

J. Flauger, F. Hubik, K. Stratmann

Berlin

Die Karmeliten Brauerei in Straubing ist eines der ältesten Unternehmen in Deutschland. Es wurde schon 1367 von Mönchen gegründet und ist seit 1879 in Familienbesitz. Nach eigenen Angaben sind deutschlandweit nur 34 Unternehmen noch älter.

Die Brauerei ist klein, hat gerade einmal 30 Mitarbeiter, aber bei der Energiewende ist sie ganz vorne dabei. Das Unternehmen produziert mit Photovoltaik selbst Strom, günstig und sauber, wandelt Wärme wieder in Kälte und speichert Energie, um Lastspitzen abzufangen. Das Sudhaus ist so effizient, dass es mit 15 Prozent weniger Strom und 25 Prozent weniger Gas auskommt als eine herkömmliche Anlage.

„Bei uns fällt durch die Produktion von 200 Kisten Karmeliten-Bier so wenig CO₂ an wie bei anderen Brauereien bei der Produktion von einer Kiste“, sagt Geschäftsführer Christoph Kämpf stolz. Die Karmeliten Brauerei arbeitet nicht nur umweltfreundlich, sondern will komplett energieautark werden. „Wir wollen möglichst viel Energie auf unserem Grundstück gewinnen und möglichst viel davon bei uns einsetzen“, erläutert Kämpf.

Es sind solche kleinen, umweltbewussten Unternehmen wie die Karmeliten Brauerei, die die Energiewende in Deutschland mit ihrem Engagement und mit Innovationen voranbringen. Sie treiben den Aufbau der grünen, nachhaltigen Energieversorgung in vielen Teilen energetischer und schneller voran als die großen Konzerne.

Seit fünf Jahren werden solche engagierten Unternehmer, ideenreiche Start-ups und visionäre Projekte, die die Energiewende antreiben, mit den Energy Awards ausgezeichnet.

Preisverleihung

„Aus der Vision wurde Realität“

Zum fünften Mal wurden in Berlin die Energy Awards verliehen. Sie ehren Unternehmen und Projekte, die die Energiewende voranbringen.

zeichnet. In Berlin wurden die Preise, die vom Handelsblatt und General Electric initiiert wurden, wieder im Rahmen einer feierlichen Gala im Museum für Kommunikation vergeben.

Mit Mut und Leidenschaft
Die Karmeliten Brauerei wurde dabei als innovativstes Unternehmen ausgezeichnet. Weitere Energy Awards wurden in den Kategorien Mobilität, Utilities & Stadtwerke, Start-up, Smart Infrastructure, European Energy Project und Energy 4.0 vergeben. Je-

des Jahr wird auch eine Persönlichkeit des Jahres geehrt, die der Energiewende besondere Impulse gibt. Energizer des Jahres wurde in diesem Jahr Håkan Samuelsson. Der Volvo-Chef hatte vor kurzem mit der Ankündigung überrascht, den schwedischen Autohersteller zum Vorreiter bei der Energiewende zu machen.

„Bei den Energy Awards zeigt sich, wie viele innovative Unternehmen es in Deutschland gibt und mit wie viel Mut und Leidenschaft hier gearbeitet wird“, sagte Stephan Reimelt, der scheidende CEO von

General Electric (GE) für Deutschland und Österreich. Reimelt stand von Beginn an gemeinsam mit Hans-Jürgen Jakobs, Senior Editor des Handelsblatts, als Chairman an der Spitze der Energy Academy. Der Thinktank, dem inzwischen rund 220 Experten aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft angehören, vergibt die Energy Awards.

Wechsel in der Energy Academy
Reimelt übergibt beide Ämter, bei GE und in der Academy, an Wolfgang Dierker und nutzte seinen letzten Auftritt für ein optimistisches Zwischenfazit der Energiewende: „Wir alle hier haben etwas Großes geleistet, wir haben die Energiewende an einen Punkt gebracht, dass wir nachhaltig alternative Energie fast subventionsfrei und wettbewerbsfähig produzieren können.“ Tatsächlich sind die Kosten für Windenergie und Photovoltaik inzwischen drastisch gesunken. Im Frühjahr setzen sich bei der Auktion für die nächsten Offshore-Windparks erstmals mehrere Gebote durch, die komplett ohne staatliche Förderung auskommen wollen. „Was vor sechs Jahren noch eine Vision war, ist heute Realität“, sagte Reimelt. Er forderte die Anwesenden aber auf, nicht nachzulassen: „Behalten Sie den Mut und die Leidenschaft.“

