucher

zeigt etwa das „Waller Autokino“ (Seite 8), das beweist, dass die funktionstüchtigen Fahrzeuge längst in unserem Alltag angekommen sind.

„Wir haben die Chance, uns zu verbessern“

Ein Großteil der Ablehnung von Elektromobilität beruht auf Vorurteilen. Als Experte für Energie-, Klima- und Kältetechnik sowie Energiewirtschaft beschäftigt sich Professor Dr. Ralf Simon, Lehrender an der Technischen Hochschule Bingen, mit Elektromobilität. Mit seinem Beratungsunternehmen „Simon Process Engineering“ GmbH (SiPE) bietet er unter anderem Softwareentwicklung und energiewirtschaftliche Analysen, auf die auch MANN Naturenergie setzt. Im Interview gibt der Fachmann Einschätzungen zu Problemen und Lösungsansätzen.

bei der Umrüstung auf E-Mobilität strukturelle Schwächen: Eine häufig diskutierte Sorge ist, dass es nicht genügend Lademöglichkeiten geben könnte, sollten plötzlich sämtliche Menschen E-Autos kaufen. Stimmt das?

Nein, ganz sicher nicht. Man

muss allerdings zwischen Stadt und Land unterscheiden: In der ländlichen Region kann ich zu Hause noch eher aufladen. In der Stadt, wo ich etwa in einer Mietwohnung lebe, kann es mit einem

Fortsetzung Seite 4



Viele Menschen befürchten

Elektroanschluss schwieriger sein. Aber es werden sehr viele Ladesäulen gebaut, es gibt reichlich Förderprogramme für die Ladeinfrastruktur. Einige Firmen bauen ebenso auf ihren Parkplätzen aus. Ich sehe zum Beispiel, dass Handelsketten sich mit Ladesäulen ausstatten. Da passiert also einiges. Man muss zudem den Gleichzeitigkeitsfaktor und das Lastmanagement berücksichtigen.

Was versteht man darunter?

Lastmanagement bedeutet im Grunde, dass man die Stromlast sinnvoll verteilt: Die meisten Leute ziehen den Strom für ihr Auto, bevor sie zur Arbeit fahren oder wenn sie abends nach Hause kommen. So muss bedacht werden, dass Ladesäulen oft gleichzeitig genutzt werden – das ist wiederum der Gleichzeitigkeitsfaktor (siehe Kasten). Plant man große Parkhäuser mit 200 Ladesäulen, entsteht da eine Netzlast, die – wenn man es falsch macht – wirklich sehr hoch sein kann. Weil sehr viel Strom gleichzeitig gezogen wird und viele Autos gleichzeitig getankt werden wollen.

Ihre Firma entwickelt Softwares für effiziente Energiemanagementsysteme. Auch bei MANN wird eine solche genutzt. Wie sieht diese Lösung im gewerblichen Bereich aus?

Dazu misst man die Leistung, die über das Netz bezogen wird, etwa die Ladesäulen der Firma MANN. Geschäftsführer Markus Mann achtet auf die Lastspitze, eine kurzzeitig auftretende, hohe Stromnachfrage, die er teuer bezahlen muss. Entsprechend hat er natürlich ein Interesse daran, diese Spitze zu begrenzen. Dies führt immerhin auch zu einer Verbesserung der Effizienz des Gesamtnetzes, weil insgesamt weniger Strom zur gleichen Zeit bezogen wird. Dafür setzt Markus Mann die Software ein: Man macht mit ihr eine Prognose, wie sich die Lastspitze verändern wird. Wenn es „kritisch“ wird, wird Last abgeworfen, es werden also Verbraucher herausgenommen. Das ist bei MANN zum Beispiel irgendeine Presse im Pelletwerk oder auch eine Ladesäule, die dann mal für

zwei, drei Minuten aussetzt. Leistung wird also reduziert oder begrenzt. Man bekommt so schon die Batterie seines Elektroautos voll, der Ladevorgang dauert dann nur ein bisschen länger.

Lässt sich dieses Prinzip auch ähnlich auf eine Innenstadt-Infrastruktur übertragen?

Nehmen wir das Beispiel Parkhaus: Wenn ich mein Auto da lasse, um zu arbeiten, dauert das ja üblicherweise länger als zwei Stunden, da spielt dieses zeitliche Verschie-



Professor Dr. Ralf Simon
lehrt an der Technischen Hochschule
Bingen. Foto: Privat

ben überhaupt keine Rolle. Und wenn man als Kurzzeitparker kommt, muss man entsprechend schneller bedient werden, als jemand, der acht Stunden steht. Bei letzterem wird die Leistung gedrosselt. Die Lösung der „Überlastung“ ist immer ein durchdachtes Vorgehen. Das Lastmanagement läuft somit über ständiges Überwachen, Analysieren und Prognostizieren.

Nun ist nicht jedes E-Auto gleich. Müsst für eine funktio-

nierende Ladeinfrastruktur nicht öffentliche Ladestationen mit allen Modellen kompatibel sein?

Ich denke, da ist schon viel passiert. Sie können mit jedem Auto an Ladesäulen ran. Ja, man muss sicherlich einen Adapter im Kofferraum mitführen, aber das sollte eigentlich kein Problem sein.

