

TOP 3.7.7 Positionspapier Elektromobilität

1. Hintergrund

Am 1. März 2012 fand in Wien eine gemeinsame Veranstaltung der AK Wien und AK Niederösterreich mit dem Titel „Elektromobilität quo vadis? – Chancen und Risiken aus KonsumentInnen- und ArbeitnehmerInnen-sicht“ statt (Unterlagen: <http://wien.arbeiterkammer.at/online/elektromobilitaet-quo-vadis-66268.html>). Im Anschluss daran haben AK Niederösterreich und AK Wien gemeinsam folgendes Positionspapier erarbeitet.

2. Ausgangssituation

Zum wiederholten Male steht die Elektromobilität im Interesse der Berichterstattungen. War sie zum Beginn der Automobilgeschichte stärker vertreten als Verbrennungsmotoren ist sie dann weitgehend vom Markt verdrängt worden. In den 1980er Jahren erlebte die Diskussion einen erneuten Höhepunkt, der jedoch auch keine großen Veränderungen in der Struktur der Mobilität brachte. In der aktuellen Auseinandersetzung mit dem Thema werden an die Elektromobilität in Österreich von Politikern, der Automobilindustrie, der Energiewirtschaft und auch des Umweltschutzes wieder umfangreiche und hohe Erwartungen gestellt. Ein Grund dafür ist der mit rund einem Viertel hohe Anteil des Verkehrs an den CO₂ Emissionen. Zusätzlich verzeichnet der Verkehr den höchsten Zuwachs seit 1990 und hinkt bei den Reduktionszielen weit hinterher. Außerdem geht es um die Verringerung der Abhängigkeit vom Erdöl und um neue Absatzpotenziale der europäischen Automobilindustrie.

Laut nationalem Einführungsplan Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) soll die Elektromobilität: „den Wirtschaftsstandort Österreich durch nationale Wertschöpfung und Know-how stärken – ‚Elektromobilität made in Österreich‘, den Technologiestandort Österreich durch Aufbau von spezifischen F&E-Kompetenzen und Kapazitäten stärken, einen Beitrag zu nachhaltiger, leistbarer Mobilität leisten, als Chance und Werkzeug zur Bewusstseinsbildung für nachhaltig umweltfreundliche Mobilität genutzt werden, bei der Einführung des Umweltregelwerks unterstützend mitwirken, CO₂ und Schadstoffe reduzieren, die Lärmbelastung senken, die Abhängigkeit vom fossilen Energieträger Erdöl und dessen Importen reduzieren.“

Aber kann die Elektromobilität all diese unterschiedlichen Ansprüche erfüllen? Natürlich wird in der Strategie auch betont, „dass ausschließlich technische Lösungen ohne Blick auf das Gesamtverkehrssystem und die Mobilitätsbedürfnisse der NutzerInnen die Ziele nicht erreicht werden können.“ Es soll eine integrative Strategie verfolgt werden, in welcher „die E-Mobilität ein Baustein zu einem innovativen, nachhaltigen, speziell umweltverträglichen und leistbaren Gesamtverkehrssystem ist.“

3. Beschreibung der Problematik und Auswirkungen

Schätzungen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2020 auf den Straßen in Österreich zwischen 100.000 und 250.000 Elektroautos unterwegs sein werden und somit einen Anteil von 5,5% der Ende 2011 gemeldeten PKWs ersetzen. Dabei ist der Zuwachs nicht einmal berücksichtigt. Im Dezember 2011 waren gerade einmal 989 Elektroautos in Österreich unterwegs – das sind 0,02% der rund 4,5

Millionen zugelassenen PKWs. Zusammen mit den 7.000 Hybrid Elektro/Benzin und Diesel Fahrzeugen erhöht sich der Anteil auch nur auf 0,16%.

Die Vorteile vom Elektroantrieb gegenüber Diesel- und Benzinantrieb sind vor allem, dass der Wirkungsgrad bedeutend höher ist und beim Fahren keine Abgase und kein Lärm entstehen. Allein der Aspekt Abgase und Lärm könnte Ausgangspunkt für mehrere abendfüllende Diskussionen sein. Elektrofahrzeuge sind nahezu lautlos, jedoch ist das Abrollgeräusch der Reifen spätestens ab 70 km/h Geschwindigkeit lauter als das Motorengeräusch, unabhängig von der Motorenart. Zwischen 30 km/h und 70 km/h kommt es auf die Bauweise des Fahrzeugs generell, auf die Art des Motors, der Reifen und der Fahrweise an. Bei dem Vergleich der CO₂ Emissionen kommt es auf die Energiequelle bei der Stromerzeugung an. Bei Strom aus Steinkohle ist die CO₂ Bilanz der damit betriebenen Elektroautos sogar schlechter als jene herkömmlicher Benzin- oder Diesel-PKW. Kommt der Strom überwiegend aus der Wasserkraft oder anderer erneuerbarer Energieträger, dann ist die Klimabilanz wesentlich besser. Aber selbst bei herkömmlichen PKW und bei Hybridfahrzeugen gibt es noch CO₂ Reduktionspotenzial. Abhängig von der Fahrzeugklasse liegen alleine beim Gewicht die Einsparungspotenziale bei 20 Prozent. Weitere technische Verbesserungen könnten den Verbrauch sogar auf die Hälfte reduzieren.

