

Anspruch und Wirklichkeit

Better Place investiert im großen Stil in die Massentauglichkeit der Elektromobilität. Alles blickt gebannt nach Israel, wo eifrig damit experimentiert wird. Die Idee lebt und das Risikokapital fließt.

Nicht gewohnt, dass ihnen persönlich die Fragen gestellt werden, hatte die Öffentlichkeitsabteilung von Better Place Auskunftsprobleme, als sich AUTO & Wirtschaft in Tel Aviv und in Kitzbühel nach dem Stand der Entwicklung erkundigte. Ein Jahr ist es her, seit der Ex-SAP-Topmanager Shai Agassi mit Pauken und Trompeten auf der IAA in Frankfurt sein E-Mobility-Konzept vorgestellt hat. 800 Millionen Dollar Risikokapital wurden inzwischen im Spiel um das Rennen eines zum Benzin- und Dieselmotor alternativ taugliches Autoantriebskonzepts eingesammelt.

Wenn der technische Fortschritt mit der Marketingqualität Agassis nur annähernd Schritt hält, erleben wir innerhalb von zehn Jahren eine Revolution bei massentauglichen E-Autos.

Eine risikobetonte Annahme! Fast alle Zahlen und Angaben, die zum Beispiel auf der Homepage oder in Pressepapieren von Better Place auftauchen, wurden im persönlichen Gespräch relativiert. Immer wieder wird betont, wie wichtig es ist, dass Staaten und v. a. die EU in die Infrastruktur und steuerliche Anreize investieren. Konkret ist auch Israel nicht, wo Staatspräsident Shimon Peres als Protagonist der Better-Place-Idee Österreichs Staatsoberhaupt Heinz Fischer bei seine Staatsvisite ins Konzept eingeweiht hat.

1.000 oder noch keine Ladestation

Von über tausend existierenden Ladestationen spricht Amit Yudan, der vom mondänen Kitzbühel aus für Better Place die rhetorischen Fäden zieht. In Betrieb gezeigt wurde keine und auch keine Teststrecke samt den Renault Fluence CE. Im Tel Aviv nahen Herzlia sollten längst 50 sogenannte Vision Partners, allesamt international renommierte Konzerne, mit hunderten E-Autos vernetzt, unterwegs sein. Weder Firmenflotten existieren, noch dazu eine zukunftsweisende Infrastruktur.

„Zunächst eröffnen wir im Februar in einem aufgelassenen Öltank symbolträchtig ein Info-Cen-

Schaut real aus, die E-Mobilität, zur Massentauglichkeit ist es noch ein weiter Weg

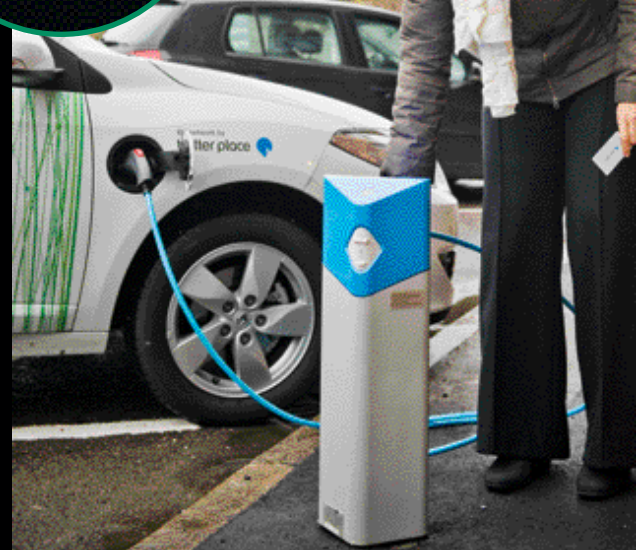
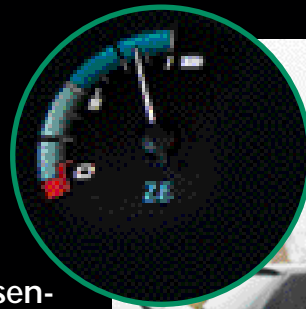
ter“, sisiert Yudan. Ende 2011 – entgegen den Homepagenachrichten – soll ein erster Feldversuch mit mehreren hundert Autos starten.

Bis dato wurden weltweit 200 Mio. Dollar investiert. „Jeder Schritt zeigt unseren Investoren die Chancen auf“, erklärt Yudan, weiter in dieses Konzept zu investieren.

Dass de facto die Batterieforschung auf der Stelle tritt, stört die Better-Place-Leute nicht. Im nächsten Schritt werden bereits Batteriewechselstationen vorbereitet, um der Idee, nicht das Auto, sondern wie beim Mobiltelefon, das Netz für den Konsumenten nutzbar machen zu können, zum Durchbruch zu verhelfen. Es wird bereits an Kostenmodellen in Richtung Endverbraucher gerechnet. „250 Euro monatlich sind realistisch“, erklärt Ziva Patir das Better-Place-Konzept, „in 7 bis 10 Jahren realisieren“ zu können.

„Nun ist die Politik gefordert“, geht Yudan in die Offensive: „Österreich könnte in dieser Disziplin zum Leitmarkt werden.“ Kein Interesse zeigt Better Place an Regionalprojekten: „Unser Szenario ist ein Netzwerk, das wir derzeit in Israel und in Kopenhagen aufbauen.“

Ohne sichtbare Ergebnisse diktiert zunächst das nackte Wort das Geschehen. Better Place folgt allein den Regeln des Risikokapitals. ● (LUS)



Amit Yudan (im Bild mit Mineralölhändler Idan Ofer und Bundespräsident Heinz Fischer in Israel) verfolgt aus Kitzbühel die Interessen von Better Place im deutschsprachigen Raum