Was ist mit der Abrechnung? Eine Untersuchung der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ ergab kürzlich, dass der durchschnittliche Fahrer bis zu sechs verschiedene Lade-Apps, fünf Ladekarten sowie weitere elektronische Zahlungsmittel wie PayPal und Kreditkarten verwendet...

An der Stelle muss ich ganz klar sagen: Da haben wir ein echtes Problem, das stimmt! Mein Schwiegervater ist 80 Jahre alt. Für ihn wäre ein Elektroauto sogar genau das Richtige, da er eh nur Kurzstrecken fährt. Aber mit dem „Tanken“ käme er nicht klar. Das ist viel zu kompliziert. Da ist also allein die ältere Generation meiner Meinung nach schon sehr überfordert.

Was könnte man dagegen tun?

Das kann ich schwer sagen. Da hat sich noch kein Verfahren so richtig durchgesetzt. Aber wenn wir ein bisschen geduldig sind, wird das noch geschehen. Ich denke, der Markt wird das schon richten.

Halten Sie es für realistisch, dass tatsächlich mehr Menschen Elektroautos kaufen, wenn es nur mehr Ladesäulen gibt? Oder muss es noch weitere Anreize geben?

Das ist eine Phase, bei der man vielleicht einfach noch ein bisschen die Entwicklung abwarten muss. Die Autos kommen ja jetzt erst so richtig. An der A8 bei Augsburg gibt es ein Projekt, bei dem 300 Ladesäulen gebaut werden. Interessanterweise ist das eine Raststätte, die ein bisschen wie ein „Einkaufszentrum“ funktioniert. Es gibt viele Ansätze, mit denen das Thema Elektromobilität verknüpft werden kann. Bei einer Handelskette wurden Ladesäulen kürzlich

direkt neben der Cafeteria gebaut, so dass dort unter Umständen vielleicht mehr Umsatz gemacht werden kann. Das Ganze hat auch etwas mit einem Geschäftsmodell zu tun, mit Zusatznutzen.

Eine vollständige Umstellung auf Elektromobilität würde den Strombedarf bei uns zulande extrem erhöhen. Reichen hier erneuerbare Energien, um diesem

hierzulande üblichen Strommix inklusive Atom- und Kohlestrom verwende – ist die Bilanz des E-Autos dann trotzdem noch wertvoll?

Sie wird immer wertvoller! Wir haben beschlossen, aus der Atom- und Kohlekraft auszusteigen, und diese Richtungen sind wichtig. Aber ja, das könnte natürlich schneller passieren. Sicher gibt es stets Kompromisse. Doch wir ha-

dem Wasser, das man aus 2.000 Meter Tiefe hochpumpt, jede Menge Lithium geben könnte. Es ist auf jeden Fall notwendig, dass man mit der begleitenden Forschung zur Optimierung weitermacht. Es gibt dadurch schon einige bedeutende Fortschritte, was den Energieaufwand zur Herstellung von Batterien oder die Batterieleistung selbst betrifft. Batterien sind bereits weitaus entwickelter

Erneuerbare Energien wie die Windkraft müssten ausgebaut werden, damit Elektromobilität wirklich „Sinn ergibt“, erläutert Ralf Simon. Foto: Pixabay



enormen Bedarf überhaupt gerecht zu werden?

Die Elektromobilität ergibt umweltpolitisch nur Sinn, wenn wir auch grünen Strom nutzen, ganz richtig. Wir müssen daher die erneuerbaren Energien ausbauen, und da stockt es gerade noch gewaltig. Gerade im Windkraftbereich ist der Ausbau völlig zum Erliegen gekommen. Wir haben an der Stelle doch wirklich ein Problem. Wenn wir jetzt schlagartig alles auf E-Mobilität umrüsten würden, würde es nicht reichen. Wir müssen daher über die Zeit spielen und dafür sorgen, dass etwa Windkraft ausgebaut wird und Anlagen weiterlaufen können.

Zurück auf die Straße: Die Relevanz der Stromart fängt schon bei der Herstellung des Autos an. Wenn im Werk, das die Batterie produziert, Atom- oder Kohlestrom genutzt wird, kann doch kaum mehr von Klimaschutz gesprochen werden, oder? Ebenso daheim: Wenn ich mein E-Auto in der Garage an die Steckdose anschließe und den

ben die Chance, uns zu verbessern und unsere erneuerbaren Energien weiter zu entwickeln.

Das E-Auto steht immer wieder auf dem Prüfstand. Kritiker weisen häufig darauf hin, dass für die Herstellung Rohstoffe benötigt werden, die in fragilen Ökosystemen gewonnen werden. Gleichfalls wird bei der Herstellung der Batterie viel CO₂ produziert. Wie bewerten Sie das?

Kritisch ist das, ja. Zum Beispiel, wenn Cobalt in Zentralafrika gewonnen wird. Das ist sicherlich ein Problem – mittlerweile gibt es aber ebenso cobaldfreie Batterien. Die Ressource Lithium ist vorhanden, auch noch für lange Zeit. Natürlich ist diese Gewinnung in manchen Gebieten – Peru zum Beispiel – gleichfalls schwierig, das muss man ganz offen sagen. Aber es gibt noch viele Potenziale, die man untersuchen muss.

