



Bericht zum Forum „Dekarbonisierung in der Mobilität – was ist realistisch?“

Das Ziel der Klimaneutralität 2040 rückt immer näher, für den Sektor Verkehr bedeutet das eine gewaltige Herausforderung: Dieser ist nach wie vor für 31% des Endenergieverbrauchs verantwortlich und in sehr hohem Maß von fossilen Kraftstoffen abhängig, der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe liegt bei lediglich 3,6%. GSV und Shell nahmen dies zum Anlass, in einem hochkarätig besetzten Forum mit dem Titel „Dekarbonisierung in der Mobilität – was ist realistisch?“ u.a. mit **Bundesminister Peter Hanke (BM für Innovation, Mobilität und Infrastruktur)** Mitte September 2025 kritisch zu hinterfragen, welche Schritte zur Zielerreichung erforderlich sind. Erfreulich war die Einsicht mittlerweile auch von Seiten der Politik, dass wir alle technologischen Optionen nützen müssen, um das Ziel der Klimaneutralität überhaupt erreichen zu können. Den Fokus auf eine Technologie allein zu setzen können wir uns nicht leisten. Entscheidend wird dabei die Verfügbarkeit einer ausreichenden Ladeinfrastruktur sein.

RBI: Es braucht konkrete Handlungen

RBI-Vorständin Valerie Brunner als Gastgeberin freut sich, die zahlreichen Gäste in der RBI Sky Conference begrüßen zu dürfen: „Wir sehen uns sehr stark als Brückenbauer für unsere österreichischen, zentral- und osteuropäischen Kunden, die in die Welt expandieren wollen. Als Bank wollen wir auch Brücken hin zur Umsetzung von Technologien und Innovationen in Richtung Zukunft bauen. Das tun wir, indem wir richtungsweisende Technologien einerseits auf der Beratungsseite, andererseits auch auf der Finanzierungsseite unterstützen. Wie zum Beispiel unseren Mobility Cluster, wo wir unter anderem auch Lösungen für Urban Mobility mit dafür passenden Finanzierungslösungen begleiten wollen. Zum Schluss ein Zitat von Alfred Adler, an dem mir besonders viel liegt: Der Mensch ist, was er tut, und nicht, was er denkt. Insofern lassen sie uns gemeinsam über die Zukunft der Mobilität nachdenken, aber auch konkrete Handlungen für eine nachhaltige Zukunft mit innovativen Mobilitätslösungen setzen.“

BM Peter Hanke: Alle Verkehrsträger müssen zusammenrücken und sind wertvoll

Eingeleitet wurde das Forum mit einem Interview von Bundesminister **Peter Hanke**, geführt von Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV: Hanke betont gleich eingangs, dass die **Dekarbonisierung des Verkehrs in seiner politischen Arbeit einen ganz hohen Stellenwert einnehme und die Schiene dabei ganz wesentlich sei**: „Wenn wir in Österreich von 3,2 Milliarden Euro an Investitionen pro Jahr in die Schiene sprechen, dann ist das wirklich ein Spitzenwert. Weiters habe ich mir vorgenommen, dass die Intermodalität eines meiner großen Themen ist. So wie auf dem GSV Rollup dargestellt: Alle Verkehrsträger müssen zusammenrücken, die Verkehrsdienstleister ebenso. Ich möchte auch die Wasserstraße mitnehmen. Und Sie wissen, gerade in diesem Jahr mit dem ESA-Jubiläum, auch der Weltraum steht uns offen und wird auch von österreichischen Unternehmen massiv genützt. **Auch Straßen** kann man nicht nur als verkehrsanziehend sehen, sondern **als Möglichkeiten einer Stadtentwicklung**. Ich mache seit Jahrzehnten glaubhaft, dass es auch einen Pkw-Verkehr geben muss und dass der ganz wichtig ist. Wir müssen zwar alle sparen, aber nicht am falschen Ort. Deshalb ein Plädoyer von meiner Seite, mit einem gesunden Optimismus gemeinsam nach vorne zu gehen.“

