

Masterplan Ladeinfrastruktur 2030

Maßnahmen, damit E-Mobilität in Österreich Fahrt aufnimmt

Medienunterlage zur Pressekonferenz am 17.Oktober 2022

mit

Mag. Dr. **Michael Strugl** MBA, CEO VERBUND

Dipl.-Wirt.-Ing. **Hauke Hinrichs**, CEO SMATRICS

**Präsentation des Masterplan Ladeinfrastruktur 2030
Was es für die Mobilitätswende in Österreich braucht:
Fünf Handlungsfelder für die e-mobile Zukunft**

Von der Umsetzung überfälliger gesetzlicher Maßnahmen über Digitalisierung und Raumordnung bei der Infrastruktur-Errichtung bis hin zu neuen Wegen beim Finden von IT-Fachkräften: Der „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ des führenden internationalen E-Mobilitäts-Dienstleisters SMATRICS zeigt auf, wie die Mobilitätswende in Österreich bis 2030 Realität werden kann.

Eine funktionierende Ladeinfrastruktur ist der entscheidende Schlüssel für die Mobilitätswende. Zwar ist Österreich bei der Ladeinfrastruktur europaweit vorne dabei, doch damit 2040 die Klimaneutralität im Verkehrssektor erreicht werden kann, muss noch viel passieren, und das in höherem Tempo als bisher. Zuletzt hatte das Europäische Parlament zugunsten des Klimaschutzes entschieden, dass ab 2035 keine neuen Autos mit Verbrenner mehr innerhalb der EU zugelassen werden. Konkret bedeutet das, dass CO₂-ausstoßende Benzin- und Dieselfahrzeuge durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden sollen. In Österreich soll dieses Ziel bereits 2030 erreicht werden. Dabei wird gerade einmal ein Drittel des notwendigen Ausbaus der Ladeinfrastruktur zeitgerecht umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund zeigt der „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ von SMATRICS in fünf Handlungs- und Entwicklungsfeldern insgesamt 13 konkrete Maßnahmen auf, die Österreichs Weg in eine erfolgreiche e-mobile Zukunft ebnen sollen. Die Handlungs- und Entwicklungsfelder betreffen Aspekte der gesamten e-mobilen Wertschöpfungskette. Sie fußen auf mehr als zehn Jahren Erfahrung und täglicher Umsetzungspraxis von VERBUND und SMATRICS beim Ausbau von Ladeinfrastruktur in Österreich.

Zitate

Mag. Dr. **Michael Strugl** MBA, CEO VERBUND:

„Der E-Mobilität zum dauerhaften Durchbruch zu verhelfen ist die Mission von VERBUND und SMATRICS. Für diese Transformation braucht es die richtigen Rahmenbedingungen, die Infrastruktur und 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Quellen. Nur dann kann Laden statt Tanken seine Alltagstauglichkeit beweisen und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“

Dipl.-Wirt.-Ing. **Hauke Hinrichs**, CEO SMATRICS:

„Wer E wie E-Mobilität sagt, muss auch L wie Ladeinfrastruktur sagen. Eine funktionierende Ladeinfrastruktur ist der entscheidende Schlüssel für einen Massenmarkt E-Mobilität. Die Menschen wollen ihre Fahrzeuge smart und schnell laden – ganz ohne langes Suchen und ohne technische Probleme. Laden soll so einfach sein wie Tanken.“

Die Handlungs- und Entwicklungsfelder im Detail

1. Dringliche gesetzliche Maßnahmen auf den Weg bringen

Je größer die regulatorischen Anforderungen an Ladestationsbetreiber werden, umso eher entwickelt sich der Ausbau der Ladeinfrastruktur zum Flaschenhals der E-Mobilität. Um E-Mobilitätsprojekte wirtschaftlich und mit Erfolg betreiben zu können, müssen im Hier und Jetzt die richtigen Weichen gestellt werden. Andernfalls müssen Betreiber den Strom an ihren Ladesäulen so teuer verkaufen, dass die Attraktivität der E-Mobilität sowohl für Nutzer:innen als auch für Ladeanbieter sinkt. Die Bereitschaft von Investoren, in Ladestationsprojekte zu investieren, würde dies ebenfalls in Mitleidenschaft ziehen.