Können Sie eines nennen?

Ich habe zum Beispiel gehört, dass in der Erdwärmenutzung eine Lösung gesucht wird. Dass es in

als noch vor fünf Jahren. Es hat sich eindeutig vieles getan, und es wird auf jeden Fall noch weitere Verbesserungen geben, da bin ich ganz, ganz sicher!

Was sagt der Wert aus?

Wenn eine Ladeinfrastruktur geplant werden soll, ist es sinnvoll, den Gleichzeitigkeitsfaktor zu ermitteln. Doch was ist dies überhaupt für ein Wert?

Der Gleichzeitigkeitsfaktor ist ein auf Erfahrungen beruhender Schätzwert, mit dem bestimmt wird, wie stark ein System ausgelastet werden wird. Er wird ermittelt, um ein System passend zu dimensionieren. Dieser auch „Bedarfsfaktor“ genannte Wert berücksichtigt, dass Geräte im Allgemeinen nie alle gleichzeitig und außerdem in voller Leistung eingeschaltet sind.

„Für schlechte Entscheidungen kein Geld“

Daaden darf man, ohne der Stadt im Kreis Altenkirchen zu nahe zu treten, gewiss als ländlich geprägt bezeichnen. Gerade einmal 4.244 Einwohner verzeichnet das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz für den 31. 12. 2018, davon 23,2 Prozent älter als 64 Jahre. Nur 9,7 Prozent der Fläche Daadens entfällt auf Siedlungen, mehr als 73 hingegen auf Wald. Doch mitten im idyllischen Ort, auf dessen neugestaltetem Fontenay-le-Fleury-Platz, steht man plötzlich vor einem wirklich „hippen“ Stück Infrastruktur: einer „Juice Ultra“ – einer Elektroauto-Ladestation, die beeindruckend ist.

„Die ‚Juice‘ kann mit bis zu 75 Kilowatt (kW) laden – sprich: Jedes handelsübliche Elektroauto ist in einer Stunde auf jeden Fall geladen“, verdeutlicht Marco Lenz von MANN Naturenergie, warum die Einrichtung in Daaden etwas (derzeit noch) Besonderes ist. Es handelt sich um einen Schnelllader, wie es ihn in der gesamten Region

Neben der nun in Betrieb genommenen Ladesäule für Elektroautos am umgebauten Platz, den der Daadenbach säumt, steht vor dem angrenzenden Supermarkt ebenso eine für E-Bikes bereit.



im nördlichen Westerwald sonst nur ein einziges weiteres Mal gebe (in Kirchen) – „sonst im Umkreis von 20, 30 Kilometern nicht“, be-

Abrechnung

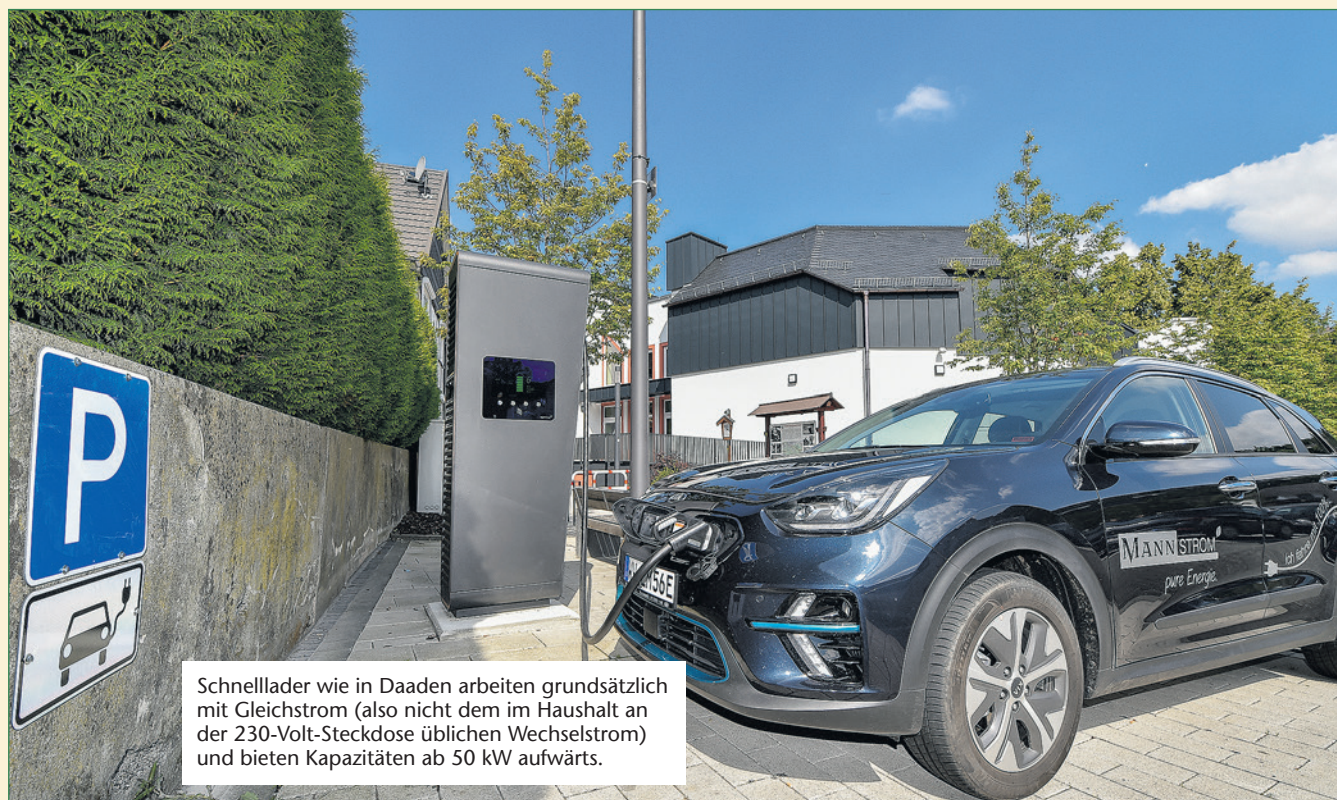
tont Lenz, dessen Firma die Station betreibt und ebenso die Abrechnung mit dem Nutzer für die Stadt Daaden übernimmt.

