

Interview Marcella Kral, Senior Sales und Account Managerin New Business bei ÖAMTC

one2zero: Welche Schritte hat der ÖAMTC unternommen oder plant der ÖAMTC zu unternehmen, um sowohl als Unternehmen als auch in der Mitarbeitermobilität dem Netto-Null-Ziel, das für Österreich festgelegt wurde, näher zu kommen oder es zu erreichen? Wie sieht die Strategie des ÖAMTC in etwa aus?

Marcella Kral: Wir bieten verschiedene Optionen im Bereich der Mitarbeitermobilität an. Ein Beispiel ist das „Jobrad“, das unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für 25 € pro Monat zur Verfügung steht. Nach drei Jahren kann das Rad in das Eigentum der Mitarbeiterin bzw. des Mitarbeiters übergehen, falls gewünscht. Während dieser Zeit können sämtliche Services und Wartungsarbeiten über den ÖAMTC abgewickelt werden. Eine weitere Option ist das KlimaTicket. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich entscheiden, ob sie das Jobrad oder das KlimaTicket nutzen möchten. Zusätzlich setzen wir uns mit ESG-Themen auseinander, sowohl intern im Unternehmen als auch gegenüber unseren Mitgliedern. Durch Initiativen wie die ÖAMTC E-Power E4Business fördern wir zudem die Elektromobilität.

one2zero: Alles klar. Und ich nehme an, ihr habt euch ebenfalls das Ziel gesetzt, wie es von Österreich oder der EU vorgegeben wurde, bis 2030 oder 2040 CO₂-neutral zu sein, richtig?

Marcella Kral: Das kann ich dir in diesem Fall nicht genau sagen, da wir eine eigene Organisationseinheit haben, die sich mit Umweltthemen beschäftigt. Außerdem haben wir eine Innovationsabteilung. Deswegen kann ich dir momentan keine konkreteren Zahlen nennen.

one2zero: Wie sieht der Fortschritt beim Jobrad oder dem Klimaticket in der Mitarbeitermobilität oder in der Mobilität allgemein aus? Wird das Angebot gut angenommen? Wie viele Mitarbeiter:innen nutzen es?

Marcella Kral: Das Angebot wird sogar sehr gut angenommen, soweit ich das mitbekommen habe. Wie gesagt, ich bin nicht in der Personalabteilung, aber wichtiger

Faktor ist hierbei auch unser Gebäude. Das ist nämlich ein Niedrigenergiehaus, in dem wir seit Dezember 2016 beziehungsweise Januar 2017 sitzen. Wir haben mehrere Standorte in diesem Gebäude zusammengeführt. Ein Grund für diesen Standort war die Nähe zur U-Bahn, und wir haben extra eine kleine Brücke bauen lassen, damit die Mitarbeiter bequem zur Arbeit kommen können. Es gibt Fahrradabstellplätze sowohl vor dem Gebäude als auch in der Garage. Zudem haben wir Spinde, Duschen und Helmablagen, damit die Mitarbeiter ihre persönlichen Dinge sicher verstauen können. Beim ÖAMTC zu arbeiten bedeutet also, dass man kein eigenes Auto braucht.

one2zero: Obwohl es ein Automobil Club ist.

Marcella Kral: Nein, wir sind ein Mobilitätsclub, und das schon seit vielen Jahren. Die Geschäftsleitung legt viel Wert darauf, unsere Tradition zu bewahren. Vor 127 Jahren haben wir als Fahrradclub angefangen. Aus zwei Clubs entstand dann der ATC, und schließlich wurde daraus der ÖAMTC.

Deshalb bieten wir neben der normalen Mitgliedschaft auch die Touring-Mitgliedschaft an. Diese ist ideal für diejenigen, die kein eigenes Auto haben, vielleicht nur zu Fuß unterwegs sind oder hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Die Touring-Mitgliedschaft kostet für junge Erwachsene nur 14 €, und trotzdem erhält man Unterstützung, wenn man unterwegs ist.

one2zero: Unglaublich, das sind tolle Möglichkeiten, die ihr anbietet.