Im Bereich Schiene sieht Hanke eine **europäische Betrachtung und gemeinsame Strukturen** als unerlässlich an: „Da sind wir immer noch weit weg. In der Signaltechnik, in Kernbereichen, wo es darum geht, ein vernünftiges grenzüberschreitend Ticketing für Menschen anzubieten, die einfach schnell von

A nach B fahren wollen. Wir haben hier ein unglaubliches Feld vor uns.“ **Weiters ist Hanke die E-Mobilität sehr wichtig:** „Zu diesem Zweck haben wir das Programm eMove Austria ins Leben gerufen. Bis einschließlich 2026 investieren wir dafür rund eine halbe Milliarde Euro – im Sinne eines zukunftsfähigen Verkehrs und der Klimaneutralität. Wir werden auch hinsichtlich der Ladeinfrastruktur große Schritte machen müssen, ich freue mich, dass die ASFINAG neue Wege geht und im hochrangigen Netz entsprechend Ladestationen errichten lässt. Wir werden mit 80 Mio. Euro auch die E-Mobilität im Lkw-Bereich unterstützen. Damit wir auch zeigen können, dass wir verstanden haben, wie die Straße in Zukunft funktionieren kann.“

Hanke bekennt sich auch zur Technologieoffenheit: „Ich meine es positiv. Wir müssen sehr selektiv die Verkehrsträger analysieren und entscheiden, für welchen Einsatzzweck welche Technologie die richtige ist. Deshalb ist es wichtig, sich das im Detail anzusehen und nicht zu sagen, das eine schließen wir aus und wir setzen nur auf Wasserstoff oder wir setzen nur auf die E-Mobilität. Diesen Luxus werden wir uns nicht leisten können.“

Zum Aus des Verbrennungsmotors 2035 steht Hanke: „Es kann nicht sein, dass wir von Jahr zu Jahr alles in Frage stellen und uns dann wundern, dass die Industrie uns die Rückmeldung gibt, warum sollen wir investieren, wenn wir nicht wissen, wohin denn die Reise geht? Die Industrie und die Wirtschaft brauchen Sicherheit und Klarheit. Deshalb möchte ich diese Daten nicht immer in der Diskussion sehen, sondern sagen, wir streben für 2040 die Klimaneutralität an und das Verbrenner-Aus für 2035.“

Grebe: Mit Elektromobilität alleine werden wir es nicht schaffen

Univ.-Prof. Uwe Grebe, Leiter des Institutes für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik, TU Wien, plädiert in seiner Keynote dafür, den gesamten Energiebedarf der Menschheit zu betrachten: „Wir werden in den nächsten Jahren eine signifikante Steigerung dieses Energiebedarfs um ungefähr weitere 20 Prozent bis 2050 haben. Das ist sehr gut, weil Energie zur Verfügung zu haben, bringt viele Menschen aus der Armut heraus. Gleichzeitig müssen wir den Primärenergiebedarf defossilisieren, dafür müssen wir die Technologieoffenheit in den Vordergrund stellen und sektorübergreifend denken, wie es Minister Hanke bereits gesagt hat.“

Weltweit gesehen zeigen sich unterschiedliche Ansätze: In China werden New Energy Vehicles mit einer Quote von 50% der Neuwagenflotte festgesetzt, das sind in der Realität batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride, wo noch ein Verbrenner mit dabei ist, und Brennstoffzellenfahrzeuge. **Amerika** wendet sich hingegen aktuell wieder älteren Strategien zu. **Europa** arbeite mit Verboten. Grebe: „Batterieelektrisches Fahren ist sicher die Zukunft, dafür braucht es jedoch die Fahrzeuge, die Infrastruktur und eine nachhaltige Energiewirtschaft. Ich möchte mal postulieren, bis 2035 werden wir das nicht hinbekommen. Wir brauchen ein langfristiges Ziel, aber auch ein realistisches Umgehen mit den Technologien in der Zwischenzeit. Jedes Fahrzeug, das heute verkauft wird, muss besser sein als ältere Fahrzeuge. Aber zu warten, bis wir die ideale Situation, ein batterieelektrisches Fahrzeug betrieben mit regenerativer Energiequelle haben, ist meines Erachtens nicht der schnellste Weg, um die CO₂-Emissionen zu senken. Wenn wir dem entsprechend mit E20 vorangehen, dann haben wir Emissionsvorteile in Europa von ungefähr 10%. Das dürfen wir nicht liegen lassen.“

