

Transkript zur ORF-Doku-Sendung

Dok 1 Mit oder gegen den Strom - Wohin steuert das E-Auto?

Ausgestrahlt am 27.11.2024, 20:15 Uhr | ORF 1

Sendung abrufbar bis 26.05.2025 unter

<https://on.orf.at/video/14252911/dok-1-mit-oder-gegen-den-strom-wohin-steuert-das-e-auto>

TEILNEHMENDE

Hanno Settele: Dok 1-Moderator

Valerie Ferencic: zweifelnde Konsumentin

David und Christian Gruber: „Elektroauto.at“

Udo Rienhoff: Geschäftsführer Hertz Österreich

Beatrix Keim: „CAR“-Institut, Deutschland

Klaus Edelsbrunner: Obmann Fahrzeughandel, WKO

Leyla und Chihan Ay: E-Auto-Besitzer

Bernhard Sommer: ehemaliger E-Auto-Besitzer

Philipp Wieser: Leitstelle für E-Mobilität „OLÉ“, AustriaTech

Gerhard Meister: Vice President Electrification, AVL List

Alexandra Paul: „Baywatch“-Star

Klaus von Moltke: Geschäftsführer BMW Group Werk Steyr

Danijel Dzihic: Managing Director BYD Austria

TRANSKRIPT

- Settele: Es ist das wohl umstrittenste Auto der Welt – der Tesla Cybertruck. Es polarisiert wie kein anderes und bringt die Frage auf den Punkt: E-Auto ja oder nein? Eine Debatte um eine Fahrzeuggruppe, die die Autowelt spaltet in unbeirrbar Überzeugte:
- D. Gruber „die Technik ist durch, es wird nichts anderes geben – findet Euch damit ab, baut Ladestationen dafür, dass das gut funktioniert!“,
- Settele: in enttäuschte Aussteiger:
- Sommer „die Euphorie hat so abgenommen, weil mehr versprochen worden ist, als das Fahrzeug einhalten hat können.“
- Settele: und in Neulinge, die zwischen Vor- und Nachteilen hin- und hergerissen sind:
- L. Ay: Haaa es ist wie im Flugzeug, wenn ich dann plötzlich beschleunige.
- Ch. Ay: Momentan ist das Laden maximal kompliziert.
- Settele: Das öffentliche Laden: Noch ein Tarif- und Kartenschwengel. Kompliziert und sehr oft auch sehr teuer. Wird das E-Auto – wie oft vermutet – schon wieder durch üble Nachrede bewusst geschwächt?
- Paul: They don't want electric cars to take over, so they are trying to stop them now.
- Settele: Wiederholt sich diese Geschichte? Wer gibt die Richtung vor? Die Hersteller? Die Politik? Die Energiewirtschaft? Die deutsche Automobilindustrie, sie steckt in der Krise. Trotz globalem Höhenflug stürzt das E-Auto in Teilen Europas ab. Es geht um mehr als nur Autos. Es geht um Arbeitsplätze, um geopolitische Machtkämpfe zwischen China und den europäischen Herstellern und um die Frage, wollen wir das E-Auto überhaupt? Beschleunigt es die grüne Wende oder wird es doch noch ausgebremst? Mit oder gegen den Strom: Wohin steuert das E-Auto?
- Settele: Mit oder gegen den Strom, das fragt sich auch diese Frau: Valerie Ferencic. Im ideologisch geführten Schlagabtausch für oder gegen E-Autos bleibt vor allem eines zurück: viele verunsicherte Konsumenten und Konsumentinnen. Frau Ferencic braucht ein neues Auto, aber was kaufen? Einen Verbrenner, oder doch ein vollelektrisches Auto? Ich habe Frau Ferencic zu einem kleinen Rennen eingeladen: Wo sieht sie den Stromer: auf der Überholspur oder doch auf dem Pannestreifen? Frau Ferencic, Sie wollen sich ein Auto kaufen.

Ferencic: Richtig.

Settele: ... und sind sich nicht sicher, welche Art.

Ferencic: Richtig, es ist schwierig. Ich bin unsicher, ob ein Elektroauto oder ein Benziner

Settele: Warum?

Ferencic: Weil beides Vor- und Nachteile hat und weil sich das Elektroauto in meinen Augen noch nicht so durchgesetzt hat, dass es wirklich easy to handle ist. Easy to handle im Sinne von auftanken der verfügbaren Infrastruktur und so weiter, das wird schwierig.

Settele: Das ist bei uns kein Problem, Sie haben einen Elektro-Sportwagen aus Deutschland und ich habe einen wunderschönen Benziner aus Amerika. Drei – zwei – eins.

Schluss mit der Verwirrung! Welche Arten von elektrisch angetriebenen Autos gibt es überhaupt? Nummer eins: die vollelektrische Variante – der Hauptdarsteller in unserem Film. Das BEV – das Battery Electric Vehicle. Der Antrieb der Räder erfolgt ausschließlich über eine Batterie, diese muss immer über ein Stromkabel geladen werden. Nummer zwei: Das Hybrid-Fahrzeug, sehr beliebt bei jenen, die sich nicht festlegen wollen. Hier sind zwei verschiedene Antriebe verbaut. Ein Verbrenner und ein Elektromotor, der aber mit kleinerer Batterie. Das macht das Auto schwerer und etwas ineffizienter. Unterschieden wird zwischen Vollhybrid und Plug-In-Hybrid. Beim Vollhybrid wird die Batterie durch Bremsenergie geladen, beim Plug-In muss immer angesteckt werden, also mit einem Kabel geladen werden, um als Strome zu funktionieren. Und es gibt noch den Range-Extender. Hier ist ein kleiner Benzinmotor eingebaut, der aber nicht die Räder antreibt, sondern bei Bedarf die Batterie ladet, um die Reichweite zu verlängern – er ist vor allem in China beliebt.

Warum reden wir überhaupt von E-Autos? Die Klimakrise erfordert den Ausstoß von Treibhausgasen massiv zu minimieren, und das auf der ganzen Welt. Ab 2035 dürfen in der EU daher nur noch Autos neu zugelassen werden, die keine fossilen Treibstoffe verbrennen. Um diese Ziele zu erreichen braucht es wohl das Elektrofahrzeug. Die Herstellung batteriebetriebener Fahrzeuge ist energieintensiv, aber über den gesamten Lebenszyklus gerechnet stoßen Strome laut Umweltbundesamt rund 2/3 weniger Emissionen aus die Verbrenner, sofern sie mit erneuerbarer Energie geladen werden.