Ein Beispiel für überbordende Regularien sind etwa verpflichtende **Kreditkartenterminals** für Ladestationen. Die so genannte AFIR-Verordnung der EU wird voraussichtlich die Verpflichtung für Kreditkartenterminals nur mehr bei Schnellladestationen vorsehen. Doch auch diese **braucht es nicht**, denn in Österreich existiert ein etabliertes System mit Ad-hoc-Bezahlung via App und Kreditkarte bereits seit einigen Jahren bei allen relevanten Marktakteuren. Jede Person hat damit einfachen Zugang zur Ladesäule – ganz ohne vorherige Anmeldung. Kreditkartenterminals sind teuer – sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb. Sie hemmen deshalb Investitionen, vor allem bei Standorten mit geringer Nutzerfrequenz.

Was der E-Mobilität in Österreich mehr Tempo bringen würde, wären **gesetzlich geregelte einheitliche Abrechnungsstandards**: In Österreich verrechnen aktuell viele Anbieter nach Ladezeit in Minuten und nicht nach tatsächlichem Verbrauch in Kilowattstunden. Schuld daran ist eine nach wie vor fehlende Eichvorschrift, die Rechtssicherheit bei der Verrechnung bieten würde. Der Entwurf für die Verordnung liegt nach langem Warten mittlerweile vor, doch ist er unzureichend, insbesondere für Bestandshardware, in die in den letzten Jahren Millionen Euro investiert wurden. Was es braucht, ist ein rechtlicher Rahmen, der eine standardisierte und für E-Autofahrer:innen nachvollziehbare Verrechnung ermöglicht.

Es braucht auch **ein durchsetzbares Recht auf eine eigene Ladestation im Wohnungseigentum**. Während Besitzer:innen von Einfamilienhäusern selbst entscheiden können, ob sie in ihrer privaten Garage eine Wallbox installieren möchten, müssen Mieter:innen und Wohnungseigentümer:innen in Mehrparteienhäusern rechtliche Hürden überwinden. Zwar brachte das „Right-to-Plug“ bereits wichtige Verbesserungen, etwa bei der Errichtung von Einzelladestationen bis max. 5,5 kW oder Gemeinschaftsanlagen. Zugleich ist der Weg noch ein weiter: Nach der aktuellen gesetzlichen Regelung kann zum Beispiel die Errichtung einer privaten Schnellladestation auf Flächen der Wohnungseigentümerschaft an der fehlenden Zustimmung Dritter scheitern. Auch für Mieter:innen ist es fast nach wie vor fast unmöglich, gegen den Willen des Eigentümers eine Ladestation zu installieren. Beide Hürden müssen schnellstens beseitigt werden.

Schließlich fehlen **Steuer-Vereinfachungen für Dienstwagenfahrer:innen beim Laden zuhause**: Egal, ob mit dem Dienstwagen beruflich oder privat gefahren wird, der/die Nutzer:in muss auf den eigenen Strom Sachbezug zahlen, wenn die Stromkosten vom Arbeitgeber an Mitarbeiter:innen refundiert

werden. Aus rein technischer Perspektive sind die Verrechnung und Rückzahlung von Heimladungen kein Problem. Jedes Unternehmen muss jedoch aufwendig den so genannten geldwerten Vorteil selbst berechnen und in der Lohnverrechnung entsprechend berücksichtigen. Zugleich sorgt die steuerliche Berücksichtigung von Minimalstbeträgen für erhebliche Mehraufwände. Alternativ müsste der/die Mitarbeiter:in die Kosten von Ladungen zu Hause selbst tragen. Eine wünschenswerte und gerechte Lösung ist ein **jährlicher steuerlicher Freibetrag für Heimladungen**.

2. Energieintegration durch Digitalisierung und Prozesse fit für E-Mobilität machen

Ladestationen sind Anlagen, die insbesondere im High-Power-Bereich (HPC) eine hohe Leistung am Ort der Abgabe erfordern. Der Netzzutritt bzw. die Netzbereitstellung für E-Ladeinfrastruktur stellt dabei heute in Österreich eine große Herausforderung für Infrastrukturerrichter und Verteilnetzbetreiber dar. Durch die aktuellen hohen Anfragen- und Umsetzungsvolumina zeigt sich eine deutliche Überlastung der Verteilnetzbetreiber.

