Seit 2014 begleitet Harald M. Depta Unternehmen bei PV-Anlagen, Ladeinfrastruktur und Elektromobilität.

Harald M. Depta

kennt sich als unabhängiger Berater, Projektplaner und DEKRA-Fachdozent bestens mit Theorie und Praxis rund um das Thema Elektromobilität aus.
www.energiefahrer.de

Das Thema ist da, **um zu bleiben!**

HARALD M. DEPTA ist Experte für Photovoltaik, Elektromobilität und Fuhrparkmanagement. Wir haben ihn gefragt, welche Chancen und Möglichkeiten die Elektromobilität für Weingüter bietet.

Elektromobilität wird für Unternehmen immer interessanter. Was kann ein Weingut davon haben?

Ein Weingut hat in der Regel einen sehr planbaren Fuhrpark. Die Fahrten zwischen Weinberg, Kellerei und Kunden sind meist kurz, wiederkehrend und gut vorhersehbar. Genau das ist die Ausgangslage, in der Elektromobilität ihre Stärken ausspielt.
Anders als im Fernverkehr spielt die Reichweite kaum eine Rolle, dafür aber die Betriebskosten. Strom ist pro Kilometer deutlich günstiger als Diesel, die Wartung fällt geringer aus, weil Elektromotoren weniger Verschleißteile haben. Auf Dauer rechnet sich das gerade bei Fahrzeugen, die täglich im Einsatz sind.Der zweite Punkt ist die Verbindung zur eigenen Stromerzeugung. Viele Weingüter haben ohnehin eine Photovoltaikanlage. Wer diesen Strom selbst für die Fahrzeuge nutzt, statt ihn für wenig Geld einzuspeisen, senkt seine Energiekosten spürbar und macht sich zugleich unabhängiger von Strompreisschwankungen. Und nicht zuletzt zahlt Elektromobilität auf das Image ein. Weinbau lebt von Natur, Boden, Herkunft. Ein Betrieb, der auch bei Mobilität und Energie konsequent ist, unterstreicht diese Haltung glaubwürdig, gerade gegenüber Kunden und Besuchern, die zunehmend darauf achten.

Welche Fahrzeuge eignen sich für den Umstieg auf Elektroantrieb im Weingut?

Es geht um das große Ganze, ein Energiemanagement, das Gebäude, Hof, möglicherweise auch Klimatisierung und Heizung mit einbezieht.

Ganz vorne stehen dabei kleinere Nutzfahrzeuge und Transporter, die für Wege zwischen Weinberg, Kellerei, Lager und Kunden im Nahbereich genutzt werden. Hier ist die Tagesfahrleistung meist überschaubar und gut planbar, die Fahrzeuge stehen über Nacht am Hof und können in Ruhe geladen werden. Schwieriger wird es aktuell bei schweren Arbeitsfahrzeugen wie Traktoren oder Vollerntern für den Weinberg. Hier fehlt es am Markt noch an ausgereiften, alltagstauglichen Elektroantrieben mit ausreichender Leistung und Standzeit.

Braucht ein Weingut zusätzlich zur Photovoltaikanlage einen Batteriespeicher?
Ohne Speicher lässt sich Solarstrom durchaus fürs Fahrzeug nutzen, dann muss das Laden aber ziemlich genau in die Sonnenstunden fallen. Ein Batteriespeicher macht das Ganze flexibler: Der tagsüber erzeugte Überschuss wird zwischengespeichert und steht auch dann

zur Verfügung, wenn gerade kein Fahrzeug am Hof steht oder die Sonne schon wieder weg ist.

Dabei lohnt sich auch der Blick nach vorn: Elektrofahrzeuge werden selbst zunehmend zum Speicher. Mit bidirektionalem Laden, das in den nächsten Jahren breiter verfügbar wird, kann der Akku des Fahrzeugs Strom nicht nur aufnehmen, sondern bei Bedarf auch wieder abgeben, praktisch ein zusätzlicher, mobiler Batteriespeicher, der ohnehin auf dem Hof steht. Sinnvoll ist es, mit einer realistischen Grundgröße eines Speichers zu starten und bei Bedarf gezielt erweitern. Bei Speicher und PV sollte man außerdem nicht isoliert an die Elektrofahrzeuge denken. Es geht um das große Ganze, ein Energiemanagement, das Gebäude, Hof, möglicherweise auch Klimatisierung und Heizung mit einbezieht. Erst wenn all diese Verbraucher und Erzeuger zusammen als eine Art Ökosystem gedacht und gesteuert werden, entfaltet sich der wirtschaftliche Vorteil voll. Das ist nicht nur die technisch zukunftsfähigere Lösung, sondern gerade aus Kostengründen meist auch die klügste.