Ist das Elektroauto jetzt die Rettung? Eine effizientere Lösung ist derzeit jedenfalls noch nicht in Sicht und es wird sie auch nicht so schnell geben, meinen zwei, die hier in den Salzburger Bergen das wohl extremste Beispiel

eines Stromers parken. Zwischen Vieh und Gras, dort, wo die Photovoltaik-Paneele auf dem Dach erblühen. Die Brüder David und Christian Gruber besitzen einen sogenannten Cybertruck aus dem Hause Tesla. Ein drei Tonnen-Monstrum aus Edelstahl und widersprüchlich wie sein Erfinder Elon Musk selbst. Für die beiden ist dieses Gefährt mehr als ein Auto: es sei die fahrende Zukunft, zumindest technisch und ökologisch. 2015 haben die E-Pioniere in Hallein Österreichs ersten reinen Elektro-Autohandel eröffnet. Mit kleinen Autos, von denen es zu wenige gibt bis hin zu ganz großen, die notfalls sogar ein ganzes Haus mit Strom versorgen können. Und jetzt kommt der da. Darf ich auf eine optische Beurteilung verzichten?

D. Gruber: Das ist eine technische Revolution, das Fahrzeug.

Settele: Eine technische Revolution?

In Österreich haben wir genau einen gefunden: Er ist eckig, er ist kantig, er ist groß. Der Prozess, einen Cybertruck in der EU als PKW zuzulassen, ist ein mühsamer und steiniger Weg, aber es geht. Seine Eigentümer sind jedenfalls begeistert.

D. Gruber: Dieses Fahrzeug verbraucht bei sportlicher ...

Settele: Vorsicht, da kann man sich den Finger abhauen!

D. Gruber: Bei sportlicher Fahrweise verbraucht dieses Fahrzeug ungefähr 25kWh auf 100km. Entspricht dem Brennwert von 2,5l Diesel bei einem Drei-Tonnen-Fahrzeug. Sportliche Fahrweise, die Du mit einem Diesel nicht einmal hinlegen kannst, so sportlich.

Settele: Bitte, was ist denn das für eine Entwicklung, dass ein normales Auto drei Tonnen hat?

D. Gruber: Wenn ich bremsen, lade ich ja meine Batterie. Rekuperation nennt sich das Ganze, und die Rekuperation ist umso höher, umso mehr Gewicht ich habe. Das heißt: ein Elektrofahrzeug, eine Tonne mehr draufzupacken bietet...bringt einfach nur ein paar Prozent Mehrverbrauch, mach ich das beim Verbrenner, hab ich gleich 50 Prozent mehr.

Settele: Ich schätze Euer Engagement und Euer Wissen, aber Ihr seid ja, Ihr seid ja Brainwashed schon ein bisschen.

D. Gruber: Ich bin mein Leben lang Verbrenner gefahren. Genau wie ihr alle. Und dann hab ich mich damit beschäftigt hab mich in ein Elektroauto hineingesetzt und hab es beurteilt. Gebrainwashed: wer ist gebrainwashed? Der der schon elektrisch

gefahren ist und darüber etwas erzählt? Red mit E-Mobilisten! Oder sind das die Experten, die am Stammtisch sitzen, noch keine zwei Kilometer elektrisch gefahren sind aber ganz genau wissen, was sie letztes Mal auf Facebook gelesen haben?

Ch. Gruber: Und worum es uns geht ist immer zu zeigen, dass der Elektro im Vergleich immer noch einen Vorteil bietet. Das heißt, wenn wir damit einen Verbrenner von der Straße kriegen und durch einen Elektro ersetzen, sind wir in vielerlei Hinsicht im Vorteil.

Settele: Das genaue Gegenteil ist hier passiert. Hertz ist weltweit einer der größten Mietwagen-Anbieter und hat bei vollelektrischen Autos wieder den Retourgang eingelegt. Udo Rienhoff ist der Geschäftsführer der österreichischen Niederlassung in Wien. Das Unternehmen hat rund um den Globus einem Großteil seiner elektrischen Fahrzeuge wieder gegen Verbrenner getauscht. Warum fährt Hertz hier gegen den Strom oder geht das Unternehmen eigentlich mit ihm, nämlich mit dem Kundenstrom.

Rienhoff: Die Kunden tun sich immer noch schwer mit den Fahrzeugen und wollen sie nicht. Sie haben ein großes Thema mit der Reichweite. Es wird zwar immer bekanntgegeben, man kann mittlerweile 6- bis 7-hundert Kilometer fahren, aber nur wenn sie langsam und defensiv fahren, das machen unsere Kunden nicht. Nicht zu schnell, aber man fährt nicht mit Tempo 100 auf der Autobahn

Settele: Gerade einmal 4 Elektroautos warten hier noch um gemietet zu werden. Stromer seien nicht rentabel, erzählt Rienhoff. Der Restwert bei einem Verkauf nach 6 Monaten sei zu gering und so manch unerfahrene E-Fahrer bescheren höhere Zusatzkosten. Sie beschleunigen schneller, viele sind das nicht gewohnt, da passieren kleine Unfälle. Die Reparatur an sich ist teurer, weil sie brauchen einen speziell zertifizierten Mechaniker, der diese Hochvoltmechanik angreifen darf.

Settele: Die Fragen die ich mir immer stelle: wo laden all diese Reisenden ihre Autos wieder voll, bevor sie diese wieder zurückgeben?

Rienhoff: Wir waren bei Österreichs größtem Anbieter für Ladeinfrastruktur und die haben die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen, haben gemeint, wenn wir zum Beispiel am Wiener Flughafen am Sonntag 150 Autos auf einmal aufladen, dann gibt es keinen Flugbetrieb mehr, weil wir als Autovermieter den Strom so stark abziehen. Heute glaube ich nicht mehr, dass Elektromobilität die Zukunft ist. Ich glaube, sie ist Teil der Zukunft, aber nicht der Ausschließliche.