Noch ist die Energiewende nicht perfekt. Die Stromerzeugung wird zwar immer grüner, aber es fehlt an der effizienten Umsetzung. „Für den Erfolg der Energiewende müssen wir Energie neu denken“, sagte Britta Zypries, Bundesministerin für Wirtschaft und Energie und Schirmherrin der Energy Awards. „Ohne Innovationen ist der Umbau zu erneuerbaren Energien nicht zu bewältigen.“

Vor allem muss die Energiewende jetzt auch zur Verkehrswende werden. Die Klimaziele sind nur zu erreichen, wenn die



Glückliche Sieger: Zum Abschluss präsentierten sich alle Gewinner.

Die Preisträger

„Köpfchen statt Kohle“

Energizer des Jahres

Volvo-Chef Håkan Samuelsson wurde für seinen mutigen Plan bei der Elektromobilität ausgezeichnet. Der Schwede hat angekündigt, dass ab 2019 jedes neue Modell einen Elektromotor an Bord haben soll.

Kategorie Industrie
Die Karmeliten Brauerei in Straubing wird für ihre cleveren Ideen zur Energieeinsparung geehrt. Ziel des Traditionsbetriebes aus Bayern ist die „energieautarke Brauerei“.

Vorreiter der Elektromobilität
Volvo-Chef Håkan Samuelsson will auch „Vorreiter bei der Elektromobilität“ sein, wie Handelsblatt-Chefredakteur Sven Ahüppe bei der Laudatio für den Energizer des Jahres festhielt. Der Schwede habe einen „mutigen, vielleicht auch risikanten Weg eingeschlagen“.

Der Volvo-Chef überraschte Anfang Juli mit der Ankündigung, den Autohersteller radikal auf Elektromobilität umzustellen. Ab 2019 will er nur noch Modelle auf den Markt bringen, die entweder komplett elektrisch fahren oder zumindest einen Elektromotor mit an Bord haben. Bis 2025 soll Volvo schon eine Million Elektroautos produzieren.

„Die Kunden finden Elektroautos attraktiv“, begründete Samuelsson die Entscheidung. „Die Kunden wollen umweltfreundlich fahren und nicht den Nachbarn mit einem 500-PS-Fahrzeug beeindrucken.“ Der Durchbruch der Elektromobilität hänge weniger an Subventionen. „Wenn es attraktive Elektroautos gibt, werden die Kunden sie auch kaufen“, sagte Samuelsson.

Sein Initiative setzt der Schwede, als er als MAN-Chef mehrere Jahre in Deutschland gelebt hat, auch die deutschen Autokonzerne unter Druck. Die stehen wegen der Dieselfäule ohnehin in der Kritik. Daimler, VW und BMW mussten sich aber auch vorwerfen lassen, das Thema Elektromobilität viel zu spät ernst genommen zu haben.

„Es ist mir eine besondere Ehre, den Preis hier in Deutschland zu bekommen“, sagte Samuelsson. „Das ist sehr großzügig.“ Deutschland sei schließlich eine „Hochburg der Autobranche“.

Utilities & Stadtwerke

Die Stratum GmbH hat das Konzept „Köpfchen statt Kohle“ entwickelt, mit dem Schüler zu Energiemanagern werden. Sie machen das Heizen, Lüften und Beleuchten ihrer Klassenzimmer zum Thema, steuern und optimieren den Energieverbrauch. Die Einspareffekte sind beträchtlich.

Mobilität

Der Nutzfahrzeug-Zulieferer BPW Bergische Achsen hat mit E-Transporten einen elektrischen Achsantrieb konzipiert, mit dem leichte bis mittelschwere Lieferfahrzeuge ohne Lärm und Abgas in Innenstädte fahren können.

Smart Infrastructure

Im

energiogeoptimierten

Quartier „QE7-Erlangen“

verknüpft die Jora Energy AG modernes Wohnen mit höchster Effizienz.

Photovoltaik, Geothermie und Kraft-Wärme-Kopplung greifen ineinander. Wärme, Strom und Mobilität werden miteinander vernetzt.

