

NACHBERICHT BVE-MOBILITÄTSKONFERENZ „ZUKUNFT DER ELEKTROMOBILITÄT“ in Tirol

Gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Tirol, der Standortagentur Tirol veranstaltete der BVe am 13.12.2022 die BVe-Mobilitätskonferenz 2022. Im Festsaal der WK Tirol diskutierten internationale Expert:innen, welchen E-Mobilitätskonzepten auf dem Sektor der Nutzfahrzeuge die Zukunft gehört.

In seinen Begrüßungsworten outete sich **Tirols Landeshauptmann Anton Mattle** als E-Mobilitäts-Fan: „Ich bin ein begeisterter Elektroauto-Fahrer – und das seit vielen Jahren. Wir wissen inzwischen, dass Themen wie zu geringe Reichweite der Vergangenheit angehören. Wir müssen nun danach trachten, Wertschöpfungsketten innerhalb Europas zu etablieren, welche den Ausbau der Elektromobilität begünstigen. Dazu braucht es Wissenschaft und Forschung, Wirtschaft und natürlich Kunden. Lassen Sie uns gemeinsam dazu beitragen, die Mobilität im Sinne der Bürger, der Wirtschaft und auch des Klimaschutzes einen Schritt voranzubringen.“

Landesrat Mario Gerber, zuständig für Tourismus, Wirtschaft und Digitalisierung, ergänzte: „Mobilität und Wirtschaft sind eng miteinander verknüpft. Doch Veränderungen wie der Klimawandel oder gesellschaftliche Trends erfordern ein Umdenken in der Mobilität. Solche Mobilitätsumstellungen haben auch direkte Auswirkungen auf die heimischen Unternehmen und damit folglich auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Tirol. Die Mobilitätskonferenz Tirol 2022 bietet eine tolle Gelegenheit, um dahingehend aktuelle Herausforderungen sowie mögliche Lösungsansätze zu diskutieren.“

Martin Wetscher, Vizepräsident der Wirtschaftskammer Tirol, betonte, dass die Mobilität zu den menschlichen Grundbedürfnissen gehöre und essenziell für die Tiroler Wirtschaft sei. „Die Wirtschaftstreibenden im Land brauchen jetzt Sicherheit vonseiten der Politik, um in punkto Elektromobilität die richtigen Investitionsentscheidungen zu treffen.“

In die gleiche Kerbe schlug **Helmut-Klaus Schimany, Vorstandsvorsitzender des Bundesverband eMobility Austria**: „Wir müssen heute nicht mehr darüber diskutieren, ob es eine Verkehrswende geben soll oder nicht – dies ist längst entschieden. Es geht nun darum, die Wirtschaft bestmöglich auf diese Wende vorzubereiten, um mögliche Kollateralschäden so gering wie möglich zu halten.“

Batterie, Brennstoffzelle oder beides

In einem waren sich die Konferenzteilnehmer:innen einig: Die Mobilitätswende betrifft alle Bereiche der Mobilität und des Transports. Aktuelle Zulassungszahlen zeigen, dass die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben steigt. Ungeklärt ist derzeit noch die Frage, ob der rein batterieelektrische Antrieb oder der Antrieb mittels Wasserstoffs und Brennstoffzelle die bessere Lösung für Nutzfahrzeuge darstellt. Eng damit verbunden ist das Problem, dass die Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für alternative Antriebe derzeit noch schwach ausgebaut ist.

Öffentlicher Verkehr sowohl mit Batterie als auch Brennstoffzelle möglich

Wolfram Sparber vom Institut für Erneuerbare Energie an der Eurac Bozen stellte in seiner Keynote aktuelle Forschungsergebnisse vor. In einer Studie wurde erhoben, wie der gesamte öffentliche Busverkehr Südtirols entweder auf batterie- oder brennstoffzellengetriebene Busse umgestellt werden kann. Aufgrund der ähnlichen topographischen Verhältnisse lassen sich diese Ergebnisse auch auf Nordtirol übertragen.

„Wir haben festgestellt, dass sowohl Batterie- als auch Brennstoffzellen-Busse geeignet sind, die aktuelle Busflotte Südtirols zu ersetzen“, erläuterte Sparber. Der Vorteil von mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellen-Bussen bestehe darin, dass sie weniger sensibel auf niedrige Temperatur reagieren. Zudem gleiche das Handling einer Wasserstoff-Busflotte dem von Diesel-Bussen. Batterieelektrisch betriebene Busse weisen hingegen einen höheren Wirkungsgrad auf. Dies schlägt sich in niedrigeren Kosten pro gefahrenem Kilometer nieder.

Ganz egal, ob nun auf Batterie oder Brennstoffzelle gesetzt werde, in die Gesamtbetrachtung müssten zudem die Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur sowie die Aufwendungen für das Flottenmanagement einfließen, schloss Sparber.

In der folgenden Diskussion, geleitet von **Gerald Windisch von der Standortagentur Tirol**, waren sich die Diskutant:innen einig, dass es kontraproduktiv sei, verschiedene alternative Antriebsformen gegeneinander auszuspielen. Es gelte von Fall zu Fall abzuwägen, ob batterie- oder brennstoffzellengetriebenen Fahrzeugen der Vorzug gegeben werde. Vor allem im öffentlichen Verkehr gehen die Expert:innen davon aus, dass beide Technologien zum Einsatz kommen werden.

Zügiger Ausbau der Lade-Infrastruktur

In der zweiten Keynote gab **Robin Kurtak** vom österreichischen Klimaministerium einen Einblick, wie der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die Verkehrswende in Österreich in den kommenden Jahren erfolgen soll. Der Verkehr nehme eine zentrale Rolle in den Überlegungen des Klimaministeriums ein, weil gut ein Drittel der Gesamt-CO₂-Emissionen Österreichs auf diesen Sektor zurückzuführen sind. Österreich habe sich dazu bekannt, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Dies heiße de facto, dass bis dahin so gut wie keine Benzin- bzw. Diesel-Fahrzeuge auf Österreichs Straßen unterwegs sein werden.

Um die Transformation hin zu E-Mobilität zu schaffen, gibt es eine Reihe von Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden sollen, so Krutak. Gemeinsam mit Partnern solle beispielsweise bis 2030 das Netz an Schnellladepunkten so ausgebaut werden, dass innerhalb Österreichs spätestens alle 15 Kilometer ein derartiger Ladepunkt erreichbar ist. Dies bedeute einen Ausbau des aktuellen Netzes, das aus rund 190 Schnellladepunkten besteht, auf 1.500 Ladepunkte. Mittels geeigneter Förderinstrumente solle es den Betrieben zudem ermöglicht werden, ihre Fahrzeugflotten zu elektrifizieren und die dazu benötigte Infrastruktur anzuschaffen.