- Settele: Unsere Brüder unter Strom sehen das freilich anders. Egal wo wir hinkommen, dieses Auto zieht an. Es funktioniert, man redet über den Stromer. So geht elektrische Bewusstseinsbildung à la David Gruber. Und auf dem Parkplatz darf sich selbst die Zukunft lenken. Vierradlenkung. Drive by Wire, wie beim Flugzeug – keine Lenksäule mehr.
Wenn Du Testberichte siehst, wo das Fahrzeug vernichtet wird, oder schlecht abschneidet: Tut Dir das im Elektroherz weh?
- D. Gruber: Das ist ein Auto!
- Settele: Na schon aber ...
- Ch. Gruber: Wir sind es gewöhnt und wir müssen uns immer verteidigen, wie auch jetzt.
- Settele: Ob Cybertruck oder nicht, ist das E-Auto für viele noch so etwas wie ein UFO, ein unidentifizierbares Fahrobjekt? Die Meisten sind noch nie eines gefahren, aber fast jeder und jede hat eine Meinung dazu. Muss ein Auto nicht einfach praktisch sein?
- D. Gruber: Aufgrund dieser Diskussionen gehen plötzlich Zulassungszahlen zurück und da fragen sich die Leute, ist das mit dem Elektroauto vielleicht doch was?
- Settele: Zeit für Zahlen: Wie haben sich die Verkäufe für E-Autos in Österreich entwickelt? Ab 2019 wurden jedes Jahr neue Zulassungsrekorde geschrieben. Waren es damals gerade einmal 3 % aller neu zugelassenen Autos, so ist der Elektroanteil seither kontinuierlich gestiegen. 2023 war schon fast jedes fünfte neu zugelassene Fahrzeug ein Stromer. Doch heuer – obwohl der September einer der besten Verkaufsmonate von E-Autos bislang war, ist der Anteil erstmals in den vergangenen 5 Jahren zurückgegangen – von 19 auf 17 %. Schauen wir uns den internationalen Vergleich an: Wie hat sich hier der Anteil neu zugelassener Stromfahrzeuge innerhalb eines Jahres von '23 auf '24 verändert? In Deutschland bricht er ein: von 18 % auf 13. Das ist dort vor allem auf den spontanen Wegfall der Förderung für E-Autos mit Jahresende zurückzuführen. Auch EU-weit ergibt sich ein leichter Rückgang. Der Anteil sinkt um einen Prozentpunkt von 14 auf knapp 13 %. Wie ist die Situation zu beurteilen? Ich frage bei der Autoexpertin Beatrix Kaim vom Deutschen CAR-Institut nach. Verkaufszahlen legen nahe, dass in Mitteleuropa – Deutschland, Österreich, Schweiz und so das E-Auto eher in einer Flaute steckt. a) täuschen diese Zahlen und b) warum sind sie so?
- Keim: Nein, leider täuschen sie nicht. Insbesondere in Deutschland oder auch vielleicht in Österreich ist es eine gewisse Zurückhaltung aus ökonomischen

Gründen. Die Wirtschaft läuft nicht so gut, die Leute halten also ihr Geld zusammen, weil sie Angst haben, vielleicht ihren Job zu verlieren. Und ein E-Auto ist per se manchmal doch teurer also hält man sich hier generell auch mit einem Neuwagenkauf zurück.

Settele: Die deutsche Autoindustrie steckt in der Krise. In Europa verkauften die Hersteller noch viel zu wenig elektrische Fahrzeuge und in China, einem Hauptmarkt der Deutschen, sind ihre Verbrenner nicht mehr gefragt. In China war 2023 bereits jeder vierte Neuwagen batterieelektrisch. Absätze und Gewinne brechen bei fast allen deutschen Herstellern ein. Dass Verbrenner-Aus 2035 rückt immer näher und die von der EU festgelegten CO2-Grenzwerte für Flotten müssen eingehalten werden, sonst drohen hohe Strafzahlungen. Die europäische Autoindustrie braucht dringend einen Erfolg beim E-Auto. Warum bleibt er aus?

Beatrix Keim: Letztendlich ist es eben auch, dass sehr sehr viele Mythen immer noch unterwegs sind. Dass die Menschen glauben, dass die Batterie nicht ausreichend lange Laufzeiten hat, dass sie zu gefährlich ist, dass man nicht genügend Ladeinfrastruktur hat, dass die Restwerte für E-Autos dahinsiechen und man hinterher vielleicht gar nicht mehr einen vernünftigen Wert bekommt, wenn man sein Auto nach drei Jahren wieder verkaufen möchte, und und und... Also das ist eine Komplexität der Situation, die leider zu dieser Situation führt.

Settele: Ich betreibe ein wenig Marktforschung bei einem Händler in Graz. Der Stromer war zuletzt vor allem bei Firmen beliebt. Nach Ablauf der Leasing-Zeiten endeten sie oft als Gebrauchtwagen. Die Diskussionen, der schlechte Absatz und die rasante Entwicklung ergeben eine interessante Situation für mögliche Privatkunden.

Edelsbrunner: Grüß Gott!

Settele: Grüß Gott.

Edelsbrunner: Bitte sehr, darf ich Ihnen etwas helfen?

Settele: Ich schau nur.

Edelsbrunner: Gern ja.

Settele: Was kostet das Auto, wenn es drei Jahre alt ist?

Edelsbrunner: Ein Auto in dieser Größe mit drei Jahren kostet ungefähr 20.000 EUR mit Elektroantrieb. Das Auto hat neu ungefähr 40.000 gekostet, d.h. wir sind ungefähr bei der Hälfte des Neupreises.

Settele: Nach drei Jahren?

Edelsbrunner: Genau.

Settele: Und die Leute reißen [Ihnen] das aus den Händen?

Edelsbrunner: Die Elektroautos gebraucht sind sehr gefragt. Die Batterien sind in der Regel in einem sehr guten Zustand, es heißt, Sie bekommen auch ein Zertifikat dazu.

Settele: Was heißt sehr gut?

Edelsbrunner: Das heißt Kapazität ungefähr um 93 bis 95%

Settele: Nach drei Jahren?

Edelsbrunner: Nach drei Jahren.

Settele: Und das gilt nicht nur für Ihre Autos, sondern das gilt für jede Marke?

Edelsbrunner: Das gilt für alle Marken, genau. Sie haben Werksgarantie 8 Jahre auf die Batterie.

Settele: Und warum steht er noch da, wenn die Leute das so fest kaufen?

Edelsbrunner: [Der] wird nicht mehr lange dastehen.

Settele: Autohändler Edelsbrunner ist Obmann seiner Sparte in der Wirtschaftskammer. Anders als bei Gebrauchtwagen sei das Interesse an vollelektrischen Neuwagen derzeit mau, erzählt er. Wenn wer einen Stromeer kaufen möchte, dann weil er zu Hause eine Möglichkeit hat, günstig zu laden. Werden Ihnen die elektrisch betriebenen Fahrzeuge derzeit vom Hof gerissen?

Edelsbrunner: Nicht wirklich. Die Nachfrage ist momentan eher ruhig, Firmen sind eher zurückhaltend, d.h. 80% aller Fahrzeuge waren eben bei Firmen und die werden momentan eben nicht gekauft. Aus verschiedenen Gründen eben: teilweise die Preise, teilweise die Förderung, die inzwischen fehlt bei den Firmenautos.

Settele: Für Private gibt es noch eine Förderung von bis zu 5.000 EUR. Der Händler und Werkstattbesitzer erklärt, der Anschaffungspreis für Stromeer ist oft teurer als beim Verbrenner. Später spart man. Elektrisch fahren heißt nämlich: kein Ölwechsel mehr, weniger Verschleißteile, weniger Service und Wartung. Wie viel Geld geben die Österreicherinnen und Österreicher für eigentlich für ein E-Auto aus? Der Durchschnittspreis der 20 meistgekauften vollelektrischen E-Autos liegt bei stolzen 46.300 EUR. Das zeigt, dass bei Stromern vor allem größere und teurere Autos gekauft werden.