Wo kommt die Energie her? Wir verfügen auf dieser Erde über genug erneuerbare Energiereserven, jedoch bestehe ein Verteilungsproblem. Denn an Stellen hoher Energieausbeute wie beispielsweise der Sahara oder Patagonien wollen viele nicht leben. Heute wird das gelöst, indem 80% aller Energie Kohle, Erdöl und Erdgas auf Schiffen transportiert werden. Das müssen wir laut Grebe auch zukünftig tun, jedoch mit anderen Energieträgern wie Ammoniak oder Wasserstoff, denn die Energie müsse an den richtigen Stellen geerntet werden. Grebe: „Wir benötigen auch andere Speichermöglichkeiten, damit

wir über die Tagesgrenzen und über die saisonalen Grenzen kommen. Wir werden, postuliere ich hier, nicht energieautark oder -autonom in Österreich sein können.“

Univ.-Prof. Karl Rose: Abkehr von fossilen Energieträgern erfolgt nur sehr langsam

Karl Rose, Energy Executive, geht noch einmal auf die Ausgangslage ein: „Trotz aller Bemühungen ist der globale Endenergieverbrauch noch immer vorwiegend fossil. Von 2013 bis 2023 hat sich der fossile Anteil nur von 80,9% auf 79,5% verringert. Auch in Europa, wo wir doch sehr ambitionierte Klimaziele haben, ist der Endenergieverbrauch noch immer stark von fossilen Energieträgern dominiert. 72% des Ölverbrauchs in Europa werden direkt für den Straßentransport verwendet.“

Es besteht weiterhin erhebliche Unsicherheit über den Verlauf der Abkehr von fossilen Brennstoffen. Rose: „Ich bin der Meinung, dass wir das sehr langsam sehen werden, und das zeigt sich auch im letzten Jahr. Sehr viele Ölkonzerne, die eigentlich schon Strategien hatten, um vermehrt in Erneuerbare Energien zu investieren, wie BP oder Shell, haben ihre Strategien wieder geändert und sind aus Gründen der Rentabilität wieder vermehrt zurück im fossilen Bereich. Noch dazu haben wir jetzt einen Präsidenten Trump. Die EU will wieder Vorreiter sein, wobei sich die Frage stellt: Werden wir das auch durchhalten? Werden wir uns mit unseren Preisen und Kosten in den Märkten dann auch noch behaupten können?“

Im Schwertransport deutet laut Rose jetzt vieles in Richtung Elektrifizierung statt Wasserstoff: „Das liegt daran, dass die EU-Kommission es fast verunmöglicht, die Wasserstoffwirtschaft hochzubekommen, indem diese solche Rahmenbedingungen geschaffen hat, dass nur das Kilogramm des teuersten grünen Wasserstoffs akzeptiert wird. Ich hätte persönlich jeden Wasserstoff akzeptiert, ob grün, blau oder grau, und hätte dann Nachhaltigkeitsziele gesetzt. Auf diese Art und Weise hätten wir als Industrie den Sektor hochfahren können. Zurzeit tut sich im Wasserstoff gar nichts“.

Man sehe das gleiche Problem auch im Luftverkehrssektor, der sich selbst und auch durch die Regierungen sehr, sehr steile Vorgaben und Ziele in Richtung Dekarbonisierung gegeben hat. 2050 ist das Ziel, über 80 Prozent des Kerosins nachhaltig alternativ bereitzustellen. Die Industrie gehe hingegen von einem viel geringeren Zielwert aus, Stichwort Machbarkeit. Auch in der Schifffahrt werde man von Schwerölen weggehen. Aber das werde laut Rose noch seine Zeit brauchen. Hier spielen Wasserstoffderivate, also Methanol oder Ammoniak, eine große Rolle sowie LNG.

