

# Alle an einem Strang?

Bei einem Symposium in Wien schworen Politiker und Wirtschaftsbosse der Elektromobilität die Treue. Ob ihren Lippenbekenntnissen Taten folgen, werden die kommenden Jahre zeigen.

Von Christoph Mandl

Solange alle Null-CO<sub>2</sub>-Null-Feinstaub-Bewegten an verschiedenen (Kabel-)Strängen ziehen, wird es wohl noch dauern mit den Elektroautos. Laut den Referaten bei der „El-Motion“, die künftig jährlich stattfinden soll, wird sich das ändern: Umweltminister Nikolaus Berlakovich postulierte gemeinsam mit den Wirtschaftskammerern ein „Zehn-Punkte-Programm“, die Infrastrukturministerin Doris Bures wiederum präsentierte wieder eigene Initiativen. Doch leider war der Minister schon aus dem Saal gehuscht, als der Praktiker und bewährte Über-den-Tellerrand-Seher Peter Engert, Vorstand von Raiffeisen-Leasing, das österreichische Dilemma zum Ausdruck brachte: „In Deutschland haben vier Ministerien ihre Förderhöfe zusammgelegt. Daran könnte sich die österreichische Politik ein Beispiel nehmen!“

## Säumiges Österreich

Das meint auch Verbund-Vorstand Wolfgang Anzengruber: Laut ihm wurden in Deutschland im Vorjahr 150 Millionen Euro an Förderprogrammen aufgewendet, in Österreich 2,5 Millionen. Während die deutschen Nachbarn insgesamt 500 Millionen für E-Mobilitätsprogramme ausgeben, hat Österreich gerade einmal 19 Millionen budgetiert. Derzeit haben wir in Österreich 185 angemeldete Elektroautos und 1.053 neu im Vorjahr zugelassene E-Mopeds. Ohne technische Höchstkonzentration und gemeinsames Vorgehen werden wohl die ministeriellen Vorstellungen von „250.000 E-Fahrzeuge bis 2020“ haltbar sein wie ein Scheck von der Kaffeesiederbank.

## „Am Strom liegt's nicht“

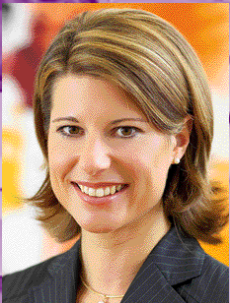
Das sagt eine, die es wissen muss. Barbara Schmidt, Generalsekretärin des Verbandes der Elektrizitätsunternehmen Österreichs, beziffert die Mehrentnahme aus dem heimischen Stromnetz mit „lediglich 2 Prozent“, selbst wenn man den staatstragenden Optimismus der Politik als Vorgabe nimmt. Das Stromteufelchen steckt jedoch im Detail: „Wir werden Entwicklungs- und



Nikolaus Berlakovich gibt „250.000 E-Fahrzeuge bis 2020“ als politisches Ziel aus



Peter Engert hält der Politik Deutschland als Förder-Vorbild vor Augen



Elektroautos werden das Stromnetz nicht überfordern, beruhigt Barbara Schmidt



Versorgungsbedarf bei den Andockstellen haben. Sogenannte ‚Smart Meter‘, mit denen ich auch außerhalb meines Stammparkplatzes, etwa auf Reisen oder bei Freunden, auf meine Rechnung und bei meinem speziellen Anbieter tanken werde können, müssen geschaffen werden“, sagt die Stromexpertin.

Der Tiger, bisher im Tank, wird aber auch in derzeit noch ziemlich elefantöse Lithium-Ionen-Batterien übersiedeln müssen. Die Reichweiten liegen heute bei den Referenzfahrzeugen E Smart, Nissan Nuovo, Pininfarina oder Dreirad-Honda bei mageren 150 Kilometern. Für 30 bis 40 Kilometer hängt das Gefährt wieder an die 20 Minuten an der langen Leitung.

## Nachtigallen trapsen

Trotz allem: Wer die Nachtigallen trapsen und das Gras wachsen hört, dem entgeht nicht, dass etwa Toyota über sein Handelshaus Tsusho in Argentinien ein Lithium-Vorkommen erworben hat, und dort gemeinsam mit einem australischen Bergbauspezialisten demnächst 15.000 Tonnen Lithium lukrieren möchte. Im Batteriebereich liegen auch die größten Herausforderungen für den Zukunftsantrieb. Derzeit kosten praktikable Modelle ab 15.000 Euro. Daher wird auch überlegt, ob nicht ähnlich wie bei Mobiltelefonie-Verträgen die Stromträger nur an den Kunden verliehen und damit gleich Stromabnahmeverträge geschlossen werden können.

Raiffeisen-Leaser Engert ist jedenfalls von der Elektromobilität überzeugt. In der jüngsten Werbekampagne von Renault sieht er sich bestätigt: „Wenn ich mir im Fernsehen den Spot, noch dazu in Überlänge produziert, anschau, treibt es mir die Tränen in die Augen. Denn glauben Sie wirklich, dass ein solcher Konzern so schaltet, wenn er nicht Zukunft darin sieht?“ ●