Auch auf dem Gebiet der Batterien müssen noch Verbesserungen für eine erfolgreiche Markteinführung erfolgen. Vor allem die Batterien sind im Moment der Knackpunkt. Die Batterien sind zu schwer, zu kurzlebig, zu leistungsschwach und vor allem zu teuer. Die Reichweiten liegen derzeit zwischen 80 bis 400 Kilometer, je nach Modell und Fahrweise. Auch die Zahl der Ladezyklen ist begrenzt und die Entsorgung noch völlig ungelöst. Für die Produktion der Batterien sind außerdem Rohstoffe notwendig, die nur im begrenzten Ausmaß zur Verfügung stehen. Aus Konsumentensicht wird die Entwicklung von leistungsfähigen, einheitlichen und austauschbaren Batteriesystemen gefordert. Die damit zusammenhängenden technischen Systeme müssen standardisiert werden. Damit kann ein engmaschiges Netz von Ladestationen von den NutzerInnen verwendet werden. Zusätzlich sind Leasingssysteme mit einfacher und einheitlicher Abrechnung notwendig. Denn im Moment kosten die Preise der Elektroautos noch einen zwei- bis dreifach höheren Preis als vergleichbare konventionelle Produkte. Deswegen sind es vor allem Modellversuche von Flotten, die einen breiteren Einsatz von Elektroautos erproben. Selbst die Verknüpfung der Teilnahme mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs macht den finanziellen Beitrag nicht für alle erschwinglich.

4. Position/Forderung der AK

Gerade diese Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr ist aus Sicht der AK der entscheidende Punkt. Dieser Aspekt ist im ländlichen Raum und in den städtischen Ballungsräumen wichtig. Im städtischen Bereich ist die Elektromobilität in Österreich bereits stark vertreten. Straßenbahnen, O-Busse und U-Bahnen und Schnell- und Regionalbahnen fahren bereits seit vielen Jahrzehnten elektrisch und haben in Österreich hohe Marktanteile vor allem im innerstädtischen Verkehr. Diesen gilt es weiter zu erhöhen und ständig das Angebot an die Bedürfnisse der NutzerInnen anzupassen und noch attraktiver für die Städte und die Regionen zu machen.

Das Ziel kann gar nicht der umfassende Ersatz von fossil betriebenen durch elektrisch betriebene PKW sein, denn die Probleme der Städte werden damit nur teilweise gelöst. Auch Elektroautos verstellen kostbaren Raum und sind für andere NutzerInnen des öffentlichen Raums unter Umständen gefährlich und lösen sicher nicht den drohenden Verkehrsinfarkt. Einen stärkeren Einsatz der Elektroautos sieht die AK vor allem bei Flotten von großen Unternehmen, von öffentlichen Stellen oder auch

beim Car-Sharing. Ein weiteres Einsatzgebiet in der Stadt ist der Gütertransport mit Lastkraftwagen. Hier hat die Elektromobilität eine lange Tradition und kann an dieser wieder ansetzen.

Zum Unterschied zur Stadt könnte im ländlichen Bereich die Elektromobilität die Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr gestalten. An den Verknüpfungspunkten müssten entsprechende standardisierte Ladestationen die Autos wieder für die Heimfahrt beladen. Der öffentliche Verkehr muss aber insgesamt akzeptierter werden. Eine Diskussion über die Sinnhaftigkeit und ökonomische Rentabilität von Gemeindestraßen wird nicht geführt, sehr wohl werden diese Aspekte bei den Nebenbahnen zum Schließungsargument. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr mit Taktfahrzeiten und einem garantierten Mindestangebot, mit dem Arbeitsplätze und Versorgungszentren erreicht werden, ergänzt mit einem Individualverkehr, der sich auf die kürzeste Strecke und das umweltschonendste Verkehrsmittel stützt, wird zur Lösung des Verkehrsproblems führen.