

Öffentliche Ladeinfrastruktur in Wien – Ausbau bis 2020

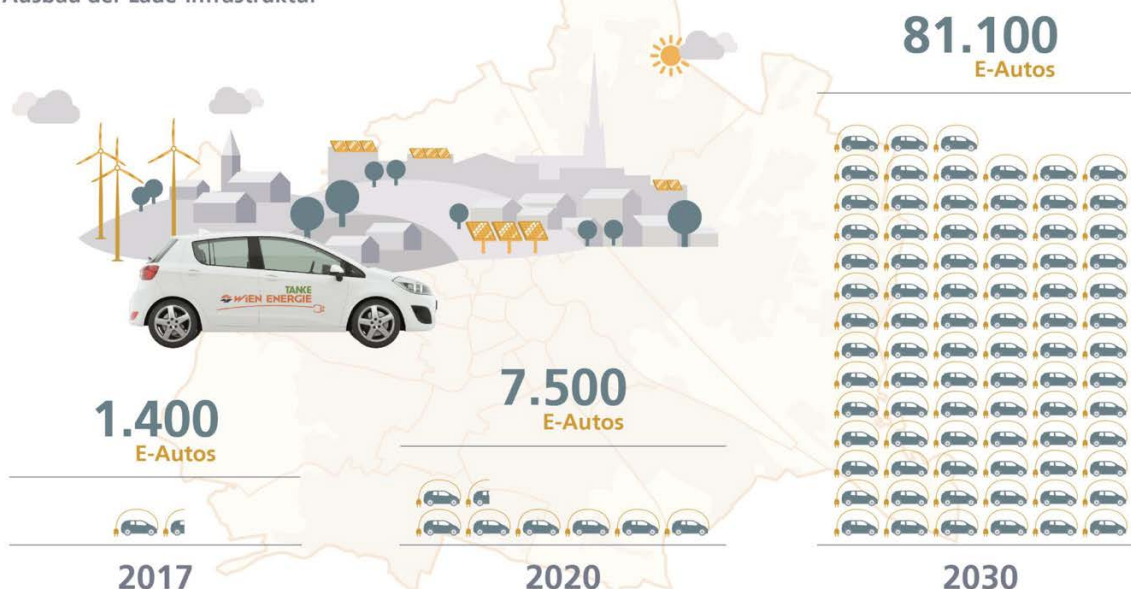
Das **Projekt** fußt auf einer Ausschreibung der Stadt Wien (MA33) – Dienstleistungskonzession für Bau und Betrieb von Elektrotankstellen im öffentlichen Raum. In einem zweistufigen Ausbauplan werden zunächst 115 Stationen (5 pro Bezirk) bis Mitte 2018 errichtet. In der zweiten Phase erfolgt eine bedarfsorientierte Erweiterung auf bis zu 500 Standorte. Ein Standort versorgt zwei Stellplätze mit jeweils 11kW, gekennzeichnet sind die Parkplätze mit Halten-Parken verboten von 8-22 Uhr ausgenommen E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs. Die Abrechnung erfolgt über ein Zeit-/Leistungsmodell, es wird einen Tag- und einen Nachttarif geben.

Vor dem **Hintergrund** der steigenden Zulassungszahlen (größere Modellvielfalt, sinkende Anschaffungskosten, mögliche Fahrverbote, Umweltverträglichkeit, zunehmende Betrachtung der Gesamtkosten) will die Stadt ein Basisladenetz für E-Fahrzeuge schaffen. Klar ist, dass die Nachfrage nach Lademöglichkeiten nur mittelfristig im öffentlichen Raum gedeckt werden kann – eine Schlüsselrolle kommt hier den Primärstellplätzen in privaten Garagen zu.