- Settele: Leyla und Chihan Ay haben den Umstieg gewagt. Seit heuer fahren sie vollelektrisch durch Wien und lieben es. Familie Ay repräsentiert jene Käuferschicht, die unser Händler zuvor genannt hat. Jene, die auch das E-Auto-rundum-sorglos-Paket besitzen. D.h. ein Haus mit Photovoltaikanlage für den eigenen Strom, einen Parkplatz und eine Wallbox zum Laden daheim. Wer das hat, für den lohnt sich das E-Auto, denn ob sich ein Stromer rechnet, hängt stark vom Strompreis ab. Eines ist fix: So gut gemeint ein nachhaltiger Lebensstil ist, diesen muss man sich leisten können.
- Leyla Ay: Wenn man nachhaltig leben möchte, muss man sehr viel Geld ausgeben. Es hat sich ja auch im Hausbau so gezeigt, o.k. wir machen eine Luftwärmepumpe, dann kommt eben die Photovoltaik, mit der Photovoltaik kommt halt natürlich E-Auto, wenn man ein E-Auto hat, braucht man die Wall-Box, das sind ja Summen, die man sich eigentlich gar nicht so vorstellen kann, dass man das jemals beabsichtigt hat, für so was auszugeben.
- Settele: Unbestritten: in den Städten kann ein E-Auto sehr sinnvoll sein. Aber während alle auf den Umstieg der Masse hoffen, frage ich mich, wo soll die bitte laden? Man sieht zwar öffentliche Stromtankstellen, aber es fahren gerade einmal 3,6% aller PKW auf Österreichs Straßen derzeit elektrisch. Wenn dieser Anteil steigen soll, dann gibt es noch viel zu tun, nicht nur am Land. Wie viele Städter haben schon eine Garage mit Lademöglichkeit. Hätte die Familie Ay auch ohne ihr Sorglos-Paket ein E-Auto gekauft?
- Leyla Ay: Hätte ich nicht gekauft, nein – definitiv nicht.
- Settele: Leyla und Chihan Ay würden das E-Auto weiterempfehlen, aber sie wissen um ihre privilegierte Situation. Nachhaltigkeit dürfe langfristig keine Einkommensfrage sein sagen die beiden. Es brauche schließlich mehr Umsteiger und nicht vermehrt Aussteiger. Denn eine Studie des größten deutschen Autoversicherers zeigt, dass die Behaltequote von E-Autos aktuell sinkt. Im Nachbarland haben sich von allen E-Auto-Besitzern beim Neukauf nurmehr 66% für einen neuen Stromer entschieden. Ein Drittel wählt wieder einen Verbrenner. Im Jahr zuvor waren es noch 90%, die beim E-Auto blieben. Hier in Kleinraming circa 300m über Steyr in Oberösterreich, wohnt Landwirt Bernhard Sommer. Trotz Begeisterung für die Technologie hat er sein Elektroauto wieder verkauft. Im automobilen Leben machen ein paar Jahre gerade viel aus. Was andere als Mythen abtun, war für Herrn Sommer noch Realität. Was Sie hier sehen, ist das Überbleibsel von seinem dreijährigen E-Auto-Abenteuer. Ein überdimensional großes Ladegerät für das Handy.

- Sommer: Ich möchte mich nicht an das Auto anpassen müssen, sondern das Auto soll sich an mich anpassen, das heißt, wenn ich mit einem Elektroauto oder mit unserem Auto gefahren bin, dann habe ich immer nach dem Auto richten müssen, die Route und auch meinen Zeitplan.
- Settele: Das Gefühl, elektrisch zu fahren, sei toll gewesen, schwärmt Herr Sommer. Aber, sein Stromer war zu oft zu unberechenbar, wenn er mit seinen Milchprodukten quer durchs Land musste. Von E-Auto und öffentlicher Ladeinfrastruktur abhängig zu sein hätte oft bedeutet, nicht zu wissen, wie viel Zeit er braucht, was ihn eine Fahrt kostet und ob er es mit einem vollen Akku überhaupt von A nach B schafft.
- Sommer: In unserem Fall ist die Angabe gewesen vom Auto 350km ungefähr und von uns weg hat es 160km nach Salzburg, und wenn man da zwei Abfahrten vor Salzburg schon die Heizung abdrehen muss, dass man zur Ladestation in der Tiefgarage kommt, dann ist das halt nicht so angenehm, überhaupt, wenn es im Winter ist – und es war oft im Winter.
Man kennt es ja vom Handy und dann gehen die Prozente runter und du denkst schaff ich das jetzt noch oder nicht? Das ist nicht so wie beim Diesel, wo man sagt, o.k., man hat 20km Reichweite und man fährt 20km. Also da fängt das Herz richtig zu pumpen an, wo man sich denkt, also schaff ich das jetzt, was tue ich, wenn ich stehen bleibe. Das mit einem Kanister Strom, das funktioniert schwierig, muss man ehrlich sagen. Es war wirklich so [gestikulierte Verzweiflung]. Da waren oft Säulen eingezeichnet und eingeplant in eine Route, wo dann ein Bagger gestanden ist und keine Säule und dann sozusagen das Auto irgendwie verlangt hat, es muss getankt werden – ist nicht gegangen.
- Settele: Jeder Bericht über E-Mobilität ist nicht mehr als eine Momentaufnahme, denn die Autos und die Technik dahinter entwickeln sich rasend schnell. Auch mit der Infrastruktur geht es voran. Aber zu langsam, meinen David und Christian Gruber, selbst die überzeugtesten Elektromobilisten sehe hier noch den großen Schwachpunkt.
- D. Gruber: Wenn ich jetzt auf 10 Jahre denke oder auf 20 Jahre, dann muss ich heute anfangen, an jedem zweiten Parkplatz eine Ladeinfrastruktur zu bauen. Einen günstigen, am Besten noch smart gesteuerten Ladepunkt, der in der Nacht zum Beispiel dann Strom freigibt, wenn er zur Verfügung steht.
- Settele: Wenn das Auto dort stehen kann in der Nacht.
- D. Gruber: Genau, um das geht es.