Marcella Kral: Im Endeffekt ist die Mitgliedschaft für Kinder bis 19 Jahre kostenlos, solange sie im gemeinsamen Haushalt leben. Das bedeutet, wenn deine Kinder beispielsweise ein Fahrrad haben und eine Panne haben, können sie den Pannenservice in Anspruch nehmen. Das ist meinem Sohn auch passiert. Wir haben drei Söhne, und auf der Donauinsel hatten wir eine Panne. Tatsächlich kam der Pannenfahrer, reparierte das Fahrrad, brachte einen neuen Reifen an, pumpte ihn auf, stellte die Bremsen und die Schaltung ein. Es kostete nichts. Mein Sohn Jakob gab ihm einen Euro Trinkgeld. Das ist wirklich beeindruckend für die Kinder. Übrigens, wir haben auch Mitglieder, die Rollstuhlfahrer sind, nicht nur Autofahrer.

one2zero: Kommt der Fahrrad Pannenfahrer dann selber mit dem Fahrrad oder ist dann eben auch mit dem Auto unterwegs?

Marcella Kral: Beides. Es kommt darauf an, wo die Panne ist. Tatsächlich haben wir E-Bike-Pannenfahrer. In Wien haben wir einige Fahrer und 15 E-Bikes. Von Mai bis September können die Mitarbeiter mit dem E-Bike kommen und tatsächlich über 80 % der Pannen vor Ort beheben. Sie werden oft mit Postboten verwechselt, weil sie ähnlich angezogen sind.

one2zero: Beide gelb.

Marcella Kral: Der Pannenhelfer hat auch einen Anhänger hinten dabei, der etwa 30 bis 35 Kilogramm wiegt. Darin befindet sich das Werkzeug und eine austauschbare Batterie. Zwischen dem ersten und neunten Bezirk in Wien bietet er wirklich CO2-neutrale Pannenhilfe mit dem E-Bike an, auf freiwilliger Basis. Der Pannenhelfer entscheidet selbst, ob er heute nicht mit dem Auto fährt, sondern mit dem Fahrrad kommt, was bei den Mitarbeitern und der Bevölkerung sehr gut ankommt. Autofahrer sind oft überrascht, wenn sie den Pannenhelfer mit dem Fahrrad sehen. Natürlich kann er keine Abschleppungen durchführen, aber über 80 % der Pannenhilfen werden erfolgreich durchgeführt. Dabei arbeitet er eng mit unserer Einsatzleitzentrale zusammen, die ihm die Einsätze in Wien zuweist.

one2zero: Okay, also der ist ständig unterwegs und muss nicht zurück?

Marcella Kral: Genau, er ist unterwegs und hat alles dabei, was er möglicherweise braucht: Werkzeug, Ersatzbatterie oder was auch immer erforderlich ist. Das System funktioniert sehr gut, selbst Pannen im Regen sind kein Problem. Was besonders wichtig ist: Dies ist nicht nur etwas, das wir als Mobilitätsgruppe in Österreich tun, sondern auch Schwesternclubs wie der ANWB in den Niederlanden. Der ANWB hat damit begonnen, und wir haben von ihnen gelernt und das Konzept übernommen. Ähnliche Dienste bieten auch Clubs in Australien und den USA an. Dies zeigt, dass kleine Änderungen innerhalb eines Unternehmens oder Verbandes erheblich zum globalen CO2-Sparen

beitragen können, wenn sie weltweit umgesetzt werden, und nicht nur in einer kleinen Stadt wie Wien.

one2zero: Also wie ein Dominoeffekt.

Wie sieht es mit spezifischen Maßnahmen oder Strategien aus, die der ÖAMTC ergreift, um Emissionen im Mobilitätsmanagement und darüber hinaus im Unternehmen zu reduzieren? Wie wird das in Österreich im Allgemeinen wahrgenommen, speziell in der Industrie und bei anderen Unternehmen?

Marcella Kral: Beim ÖAMTC haben wir insgesamt 115 Stützpunkte, die über ganz Österreich verteilt sind. Diese müssen alle 15 bis 20 Jahre je nach Bedarf erweitert oder renoviert werden, insbesondere hinsichtlich des Interieurs und anderer notwendiger Maßnahmen.

one2zero: Das ist eine interne Vorschrift, dass alle Gebäude erneuert werden?