Was sollten Weingüter vor der Installation einer Ladestation beachten?
Sinnvoll ist es, die Überlegung in drei Bereiche aufzuteilen: Der erste und wichtigste Baustein ist die klassische Wallbox, oder je nach Betriebsgröße auch mehrere Wallboxen, für den eigenen Fuhrpark und für Mitarbeiter. Das deckt den täglichen Bedarf ab und lässt sich gut mit Solarstrom und Energiemanagement kombinieren.

Der zweite Punkt ist die Frage nach einem Schnelllader, hier ist Vorsicht angebracht. Selbst mit Förderung sind diese Anlagen sehr teuer in Anschaffung und Betrieb. Der naheliegende Gedanke, bei viel Publikumsverkehr, etwa durch Weinproben oder Hofverkauf, lohne sich ein Schnelllader besonders, trägt in der Praxis meist nicht.

Der dritte Baustein, öffentliche Ladepunkte, wird häufig übersehen, kann aber zusätzlichen wirtschaftlichen Mehrwert bringen. Wer eine Ladestation öffentlich zugänglich macht, kann für den dort abgegebenen Strom sogenannte THG-Quoten geltend machen, also eine zusätzliche Einnahmequelle jenseits der reinen Stromkosteneinsparung.

Kurz gesagt: Vor der Installation lohnt sich die Frage, wer tatsächlich laden soll, wie oft und mit welchem Zeitdruck, daraus ergibt sich die passende Kombination, nicht automatisch die teuerste Lösung.

Angenommen, ein Winzer möchte seinen Fuhrpark Schritt für Schritt elektrifizieren: Mit welcher Investition sollte er starten?
Die Antwort steckt eigentlich schon in der Frage: Schritt für Schritt ist der richtige Weg, aber von Anfang an mit Blick fürs große Ganze geplant. Das ist keine Frage der Vorsicht, sondern eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Wer ohne Gesamtkonzept startet, muss später oft nacharbeiten, umbauen oder umplanen, und das ist in der Regel deutlich teurer und aufwändiger, als es gleich mitzudenken. Langfristig mitdenken sollte man vor allem die technische Seite der eigenen PV-Anlage: Ist sie ursprünglich nur für die Gebäudeversorgung mit Netzeinspeisung des Überschusses ausgelegt, braucht es beim Einstieg in die Elektromobilität meist Anpassungen, vor allem ein Lastmanagement ist hier praktisch zwingend notwendig, damit Fahrzeug, Gebäude und PV nicht gegeneinander, sondern miteinander arbeiten.

Wo sehen Sie derzeit noch die größten Herausforderungen bei der Elektromobilität in einem landwirtschaftlichen Betrieb?
Die größte Herausforderung ist, das richtig einzuordnen, ohne daraus eine pauschale Regel zu machen. Fakt ist: Für nicht jeden Einsatzbereich gibt es bereits ein passendes Elektrofahrzeug, gerade im landwirtschaftlichen Kontext dauert diese Entwicklung länger als bei klassischen Pkw. Das betrifft vor allem Spezialfahrzeuge, die nur wenige Wochen im Jahr intensiv gebraucht werden. Beim klassischen Pkw sieht das Bild schon heute anders aus, und die vermeintliche Herausforderung relativiert sich dort deutlich. Nach drei bis vier Stunden Fahrt eine Pause von fünfzehn, zwanzig Minuten einzulegen, für einen Kaffee oder die Toilette, ist ohnehin üblich. Genau in dieses Zeitfenster passt eine Ladepause ohne spürbaren Mehraufwand. Moderne Fahrzeuge unterstützen das inzwischen außerdem aktiv: Der Bordcomputer schlägt unterwegs automatisch passende Ladestationen entlang der Route vor.

Wenn Sie einem Winzer heute einen einzigen Rat zum Thema Elektromobilität geben dürften, welcher wäre das?
Das Thema ist da, um zu bleiben, der Markt hat das längst entschieden. Die eigentliche Frage ist nicht mehr, ob man sich damit beschäftigt, sondern wie schnell die Entwicklung weitergeht und wie gut man darauf vorbereitet ist, sie zu nutzen.

Mein Rat: Elektromobilität nicht als zusätzlichen Ballast betrachten, sondern als Teil einer Integration, die ohnehin ansteht. Die Elektrifizierung eines Standorts, bei Mobilität, Wärme, Klima und mehr, ist auf Dauer nicht nur notwendig, sondern schlicht günstiger und praktikabler, und wird zunehmend Baustein eines gemeinsamen Energie-Ökosystems. Am Ende bleibt es dabei: Einfach machen!

Das Interview führte Sophia Langhäuser.