

Den Teufelskreis durchbrechen

Noch fehlen die Geschäftsmodelle zum Betrieb von Ladestationen für E-Autos, sagt Sebastian Bachmann im Interview. Er erläutert auch, wie das Unternehmen Belectric Drive daran arbeitet, erneuerbare Energien und Elektromobilität miteinander zu verknüpfen.

Herr Bachmann, damit die Energiewende ein Erfolg wird, ist eine Mobilitätswende nötig, sagen Experten. Welche Rolle spielt dabei die Elektromobilität?

Die Zeiten ändern sich und damit auch die Einstellung zur Mobilität. In den Städten sehen wir einen starken Trend zum Car Sharing. Man will kein Auto mehr besitzen, sondern einfach nur von A nach B fahren. Fast unbemerkt wurde dabei das elektrische Car-Sharing-Auto zum Statussymbol der neuen Generation. Es ist nachhaltig und cool. Aber auch im ländlichen Raum wird die Elektromobilität eine große Rolle spielen. Dort sind die Kosten für Mobilität massiv gestiegen, denn ein Leben ohne Auto ist auf dem Land kaum mehr möglich. Und: Langfristig ermöglicht die E-Mobilität die bessere Netzintegration der erneuerbaren Energien – eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Gelingen der Energiewende.

Neben der geringen Reichweite der Fahrzeuge gilt die Lade-Infrastruktur als Schwachpunkt. Wie ist hier der Stand der Dinge?

Von einer flächendeckenden Lade-Infrastruktur ist Deutschland noch weit entfernt. Das liegt auch am fehlenden Geschäftsmodell für eine Lade-Infrastruktur im öffentlichen Raum. Genau da setzen wir mit unseren Konzepten an. So

haben wir schon über 250 Ladepunkte in Deutschland und Frankreich installiert. Die Situation hat sich aber seit der Einführung des EU-weit einheitlichen Steckers für Ladestationen insgesamt schon verbessert. Die Lade-Infrastruktur ist aber nur zukunftsfähig, wenn sie nachhaltige und intelligente E-Mobilität ermöglicht, indem sie erneuerbare Energien und Elektromobilität verknüpft. Hinsichtlich der Kostenstruktur sehen wir dies nur für kostengünstige AC-Ladepunkte gegeben, welche die Netzintegration der Elektrofahrzeuge ermöglichen. Für den AC-Bereich haben wir mit dem EU-Typ2-Ladestecker nun endlich auch einen europaweiten Standard. Zudem wird sich die Ladetechnologie durchsetzen, die dem Nutzer ein positives und reibungsloses Ladeerlebnis ermöglicht.

Welche Vorteile bietet Ihr Konzept und wie sorgt es für die Einbindung erneuerbarer Energien?

Wir bieten unseren Kunden offene Ladesysteme mit höchst-

ter Kompatibilität, die außerdem ein grenzüberschreitendes Laden durch verschiedene Kooperationspartner, wie das Stadtwerke-Netzwerk ladenetz.de und die E-Mobility-Plattform Hubeject ermöglichen. Wir sind auch zertifizierter Partner von BMW ChargeNow und Mitglied im intercharge-Netzwerk, was Nutzern den Zugang zu Belectric Ladeboxen unabhängig von Fahrzeugtyp und Ladesäulen-Betreiber garantiert. Neben unseren Ladeboxen bieten wir ein breites Portfolio an Online-Funktionen für komfortables und unkompliziertes Lade-Management an. Unsere intelligenten Ladesysteme kommunizieren zwischen E-Fahrzeugen, regenerativen Erzeugungsanlagen und weiteren Verbrauchern und Erzeugern. Unsere Komplettlösungen eignen sich damit insbesondere für Stadtwerke, die Strom aus erneuerbaren Energien erzeugen. Durch lokales Last-Management wird der Bezug von teurem Spitzenlaststrom minimiert, der Anteil an erneuerbarem Strom maximiert und das lokale Netz entlastet.

Welche Rolle spielen die kommunalen Versorger beim Aufbau der Lade-Infrastruktur?



Im Interview: Sebastian Bachmann

Sebastian Bachmann ist Geschäftsführer der Belectric Drive GmbH. Nach dem Studium der Ökonomie an den Universitäten Heidelberg und Zürich war Bachmann zunächst im Management verschiedener Firmen der Solarbranche tätig. 2009 wechselte er zu Belectric, wo er ein Jahr später Belectric Drive gründete.

Wir glauben, dass die Stadtwerke eine Schlüsselrolle spielen, da weder Energieversorger noch Kommunen noch E-Mobilitätsunternehmen den Aufbau einer flä-

„Von einer flächendeckenden Lade-Infrastruktur ist Deutschland noch weit entfernt.“

chendeckenden Lade-Infrastruktur allein stemmen können. Wenn alle Akteure an einem Strang ziehen, ergibt sich ein tragfähiges Modell zum Ausbau des Ladenetzes im öffentlichen Bereich, von dem am Ende alle profitieren. In einer solchen Partnerschaft können die Stadtwerke den grünen Strom liefern. Auch die Service- und Anschlussdienstleistungen verbleiben bei den Stadtwerken. Wir als

Lade-Infrastrukturanbieter können verschiedene Abrechnungs- und Vergütungsmodelle, sowie unsere langjährigen, mit unserer eigenen E-Flotte täglich selbsterfahrenen Erkenntnisse teilen. Die Stadtwerke Schweinfurt beispielsweise haben früh den innovativen Schritt in die E-Mobilität gestartet. Dabei wollten sie auf ein modernes System setzen, bei dem sie für die nächsten Jahre flexibel und schnell auf Ansprüche und Entwicklungen des Marktes reagieren können. Mittlerweile ist dort ladepunktgenaues Laden durch unser sms&charge-Modul für jeden möglich.

Was muss getan werden, damit im Jahr 2020 eine Million E-Autos über Deutschlands Straßen rollen?

Um das politische Mantra der Millionen Elektroautos umzusetzen und

Deutschland, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, zum Leitmarkt für E-Mobilität zu machen, müssen Politik und Industrie zusammenarbeiten. Zahlreiche Gesetze zur Privilegierung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehrs- und Baurecht wären ohne großen Finanzierungs- und Verwaltungsaufwand umsetzbar. Gezielte Förderungen und Anreize könnten den Fahrzeugmarkt stimulieren. Vor allem aber fehlt es an realistischen Finanzierungs-konzepten für eine flächendeckende Lade-Infrastruktur. Hier wollen wir ansetzen und Hand in Hand mit Stadtwerken, Kommunen, Automobilkonzernen und Politik innovative Kooperationskonzepte entwickeln, um den Teufelskreis aus fehlender Lade-Infrastruktur und Elektroautos zu durchbrechen.

Interview: Alexander Schaeff