„Mit einem solchen Leistungsvermögen fühlt sich das Laden eines Elektroautos schon eher wie Tanken an“, ergänzt Markus

MANN, Inhaber des Naturstromlieferanten aus Langenbach bei Kirburg. „Es freut mich, dass wir hier die Chance bekommen haben, in unserer Heimat aktiv werden zu können und mit der Installation zu zeigen, was möglich ist.“

Doch warum hat Daaden diesen Schritt in die Elektromobilität gleich so üppig dimensioniert? Immerhin liegt die Investition in der Größenordnung von 40.000 Euro,

Fortsetzung Seite 7



Schnelllader wie in Daaden arbeiten grundsätzlich mit Gleichstrom (also nicht dem im Haushalt an der 230-Volt-Steckdose üblichen Wechselstrom) und bieten Kapazitäten ab 50 kW aufwärts.

was für eine 4.000-Einwohner-Stadt gewiss „kein Pappentier“ sein dürfte...

Der zuständige Bürgermeister sagt, dass ein solches Projekt für eine Stadt in Daadens Größe nicht selbstverständlich sei. „Aber wir sind davon überzeugt, dass wir immer richtig liegen, wenn wir die neue Energie nutzen und neue Mobilität vorantreiben“, erklärt Stadtbürgermeister Walter Strunk (SPD). Zudem gebe es weitere

Nicht selbstverständlich

Gründe, dass das Projekt nicht mit kleinerer Leistung umgesetzt worden ist: „Hintergrund war, dass wir eine Förderung von 22.000 Euro bekommen haben. Ohne diese Förderung wäre es schwieriger gewesen, die Entscheidung zu treffen“, schildert Strunk. „Und wir sehen es als sinnvoll an, schnelle Technik auszuwählen, wenn man die E-Mobilitätstechnik schon einsetzt. Da darf nicht den ganzen Tag nur ein einziges Auto stehen – das dann Parkplatz und Ladesäule blockiert, weil der Ladevorgang zu lange dauert.“

Um sicherzustellen, dass möglichst viele Autofahrer auf Daadens Fontenay-le-Fleury-Platz, der außerdem als Markt- und Veranstaltungsfläche genutzt wird und an dem stark frequentierte Verbrauchermärkte liegen, parken und laden können, gilt auf dem gesamten Gelände eine Parkzeitregelung. Per Parkscheibe gibt es zwei kostenfreie Stunden, danach muss der Parkplatz auch mit „Verbrennern“ geräumt werden. Die „Juice Ultra“

Gratis Parken

ist softwaremäßig so ausgerichtet, dass man sein Elektromobil drei Stunden lang gratis auf dem zugehörigen Parkplatz abstellen kann – danach wird eine Parkgebühr fällig, die mit der Abrechnung für den entnommenen Strom erhoben wird.

Apropos: Daadens Schnellladestation ist mittels „Plugsurfing“-Chip aktivierbar. Den kleinen, zehn Euro kostenden elektronischen Schlüssel mit RFID-Technik kann man ins Schlüsseletui packen und damit jederzeit den



Entsprechende Kabel wurden bereits 2016/2017 vorgesehen, so dass der Anschluss der „Juice Ultra“ auf dem Platz einfach möglich war.

Jederzeit aufladen – mit der Kreditkarte

Marco Lenz von MANN Naturenergie bringt einen Aufkleber mit einem QR-Code an, der die neue Daadener Ladesäule in gewisser Weise „barrierefrei“ macht.

Denn wer den Code mit dem Smartphone scannt, wird automatisch auf ein interaktives Formular geführt und bekommt eine E-Mail, die er nur noch kurz bestätigen muss. Danach kann an der Ladestation sofort getankt und bezahlt werden, ohne zuvor „Plugsurfing“-Kunde geworden zu sein (wie bei anderen Systemen notwendig). Die Berechnung der „abgezapften“ elektrischen Leistung erfolgt einfach über Kreditkarte oder den Bezahlendienst „Paypal“. „Somit ist es für jeden jederzeit ohne Vorlauf möglich, an der Ladestation zu tanken“, verdeutlicht Marco Lenz die Idee hinter dem Zusatzangebot von MANN Naturenergie.