Rose stellt mit Bedauern fest, dass Europa keinen einzigen der alternativen Energiepfade dominiert, auch nicht den fossilen: „Wir sind und bleiben also Importeure von Rohstoffen und von Technologien, und wir müssen als Unternehmen und als Wirtschaft noch längere Zeit mit Unsicherheit leben. An und für sich glaube ich, dass die Elektromobilität gesetzt ist. Allerdings wird es je nach Region ein Mosaik an Lösungen für die Treibstoffe im Transportbereich geben müssen.“

RBI: Bei der Ladeinfrastruktur gibt es viel Luft nach oben

Georg Zaccaria, Head of Corporate & Sector Research, RBI, identifiziert zahlreiche Faktoren, die die Autoindustrie beschäftigen: Angefangen beim wirtschaftlichen Umfeld, China als Wettbewerbsproblem für europäische OEMs und die US-Zölle. Immerhin sei die aktuelle Marktentwicklung positiv: Battery Electric Vehicles und Plug-in Hybride verzeichnen zusammen positive Wachstumsraten ebenso wie das klassische Hybrid-Segment, während Diesel und Benzin weniger nachgefragt werden. Zaccaria: „Das bedeutet, das EV Segment verhindert derzeit Schlimmeres am europäischen Passagierfahrzeugmarkt, der in Summe trotzdem noch um 2% im ersten Halbjahr gefallen ist und dementsprechend auch noch deutlich unter den Pre COVID 19 Niveaus liegt. Trotz erhöhter Verkaufszahlen alternativer Antriebe am Markt sind wir noch immer weit entfernt von den CO₂-Zielen der EU. Obwohl wir im 1. Halbjahr bereits einen EV-Anteil von 24% an den Gesamtzulassungen ausweisen konnten, ist das Raiffeisen Researchs

Schätzungen zufolge noch immer 6 Prozentpunkte von der Erreichung des, mittlerweile ohnehin aufgeschobenen, 2025-Zielwerts entfernt.“

Ein Faktor, der ganz klar zu einer Verbreiterung oder zur Erreichung der CO₂-Ziele beitragen würde, ist die Ladeinfrastruktur. Zaccaria: „Wir sehen eine klare Korrelation zwischen den Ladestationen pro 1.000 Einwohner und dem jeweiligen BEV-Anteil in den Ländern. Das Problem ist, dass wir aktuell lediglich 880.000 öffentliche Ladestationen in der EU haben. Und basierend auf Schätzungen der Automobilverbandsindustrie in der EU, ACEA, sowie der EU-Kommission würden wir 3,5 bis 8,8 Millionen öffentliche Ladestationen bis 2030 benötigen. Im vergangenen Jahr haben wir knapp 250.000 öffentliche Ladestationen ergänzen können, um das Ziel zu erreichen, müssten es jährlich 440.000 bis 1,3 Millionen Ladestationen bis 2030 sein. Eine Herkulesaufgabe für die Autoindustrie und die Ladeinfrastruktur. Weitere Probleme sind, dass der Großteil der Ladeinfrastruktur weiterhin Slow Chargers sind, und mehrheitlich in drei EU-Ländern stationiert ist. Es werden daher die privaten Ladestationen der Game Changer sein.“

EFS: Unser Verhalten als Schlüsselfaktor für die Wende zu nachhaltiger Mobilität

Eva Maria MEISSEL, Nachhaltigkeitsexpertin EFS-Unternehmensberatung, betrachtet das Thema aus einem ganz anderen Blickwinkel: „Es stellt sich die Frage, wie kann dieser Weg in Richtung nachhaltiger Mobilität und nachhaltiger Zukunft gelingen? Dazu braucht es natürlich entsprechende technische Lösungen, Infrastruktur und politische Rahmenbedingungen (*sowohl Anreize als auch Zwänge und Strafen*). Damit diese jedoch ihre potentielle Wirkung entfalten können, müssen wir auf individueller und organisatorischer Ebene unser Verhalten tatsächlich ändern. Am Einfachsten geht das, indem wir Dinge einfach bewusst anders – nachhaltig – tun. Wenn wir das lang durchhalten, entwickeln wir nicht nur dauerhaft neue Gewohnheiten, sondern auch neue Werthaltungen – nachhaltiges Verhalten wird auch in anderen Zusammenhängen wahrscheinlicher und fällt uns leichter. So funktionieren 30 Tage Challenges. Wie wäre es, wenn Sie sich vorstellen, dass genau Ihr Verhalten den kleinen Unterschied macht, den es braucht, damit diese Welt nicht nur für uns, sondern auch für unsere nachfolgenden Generationen lebenswert ist?“

