

ISSN 0941-102X

B 11866 F

Impressum:

Die Solarmobil Zeitschrift erscheint 4mal im Jahr als Fachzeitschrift für **Solare Mobilität** und **umweltfreundlichen Verkehr** sowie als Mitteilungsblatt für viele Verbände und Vereine. Herausgeber ist SOLAR und NET. Die Zeitschrift ist Mitteilungsorgan des Solarmobil Vereins Erlangen und des Bundesverbandes Solare Mobilität

Herausgeber: SOLAR UND NET, R. REICHEL
Reifenberg 85, D-91365 Weilersbach
Telefon 09194 8985, Fax 09194 4262
E-mail: zeitschrift@solarmobil.de
Internet: www.solarmobil.de/zeitschrift

Redaktion: Roland Reichel (RR)
(Chefredakteur, v.i.S.d.P.),
Reifenberg 85, D-91365 Weilersbach,
Tel. 09194 - 89 85, **Fax.** 09194 - 42 62,
E-Mail: reichel@solarmobil.net
Internet: www.solarmobil.net

Redakteure und Verantwortlichen

Thomic Ruschmeyer, Andreas Manthey, Tomi Engel und weitere freie Autoren. Die Verfasserinnen oder Verfasser sind für die namentlich gekennzeichneten Artikel selbst verantwortlich, die darin vertretenen Meinungen entsprechen nicht notwendigerweise der Auffassung der Redaktion. Dies gilt sinngemäß auch für so gekennzeichnete Pressemeldungen.

Einzelpreis: Euro 5,00 (plus Porto). Der Bezug der Solarmobil Zeitschrift ist im Mitgliedsbeitrag des Bundesverbandes Solare Mobilität e.V. und des Solarmobil Vereins Erlangen e.V. sowie weiterer Vereine enthalten, siehe weiter hinten im Heft.

Fördermitgliedschaft (inklusive Zeitschrift):

Bundesverband Solare Mobilität e.V.:
persönliche Fördermitgliedschaft 36 € p.a.
Firmenfördermitgliedschaft ab 100 € p.a.
Antrag: www.solarmobil.net/download/antrag.pdf

Solarmobil Verein Erlangen:
Fördermitgliedschaft 30 € p.a., Einzelheiten unter www.fen-net.de/solarmobil oder direkt vom Solarmobil Verein Erlangen, Schillerstr. 54, 91054 Erlangen, Tel. 09131 501 663

Abo Deutschland: 20 € p.a.,
Abo Europa-Ausland: 25 € p.a. nur bei Abbuchung oder Vorauszahlung, bestellen beim Herausgeber Solar und Net, Reifenberg 85, 91365 Weilersbach, Tel. 09194 8985, Fax 09194 4262,
e-mail: zeitschrift@solarmobil.de

Das Abo verlängert sich automatisch für das Folgejahr, wenn es nicht einen Monat vor Jahresende schriftlich gekündigt wird.

Auflage dieser Ausgabe: 1.300 Stück

Anzeigen: Anzeigenpreisliste auf Anfrage. Voraussetzung für Anzeigen ist ein Bezug zur Sache (Solare Mobilität und verwandte Gebiete).

Ausgaben 2008:

Nr. 70: Redaktionsschluss 10. Juli 2008
Nr. 71: Redaktionsschluss 10. September 2008
Nr. 72: Redaktionsschluss 05. Dezember 2008
Beiträge oder Leserbriefe am besten gleich auf Diskette oder per e-mail. Formate: Windows, WinWord, Open Office. E-Mail: Beiträge und Anzeigenwünsche bitte direkt an folgende Adresse senden:
e-mail: zeitschrift@solarmobil.de
Fax 09194-4262

Druck: Kössinger AG - www.koessinger.de

Zu dieser Ausgabe:

Die Frage bei jedem Heft: Was ist drin, und was nicht? Was drin ist, sieht man weiter unten im Inhaltsverzeichnis, nämlich ein Bericht über ganz grundsätzliche Gedanken zum Erdöl und zu Biokraftstoffen. Teilweise sind hier Gedanken eingeflossen, wie sie kürzlich in Berlin während einer sogenannten Expertenanhörung in den Räumen des deutschen Bundestages gehört und geäußert wurden. Es gibt also (auch) in der Politik ein deutliches Umdenken in Energiefragen hinsichtlich „flüssiger“ Energie.

