

CampingImpulse 4·22

Das ManagerMagazin für innovative Camping-Unternehmer

Report: CopingCamps

So können wir den Klimawandel bewältigen



Ratgeber: Gebäudefassaden modern gestalten

Einblick: New Housing, Tiny Houses im Boom

Ausblick: Redaktionsbesuch von BVCD-Präsident Stefan Zierke



Liebe Leserinnen und Leser,

die 100 Tage des neuen Präsidenten des BVCD sind gerade vorbei, also ist es an der Zeit, sein Tun zu hinterfragen. Vollmundige Versprechen hat der bekennende Camper und Bundestagsabgeordnete Stefan Zierke im Vorfeld nicht gegeben, war nur sichtlich erfreut ob des Ehrenamtes. Nun war er auf Redaktionsbesuch bei CI und hat sich konkretisiert. Seine Sichtweise von außen auf unsere Branche schafft ganz neue Möglichkeiten, erfordert aber auch viel Erklärung, denn das konservative Camping ist im Umbruch, muss sich neuen Herausforderungen stellen und diese rühren nicht nur von der Pandemie her. Camping ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen und muss Altlasten über Bord werfen. Aber lesen Sie mehr dazu ab Seite 36.

Auf Altlasten basiert auch der Klimawandel. Zu lange haben wir bedenkenlos Kohlenstoff in die Atmosphäre gepumpt und nun schreitet alles rasend schnell voran – viel schneller als die Experten vor wenigen Jahren noch prognostizierten. CopingCamps heißt die Antwort darauf und in unserem Report beleuchten wir alle Seiten, wie dem Klimawandel begegnet werden kann und muss. Die begangenen Fehler sind quasi unumkehrbar und nun müssen Lösungen her, die zukünftige Probleme angehen, die da heißen Starkregen, Dürre, Tornados, Winterchaos. Natürlich finden Sie in dieser Ausgabe von CampingImpulse auch wieder einen ganz breit gespannten Bogen vieler anderer Themen, die vom Erbstreit über die neue Fassade bis zum Luxus-Glampingzelt reichen.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht

Raymond Eckl
Chefredakteur

Inhalt

Seite

		Seite
INTERVIEW	mit Lars-Peter Thiesen von Opel, zum Thema Wasserstoff als mögliche Antriebsalternative für energieintensive Kraftfahrzeuge wie Zugwagen und Reisemobile	4
MAGAZIN	Neues aus der und für die Branche	6
PANORAMA	Das machen die anderen	10
REPORT	CopingCamps – der Klimawandel erfordert Anpassung der Plätze	14
RATGEBER	Rasenpflege im Herbst	20
	Was tun beim Tod eines Schuldners?	22
	Tipps am Bau – neue Fassaden	24
	Was dürfen Formulare auf Webseiten fragen?	27
	So vermeiden Sie Erbstreit	28
	Lernen aus der Ferne	29
EINBLICK	Rotex macht Smarts zu Schneeräumern	30
	Das brachte die Tiny-House-Messe New Housing in Karlsruhe	32
	Luxusglamping – die neuen Modelle von Yala	34
AUSBLICK	Was der neue Präsident des BVCD so alles machen will	36
WEITBLICK	Alles, was die Umwelt schont	38
STANDPUNKT	Alt und jung am Arbeitsplatz – geht das?	40
NEUE PRODUKTE	Alles für den Platz	41
ÜBERBLICK/IMPRESS.	Wer liefert eigentlich Laubbläser?	44



„Es ist zu kurz gesprungen, nur auf eine Technologie zu setzen.“

Der Zugwagen- und Leicht-Lkw-Antrieb der Zukunft ist derzeit ein technologieoffenes Zusammenspiel von batterie- und wasserstoffbasierter Elektromobilität, das sich an Markt und Bedarf orientieren muss und nicht an Direktiven, sagt Opel-Fachmann Lars-Peter Thiesen.

Das Interview führte Frank Wald von der Autoren-Union.

CI: Können Sie die Vorteile des Brennstoffzellenantriebs benennen?

Thiesen: Ein Brennstoffzellenauto ist ein Null-Emissionsfahrzeug. Es fährt elektrisch und aus dem Auspuff kommt nur Wasserdampf. Zweiter Punkt ist die Betankungszeit. Man kann die Autos bei 700 bar in drei Minuten betanken. Dann die hohe Reichweite. Und wir erhalten den vollen Laderaum im Vergleich zu Verbrenner oder batterie-elektrischem Antrieb, was keine Trivialität ist.

CI: Wo liegen die Nachteile des Brennstoffzellenantriebs?