Ladevorgang an derzeit rund 200.000 Ladepunkten in ganz Europa starten, die Abrechnung erfolgt automatisiert (für Nutzer ohne den Chip gibt es an der Station in Daaden eine clevere Alternative – siehe Kasten).

Um die Berechnung der geladenen Energie an der Daadener „Juice Ultra“ kümmert sich MANN Naturenergie ebenso wie um den „Treibstoff“ in der Säule, der zu 100 Prozent aus zertifiziertem Grünstrom stammt: „Ohne Gestank, ohne Gebrumme, ohne Emission“ fahre man so. Ihn begeistert E-Mobilität darum schon lange, unterstreicht Markus Mann. „Aber natürlich muss E-Mobilität vollständig mit Öko-Strom passieren, was hier in Daaden der Fall ist.“

Für die Stadt ist die Schnellladesäule nicht der erste Einsatz

Nutzung Erneuerbarer

regenerativer Energie. „Daaden ist immer bemüht, bei Neu- und Umbauten auf ‚Erneuerbare‘ umzustellen“, hebt Walter Strunk hervor. Der Bürgermeister verweist auf Beispiele wie die Pelletanlage im örtlichen Bürgerhaus oder in der nahen Kirche, dem angrenzenden Gemeindezentrum und Kindergarten oder die Solartechnik für die Beheizung des Daadener Frei-



Bürgermeister Walter Strunk probiert die Ladesäule aus. „Wir sind der Meinung, auf einen solchen Platz gehört eine solche Ladestation! Das ist zukunftsweisend. Und wenn man so einen Platz – einen ausgesprochen zentralen für unsere Stadt – neu gestaltet, dann muss man auch so etwas anbieten.“ Fotos: Schmalenbach

bades. „Wir sind stets bestrebt, auf dem neuesten Stand zu bleiben und sagen immer: ‚Für schlechte

Entscheidungen haben wir kein Geld!“

Uwe Schmalenbach



Der Fontenay-le-Fleury-Platz wurde komplett neu gestaltet, dabei auch der Daadenbach geöffnet.

Wir bieten 100% Ökostrom
auch für Ihre Nachtspeicher,
Wärmepumpen & Elektroautos
Jetzt wechseln und
CO₂-Fußabdruck reduzieren

MANN STROM

ÖKO-TEST

MANN Naturenergie
 Ökostromtarif MANN Cent

sehr gut

E-Paper-Ausgabe ÖKO-TEST
 Spezial Energie 2018

MANN Naturenergie wurde
 bereits mehrfach von Ökotest
 & Utopia ausgezeichnet.

**GRÜNER
 STROM**



Das Ökostromlabel
 der Umweltverbände

MANN Cent wurde vom
 Grüner Strom Label e.V.
 ausgezeichnet.

100% Ökostrom muss nicht teuer sein!

Angebotspreis: 26,80 ct/kWh Grundpreis: 10,90 €/Monat

(Preis Haushaltsstrom Langenbach bei Kirburg, Tarife können abweichen)

*Rechnen Sie sich über unseren Tarifrechner
 einfach den für Ihre Region geltenden Tarif aus!*

Scannen Sie hierzu einfach den QR-Code oder besuchen Sie uns
 unter www.mannstrom.de/mann-strom-kunde-werden/



02661 6262 60



info@mannstrom.de



0151 61823771 (WhatsApp)



www.mannstrom.de

Stationäre Ladestationen

MANN ENERGIE

Wir bieten Verkauf, Beratung, Installation und Service von Elektro-Ladestationen.

www.mann-energie.de



Wir sind Partner von:

wallbe
 Driving eMobility

juice
 technology

MANN Naturenergie GmbH & Co. KG • Schulweg 8 - 14 • info@mann-energie.de

Viel Platz – auch für noch mehr Säulen

„Wir wissen es nicht: Vielleicht müssen wir bald noch zehn Ladesäulen hinstellen, wenn wir hier weiter wachsen und der Bedarf entsteht“, meint Thomas Gast und blickt über eine 30.000 m² große, üppig von wilden Pflanzen bewucherte Brachfläche im Koblenzer „Industriegebiet an der A 61 – Zaunheimer Straße“. „Das Grundstück gehört uns ebenfalls schon.“ Und auch Ladesäulen für Elektroautos sind bereits vorhanden: An das für eine Erweiterung zur Verfügung stehende Areal angrenzend, hat Gasts Arbeitgeber, die „Straßenverkehrsgenossenschaft Rheinland e. G.“ (SVG), im Februar einen komplett neu errichteten Standort seines Fahrschulzentrums in Betrieb genommen – mit Ladepunkten für Elektrofahrzeuge.

Vermutlich wird mancher Autofahrer, wenn er auf das Signet der SVG blickt, denken: „Das Logo kenne ich doch!“ Etwa, weil er schon einmal an einem SVG-Autohof getankt hat. Ebenso mutmaßlich wissen die allermeisten Fahrzeuglenker jedoch nicht präzise, was genau die SVG ist, in welchen Bereichen die Genossen aktiv sind.