Breiten Raum nehmen die Ankündigungen und Einladungen für Reihe von Veranstaltungen ein. Der bsm lädt noch im April zum Besuch seiner Sonderschau „Solarmobility“ in Halle 13 auf der Hannover Messe ein. Ebenfalls auf der Hannover Messe, aber in Halle 27, findet jetzt zum dritten Male die Clean Moves Expo Konferenz statt. Weiter hinten im Heft wird über eines der ersten Fahrertreffen in 2008 in Ritterhude berichtet sowie zu einer Reihe von Veranstaltungen eingeladen: Tour de Ruhr, Solar Rallye Phebus (Barcelona-toulouse), bikeforpeace (Paris-Moskau-Peking), South African Solar Challenge und der Zero Rallye Africa. Weitere Einladungen und Veranstaltungshinweise finden sich unter den „Terminen, Meldungen und Kurzberichten“, gefolgt von einer Reihe von Fahrzeugneuheiten und Berichten.

Unter den Neuheiten sind „die mobile Steckdose“ auf Basis einer Brennstoffzelle sowie die Studien für einen Elektroroadster auf Lotus Super Seven Basis zu erwähnen sowie weitere Berichte über das TWIKE mit Lithium Ionen Akkus.

Und in eigener Sache: Wir haben den Sprung zum Vierfarbdruck gewagt jetzt auf für das gesamte Heft.

Was ist nicht drin und damit auf eine der folgenden Ausgaben verschoben: Ein Bericht und Test über ein Elektrofahrrad und Berichte und Ankündigungen im Fahrzeugbereich. Weitergehen soll auch die angefangene Serie über Elektrofahrzeug Internetseiten und Vorstellungen von Vereinen und Gruppen und ihren Aktivitäten in Deutschland. Hier brauchen wir noch aktuelle Berichte aus den Vereinen. Die nächste Ausgabe kann wegen der Teilnahme an der bikeforpeace erst Ende Juli erscheinen, dann aber hoffentlich schon mit einem Bericht von dieser Tour.

Roland Reichel, solarmobil@gmx.net

Inhaltsverzeichnis

Biokraftstoffe vor dem Aus und Erdöl vor dem Ende	2
bsm Sonderschau „Solarmobility“	6
3. CLEAN MOVES EXPO auf der Hannover Messe	9
ECO MOVE Berlin – Messe und Kongress zur nachhaltigen Mobilität	10
Solarmobil Verein Erlangen	11
Die mobile Steckdose	12
E3 – Mobil	14
Futureworld Seven Zero	16
www.evisol.com und www.thorr.eu	18
Leistung, die begeistert: Das LION TWIKE	19
Der TWIKE LION Akku	19
E-Mobil Treffen Ritterhude 2008	21
Solar Rallye Phebus 2008 (Barcelona-Toulouse)	22
Einladung zur Tour de Ruhr 2008	23
bikeforpeace: 12.6.-16.8.2008: Paris-Moskau-Peking	24
South African Solar Challenge – 28.9.-8.10.2008	24
ZERO RALLY AFRICA	25
Literatur	26
Termine, Meldungen und Kurzberichte	27
Fahrzeuge, Komponenten, Händler und Hersteller	30
Solarmobil Zeitschriften	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Vereinsadressen	32

Biokraftstoffe vor dem Aus und Erdöl vor dem Ende

von Thomic Ruschmeyer, Vorsitzender des bsm, Bundesverband Solare Mobilität

...und die Nachfrage nach „flüssigem Gold“ steigt!

Oder: PÖL oder ÖL, oder WAS?

Es ist leider kein Aprilscherz gewesen, dass Umweltminister Sigmar Gabriel nun die geplante Beimischungsquote für Biokraftstoffe aussetzt, weil über 1 Mio. Auto diese nicht vertragen sollen und damit teureres Super+ tanken müssen, denn diese Autofahrer sind aber auch Wählerstimmen.

Zitat Gabriel:

„Wir setzen die Verordnung nicht in Kraft, solange wir keine klaren Zahlen haben. Und wir werden sie nicht in Kraft setzen, wenn die Zahl eine Million Fahrzeuge übersteigt“, sagte der SPD-Politiker den "Stuttgarter Nachrichten". Die Bundesregierung hatte beschlossen, den Bioethanolanteil im Benzin 2009 von fünf auf zehn Prozent zu erhöhen. Der Automobilclub ADAC warnte vor der Umsetzung der Pläne: Mehr als drei Millionen Fahrzeuge würden die höhere Beimischung nicht vertragen. -

...-

Es geht sowohl um Interessen der Landwirtschaft an der Stabilisierung und dem Ausbau des Biokraftstoffmarktes und einem ganz speziellen Interesse der Automobilindustrie: Eine erhöhte Beimischung sollte der Automobilindustrie in Deutschland und Europa den Schritt von 130 g CO₂ pro km auf 120 g CO₂ pro km ab dem Jahr 2012 kostengünstiger ermöglichen als es durch ausschließlich technologische Schritte in der Motoren- und Fahrzeugtechnik möglich ist.“ Der Verzicht auf die Erhöhung der Beimischungsobergrenzen hat keinerlei Konsequenzen für die Klimaschutzstrategie der Bundesregierung, denn nun muss die Automobilindustrie das Ziel von 120 g CO₂ pro km mit anderen Mitteln erreichen.“