- Ferencic: So, meine Batterie ist leer. Wo kann ich aufladen?
- Settele: Philipp Wieser von der Leitstelle für E-Mobilität, genannt OLÉ, weiß am Besten, wo wie viele und welche – sprich schnelle oder langsame – Ladesäulen auf stromhungrige Akkus warten. Ganz kurz: wie schaut es überhaupt aus im europäischen Vergleich mit der österreichischen Ladeinfrastruktur?
- Wieser: Also bei der Quantität muss ich echt einmal sagen, da will ich für Österreich eine Lanze brechen da sind wir im europäischen Schnitt sehr gut aufgestellt in der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Ich glaube man sieht sowieso den Ausbau ganz ganz stark überall also ich komme auch aus einer Gegend, wo bis vor wenigen Jahren so gut wie keine Ladeinfrastruktur war in der Obersteiermark und jetzt wird gerade massiv ausgebaut.
- Settele: Hier in Grau sieht man die bestehende Ladeinfrastruktur. Das Förderprogramm LADIN soll durch einen groß angelegten Ausbau von Schnellladern hier in Gelb eine spürbare Verbesserung in unterversorgten Regionen bringen. Die Fertigstellung aller Säulen soll bis Mitte 2025 abgeschlossen werden. Damit soll sich künftig der Weg zur nächsten Schnellladestation durchschnittlich auf 6km verkürzen.
- Ein Gefragter in der Sendung, ein E-Mobilitäts-Verfechter, sagt, es müsste auf jedem zweiten Parkplatz eine Säule stehen, von mir aus eine Langsame. Ist das denkbar?
- Wieser: Auf jeden Fall ist das denkbar. Es gibt auch EU-Staaten, die ganz klar diese Strategie fahren, also Niederlande ist da glaube ich ganz ein gutes Beispiel oder einige Regionen in Belgien, die extrem stark auf dieses Laternen-Parken setzen, also langsam Laden dort wo die Fahrzeuge sowieso meistens 23 Stunden am Tag stehen. Trotzdem hören wir immer mehr von verschiedenen Gebietskörperschaften, von Gemeinden und Städten, dass sie eigentlich gar nicht so viel Ladeinfrastruktur oder überhaupt Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr im öffentlichen Raum aufstellen wollen und eben einen stärkeren Fokus auf den öffentlichen Verkehr setzen.
- Settele: Habe ich Sie eben richtig verstanden: Sie sind mit Städten und Gemeinden konfrontiert, die Sagen, das wollen wir gar nicht?
- Wieser: Sie wollen spezifisch nicht die gesamte Stadt vollpflastern mit bestehender Ladeinfrastruktur für private PKW.

Settele: Das ist jetzt, jetzt sind Sie, jetzt übernehmen übernehmen Sie deren PR-Arbeit. Ich habe nur gefragt, wie die sich verhalten. Es gibt Städte und Gemeinden, die wollen gar keine öffentliche Ladeinfrastruktur verdichten.

Wieser: Keine öffentliche Langsame. Die beiden setzen zum Beispiel auf andere Fokuspunkte, die setzen auf weniger langsame Ladepunkte und einige Schnellladepunkte, aber sicher nicht dieses Vollpflastern.

Settele: Sie weichen mir immer aus. Sind Sie mit Städten konfrontiert, die keinen Ausbau des Ladenetzes wünschen?

Wieser: Also ich mache mir keine Sorgen dass es Gemeinden geben wird, die gar keine Ladeinfrastruktur haben, definitiv nicht.

Settele: Davon habe ich ja nicht geredet. Mich interessiert, ob es Gemeinden gibt, die am Ausbau nicht, oder kaum interessiert sind und mehr werden Sie jetzt nicht mehr sagen aber wir haben es jetzt besprochen, das gibt es auf gut Deutsch.

Wieser: Ja, definitiv.

Settele: Ok, haben wir das auch einmal geklärt.
Trotz Widerstands, es geht voran. Von 2016 bis heute wurde die Ladeinfrastruktur massiv in Kapazität und Zahl ausgebaut. Damals waren es erst knapp 2.400 Ladestationen. 2019 war ein erstes Impulsjahr für den Ausbau, als das E-Auto sich zu einem massentauglichen Gefährt entwickelte. Richtig viel hat sich aber erst in den letzten drei Jahren getan. Seit 2021 hat sich die Zahl der Ladestationen mit einem Plus von 135% mehr als verdoppelt. Heute gibt es bereits rund 24.00 Ladepunkte.
Elektro muss man spüren, haben sie gesagt, also teste ich verschiedene Stromer. Was mich besonders interessiert, wie ist das nun wirklich mit der Reichweite. Hersteller scherzen, Menschen würden Autos nach dem GAU-Prinzip kaufen. GAU wie größter auszudenkender Urlaub. Im Durchschnitt stehen Autos nämlich 23 Stunden am Tag. Und trotzdem: Der Weg nach Jesolo muss sich immer ausgeben. Leiden wir wirklich nur unter Reichweitenangst? Laut einem Test des ADAC, des deutschen Automobilclubs lag die durchschnittliche Reichweite von E-Autos 2023 bei 398km. Vor zehn Jahren lag das noch bei 167 km. Vereinzelt gibt es sogar schon Modelle mit bis zu 800km, dazu brauchen Sie aber eine extra dicke Geldtasche. Der Fokus der Hersteller ist klar: die Reichweiten müssen rauf, und das gelingt aktuell. Das hängt vor allem mit der Entwicklung besserer Akkus zusammen. Aber wie wirkt sich das Fahrverhalten auf die Reichweite aus? Ich stelle bei meinen Testfahrten fest: bei

gemütlicher Durchschnittsgeschwindigkeit von 100km/h oder darunter hält der Akku irgendwie was er verspricht. Nutze ich aber die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten, z.B. 130 auf der Autobahn, dann geht der Energieverbrauch rasant nach oben und der Akkustand sinkt massiv. Ich gehe jetzt dorthin, wo viel Hirn in das Batterieherz eines E-Autos gelegt wird: zu AVL List nach Graz. Das ist eines der weltweit führenden Unternehmen in der Entwicklung neuer Technologien im Automobilbau. Hier wurde einst der Dieselmotor so weiterentwickelt, wie wir ihn heute kennen. Seit einigen Jahren liegt der Kernfokus vor allem auch bei der Weiterentwicklung leistungsfähiger Akkus. Und wie ist das dann jetzt mit der Batterie. Das frage ich Gerhard Meister, den Vice-President of Electrification bei AVL List. Man liest immer wieder von der Wunderbatterie. Also XY hat jetzt die Wunderbatterie erfunden. Mit Lithium, mit Gold, mit Osmium hab ich auch schon gelesen. Mit allem möglichen -iums. Sie kommt dann nie, oder merk ich's nur nicht?

Meister: Also ich würde einmal sagen dass das Verhältnis aus Ankündigungen, zu dem, was wirklich umgesetzt wird, ja, die Anzahl der Ankündigungen natürlich deutlich höher ist.

Settele: In Punkto Batterie befindet sich Europa in einem Abhängigkeitsverhältnis. Die kleinste Einheit einer Batterie ist die Zelle, und die wird vorwiegend in Asien hergestellt. Europa fehlen die Rohstoffe dazu und eine hiesige Zellproduktion wäre wegen hoher Energiekosten ohnehin sehr teuer. Bei AVL wird an zukünftigen Zellen geforscht. Derzeit wird aber noch mit zugekauften aus Fernost am besten Batteriedesign gearbeitet. Es gilt also den Akku so zu bauen, dass Funktion und Preis für die Masse attraktiver werden. An was arbeiten Sie hier vordringlich? Die Batterie leichter zu machen oder die Batterie energiehaltiger zu machen?

Meister: Also ich würde einmal sagen, wenn wir es in Prioritäten gießen müssten, ...

Settele: Schon, ja!

Meister: ... ist es im Moment das Thema Kosten zu reduzieren sehr weit oben in der Industrie, weil wie gesagt es für die große Massentauglichkeit eine wirklich essenzielle Anforderung ist. Die Energiedichte zu erhöhen ist natürlich auch dann in der zweiten Priorität zu finden, weil Energiedichte erhöhen bedeutet auch, das Gewicht runter zu bringen.

