

KLIMA



Reanimation der Elektro-Mobilität

Nach dem Rausch plagt der Kater. Schmerzhaft ernüchtert bemüht sich die E-Mobilitätsbranche um Anerkennung im Alltag und geht dennoch siegesicher in die Zukunft.

VON ULRICH AHAMER

Kongresse zum Thema Elektromobilität wie der vierte e-mobility-Kongress in Graz haben eine bewährte inhaltliche Choreographie. Da sind zum einen beunruhigende Daten über den Energieverbrauch des motorisierten Individualverkehrs, die daraus resultierenden ständig steigenden Treibhausgasemissionen, Städte, in denen alles steht, Lebensqualität, die auf der Strecke bleibt. In den Emerging Countries prallen rekordverdächtige Zulassungen bei zumeist PS-starken Autos auf extreme Schadstoffbelastungen der Atemluft. Beiläufig eingewoben wird die Tatsache, dass bei städtischen Jugendlichen das eigene Auto mit 18 signifikant an Attraktivität einbüßt, ohne dass der Wunsch nach Mobilität nachlässt – sie wird bloß anders befriedigt. All diese Ingredienzien, hübsch designt, mit viel versprechenden und gut dotierten Forschungsergebnissen versehen, ergeben Elektromobilität. Quasi zwangsläufig. Und Kinderkrankheiten wie fehlende Reichweite, fehlende Ladeinfrastruktur fallen nicht so gravierend ins Gewicht, weil erstens das

Gros der Fahrten sich im einstelligen km-Bereich abspielt und zweitens Stehzeiten, sofern nicht vermeidbar, zum Nachladen verwendet werden können. – Die höheren Kosten für die Fahrzeuge sollen hier vorerst nicht gesondert gewürdigt werden. Neue Systeme sind immer teurer, Skaleneffekte scheiden mangels hoher Stückzahlen (noch) aus.

Vorhersagen nicht erfüllt

Bis vor ein, zwei Jahren kam nach all den Argumenten die Fanfare, dann ein Bild des elektrischen Superflitzers aus Kalifornien, Tesla – so chic ist Elektromobilität, schon morgen ist's so weit. Eine Million E-Autos sollen bis 2020 in Deutschland angemeldet sein, in Österreich war man besonders optimistisch, das ambitionierte Ziel hat man sich mit 200.000 Fahrzeugen vergleichsweise sehr hoch gelegt. Die Realität kommt dem aber nicht einmal ansatzweise nach. Von Jänner bis Dezember 2012 wurden laut Statistik Austria 427 reine Elektroautos zugelassen. Zusätzlich wurden 2.171 Autos mit Hybridantrieb neu zuge-

lassen. Macht bei 336.010 Fahrzeugen immerhin 0,77 Prozent.

Bei den zwei Tagen der „e-mobility“ in Graz war man spürbar bemüht, nicht erneut zu hyperventilieren, wenn es um die nahe Zukunft der Elektromobilität geht. Gleichzeitig wurde immer wieder auf den Wandel in der Mobilität hingewiesen, der zwar ganz sicher kommt, jedoch nicht von heute auf morgen. Einen kräftigen Schwung erwartet man sich von den 15 neuen E-Autos, die heuer auf den Markt kommen, inklusive Modellen von VW und BMW.

Umweltminister Nikolaus Berlakovich betonte in seinem Eröffnungstatement: „In den acht Modellregionen lebt man die Mühe der Ebene und sammelt Erfahrungen. Der Hype vor zwei Jahren war wie ein überhasteter Start bei einem Marathon. Jetzt heißt's dranbleiben und konsequent sein.“

Monika Kircher-Kohl, Vorstandsvorsitzende des Halbleiterkonzerns Infineon Austria, legte den Fokus in ihrer Key-Note auf den ständig steigenden Bedarf an Microchips aufgrund der Elektrifizierung des Antriebsstrangs. „Zudem verdoppeln Hochleistungshalbleiter in Automobilen die Chip-Nachfrage. Außerdem erfordert der Wandel in Richtung erneuerbare Energien deutlich mehr Hochleistungshalbleiter pro MW generiertem Strom“, sagte Kircher-Kohl. Das globale Volumen für Halbleiterprodukte bezifferte die Managerin für heuer mit gut 300 Milliarden US-Dollar, Tendenz leicht steigend. „Elektrische Autos sind das finale Ziel“, beschied Kircher-Kohl, allerdings ohne sich auf ein konkretes Datum festzulegen. „Dazwischen kommen verschiedene Hybridformen.“

Robert Schaffernak von Magna Steyr Battery Systems glaubt „nicht an den schnellen Wandel im System. An alternativen Antrieben führt aber kein Weg vorbei. Auch die Modellplanungen der Autohersteller weisen in Richtung Hybrid-

und Elektrofahrzeuge. Alle Prognosen deuten auf eine starke Zunahme vor allem von Hybrid-Autos hin. Um bei der Entwicklung der „Schlüsselkomponente Batterie“ vorne mit dabei zu sein, errichtet Magna in Zettling bei Graz ein neues Werk für die Sparte E-Car Systems.