Die Biokraftstoffanhörung am 20.2. in Berlin hatte es schon aufgezeigt, dass die Kritik an Biokraftstoffen in allen Fraktionen begründet ist und hat seitdem stark zugenommen. Die durch Steuernachlässe hoch subventionierter Kraftstoffe aus Pflanzen bringen oft nur wenig für den Klimaschutz: Weil für ihre Produktion und den Transport fossile Energie eingesetzt wird, liegt der Kohlendioxid-Einspareffekt oft nur bei 30-50 Prozent. Manchmal kann die Bilanz sogar negativ sein, wenn kostbare Naturwälder gerodet werden, um für Energiepflanzen Anbauflächen zu schaffen.

Woher kommt der „Biosprit“?

Bei einer Delegationsreise nach Indonesien stellten eine Reihe von Bundestagsabgeordneten fest, dass die hohe Nachfrage nach Biokraftstoffen aus den Industrieländern in den Entwicklungsländern die Rodung der Urwälder drastisch beschleunigt. Wissenschaftler warnen, dass durch die Zerstörung von Torfböden in der dritten Welt Biokraftstoffe nicht zu niedrigeren, sondern zu deutlich höheren Treibhausgasemissionen führen.

Zwar nehmen die Energiepflanzen - bei Ethanol sind es etwa Mais, Getreide oder Zuckerrohr - beim Wachsen so viel CO₂ auf, wie bei ihrer Verbrennung freigesetzt wird. Doch durch den Energiebedarf für Anbau, Düngung und chemische Verarbeitung der Kraftstoffe entstehen ebenfalls Emissionen. Wenn die Flächen intensiv gedüngt werden, wird zudem extrem klimaschädli-

ches Lachgas freigesetzt, sodass die Gesamtbilanz negativ wird. Gleiches gilt bei importierten Biokraftstoffen: Sofern für den Anbau Regenwald abgeholzt wird, ist die Klimabilanz durch das dabei freigesetzte CO₂ extrem negativ.

Dies gilt im Prinzip auch wenn heimische Biomasse vergast und zur Stromproduktion genutzt, fällt die Ökobilanz zwar besser aus, sie allein wird aber auch nicht ausreichen, um uns mit Mobilität, Wärme und Strom zu versorgen.

Diesen Flächenkonflikt ignorierte die Bundesregierung bisher. Um ihre Klimaschutzziele zu erreichen, plante sie vielmehr bisher, den Anteil von Kraftstoffen aus Biomasse bis zum Jahr 2020 insgesamt auf 20 Prozent zu steigern. Beim Benzin soll der Mindestanteil von derzeit 2,0 Prozent auf 3,6 Prozent im Jahr 2010 steigen. Wegen der ungleichen Verteilung lässt sich dieser Anstieg nach Ansicht von Experten nicht realisieren, wenn der absolute Höchstwert an der Zapfsäule bei 5 Prozent bleibt, wie es sich derzeit abzeichnet.

Auch die Automobilhersteller wollten hiermit einen Teil ihrer europäischen Verpflichtungen zur Senkung der Kohlendioxid-Emissionen ihrer Fahrzeuge durch die Anrechnung der Biosprit-Quote erfüllen. So hätten sie den Druck zur Entwicklung benzin-sparender Motoren abmildern können.

Aber wegen der ökologischen Probleme hatte aber die Begeisterung für die Biokraftstoffe auch im Umweltministerium in den letzten Monaten stark abgenommen. Zudem haben die Berechnungen gezeigt, dass die geplanten 17% Beimischung ohnehin nur mit Importen zu realisieren sind und eine internationale Zertifizierung von Anbau und Gewinnung wird Jahre andauern.

„Biosprit ist aber als Beitrag zum Klimaschutz weniger leistungsstark als andere Varianten der Bioenergie“, sagte Professor Folkhard Isermeyer, Betriebswirt an der Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft und Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats für Agrarpolitik, WELT ONLINE. Mit der Erzeugung von Biosprit in Deutschland lasse sich vergleichsweise nur wenig CO₂ einsparen. Außerdem, wenn der Erdölpreis weiter steige, werde die Nutzung von Bioenergie weltweit noch mehr zunehmen. Schon jetzt wird das Erreichen von PeakOil durch eine weltweite Beimischung von Biokraftstoffen und durch die, ökologisch im höchsten Maße kritische Gewinnung von Teersanden in Kanada kaschiert und mit teilweise hohen ökologisch negativen Folgen erkauft.

