

Nachlese 1. Mobilitätsdialog Wien 20.02.2020



Was nicht Bewusstsein wird, ist nicht gelebt

Ende Februar war es wieder einmal so weit: Zum ersten Mal im neuen Jahr, zum ersten Mal überhaupt, lud die BiEM, die Bundesinitiative eMobility Austria, zum »1. Biem Mobilitätsdialog« – so der neue Titel für die uns als »Biem-Kamingespräche« vertrauten Experten-Talks. Auch wenn die Bezeichnung neu ist, an der Qualität der Gespräche, dem Format und der Ausrichtung wird es keine Änderung geben. Neu hingegen ist die Ankündigung eines verbindlicheren Formates mit der Bezeichnung „Round Table“ welches in Vorbereitung ist und Probleme wie auch Lösungen auf einer konstruktiven und verbindlicheren Ebene aufgezeigt und Lösungen gesucht werden sollen. Wo sonst träfen so viele Stakeholder bzw. Interessensvertreter aufeinander – in guter Gesprächsatmosphäre, auf neutralem Boden und in bewährtem Vertrauen auf die BiEM?

Ehe Helmut-Klaus Schimany die Diskussion eröffnet, ging BiEM-Vorstand Klaus Schmid in einer kurzen Key-Note das Regierungsprogramm ein. Die Absichtserklärungen im Kapitel »Verkehr und Infrastruktur«, vor allem ab der Überschrift »Klimaschutzrahmen für Verkehrssektor« zeugten von umweltpolitischem Engagement. Es wimmelt von Maßnahmen zur Dekarbonisierung und Reduktion der Treibhausgasemissionen. Maßnahmen, die einen Reduktionseffekt von nicht weniger als 1 Million t CO₂-Äquivalent erwarten lassen, und das allein im Bereich der Elektromobilität – 28 % der Gesamtemissionen verdanken sich ja dem Verkehrssektor. Wortwörtlich gesteht Schmid der Bundesregierung zu, „es ernst gemeint zu haben“. Die für 2025 veranschlagte Flotten-Dekarbonisierung (emissionsfreier Betrieb von neuzugelassenen Taxis und Mietwagen, *Carsharing* etc.) hält er immerhin für ein „hehres Ziel“. Aber Ausbau des öffentlichen Verkehrs, das Versprechen der politischen Durchsetzung des »Leitprojekts Ö-Ticket«, der Mobilitätsmasterplan 2030, der Ausbau und die Aufwertung des Fuß- und Zwei-Rad-Verkehrs – das und vieles mehr gibt Hoffnung, mit den Pariser Klimazielen konform zu gehen. Sein Elektromobilitäts-Road-Map-Fazit: Österreich stehe relativ gut da, die relativen Zulassungszahlen von E-Autos betreffend. Auch im Bereich der „Anreizsysteme“ kann Österreich durchaus im internationalen Vergleich mithalten.

Alles steht und fällt jedoch mit der »Bewusstseinsbildung« – Stichwort: »*mindmapping*«.

Ausgerechnet die Elektromobilität ist noch nicht in allen Köpfen angekommen, konstatiert Schmid. Er spricht damit ein Thema an, das eines der beherrschenden des Abends werden sollte. „Eigentlich das Schlüsselthema“, wie auch Christian Höbarth (Klima- und Energie-Fonds) betont. Es sei ein grober Informationsmangel zu beklagen. Den zu füllen es einer groß angelegten Informationsoffensive bedürfe. Das allgemeine Wissen um Elektromobilität sei schlicht katastrophal, so fasst es Christian Pesau (IV) zusammen. Erschwerend komme hinzu, dass allerhand Mythen umhergeistern würden – über die Batterie-Rohstoffe, deren Lebensdauer, die Öko-Bilanz von E-Autos etc. – eigens zu dem Zweck, diese zu entmythifizieren, stampfte der Klima-Fonds einen online abzurufenden Fakten-Check aus dem Boden, berichtet Höbarth.

Nun, wie den Otto-Normalverbraucher am besten über die Vorteile der Elektromobilität aufklären und informieren? Und in wessen Verantwortungsbereich liegt eigentlich diese (letztlich proaktiv zu erfüllende) Informationspflicht? Kann man etwa über den Weg einer Rechnung vom Netzbetreiber oder regionalen Energieversorger, etwa über den Weg des Förderantrags, etwa über den ÖAMTC oder ARBÖ, etwa über eine extra geschaffene markenneutrale regionale Anlaufstelle informieren? Darüber sollten sich Helmut-Klaus Schimany und Ute Teufelberger (BEÖ) an diesem Abend noch des Öfteren beratschlagen. Vielleicht ist in dem Zusammenhang die berühmte »Mundpropaganda« nicht zu unterschätzen, verstanden als eine Art »mimetischer Ansteckung« – so könnte man wenigstens Teufelbergers Wortmeldung interpretieren, dass wenn der eine Nachbar zum anderen sagt, „Schau, ich hab jetzt ein tolles Elektroauto“, sich der andere ein ebensolches anschafft, und es auf diese Weise zu einer Weiterverbreitung kommen würde. Traurig aber, dass beim Autohändler immer noch weit mehr der Verbrennungsmotor verkauft wird. Hier gilt es auch neue Wege mit den Autohändlern zu beschreiten, so Höbarth.

