

geheizt werden müssen, weil die Gebäudehülle schlecht gedämmt ist oder weil es die Altenteiler im Wohnzimmer schnuckelig warm haben wollen. Hier können die Spareffekte durch eine Solarthermieanlage erheblich sein.

Terbrack machte folgende Rechnung auf: Wer einen alten Gasbrenner im Keller durch einen modernen Brennwertkessel ersetzt, muss dafür etwa 6.000 € aufwenden. Wird die Heizung mit einer Solarthermieanlage (nur Warmwasser) kombiniert, kostet das 3.000 € extra, eine heizungsunterstützte Anlage kostet 6.000 € mehr (die Förderung durch BAFA und Progress NRW eingerechnet). Wie viel Brennstoff spare ich ein, bis ich die Mehrkosten von 3.000 € oder 6.000 €

wieder herein habe? Im Regelfall hat sich die Solarthermieanlage nach acht bis zwölf Jahren amortisiert, sagt Terbrack. Wer sich eine Solarthermieanlage anschafft, sollte das warme Wasser vom Dach auch für die Spülmaschine und die Waschmaschine nutzen. Mitunter muss man ein Vorschaltgerät installieren (Kosten 40–200 €).

Fazit der Solarexperten

Es gibt keine Lösung von der Stange. Ein seriöser Planer rechnet dem Hausbesitzer vor, was eine Solaranlage bringt und nach wie vielen Jahren sie sich amortisiert hat. Hantmann sinngemäß: Für eine Familie mit drei oder mehr Kindern oder einen landwirtschaftlichen Be-

trieb, die viel warmes Wasser im Sommer benötigen, rechnet sich eine Solarthermieanlage immer. Die Anlage lohnt sich erst recht, wenn die Preise für Heizöl und Gas wieder steigen. Das wird spätestens in wenigen Jahren der Fall sein, glaubt Hantmann. „Dann wird in den USA das billige Frackinggas nicht mehr zur Verfügung stehen.“

ZUM AUTOR:

► Armin Asbrand

armin.asbrand@wochenblatt.com

FAHREN MIT SELBSTPRODUZIERTEM ÖKOSTROM IM ALLTAG

Sektion Münster und Landesverband NRW



Foto: Dr. Carsten Fischer

EFH in Dülmen als „Kraftwerk“

Am 10. September kamen in den Stadtwerken Münster 25 eMobil-Interessierte zusammen, um zu erfahren, was heute bereits technisch machbar ist und wie sich Betriebs- und Anschaffungskosten vergleichen lassen. Franz Hantmann vom DGS Landesverband NRW zeigte in seinem Einführungsreferat die wichtigsten Vergleichsdaten von fossil- und strombetriebenen Fahrzeugen auf. Er stellte heraus, dass der Wirkungsgrad der eFahrzeuge um den Faktor 4 bis 5 höher ist, als bei Benzin- oder Dieseltriebenen Fahrzeugen. Das zeigt sich auch in den niedrigeren CO₂-Emissionen der Elektroautos und dies gilt sogar bei der „Betankung“ aus der Steckdose. Bei

selbst erzeugtem Ökostrom sinkt der CO₂-Ausstoß sogar auf null.

Hier knüpfte der anschließende Praxisbericht von Dr. Carsten Fischer aus Dülmen an, der aufzeigte, wie er in seinem Haus seinen Strom erzeugt und seine beiden eFahrzeuge (Ampera und Tesla) mit „Treibstoff“ versorgt. Das Herzstück hierfür bildet ein 16 kWh Li-Ionen Speicher, der von der PV-Anlage (8,1 kWp) und einem Mini BHKW (5,5kWth, 1 kWel) gespeist wird. Entscheidend ist dabei die optimierte Steuerung der Verbräuche und der Erzeugung, die von der Firma E3 DC Osnabrück entwickelt wurde und die sich bisher gut bewährt hat. Das Haus ist zu 90% mit erneuerbaren Energiequellen versorgt. Wie ist das möglich? – Ein spannendes Thema für eine weitere Veranstaltung.

Was die Fahrpraxis mit den eFahrzeugen betrifft vergibt Dr. Fischer die Note „voll alltagstauglich“. Die Batterieleistung des Opel Ampera reicht für kleinere Strecken aus und der Range Extender muss kaum in Betrieb genommen werden. (Leider wird das Fahrzeug in Europa aus dem Markt genommen.) Der Tesla S hat eine „elektrische“ Reichweite von 350 bis 400 km und ist somit absolut langstrecken-

tauglich. Tesla hat zwischenzeitlich ein dichtes Tankstellennetz entlang der Autobahnen auf den Autohöfen aufgebaut. Dort kann der Tesla S mittels Schnellladung in ca. 30 Min (Zeit für eine Tasse Kaffee) so geladen werden, dass mit nur einem Zwischenstopp (Reichweite 600 bis 700 km) die meisten Fahrziele in Deutschland zu erreichen sind. Nach der lebhaften Diskussion im Saal wurde der Erfahrungsaustausch anschließend mit der Besichtigung von verschiedenen eMobilen auf dem Hafenplatz vor den Stadtwerken fortgesetzt.

Wegen des großen Interesses wird der Landesverband NRW der DGS ein eMobil-Forum oder Stammtisch einrichten. Dort können sowohl Erfahrungen ausgetauscht als auch Ideen zur Verbesserung der Infrastruktur für eMobile öffentlich gemacht werden. Hier sind die bereits über 100 eMobilfahrer in Münster und die an der eMobilität Interessierten angesprochen, denn: Die eMobilität nimmt Fahrt auf!

ZUM AUTOR:

► Peter Deininger

muenster@dgs.de