Hierzu ein Zitat von der Deutschen Umwelthilfe:

„Die erhöhte Beimischungsquote war von Anfang an ein ökologischer und klimapolitischer Irrweg. Es ist typisch, dass nicht die weitgehende Wirkungslosigkeit der Beimischungsquote für den Schutz des Klimas oder ihre zu erwartenden verheerenden Folgen in den Regenwäldern der Lieferländer den Bundesumweltminister zum Einlenken bewegt haben, sondern die finanzielle Mehrbelastung von drei bis acht Millionen deutschen Autofahrern an der Tankstelle“, sagte DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch.

Und es kommt noch eines hinzu, die zunehmende Flächenkonkurrenz Nahrungsmittel und Energiepflanzen verteuert auch zusehends die Getreidepreise. Ein Beispiel:



Was nun tun?

Doch wenn nun die Option Biokraftstoffe nicht taugt, um zum Klimaschutz beizutragen, den CO₂-Ausstoß der deutschen PKW-Flotte auf 130g zu reduzieren und gegen das drohende PeakOil als Alternative zu gelten, was ist dann zu machen?

Klar ist: Klima und PeakOil dulden keine Aufschub, auch und gerade nicht im Verkehrsbereich, der global zu weit über 90% vom Erdöl abhängt. Gefordert sind, nicht nur hier in Deutschland, eine Reihe von Maßnahmen, um den immer weiter steigenden Bedarf am „flüssigen Gold“ nicht nur zu kompensieren, sondern in Richtung „erneuerbar“ zu steuern.

Erste Sofortmaßnahmen wären ein generelles Tempolimit auf Autobahnen, sowie auch eine weitere Reduzierung auf Landstraßen und eine Begrenzung der Subventionierung der Dienstwagen über 120g/CO₂ (größere sollten am Besten gar nicht mehr steuerlich absetzbar sein).

Weiterhin gilt es die sofortige Einführung der Elektromobilität zu beginnen, um den Verkehrssektor auf den „effizienten Betrieb mit Erneuerbaren“ umzustellen. Hierzu muss verstärkt in die Batterieforschung und in den Ausbau einer Ladeinfrastruktur investiert werden, sowie Nutzervorteile für „Elektromobilisten“ geschaffen werden. Weiterhin ist ein Umdenken (Mobilität beginnt im Kopf) im generellen Mobilitätsverhalten bei allen erforderlich, sind doch die eindeutige Mehrzahl der PKW-Fahrten deutlich unter 50km Fahrtstrecke.

Auch der innerstädtische ÖPNV muss (so lange es noch finanzierbar ist) weiter ausgebaut und stärker subventioniert werden, um die generelle urbane Mobilität erhalten zu können.

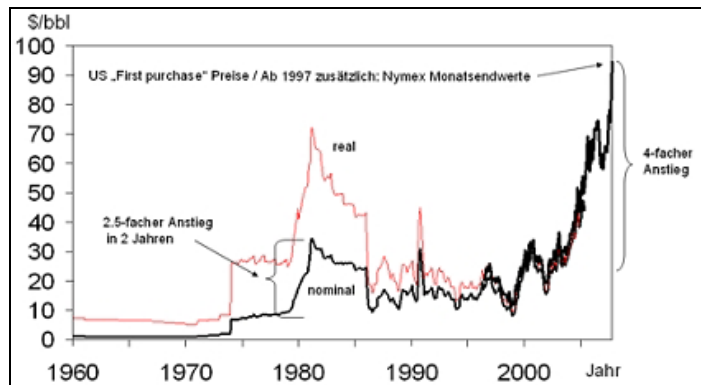
Denn: Der Benzinpreis wird weiter steigen und steigen

Laut einer Prognose des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) droht in den kommenden zehn Jahren eine Verdreifachung des Benzinpreises. „Sollte sich der Ölpreis verdoppeln – was nicht unwahrscheinlich ist – und der Dollarkurs normalisieren, würde der Liter Super vier Euro kosten“, sagte DIW-Energieexpertin Claudia Kemfert der „Bild“-Zeitung. Die Zitate dieser Art häufen sich mittlerweile aus vielen Quellen.

Immerhin pendelt der Rohölpreis seit Jahresbeginn kontinuierlich über \$ 100,- pro Barrel und eine Senkung ist sicher nicht in Sicht, denn *global steigender Energiehunger trifft wachsende fossile Energiemangel* und es drohen eskalierende Energiepreise und damit Inflation und eine weitere Destabilisierung unseres ölbasierten Wirtschaftsgefüges.