Unter Aufklärung versteht Schimany auch eine praktische. Die solle „am Lenkrad“ und markenneutral stattfinden. Aufklärung braucht Geld, ist er sich sicher. Aber das (öffentliche) Geld ist knapp, erwidert Sektionsleiter Jürgen Schneider (BMK). Immerhin seien die Strukturen jetzt schlanker, die Kompetenzen für alle energierelevanten Agenden nun in ein und derselben Person gebündelt, weil erstmals gilt: Die Umweltministerin = Energieministerin = Mobilitätsministerin. In politischer Hinsicht abzuwarten, seien überdies die Werkzeuge und (Lenkungs-)Effekte, welche die demnächst auf uns zukommende ökosoziale Steuerreform nach sich ziehen wird.

Um von einer neuen Kultur der Fortbewegung, einer (Elektro-)Mobilitätswende in Österreich zu sprechen, ist der »gap« zwischen 5 Millionen Verbrennungsmotoren-PKWs und 30 000 E-PKWs wohl noch zu groß. In diese Kerbe schlägt auch Christian Pesau, wenn er zu bedenken gibt, dass von den aktuell 8.000 Förderanträgen 47 % auf E-Scooter und Ladestationen fallen. Moderator Schimany zählt auf die Jungen. Begünstigend für eine baldige Mobilitätswende wirke sich ein anderes Verhältnis der heutigen Jugend auf Mobilität und Autos aus. Das Auto als Statussymbol habe bei der Jugend – vor allem in der Stadt – nicht mehr den hohen Stellenwert. Generell gehe der Trend vom Besitz hin zur Benutzung. Allerdings müsste dafür an der Attraktivierung geschraubt werden, komplettiert Walter Slupetzky (Quintessenz), der unter Rückgriff auf die Visionen von Elon Musk schon von einer „Vollautomatisierung auf Stufe 5“ ausführt, in welcher das angemietete Auto (auf die vorab abgespeicherten „persönlichen Einstellungen“) fertig figuriert, als virtuelles Wohnzimmer auf Zeit daher kommt und nicht, wie bisher üblich, umgekehrt, der Kunde das Miet-Auto auf einem nahe- oder fernliegenden Stellplatz abholen muss. 70 % der Nutzer von *Carsharing*-Gelegenheiten wohnten nur 5 Minuten davon entfernt, sekundiert Andreas Mutter (Instadrive). Alles dreht sich um Infrastruktur. Durch ein Hochfahren der Infrastruktur und die richtigen förderpolitischen Instrumente werde es gelingen, eine breite Schicht für E-Mobilität zu begeistern, meint Sektionsleiter Schneider. Zu viel des staatlichen und regulativen Einflusses würde sie einem hingegen wieder vermiesen. Im Privat-PKW-Bereich geht es primär um die Ladeinfrastruktur, neben den nötigen (ordnungs-)rechtlichen Initiativen, wie Änderungen im WEG (leichtere Willenseinigung) und um günstige eFahrzeugmodelle. Im öffentlichen Bereich geht es einerseits darum, die Gesamtanzahl von Fahrzeugen zu dezimieren (Schlagwort MaaS-Wende), andererseits um die Schaffung einer Infrastruktur im Lichte des öffentlichen Verkehrs. Die geeigneten Maßnahmen dazu befinden sich im Regierungsprogramm, so zum Beispiel der flächendeckende Ausbau des Verkehrsnetzes (»Mikro ÖV bis Schienen-Fernverkehr«), eine 90%- Elektrifizierung und Digitalisierung, verdichtete Taktfahrpläne...

Alle Diskutanten stimmen einhellig überein, dass neue Mobilität nur angenommen wird, wenn sie *convenient* ist! Dazu müsse nicht zuletzt die Politik ihren Beitrag leisten, ergänzt

der Sektionsleiter. Seitens seiner Behörde setze man auch auf Synergien mit der Automobilindustrie. Man würde mit den Auto-Herstellern zusammenarbeiten, sie seitens des Staates unterstützen beim Übergang von klassischer, fossil-basierter zu innovativer, klimafreundlicher Industrie. Und zwar hier am Standort Österreich, hier in Europa. Bei dieser „industriellen Transformation“ solle nicht zuletzt der gerade in Brüssel ausverhandelte *Just Transition-Fund* helfen. „Unendlich wichtig“ sei es ihm, so Sektionschef Schneider, dass unter Klimaschutz eben nicht die Vertreibung von Industrie zu verstehen sei, sondern im Gegenteil, er für neue Impulse und die Umsetzung neuer unternehmerischer Ideen steht.