SBRS: Lkw- und Busladen mit intelligenten Konzepten

Andreas STAHL, Geschäftsführer Shell Business Recharge Solutions SBRS, eine Portfoliogesellschaft innerhalb der Shell, betont eingangs die lange Historie seines Unternehmens (seit 1843), welches im Jahr 2022 von Shell erworben wurde. Wichtig ist dem Unternehmen kein Massenprodukt, sondern Sicherheit und Verfügbarkeit – und auch die Quelle der CO₂-Emissionen im Auge zu behalten: „In Deutschland haben wir ein Verhältnis von 48 Millionen Pkw zu 3,8 Millionen Lkw. Diese 3,8 Millionen Lkw sorgen aber für die gleichen CO₂-Emissionen wie alle Pkw zusammen.“

SBRS verkauft intelligente E-Ladelösungen für Busse und Lkw: In Osnabrück, einer mittelgroßen Stadt in Deutschland mit 220.000 Einwohnern, wurden für die E-Busse Depot- und Streckenladung kombiniert, um stets ausreichend Reichweite zur Verfügung zu haben und je nach Verfügbarkeit erneuerbarer Energien in der Nacht oder am Tag aufladen zu können. Ähnlich läuft es auch in der Stadt Kiel mit dem Küstenkraftwerk, von dem Energie bedarfsgerecht bezogen wird. Im Falle der Wiener Linien wird die Verlustleistung der Ladegeräte aufgenommen und damit daneben liegende Büros und Lagerflächen beheizt – eine weitere innovative Lösung.

Auch der Lkw-Bereich komme hinsichtlich E-Mobilität in Schwung: Daimler liefert Lkw mit bis zu 600 km Reichweite aus, MAN ebenfalls. Voraussetzung ist, Touren möglicherweise anders zu fahren, um die gleichen Umläufe hinzubekommen und die Lkw zentralisiert zusammenzuführen. Aufgrund brandschutztechnischer Bedenken wurde seitens der Versicherung gefordert, dass ein voll beladenes Fahrzeug in einem Abstand von sieben Metern zur Halle be- und entladen werden muss, da die

Brandlast als zu hoch eingestuft wurde. Deshalb hat man etwa in Rastatt eine komplett verschiebbare Ladeeinheit installiert, um dieser Anforderung zu entsprechen. In Amsterdam hat Shell ein Megawatt-Ladesystems (MCS) errichtet. Ein flüssigkeitsgekühlter Anschlussarm mit MCS-Stecker unterstützt das schnelle Aufladen von Batterien mit einer Leistung von 1MW. Shell beteiligt sich auch an diversen Forschungsprojekten, unter anderem mit der Firma MAN, wie im Projekt SPIRIT-E und bidirektionalem Laden. Stahl: „Wenn man sich vorstellt, dass wir in Deutschland 80.000 schwere Lkw haben und jeder Lkw hätte eine 600 Kilowattstunden Batterie und alle Lkw stehen immer an ihren Logistikports, dann steht eine riesige Batteriemenge zur Verfügung, mit der man netzwirksam unterstützen kann.“

Shell: Fossile Kraftstoffe werden uns mittelfristig weiterhin begleiten

In der anschließenden Podiumsdiskussion betont **Sabine Hauser, Geschäftsführerin Shell Austria**, dass wir die Energiewende nur ausgeglichen vorantreiben können: „Damit meine ich, dass neben dem Ziel der Netto-Null-Emissionen das Ganze nur unter Aufrechterhaltung einer Versorgung unter der Prämisse einer Machbarkeit sowie Leistbarkeit vorangebracht werden kann. Das heißt, dass uns die fossilen Kraftstoffe, also Öl und Gas, mittelfristig weiterhin begleiten werden. Wobei Shell weltweit weiterhin massiv in die erneuerbaren Energieträger und in die Zukunft investiert. Wir verfügen über diese notwendigen Fähigkeiten und setzen diese auch ein. Allerdings werden nicht alle Maßnahmen in jedem Land gleichermaßen umgesetzt. In Österreich werden wir nach wie vor unsere Ladeinfrastruktur massiv ausbauen. Wir haben erst unlängst den 300. Schnellladepunkt eröffnet. Auf Autobahnen und Schnellstraßen ist unser Shell Recharge Netz schon weitestgehend ausgebaut. Über Kooperationen mit Supermärkten kommt man auch in die entlegeneren Gebiete. Denn eines ist klar: Diese Energiewende werden wir als Unternehmen und als Shell – und ich glaube, keiner von uns – nicht alleine schaffen. Jeder von uns muss etwas beitragen. Es ist kein Sprint, sondern ein Marathon.“