Start-up

Für die Energiewende werden große Stromleitungen benötigt, und die sollen möglichst unter der Erde verlegt werden.



Die Preise: Insgesamt acht Energy Awards wurden in diesem Jahr vergeben.

Abschied: Moderator Carola Ferstl mit Stephan Reimelt, der als Energy-Academy-Chairman aufhört.



UF Bischöfle / Energy Awards (2) Nils Böker für Handelsblatt (2)

Erst schüttelte die Energiewende die Stromversorger durch, jetzt folgt die Autoindustrie. Alle Sektoren werden elektrisch, ist Håkan Samuelsson überzeugt. Weiter auf Diesel und Benzin zu setzen ist für den Chef des schwedischen Autoherstellers Volvo keine Option. Anders als einst RWE oder Eon, die sich gegen den Vormarsch von Solar- und Windenergie stemmten und damit ihre Existenz riskierten, will der 66-Jährige die Transformation der Autoindustrie aktiv mitgestalten. Für seinen radikalen Vorstoß, ab 2019 nur noch Autos mit Elektromotor zu bauen, wurde der Manager als Energiesiegel des Jahres geehrt.

Herr Samuelsson, dass Sie als Auto-manager einen Energiepreis erhalten, zeigt, wie sehr Ihre Branche im Umbruch ist. Was ist tatsächlich die größte Veränderung?
Über die Jahre hat sich immer etwas verändert. Jetzt verändert sich aber vieles auf einmal. Der Antrieb wird elektrisch, Autos werden autonom fahren. Und dann muss auch die wichtigste Frage beantwortet werden, wie wir die Autos zu den Kunden bekommen und wie wir auf deren sich veränderndes Nutzungsverhalten reagieren. Wir arbeiten da an konkreten Lösungen. Eine Antwort ist, dass wir ab 2019 nur noch Modelle mit einem elektrifizierten Antrieb auf den Markt bringen.

Ihre Strategie mit dem Verzicht auf neue Verbrenner ist nicht ohne Risiken. Wie halten Sie diese im Griff?
Viele Menschen denken, dass sie Risiken vermeiden, indem sie einfach so weitermachen wie bisher. Man fühlt sich sicher – aber so ist es nicht. Unsere Umstellung auf Elektromobilität ist kein Risiko. Im Gegenteil: Es wäre riskanter, wenn wir weiter Diesel und Benziner bauen würden.

Aber muss der Schritt so radikal erfolgen?
Wir stellen ja nicht über Nacht um. Unsere jetzigen Modelle haben noch auf viele Jahre Verbrenner, und die neuen Hybride Fahrzeuge kombinieren ebenfalls Verbrennungs- mit Elektromotoren. Aber wir müssen klare Signale senden.

Mit ihrer Ankündigung, ab 2019 nur noch Hybrid- und rein elektrische Autos auf den Markt zu bringen, hat Volvo unter den etablierten Herstellern ein Alleinstellungsmerkmal. Und doch wird das Risiko minimiert?
Nur einfach weitermachen wäre doch keine Lösung gewesen. Wir glauben, der Elektromobilität gehört die Zukunft. Auch unsere Kunden haben uns dies in Befragungen sehr klar mitgeteilt. Der Schutz der Umwelt hat enorm an Bedeutung gewonnen. In Zukunft wird es nicht so cool sein, ein Auto mit 1000 PS vor der Garage stehen zu haben. Es wäre verantwortungslos, wenn wir auf diesen Sineswandel nicht reagieren würden.

Aber Elektromobilität ist derzeit nicht sauber. Der meiste Strom in Deutschland wird etwa mit dem Verbrauch von Kohle erzeugt.
Das stimmt. Aber wir gehen davon aus, dass andere Akteure Strom zunehmend mit Hilfe von Wind und Sonne produzieren. Klar ist auch, dass die Fertigung der Batterien sauber erfolgen muss. Mit unserem Strategiewechsel wollen wir unsererseits ein Startsignal dafür senden.



Håkan Samuelsson:
Der Volvo-Chef wurde für seinen Wagemut ausgezeichnet.

Vita Håkan Samuelsson

Der Manager Der Schwede startete seine Karriere in Stockholm beim Nutzfahrzeughersteller Scania. Im Jahr 2000 wechselte er zum deutschen Wettbewerber MAN, wo er fünf Jahre später CEO wurde. Seit 2012 ist Samuelsson Chef des Pkw-Herstellers Volvo.