Allein im letzten Jahr sind in Deutschland die Kosten für Energie, wie Gas und Öl um über 50% gestiegen und belasten insbe-

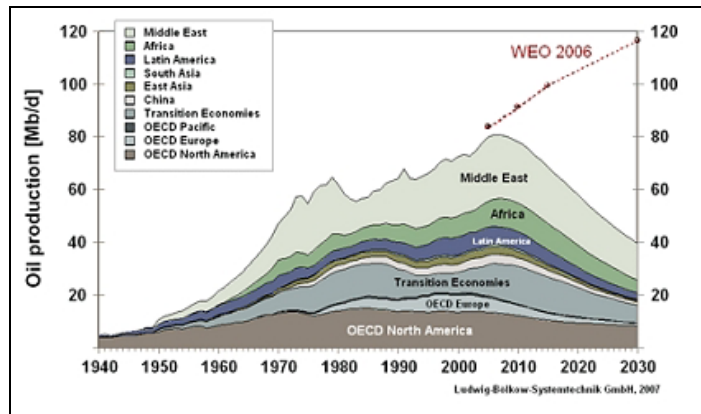
sondere den privaten Verbraucher, da helfen auch keine paar Prozent Lohnsteigerung und auch keine halbherzigen Einsparversuche.



Ein Umstellung unseres Energiebedarfs für Strom, Wärme und Verkehr auf eine Basis von erneuerbaren Energien ist das Gebot der Stunde, und zwar mit höchster Priorität.

Immerhin warnt neuerdings auch die Int. Energieagentur IEA in ihrem im November veröffentlichten „World Energy Outlook“ dass es zu einem Einbruch in der Ölförderung und eskalierenden Preisen kommen könnte, und zwar in der Zeit von heute bis 2015.

Sogar Herr Farid Birol von der IEA wäre eher überrascht, wenn die Ölförderung in den nächsten 20 bis 25 Jahren leicht, sagen wir auf 120 Millionen Barrel pro Tag, problemlos ansteigen würde bzw. könnte. Selbst wenn das Potenzial da sein sollte, werden wir dieses Öl nicht auf den Markt bekommen. Die Schlussfolgerung lautet, dass wir darauf gefasst sein sollten, in den nächsten Jahren äußerst enge, turbulente und hochpreisige Ölmärkte zu sehen – für die Wirtschaft wird es nicht gut sein.



Die 4 Gründe für „weg vom Öl – hin zu EE

Laut dieses neuen Chef-Ökonom Birol von der IEA gibt es drei Gründe, warum die Energiepreise immer weiter steigen werden.

Der erste Grund ist die sehr stark wachsende Nachfrage, hauptsächlich aus China, Indien und den Mitteloststaaten selbst. Diese Länder sind die Hauptmotoren des wachsenden Ölkonzums. Selbst wenn es in den USA eine Rezession gibt, berührt das diese Länder weniger, da Indien und China ein stärker binnengeführtes Wirtschaftswachstum haben, während die hohen Ölpreise die Wirtschaft im Mittleren Osten ankurbeln. Die Ölnachfrage wird daher stark bleiben.

Der zweite Grund ist dass wir auf Seiten der Ölförderung ein steiles Absinken der Fördermengen aus den existierenden Ölfel-

den sehen, speziell in der Nordsee, den USA und etlichen Nicht-OPEC-Ländern. Allein hier müsste viel Geld investiert werden, um dieses Absinken überhaupt verlangsamen zu können.

Der dritte Grund, warum ein Risiko für die Gesamtförderung erwarten ist, dass weltweit alle neuen Ölförderprojekte (insgesamt 230, in Saudi-Arabien, Venezuela, der Nordsee, etc.) können die Gesamtkapazität der globalen Förderung nicht wirklich steigern überall. Derzeit fehlen ziemlich genau 12,5 Millionen Barrel pro Tag, rund 15 Prozent des Weltölbedarfs (*der heutige Weltölverbrauch beträgt > 85 Millionen Barrel, Anm. TR.*). Diese Lücke bedeutet, dass wir in den nächsten Jahren eine Lieferklemme und sehr hohe Preise erleben könnten.

Der vierte -evtl. sogar wichtigste- Grund ist, dass zwischen 1990 und 2002 der Ausstoß energiebedingter CO₂-Emissionen weltweit um 16,4 Prozent angestiegen. Das liegt vor allem daran, dass der Bedarf an Energie weltweit stetig anwächst. Besonders in den so genannten Schwellenländern: In China kletterte der Kohlendioxid-Ausstoß im genannten Zeitraum um 44,5 Prozent nach oben, in Indien sogar um 70,9 Prozent.

In Deutschland ist der Ausstoß an Kohlendioxid zwischen 1990 und 2002 um 13,3 Prozent gesunken. Die Ursachen hierfür liegen zum größten Teil im Wegfall vieler sehr CO₂-intensiver und ineffizienter ehemaliger DDR-Industrien. Die Entwicklungen der letzten beiden Jahre zeigen indes einen beunruhigenden Trend: Die Emissionen in den CO₂-intensivsten Sektoren Energieerzeugung (und teilweise auch Transport) stagnieren seit dem Jahr 2000. Ein klarer fortschreitender Abwärtstrend lässt sich nicht erkennen. Insgesamt stieg der deutsche Kohlendioxid-Ausstoß 2006 sogar um 0,6 Prozent auf 878 Tonnen an. Deutschlands Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen beträgt noch immer 3,5 Prozent.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass sich die Ölnachfrage global um rund drei Prozent pro Jahr wachsen könnte, während wir von heute bis 2015 mit einem Absinken der Förderung um jährlich vier Prozent konfrontiert sein könnten. Das würde sich in einem Jahr zu sieben Prozent summieren, die fehlen!