Es geht schon damit los, dass es „die“ SVG gar nicht gibt, sondern, neben der in Koblenz ansässigen rheinischen, bundesweit 14 weitere regionale Straßenverkehrsgenossenschaften, die sich alle mit

14 weitere Genossenschaften

der Aus- und Weiterbildung, Arbeitssicherheit, Fördermittelberatung, Mautabrechnung oder mit Transportversicherungen befassen. Der „nach außen“ womöglich bekannteste, „sichtbarste“ Tätigkeitsbereich – der Betrieb von Au-

tohöfen und Tankstellen – ist also nur einer unter vielen.

Allein die SVG Rheinland, deren Vorstandsassistent Thomas Gast ist, hat, inklusive der „SVG Fahrschulzentrum Rheinland GmbH“, vier Tochtergesellschaften und hält zahlreiche Beteiligungen, unter anderem an der „Wälder Energiegenossenschaft“. Ebenso vielfältig wie die Aktivitäten der Genossenschaft sind ihre aktuell 129 Mitglieder, die Taxi-, Spediti-

Fortsetzung Seite 11



Die Säulen stammen von MANN Naturenergie. „Wir haben somit Ökostrom, preislich passt es außerdem, und die Betreuung durch das Unternehmen gefällt uns gleichermaßen“, begründet Thomas Gast die Auswahl des Anbieters.



Rund um die SVG-Gebäude in Koblenz-Metternich ist reichlich Raum für eine Expansion vorhanden. Fotos: Schmalenbach



Auf dem eigenen Verkehrsübungsplatz trainieren LKW- oder auch Busfahrer.

ons- oder Fuhrunternehmen sein müssen, um sich der Vereinigung anschließen zu können. Die Spedition von Thomas Mann, dem Bruder des Chefs von MANN Naturenergie, gehört beispielsweise der SVG Rheinland an. „Es gibt ein breites Spektrum in unseren Reihen. Es sind Unternehmen mit drei Lkw dabei, ebenso welche mit 60“, verdeutlicht Thomas Gast.

Der Vorstandsassistent berichtet, dass allein im Geschäftsjahr 2019 652 Fahrschüler von der SVG Rheinland ausgebildet wurden – auf Pkw, Lkw oder Bussen. 6.581

Hunderte Fahrschüler

Teilnehmer erhielten eine Schulung nach dem „BKrFQG“, was für den restlos ungelenkten Begriff „Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr“ steht.

Die Qualifizierungsmaßnahmen, die die SVG Rheinland anbietet, betreffen unter anderem Gefahrgutseminare ebenso wie

Lehrgänge zur Ladungssicherung, es gibt eine Gabelstaplerausbildung oder fachspezifische Sprachkurse, hinzu kommen Qualifikationsmaßnahmen für Servicefahrer (die später im „Sprinter“ unterwegs sind), Schadenpräventionstrainings und anderes.

Die Organisation hat mit dem

Berufskraftverkehr eine Menge Berührungspunkte, wird von Kunden stark frequentiert, und da war es an der Zeit, ein neues Fahrschulzentrum für Berufskraftfahrer zu errichten, nachdem der Standort des „Hauses des Straßenverkehrs“ aus

Fortsetzung Seite 12



Im SVG-Areal ist ebenso der Fahrzeugteilehandel mit seinem Lager untergebracht.

dem Jahr 1958 mitten in der Koblenzer City liegt (dort hat die Genossenschaft ihren Hauptsitz) und keine Erweiterungsmöglichkeiten bietet. „Auch unsere Schulungsräume in der Innenstadt reichten nicht mehr aus“, schildert Thomas

strom baut.

„Wenn Kunden, Seminarteilnehmer mit E-Autos kommen, wollen wir denen die Möglichkeit zum Laden geben“, erläutert Thomas Gast, warum die vier Ladesäulen vorgesehen worden sind. „Wir pla-

Technologien am neuen Standort angeht.“ Dort gebe es daher außerdem Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern, die nach bisheriger Einschätzung 60 Prozent des gesamten Strombedarfs decken werden, der etwa beim Beleuchten wie



Übersicht über das neue Gelände am Autobahnkreuz Koblenz, das im Februar in Betrieb genommen wurde. Die SVG Rheinland hat im Geschäftsjahr 2019 rund 15 Millionen Euro umgesetzt und inklusive Auszubildenden 32 Mitarbeiter beschäftigt. Die gesamte Gruppe hatte Einnahmen im dreistelligen Millionenbereich und 80 Beschäftigte. Foto: SVG

Gast. So sind an der aktuellen Stätte ebenfalls Büro- und Seminarräume gebaut worden. Hinzu kommt ein Fahrzeugteilehandel der „SVG EUROPART“ mit Lager und Sozialräumen.

Im Industriegebiet in Koblenz-Metternich gibt es nun also reichlich nutzbaren Platz auf dem neuen Verkehrsübungs Gelände, das Autobahnkreuz Koblenz liegt quasi in

Verkehrsanbindung

Sichtweite, es existiert mithin eine hervorragende Verkehrsanbindung. Für Lehrgangsteilnehmer oder andere Besucher stehen große Mengen Parkplätze bereit – und an vier davon Ladesäulen für Elektroautos.