Der Mensch Der 66-Jährige Vater von zwei Töchtern gilt als Asket. In seiner Zeit bei MAN lernte der studierte Ingenieur so gut Deutsch, dass er noch heute, Jahre nach seiner Rückkehr nach Schweden, jedes Interview auf Deutsch meistert.

Und für Sie ist das gar kein Geschäftsmodell?
Nein, das überlassen wir anderen. Wir müssen Prioritäten setzen. Wir können nicht in alles investieren. Am Ende geht es um Kapitalverzinsung. Wir müssen entscheiden, wo wir unser Geld hineinstecken.

Sehen Sie noch eine Alternative zum Elektroantrieb?
Absolut. Wasserstoff-Brennstoffzellen werden sicher auch sehr wichtig. Das Elektroauto mit Batterie wird nicht die einzige Lösung bleiben, und das ist gut so, damit der Kunde Wahlmöglichkeiten hat. Wir glauben aber ganz klar an die Elektromobilität. Ich bin überzeugt, dass wir die richtige Option gewählt haben. Denn ganz sicher ist, Diesel und Benzin sind langfristig der falsche Weg. Mit Verbrennungsmotoren kann man die Emissionen nur noch minimal senken.

Wie ist denn die Entscheidung, künftig nur noch Modelle mit Elektroantrieb auf den Markt zu bringen, bei Ihnen intern vorbereitet worden?
Es gab zwei unterschiedliche Ausgangspunkte. Punkt eins war die Präferenz der Kunden. Wenn wir mit Kunden reden, dann fragen sie: Wann kommt der erste Volvo, der rein elektrisch betrieben wird? Punkt zwei ist: Wenn wir wirklich die Emissionen deutlich reduzieren wollen, dann müssen wir radikal vom Verbrennungsmotor weg. Deshalb haben wir uns für die Elektromobilität entschieden.

Ihre Branche hat sich lange gegen diese Entwicklung gewehrt. Warum hat es einen Newcomer wie Tesla gebracht, um die Elektromobilität anzustoßen?
Tesla war gar nicht der erste Anbieter von Elektroautos. BMW war hier mit dem i3 schon deutlich früher aktiv. Aber Tesla hat von null angefangen. So konnte Elon Musk ein richtig attraktives Auto schaffen, das Kunden auch ohne Subventionen kaufen. Das ist ein Premiumfahrzeug. Das sollte man anerkennen, und davon haben wir gelernt. Aber damit habe ich Tesla jetzt genug gelobt.

Ist Tesla bei der Elektromobilität schon entellt, oder werden Sie und andere etablierte Hersteller wieder die Führung übernehmen?
Tesla war der Vorreiter, aber wir haben alle Ideen. Die drei deutschen Premiummarken BMW, Audi und Mercedes genauso wie wir. Das wird ein harter Wettbewerb, von dem die Kunden profitieren werden. >>

Was ist die Ladeinfrastruktur für E-Autos in den meisten Ländern der Welt mangelhaft. Wird dies nicht zum großen Fehler?
Ich bin zuversichtlich, dass sich dieses Defizit zugig beseitigen lässt. Es werden sich Unternehmen finden, die das Geschäft übernehmen, wenn wir genügend Autos auf den Straßen haben. Unterschätzen Sie nicht die Leistungsfähigkeit unserer Markt- wirtschaft.

Håkan Samuelsson

„Wir müssen klare Signale senden“

Der Chef des Autobauers Volvo über das Ende des Verbrennens, Tesla und auf Lauer liegende Löwen.

Warum steigen Sie nicht selbst in das Geschäft ein, indem Sie Ihren Kunden ein Komplett Paket vom Auto bis zur Solaranlage anbieten?
Das ist ein interessantes Geschäftsmodell, und wir denken über viele dieser Ideen nach. Wir würden das aber nur mit einem Partner machen wollen. Unser Fokus liegt auf der Entwicklung und Herstellung qualitativ hochwertiger, moderner Automobile mit elektrifiziertem Antrieb.

