

XIII. Interview

Interview



Interview mit Carolin Reichert Head of E-Mobility RWE Effizienz GmbH

1. Was zeichnet Ihr Unternehmen – Ihrem Selbstverständnis nach – als Treiber der E-Mobilitätsbranche aus?

Wir haben das Thema Elektromobilität sehr früh für uns erkannt und sind im Markt anerkannter Innovationsführer unter den Energieversorgern – sowohl was Technologie angeht, als auch im Hinblick auf Geschäftsmodelle. So bieten wir schon heute europaweit eine massenmarktfähige, intelligente Ladeinfrastruktur als Komplettlösung mit allen dazu gehörigen Services an. Wir treiben den Aufbau von Ladeinfrastruktur vor allem in Deutschland voran und entwickeln gemeinsam mit verschiedenen Automobilherstellern attraktive Endkundenangebote. Diese Position des Innovationsführers wollen wir weiter ausbauen. Darüber hinaus ist es uns wichtig, dass wir mit Elektromobilität einen Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz leisten. Deshalb basiert unser RWE Autostrom ausschließlich auf Erneuerbaren Energien.

2. Welche Rolle spielt E-Mobilität in den klassischen und zukünftigen Industriestaaten und wie wird sich individuelle Mobilität bis 2020 entwickeln? Welche Potentiale und Hindernisse sehen Sie?

In den klassischen Industriestaaten wird sich Elektromobilität vor allem zügig in Metropolen und Ballungsgebieten durchsetzen. Die ersten Nutzer werden Unternehmen sein, die auf Nachhaltigkeit setzen und die CO₂-Emissionen ihrer Flotten reduzieren wollen, sowie Besitzer von Zweitwagen. In 2015 erwarten wir allein in Westeuropa ca. 300.000 Nutzer in großen Städten. Danach werden die Preise von Elektroautos deutlich fallen und sich die Fahrzeuge auch in der Masse durchsetzen.

In China hingegen wird das E-Auto sehr viel schneller eine starke Position einnehmen. Der Staat fördert Elektromobilität mit einem enormen Mitteleinsatz, so dass die E-Autos von Beginn an preislich wettbewerbsfähig sind. Die chinesischen Endkunden kaufen sich häufig zum ersten Mal im Leben ein Auto und begegnen dieser neuen Technologie völlig ohne Vorbehalte. Das Elektroauto hat ein enormes Potential und wird – auch in den klassischen Industriestaaten – kontinuierlich Marktanteile gewinnen. Das geschieht umso schneller, je schneller es den Autoherstellern gelingt, die Kosten zu senken.

3. Welche internationalen Absatzmärkte der E-Mobilität sehen Sie in der Zukunft und wie sieht Ihre Wachstumsstrategie im Bereich E-Mobilität bis 2020 aus?

Elektromobilität beginnt in Asien, Europa und in den USA. Die BRIC-Staaten sowie der mittlere Osten werden folgen. Unser Fokus ist zurzeit Europa, vor allem im Hinblick auf das Endkundengeschäft. Unsere Ladeinfrastruktursysteme vermarkten wir dagegen weltweit. Hier folgen wir der Nachfrage.

4. Was zeichnet Deutschland als Standort im Segment der E-Mobilität aus? Wo liegen Potentiale, welche Rahmenbedingungen sind geeignet, um den Standort auch langfristig wettbewerbsfähig zu machen?

Positiv ist, dass man in Deutschland auf sehr breiter Front auf eine zügige Umsetzung von Elektromobilität hinarbeitet. Dies schließt Automobilhersteller, Energieversorger, Kommunen ebenso wie Verbände ein. Darüber hinaus besteht in Deutschland eine hohe Nachfrage nach Elektroautos, sofern der Preis stimmt und die Autos mit Ökostrom betrieben werden.

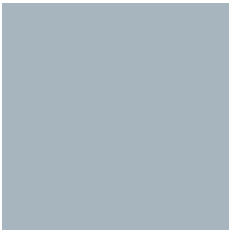
Die Rahmenbedingungen für eine schnelle Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland müssen jedoch noch definiert werden. Die aktuelle Situation ist nicht geeignet, um dem definierten Anspruch ‚Leitmarkt‘ gerecht zu werden. Die Klärungspunkte reichen vom Marktmodell für öffentliche Infrastruktur über energie- und baurechtliche Fragen bis hin zu Anreizmechanismen. Ich bin aber zuversichtlich, dass die Nationale Plattform für Elektromobilität, in der ich auch selbst aktiv mitarbeite, noch in diesem Jahr gute Lösungsvorschläge anbietet und die Politik dann auch zügig entscheidet.