Marcella Kral: Genau. Das sollte man wirklich genauer betrachten: Ist das noch effizient genug? Bei neuen Bauvorhaben und Eröffnungen von Stützpunkten legen wir großen Wert darauf, dass sie energieeffizient sind. Viele unserer Gebäude werden mit Holz gebaut, und wir verwenden spezielle Steine zur Flächenversiegelung, die Regenwasser absorbieren. Diese Maßnahmen sind zwar kostspieliger, aber wir sehen sie im Sinne der Nachhaltigkeit als notwendig an. Wo immer möglich, installieren wir auch Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, sowohl AC- als auch DC-Lader. Ein Beispiel dafür ist unser neues Gebäude in Wien West, das eine PV-Anlage auf dem Dach hat. Der überschüssige Strom, den wir nicht selbst benötigen, wird in das Viertel Zwei geleitet und dort genutzt. Diese Energiegemeinschaft im zweiten Bezirk im Prater verwaltet unseren Ökostrom. Unsere eigene Bauabteilung überprüft und optimiert kontinuierlich die Gebäudeeffizienz.

Was war noch Ihre Frage?

one2zero: Wie ihr selbst spezifische Maßnahmen setzt?

Marcella Kral: Ich wollte nur sagen, dass ein Teil unserer Pannenhilfe nun elektrifiziert wird. Bei uns ist das anders als bei der Post, wo die Pannenfahrer leider nicht wissen, wohin sie morgens fahren müssen, sondern in bestimmte Regionen eingeteilt werden. Es kann sein, dass sie jemanden aus dem dritten Untergeschoss hinaufschleppen müssen oder nicht. In Wien wird nun ein Teil der Pannenhilfe elektrifiziert, und in Oberösterreich wird die gesamte Flotte auf Elektrofahrzeuge umgestellt.

one2zero: Ist das dann bundesländerspezifisch?

Marcella Kral: Wir sind stark föderal organisiert. Hier in Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie beispielsweise in Oberösterreich entscheidet der jeweilige Landesdirektor eigenständig über den Fuhrpark. Es kann sein, dass ein Pannenfahrer in Tirol andere Anforderungen erfüllen muss als in Wien, besonders auf 2000 Metern Höhe.

one2zero: Und wie siehst du das in ganz Österreich, speziell in der Industrie und Wirtschaft, hinsichtlich der Mobilität und dem Ziel der Netto-Null-Emissionen? Welche Maßnahmen gibt es speziell in der Elektromobilität, da das dein Spezialthema ist? Sind wir bereits einen bedeutenden Schritt vorangekommen oder gibt es noch Hindernisse? Wie schätzt du die Situation ein?

Marcella Kral: Es ist ein äußerst wichtiges Thema, besonders die Regulierung durch die Clean Vehicle Directive (CVD). Diese verpflichtet staatliche Unternehmen zur Dekarbonisierung ihrer Flotten. Ein Beispiel ist die Energie Steiermark, die ihre gesamte Fahrzeugflotte elektrifizieren muss. In Wien betrifft das viele Fahrzeuge, einschließlich Busse und Nutzfahrzeuge. Leider hinken wir bei Bussen in Österreich hinterher, daher gab es entsprechende Ausschreibungen zur Verbesserung. Unternehmen im New Business Sektor, wie z.B. UNICA mit 150 Dienstfahrzeugen, dekarbonisieren ihre Flotten ebenfalls vollständig. Andere Unternehmen setzen ebenfalls auf Vorgaben der Geschäftsleitung zur Effizienzsteigerung und Elektrifizierung, was nicht nur die Effizienz erhöht, sondern auch die Reichweite von Elektrofahrzeugen verbessert. Die A4 Verordnung der Alternative Fuels Infrastructure Regulation ist eine EU-weite Regelung, die vorschreibt, dass alle 60 Kilometer im Hauptstraßennetz Schnellladeeinrichtungen

