

Wirtschaftspolitisches und mobilitätspolitisches Eröffnungspanel

Holger Heinfellner (Umweltbundesamt): THG-Reduktion des Verkehrssektor nach wie vor im Zielpfad 2040. – Robin Krutak (BMIMI): Brauchen realistische Wege, um Ziele zu erreichen. – Ernst Kloboucnik (ÖAMTC): Fakten und Transparenz statt missionarischem Eifer. (Moderation: Helmut-Klaus Schimany, BVe)

Ladeinfrastruktur positiv, Erneuerbaren-Ausbau kritisch

Holger Heinfellner (Umweltbundesamt) eröffnete das Panel mit einer klaren Botschaft: Nur deutlich weniger fossile und deutlich mehr elektrische Fahrleistung führen zu den Klimazielen. Für Österreich bedeutet das: ein jährliches Wachstum von 31 % bei E-Pkw und 52 % bei leichten E-Nutzfahrzeugen. Das erste hält Heinfellner für machbar, das zweite für sehr ambitioniert. Positiv hob er den Ausbau der österreichischen Ladeinfrastruktur hervor. Mit den LADIN-geförderten Maßnahmen wohnen bereits 95 % der Bevölkerung maximal 14 km vom nächsten Schnellladepunkt entfernt. Das BMIMI (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) strebt nun 10 km bis 2030 an. Sorgen bereiten stagnierende Wind-, Wasser- und Bioenergie sowie rückläufige PV-Zubauten. Dennoch: „Wir sind immer noch im THG-Zielpfad bis 2040“, so Heinfellner.

Rahmenbedingungen: ambitioniert, aber inkonsistent

Anschließend diskutierten die Podiumsteilnehmer über eine teils widersprüchliche Entwicklung: Während immer ambitioniertere Zielvorgaben aus Brüssel den Druck auf die Hersteller erhöhen, bremsen nationale Maßnahmen wie die motorbezogene Versicherungssteuer für E-Fahrzeuge oder die NoVA-Befreiung für N1-Verbrenner den Hochlauf der Elektromobilität. Hier scheinen die gemachten Kompromisse im Rahmend er Koalitionsverhandlungen wenig zielführend. Die europäischen Rahmenbedingungen beschreibt Robin Krutak vom BMIMI als „Ergebnis eines intensiven demokratischen Prozesses“. Gleichzeitig mahnte er an, einen „realistischen Weg“ zu gehen. Für das Reduktionsziel 2025 wurde etwa auf EU-Ebene ein dreijähriger Durchrechnungszeitraum beschlossen. Es kommt demnach auf den Durchschnitt an, nicht auf das einzelne Jahr. Das schafft noch einmal Flexibilität für die OEM's. Es verhindert jedoch nicht die endgültigen Festlegungen oder eine Aufgabe der Klimaziele.

Ein Blick zu unseren Nachbarn

In der Schweiz setzt man auf eine andere Form der Flexibilisierung, wie Krispin Romang von Swiss eMobility berichtete – etwa durch „Rabattierungen“ auf Strafzahlungen. Dabei, so Romang kritisch, wisse die Industrie „seit über einem Jahrzehnt, wo sie hinmuss“. Immerhin: Der Anteil elektrisch betriebener Neuzulassungen im Schwerverkehr liegt bei beachtlichen 18 Prozent. Landesweite Zuschüsse gibt es in der Schweiz nicht. Anreize entstehen über Steuer- und Abgabenerleichterungen. Kurt Sigl, langjähriger Präsident des deutschen BEM, zeigte sich beeindruckt vom klaren Bekenntnis von BM Peter Hanke zur E-Mobilität. Der deutschen Politik hingegen warf er fehlenden Mut vor: „Wir haben in Deutschland alle Möglichkeiten, aber entwickeln lieber Verhinderungsszenarien.“

Vehicle to Grid und sektorenübergreifende Betrachtung

Patrizia Valentini (Mobilize/Renault) und Christoph Wanzenböck (Smart Grids Austria) betonten das Potenzial von Vehicle-to-Grid. Die Nachfrage sei da, doch regulatorische Hürden bremsen. Wanzenböck forderte eine ganzheitliche Betrachtung von Energie-, Mobilitäts- und Wärmewende. Ernst Kloboucnik vom ÖAMTC warnte vor missionarischem Eifer in der öffentlichen Debatte. Elektromobilität dürfe keine Glaubensfrage sein. Sachliche Aufklärung zu verbreiteten Mythen und mehr Transparenz bei Ladetarifen könnten schon viel dazu beitragen, die Akzeptanz zu erhöhen.

Die Diskussionsteilnehmer waren sich einig: Die Mobilitätswende bleibt erreichbar, doch die Rahmenbedingungen müssen konsistenter, verlässlicher und integrativer werden. Gefordert sind Klarheit bei den Rahmenbedingungen, Verlässlichkeit für Wirtschaft und Industrie und Mut zur Transformation.