5. Was muss umgekehrt von Herstellerseite angeboten werden, damit sich individuelle E-Mobilität bei den Kunden durchsetzt hinsichtlich Preis, Sicherheit, Komfort?

Nahezu alle großen Automobilhersteller haben spätestens für 2012/2013 erste Serienfahrzeuge angekündigt. Diese Modelle werden den herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in Bezug auf Design, Komfort und Sicherheit in nichts nachstehen. Entscheidend ist aber, dass die E-Fahrzeuge auch preislich wettbewerbsfähig sind. Die Masse der Kunden ist nicht bereit, für ein E-Auto deutlich mehr zu zahlen.

XIII. Interview

Interview



6. Welches E-Mobilitätskonzept, insbesondere unter Infrastrukturgesichtspunkten, wird sich Ihrer Meinung nach, auch unter Berücksichtigung einer Vervielfachung der Anzahl von Automobilen bis 2020 durchsetzen?

Abgesehen von einer Standardisierung der Schnittstelle zwischen E-Auto und Ladeinfrastruktur sind hier drei Dinge besonders wichtig: Erstens, die Ladeinfrastruktur muss einfach und bedienerfreundlich sein, d.h. zum Beispiel automatische Kundenerkennung an der Ladestation und einfache transparente Abrechnung wie wir es vom Mobilfunk gewöhnt sind. Zweitens, Ladeinfrastruktur muss schnelles Laden ermöglichen. Bei Batteriegrößen zwischen 25 und 35 kWh ist das Laden an der Schukosteckdose mit durchschnittlich 2kW allenfalls eine Notfalloption. Und drittes, die Ladeinfrastruktur muss die effizientere Nutzung von Strom aus Erneuerbaren Energien sicherstellen, sprich E-Autos werden vordringlich dann geladen, wenn viel grüner Strom verfügbar ist. Das gilt auch und vor allem für die heimische Ladestation. Das Smart Home der Zukunft hat eine Photovoltaik-Anlage auf dem Dach oder eine Wärmepumpe im Keller und ein E-Auto in der Garage. Um das Stromnetz zu schonen und einen teuren Netzausbau zu vermeiden, müssen sich diese dezentralen Systeme erst einmal untereinander optimieren.

7. Welche Unterschiede in den Konzepten werden sich in den klassischen und zukünftigen Industriestaaten entwickeln?

In klassischen Industriestaaten wird das Laden in der eigenen Garage eine größere Rolle spielen. Nach Schätzungen werden es rund 70 % der Nutzer sein, die überwiegend zu Hause laden. Hier stehen intelligente, also Smart Home-fähige Ladekonzepte für den Endverbraucher im Vordergrund. In den zukünftigen Industriestaaten bzw. in der wachsenden Anzahl von Megacities verfügen die Kunden dagegen in der Regel nicht über eine eigene Garage. Hier ist öffentliches Schnellladen in Verbindung mit Laden am Arbeitsplatz wichtiger.

8. Welche Besonderheiten werden Ihrer Meinung nach in Ballungszentren und ländlichen Regionen zu beobachten sein?

E-Mobilität wird zuerst in den Ballungsgebieten in den Alltagsverkehr einziehen. Hier werden besonders die rein elektrischen E-Fahrzeuge mit begrenzten Reichweiten zum Einsatz kommen. In ländlichen Räumen erwarten wir vor allem die Nutzung von Plug-in-Hybriden. Einige Experten gehen sogar davon aus, dass langfristig alle Fahrzeuge hybridisiert werden.

9. Mit welchen Hindernissen in der Entwicklung hat E-Mobilität derzeit noch zu kämpfen (z.B. Reichweite, Sicherheit, Energiemix)?

Das größte Hindernis stellt derzeit die Standardisierung der Steckverbindung zwischen E-Auto und Ladesäule sowie der Datenkommunikation zwischen Auto, Ladesäule und Stromnetz dar. Meine Erwartung ist, dass Mitte 2011 wegweisende Entscheidungen im Hinblick auf Stecker und Datenprotokolle getroffen werden, die auch international Gültigkeit haben. In Deutschland haben wir uns de facto schon auf den so genannten E-Mobility-Stecker-Typ 2 geeinigt, den wir als RWE bereits heute in unseren 500 Ladepunkten in über 40 Städten verwenden. Darüber hinaus gibt es nun eine sehr begrüßenswerte Initiative der deutschen Automobilhersteller, diesen Stecker mit dem japanischen super-schnellen Gleichstromladen zu kombinieren.