mit mindestens 150 kW vorhanden sein müssen. Für LKW gilt ähnliches im Kernnetz alle 120 Kilometer. Dies fördert die Versorgungssicherheit entlang der Hauptverkehrswege in ganz Europa. Unsere laufenden Projekte umfassen auch die Elektrifizierung von LKW, was zu weiteren Fortschritten in diesem Bereich führt. Viele Unternehmen haben bereits Elektro-LKWs bestellt. Ich war diese Woche auf der el-Motion und habe gesehen, dass Volvo Trucks jetzt vollelektrische Modelle anbietet. Diese Fahrzeuge haben ein Gewicht von 22 Tonnen, also sprechen wir hier nicht von kleinen Fahrzeugen. Auch der Mercedes Actros geht in Richtung Megawatt Charging, wo ein besonderer Stecker zum Einsatz kommt, der bis zu einer Megawatt Leistung unterstützt. Im Güterverkehr wird immer deutlicher, dass nicht nur Wasserstoff, sondern auch Elektromobilität eine Rolle spielt. In unseren Projekten sehen wir zunehmend, dass auch schwere Lastkraftwagen elektrifiziert werden. Die Unternehmen, die diese Schritte unternehmen, tun dies meist aus wirtschaftlichen Überlegungen. Sie profitieren von steuerlichen Vorteilen wie der Vorsteuerabzugsberechtigung, dem Wegfall der Nova und der motorbezogenen Versicherungssteuer. Zudem können sie bis zu zwei Drittel der Service- und Wartungskosten sparen. Dies ist besonders wichtig, da Ausfälle oder hohe Reparaturkosten zu einem erheblichen wirtschaftlichen Verlust führen können, wenn ein Fahrzeug nicht einsatzbereit ist und kein Ersatzfahrzeug verfügbar ist. Die Elektromobilität bietet Unternehmen daher eine gewisse Sicherheit und Effizienz, was diese Investitionen attraktiv macht.

one2zero: Es ist offensichtlich, dass Unternehmen in Österreich stark in die Elektromobilität investieren. Wie schätzt du die Entwicklung im Privatbereich ein?

Marcella Kral: Manchmal verschiebt sich das auch. Wenn du zum Beispiel ein Dienstfahrzeug hast, ist es wichtig, dass du einerseits am Firmenstandort laden kannst. Nachhaltigkeit spielt hier eine große Rolle, daher bemühen sich viele Unternehmen um Ökostrom, wenn sie das noch nicht haben. Im Privatkundenbereich, mit 2,5 Millionen Mitgliedern und etwa 50.000 bis 60.000 Firmenmitgliedern, gibt es spezielle Überlegungen. Wenn du beispielsweise ein Dienstwagenfahrer bist und viel unterwegs bist, möchtest du auch zu Hause laden können. Die Sachbezugsbefreiung hilft dabei; viele Mitarbeiter nutzen dies, um zu Hause zu laden, da sie eine Rückvergütung von 33,182 Cent pro Kilowattstunde erhalten und steuerbefreit sind. Wenn jemand eine PV-

Anlage auf dem Dach hat und nur 9 Cent pro Kilowattstunde bezahlt, ist das finanziell vorteilhaft. Beim Privatkundenbereich muss man wirklich überlegen, ab wann sich Elektromobilität rechnet. Die mediale Aufmerksamkeit schwankt stark, es gibt Förderungen wie die bekannten 5.000 € und andere Vorteile. Dennoch sind Privatpersonen oft noch abwartend. Reichweitenangst und Kosten spielen hier eine große Rolle. Ein Auto mit über 200 PS kostet oft über 40.000 €, was eine große Investition ist. Es gibt zwar preiswertere Optionen wie den BYD Dolphin für etwa 20.000 €, aber das stellt oft noch eine Herausforderung dar. Kann man damit eine fünfköpfige Familie in den Urlaub fahren? Wenn die Anschaffungskosten sinken und die Leasingraten vergleichbar mit Verbrennern sind, wird Elektromobilität auch beim Privatkunden Anklang finden. Unternehmen sind hier ein großer Hebel. Wenn ein Elektrofahrzeug über etwa 48 Monate in einem Betrieb genutzt wird, ergibt sich danach ein Markt für Gebrauchtwagen. Das bedeutet, dass man sich nicht mehr unbedingt ein neues Auto kaufen muss, wie es bei Verbrennern oft der Fall ist. Bei uns führen wir Batteriekapazitätsprüfungen durch, z.B. mit Avilo, um sicherzustellen, dass die Batterie noch gut funktioniert. Das ist entscheidend für den Preis eines Elektroautos. Es gibt eine detaillierte Eurotax-Bewertung und ein Zertifikat, das die genaue Kapazität anzeigt, z.B. 97 % oder 90 %. Das beeinflusst dann den Preis maßgeblich.

one2zero: Ihr habt euren klassischen Ankaufstest also bereits auf E-Autos angepasst. Wie lange wird es deiner Meinung nach dauern, bis sich der Gebrauchtwagenmarkt für Elektroautos in Österreich oder sogar international etabliert und von der breiten Masse akzeptiert wird?