Um sowohl Infrastrukturerrichter als auch Verteilnetzbetreiber zu entlasten, wäre es sinnvoll, **standardisierte Prozesse bei der Infrastrukturerrichtung** zu entwickeln. Aktuell ist der Prozess von der Netzanfrage bis zur Zählermontage in Österreich nicht einheitlich geregelt, sondern wird bei jedem Verteilnetzbetreiber individuell gestaltet. Bei vielen Netzanfragen gibt es bürokratische Hürden. Eine Erleichterung der Errichtung von Infrastruktur sollte hier durch eine österreichweite Standardisierung und Digitalisierung von Prozessen und Umsetzungsregelungen bei den Verteilnetzbetreibern angestrebt werden.

Eine weitere Entlastungs-Maßnahme wäre eine **Stärkung der finanziellen und ressourcenseitigen Ausstattung für Verteilnetzbetreiber**, sodass der E-Mobilität eine hohe Priorität beim Bau von Infrastruktur eingeräumt werden kann. Anerkennung der Kosten bzw. E-Mobility-Performanceziele im Rahmen der Anreizregulierungen stellen aus unserer Sicht gangbare Möglichkeiten dar. Darüber hinaus wäre ein **Open-Data-Portal**, in dem die gesamte Verteilnetzinfrastruktur (Trafos, Mittelspannungsleitungen, etc.) allgemein zugänglich ist, ein großer Benefit, um im Vorfeld die technische Machbarkeit von Standorten zu bewerten bzw. Netzabfragen als Kunde selbstständig durchführen zu können.

Durch die aktuell noch geringe Auslastung an vielen Standorten sind die Gesamtenergiemengen derzeit noch überschaubar. Dennoch entstehen bei der Ladung von Fahrzeugen teilweise hohe Leistungsspitzen. Dafür kann die **Erneuerbaren-Förderpauschale** (ehem. Ökostrompauschale) fällig werden. Diese verursacht enorme **Kosten, die an die Nutzer:innen weitergegeben werden**. Auch wenn die Erneuerbaren-Förderpauschale bis einschließlich 2022 ausgesetzt ist, sollte dies für Ladeinfrastruktur auch langfristig und über den gesamten Abschreibungszeitraum gelten, damit Planungssicherheit herrscht. **Sinn der Erneuerbaren-Förderpauschale ist eine Querfinanzierung von Ökostromanlagen. Dabei wird an öffentlicher Ladeinfrastruktur heute bereits fast ausschließlich mit Grünstrom geladen**. Es erscheint widersinnig, für Infrastruktur, die Ökostrom vermarktet und somit fördert, zusätzlich eine Erneuerbaren-Förderpauschale zu bezahlen. Daher werden Ladestationen oft nicht mit der Leistung errichtet, die für ein attraktives Ladeverhalten notwendig wäre. Zusätzlich führt

die E-Mobilität zu einer CO₂-Reduktion im Verkehrssektor, was wiederum direkt auf die Energiewende einzahlt.

In der Zukunft werden **Elektrofahrzeuge als „Speicher auf vier Rädern“** in die Energieinfrastrukturen integriert werden – sowohl zu Hause als auch in großen Flottenverbänden. Hierbei müssen heute schon die entsprechenden Konnektivitäten und IT-Systeme geschaffen und Schnittstellen definiert werden, um das Elektrofahrzeug nicht nur abhängig von der lokalen Lastsituation zu steuern, sondern in den Energiemarkt und virtuelle Kraftwerke einzubinden, um die Beschaffung zu optimieren oder gar am Ausgleichs- und Regenergiemarkt teilzunehmen. Bei der Umsetzung ist auf **internationale Standards** zu achten, die sich in Entwicklung befinden. Ein zusätzlicher Einbau von lokaler Steuerungshardware ist ein weiterer Kostenfaktor, der nach Möglichkeit vermieden werden sollte.

3. Maximaler Raum für die elektrifizierte Mobilitätswende

Flächenverfügbarkeit an verkehrs- und mobilitätstechnisch guten Lagen sowie die Schaffung weitere Kundenangebote (Speisen, Sanitär etc.) sind Schlüsselfaktoren, die darüber entscheiden werden, ob die elektrifizierte Mobilitätswende bis 2030 gelingen wird. Die Frage nach den besten Standorten beschäftigt die Ladestationsbetreiber bei der Planung eines jeden Infrastrukturprojekts.

