



”

Wichtig sind auch Goodies für Elektroautofahrer; etwa, keine Parkgebühren zu bezahlen oder auf Busspuren zu fahren, um das ins Laufen zu bekommen.

Stefan Huschinski
Vors. Fachaus. Kfz-EH, Bundesgr. WKÖ

“



auch den privaten Konsumenten überzeugen.“ Hindernisse sind die Ladeinfrastruktur, undurchschaubare Ladetarife und die Ladedauer. Wer ist dabei gefordert? Günther Kerle geht der Ausbau der Ladeinfrastruktur ins-

”

Bisher sind über 80 Prozent aller Neuzulassungen Firmenfahrzeuge; man muss den privaten Konsumenten überzeugen.

Christian Pesau
GF Arbeitskreis Automobilimp. d. IV

“

gesamt viel zu langsam, er verweist aber auf Erleichterungen und Bewegung in der Sache.

„Wien Energie hat verlautbart, ab Oktober nicht mehr nach Zeit, sondern kW abzurechnen“, erklärt der Sprecher der österreichischen Automobilimporteure. Andere ziehen nach. Ein wichtiger Schritt, denn „laden und nicht wissen, wie viel ich bezahle, das ist heutzutage eine Katastrophe“. Ein erster Schritt zu mehr Preistransparenz also. Deutschland ist da schon weiter. Dort werden Tankstellen verpflichtet, eine Ladeinfrastruktur anzubieten.

Stefan Huschinski pocht darauf, über Anreize zu arbeiten, um die Menschen zu überzeugen: „Wichtig sind auch Goodies für Elektroautofahrer – etwa, keine Parkgebühren zu bezahlen oder wo möglich auf Busspuren zu fahren, um das ins Laufen zu bekommen.“ Monetäre Vorteile alleine reichen aus seiner Sicht nicht aus, um Privatpersonen zu überzeugen bzw. die CO₂-Ziele zu erreichen.

Mythen um Laden & Leistung
Prinzipiell meint er, dass die Infrastruktur dem Bedarf folge und „Mythen“ leicht erklärbar



”

Ich sehe die Politik in der Verantwortung, faktenbasiert Vorschläge für entsprechende Regelungen zu machen.

Heinz Steinbacher
Hauptbev. Garanta
Vers. Österreich

“

sind. In zehn Minuten könnten heutzutage 200 km Reichweite aufgeladen werden. Über 300 km schaffen die meisten modernen Autos – und die Maximalreichweite laut Hersteller erreichen auch Verbrenner nie. Darüber hinaus gilt bei Elektroautos das Umgekehrte im Vergleich zu Verbrennern: In der Stadt brauchen sie weniger, überland mehr.

In Wien bzw. Ballungsräumen müsse man ein eAuto seltener aufladen, wenn man sich nur innerstädtisch bewegt. Doch es geht nicht nur darum. „In einer großen Stadt wie Wien ist Elektromobilität ein Teil der Mobilität, soll die anderen aber nicht verdrängen“, meint Stephanie Ernst. „Jeder fährt Auto, Straßenbahn, U-Bahn, Rad, Roller, Taxi und Bus.“

Platz brauche es für alle, nicht nur für die noch zu wenigen Ladestationen. Und: „Es kann nicht sein, dass die Elektromobilität als der Weisheit letzter Schluss dargestellt wird.“



Zunächst die harten Fakten: Der Gesamtmarkt erfuhr heuer eine Steigerung von rund 15% in den ersten neun Monaten. Was gut klingt, muss eingeordnet werden.

Das Jahr 2022 war das schlechteste Jahr seit über 45 Jahren. Das Niveau ist noch niedrig, 2023 werden wohl 240.000 Einheiten abgesetzt werden, das sind gut 100.000 Autos weniger als in einem „normalen“ Jahr. Das bereitet nicht nur Verkäufern und Herstellern Sorgen, sondern führt in weiterer Folge auch zu Problemen in Werkstätten und im Service.

Der Anteil an batteriebetriebenen Fahrzeugen erhöhte sich von 15% auf 18% Marktanteil; zählt man alle alternativen Antriebe zusammen, also auch etwa Plug-in-Hybride, sind es sogar rund 50%.

eMobilität ist Firmensache

„Die Produkte sind da und es werden immer mehr“, sagt Christian Pesau über eFahrzeuge, „aber bisher sind über 80 Prozent aller Neuzulassungen Firmenfahrzeuge – man muss