Und langfristig, wird klar: Ob das Öl im Jahr 2030 zu Ende ist oder im Jahr 2040 oder 2050, es ändert daran nichts, dass wir hier und jetzt „die Kurve kriegen müssen“.

Das ist zudem auch sehr wichtig um die globale Erwärmung zu stabilisieren und die daraus folgenden Klimaveränderungen einzudämmen.

Ein Ausweg: Elektromobilität mit EE:

Um im Verkehrssektor den Ausweg zu schaffen, gibt es nur drei Wege:

Erstens müssen wir die Energieeffizienz drastisch steigern und insbesondere sparsamere Autos, Lastwagen und Flugzeuge, sowie auch Schiffe bauen, um den Anstieg des Ölkonsums überhaupt zu verlangsamen.

Zweitens müssen wir mehr alternative Treibstoffe im Güterverkehr nutzen und die individuelle Mobilität mit unseren PKW auf die effiziente Elektromobilität umstellen. Wenn man sich jedoch ansieht, was die Regierungen gesetzgeberisch im Bereich der Effizienzsteigerung machen, bin ich wenig hoffnungsvoll, dass es zu einem solchen Politikwechsel kommt.

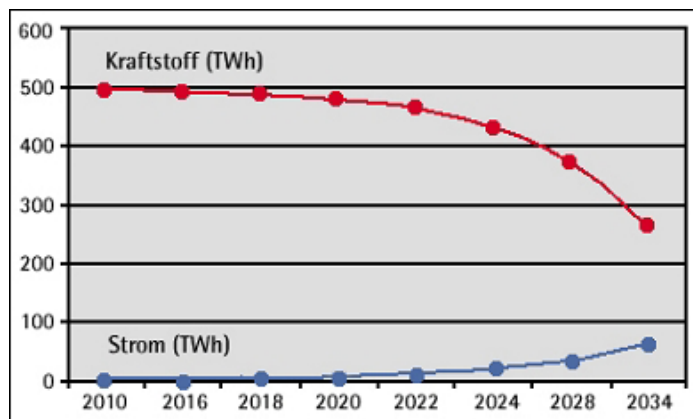
Drittens brauchen wir viele zusätzliche Investitionen in den Ausbau der erneuerbaren Energien, um der Abhängigkeit von

den schwindenden fossilen Ressourcen entgegen zu wirken. Denn ein Ausbau dieser wird nur noch sehr begrenzt möglich sein und für das Klima sicher nicht weiter zuträglich.

Die Mobilität von morgen kann nicht mit den Konzepten von gestern gelingen. Ein Verkehrssystem, das weiter fast ausschließlich auf der Verbrennung fossiler Rohstoffe beruht, wird unweigerlich in den Klimacrash führen und die letzten Ölreserven plündern. Mobilität muss grün werden. Die erfolgreiche Neuentdeckung des Hybrid-Antriebs durch Toyota hat die Richtung des Weges zum grünen Auto der Zukunft vorgezeichnet. Das ingenieurstechnische Dogma, ein Automobil könne nur mit einem Verbrennungsmotor betrieben werden, ist seit der IAA 2007 heftig ins Schleudern geraten. Hybrid-Antrieb, Plug-In-Hybrid oder Range Extender – batteriebetriebene Elektrofahrzeuge werden zunehmend zur Antriebsoption. Fahren wir in Zukunft alle elektrisch? (blöde Frage - Klar)

Ausschlaggebend für den Erfolg der Elektromobilität ist die Weiterentwicklung in der Batterietechnik. Neue leistungsfähige Lithium-Ionen-Akkus erlauben eine höhere Energiedichte pro Gewicht, und deutsche Firmen sind hier weltweit führend. Die Hybridisierung der Antriebe ermöglicht den dynamischen Übergang vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb. Je leistungsfähiger die Batterietechnik wird, desto kleiner und sparsamer kann der Verbrennungsmotor werden. Schon heute können viele Fahrzeuge, die mit einer begrenzten Reichweite auskommen können, rein elektrisch betrieben werden. Eine kleine Zahl von Individualisten hat dies bereits seit Jahrzehnten bewiesen und aufgezeigt, dass zumindest das komplette Zweitwagensegment sofort elektrisch betrieben werden könnte.