Im Besonderen Österreich ist mit seiner Zulieferer-Industrie angewiesen auf das Wohl der großen Autohersteller, jeder dritte Arbeitsplatz hängt mit der Automobilbranche mindestens indirekt zusammen. Andreas Mutter stößt sich an dieser Abhängigkeit. Er wünschte sich mehr Modelle und mehr Vielfalt. Man sei auf die Entwicklungszyklen von Konzernen angewiesen, die mit der österreichischen Wirtschaft wenig verbindet (wenn man einmal von Magna absieht und VW nicht als rein österreichisches Unternehmen betrachtet). Mittelbar sei man sogar von der viel zu laschen Lieferung der unter dem Corona-Virus leidenden chinesischen Batteriehersteller betroffen.

Christian Pesau würdigt die Leidensfähigkeit der Autobauer nach dem Dieselskandal. Offen ist noch, wie die Kosten von Strafzahlungen nicht auf die Endkunden abgewälzt würden müssen. Außerdem würdigt er das Umdenken der Industrie und den Eifer, mit dem nunmehr Elektromobilität populär gemacht wird. Die »*Vienna Auto-Show*« zeige auf eindrückliche Weise die Organisiertheit der Hersteller und wie gut das Zusammenspiel in Österreich mit dem Klimafonds und den zuständigen Beamten funktioniere. Dem schließen sich Höbarth und Sektionsboss Schneider natürlich an.

Ehe ein Leistungsbericht des ÖAMTC nach dem Motto »Arbeiten unter Spannung« den Abend beschließt, werden Publikumsfragen beantwortet. So klagt eine Stimme vom EMC über das „starke Beharrungsvermögen“ der Netzbetreiber, das dem der Autobauer um nichts nachstünde. Schon lange würde die Umstellung auf die Abrechnung in Kilowatt-Stunden vergeblich eingefordert. Ute Teufelberger repliziert, die Umstellung würde jedenfalls kommen, man würde aber ein gesamteuropäisches Modell abwarten müssen. Zudem verweist sie auf die hohen Kosten für den Netzbetreiber, die sich derzeit noch nicht notgedrungen rechnen würden. Sie plädiert dafür, das E-Auto als einen das Verteilernetz

stark belastenden Bestandteil eines Energiesystems zu sehen, das wie etwa die Wärmepumpe die Netzbetreiber vor große Herausforderungen stellt.

Es folgt der Erfahrungsbericht eines Elektromobilisten aus dem Publikum von seiner Reise nach Marokko. Einzig bei der Verrechnung und Bedienung der dafür vorgesehenen fremdsprachigen Applikationen seien Unannehmlichkeiten entstanden. Eine andere Frage aus dem Publikum möchte zum Antrieb mit Wasserstoff mehr in Erfahrung bringen und dem allfällig spannungsgeladenen Verhältnis zur Batterie. Ingmar Höbarth antwortet, dass Wasserstoff in erster Linie für hohe Energiedichten, für schwere Lasten, also zum Antrieb von LKWs, Bussen, Schiffen und sogar einer Eisenbahn verwendet wird. Walter Slupetzky ergänzt, dass nur grüner Wasserstoff energiewenderelevant ist.

Eine letzte Zuschauer-Meldung prangert den Missbrauch in der Plug-In-Förderung an. Anekdotisch berichtet sie von originalverpackten Ladekabeln gebrauchter Hybriden. Pesau und Schneider verteidigen das Modell der Plug-In-Förderung mit dem Hinweis, dass nur ein schrittweiser Übergang von Verbrennungsmotor zu Elektroantrieb gelingen würde.

Außerdem sei diese Form der Förderung vergleichsweise gering.

Nach der feierlichen Verleihung einer BiEM-Ehrenmitgliedschaft leitete Helmut-Klaus Schimany in den After Work des Mobilitätsdialogs um.

Konklusio:

eMobility ist eine starke Option zur Erreichung der Klimaziele. Neue Mobilitätsmodelle wie Sharing und Fahrgemeinschaften werden ebenso einen wichtigen Teil einbringen. Die 95g Flottenverbrauchsziele bringen „Schwung“ in die notwendige Umstellung der Antriebssystem – was aber in der verfügbaren Modellpolitik der OEMs noch nicht wirklich angekommen ist. Aber die Zeichen stehen auf Veränderung! Das „Nachziehen“ der Automobilindustrie ist deutlich spürbar. Auch der Aufbau von Ladeinfrastruktur geht in Österreich zügig voran. Einzig das Informationsdefizit bei Flottenbetreibern und Privatkunden ist noch sehr deutlich spürbar – und hier soll zukünftig stark angesetzt werden. Ein sehr vielfältiger und informativer Abend, mit vielen – auch kritischen – Informationen.

Wichtig im Sinne von Bewusstseinsbildung und Abstecken der Grenzen und natürlich auch wichtig im Bezug auf das was noch getan werden muss.

Mit freundlicher Unterstützung von:

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv

mobil

WKO WIEN
WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN