



### Zukunfts-Vision

Audi präsentierte mit dem Aicon jüngst auf der IAA ein autonom fahrendes Konzeptfahrzeug mit Elektro-Antrieb.

Schwierigkeit sei die *Übergangsphase*, in der autonome und vom Menschen gelenkte Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs sind, weil es keine Kommunikation zwischen ihnen gibt.

### Mehrere Technologien Thema

Ähnlich wie Prinz sieht auch OMV-Chef Rainer Seele die Zukunft der Mobilität in einem breiten Antriebsmix. „Die Elektromobilität wird kommen, und wir werden in Zukunft eine größere Diversifizierung des Fuhrparks haben, aber wir sollten uns nicht auf eine Technologie festsetzen“, sagte Seele, der vor allem in der Wasserstofftechnologie große Potenziale sieht.

Die Entwicklung hin zur E-Mobilität werde in den einzelnen Weltregionen und auch innerhalb Europas laut dem OMV-Manager nicht gleich schnell ablaufen, „in Osteuropa wird sie eine andere Schrittgeschwindigkeit haben als in Westeuropa“, sagte Seele. Öl und Gas würden auch künftig benötigt werden, er sehe daher für die OMV keinen Anlass zum Umschwenken.

### Aktuell falsche Zielsetzung

Das übergeordnete Ziel sollte in Zukunft nicht eine Quote an bestimmten Fahrzeugtypen sein, sondern die Reduktion der CO<sub>2</sub>-

## Daimler-Pläne

### E-Auto-Anteil deutlich steigern

Daimler will in den kommenden Jahren verstärkt auf Elektromobilität setzen – bis 2025 soll der Absatz batteriebetriebener Fahrzeuge laut Daimler-Entwicklungsvorstand Ola Källenius bei 15 bis 25% liegen.

„Innovative Verbrennungsmotoren wird es noch für viele Jahre geben müssen, aber wir haben den Schalter umgelegt und steigern den Anteil der Null-Emissions-Fahrzeuge.“

Källenius denkt bei der Batterierproduktion auch eine Zusammenarbeit mit anderen Autoherstellern an. Es gebe bereits in manchen Bereichen gezielt Kooperationen und in Einzelfällen gemeinsame Plattformen wie zum Beispiel mit Nissan. „Was sinnvoll ist und kartellrechtlich erlaubt, machen wir. Ich schließe das auch bei der Batterie nicht aus“, betonte der Manager. (APA)

Emissionen. „Was ich derzeit bei den Zulassungen von Neufahrzeugen beobachte, ist, dass der Verbraucher derart verunsichert ist, dass er von Diesel auf Benzin umsteigt. Und wenn ich mir das anschau, das ist der größte Schmarrn“, meinte Seele.

Der OMV-Chef abschließend: „Beim spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist der Diesel unschlagbar. Der Diesel hat uns alle nicht betroffen.“

würden deshalb zumindest im Westen die Nase vorn haben.

Auf anderen großen Märkten wie China und Indien würden sich aber wohl Alternativen durchsetzen, weil dort „Batterieautos zu teuer“ sind, so Prinz. Dort seien vor allem synthetische Kraftstoffe ein großes Thema. Die hätten eine hohe Energiedichte und auch den Vorteil, dass sie in bestehenden Verbrennungsmotoren genutzt werden können. Auch Brennstoffzellen, kombiniert mit Wasserstoff, könnten dann relevante Marktanteile haben.

### Zahl der Autos steigt weiter

Ungeachtet dessen geht Prinz davon aus, dass Batterieantriebe 2050 weltweit den Großteil aller Antriebe ausmachen werden. Dass in Zukunft trotz autonomer Fahrweise weniger Autos über

die Straßen rollen, ist für den Stanford-Professor hingegen undenkbar. „Ich glaube nicht, dass es dann weniger Autos gibt.“ Es werde aber noch etwas dauern, bis das salonfähig ist. Die große



© Kvasir Society/www.agendamillennium.org/Joy Matthew



© APA/Herbert Pfaffhofer

Stanford-Professor Friedrich Prinz (l.) und OMV-Chef Rainer Seele rechnen in Zukunft mit deutlich mehr Elektroautos.