Marcella Kral: Der Gebrauchtwagenmarkt für Elektrofahrzeuge, wie ich vermute, wird Fahrzeuge sehen, die jetzt angeschafft werden und eine Haltezeit von 36 bis 48 Monaten haben. Es könnte schnell gehen, bis hochwertige Modelle auf den Markt kommen. Der entscheidende Punkt sind jedoch die Herstellungskosten neuer Elektrofahrzeuge, insbesondere die Kosten für die Batterietechnologie pro Kilowattstunde, die sinken. Aktuell liegen sie bei etwa 130 US-Dollar pro Kilowattstunde, im Vergleich zu früheren 1.000 US-Dollar vor etwa zehn bis zwölf Jahren. Dies senkt die Fahrzeugpreise, aber die Hersteller fügen immer mehr Ausstattung hinzu, was die Kosten wieder steigen lässt. Das bedeutet, dass man genau verfolgen muss, was

chinesische Hersteller nach Europa bringen und wie die europäische Automobilindustrie darauf reagiert. Es könnte zu einer Preisparität zwischen neuen und guten gebrauchten Elektrofahrzeugen kommen. In den nächsten drei bis vier Jahren wird entscheidend sein, wie sich der Markt entwickelt. Die öffentliche Wahrnehmung ist ebenfalls wichtig, um zu entscheiden, welchen Studien man vertrauen kann. Manche spielen Elektrofahrzeuge gegen Verbrenner aus oder sprechen über Wasserstoff im PKW-Bereich. Es ist wichtig, die vorhandenen Technologien zu nutzen, da wir bis 2030 nicht mehr viel Zeit haben, um die ersten Klimaziele zu erreichen, sonst wird es teuer.

one2zero: Wie setzt ihr beim ÖAMTC an? Gebt ihr Guides raus oder Studien die sagen E-Mobilität, Verbrenner, Wasserstoff oder haltet ihr euch da relativ neutral?

Marcella Kral: Wir bleiben neutral und betrachten alle Aspekte im Autotouring sehr genau. Unsere eigene Redaktion führt Tests durch und bewertet Fahrzeuge, einschließlich Total Cost of Ownership (TCO)-Analysen. Letztes Jahr führten wir ein Interview mit Dr. Maximilian Fichtner über Batterietechnologien, während der Cäsar auf dem Motorensymposium präsent war, wo Wasserstoff, E-Fuels und Easelink konduktives Laden diskutiert wurden. Wir schreiben niemandem vor, welches Fahrzeug er wählen soll, bieten jedoch Dienstleistungen und Produkte an, die den Umstieg auf E-Mobilität oder alternative Antriebe erleichtern. Unser Onlineshop ermöglicht es Privatkunden, mit wenigen Klicks eine Wallbox und den dazugehörigen Elektriker zu bestellen. Ein Vor-Ort-Check stellt sicher, dass alle Voraussetzungen erfüllt sind, sei es für die Installation durch Wände hindurch oder an Starkstromdosen. Zusätzlich bieten wir das ÖAMTC Power-Energykick, ein mobiles Ladekabel für jedes Fahrzeug, das maximalen Strom aus jeder Steckdose ziehen kann, sofern das Fahrzeug es unterstützt. Wir bieten auch eine Förderung von 600 € für den Kauf des Produkts, das insgesamt 1.100 € kostet, was den Zugang zur Ladetechnologie in verschiedenen Szenarien, einschließlich privater Lademöglichkeiten, erleichtert. Unsere Kunden sind somit nicht allein auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen, obwohl wir diese ebenfalls als EMP und CPU anbieten.

one2zero: Interessant, welche Technologien setzt der ÖAMTC ein, besonders im Bereich Elektromobilität und nachhaltiger Mobilität? Welche Entwicklungen siehst du auf dem Markt, die uns helfen könnten, unsere Ziele zu erreichen?

Marcella Kral: Also innovativ wird sicher sein, wenn einmal bidirektionales Laden erlaubt ist.

one2zero: Das scheitert derzeit primär an der Erlaubnis, weil es gibt ja schon die ersten Autos und auch die E-Ladestationen können es ja, teilweise schon.

