

austriatech

Ökosystem E-Mobilität: Maßnahmen und Umsetzungen

Philipp Wieser

Team Leader Decarbonisation & Vehicle Technologies

**Alternative Antriebe im Logistikbereich
und Personentransport / 10.10.2022**

Elektromobilität in Österreich: Rückblick 2022 (1/2)

- **Umsetzungsschritte im Zuge des Mobilitätsmasterplans 2030**
 - Ausarbeitung Maßnahmenplan + Bewertung und Zielerreichung
- **Maßnahmenentwicklung zur nationalen Umsetzung der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)**
- Stark verbesserte Vernetzung von unterschiedlichen St...
- Inkrafttreten der RVS 03.07.21 Ladeinfrastruktur für E...
- **Novellierung des WEG (Wohnungseigentumsgesetz)**
 - Right to Plug → starke Verbesserung bei Installation von...
- Sachbezugsbefreiung für das Laden von Dienstwagen zuha...

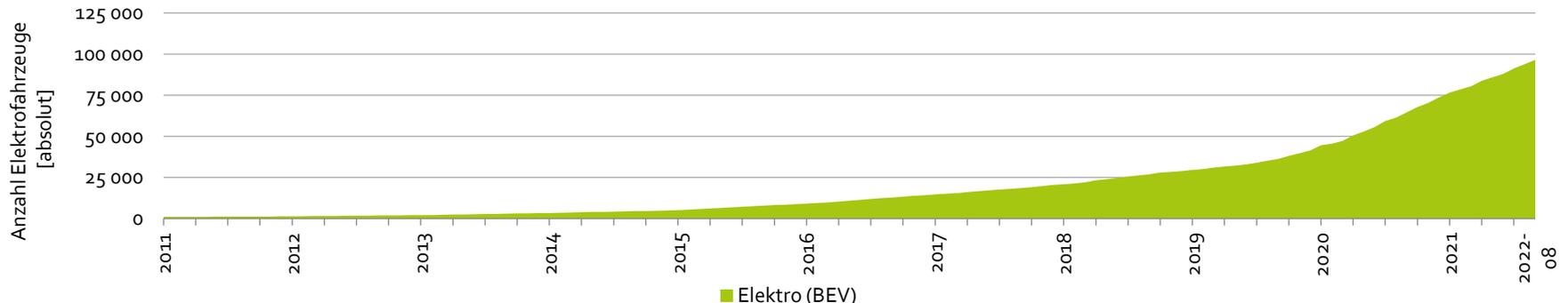
Förderprogramme
E-Mobilitätsoffensive 2022

EBIN

ENIN

Elektromobilität in Österreich: Rückblick 2022 (2/2)

- **Q4/2022 → zwei Meilensteine als Basis für nächste Schritte**
 - 1. 100.000** Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) auf Österreichs Straßen
 - 2. > 2%** des gesamten PKW-Bestands sind Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV)
 - Überschreitung der 1% Marke: 03/2021 (→ 18 Monate für Verdoppelung)
 - Überschreitung der 0,5% Marke: 09/2018 (→ 30 Monate für Verdoppelung)



Bundesinitiativen: Wie geht es 2022+ weiter?

Ausarbeitung Maßnahmenplan

- **Start der Maßnahmen: laufend bzw. Q3/Q4 2022**
- **Fokus der Maßnahmen:**
 1. Ladeinfrastruktur auf A+S Netz
 2. Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden
 3. Weiterentwicklung der Förderprogramme
 4. Nutzer:innenfreundlichkeit, Transparenz, faire Bezahlmethoden

Bundesinitiativen: Wie geht es 2022+ weiter?

Ausarbeitung Maßnahmenplan

- Start der Maßnahmen: laufend bzw. Q3/Q4 2022
- Fokus der Maßnahmen:
 1. **Ladeinfrastruktur auf A+S Netz**
 2. **Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden**
 3. **Weiterentwicklung der Förderprogramme**
 4. Nutzer:innenfreundlichkeit, Transparenz, faire Bezahlmethoden

Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Grundlagen

- Konzeption und Initiierung einer Koordinationsstelle für E-Mobilität
- Fokuspunkte:
 - Ladeinfrastruktur
 - Monitoring
 - Vernetzung
 - Aufklärung / Sichtbarkeit

Beispiel Deutschland:



Quelle: BMDV/NOW GmbH
<https://nationale-leitstelle.de/>

Phase I

Konzeption und Initiierung
/ Sichtbarkeit

Phase II

Maßnahmen und Instrumente
/ graduelles Wachstum

Phase III

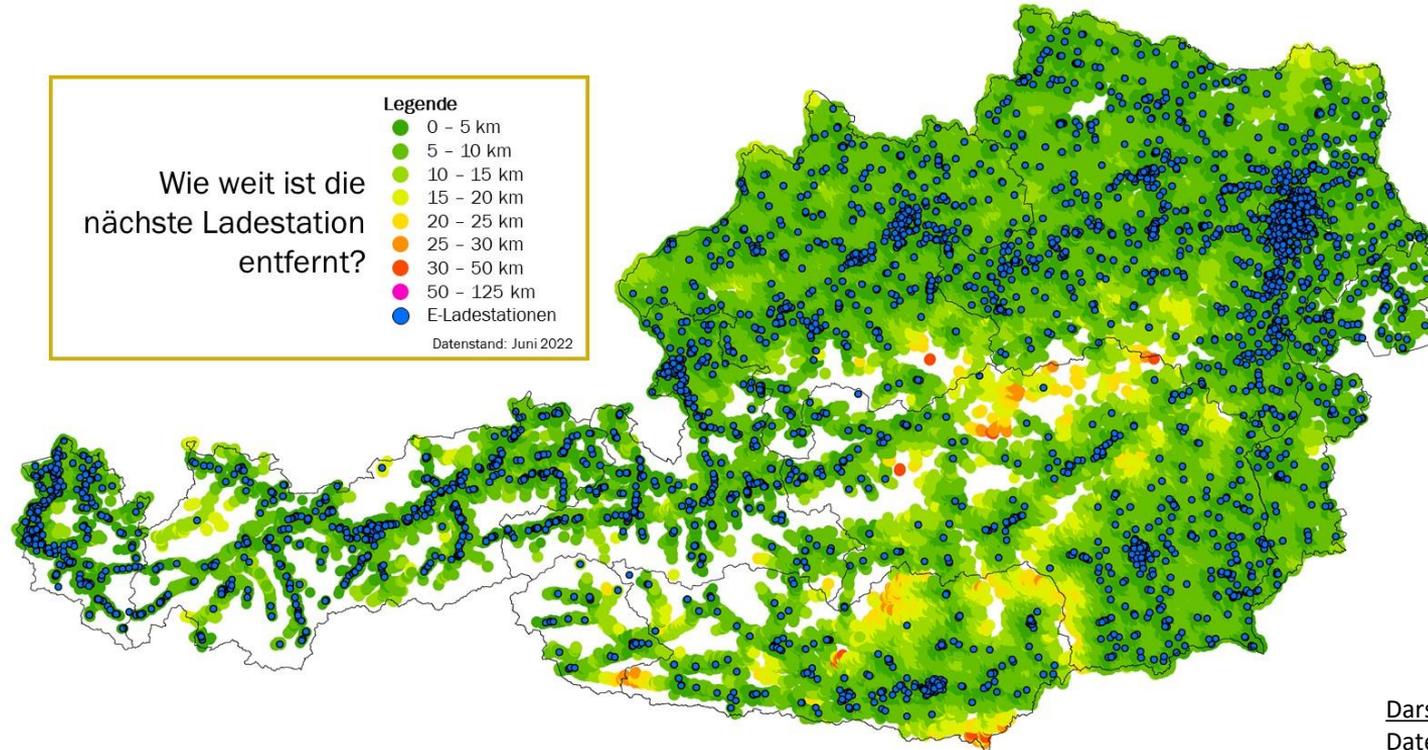
Vollumfängliche nationale
Koordinationsstelle

Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Inhalte

- **Ladeinfrastruktur**
 - Fokus auf spezifische Bereiche → inkl. Förderungen
 - Einsatz für Standards, Leitfäden, recht. Anpassungen
- **Monitoring**
 - Stärkerer Fokus auf Tools und Instrumente + Erweiterung des Zielpublikums
- **Vernetzung**
 - Ab sofort: aktive Zusammenarbeit und neue Verknüpfungen
- **Aufklärung / Sichtbarkeit**
 - Publikationen, FAQs, neutrale Kommunikation von Fakten



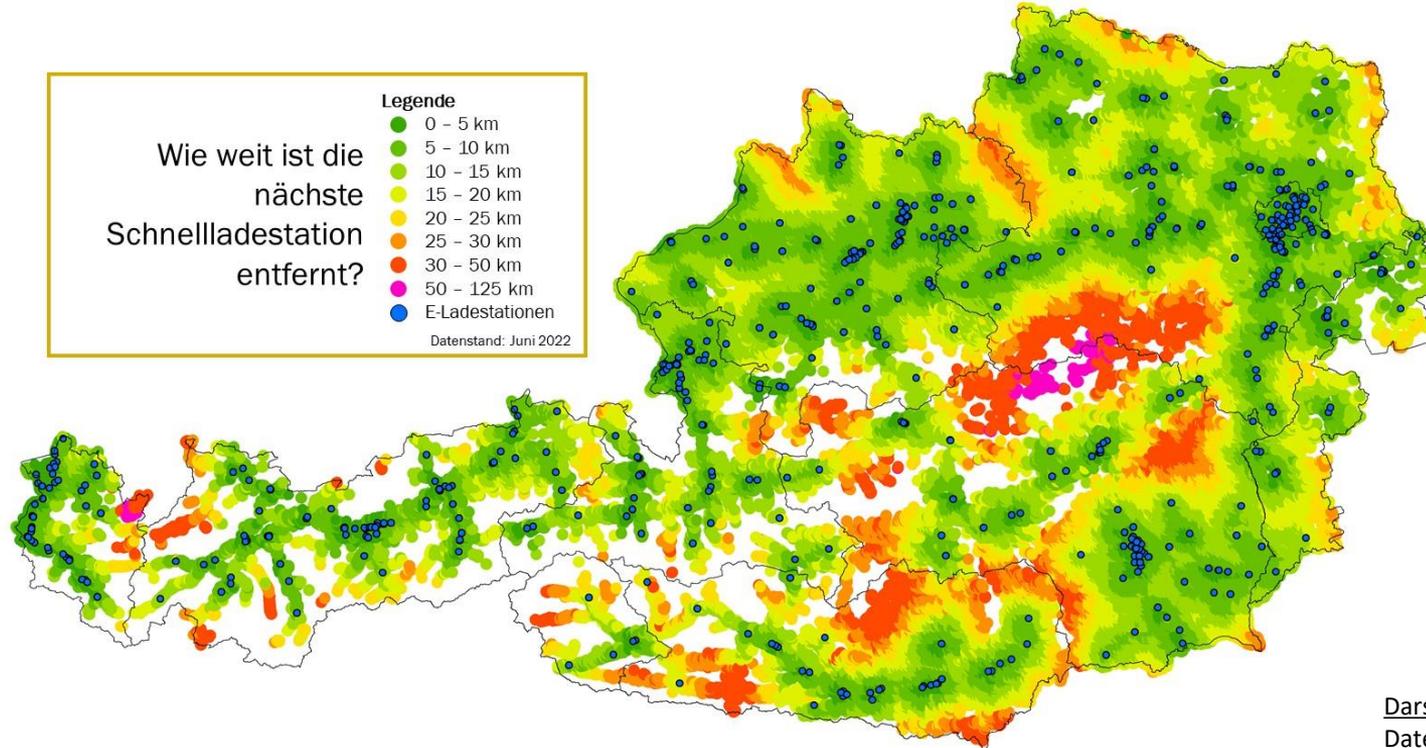
Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Ladeinfrastruktur (1/3)



Darstellung: AustriaTech

Daten: E-Control

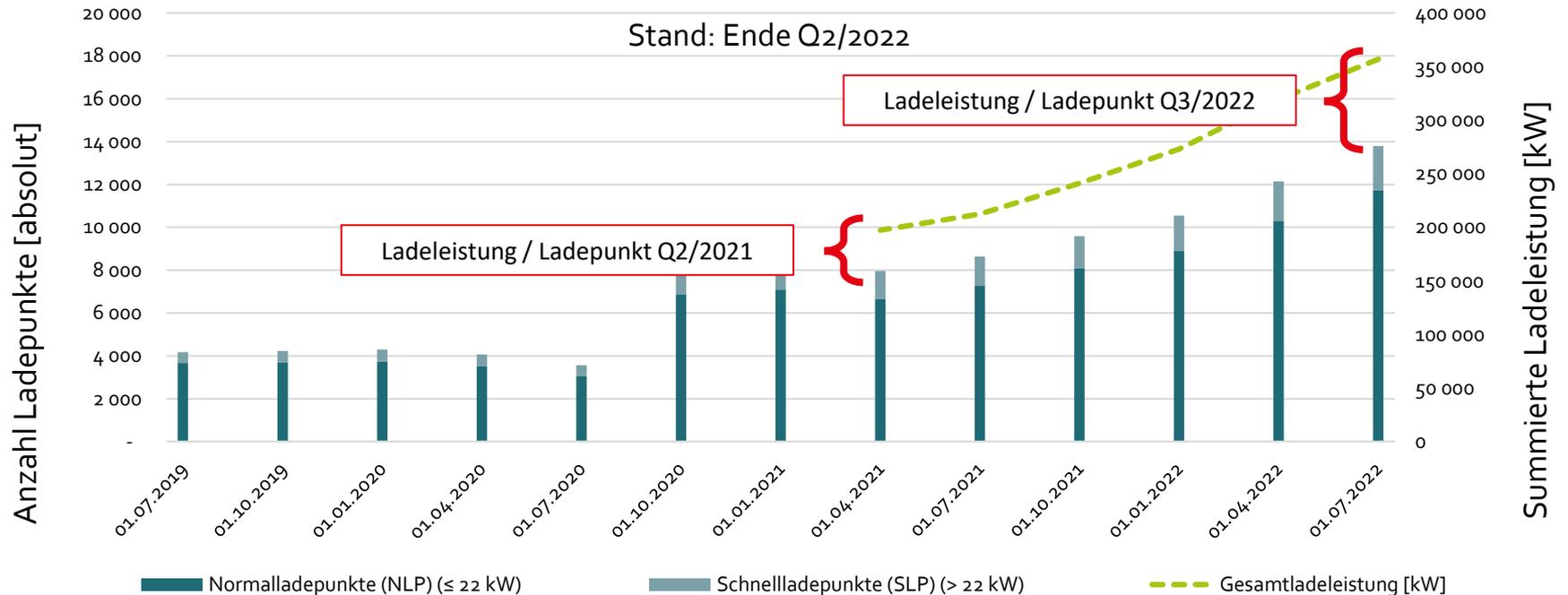
Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Ladeinfrastruktur (2/3)



Darstellung: AustriaTech

Daten: E-Control

Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Ladeinfrastruktur (3/3)



Darstellung: AustriaTech

Daten: E-Control

Ladeinfrastruktur: Zielerreichungs-Shift in Deutschland

*„Entscheidend sei, dass die **Leistungsfähigkeit** der Ladepunkte immer weiter zunimmt, betont Timo Sillober, Chief Sales and Operations Manager beim Energieversorger EnBW am Mittwoch bei einem hybriden Pressegespräch.*

Statt 11 oder 22 kW würden immer mehr Anlagen mit mehreren Hundert kW installiert.

Dementsprechend würden weniger Ladepunkte im Netz gebraucht. „Hochgeschwindigkeits-laden passt in den Alltag der Menschen“, sagt Sillober. „Denn damit können sie überall dort schnell ausreichend Strom für die Alltagsfahrten der kommenden ein bis zwei Wochen nachladen, wo sie ohnehin mit ihrem Fahrzeug stehen – zum Beispiel während des Einkaufs.“

Ein Schnellladepunkt pro 100 E-Fahrzeuge sei nötig, mehr nicht, meint Sillober. Die Bundesregierung geht bei ihren Berechnungen bisher von einem Verhältnis von 1:15 aus.“

Ladeinfrastruktur: Zielerreichungs-Shift in Deutschland

*„Entscheidend sei, dass die **Leistungsfähigkeit** der Ladepunkte immer weiter zunimmt, betont Timo Sillober, Chief Sales and Operations Manager beim Energieversorger EnBW am Mittwoch bei einem hybriden Pressegespräch.*

Statt 11 oder 22 kW würden immer mehr Anlagen mit mehreren Hundert kW installiert.

