

## **Es gilt das gesprochene Wort!**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gute Konferenzen müssen viele Redner haben. Heute Nachmittag drängeln sich hier vorne die Key-Note-Speaker! Bald aber drängeln sich die Kunden an den Elektro-Ladesäulen – da bin ich mir sicher.

Schon die erste elektrische Straßenbahn fuhr 1881 in Berlin, genauer gesagt im damaligen Vorort Groß-Lichterfelde. Wenn das kein gutes Omen ist.

Hier in Berlin – der Stadt des Wandels - werden wir von RWE mit Daimler erproben, wie wir uns schon bald auch mit dem PKW klimaschonend bewegen können. Sogar CO<sub>2</sub>-neutral. Daimler liefert das E-Mobil. Wir von RWE liefern den grünen Strom und stellen die komplette technische und kommerzielle Infrastruktur bereit. Das heißt: RWE entwickelt und betreibt die Ladestationen. Und RWE sorgt für die zentrale Systemsteuerung inklusive Abrechnung und Kundenbetreuung. Dabei bereiten wir auch die Zukunft vor: Wir arbeiten derzeit an der Idee des „vehicle-to-grid“. Autos als „rollende Stromspeicher“ – die moderne Version von Pumpspeicherkraftwerken so

zusagen.

Wenn die Auguren recht haben, werden in gut 20 Jahren Millionen von Elektroautos in Deutschland über die Straßen rollen. Sie könnten als „Puffer“ für das Stromnetz fungieren. Das ist vor allem wichtig, um Windstrom effizienter in unser Stromnetz einzuspeisen.

Elektroautos unterstützen also den weiteren Ausbau von Windenergie in Deutschland. Und machen das Stromnetz sicherer. Würden Sie da nicht auch Ihre Batterie als Zwischenspeicher zur Verfügung stellen?

Übrigens ist Versorgungssicherheit eine Kernkompetenz von RWE. Die wollen wir weiter ausbauen und dafür lassen wir uns einiges einfallen: Ein Beispiel ist unser Demonstrationsversuch in Sachen intelligente Netze. 100.000 intelligente Zähler installieren wir in Mülheim. Weitere Beispiele sind die Kooperationen mit Siemens und General Electric bei Virtuellen Kraftwerken und Energiespeichern.

Meine Damen und Herren,

momentan ist unser Denken bestimmt von der aktuellen wirtschaftlichen Lage. Die Wirtschaftskrise bedroht uns alle – insbesondere auch die Automobilindustrie. Um ihr zu begegnen, brauchen wir dringend Investitionen! Wir bei RWE sind bereit, massiv zu investieren. Das haben wir beschlossen, lange bevor die dunklen Wolken aufzogen.

RWE hat das größte Investitions- und Innovationsprogramm seiner Unternehmensgeschichte angestoßen mit einem Volumen von über 30 Mrd. Euro. Wir setzen hier auch auf das E-Auto!

Ich wünsche mir, dass Unternehmen und Staat gemeinsam mehr in Infrastruktur investieren. Weil die Qualität der Infrastruktur über die Wachstumsmöglichkeiten jeder Volkswirtschaft entscheidet.

Dies wird in einem besonderen Masse für die E-Mobility gelten. Erforderlich sind auch weitere Anstrengungen zur Entwicklung noch leistungsfähigerer Batterien. Und wir brauchen neue Standards an der Schnittstelle von Elektroauto und Ladeinfrastruktur. Nur so bündeln wir Entwicklungsanstrengungen und machen E-Mobilität massentauglich. Wir richten unseren Individualverkehr völlig neu aus:

Und noch eines gebe ich zu bedenken:

Das Elektroauto hat volkswirtschaftlich einen Riesen-Vorteil gegenüber den Benzinern und Dieseln: Das Geld bleibt im Land! Wenn wir unseren Treibstoff, den Strom, hier erzeugen, dann bleibt die Wertschöpfung auch zum größten Teil hier in Deutschland. Und sie geht nicht über die Röhren und Pipelines nach draußen – sofern der Strom nicht aus Öl oder Erdgas erzeugt wird.

Meine Damen und Herren,

Sie alle sind vertraut mit E-Mobility. Ich muss aufpassen, dass ich „nicht etwa Batterien ins Kraftwerk“ trage. Lassen Sie mich also ein paar Gedanken äußern, die bei den Workshops hilfreich sein können:

Die Politik kann dazu beitragen, den Durchbruch dieser Technologie zu beschleunigen. Schon jetzt erkennen wir durch die Arbeit in unserem Projekt hier in Berlin, wo zukünftig konkreter Handlungsbedarf besteht:

Eine – wenn nicht die – wesentliche Hürde für den Ausbau der Infrastruktur ist der gegenwärtige Rechts- und Ordnungsrahmen. Der gibt uns keine klare rechtliche Grundlage, auf der wir die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ausbauen könnten. Dazu sind Sondernutzungen erforderlich, mit entsprechenden Entgelten. Bei hohen Entgelten können aber die Investitionen in die Lade-Infrastruktur nicht zurückverdient werden.

Andere Länder gehen sogar noch weiter und geben finanzielle Anreize für die Käufer von Elektromobilen oder sichern die Investitionen in die erforderliche Infrastruktur finanziell ab. Wir sollten staatlicherseits solche Entwicklungen beobachten und sicherstellen, dass Deutschland bei der zukunftssträchtigen Entwicklung der E-Mobilität nicht ins Hintertreffen gerät. Sonst geht es uns so ähnlich wie der eingangs erwähnten Groß-Lichterfelder Versuchsbahn. Die traf nämlich nicht sofort auf Gegenliebe, sondern vor allem auf Skepsis. Mit dem Ergebnis, dass die erste reguläre „Elektrische“ der Stadt erst 15 Jahre später in Betrieb ging.

Und damit nicht früher als in anderen Städten. Das nenne ich technischen Vorsprung verspielen. In jedem Fall brauchen wir für die Entwicklung der Elektromobilität einfache und marktgerechte Regeln für die Berechnung der Netzzugangskosten und für die Abwicklung der netztechnischen Prozesse.

Themen wie diese werden ja in den Workshops behandelt und damit die Grundlage dafür legen, dass die Regierung ihre E-Mobilitätsstrategie formuliert.

Ich habe die herzliche Bitte: Formulieren Sie eine gute Strategie!

Berücksichtigen Sie die Bedürfnisse der Verbraucher! Wagen Sie einen großen Wurf! Und gehen Sie mit uns vorWEG! E-Mobility kann ein Licht am Ende des Tunnels der aktuellen konjunkturellen Krise sein!

Ich wünsche Ihnen noch einen guten Kongress und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.