Bislang ist die Ladeinfrastruktur für E-Autos in den meisten Ländern der Welt mangelhaft. Wird dies nicht zum großen Fehler?
Ich bin zuversichtlich, dass sich dieses Defizit zugig beseitigen lässt. Es werden sich Unternehmen finden, die das Geschäft übernehmen, wenn wir genügend Autos auf den Straßen haben. Unterschätzen Sie nicht die Leistungsfähigkeit unserer Markt- wirtschaft.



Eswäre riskanter, wenn wir weiter Diesel und Benziner bauen würden.

Håkan Samuelsson
Volvo-Chef

E heißt Effizienz

Elektromobilität macht das Rennen um die Zukunft

Elektroautos sind schon auf unseren Straßen unterwegs – aber noch in begrenzter Anzahl. Auf dem Weg zum umweltfreundlichen, hocheffizienten E-Fahrzeug für alle gilt es, noch einige technologische Herausforderungen zu meistern und Rahmenbedingungen zu schaffen.

Reine Elektrofahrzeuge stellen die weitreichendste Variante der Elektromobilität dar. Ihr Antrieb basiert ausschließlich auf batteriebetriebenen Elektromotoren. Sie fahren abgasfrei und geräuscharm und bieten das gleiche Raumangebot wie herkömmliche Autos. Neben dem Nutzwert punkten Elektrofahrzeuge auch in der Kategorie Fahrspaß. Und die stetig wachsenden Modellpaletten reicht vom Klein- bis zum Sportwagen. Darüber hinaus gibt es noch mehr erfreuliche Aussichten:



Das Ziel vor Augen: 2030 werden über sechs Millionen Elektroautos in Deutschland angestrebt

Elektromotoren und die zugehörigen Komponenten der Leistungselektronik sind praktisch wartungsfrei und höchst effizient. Die Energiekosten pro Kilometer Fahrtstrecke können bei nur einem Drittel der Kosten eines konventionellen Verbrennungsmotors liegen. Die Reichweite der neusten E-Modelle liegt schon bei bis zu 500 km pro Akkulaufzeit. Auch wenn abhängig von der Art der Nutzung dieser Wert unterschritten werden kann, ergeben sich alltagstaugliche Reichweiten. Ein Faktor kann hier beispielweise auch der zusätzliche Energieeinsatz für die Heizung im Fahrzeug sein. Denn bei Elektromotoren steht keine ungenutzte Abwärme wie beim Verbrennungsmotor zur Verfügung. Neben den Möglichkeiten, ein Elektroauto über Nacht zu Hause oder tagsüber am Arbeitsplatz zu laden, ist eine öffentliche Ladeinfrastruktur von großer Bedeutung. Die neueste Generation der Ladesäulen wird es zukünftig ermöglichen, Fahrzeuge in 15 Minuten für mehr als 300 km Reichweite zu laden.

Ein Motor für die Umwelt

Entscheidend ist aber auch die Herkunft des Stroms: Im vergangenen Jahr hat Deutschland bereits rund 30% seiner elektrischen Energie aus regenerativen Energien gewonnen. Tendenz steigend. Die Zielsetzung der Bundesregierung ist es, bis zum Jahr 2050 den Anteil auf mindestens 80% zu steigern. Zum Vergleich: Im Regierungsprogramm zur Elektromobilität wird für das Jahr 2030 eine Zahl von sechs Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland angestrebt. Es gibt Schätzungen, dass die hierfür benötigte Energie dann weniger als 2% des Gesamtstrombedarfs ausmachen würde. Der Clou ist dabei: Die Elektroautos werden nicht nur als Abnehmer der elektrischen Energie agieren, sondern im Energieverbund kommunizieren. Eine intelligente Steuerung kann die Kapazität

der Fahrzeughälfte dann aktiv nutzen, um zeitliche Spitzen in der regenerativen Energiegewinnung im Netz abzufangen.

Mitsubishi Electric: Vorreiter in Sachen Elektromobilität

Obwohl Mitsubishi Electric selbst keine Autos baut, ist das Unternehmen so stark wie nur wenige andere Hersteller mit der Technologie der Elektro- und Hybridfahrzeuge verbunden. Weltweit sind in den letzten 20 Jahren bereits mehr als 10 Millionen Elektroautos mit Leistungshalbleitern von Mitsubishi Electric im Antriebsstrang ausgerüstet. Leistungshalbleiter sind hier das Herz der Steuerung von E-Motoren und ein zentrales Element für die Erreichung der hohen Effizienz und Zuverlässigkeit. Denn durch sie fließt die gesamte für den Antrieb benötigte elektrische Energie. Die Volumenproduktion von Leistungshalbleitermodulen für Elektro- und Hybridfahrzeuge begann bei Mitsubishi Electric bereits 1997. Insgesamt verfügt das Unternehmen über mehr als 60 Jahre Erfahrung im Bereich



Elektrisierende Aussichten

Ein Interview mit Wolfgang Harnack
Deputy Division Manager Semiconductor bei Mitsubishi Electric Europe B.V.

