



Expertendiskussion beim 2. BieM-Kamingespräch 2018:

„Wir alle befinden uns in einer **Pionierphase!**“

Der Trend zur Schnellladung legt eine rasante Geschwindigkeit vor – die Ladeleistungen an den Stationen steigen sprunghaft an und überholen scheinbar jene der Elektrofahrzeuge. Welche Spannungsfelder entstehen dadurch zwischen Automobil und Ladeinfrastruktur? Dieser und ähnlicher Herausforderungen stellten sich namhafte Spezialisten der betreffenden Branchen bei der BieM-Podiumsdiskussion.

Text: Mag. Sandra Eisner

Am 13.06. lud die Bundesinitiative eMobility Austria (BieM) zum 2. Kamingespräch 2018, um das aktuelle Thema »Abhängigkeiten und Wechselwirkungen der e-Mobility zwischen Fahrzeug und Ladeinfrastruktur« zu diskutieren. Unter der Moderation von Helmut-Klaus Schimany MAS, MSc, Vorstandsvorsitzender BieM Austria, fanden sich folgende namhafte Vertreter aus den Bereichen Energiewirtschaft sowie Fahrzeugherstellung zu einer spannenden Podiumsdiskussion ein: Erich Gstettner (Kia), Hubert Resch (Asfinag), Patrizia-Ilda Valentini (Renault), Gerhard Wimmer (Keba), Roland Ziegler (EVN) sowie Karl Sagmeister (Schneider Electric). In seiner Keynote Speech thematisierte Klaus Schmid, Vorstand der BieM, das Spannungsfeld zwischen Elektrofahrzeug und Ladeinfrastruktur: War dort anfänglich das Fahrzeug tonangebend, lässt sich nun eine große Initiative zur Schnellladung beobachten, so Schmid. „Die Ladeleistung der Fahrzeuge rückt zwar langsam aber sicher nach, ein Spannungsfeld zwischen Ladestellenbetreiber und Fahrzeugbauer öff-

net sich allerdings unweigerlich. Wie gestaltet sich beispielsweise die Abrechnung, wenn ein Elektroauto mit niedriger Ladeleistung einen Schnellladeplatz »verstellt« für jemanden, dessen Fahrzeug mehr Energie benötigt?“, gab der Vorstand der BieM zu bedenken. Welche Regulativen (Tarife, Beschränkungen) kann es geben, um langsamladende Fahrzeuge von schnellladenden Ladepunkten ohne übermäßige Diskriminierung fernzuhalten? Netze mit direkter Fahrzeugidentifikation und entsprechendem Kundenbindungsprogramm stellen hier einen möglichen Lösungsansatz dar. Roland Ziegler (EVN) erklärte: „Wir verrechnen aktuell nach Zeit, wobei der Zeittarif natürlich in einer Relation zu den Kilowattstunden steht, die

durchschnittlich zu erwarten sind. Aufgrund des Lademanagements des jeweiligen Fahrzeugs gestaltet sich die Ladeleistung zu Beginn und zu Ende des Ladevorgangs ganz unterschiedlich. Natürlich ist auch der Ladezustand des Fahrzeuges am Beginn der Ladung relevant. Bei den Schnellladungen orientieren sich die Tarife sehr eng an der zu erwartenden Kilowattstunde. Demnach wäre es wirtschaftlich unvernünftig, das Fahrzeug dort besonders lange stehen zu lassen.“

Herausforderung öffentliches Ladenetz

Die Eröffnung der ersten 350-kW-Ultra-Schnellladestation Österreichs Ende Mai durch



Zahlreiche Besucher verfolgten die Expertendiskussion rund um das aktuelle Thema »Abhängigkeiten und Wechselwirkungen der e-Mobility zwischen Fahrzeug und Ladeinfrastruktur«.

Smatrics und Wien Energie verbildlicht den Trend zur Schnellladung – Fahrzeuge sollen so rasch als möglich geladen werden können und die Elektromobilität somit langstreckentauglich werden. Wie gestaltet sich in diesem Zusammenhang das öffentliche Ladenetz in Österreich? Mit Beginn des Jahres 2018 gab es bundesweit etwa 3.800 öffentliche Ladepunkte, wobei das größte zusammenhängende Netz hierbei vom Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) zur Verfügung gestellt wird. Dass im Bereich der Schnellladung in den kommenden 5 bis 10 Jahren viel passieren wird, davon ist auch Roland Ziegler (EVN) überzeugt: „Sollten sich die Reichweiten zukünftig bei realen 400-500 Kilometern einpendeln, wird ein möglichst schnelles Ladenetz entlang der Autobahnen und Schnellstraßen notwendig sein – abseits davon wird dies eher wenig sinnvoll sein.“ In diese Kerbe schlug auch Hubert Resch (Asfinag): „Im selben Maß, in dem wir ein gut ausgebautes und serviertes Tankstellennetz bereithalten, wollen wir dies auch für Elektrofahrzeuge zur Verfügung stellen im Sinne eines Ladestellennetzwerks am hochrangigen Straßennetz.“ So soll bis Ende 2018 auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen die flächendeckende Versorgung mit superschnellen E-Ladestationen (insgesamt 23