Um die E-Mobilität für den Massenmarkt attraktiv zu machen, ist Ladeinfrastruktur in der breiten Fläche essenziell. Dazu müssen **Parkplätze entsprechend ausgerüstet und dem Ladeprozess gewidmet werden**. Aktuell gibt es kaum Verpflichtungen für Gebietskörperschaften und Unternehmen, hier aktiv zu werden und Parkflächen für die Fahrzeugladungen freizugeben. Teilweise werden in den Bauordnungen der Bundesländer Eigner von (halb-)öffentlichen Parkplätzen verpflichtet, bei Neubauten die Parkplätze mit Ladeinfrastruktur auszustatten bzw. Leerverrohrungen vorzusehen. Diese Verpflichtung kann bereits durch langsame Wechselstrom-Ladestationen erfüllt werden. Zum Vergleich: In Deutschland wurde ein deutlicheres Commitment geschaffen. In den Maßnahmen ist eine Eignungsprüfung von Bundes-, Länder- und Kommunenflächen für Ladestationen geplant. Darüber hinaus wird die Erschließung neuer Flächen entlang von Autobahnen geprüft.

Was bereits existiert, aber eines stärkeren Ausbaus bedarf, ist die **Förderung der Verknüpfung von nachhaltigen Verkehrsmitteln**. Beispielsweise fördern die ÖBB heute bereits die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Park-&-Ride-Parkplätzen. So kann beispielweise das Elektrofahrzeug für die Kurzstrecke auf dem Weg zum nächsten Park & Ride-Bahnhof genutzt werden, um dann in urbane Bereiche mit dem ÖPNV zu pendeln. Gleichzeitig wird das Fahrzeug aufgeladen, sodass teilweise sogar ein privater Ladepunkt gar nicht mehr notwendig ist. Es handelt sich um eine klassische Win-Win-Situation.

4. Attraktivierung durch Förderungen

Die Entwicklungen und Pläne der Automobilindustrie lassen keinen Zweifel darüber, dass die Zukunft der Mobilität elektrisch sein wird. Mittlerweile haben nahezu alle Erstausrüster von Elektrofahrzeugen ihr Wasserstoff-Programm aufgegeben, um sich auf den Einsatz von Batterie-Technologie zu fokussieren. Selbst im Schwerverkehr deutet aktuell alles auf eine batterie-elektrische Zukunft hin. Um

den elektrischen Mobilitätswandel voranzutreiben, müssen Fördergelder jedoch in die richtigen Maßnahmen und Projekte investiert werden.

Eine optimale **Steuerungsmöglichkeit für die Energiewende und den Ausbau der E-Mobilität bietet unter anderem die Kraftstoffverordnung (KVO)** – sofern sie ausgebaut und verschärft wird. Die KVO regelt unter anderem, wie Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen Treibhausgase kompensieren müssen. Der zu leistende Ausgleichsbetrag, wenn CO₂-Ziele verfehlt werden, beträgt derzeit 15 Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent. Zum Vergleich, der entsprechende Ausgleichsbetrag in Deutschland beträgt 600 Euro pro Tonne CO₂-Äquivalent.

Unabhängig davon ist es im aktuellen Marktumfeld schwierig bis kaum möglich, Ladestationen kostendeckend zu errichten bzw. zu betreiben. Zum einen kann mit dem aktuellen Fahrzeugvolumen, insbesondere **im ländlichen Bereich abseits von Hauptverkehrsrouten bzw. Ballungszentren, keine gewinnbringende Auslastung** erreicht werden. Zum anderen ist die Ladestation noch kein Massenprodukt, was bei steigender Nachfrage die Errichtungskosten einer Ladestation massiv in die Höhe treibt. Aus diesem Grund müssen **Förderprogramme für öffentliche Ladestationen aufrechterhalten** werden, um eine flächendeckende Infrastruktur bereitstellen zu können – auch wenn diese noch nicht wirtschaftlich ausgelastet werden kann.

5. Die Suche nach qualifizierten Fachkräften

In der Elektromobilität wird wie in allen digitalen Branchen intensiv nach qualifizierten Fachkräften gesucht. Hierbei ist insbesondere Bedarf nach Fachleuten in der IT sowie in der Elektrotechnik. Auch die Universitäten können weder mit dem Tempo mithalten noch genügend Fachkräfte hervorbringen. Hinzu kommt, dass häufig das Potenzial von ausländischen Fachkräften nicht genutzt werden kann. Umständliche und langwierige bürokratische Prozesse stehen ihrem Einsatz im Weg.