Marcella Kral: Mit bidirektionalem Laden könnte das Elektroauto wirklich Teil der Lösung werden und nicht Teil des Problems. Innovativ wäre es, wenn ich den 50 kWh Speicher im Auto aktiv für meinen Alltag daheim nutzen könnte. Theoretisch könnte man fast eine Woche aus einem Elektroauto leben. Diese Denkweise muss in die Köpfe der Menschen. Der Akku kann vor allem im Privatkundenbereich wesentlich besser genutzt werden. In Österreich sind über 90 % der Fahrten kürzer als 100 Kilometer. Der durchschnittliche Österreicher fährt keine 37 Kilometer am Tag. Das bedeutet, mit einem 50 kWh Akku kann man ca. 300 Kilometer weit fahren und muss nur alle zehn Tage laden. In der Zwischenzeit könnte das Auto jedoch wesentlich besser z.B. den Landesenergieversorger unterstützen, um Lastspitzen zu glätten.

Ein weiteres wichtiges Thema sind Energiegemeinschaften, in denen die Sektoren Wärme, Energie und Mobilität kombiniert werden. Wenn diese Sektoren zusammenwachsen, wird Mobilität erstmals ein integraler Bestandteil der Energiewende. Das ist mit einem Verbrennungsmotor nicht möglich.

Ein weiteres Beispiel dafür ist unser Drohnenprojekt beim ÖAMTC. Wir haben eine elektrische Drohne mit einer Flügelspannweite von 3 Metern entwickelt, die bis zu 85 Kilogramm transportieren kann. Sie hat die notwendigen Genehmigungen von der Austro Control erhalten und ist mit Rotoren sowie zusätzlichen Düsen ausgestattet, die es ihr ermöglichen, sowohl wie ein Hubschrauber zu starten als auch wie ein Flugzeug zu fliegen. Die Drohne hat eine Reichweite von etwa 150 bis 100 Kilometern, je nach Konfiguration. Diese Technologie könnte nächstes Jahr erstmals dazu eingesetzt werden, um zwischen Krankenhäusern und anderen Einrichtungen zu fliegen und dabei seltene Medikamente oder Blutkonserven elektrisch und weitgehend emissionsfrei zu transportieren. Dies zeigt, wie sich die Mobilität in neue Dimensionen entwickeln kann.

one2zero: Und wird diese Drohne dann von euch betrieben oder eher von anderen?

Marcella Kral: Vor einigen Jahren hatten wir mit Napoleon eine Start-up Challenge durchgeführt, als wir hier eingezogen sind. Eines der entstandenen Projekte war der Christophorus Flugrettungsverein, der die Idee einer bemannten Drohne vorantrieb. Ursprünglich handelte es sich um ein kleines Modell, das während einer Veranstaltung präsentiert wurde und die Möglichkeit aufzeigte, ein solches Modell automatisch zu fliegen und möglicherweise elektrisch zu betreiben sowie mit einem Paket zu beladen. Aus diesem Konzept entwickelte sich dann unser Drohnenprojekt. Es ist wirklich eine Innovation, bei der ich denke, dass die zukünftige Mobilität nicht unbedingt auf dem Boden bleiben muss, sondern auch in der Luft stattfinden könnte. Wer mehr darüber erfahren möchte, kann gerne nach weiteren Details recherchieren.

one2zero: Und automatisiertes Fliegen heißt dann wirklich komplett automatisiert oder noch gesteuert von einem Menschen per Funk?

Marcella Kral: Das kann ich ehrlich gesagt jetzt nicht beantworten. Ob da wirklich einer im Control Center sitzt oder nicht. Aber drinnen sitzt definitiv niemand.

one2zero: Und welche Innovationen und Technologien siehst du abseits vom ÖAMTC oder von jetzt in Österreich oder weltweit in dieser Branche kommen? Was passiert da? Wo geht die Reise hin?

Marcella Kral: Ja, genau. Automatisiertes Fahren, das ist ganz klar. Schaut man nach Kalifornien, wo Unternehmen wie Waymo und Co. an Level 5 arbeiten. Das teuerste am Taxi ist der Fahrer. Wenn dieser immer gut aufgelegt ist, keine Drogen nimmt, keine Probleme hat und nicht unter Alkoholeinfluss steht, könnten viele Probleme vermieden werden. Zudem sind vernetzte Fahrzeuge besser miteinander kommuniziert. Stell dir vor, an einem Unternehmensstandort stehen hunderte Fahrzeuge, 100, 150 oder 200 Fahrzeuge auf einem Parkplatz. Die Mitarbeiter arbeiten acht Stunden oder länger. In dieser Zeit könnten diese Fahrzeuge viel effizienter genutzt werden. Das bedeutet, dass man weniger Fahrzeuge benötigt. Während ich arbeite, könnte mein Auto entweder Geld für mich verdienen oder einfach andere Aufgaben erledigen. Ich glaube, diese