Herr Harnack, wie werden wir uns im Jahre 2030 fortbewegen?

2030 wird die Elektromobilität auf der Straße eine selbstverständliche Komponente sein. Davon bin ich fest überzeugt – schon allein aufgrund der klaren Vorteile dieses Fahrzeugkonzeptes, noch weit über die CO2-Reduzierung hinaus.

Was macht Sie so sicher, dass die vergleichsweise junge Technik über das lange Leben eines Elektroautos zuverlässig funktioniert?

Aus unserer großen Erfahrung rund um Leistungshalbleiter und aus der Anwendung in über 10 Millionen Fahrzeugen kann man nur ein Fazit ziehen: Diese Technik ist extrem zuverlässig. Daraus hängt sie ihre Wurzeln in anderen Anwendungsbereichen, wie etwa der Bahntechnik. Ein Feld, das wir weltweit schon seit Jahrzehnten erfolgreich mit unseren Produkten ausrüsten.

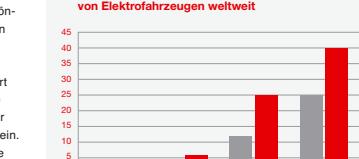
Was muss geschehen, damit sich das Elektroauto weiter durchsetzt?

Es müssen viele Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die große Herausforderung ist jedoch die Reichweite des Elektroautos. Dies ist abhängig von der Batterietechnologie und der Effizienz der verbaulichen Komponenten im Antrieb. Genau an dieser Stelle kommen unsere Leistungshalbleiter ins Spiel. Die Hersteller setzen ihr großes Vertrauen in uns.

Wird Mitsubishi Electric in diesen Bereichen weiter forschen?

Ganz sicher. Nachdem wir 60 Jahre lang in Forschung und Entwicklung investiert haben, wollen wir das auch weiterhin tun – und unsere Position als einer der weltweit führenden Hersteller von Leistungshalbleitermodulen auch in Zukunft beibehalten. Zudem nehmen wir unser Corporate Statement „Changes for the Better“ sehr ernst. Für uns bedeutet das, innovativ zu sein, um für eine gute Zukunft unserer Kinder und der darauffolgenden Generationen zu sorgen.

Prognose der Entwicklung des Marktanteils (in %) von Elektrofahrzeugen weltweit



Quelle: Center of Automotive Management, Bergisch Gladbach, Dezember 2016

Wenn Sie mehr darüber erfahren möchten, wie Mitsubishi Electric Sie bei Ihrem Vorhaben unterstützen kann, kontaktieren Sie uns unter: www.MitsubishiElectric.de

Håkan Samuelsson (l.) und Sven Afhüppé: Der Handelsblatt-Chefredakteur hieß die Laudatio.

Wolfgang Dierker: Der neue CEO von GE für Deutschland und Österreich hieß die Laudatio für die Kategorie Industrie.



» Fortsetzung von Seite 48

den. Es geht ja nicht nur um den Elektromotor und große Touchscreens. Es gibt auch Federn, Achsen und Karosserien - und da haben wir sehr viel Know-how, das für die Kunden eingesetzt wird und natürlich wichtig ist.

Volvo gehört dem chinesischen Autokonzern Geely. China hat erhebliche Ziele bei der Elektromobilität. Ist das ein Vorteil?

Auf jeden Fall. Wir haben ganz schnell eine Präsenz in China aufgebaut, betreiben dort jetzt vier Fabriken und beschäftigen bald 6 000 Mitarbeiter. Vor ein paar Jahren waren es noch um die 200. China ist der größte Markt für Elektroautos. Es wird da viele Komponentenhersteller geben, für Batterien beispielsweise. Natürlich erhoffen wir uns Synergien.

Wie wollen Sie sich gegen die großen deutschen Konzerne behaupten?