Thiesen: Der erste ist die Tankstelleninfrastruktur. Wir haben in Deutschland zwar ein weltweit einzigartiges System mit rund 100 Tankstellen, aber für Kunden, die komplett auf Wasserstoff setzen, sollte es weiter ausgebaut werden. Zweitens sind die Kosten für die Fahrzeugkomponenten noch relativ hoch, weil die Stückzahlen überschaubar sind. Der Schlüssel zum Erfolg lautet hier ‚economies of scale‘, um die Kosten weiter zu reduzieren. Und dann gibt es noch die dritte Herausforderung, dass wir mittelfristig genügend ‚grünen‘, also nachhaltig und klimaneutral produzierten Wasserstoff brauchen.

CI: Warum hat sich die Technologie noch nicht längst durchgesetzt? Sie sind immerhin seit mehr als 20 Jahren am Thema dran. Und die Technik scheint doch ausgereift beziehungsweise kalkulierbar?

Thiesen: Durch die E-Offensive trat die Wasserstoffentwicklung in den Hintergrund. Dazu gab es noch großen Abstimmungs- und Einigungsbedarf unter den industriellen Partnern, mit je unterschiedlichen Interessenslagen wie etwa: Soll der Wasserstoff, mit dem die Brennstoffzelle fährt, direkt getankt oder an Bord aus Benzin oder Methanol reformiert werden? Wie soll der Wasserstoff im Auto gespeichert werden – flüssig oder unter Druck? Über lange Sicht war das ein Multi-Stakeholder-Projekt, bei dem viele ins Boot mussten: die anderen Hersteller, die Öl- und Energie-Branche, die Anlagenhersteller und die Tankstellenbetreiber.

CI: Kritiker meinen, man solle den grünen Wasserstoff nicht im Individualverkehr verbrennen, sondern stationär einsetzen?

Thiesen: Wohl wahr. Da wird dann gesagt, wir brauchen ihn vornehmlich für bestimmte Industriezweige wie die Stahlindustrie. Das kann ich auch alles verstehen. Nur wird es dort vielleicht auf einen geforderten Kilopreis von ein, zwei Euro hinauslaufen. Im Verkehrssektor sind aber deutlich höhere Preise zu erzielen. Unsere Haltung dazu ist ganz klar: Man soll es dem Markt überlassen und nicht per Direktive anordnen, welche Branche den grünen Wasserstoff bekommt. Nur so kann es funktionieren.

CI: Aber ohne staatliche Förderung geht es auch nicht?

Thiesen: Wir sind jetzt nach 20 Jahren an dem spannendsten Punkt. Wir sind nicht mehr bei Demonstration, aber auch noch nicht bei Massenproduktion. Wir machen jetzt den Hochlauf. Hier sind die

Stückzahlen noch relativ gering, und die Komponenten kosten noch viel. Deshalb braucht es hier noch staatliche Unterstützung, um den Marktzutritt zu gewährleisten. Mit der Förderung, die komplett den Endkunden zugute kommt, können wir diesen dann entsprechend interessante Leasingraten anbieten.

CI: Sie konkurrieren mit der Brennstoffzellentechnologie ja mit der Batterieelektrik? Oder sehen Sie das nicht als Konkurrenz?

Thiesen: Es ist kein Entweder-oder, sondern ein Sowohl-als-auch. Wir haben viele Kunden, in deren Betriebsmodell der Mitarbeiter das Auto mit nach Hause nimmt. Die Mitarbeiter haben häufig kein Eigenheim, die können schlichtweg nicht laden. Das Auto parkt auf der Straße und am nächsten Morgen fahren sie wieder los. Da braucht es das klassische Tankstellen-Modell.

CI: Wann wird es die Brennstoffzelle für Pkw geben?

Thiesen: Wir konzentrieren uns im Moment erstmal auf das Segment der Lieferwagen. In zwei Jahren wird es auch noch ein größeres Modell geben. Dazu wollen wir die Produktionskapazität von jetzt 1.000 auf 10.000 Autos in 2024 hochfahren. Beim Pkw müssen wir sehen, wie sich der Markt und die Situation an sich entwickelt.

CI: Der politische Mainstream favorisiert gerade die batterieelektrische Elektromobilität, nicht zuletzt mit dem Hinweis auf den besseren Wirkungsgrad gegenüber Wasserstoff. Was entgegnen Sie Ihren Kritikern?