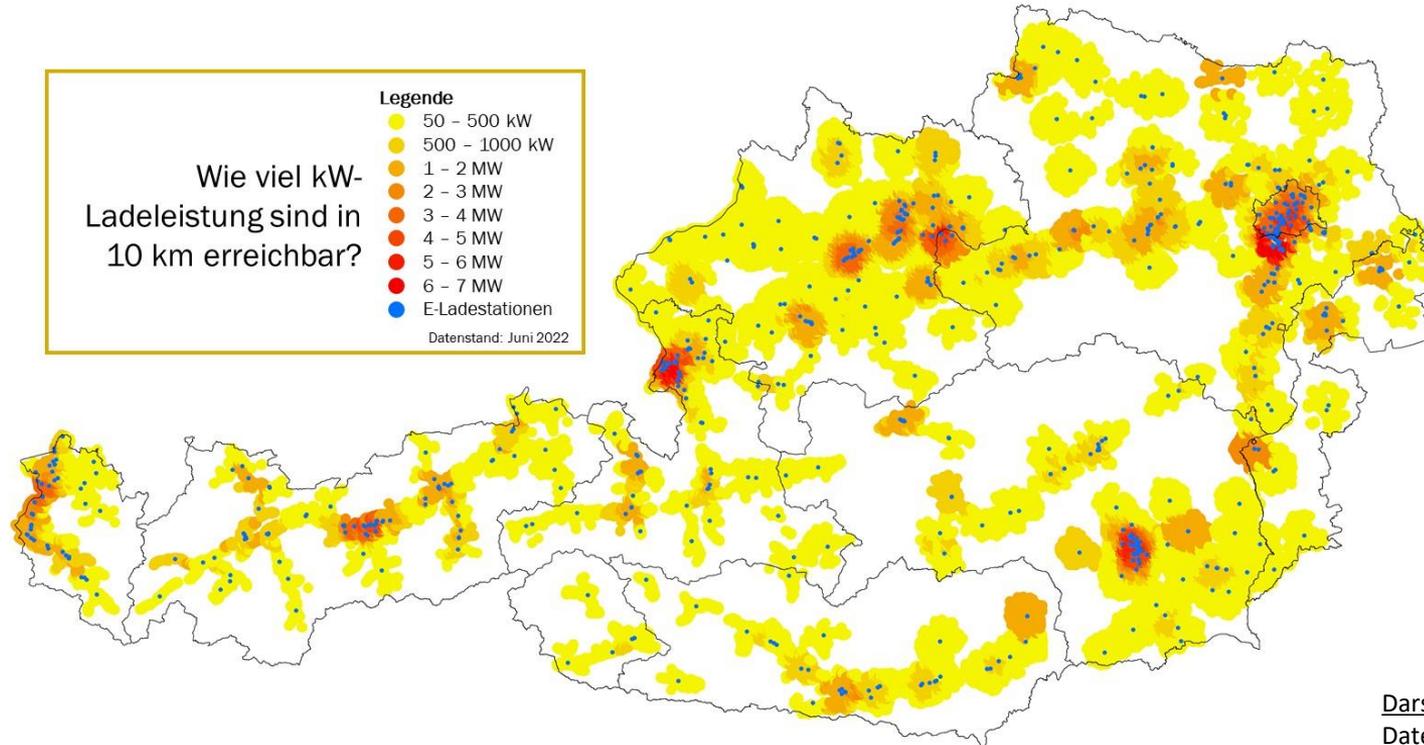
Dementsprechend würden weniger Ladepunkte im Netz gebraucht. „Hochgeschwindigkeits-laden passt in den Alltag der Menschen“, sagt Sillober. „Denn damit können sie überall dort schnell ausreichend Strom für die Alltagsfahrten der kommenden ein bis zwei Wochen nachladen, wo sie ohnehin mit ihrem Fahrzeug stehen – zum Beispiel während des Einkaufs.“

Ein Schnellladepunkt pro 100 E-Fahrzeuge sei nötig, mehr nicht, meint Sillober. Die Bundesregierung geht bei ihren Berechnungen bisher von einem Verhältnis von 1:15 aus.“



Leistung pro Ladepunkt wird stark ansteigen → für M1 + N1 (+N2/M2?) nutzbar!

Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Ladeinfrastruktur (4/4)



Darstellung: AustriaTech

Daten: E-Control

AFIR-Ziele für PKW und LNF

Stand: 07/2021

Zeitpunkt	TEN-T Kernnetz		TEN-T erweitertes Netz	
	BEV	H2	BEV	H2
2025	max. 60 km			
	> 300 kW/Standort			
	min. 1 LP \geq 150kW			
2030	max. 60 km	max. 150 km	max. 60 km	max. 150 km
	> 600 kW/Standort	1 Säule \geq 700 bar	> 300 kW/Standort	1 Säule \geq 700 bar
	min. 2 LP \geq 150kW		min. 1 LP \geq 150kW	
2035			max. 60 km	
			> 600 kW/Standort	
			min. 2 LP \geq 150kW	

AFIR-Ziele für SNF

Stand: 07/2021

10/2022
EU-Verkehrsausschuss:
mehr Ambition!
 - H2: 100km
 - 3 Jahre vorher
 - strikte nat. Pläne

Zeitpunkt	TEN-T		TEN-T erweitertes Netz	
	BEV		BEV	H2
2025	max. 60 km			
	> 1.400 kW/Standort			
	min. 1 LP ≥ 350kW			
2030	max. 60 km	max. 150 km	max. 60 km	max. 150 km
	> 3.500 kW/Standort	1 Säule ≥ 700 bar	> 1.400 kW/Standort	1 Säule ≥ 700 bar
	min. 2 LP ≥ 350kW		min. 1 LP ≥ 350kW	
2035			max. 60 km	
			> 3.500 kW/Standort	
			min. 2 LP ≥ 350kW	

Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Stimmen und Entwicklungen

- **MAN-Geschäftsführer Vlaskamp (10/2022)**
 - 2024 Start für N3: abhängig von MCS/Mega Watt Charging (Vollladung in 45 Minuten)
 - H2/BEV: Vorteil für batterieelektrische LKW aufgrund von TCO
- **Studie „the dawn of electrified trucking“ von PwC (09/2022)**
 - 2025: TCO von BEV-LKW > Diesel-LKW
 - 2035: 70% Marktanteil für E-LKW (N2+N3)
 - MCS: 400 Kilometer Reichweite in 30 Minuten
- **CV Charging Europe (TRATON, Daimler, Volvo)**
 - bis 2027: 1.700 Ladepunkte mit sehr hohen (350 kW?) Ladeleistungen

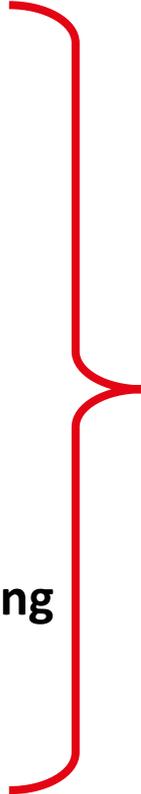
Zentrale Koordination der nationalen Elektromobilitätsagenden – Vernetzung + Instrumente

- **Neue Leitfäden**

- Kommunen / Gemeinden / Regionen
 - Fokus auf Integration von lokalen Treibern
- Städte und städtische Betriebe
 - Fokus auf Ladeinfrastruktur-Ziele und Instrumente/Tools
- Unternehmen → Logistik/Flotten/Best Practice
- Bevölkerung / Nutzer:innen

- **Faktenbasis / Plattform für Information und Aufklärung**

- Aufbau Vertrauensbasis + Neutralität im Mittelpunkt
- Niederschwellige, regelmäßige, verteilbare Inhalte



Start der Arbeiten:
noch 2022

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Vortragender

Philipp Wieser, MSc | Teamleader Decarbonisation & Vehicle Technologies

T: +43 1 26 33 444-41 | M: +43 676 79 22 630

E-Mail Adresse: philipp.wieser@austriatech.at

Kontaktadresse

Raimundgasse 1/6
1020 Wien, Österreich

T: +43 1 26 33 444

office@austriatech.at