Arbeitskreis Automobilimporteure: Es fehlt an Infrastruktur

Christian Pesau, Geschäftsführer des Arbeitskreises der Automobilimporteure in der IV, berichtet von der IAA 2025 in München, der größten Automobilmesse der Welt: „Bei nahezu allen Ständen waren ausschließlich rein elektrische Fahrzeuge ausgestellt. Zudem war auch eine große Anzahl an chinesischen Anbietern vor Ort, die teilweise die gleichen Modelle, zum fast halben Preis voll ausgestattet, anbieten. China strebt klar die Marktführerschaft in allen Antriebsarten an. Für die europäische Automobilindustrie stellt das eine ernstzunehmende Herausforderung dar.“ Die Sorge, dass eine mögliche Verschiebung des Verbrennerverbots ab 2035 zu Rückschritten führen könnte, teilt Pesau nicht: „In Europa wurden Milliarden in die Elektromobilität investiert, dieses Projekt muss gelingen. Gleichzeitig gab es von diversen Spitzenmanagern deutliche Warnungen: Ohne zeitliche Anpassungen bei den politischen Vorgaben drohe ein massiver Einbruch der Automobilindustrie, mit gravierenden Folgen für Arbeitsplätze. Man muss deshalb darauf achten, dass man einerseits den Pfad realistisch fortsetzt und andererseits das Ganze wirtschaftlich verträglich macht. Eine gewisse Neubewertung wird notwendig sein, ohne den eingeschlagenen Pfad verlassen zu müssen.“ Von den alternativ angetriebenen Produkten ist auch Pesau überzeugt: „Was aktuell wirklich fehlt, ist die passende Infrastruktur, weniger auf Autobahnen und Schnellstraßen, sondern vor allem in städtischen Gebieten. Hinzu kommt noch die mangelnde Transparenz bei der Preisauszeichnung, die viele Verbraucher verunsichert.“

Münzer: Das Problem ist nicht der Verbrenner, sondern der fossile Kraftstoff

Harald Sigl, Leiter Unternehmenskommunikation, Münzer Bioindustrie, betont, dass die Mobilitäts- und Energiewende keine neue Idee ist, sondern dieser Prozess bereits 2005 begonnen wurde, als man auf europäischer Ebene die Renewable Energy Directive startete, die dann Realität geworden ist: „In Österreich wurden bereits 27 Millionen Tonnen CO₂ im Verkehrssektor durch erneuerbare Kraftstoffe

eingespart. Das Problem ist nicht der Verbrenner, sondern der fossile Kraftstoff. Wenn ich den verhindern will, muss ich ihn eben ersetzen. Wir produzieren in zwei Anlagen in Österreich ungefähr 210.000 Tonnen Biodiesel. Die Beschaffung des entsprechend zertifizierten Rohstoffs sehen wir als unsere Aufgabe, das soll keine Sorge der Politik sein. Wir sehen auch keine Teller Tank Diskussion: Kein Mensch auf der Welt produziert ein agrarisches Produkt, damit daraus ausschließlich Biodiesel wird. Tatsächlich ist es so, dass Reste in Österreichs größter Schnapsbrennerei in Pischelsdorf zu Bier und Ethanol veredelt und anschließend verfahren werden. Ich bin jedenfalls der Meinung, dass die Vollverwertung von Rohstoffen gescheiter ist als deren Entsorgung.“