Thiesen: Wenn ich immer die Zeit und die Möglichkeit habe und sich immer ein Windrad dreht, wenn ich laden will, dann ist es am sinnvollsten, die Energie batterieelektrisch zu nutzen. In punkto Praktikabilität aber gibt es, wie ich schon sagte, Branchen, wo das nicht geht. Viel entscheidender ist aber das größere Bild: Wir werden in Zukunft viel, viel mehr erneuerbare Energie brauchen, weil Europa und die Welt sich das Ziel gesetzt hat, CO²-neutral zu werden. Die wird aber nicht vor unserer Haustür gewonnen, sondern dort, wo es günstig ist. Beispielsweise in Australien, wo die Entstehungskosten für Windkraft ein bis zwei Cent pro Kilowattstunde betragen. Das ist weit weg vom Ort des Verbrauchs und muss irgendwie transportiert werden. Hier wird Wasserstoff als Speichermedium für erneuerbare Energien eine wichtige Rolle spielen. Und wenn ich diese Energie erstmal per Elektrolyse in Wasserstoff umgewandelt habe, um sie speicherbar und transportfähig zu machen, dann ist es natürlich sinnvoll, den Wasserstoff auch gleich im Brennstoffzellenfahrzeug zu nutzen und nicht wieder zu verstromen, um damit ein Batterieauto zu laden. Von daher ist die Wirkungsgraddiskussion mit dem Tanken und Laden des einzelnen Autos viel zu eng gefasst. Das große Bild muss man sehen und nicht das kleine, wie der Wirkungsgrad hier gerade vor meiner Haustür ausfällt. In dem Zusammenhang ist es viel zu kurz gesprungen, nur auf die eine Technologie zu setzen.



CopingCamps – können wir dem Klimawandel trotzen?

Das Klima verändert sich. Keiner kann das mehr leugnen. CopingCamps bedeutet Anpassung an den Klimawandel und das ist eine Herausforderung für alle Campingplätze. Unwetter, Sturm und Gewitter, Hochwasser oder Dürre und Hitze müssen mit dem passenden Werkzeug bekämpft werden.

Von Wolfgang Pfrommer



Foto: Pixabay, Duyet Trân Văn

☞ Was kommt alles auf uns zu? Umgestürzte Bäume, sinkende Grundwasserspiegel, austrocknende Badeseen, vertrockneter Rasen und Pflanzen, Hochwasser- und Regenfluten, die ganze Campingplätze mitreißen, Massenaufreten von Eichenprozessionsspinnern und anderen schädlichen oder gefährlichen Insekten. Parallel dazu ein massives Insektensterben, Hitzeperioden und Wetterphänomene, die Campinggäste vertreiben, schneefreie Winter in Mittelgebirgen und Alpen – die Liste der bedrohlichen Änderungen, ausgelöst durch die bereits heute eklatante globale Temperaturerhöhung, ließe sich noch lange erweitern.

Den Kopf in den Sand stecken geht auch nicht mehr. Also geht es darum, möglichst schnell, kostengünstig und effizient die Bedrohungen zu erkennen, die Herausforderungen anzunehmen und kräftig anzupacken – nur so kann es gelingen, die Zukunft zu meistern und die Campingwelt an den Klimawandel anzupassen.

CopingCamps – packen wir das?

Wir können den globalen Klimawandel nicht aufhalten – durch den Einsatz von Effizienztechnik und erneuerbare Energien hilft die Campingwirtschaft aber den Klimawandel zu bremsen. Erneuerbare Energien, Wassersparteknik und vieles Weiteres ist in der Campingbranche bereits Standard.

Die ersten klimatischen Veränderungen sind schon eingetreten, Herausforderungen durch Extremwetterlagen werden häufiger auf uns zukommen. Wir wissen oft nicht, wann und wo; dass sie kommen, ist gewiss.

Mit dem Schwerpunkt „CopingCamps – Anpassung an den Klimawandel für Campingplätze“ hat sich Ecocamping seit einigen Jahren zum Ziel gesetzt, Campingplätze darauf vorzubereiten, auch bei veränderten Klimabedingungen nachhaltig wirtschaften zu können. Dabei geht es hauptsächlich um die Optimierung der Sicherheit gegen Sturmschäden, Maßnahmen zum Überstehen von Hitze- und Dürrephasen und aktuell auch Verbesserungen bei der Vorbereitung auf Hochwasserschäden. Zu neuen eingewanderten oder massenhaft vermehrten Pflanzen und Tieren werden schon viele Jahre Erfahrungen gesammelt, wie wir uns auch mit zukunftsfähiger Bepflanzung auseinandersetzen.

Unwetter, Sturm und Gewitter

Unwetter, insbesondere verbunden mit Gewittern, gehören zu den beeindruckendsten Naturphänomenen – auch zu den kraftvollsten und das oft mit verheerenden Folgen. Die Auswirkungen von starken Stürmen, sintflutartigem Regen oder Hagelschauern sind für den Freilufttourismus fatal. Problematisch sind die Häufungen in den letzten Jahren. Deutschlandweit gibt es insgesamt mehr Gewitter und Blitzeinschläge im Sommer als im Winter sowie mehr im Süden als im Norden. Für die Sicherheit der Gäste gilt es sich vorzubereiten.

Blitzschäden

Mit zunehmender Temperatur und Extremwetterlagen ist mit häufigeren Gewittern zu rechnen. Neben den Niederschlägen