Zum einen braucht es Ausbildungsprogramme und Lehrgänge für Berufe mit elektrotechnischem Hintergrund. Selbiges muss auch in Form von Bildungs- bzw. Studienwegen für IT-Berufe erfolgen. In beiden Fällen sollten bereits **Spezialisierungen für die branchenspezifischen Anforderungen der E-Mobilität** angeboten werden. Zum anderen muss die Anwerbung von ausländischen Fachkräften stark vereinfacht werden (vereinfachter Zugang zur Rot-Weiß-Rot-Karte, Klassifizierung als Mangelberufe bzw. systemkritische Berufsgruppen).

Den gesamten Masterplan sowie Fotos der Präsentation finden Sie zum Download unter <https://smatrics.com/presse>. Verwendung der Fotos honorarfrei im Rahmen aktueller Berichterstattung unter Angabe des Copyrights © Himmelhoch.

Über VERBUND

VERBUND ist Österreichs führendes Energieunternehmen und einer der größten Stromerzeuger aus Wasserkraft in Europa. Rund 97 Prozent des Stroms erzeugt das Unternehmen aus erneuerbaren Energien, vorwiegend Wasserkraft. VERBUND handelt in 12 Ländern mit Strom und erzielte 2021 mit rund 3.200 Mitarbeiter:innen ein Konzernergebnis von rund 874 Mio. Euro und ein EBITDA von rund 1.579 Mio. Euro. Mit Tochterunternehmen und Partnern ist VERBUND von der Stromerzeugung über den Transport bis zum internationalen Handel und Vertrieb aktiv. Seit 1988 notiert VERBUND an der Börse Wien, 51 % des Aktienkapitals besitzt die Republik Österreich.

VERBUND ist der entscheidende Player für das Gelingen der Energiewende in Österreich. Die dafür anstehenden Herausforderungen verlangen eine geschlossene Ausrichtung des gesamten Unternehmens, den VERBUND mit der Mission V vorantreibt. Die Mission V ist ein langfristiges und umfassendes Transformationsprogramm und steht für den Willen, der Klimakrise als Kraft der Wende entgegenzutreten. Dieses Programm basiert auf der VERBUND-Strategie 2030 mit ihren drei Stoßrichtungen: Der Stärkung des integrierten Heimmarkts, dem Ausbau erneuerbarer Energien in Europa und der Etablierung als europäischer Wasserstoffplayer. Mit der Mission V forciert VERBUND das Erreichen der strategischen Ziele 2030 und stellt deren Umsetzung sicher. Weitere Informationen:

www.verbund.com

Über SMATRICS

SMATRICS GmbH & Co. KG, ein Tochterunternehmen des VERBUND aus Österreich und der deutschen EnBW (Energie Baden-Württemberg AG), ist einer der führenden internationalen E-Mobilitäts-Dienstleister in den Bereichen Infrastruktur-, Service- und IT-Dienstleistungen. SMATRICS bietet als 360°-Anbieter seit 2012 Kompetenz entlang der gesamten e-mobilen Wertschöpfungskette: von Planung, Rollout, Betrieb und Field Service von Ladeinfrastruktur, über 24/7 Hotline, Tarifierung, Apps und Abrechnung für Elektromobilist:innen. Partnerunternehmen profitieren von SMATRICS Leistungen im Full-Service oder nehmen auf Wunsch Teilbereiche mittels „Powered by SMATRICS“ in Anspruch. In Österreich betreibt SMATRICS mit der EnBW in einer eigenen Gesellschaft, der SMATRICS EnBW, das größte flächendeckende High-Speed-Ladnetz entlang von Autobahnen und in Ballungszentren. Zu den bestehenden 250 DC und HPC Ladepunkten werden bis Jahresende 150 neue dazukommen. Der Strom an den SMATRICS EnBW Ladestationen stammt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien des VERBUND. SMATRICS ist ein schnell wachsendes Green-Tech-Unternehmen mit aktuell 120 Mitarbeiter:innen. Alle Infos unter smatrics.com

Medienkontakt

Mag. Ingun Metelko, VERBUND AG

Tel.: +43 (0) 50313 53748

Mobil: +43 (0) 664 380 92 69

ingun.metelko@verbund.com

Mag. Brunhild Gabriel, SMATRICS

Mobil: +43 (0) 664 883 62 811

brunhild.gabriel@smatrics.com

Dr. Julian Ausserhofer, Himmelhoch GmbH – Text, PR und Event

Mobil: +43 (0) 650 400 29 33

julian.ausserhofer@himmelhoch.at