

Elektrisch von Stall zu Stall

Für die Fahrten zwischen seinen Betriebsstandorten hat Helmut Grandjot aus dem nordhessischen Hofgeismar zwei Elektroautos angeschafft. Sie bieten vor allem auf Kurzstrecken viele Vorteile, findet der Landwirt.

Neuen technischen Entwicklungen gegenüber war Helmut Grandjot aus Hofgeismar-Schöneberg schon immer aufgeschlossen. Nicht von ungefähr hat der Landwirt aus dem Landkreis Kassel bereits in den 1990er-Jahren erste Erfahrungen mit der Bioenergieerzeugung gesammelt (Anbau von China-Schilf und Investition in Blockheizkraftwerk). 2003 kam eine 130-kw-Hackschnitzelheizung hinzu. Und 2004 stieg der Ferkelerzeuger dann in die Biogaserzeugung ein: „Damals haben wir die erste landwirtschaftliche Anlage in Hessen als Gemeinschaftsprojekt des Maschinenringes errichtet“, erinnert sich Grandjot.

In den folgenden Jahren wurde die Biogaserzeugung mehrfach erweitert. Die Anlage hat aktuell eine installierte Leistung von 630 kw. Da Grandjot im vergangenen Jahr in die flexible Stromerzeugung eingestiegen ist, läuft die Anlage seither nur dann auf Volleistung, wenn auch viel Strom benötigt wird. Auch beim Wärmekonzept ist der Unternehmer neue Wege gegangen: Während die Abwärme der Biogasanlage anfangs nur in Grandjots Ferkelaufzuchtstall genutzt wurde, wird ein Großteil der thermischen Energie heute ins örtliche Wärmenetz eingespeist. Damit werden in Schöneberg derzeit neben Grandjots Hof am Dorfrand 13 weitere Wohnhäuser beheizt. Und falls je nach Jahreszeit und Heizbedarf noch Wärme übrig ist, wird diese zum containerweisen Holz trocken eingesetzt.

E-Autos als Betriebswagen

Der jüngste Coup im Betrieb

Grandjot sind allerdings die Elektroautos (E-Autos), mit denen der Landwirt seit dem vergangenen Sommer Erfahrungen sammelt. Als der bisherige Betriebswagen, ein „VW Caddy“ in die Jahre gekommen war und Ersatz her musste, wurde testweise ein Elektro-Pkw angeschafft: ein gebrauchter „Renault Kangoo Z. E.“ mit 60 PS.

„Bei uns legen die Betriebs-Pkw überwiegend kurze Strecken zurück. Sie fahren üblicherweise 15 bis 30 km am Tag, und das mit zahlreichen Zwischenstopps. Ein solches Fahrprofil senkt die Lebenserwartung herkömmlicher Motoren“, beschreibt Grandjot seine Überlegungen. Ein Elektroauto hat diese Schwierigkeiten nicht. Es braucht keinen Ölwechsel und es gibt keine Kupplung, die verschleifen kann. Zudem langt die Höchstgeschwindigkeit des Kangoo von 130 km/h und die Reichweite von 150 km pro Batterieladung im Sommer bzw. rund 100 km im Winter für Grandjots Zwecke allemal.

Mehrere Standorte

Dazu muss man wissen, der Betrieb besteht unter anderem aus der Hofstelle im Ort, wo vor allem die 300 Sauen untergebracht sind. Etwa 1000 m außerhalb liegt der Ferkelaufzuchtstall und daneben befindet sich die Biogasanlage des 110-ha-Betriebes. Außerdem mästet Helmut Grandjot in einem Pachtstall einen Teil der Ferkel selbst (dritter Betriebsstandort) und er ist an einer weiteren Biogasanlage im Nachbarort beteiligt. Auf dem Betrieb sind zurzeit insgesamt vier Mitarbeiter beschäftigt. Es gibt

daher zwei Betriebs-Pkw: Bislang neben dem Caddy noch einen älteren „VW Polo“.

„Anfangs waren die Mitarbeiter schon skeptisch, als das erste E-Auto auf den Hof kam“, blickt Grandjot auf den Sommer 2016 zurück. Das legte sich aber schnell und der Kangoo wurde rasch zum bevorzugten Vehikel. Im Ergebnis entschloss sich der Landwirt, auch den Polo zu ersetzen. Dafür wurde ein „Renault Twizy“ angeschafft, ein vollelektisch angetriebener halboffener Kabinenroller mit 17 PS. „Das ist natürlich kein vollwertiger Pkw-Ersatz. Für die ihm zugedachten Aufgaben reicht das Spaßmobil aber auf jeden Fall“, so Grandjot. Schließlich ist der Twizy überwiegend als Ein-Mann-Transporter zwischen den Schweineställen unterwegs. „Ich will nur rasch von A nach B kommen und muss dabei keine sperrigen Dinge befördern“, beschreibt Mitarbeiter Heino Sieker um was es geht. Dafür wird auch keine besondere Reichweite benötigt, die beim Twizy nach Grandjots Erfahrung bei 50 bis 80 km liegt. So weit muss das E-Mobil aber in der Regel gar nicht fahren.