„Wir widmen uns der gesamten Energiefrage rund um die Elektromobilität, auch Geschäftsmodelle werden thematisiert“,
so Karl Sagmeister (Schneider Electric) beim Podiumsgespräch

Diese Frage stellte Helmut-Klaus Schimany anschließend Gerhard Wimmer (Keba) sowie Karl Sagmeister (Schneider Electric). Die einstimmige Antwort lautete: „Ja durchaus, die Gespräche mit der Automobilindustrie beschränken sich nicht nur auf einzuhaltende Protokolle.“ Vor allem bei Schneider Electric sieht man das Thema eher in einem gesamtheitlichen Aspekt: „Wir widmen uns der gesamten Energiefrage rund um die Elektromobilität, auch Geschäftsmodelle werden thematisiert, warum sollte beispielsweise die Ladung zuhause nicht auch »a service« funktionieren?“, so Sagmeister beim Podiumsgespräch. Die enge branchenübergreifende Zusammenarbeit bestätigte auch Pa-

troautos entscheiden, gaben 40 % die zu hohen Kosten als Hauptgrund an. „Man muss also daran arbeiten, dass E-Fahrzeuge billiger werden“, folgerte Gstettner. Die Errichtung einer 350-kW-Ultra-Schnellladestation sieht er in diesem Zusammenhang als kontraproduktiv an: „Das Einbauen entsprechender On-Board Charger treibt den Preis nach oben, statt nach unten. Wichtig für den Automobilhersteller ist es, die breite Masse befriedigen zu können. Ich finde, man sollte die Kirche im Dorf lassen!“

Was bringt die Zukunft?

Die »breite Masse« ist auch dem ADAC ein Anliegen, so wurden in Deutschland 53 verschiedene Ladesäulen im Vergleich mit herkömmlichen Tankstellen getestet. Das Fazit belegt Schwächen bei der Preistransparenz (der Preis ist meist nur im Internet ersichtlich und nicht an der Ladesäule), sehr häufig wurde außerdem festgestellt, dass kein Ad-hoc-Laden möglich ist. Ebenfalls bemängelt wurde, dass zwei Drittel der Ladesäulen nur schlecht erkennbar und nicht als solche klar ausgezeichnet waren und die Parkplätze eher klein bemessen sind. Als wünschenswert wurden seitens der Anwender einheitliche verbindliche Regelungen bei der Parkzeit angeführt. Die Auswertung zeigt deutlich, dass es noch einigen Verbesserungsbedarf gibt, der durch eine höhere bzw. erweiterte Intelligenz von Ladesystemen gedeckt werden könnte. Vereinfachung und Vereinheitlichung werden hierbei vor allem für die Kunden bzw. Anwender eine große Rolle spielen. Das perfekte Zusammenspiel von Know-How und Technik sowie eine branchenübergreifende Zusammenarbeit aller Beteiligten können einen langfristig erfolgreichen Weg für die Elektromobilität zeichnen. »Learning by doing« wird auch hier eine der obersten Prämissen darstellen, denn wie Roland Ziegler (EVN) sehr treffend ausdrückte: „Wir alle – seien es Hersteller der Fahrzeuge, seien es Lieferanten von Ladeinfrastruktur – wir alle befinden uns in einer Pionierphase!“



Patrizia-Ilda Valentini (Renault):

„Wichtig für den Fortschritt der E-Mobilität und in weiterer Folge für die Dekarbonisierung ist vor allem das öffentliche Laden.“

Strom-Tankstellen) gewährleistet werden. Ein wesentlicher Punkt im Zuge dessen war laut Resch die Überzeugungsarbeit bei den Partnern aus der Mineralölindustrie, Hindernisse stellten vor allem alte Konzessionsverträge dar. Doch auch hier fand ein Umdenken statt: „Die künftigen Ladestellen, die bald realisiert werden, wurden gemeinsam mit den Partnern aus der Mineralölindustrie auf Raststationen umgesetzt“, zeigte sich Resch erfreut. Großer Wert werde hierbei auf die Interoperabilität der Systeme gelegt.

Branchenübergreifende Kommunikation

Gibt es eigentlich konkrete Abstimmungen bzw. einen direkten Austausch zwischen den Bereichen Fahrzeugbau und Ladestellenindustrie?

Patrizia-Ilda Valentini (Renault): „Wir haben vor sieben Jahren eine zertifizierte Wallbox mit dem Verkauf unserer Elektroautos auf den Markt gebracht. Diese wurde gemeinsam mit Smatrics, Kelag, EVN und Wien Energie für das Laden zuhause entwickelt, wo immerhin 80 % der Ladungen erfolgen.“ Eine enge Zusammenarbeit sei unerlässlich, schließlich könne man als Automobilanbieter die Elektrofahrzeuge ohne Ladesäulen nicht auf die Straße bringen. „Wichtig für den Fortschritt der E-Mobilität und in weiterer Folge für die Dekarbonisierung ist aber vor allem auch das öffentliche Laden“, so Valentini. Dem stimmte auch Erich Gstettner (Kia) zu, der abschließend noch auf die Preisproblematik hinwies: Im Rahmen einer EU-weiten Umfrage seitens Kia, die die Ursache untersuchte, warum sich Kunden gegen den Kauf eines Elek-

Weitere Informationen auf:
www.biem.at
www.ecarandbike.com