Denkweise ist noch nicht weit verbreitet. Wir müssen Mobilität vielleicht anders denken, ohne zu sagen, dass nur diejenigen Mobilität nutzen können, die sich einen Tesla oder Porsche leisten können. Es sollte erschwingliche Mobilität für alle geben. Das könnte durch Sharing-Konzepte oder Plattformlösungen erreicht werden. Wir haben bereits Erfahrungen damit gesammelt, z.B. mit der WT-Gruppe. Man könnte auch an Maßlösungen denken. Am Wochenende benötige ich individuelle Mobilität für meine Kinder oder ältere Eltern. An solchen Tagen sollte es möglich sein, einfach zugänglich und flexibel auf alternative Transportmittel zuzugreifen. Zum Beispiel, wenn ich etwas transportieren muss und die öffentlichen Verkehrsmittel nicht ausreichen. Man muss praktisch von der Bettkante aus in die Mobilität springen können.

one2zero: Also wir gehen da in die Richtung automatisiertes Carsharing oder Ride Sharing sozusagen.

Marcella Kral: Genau. Oder dort, wo du wohnst, hast du tatsächlich die Möglichkeit. Ein Beispiel dafür ist Carsharing, das den Mietern zur Verfügung steht. Wir haben das bei der WET-Gruppe gemacht, zum Beispiel in Wieselburg. Dort haben Mieter ein Fahrzeug über eine Plattform geteilt und untereinander genutzt. Das Projekt wurde sehr gut angenommen. Das Auto wurde zurückgegeben, nachdem das Projekt abgeschlossen war, aber es waren die ersten Versuche in dieser Richtung. Ein weiteres Beispiel ist Easy Way 1.0, wo wir 249 Elektromopeds hatten, einige in Graz und einige in Wien und Klosterneuburg. Die Mopeds hatten zwei Akkus, und ein Unternehmen kümmerte sich darum. Wenn ein Akku unter 50 % war, wurde er ausgetauscht. Man konnte sich über eine App anmelden und elektrisch mit dem Moped fahren, während das eigene Auto stehen blieb. Solche Konzepte sind spannend und sollten weiterentwickelt werden.

one2zero: Der Akkutausch geht halt leider nur beim Moped einfach, beim Auto ist das eher kompliziert.

Marcella Kral: Ja.

one2zero: Das Thema automatisiertes Fahren ist ja schon seit einiger Zeit präsent. In Österreich gibt es bereits Teststrecken und ähnliche Initiativen. In den USA ist die

Entwicklung schon weiter fortgeschritten, dort ist automatisiertes Fahren bereits im öffentlichen Verkehr erlaubt, aber es gibt leider immer noch Unfälle. Wie schätzt du die zeitliche Perspektive ein, bis automatisiertes Fahren sowohl in Amerika als auch in Europa flächendeckend und unter Berücksichtigung der Richtlinien zum Einsatz kommt?

Marcella Kral: Ich könnte mir vorstellen, dass automatisiertes Fahren zunächst in einer begrenzten Region eingeführt wird, wie beispielsweise Wien. In den USA haben wir bereits gesehen, dass Mario Herger, ein Zukunftsforscher und ehemaliger Motorentechnik-Student der TU Wien, der bei SAP tätig war und Bücher zu diesem Thema verfasst hat, solche Entwicklungen beobachtet hat. Er betont, dass Menschen zum Beispiel ein Fahrzeug blockieren können, indem sie sich davorstellen. Die Interaktion zwischen Mensch und Maschine erfordert äußerste Vorsicht und präzise Programmierung. Wenn wir heute auf einer Landstraße oder in Wien unterwegs sind und ein Ball von rechts rollt, bleiben wir automatisch stehen, weil wir wissen, dass oft ein Kind hinterherläuft. Solche Fähigkeiten müssen in Fahrzeugen programmiert werden. Als Laie erscheint mir dies äußerst komplex, besonders in einer Stadt wie Wien, mit Fiakern, Mopeds, Motorrädern, Individualverkehr und Bussen. Die Route 1 von San Francisco nach San Diego wäre im Vergleich einfacher zu managen. Die technischen und sicherheitstechnischen Herausforderungen sind immens. Obwohl alles technisch machbare nicht zwangsläufig umgesetzt wird, hoffe ich, dass solche Systeme in bestimmten Regionen sorgfältig eingeführt werden können