Nachts „auftanken“

Außerdem lässt sich der kleine Flitzer an jeder haushaltsüblichen 230 V-Steckdose aufladen. Auch der Kangoo benötigt für eine Batterieladung lediglich einen üblichen 230 V-Anschluss – allerdings benötigt dessen Ladekabel eine spezielle Steckdose, wie sie auch an öffentlichen Ladestationen anzutreffen ist.

Der Ladevorgang selbst dauert je nach Akku-Zustand etwa vier bis

sieben Stunden, so Grandjots Erfahrung: „Bei uns stehen die E-Autos daher üblicherweise nachts an ihrem Auftankplatz. Am nächsten Morgen sind sie dann bereit für den Einsatz von Stall zu Stall.“

Den Stromverbrauch beziffert der Landwirt beim Kangoo mit 15 bis 20 kWh je 100 km. Das wären bei einem kWh-Preis von 0,30 € lediglich 6 Cent/km. Hinzu kommen die Kaufpreisabschreibung und ein Obulus von 0,10 €/km für die Batteriemiete, welche Renault berechnet. Im Gegenzug gewährleistet der Hersteller einen funktionsfähigen Akku und wechselt die Batterie gegebenenfalls auf seine Kosten aus. „Wahlweise kann man auch E-Autos einschließlich Batterie erwerben. Dann trägt allerdings der Kunde das Risiko einer allmählichen Akku-Ermüdung“, erklärt Grandjot. Den Kfz-Werkstätten bescheren die Elektroautos indessen nur wenig Arbeit: Außer der Batterie mit direkter Kraftübertragung auf die Antriebsachse, Bremsen und Rädern enthält so ein Wagen ja nur wenig Technik.

Ladestation eingerichtet

Eigentlich ist Helmut Grandjot aber auch nicht ausschließlich aus wirtschaftlichen Gründen zur E-Mobilität gewechselt. Er möchte als Landwirt und Energieerzeuger mit gutem Beispiel voran gehen und zur Fortbewegung lieber elektrischen Strom aus nachwachsenden Rohstoffen statt fossiler Energieträger verbrauchen, nennt der Unternehmer ein weiteres Argument für sein Elektroauto-Engagement.

Um der Bevölkerung die Vorzüge der Biogaserzeugung näher zu bringen und zu zeigen, dass der Maisanbau durchaus positive Seiten besitzt, hat der Landwirt zudem am Rand der Hofstelle kürzlich eine frei zugängliche Ladestation für E-Autos und Fahrräder (E-Bikes) installiert. Eine Hinweistafel erklärt die Zusammenhänge und klärt auf, welche Vorteile die landwirtschaftliche Energieerzeugung hat.

Mittlerweile gibt es bei Grandjots übrigens ein drittes Elektroauto: Seine Frau pendelt seit etwa einem halben Jahr mit einem E-Smart täg-

lich zur 25 km entfernten Arbeitsstelle in Kassel. Ganz ohne herkömmliche Technik geht es aber nicht, weiß Grandjot: „Für die längeren Strecken nutzen wir nach wie vor einen konventionellen Diesel-Pkw. Hier stoßen die E-Autos noch an Grenzen. Aber die Entwicklung geht ja weiter“, setzt der Landwirt wie schon so oft zuvor aktiv auf den technischen Fortschritt.

Heinz Georg Waldeyer

TEC-E-Autos-Wal

Helmut Grandjot aus dem nordhessischen Hofgeismar (links) besitzt mittlerweile drei Elektroautos und hat am Hof eine frei zugängliche Ladestation eingerichtet. Fotos: Waldeyer

TEC-E-Twizy-Wal

Den Renault Twizy nutzt Mitarbeiter Heino Sieker hauptsächlich für die Fahrten zu den verschiedenen Schweineställen.

Auf den Punkt gebracht

- Im vergangenen Jahr hat Helmut Grandjot zwei Elektroautos als Betriebswagen angeschafft.
- Damit werden hauptsächlich Kurzstrecken zwischen den verschiedenen Betriebsstandorten bewältigt.
- Vorteile gegenüber konventionellen Pkw sieht der Landwirt vor allem im geringen Reparatur- und Wartungsaufwand.
- Daneben will er mit den E-Autos auf die Umweltvorteile der Bioenergieerzeugung hinweisen.