Settele: 40% der Gesamtkosten eines Fahrzeuges macht die Batterie aus, und hier würde sie liegen: Was sie sehen ist das Innenleben eines elektrischen Allrad-

PKW. Diese Fläche am Unterboden zwischen zwei E-Antriebsmotoren für Vorder- und Hinterachse ist für den Akku vorgesehen. Dieser macht bis zu einem Drittel des Gesamtgewichts aus. Im Schnitt wiegt die Batterie zwischen 5- und 6-hundert Kilo, je nach Größe des Autos.

Ferencic: Jawohl!

Settele: Sie hat mich hinausgeschmissen!
Wenn die Autos am Ende sind: Beim Benzinauto kann man halt nicht viel wiederverwerten, gell?

Ferencic: Ja, und es ist schon ein Thema beim Elektroauto. Da ist eine Riesenbatterie drin, das klingt zwar alles schön, dass man mit Strom ladet und dass alles Nachhaltiger ist, aber letztendlich bleibt diese Batterie, soweit ich weiß, am Schluss übrig, und landet auch auf irgendwelchen Deponien.

Settele: Nein, da haben sie eben in Planung, das sie die, nennt sich Second Life, dass man die verwenden kann für Strompufferungen für kleine Dörfer und so weiter, da gibt es recht viele Pläne.

Ferencic: Ja, das ist auch sinnvoll. Das hat man schon auch im Kopf, man hat eine Batterie, nämlich eine große auch noch, was passiert mit der irgendwann?

Settele: Ah, das ist für Sie ein Mitgedanke?

Ferencic: Schon, definitiv.

Settele: Und so sieht ein zweites Leben aus. Ist ein Akku für ein Auto nicht mehr gut genug, liegt seine Kapazität oft noch bei 70-80%. Damit ist er noch jahrelang als stationärer Akku brauchbar. Beispielsweise zu Hause, für PV-Anlagen. Das ist übrigens ein alter Tesla Akku, den Sie hier sehen. In größerem Stil können auch Autobatterien zusammen sogar als potente Speicher funktionieren, wie hier in einem Fußballstadion in Amsterdam. So wird das Stromnetz entlastet,, denn die alten Batterien speichern auch die Sonnenenergie vom Stadionsdach und können so die ganze Arena mit CO₂-neutralem Strom erleuchten. Aber was, wenn so ein Lithium-Ionen-Akku doch in den Ruhestand muss? Eine solche E-Autobatterie dürfte man in Europa gar nicht wegwerfen.

Meister: Das ist ja auch per Verordnung hier in der Europäischen Union vorgeschrieben, wie viel von der Batterie recycelt werden muss, und wie viel sogar von diesen Stoffen dann wieder eingesetzt werden muss in eine neu produzierte Batterie. Da gibt es schon Regularien dafür. Bei NMC- also Nickel-Mangan-Cobalt-

Batterien Sie sehr teure Rohstoffe in der Batterie drinnen haben, die Sie auch wirklich wieder herausholen möchten...

Settele: Die Sie wieder haben wollen.

Meister: Die Sie wirklich haben wollen, und vor allem wo wir hier in Europa nichts davon haben. Also wir müssen das wiederverwenden.

Settele: Die EU schreibt vor, dass ab 2031 95% dieser teuren Rohstoffe zurückgewonnen und für die Herstellung neuer Batterien für E-Autos verwendet werden müssen. Die technischen Verfahren, um diese Stoffe aus den Akkus wieder herauszuholen, die gibt es bereits. Hier baut sich ein lukrativer Wirtschaftszweig auf. Die größte Hürde beim Recycling stellen die Sammelsysteme und der Transport der Akkus dar. Eine Batterie hat nämlich am Ende ihres Lebens noch immer eine gefährliche Restspannung in sich. Ist sie nicht tiefentladen, gilt sie als Gefahrgut. Das macht den Transport schwierig und sehr teuer. Hier wird noch an effizienten Lösungen gearbeitet.

Ein für die damalige Zeit bahnbrechendes Elektrowunderwerk hat es schon einmal gegeben: In den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. General Motors brachte in den USA den EV1 auf den Markt – das erste in Serie produzierte und vielversprechende E-Auto. Warum hat es sich nicht durchgesetzt und vor allem: warum ist es wieder verschwunden? Das will ich von einer Frau wissen, die selbst einen EV1 gefahren ist, die Schauspielerin Alexandra Paul. Sie kennen sie vielleicht noch als Lieutenant Stephanie Holden aus der Serie Baywatch. Sie setzt sich seit Jahren für die Umwelt ein, ist E-Autofahrerin der ersten Stunde. Aber selbst die beste Rettungsschwimmerin konnte den EV-1 vor dem Untergang nicht retten.

Sie besaßen einst einen EV1 – eines dieser legendären Autos...

Paul: Es war ein tolles Auto. Es war speziell designt, um so effizient wie möglich zu sein. Sein Bau war stromlinienförmig, um das Maximum aus den Batterien zu holen. Es fuhr sich großartig. Ich habe mich nie für Autos interessiert. Ich sah nur, wie sehr sie die Umwelt verschmutzen und dass sie mich von A nach B bringen. Aber in den EV1 habe ich mich verliebt.

Settele: In den 90er Jahren kämpfte Kalifornien mit massiver Luftverschmutzung. Der EV1 schien die Lösung für das Problem. Die Umweltbehörde nutzte die aufkeimende Elektro euphorie und verabschiedete ein Gesetz, wonach ein kleiner Prozentsatz der angebotenen Autos völlig emissionsfrei laufen müsse. Viele Prominente fahen damals einen EV1. Kaufen konnte man ihn nicht, nur leasen. Der Hersteller General Motors behielt so die Kontrolle über das

Experiment E-Auto. Der Stromer sei beliebt gewesen, trotzdem haben die Hersteller verkündet, es gäbe keine Nachfrage. Die Fahrzeuge seien in der Produktion zu teuer und es fehle an der Infrastruktur. Alexandra Paul berichtet von massiven Interventionen gegen die Stromer durch die Öl- und Automobilindustrie selbst. Als das Gesetz wieder fallengelassen wird, werden alle verleasten Stromer eingezogen – gegen den Willen der Besitzer und trotz Protestaktionen.

Warum wurde Ihnen der EV1 weggenommen?

