

Elektro gegen Emissionen?

CO₂-Reduktion funktioniert nicht nur mit eAutos. „Auch neue Benziner und Dieselfahrzeuge tragen zur Luftreinheit bei. Es ist ein weitverbreiteter Irrtum, dass ein Elektrofahrzeug, nur weil es beim Fahren kein CO₂ ausstößt, gar keines emittiert. Etwa bei der Produktion oder der Verschrottung“, gibt Burkhard Ernst zu bedenken. Diese Thematik spiele in der öffentlichen Diskussion um Mobilität kaum eine Rolle.

All das ist aus seiner Sicht eine Konsequenz politischer Entscheidungen. Er warnt, dass die deutsche Autoindustrie – und somit auch Zulieferer hierzulande – Probleme bekäme und das komme den chinesischen Her-



stellern zugute. China und auch die USA würden bei der europäischen „green“-Politik nicht mitspielen. Das führe dazu, „dass Europa abstinkt. Wenn hier kein Umdenken passiert, werden wir die neue dritte Welt“.

So krass sieht es Günther Kerle nicht. Asien werde Europa nicht überrollen, aber er stimmt zu, dass es Europa gegenüber einen Vorsprung bei eAutos, im Bereich Batterien, habe: „Sie



© medianet (2)

stellen sie selbst her, wir müssen zukaufen.“ Die EU habe das aber erkannt und fördere hier sehr stark. Die Automobilindustrie müsse eben aufholen.

Umweltsünde Elektrobatterie?

Die Batterie ist in der öffentlichen Darstellung auch ein Umweltsünder in Sachen eMobilität. Huschinski dazu: Das Recycling ist, vereinfacht betrachtet, kein

”

In einer großen Stadt wie Wien ist Elektromobilität ein Teil der Mobilität, soll die anderen aber nicht verdrängen.

Stephanie Ernst
Gremialobfrau Fahrzeughandel, WKW

“

Feststoffbatterie ohne Seltene Erden vorgestellt, mit schnellerer Ladung und mehr Reichweite: „2024 wird diese Batterie in China eingebaut, ab 2026 fahren sie in Europa. Das sind riesige Schritte, die in den nächsten Jahren kommen.“ Ernst führt einen für ihn ebenfalls wichtigen Punkt an: Nämlich, dass es – Stichwort eFuels – die Politik nicht zu interessieren habe, mit welcher Antriebstechnik betrieben werde. Aufgabe der Politik könne nur sein, Grenzwerte vorzugeben.

Die Automobilhersteller müssten die ambitionierten Flottenziele erfüllen, die Klimaneutralität sei eine politische Vorgabe. Pesau sagt: „Die Transformation geht deshalb so rasend voran, weil die Politik vorgibt, dass man in Europa bis 2050 klimaneutral sein will, im Verkehr bereits 2040. Die derzeitige Umweltministerin will schon ein Verbrenner-Aus 2030 erreichen.“ Das funktionieren für die Hersteller nur mit Elektromobilität und Zero-Emission-Fahrzeugen. „Die EU hat für 2026 einen Review angekündigt, und es wird spannend, zu sehen, ob kritisch hinterfragt wird, ob es Sinn macht, so schnell voranzugehen, wenn andere Kontinente nicht mitziehen.“

Stadt versus Land

In vielen ländlichen Gegenden werden die meisten Menschen noch länger auf das klassische Auto angewiesen sein. Im urbanen Raum hingegen gibt es die diverse Fortbewegungsmittel, bis hin zu eRollern und Scootern. Das wiederum führt zu

einer Neuverteilung der öffentlichen Mobilitätsflächen.

„Lastenfahrräder sind im urbanen Gebiet gefragt, sie können bis zur einer halben Tonne transportieren; die Person, die lenkt, hat unter Umständen aber nie einen Führerschein gemacht und gelernt, wie man sich im Straßenverkehr verhält“, gibt Stephanie Ernst zu bedenken. Der öffentliche Raum werde umverteilt, neben Kenntnissen über die Straßenverkehrsordnung fehlten jedoch Sicherheits-, Wartungs- und Stellplatzlösungen. Und natürlich stellen sich Versicherungsfragen.

Ganzheitliche Mobilität

Experte Heinz Steinbacher dazu: „Wenn Schäden entstehen, die nicht durch Versicherungen gedeckt sind, trifft es den Geschädigten und den Lenker. Das ist ein finanzielles Risiko für beide Seiten. Man sollte sich überlegen, ob gewisse Fahrzeuge nicht auch Führerschein-pflichtig sein sollten. Ich sehe die Politik in der Verantwortung, faktenbasiert Vorschläge für entsprechende Regelungen zu machen.“

Jedenfalls ist Mobilität zusehends ein ganzheitliches Thema, wodurch Autohäuser zu One-Stop-Shops werden, die nicht mehr nur Fahrzeuge, sondern Mobilitätslösungen bereitstellen, so Steinbacher.

„Auto-Mobilität“ sieht sich mit vielen Herausforderungen konfrontiert. Ein eigenes Volksbegehren will die Anschaffungs- und Wartungskosten verringern, nicht zuletzt wegen der Pendler. Wie diese Runde dazu steht und welche Services, Versicherungen, Produkte und Innovationen in Zukunft eine Rolle bei der Mobilität spielen, sehen Sie online:

Den gesamten mobility talk-Beitrag gibt es hier:

tv.medianet.at

”

Es ist ein verbreiteter Irrtum, dass ein Elektrofahrzeug, nur weil es beim Fahren kein CO₂ ausstößt, gar keines emittiert.

Burkhard Ernst
Bundesgremialobmann-Stv. WKO

“

Problem, weil Batterien weiterverwendet und die Seltenen Erden entnommen werden. Bei der Herstellung wiederum brauche es diese teuren Elemente und viel Wasser: „Da muss man aber auch sagen, dass die Forschung sehr weit ist; es gibt Hersteller, die bald ohne Seltene Erden in Europa produzieren können.“

Kerle verweist auf Innovationen, etwa von BYD. Das chinesische Unternehmen hat eine