Ganz vorne dabei bei der Batterieforschung ist auch die Bosch-Gruppe. Sie investiert laut Eigenangabe 400 Millionen Euro pro Jahr in den Bereich Elektromobilität und beschäftigt in diesem Bereich mehr als 1.100 Mitarbeiter, weitere 300 Batteriespezialisten in Tochterunternehmen.

E-Autos werden günstiger

Der deutsche Zukunftsforscher Lars Thomsen wies darauf hin, dass wir den gleichen Zeitraum von etwa zehn Jahren rückblickend unterbewerten, vorausschauend gerne als Science Fiction abtun. „Vor zehn Jahren gab es keine Smartphones, keine mobilen Datenetze, kein Facebook oder Twitter. Die Geschwindigkeit von neuen Entwicklungen wird weiter zunehmen. Das Energienetz wird auch Kommunikationsnetz, und Strom aus Solarpanelen wird extrem günstig sein.“

Seiner Prognose nach wird schon ab 2016 ein E-Auto bei vergleichbarer Leistung günstiger sein. Die Annahme macht er am neuen Auto des US-Herstellers Tesla fest. Die Familienlimousine kostet in etwa halb so viel wie das erste E-Sportauto. Spitzenmanager führender deutscher Autohersteller, die im Jänner das Auto getestet haben, „sien nur mehr geschockt gewesen“. Die renommierten Hersteller in Europa müssen aufpassen, dass es ihnen nicht so geht wie Sony und seinem Discman. „Die sind den mp3-Playern und vor allem Apples iPod nur mehr nachgerannt. – Bald wird es auch Autohersteller geben, vor allem aus Korea, die wir noch gar nicht kennen.“



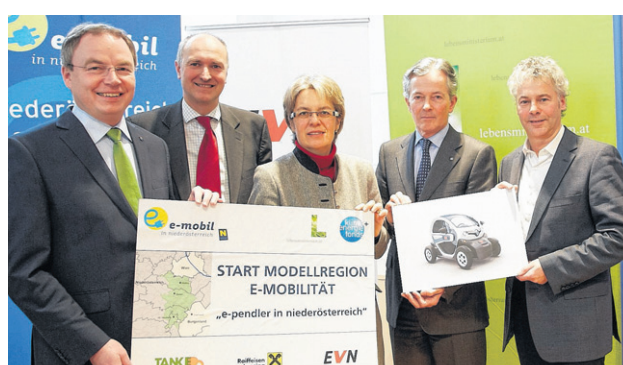
WALDHAEUSL

NÖ Pendler fahren elektrisch zur Energiewende

Das erste E-Fahrzeug der neuen Modellregion „e-pendler in niederösterreich“ wurde an die NÖM AG übergeben.

Klimaschonend und energieeffizient soll er werden, der Pendlerverkehr in Niederösterreich. Dieser Tage erfolgte der offizielle Startschuss für die neue Modellregion „e-pendler in niederösterreich“. Knapp 300.000 Einwohner in 49 Gemeinden zwischen Wien und Wiener Neustadt sollen künftig von der neuen Gestaltung des Pendlerverkehrs profitieren. Das Projekt setzt auf die optimale Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel mit individuellen Elektrofahrzeugen, auf die Verstärkung und den Ausbau alternativer Mobilitätskonzepte und die Versorgung mit erneuerbaren Energien.

Die Projektträger EVN, Wien Energie und Raiffeisen-Leasing werden ihr langjähriges Know-how einbringen. EVN und Wien Energie werden mehr als 240 neue Elektrotankstellen errichten, Raiffeisen-Leasing das Management der über 180 E-Autos und E-Bikes übernehmen. Wesentlich ist laut den Projektpartnern, dass zusätzlich Photovoltaik-Anlagen mit einer Gesamtleistung von 370 kW_p errichtet werden. Somit



Im Bild: (v. l.) Landesrat Stephan Pernkopf, Generalsekretär Reinhard Mang vom Umweltministerium, Landesrätin Petra Bohuslav, EVN-Vorstandssprecher Peter Layr und Klima- und Energiefonds-Geschäftsführer Ingmar Höbarth.

sei garantiert, dass die Elektrizität für die E-Mobilität nachhaltig und zu 100 Prozent CO₂-frei produziert werde. Gefördert wird das Programm mit 1,3 Millionen Euro im Rahmen der „Modellregionen E-Mobilität“ des Klima- und Energiefonds. Weitere 1,2 Millionen Euro stellt das Bundesland als Ko-Finanzierung bereit.

Dieser Tage wurde bereits das erste E-Fahrzeug an die NÖM AG übergeben. Alfred Berger, Vorstand für Marketing, Verkauf & Finanzen der NÖM AG: „Nachhaltigkeit ist für uns ein großes Thema, das beim Bauern beginnt und beim fertigen Joghurtbecher endet. Es ist daher für die NÖM AG selbstverständlich, bei dem Projekt mitzumachen und vielleicht auch andere zu motivieren, ebenfalls Zeichen zu setzen.“ Josef Simon, NÖM Vorstand für Produktion und Technik, ergänzt: „Wir haben auch bereits mehrere E-Tankstellen am Firmengelände montiert und sind daher auch für Gäste, die mit E-Mobilen anreisen, bestens gerüstet.“ red

KLIMA- UND ENERGIEFONDS