Die gemeinsame Studie von DGS und bsm hat vorgerechnet, dass bei einer weitestgehenden Umstellung unseres PKW-Fuhrparks (ohne LKW etc. sind in diesen Fhzg. derzeit mehr Leistung installiert als in den Kraftwerken!) auf Elektro- oder Hybrid-Antrieb der Benzinverbrauch sich um 250TWh reduzieren, also mehr als halbieren würde. Der gesamte Strombedarf dafür sich aber nur um 10% (ca. 65TWh) erhöhen würde.



Der EE-Anteil im Stromsektor lag in 2007 bei knapp 15, wir könnten also alle -zumindest theoretisch- schon „solar fahren“. Eigentlich ein schöner und hoffnungsvoller Gedanke.

Außerdem bekommt man ja ein Vielfaches an Energie durch PV- und Windstrom ohne Aufwand jährlich vom Acker, als mit Biomasse überhaupt dort in vielen Jahre erzeugt werden kann.

Hierzu zum Abschluss 2 Veranstaltungshinweise:

bsm, 21.-25.4.2008:

Der bsm wird dazu auf der Hannover-Messe Industrie in der Energiehalle 13 in seiner Sonderschau „solarmobility“ auf 200qm (Stand G20) vom 21.-25.04. aktuelle Lösungen und Anwendun-

wendungen vorstellen. Motto: Neue Elektromobilität mit neuen Lithiumbatterien und mit Erneuerbaren Energien im „Tank“ Gezeigt wird auch die neue bsm-Park&Charge Drehstromtankstelle, die erstmalig bereits auf der Solar Energy Messe in Berlin im Februar 2008 vorgestellt wurde.

Weiteres unter www.solarmobil.net/meld104-hannover.htm



Park&Charge Stromtankstellen jetzt auch dreiphasig

Berlin, 28.4.2008:

Die Grünen/Bündnis90 veranstalten am 28.4. in Berlin einen Fachkongress zur „Elektromobilität“, der sich schwerpunktmäßig mit folgenden 3 Fragen beschäftigen wird:

Wie wird die Entwicklung der Antriebstechnik bei Fahrzeugen in den nächsten Jahren weitergehen? Worauf setzen etablierte Fahrzeughersteller und Newcomer?

Reicht ein Austausch der Antriebskomponenten aus, oder müssen wir das Auto der Zukunft ganz neu erfinden?

Welche Auswirkungen auf den Energiebereich hat eine erhöhte Stromnachfrage für Autos? Unter welchen Voraussetzungen ist ein Elektroantrieb ökologisch wirklich vorteilhaft? Über diese und weitere Fragen wollen wir mit Ihnen und interessanten ReferentInnen und Referenten auf unserer Konferenz sprechen.

Siehe dazu auch unter www.solarmobil.net unter den NEWS. Info und Anmeldung per email unter: e-mobilitaet@gruene-bundestag.de, oder 030-2275 1276.

Kontakt zum Autor: Thomic Ruschmeyer, TR@solarmobil.net



Erste Drehstrom-Park&Charge Tankstelle in Peine/Norddeutschland

Forum

Nachhaltig Wirtschaften

Das Entscheider-Magazin

für nachhaltiges Wirtschaften und Corporate Social Responsibility



Lösungen jetzt,
statt Utopien morgen!

Kontakt:
redaktion@forum-csr.net
089 / 74 66 11 - 22

www.forum-csr.net

ECO MOVE Berlin – Messe und Kongress zur nachhaltigen Mobilität

von Andreas Manthey und Thomic Ruschmeyer, bsm

Ecomove Berlin, Messe und Kongress für nachhaltige Mobilität, vom 15.-17. Oktober 2008.

Seit 1990 organisiert der bsm Messebeteiligungen, seit 1994 Konferenzen und Workshops. Jetzt hat der bsm-Vorstand mit der Ecomove-Berlin erstmalig eine größere Veranstaltung mit ins Leben gerufen, die die bisherigen bsm Projekte weit übertrifft.

Zusammen mit der Messe Berlin GmbH wird unter dem Namen „Ecomove-Berlin“ eine eigenständige Messe und ein Kongress, Kongress für nachhaltige Mobilität durchgeführt. Den Kontakt vom bsm zur Messe Berlin gibt es schon lange, da der bsm schon mehrmals auf der belektro, der Elektrofachmesse in Berlin, als Organisator einer Sonderschau mit dabei war. Nun wurde gemeinsam der Beschluß gefasst, eine eigenständige Messe mit Konferenz zum Thema nachhaltige Mobilität durchzuführen.

Die Aufgaben sind so verteilt, dass die Messe Berlin mit Unterstützung des bsm die Fachausstellung organisiert, der bsm plant, wie immer seinen Gemeinschaftsstand (Ansprechpartner Thomic Ruschmeyer) und der bsm organisiert ebenfalls den begleitenden internationalen Kongress (Ansprechpartner Andreas Manthey).