Entwicklung der E-Autos in Wien



Prognose bei politischer Förderung und forciertem Ausbau der Lade-Infrastruktur

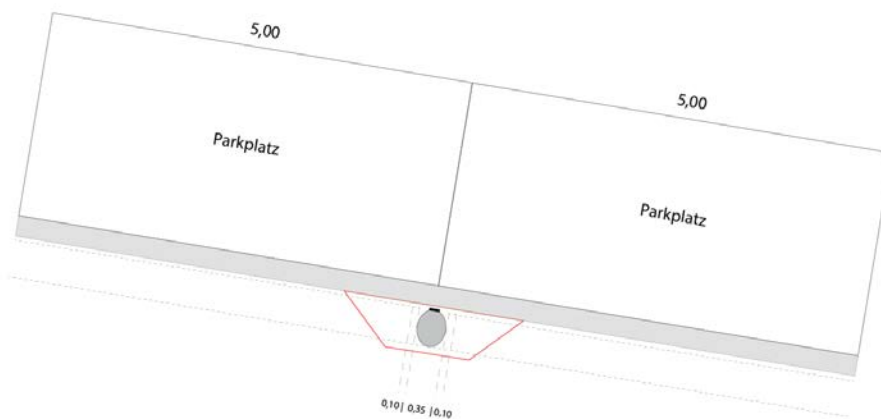


Auftraggeber: Wien Energie, Quelle: TU Wien, 2017

APA-AUFTRAGSGRAFIK

Bei der **Standortwahl** werden Grundvoraussetzungen, Standort- und Ausschlusskriterien unterschieden. Zu ersteren zählen die Möglichkeit der Herstellung einer Stromversorgung zu wirtschaftlich tragbaren Kosten (kurze Leitungswege, wenig belastete Kabel, geringe Grabungs- und Wiederherstellungskosten), eine Restbreite von mindestens 2m (mehr in Einkaufsstraßen) bei Errichtung am Gehsteig, sowie Längsparkordnung. Standorte

sind generell dann attraktiv, wenn sie sowohl tagsüber als auch in den Nachtstunden genutzt werden – eine Mischung von Frequenzbringern sowie eine kritische Masse an BewohnerInnen in der unmittelbaren Umgebung ist daher wichtig. Zusätzlich wird auf Anknüpfungspunkte an den öffentlichen Verkehr (bzw. andere Mobilitätsangebote), Öffentlichkeitswirksamkeit & Frequenz geachtet. Hinzu kommen eine Reihe von Ausschlusskriterien: Anrainerparkplätze, Radverkehrs- und Abstellanlagen (Versetzung letzterer in Ausnahmefällen), genehmigte Schanigärten, Verkehrs- und Großprojekte, Einbauten, Vorbehalte von Bezirken, Behörde und Interessensvertretungen.



Schematische Darstellung der Situierung der Ladesäule

Ein wichtiger Teil des Projekts ist die **Beteiligung** von Bürgerinnen und Bürgern. Aktuell funktioniert dies über die Website 1000.wienenergie.at und ein Gutscheinmodell, das zur Unterstützung der Finanzierung der Ladeinfrastruktur ins Leben gerufen wurde und auf den Erfahrungen der Bürgerkraftwerke basiert. Hierbei können Pakete im Wert von 250 Euro erworben werden, diese werden jährlich in Form von Gutscheinen im Wert von 55 Euro (65 für Wien Energie KundInnen) über einen Zeitraum von 5 Jahren rückerstattet. Das Modell wird sehr gut angenommen, 3 Tranchen sind ausverkauft. Für Phase 2 des Ladeinfrastrukturausbaus sind direktere Beteiligungsformen, auch in Bezug auf die Standortwahl angedacht.

Wien Energie bietet auch **Lösungen für Ladeinfrastruktur** speziell für Bauträger, Hausverwaltungen und Gewerbetreibende die kostengünstig – auch in Bestandsbauten – installiert werden kann und direkt mit den Bestandnehmern verrechnet wird.

Kontaktieren Sie mich gerne bei Rückfragen unter:
paul.gredler-oxenbauer@wienenergie.at