Wer immer hier mit dem E-Mobil vorfährt, kann die Dauer seines Aufenthaltes zum Laden nutzen. Vier „Wallbe“-Boxen liefern jeweils bis zu 22 Kilowatt (kW) – und das aus „Grünstrom“. Denn die Säulen werden von MANN Naturenergie betreut und gespeist, so dass die Elektromobilität bei der SVG Rheinland von vornherein vollständig auf zertifizierten Öko-



Die SVG Rheinland ist auch Stromkunde bei MANN Naturenergie.

nen darüber hinaus langfristig – auch für zukünftige Fahrschulfahrzeuge, die ja in einem überschaubaren Radius bewegt werden und nachts geladen werden könnten,

Photovoltaik

wäre die E-Mobilität sinnvoll. Das ist für uns ein Thema. Und die Elektromobilität gehört unserer Meinung nach ohnehin in das Gesamtpaket, was fortschrittliche

Klimatisieren von Seminar- oder Besprechungsräumen anfällt.

„Es war ein erster Schritt“, unterstreicht Vorstandsassistent Gast noch einmal, „falls mehr Ladekapazitäten gebraucht werden, stellen wir auch mehr Säulen auf.“ Das passiert in Kürze schon einmal am SVG-Hauptsitz aus dem Jahr 1958 in der Koblenzer Innenstadt: Dort werden zwei weitere Ladesäulen von MANN errichtet.

Ökologisch eingestellt – nicht spaßbefreit

Weltklasse-Filme von „Bohemian Rhapsody“ bis „Dirty Dancing“, hintergründiges Kabarett mit Markus Maria Profitlich oder Jürgen Becker, bejubelte musikalische Live-Acts wie „Kasalla“: Für vier Wochen ist der Festplatz an Altenkirchens Weyerdamm zum „Waller Autokino“ und dieses zu einem Magneten für Kulturinteressierte geworden. MANN Naturenergie hat das Event durch Sponsoring mit ermöglicht – und außerdem dafür gesorgt, dass die Veranstaltung von der Klimabilanz her zu einem der interessantesten Autokinos wurde, von denen es deutschlandweit „coronabedingt“ zwischenzeitlich vermutlich weit über 100 gab.

Täglich zwischen einer und vier Vorstellungen, vier Wochen lang; Platz für insgesamt rund 100 Fahrzeuge vor der mit einer Open-

Air-Bühne kombinierten, beeindruckenden Tageslicht-LED-Leinwand: Für eine verhältnismäßig kleine Verbandsgemeinde wie Altenkirchen-Flammersfeld ist es ein beachtliches Autokino geworden, das die Organisatoren im wahrsten Wortsinn aufgestellt haben!

Einer der Hauptakteure, Uli Hüsch, ist ein bundesweit beachteter Kinobetreiber: Denn in seinem

Besuchermagnet

„cinexx“ in Hachenburg finden sich im Jahr mitunter weit über 200.000 Besucher ein – und das bei gerade einmal 6.000-Einwohnern, die die Stadt Hachenburg hat, wo Hüsch den „Film-Tempel“ 2002 eröffnete! Die angeschlossene Bar „drinxx“ und das integrierte Restaurant „matrix“ komplettieren das Ensemble (für das übrigens MANN Naturstrom bezogen wird), machen es zu einem echten Freizeitzentrum.

Der Mann scheint vom Geschäft mit unterhaltsamen Filmen also eine Menge zu verstehen und fand mit „Getränke Müller“ sowie der Verbandsgemeinde Altenkir-

chen-Flammersfeld offenbar die richtigen Partner für das Gelingen des temporären Ereignisses. Eifrige Sponsorensuche führte dazu, dass sich etliche andere Partner finanziell beteiligten, so dass das Projekt unter Altenkirchens freiem Himmel realisiert werden konnte.