Wiener Linien: Alle Technologien werden getestet und erprobt

Gudrun SENK, Geschäftsführerin der Wiener Linien, betont, dass bei den Wiener Linien bereits 80 Prozent aller Fahrten CO₂-neutral sind, weil U-Bahnen und Straßenbahn bereits elektrisch unterwegs sind. Daher gelte es, sich bei der Dekarbonisierung primär den rund 1.000 Bussen in Wien zu widmen: „Wir wissen ehrlicherweise nicht, welche der Technologien in zehn Jahren wirklich die führende Technologie sein wird und ob die Elektromobilität auch bei schweren Nutzfahrzeugen bzw. Gelenkbussen dann so weit sein wird, dass diese auch auf langen Strecken ganzjährig problemlos eingesetzt werden können. Bei den Reichweiten sind wir derzeit teilweise leider noch nicht dort, wo wir es bräuchten. Deswegen wollen wir alle möglichen Technologien auch gut testen. Wir haben jetzt zwei, drei Jahre lang sehr intensiv Wasserstoffbusse getestet und mittlerweile über 60 große Elektrobusse in unserer Flotte. Technisch funktioniert alles, jetzt gilt es ein Systemoptimum zu finden. Zum Beispiel kann ich die kürzere Reichweite eines Elektrofahrzeugs kompensieren, indem ich am Nachmittag einen weiteren Bus einsetze und den anderen einziehe, das bedeutet selbstverständlich mehr Fahrzeugreserve. Es sind immer Trade-offs, die wir treffen müssen. Bei den Fahrzeugpreisen nehme ich sinkende Preise wahr, aufgrund der Weiterentwicklung der Technologie. Dennoch kosten derartige Fahrzeuge noch immer das Doppelte im Vergleich zu konventionell angetriebenen. Um auch unseren fossilen Fußabdruck von den aktuell im Einsatz befindlichen Dieselfahrzeugen zu reduzieren, haben wir mittlerweile auch HVO im Einsatz. Geplant ist eine unserer fünf großen Busgaragen komplett auf HVO umzustellen und damit rund 100 Busse zu betreiben.“

Wenzl: Elektro-Lkw werden allmählich praxistauglich

Harald WENZL, GF Wenzl Transport Logistik, berichtet, dass sein Fuhrpark überwiegend aus Verbrennerfahrzeugen besteht, entscheidend sei jedoch, wie diese befüllt werden. Getestet werde u.a. HVO bei einigen Fahrzeugen, erste Versuche seien positiv. Weiters hat Wenzl einen 3,5 Tonnen E-Lkw für Strecken von 100 – 150 Kilometern im Einsatz, der über Nacht aufgeladen wird, aber aus Sicht von Wenzl nicht für jede Route geeignet ist. Positiver sieht Wenzl eine Sattelzugmaschine für einen Lebensmittelhändler, wo Wenzl von der Zentrale in die Filialen fährt: „Wir haben das Fahrzeug jetzt seit ca. 18 Monaten im 3-Schicht-Betrieb im Einsatz. Wir fahren Sonntagmittag bis Samstagnachmittag, also die volle Einsatzmöglichkeit von den Fahrzeiten her gesehen. Diese Fahrzeuge haben eine Reichweite von 350 Kilometern, was sich mit unseren Belieferungen gut ausgeht. Während der Lkw entleert und wieder beladen wird, kann er ebenfalls aufgeladen werden. Wir haben mit dem Fahrzeug seit 18 Monaten ca. 200.000 Kilometer zurückgelegt. Neuerdings reden wir von 500-550 Kilometer Reichweite für derartige Fahrzeuge. In 60 Minuten ist diese Sattelzugmaschine mithilfe von Schnellchargern wieder voll geladen. Auch wenn in der Logistik derartiges nicht gerne bezahlt wird, schätzen es gewisse Kunden, dass wir vorne mit dabei sind und wollen es auch mittragen. Auf Elektro umzustellen rechnet sich für uns, auch weil in einem Elektrofahrzeug viel weniger Teile verbaut sind als in einem herkömmlichen Verbrennerfahrzeug. Und wenn ich einmal zu Zeiten mit Negativstrompreisen lade, sollten auch die Kosten noch attraktiver sein.“

Bernhard Weiner, korr MR, 15.10.2025