- Paul: Sie wollten keinen Erfolg für das E-Auto, weil es ein direkter Schlag gegen den Verbrenner war. Und damit machten sie viel Geld. Das E-Auto war emissionsfrei, man brauchte keinen Treibstoff, kein regelmäßiges Service. Und daran verdienten aber viele in den USA gut.
- Settele: Dass aus innovativem Spaß Ernst und aus Elektro die Zukunft werden sollte, hätte der mächtigen Automobilindustrie nicht gefallen, sagt Alexandra Paul. Als die Hersteller nicht mehr gezwungen waren, E-Autos zu verkaufen, ließen sie fast alle verschrotten auch ihren so geliebten EV1.
- Paul: Alle Hersteller zogen ihre Autos wieder ein. Und alle Hersteller ließen ihre Autos verschrotten.
- Settele: Seither kämpft die Schauspielerin dafür, dass Elektroautos nicht von Lobbyisten, Politik und der Industrie kleingehalten, oder wie sie sagt, umgebracht würden. Die 90er Jahre waren ja nicht das erste Mal, dass E-Autos beliebt waren und wieder verschwanden. Die ersten E-Autos wurden schon vor dem Jahr 1900 entwickelt. Eine zeitlang gab es sogar mehr E-Autos als Verbrenner. Aber schon damals waren Batterie und Reichweite ihre Achilles-Ferse. Als der Einfluss der amerikanischen Standard Oil Company den Treibstoff günstiger werden ließ, war das Aus der E-Autos besiegelt. Auch die früh erkannten Nachteile für Mensch und Umwelt änderten daran nichts, denn es wurden Tankstellen gebaut, die Infrastruktur war auf einmal da. Versuche, mit neuen Stromern die Massen zu erreichen – vergeblich. Erst seit kurzem schafft es der amerikanische Tech-Milliardär Elon Musk mit seinen gefälligen Designs und der alltagstauglichen Technik, das E-Auto aus der Müsli-Ecke zu holen. Ist der Umstieg auf E damit unausweichlich?
- Paul: Ich bin der Überzeugung, dass die Ölindustrie, sie haben das E-Auto schon damals um 1900 umgebracht, es auch jetzt nicht wollen. Sie werden wieder versuchen, es zu stoppen.

- Settele: Wiederholt sich hier die Geschichte, das will ich von den Herstellern wissen. Wir haben viele der größten Autobauer angefragt. Nur BMW hat zugestimmt, mit uns zu sprechen. Wir sind in Steyr in Oberösterreich. BMW kämpft gerade mit deftigen Gewinneinbrüchen. Elektro sei für den Konzern in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten aber der Wachstumsfaktor, sagt man uns. Ich treffe Werksleiter Klaus von Moltke. Der Venezolaner führt mich durch seine Hallen. Hier sollen ab 2025 bis zu 600.000 E-Motoren jährlich hergestellt werden. 30% mehr Reichweite sei garantiert, heißt es. BMW ist der Ausbau der Elektrokompetenz am Standort Steyr knapp 1 Mrd EUR wert. Ein klares Ja zum Elektro sagt BMW, trotzdem höre ich ein lautes Aber. Jetzt stehen alle Bänder, es ist so eine Art Ruhe vor dem Sturm. Wird hier die Zukunft von BMW gebaut?
- Moltke: Wir arbeiten auf Basis des Gedanken Technologieoffenheit, wir stellen die Technologien in Wettbewerb und wir stellen uns auch so auf, dass wir flexibel sind, und auch die Marktentwicklungen weltweit entsprechend bedienen können.
- Settele: Ihr seid schon ein Weltkonzern, aber es gibt andere, die machen nur ein Ding. Sie glauben wirklich, dass Sie noch mit Diesel, Benzin, Elektro und Wasserstoff, dass Sie das „derorgeln“.
- Moltke: Meine Aufgabe ist nicht, einen Trend zu prognostizieren und eingleisig zu fahren auf der Hoffnung, dass das alles so geht. Das wäre dann das ganze Geld auf ein Pferd zu setzen, und das möchte man natürlich nicht.
- Settele: Ist das Problem mit dem E-Auto in Europa damit nicht hausgemacht, wenn es nie ein klares Ja dazu gibt? Immer wieder hört man auch von unterschiedlichen Seiten der Industrie den Wunsch, den EU-weiten Verkaufsstopp für Benzin und Diesel für 2035 aufzuweichen oder gar nach hinten zu verschieben? Wie antworten Sie dem Vorwurf die klassischen Hersteller auch im Premium-Segment wollen Zeit gewinnen. Da noch in Brüssel lobbyieren und da noch in der deutschen Bundesregierung und Österreich ist jetzt zu klein, dass Sie es hinausschieben. Nach dem Motto, wenn Sie wollen würden, könnten Sie schon
- Moltke: Wir wollen und setzen es auch um. Wir dürfen aber nicht vergessen, wir haben hier eine Verantwortung. Wenn wir heute eine Umstellung auf E-Mobilität haben, sofort hätten, unser Umfeld dann nicht sich an dem adaptiert weil die Struktur, die Energie nicht vorhanden ist und und und, dann könnten wir eigentlich sagen, dann werden wir relativ bald ein Problem haben. Dann müssen wir die Hälfte unserer Belegschaft verabschieden.

- Settele: Die EU kündigt an, hart zu bleiben. Trotzdem soll es 2026 eine Überprüfung der Ziele geben. Für manche ein Zeichen, dass das letzte Wort noch nicht gesprochen sei. Ist es das richtige Signal der Politik, wenn man die Elektrifizierung in Europa auf den Weg bringen will?
- Keim: Die Automobilhersteller brauchen Planungssicherheit. Insofern denke ich man sollte bei klaren Vorgaben bleiben und sich dazu committen, um dann eben alles andere, wie zum Beispiel den Ausbau von Stromnetzen, das Absichern von Stromnetzen, die Möglichkeit für Grünstrom hier quasi vorzuhalten, dann hätten wir jetzt noch mal 10 bis 11 Jahre Zeit, das besser voranzutreiben. Wenn man das nochmal nach hinten rausschiebt, ist man unglaublich unwahrscheinlich.
- Settele: Mehr Planungssicherheit, sogar in Form eines 100 Jahresplans, finde ich hier in einem Einkaufszentrum südlich von Wien. Bei der österreichischen Newcomer-Automarke BYD Build Your Dreams, übersetzt: Bau Dir Deine Träume. China ist in der Autobranche zur größten Konkurrenz der europäischen Hersteller geworden. Und sie sind mit ihren Stromern gekommen, um zu bleiben, sagt mir BYD Österreich Chef Danijel Dzihic. Da drüben gibts Videospiele, eins daneben gibts Handys und auf der anderen Seite gibts Toilettartikel und Autos. Wie passt das zusammen?
- Dzihic: Als neue Marke ist unser großes Ziel, unter die Leute zu kommen, und deswegen Einkaufszentrum, um möglichst viele Leute zu erreichen und auch die Elektromobilität effektiv unter die Leute zu bringen.
- Settele: Immer wieder heißt es, China würde den europäischen Markt mit Autos zu Dumping-Preisen fluten. Bei einem Gesamtanteil von weniger als 5% am EU-Automarkt eine eher steile These. Global gesehen ist BYD aber mittlerweile bei Elektroautos in Absatz und Umsatz der größte Hersteller der Welt hat unlängst in dieser Rolle das amerikanische Unternehmen Tesla abgelöst.
- Dzihic: Die Chinesen haben sehr konsequent gesagt wir möchten in Elektromobilität und alternative Energien investieren und machen das ja mit voller Vehemenz und Konsequenz weil es ist ja logisch, dass derjenige der sich nur auf eine Sache konzentriert, technologisch einen Fortschritt hat. Das ist ganz normal.
- Settele: Der Umstieg auf Elektro kann verordnet werden, wenn man eine Wirtschaft abseits einer Demokratie betreibt. Den Vorwurf, chinesische Autobauer oder konkret BYD seien nur wettbewerbsfähig weil die Regierung viel Geld zuschießt, lässt Herr Dzihic nicht gelten. BYD sei längst der zweitgrößte Batterienhersteller der Welt und verfüge damit über großes Know-How, besonders im Bau von

Akkus, das nun eben in Autos verwendet würde.