Es kann ein Vorteil sein, klein zu sein. Wenn Sie 200 Modelle haben, ist es schwieriger, in voller Breite auf Elektroautos umzustellen. Wir haben weniger Modelle, da geht das einfacher.

Sind die Deutschen nicht ohnehin zu spät dran?

Es ist immer schwierig, sich neu aufzustellen, gerade dann, wenn man noch hochprofitabel ist. Die deutsche Autoindustrie ist sehr stark und wird es bleiben. Die werden schon wieder aufholen. Ich habe großen Respekt vor diesen Unternehmen.

Mittlerweile haben auch viele ihrer Konkurrenten eine große Bandbreite an neuen Elektromodellen angekündigt. Provokiert das nicht einen ruinösen Wettbewerb, der die Preise für Neuwagen drastisch drückt?

Die Preise für Elektroautos können nicht viel höher sein als bei normalen Autos. Das Problem für uns ist aber, dass die Produktion eines Elektroautos mehr als bei einem normalen Auto kostet. Speziell die Batterien sind noch teuer. Aber die Batteriepreise werden durch die großen Investitionen

der Autohersteller rapide sinken. Das sehen wir schon heute. Der Wendepunkt, bei dem Elektroautos genauso profitabel werden wie Verbrenner, ist absehbar. Es dauert noch einige Jahre, aber es kommt.

Bei der Einführung von neuen Technologien gibt es immer einen Preissturz. Davon werden auch E-Autos nicht verschont bleiben.

Ja, das ist meistens so. Für uns ist das zwar kurzfristig unangenehm, aber langfristig ist es gut. Durch diesen Druck werden wir angetrieben, besser als der Wettbewerb zu sein. Wenn ein Löwe hinter zwei Personen lauft, muss man nur schneller springen können als der andere, man muss nicht schneller laufen können als der Löwe.

In der Energiewirtschaft hat sich gezeigt, wie schnell eine etablierte Industrie in der Krise landen kann, wenn sie Umbrüche wie die Energiewende verschläft. Droht der Autoindustrie ein ähnliches Schicksal wie den Energieversorgern?

Das hängt von der Strategie ab, die die Konzerne jetzt wählen. Einige werden auf ihrem Weg erfolgreich sein, andere nicht. Es ist enorm schwierig, solch eine Technologie, wie die Energieversorgung, zu meistern. Unsere Idee ist

„

Die deutsche Autoindustrie ist sehr stark und wird es bleiben.

Die werden schon wieder aufholen.

Håkan Samuelsson
Volvo-CEO

deshalb ein pragmatisches Konzept, nicht über Nacht alles zu verändern, sondern sich über Jahre zu wandeln.

Für RWE und Eon hatte ihre zägerliche Haltung bei der Energiewende dramatische Folgen. Die Konzerne waren in ihrer Existenz bedroht.

Könnte es für einzelne Autohersteller ähnlich dramatisch werden, wenn sie nicht umsteuern?

Absolut. In den vergangenen 30 Jahren sind bereits einige Marken verschwunden. Erneuerung ist auch ein Teil der Marktwirtschaft. Diejenigen, die über eine lange Zeit überleben, sind Meister in der Veränderung. Wir sind seit 1927 im Geschäft, und ich bin mir sehr sicher: Wir werden auch unseren 100. Geburtstag in zehn Jahren feiern. Dafür müssen wir uns aber bewegen.

Wer wird die Transformation nicht schaffen?
Da will ich nicht spekulieren. Wir werden sicher nicht dabei sein.

Jetzt, wo die Energiewende auch die Straße erreicht: Wären Stromversorger nicht der natürliche Partner für Sie für neue Vertriebskonzepte?

Herr Samuelsson, vielen Dank für das Interview.

Die Fragen stellen **Franz Hubik** und **Martin Murphy**.

IN EINER WELT IM WANDEL, IST DIE AUFSTELLUNG DER MANNSCHAFT ENTSCHEIDEND.



BNP PARIBAS - 13 VERNETZTE GESELLSCHAFTEN IN DEUTSCHLAND

Mit unserer nationalen Aufstellung aus 5.000 Spezialisten an 19 Standorten und einem starken internationalen Netzwerk finden wir auch für Sie die individuell beste Lösung.

www.bnpparibas.de



BNP PARIBAS

Die Bank
für eine Welt
im Wandel