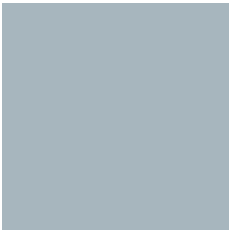
Das Thema Reichweite sehe ich unkritisch. Die Ladegeschwindigkeiten werden sich deutlich erhöhen. Vollladen in 30 min wird bald zum Alltag gehören. Darüber hinaus werden sich Kunden, die häufig Strecken über 200 km zurücklegen müssen, ohnehin eher für einen Plug-in-Hybrid entscheiden. Beim Thema Energie geht es weniger um den Mix. Wir werden genug Strom aus Erneuerbaren Energien gewinnen, um den Zusatzbedarf aus Elektromobilität auch langfristig decken zu können. Hier geht es vielmehr um die intelligente Anbindung der Elektroautos an die Stromnetze. Um das sicher zu stellen, müssen wir schon heute intelligente Ladeinfrastruktur aufbauen, die dynamisch auf Signale aus dem Netz reagieren kann oder die Optimierung in dezentralen Systemen erlaubt. Unsere Ladeinfrastruktur bietet dazu die Voraussetzungen.

10. Welche Rolle nehmen die Energieversorger Ihrer Meinung nach in Bezug auf eine flächendeckende Nutzung individueller Mobilitäts-Konzepte ein?

Bei der flächendeckenden Verbreitung von Elektromobilität sehe ich vor allem die Stadtwerke in der Verantwortung. Nach meiner Wahrnehmung nehmen die Stadtwerke diese Herausforderung aber auch gerne und beherzt an. Wir arbeiten allein in Deutschland schon mit knapp 20 Stadtwerken zusammen. Wir liefern ihnen die Technik und die Stadtwerke bilden die Schnittstelle zum Endkunden. Ein Stadtwerk, was selbst nur einige wenige Ladestationen in seinem Gebiet aufstellen möchte, kann über diese Lösung dem Endkunden eine deutschlandweite Infrastruktur anbieten – über ein so genanntes Roaming mit RWE.

XIII. Interview & Unternehmensprofil

Interview & Unternehmensprofil



11. Welcher Antriebstyp wird sich Ihrer Meinung nach in Zukunft durchsetzen?

Die Entwicklung des Antriebs wird über Hybridfahrzeuge (E-Motor unterstützt Verbrenner) und später Range-Extender (Verbrenner unterstützt E-Motor) zum reinen E-Motor wechseln.

Das hat im Wesentlichen zwei Gründe: Erstens, ein Motor ist immer günstiger als zwei und zweitens, Autofahren bzw. Individualmobilität wird sich immer mehr auf Ballungsgebiete und Megacities konzentrieren. Lange Strecken überwindet man mit dem Flugzeug oder auf der Schiene. Schon heute leben weltweit 50 % der Menschen in großen Städten. In wenigen Jahren werden es über 70 % sein.

12. Wie bewerten Sie die politische Unterstützung für die E-Mobilitätsbranche bisher – auf nationaler bzw. internationaler Ebene mit Blick auf die EU, USA und den Rest der Welt?

Die Politik bewertet Elektromobilität weltweit sehr positiv und unterstützt diese mit entsprechenden Rahmenbedingungen und finanziellen Mitteln. Die Intensität der Unterstützung, insbesondere was die finanziellen Anreize angeht, variiert aber sehr stark. China engagiert sich hier mit Abstand am stärksten, danach folgen die USA und dann Europa, wobei es innerhalb Europas noch einmal sehr große Unterschiede gibt. Frankreich und UK zum Beispiel tun hier sehr viel. Deutschland ist im Vergleich dazu eher zurückhaltend. Natürlich darf man Unterstützung nicht allein an der Höhe der bereitgestellten Fördermittel messen. Dennoch, für eine schnelle Marktentwicklung ist es entscheidend, dass die breite Masse sich Elektromobilität auch leisten kann. Dafür brauchen wir für eine bestimmte Zeit staatliche Hilfen.

13. Welche Rahmenbedingungen müssen von der nationalen und internationalen Politik geschaffen werden, um der individuellen E-Mobilität zum Durchbruch zu verhelfen?

Wir benötigen international gültige Standards, Förderung in F&E, Kaufanreize, einfache energierechtliche und baurechtliche Rahmenbedingungen und Marktmodelle, die der Industrie profitable Geschäftsmodelle ermöglichen. Wenn Elektromobilität dauerhaft auf Förderung angewiesen ist, wird sie nicht fliegen. Die Politik hat die entsprechenden Steuerungsmechanismen in der Hand, um das sicher zu stellen.