one2zero: Was denkst du darüber, wenn häufig argumentiert wird, dass der eigentliche Knackpunkt in der Gleichung der Mensch ist? Man hört oft oder liest, dass autonome Fahrzeuge existieren, aber neben ihnen fahren normale Fahrer, die oft das eigentliche Problem darstellen. Im Vergleich zu autonomen Fahrzeugen handeln Menschen oft irrational, spontan und impulsiv. Natürlich möchte niemand gezwungen werden, sein Fahrzeug stehen zu lassen und ein autonomes Auto zu nutzen. Wie siehst du dieses Verhältnis zwischen autonomen Fahrzeugen und konventionellem Fahren?

Marcella Kral: Ja, das ist tatsächlich ein interessanter Punkt, den du ansprichst. Ähnlich wie die Kutsche im Jahr 1913 vom Auto abgelöst wurde, hat sich die Transformation recht schnell vollzogen. Innerhalb von nur 13 Jahren gab es praktisch keine Kutschen mehr in New York, nur noch vereinzelt. Damals entstanden auch neue Jobs wie Tankstellen und Reifenhändler, die es vorher nicht gab. Natürlich gab es damals großen Widerstand gegen diese Veränderungen.

Es könnte durchaus eine gewisse Parallele geben. Aber wenn du jetzt zwei Fahrspuren hast, eine für autonome Fahrzeuge wie die Taxispur und die andere für menschliche Fahrer, könnte der Platz möglicherweise knapp werden. Deshalb glaube ich eher, dass man im Hauptstraßennetz diesen Ansatz ausprobieren könnte. Irgendwann wird man aber wohl eine Entscheidung treffen müssen, ob man das eine vom anderen ablöst.

Diese Koexistenz stelle ich mir als Nicht-Futuristin sehr schwierig und komplex vor. Besonders das, was du erwähnt hast: Es gibt Menschen, die das Autofahren genießen und ihre Freiheit nicht an eine Maschine abgeben möchten. Andere haben möglicherweise negative Erfahrungen gemacht, bei denen autonome Fahrzeuge Menschen verletzt haben könnten. Das wäre natürlich das Schlimmste, was passieren könnte. Daher erscheint mir das Ganze als Laie wirklich sehr herausfordernd.

one2zero: Alles klar, dann sind wir so gut wie am Ende. Gibt es noch ein abschließendes Statement oder etwas, das du zu diesem Thema sagen möchtest oder weitergeben möchtest?

Marcella Kral: Es ist von großer Bedeutung, dass Mobilität leistbar bleibt. Der Umgang mit Verboten gestaltet sich dabei als äußerst komplex. Die Regulierung in diesem Bereich wirft spannende Fragen auf: Warum sollten im öffentlichen Sektor ausschließlich Landesenergieversorger für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zuständig sein? Beispielsweise stellt sich die Frage, warum in Wien nur die Wien Energie im öffentlichen Raum Ladeinfrastruktur bereitstellen darf. Wäre es nicht wettbewerbsfreundlicher, diesen Markt zu öffnen, ohne die Sorge vor einem unkontrollierten Wildwuchs? Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Notwendigkeit von Förderungen. Solange die Preise für Elektrofahrzeuge nicht konkurrenzfähig sind, sind Förderungen unverzichtbar. Natürlich wird es einen Zeitpunkt geben, an dem solche Anreize nicht mehr benötigt werden. Doch wenn wir die Förderungen zu früh einstellen,

besteht die ernsthafte Gefahr, dass wir unsere Klimaziele nicht erreichen. Es bedarf daher einer ausgewogenen und vorausschauenden Förderpolitik, um den Übergang zur Elektromobilität erfolgreich zu gestalten. Die Genehmigungsprozesse für Infrastrukturausbau, z.B. für Trafos, müssen beschleunigt werden. Der Ausbau von Ladestationen und Infrastruktur muss einfacher und schneller möglich sein. Obendrein ist die Verfügbarkeit qualifizierter Elektriker entscheidend. Es ist wichtig, diesen Beruf attraktiver zu machen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Mit diesen Maßnahmen können wir den Übergang zur Elektromobilität erfolgreich vorantreiben.