

Panel 1.2.: Interoperables Ladenetz in Österreich: Wo sind die Ladegrenzen

Manfred Münzberger (EBE Mobility & Bve): Punktueller Laden und ad-hoc-Zahlung wird Pflicht. – Marcella Kral (ÖAMTC): Ladekompass des ÖAMTC schafft Preistransparenz. – Kurt Sigl (BEM): Netze, Netze und nochmal Netze.

Rechtliche Rahmenbedingungen: Anforderungen steigen

Manfred Münzberger (EBE Mobility & Bve) präsentierte dem Fachpublikum eine Übersicht über die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ladeinfrastruktur. Übergeordnet stehen die Pariser Klimaziele, die EU-Ziele für die Treibhausgasreduktion (»Fit for 55«) und die EU-Flottenziele für die CO₂-Reduktion. Letztere beträgt für PKW 25 % bis 2025 und 55 % bis 2030. Im Sinne dieser Zielsetzungen sieht die EU-Gebäuderichtlinie eine Ladestationspflicht für Wohngebäude und Nicht-Wohngebäude vor. Bei neuen Gebäuden und Gebäude mit umfassender Reservierung gilt diese bereits ab 10 Parkplätzen, bei Bestandsgebäuden erst ab 20. Die Details festzulegen obliegt den einzelnen Mitgliedstaaten, deren spezifischen Bauordnungen zu beachten sind, wie Münzberger ausführte.

Auch für öffentliche Ladepunkte steigen die Anforderungen: Gemäß der AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) sollen künftig an allen öffentlichen Ladestationen punktueller Laden und ad-hoc-Zahlungsmethoden zur Verfügung stehen, d.h. die E-Auto-Fahrer sollen den Ladepunkt spontan nutzen können, ohne einer dauerhafte Vertragsbeziehung mit dem Betreiber eingehen zu müssen. Außerdem sollen Ladestellenbetreiber den Kunden Echtzeit-Informationen über Verfügbarkeit, Wartezeiten und Preise zur Verfügung stellen.

Jeder muss laden können

Projektbeispiele für die Umsetzung der AFIR finden sich auf Rastplätzen der ASFINAG, etwa ganz aktuell in Roggendorf (A1) und Hausruck (A8). ASFINAG-Podiumsteilnehmer Kurt Portschy wies darauf hin, dass die ASFINAG nicht selbst als Mobilitätsanbieter auftritt. Stattdessen gibt es entsprechende Ausschreibungen. Die Anforderungen für die ASFINAG sind jedoch sehr konsequent: „Jeder muss laden können, egal ob ein nationaler oder internationaler Kunde“, stellte Portschy klar. „Wir erwarten uns ad-hoc-Zahlungsmöglichkeiten, nationale und internationale Verrechnungen genauso wie das Bezahlen mit Flottenkarten.“ Auch neue integrative Dienstleistungen für Fahrzeugflotten sind in Prüfung. Aktuell sind am Netz der ASFINAG 220 Ladepunkte in Betrieb, diese Zahl möchte die ASFINAG in den kommenden Jahren mehr als verzehnfachen.

Auch der ÖAMTC auf nationaler Ebene und der Mineralölkonzern Shell auf internationaler Ebene bauen Ladeinfrastruktur zügig aus. „Wir haben nie eigene Tankstellen besessen. Dass wir selbst Ladestationen errichtet haben, kam aus der Not heraus“, berichtete Marcella Kral (ÖAMTC). Diese Ladepunkte stehen nicht laut Kral nicht nur den Mitgliedern zur Verfügung. Kral wies außerdem auf den Ladekompass hin, der E-Fahrzeugnutzern Orientierung im Tarif- und Preisdschungel der zahlreichen Anbieter gibt. Auch für Johann Pirstinger (Shell) ist die Frage zum Ausbau der Ladeinfrastruktur keine Frage mehr. Shell baut europaweit mittels eines Masterplans zügig eine Schnellladinfrastruktur auf und kümmert sich auch um das LKW-Laden.

Nächste große Herausforderung: Netze

Nachdem immer mehr elektrische Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind und eine stetig wachsende Zahl an Ladepunkten installiert ist, liegt die große Herausforderung im dritten Baustein der Elektromobilität: „Netze, Netze und nochmal Netze“, wie der aus Deutschland zugeschaltete Kurt Sigl (BEM) es auf den Punkt brachte. Deutschland habe lange geschlafen und jetzt versuche man verzweifelt aufzuholen. Auch Shell steht laut Pirstinger an 40 österreichischen Standorten in den

Startlöchern: „Wir warten nur auf den Strom.“ Gerrit Pürstl von Siemens bestätigt: „Technisch und mit den bestehenden Normen und Standards ist die Industrie gut ausgestattet. Auch die Lieferfähigkeit beginnt sich, nach der Krise, wieder zu normalisieren. Er sieht jedoch auch: „Wir haben zukünftig mehr Bedarf an Kapazität, als die Netze bereitstellen können.“

Neben der Notwendigkeit des Netzausbau waren sich die Teilnehmer darin einig, dass der Zugang zur Elektromobilität im Allgemeinen und der Ladeinfrastruktur im Speziellen einfacher, transparenter und bezahlbarer werden muss. Die Digitalisierung bietet hierfür laut den Experten einen wichtigen Hebel.