Bestandteil der Veranstaltung sind alle Antriebstechnologien, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden können: Elektro- und Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen, Biokraftstoffe incl. Biogas, solar erzeugter Wasserstoff, auch im Verbrennungsmotor. Für die genannten Themen können sowohl Fahrzeuge und Komponenten als auch Infrastruktur und Service gezeigt werden. Weitere Dienstleistungen z.B. aus dem Finanzbereich runden die Ecomove-Berlin ab.

Für die Schirmherrschaft wird z.Zt. mit namhaften Persönlichkeiten verhandelt.

Gang. Zur Zeit haben bereits etwa 20 Aussteller ihr Interesse an der Messe schriftlich bekundet.

Kongress

Der internationale Ecomove-Kongress wird am Mittwoch, dem 15. und Donnerstag, dem 16. Oktober 2008 stattfinden. Am Mittwoch-Abend soll ein parlamentarischer Abend in der Ecomove-Messe stattfinden. Hier können sich die politischen Entscheidungsträger der Bundesregierung direkt aus erster Hand bei den Technikern informieren. Die Referate werden simultan in Englisch und Deutsch übersetzt.



Die geplanten Kongress-Themen:

Internationale Wettbewerbe, z.B. Automotive X-Prize, Challenge Bibendum oder Shell Eco-Marathon, neue Batterietechnologien, neue Einführungsstrategien wie City-Maut oder Project Better Place in Israel, Vorstellung neuer Fahrzeuge und Konzepte u.a.

Weiteres aktuelles Thema ist die nationale Elektrofahrzeug-Strategie der Bundesregierung, die zur Zeit erarbeitet wird. Praktische Erfahrungen mit Lithium-Fahrzeugen, Plug-In-Aktivitäten in den USA, Toyota-Plug-In-Versuch in Frankreich, usw. usf. sowie ebenfalls Biokraftstoffe (Beimischung, Biogas, Biomass to liquid, etc.)

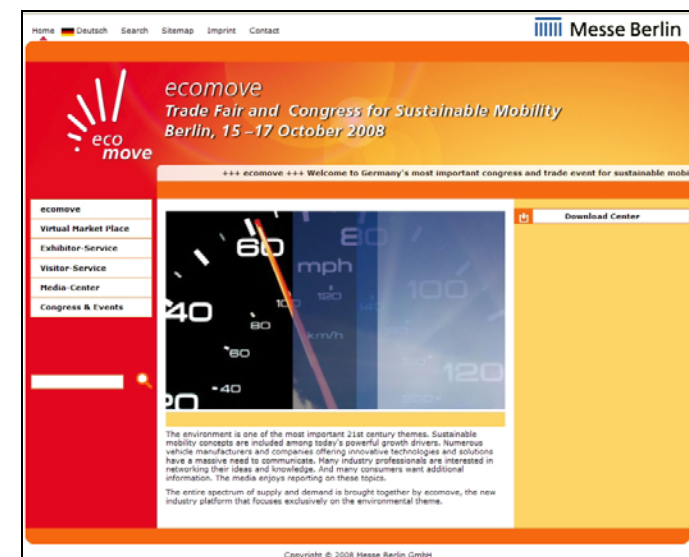
Liebe Solar- und Elektromobilfans, bitte unterstützt unsere Arbeit:

- Werdet Mitglied im Bundesverband Solare Mobilität!
- Werbt neue bsm-Mitglieder (Antrag auf der Webseite)!
- Erzählt anderen von der Ecomove-Berlin und verteilt Ecomove-Flyer (können über Andreas Manthey bezogen werden)!
- Meldet Euch als Helfer für die Ecomove-Berlin!
- Nehmt an der Konferenz teil (Programm ab etwa 20. April auf www.ecomove-berlin.de), Rabatt für bsm-Mitglieder!
- Besucht die Ausstellung!

Wir bitten alle am Thema interessierten um Vorschläge und gern auch um tatkräftige Unterstützung. Während der Veranstaltung können wir sicher auch verschiedene Helfer in Berlin gebrauchen.

Danke!!

Weitere Infos (www.ecomove-berlin.de):
Thomic Ruschmeyer (040 7929329 oder 0177-7929329)
Andreas Manthey (030-3123119 oder 0177-3123119)



Messe

Die Veranstaltung findet am gleichen Ort statt wie schon das World Electric Vehicle Symposium EVS 18 im Jahr 2001. Veranstaltungsort ist die Halle 7.2, die genau genommen aus 6 einzelnen Hallen à 1500 qm besteht. Je nach vermieteter Messefläche kann die Veranstaltung sehr modular und individuell aufgebaut werden. Das Ticket der zeitgleich in den Nachbarhallen stattfindenden belektro gilt auch für die Ecomove-Berlin, so dass etwa 15-20.000 Besucher erwartet werden. Gespräche mit Fahrzeug- und Komponentenherstellern sind in vollem