Könnte BYD ohne die massiven Subventionen des chinesischen Staates das tun was es jetzt tut?

Dzihic: Definitiv, und ich glaube, dass die größte...

Settele: Ja oder nein!

Dzihic: Ja, definitiv! Definitiv, weil das Herzstück jedes Elektroautos ist die Batterie. Wenn einfach die Batterietechnologie das ureigenste, sag ich mal, die Ureigenste Kompetenz vom Unternehmen ist, und so ist das Unternehmen entstanden, wenn Du das beherrscht, dann hast Du die Nase vorne.

Settele: Trotzdem hat die EU al Reaktion auf die Subventionen Strafzölle auf den Import chinesischer Autos verhängt. Die deutsche Autoindustrie war dagegen. Sie befürchtet umgekehrt Zölle auf ihre Ausfuhren nach China.

Dzihic: Am Ende des Tages führt das wahrscheinlich zu einem Handelskrieg. Wenn das für den Konsumenten dazu führt, dass die Elektromobilität (dazu) teurer wird, kann das nicht gut sein.

Settele: Das sind die großen Probleme, die internationalen. Die hausgemachten sind aber auch nicht zu vernachlässigen. Selbst Familie Ay als sehr zufriedene E-Auto-Besitzer mit eigener Stromproduktion hätte da noch einen Anstoß zur Verbesserung um die Masse mit Begeisterung für den Stromer zu elektrifizieren.

Cihan Ay: Momentan ist das Laden maximal kompliziert. Um von Wien nach Oberösterreich zu gelangen braucht man, um günstiger laden zu können verschiedene Apps oder Mitgliedschaften mit Grundgebühr. Da hab ich einen ganzen Abend damit verbracht, um herauszufinden, wie ich am besten und günstigsten laden zu können, wenn das notwendig ist.

Settele: Eine neue EU-Verordnung setzt dem Kartendschungel jetzt ein Ende. Bei neuen Ladepunkten muss das Zahlen mit der Kreditkarte schon jetzt möglich sein. Bestehende Säulen müssen bis 2027 nachgerüstet werden. Und jetzt noch meine Ladeerfahrung. Bei der von mir gewählten Stromtankstelle sind gleich zwei Ladesäulen besetzt. Glücklicherweise bekomme ich noch den letzten Platz. Der Schnelllader geht aber gar nicht so schnell, wenn an derselben Säule noch jemand ladet, dann halbiert sich nämlich die Ladeleistung. Während des Wartens komme ich mit diesem Herrn ins Gespräch. Er will nicht laden, er will gleich wieder fahren, denn der zu dem Zeitpunkt geltende Tarif von 1,11 EUR pro Kilowattstunde soft bei ihm und auch bei mir für Kopfschütteln. Einen Diesel könnte er für diesen Preis gleich zweimal volltanken. Er liebe seinen

Stromer sagt er, aber der Ladezirkus auswärts gehe ihm auf die Nerven. Ich zahle mit einer App, die ich mir vorher runterladen musste. Hätte ich spezielle Tankkarten, würde ich mir ein paar Cent sparen, die habe ich aber nicht. Bei dieser Säule konnte man immerhin schon mit der Kreditkarte zahlen. Ja auf der Autobahn ist tanken teurer, auch bei einem Verbrenner. Wenn aber das Laden bis zu fünfmal so viel kostet wie zu Hause, dann gibt es wohl noch einiges zu tun. Wie kann das sein, dass man da nicht regulierend eingreift?

Wieser: Also ein Staat kann nicht direkt sagen, Ihr müsst soundsoviele Euro und Cent für eine Kilowattstunde verrechnet. Wir plädieren jetzt auch ein bisschen an den Markt selbst, dass der jetzt ganz klar schaut, bitte macht einfach gute faire Preise, die auch transparent sind, die man auch versteht, dass eben auch dieses Delta zwischen dem niedrigstmöglichen und höchstmöglichen Preis einfach nicht mehr so krass ist. Weil so kriegen wir einfach die Mengen und Masse an Leuten in Zukunft einfach nicht in die E-Mobilität.

Settele: Autohändler Edelsbrunner sieht neben der Infrastruktur auch weiterhin als den Faktor Mensch als Zünglein an der Waage. Er meint, die Hausaufgaben der Industrie seien gemacht, die Händler seien auch bereit, die Autos auch. Technik, Reichweite und Batterien würden sich gut entwickeln, die Kunden seien einfach nicht umstiegswillig.

Edelsbrunner: Der Kunde will die Bequemlichkeit haben, die er jetzt von einem Benziner gewohnt ist. Das heißt, er will sich nicht verändern, er will sich nicht umstellen. Und da sind wir bei dem Punkt der eigentlich der Hauptgrund ist, warum der Private momentan nicht umspringt.

Settele: Ist es nicht zu einfach, immer die Verantwortung auf die Kundinnen und Kunden abzuwälzen?
Mit oder gegen den Strom in der Zukunft?

Ferencic: Ich glaube ich würde trotz aller Hindernisse eher mit dem Strom gehen, allerdings Hybrid.

Settele: Was schätzen Sie, wann wird aus Ihnen eine Voll-E-Käuferin?

Ferencic: Wenn die Infrastruktur besser passt und wenn ich auch im Ausland weiß wo ich tanken kann.

Settele: Mit den Tankstellen kam der Verbrenner. Mit mehr Ladesäulen könnte das Elektroauto kommen. Es muss ja nicht gleich ein Dreitonnenross aus Edelstahl sein. Aber wenn auch die Masse mit und nicht gegen den Strom schwimmen soll, müssen wohl zu Beginn die Automobilindustrie, die Energiewirtschaft und

die Politik deutlich Ja zum E-Auto sagen und damit anfangen für die Konsumenten eine neue Komfortzone zu schaffen. Verunsicherung verschwindet nicht durch ideologische Machtkämpfe sondern mit passenden Rahmenbedingungen. Ja, Veränderung tut weh, aber sie muss wohl sein, sagt jedenfalls das Klima. Und solange es keine effizientere Alternative gibt, werden wir es brauchen, das E-Auto. Selbst wenn die Wende nicht ganz so schnell von 0 auf 100 kommen wird wie ich hier in 3,8s.