

e:mobil gewerbe

Mario Buchinger,
Berater und
Querdenker



Mitteleuropa in Gefahr?

Die Elektromobilität steht nicht nur für einen technischen Wandel, sondern auch für einen Paradigmenwechsel. Es wird darum gehen, Mobilität zu nutzen, und nicht darum, ein Auto zu besitzen. Die Hersteller von Elektrofahrzeugen wissen außerdem, dass das klassische Werkstattgeschäft kleiner wird. Sicher werden auch bei einem Elektrofahrzeug ein neuer Satz Reifen nötig sein, aber die klassischen Umfänge entfallen. Da ein Elektrofahrzeug weit weniger wartungsintensiv ist und die existierenden Ressourcen mehr geteilt als besessen werden, müssen sich die Hersteller

Tesla ist kein Autohersteller, sondern Teil eines Mobilitätsdienstleisters.

auf diesen Wandel frühzeitig einstellen. Die deutsche Autoindustrie ist dabei, diese Veränderung zu verschlafen. Die derzeitigen Aktivitäten dienen eher zur Schönung der CO₂-Flottenbilanz. Die großen Innovationstreiber sitzen in China, den USA, Japan und Korea. Neben der Innovation zählen auch die Erfahrungswerte. Diese fehlen den deutschen Herstellern. Hinzu kommen die Digitalisierung und Vernetzung der Mobilität. Apple und Google drängen mit Testfahrzeugen zum autonomen Fahren in den Automobilmarkt. Die Automobilhersteller müssen lernen, dass sie keine Blechbieger und Motorenhersteller mehr sein werden, sondern IT-Unternehmen, die nebenbei auch Autos herstellen.



Mit Wasserstoff statt mit Batterie will Nikola Motor bald nachhaltige LKWs durch Europa schicken.

Wasserstoff-LKWs für Europa

H2O Der französische Autobauer PSA, zu dem auch die Marke Renault gehört, will in Paris heuer mit 500 und bis Ende nächsten Jahres mit 2.000 Carsharing-E-Autos die Innenstadt rocken. Die meisten Autos sollen Renault Zoes sein. Anfang Juli hat der PSA-Konzern vorgeschlagen, um die Nachfolge des schwächelnden Carsharings „AutoLib“ anzutreten. Die Details der möglichen Vereinbarung sind noch nicht

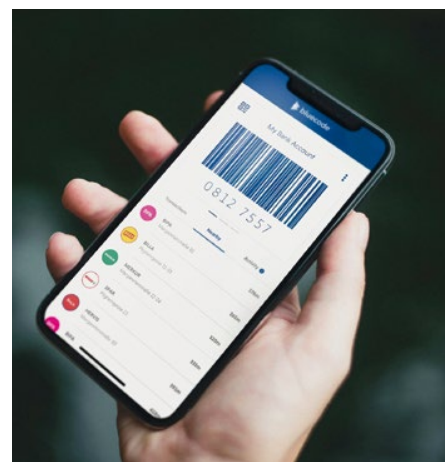
bekannt, klar aber ist, dass die Stadt den Platz für die Standplätze nicht mehr kostenlos zur Verfügung stellen wird. Die neuen Player müssen 300 € pro Jahr für jedes Auto zahlen, das sie auf die Pariser Straßen bringen. Ob sich die Ausgaben für die Anbieter rechnen, wird sich zeigen. Bis jetzt tun sich alle E-Carsharer schwer, ihre Ausgaben zu refinanzieren.

[web](http://www.nikolamotor.com) nikolamotor.com

Barcode-Zahlung

BLAU Wels Strom bietet bei den eigenen Ladestationen für E-Autos künftig eine neue Bezahlvariante an. Die erfordert keine eigene Ladekarte oder eine Kreditkarte. Stattdessen läuft Bluecode – so der Name des österreichischen Finanzdienstleisters – vollständig vom Smartphone. Auch hier braucht es dazu nicht das neueste Gerät. Bluecode bedient sich stattdessen einer fast schon altmodischen Methode: dem Barcode. Bei der Ladestation öffnet man in Zukunft einfach die App und scannt den darauf angezeigten Strichcode ein. Das Geld kommt dabei als Lastschrift vom Konto.

[web](http://www.bluecode.com) bluecode.com



Ein Barcode als Alternative zu Lade- und Kreditkarten.