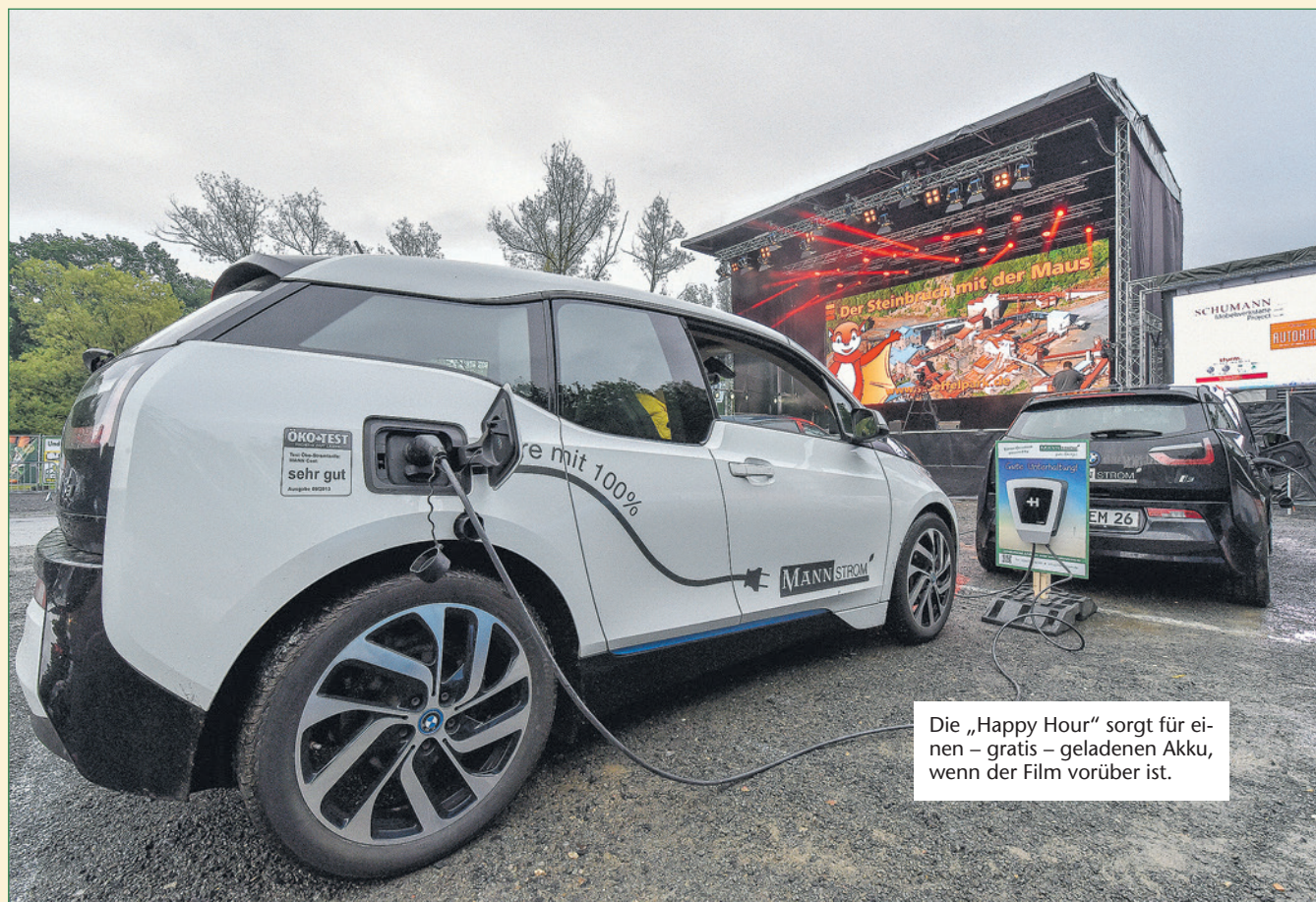
Markus Mann erklärte sich ebenfalls bereit, als Sponsor aktiv zu werden beim „Waller Autokino“. Doch „bloß einen Betrag X zu zahlen“, sei ihm zu wenig gewesen, hebt der Grünstrom-Pionier im Westerwald hervor: Sein Naturenergieunternehmen sorgte dafür, dass die gesamte Veranstaltung klimaneutral mit Energie be-

Klimaneutralität

trieben werden konnte! Denn klar: Kinotechnik, Beleuchtung oder die Kühlschränke für die an einem „Drive-In-Zelt“ abholbaren Getränke, die die Kinobesucher zum Ticket online ordern konnten, verbrauchen Strom.

Wenn man sich indes schon mit

Fortsetzung Seite 14



Die „Happy Hour“ sorgt für einen – gratis – geladenen Akku, wenn der Film vorüber ist.

der elektrischen Versorgung eines Angebotes befasst, bei dem Autos im Mittelpunkt stehen, war für Mann gleichermaßen klar, dass die (was die Nutzungszahlen in Deutschland angeht) immer noch in ihren Kinderschuhen steckende

Happy Hour

Elektromobilität in den Vordergrund gerückt werden müsse im „Wälder Autokino“. Für Elektroauto fahrende Besucher wurde darum von vornherein ein besonderer Clou vorgesehen: Für sie gab es von MANN Naturenergie aufgestellte und betriebene Ladesäulen des Herstellers „Heidelberg“. Während Filme geschaut oder der Live-Musik gelauscht wurde, konnte unter dem Motto „Happy Hour für Elektrofahrzeuge“ ein jeder daran seinen Pkw gratis laden.

Zusätzlich überlegten sich die Macher bei MANN in Langenbach bei Kirburg vor dem Kino-Start eine weitere Besonderheit: Die Säulen wurden so positioniert, dass Kinogäste mit E-Autos bevorzugte Plätze direkt in der ersten und zweiten Reihe vor der Bühne hatten.

„Wir wollen damit ein weiteres Beispiel bieten, dass Elektromobilität und die volle Teilnahme am gesellschaftlichen Leben sich nicht ausschließen“, schildert Markus

Ökologie und Spaß

Mann, Geschäftsführer von „MANN Strom“, weshalb das „Wälder Autokino“ in dieser Weise gefördert wurde. „Menschen, die sich für einen ökologischen Wandel in der Gesellschaft einsetzen, wird heute zuweilen unterstellt, sie seien ‚spaßbefreit‘ oder wollten anderen die Freude an nicht zwingend notwendigen Dingen nehmen, das sprichwörtliche Schnitzel verbieten. Ganz im Gegenteil möchten wir mit der ‚Happy Hour für E-Autos‘ zeigen, dass sich ökologisches Verhalten und eine erfüllende Freizeitgestaltung wunderbar kombinieren lassen, man sogar CO₂ einsparen kann, während man tolle Streifen sieht und ein kühles Bier dazu genießt.“

