



BieM 2019



Mission und Aufgabe

Die Bundesinitiative eMobility Austria ist der unabhängige eMobility-Cluster für Unternehmen, ExpertInnen und Wissenschaft in Österreich.

Austausch, Vernetzung und Kooperationen zur Umsetzung der Paris-Ziele, mit dem Primärhandlungsfenster »eMobility« stehen im Mittelpunkt der BieM-Strategie. Im Bezug auf Verkehr und Mobilität greift die BieM aktuelle Themen aus den Bereichen Technik, Ladeinfrastruktur, eFahrzeuge und Mobilitätslösungen branchenübergreifend auf, stellt diese zur Diskussion und unterstützt Best Practice-Beispiele im gesamten Bundesgebiet. Verkehr und Mobilitätswende und die damit verbundenen gesellschaftspolitischen Anliegen werden ebenso behandelt wie Nachhaltigkeit und Generationenverantwortung.

Die vier Schwerpunkte:

- eMobility
- Green Energy
- Intermodality
- Nachhaltigkeit und Generationsverantwortung



Bei allen redaktionellen Beiträgen und Schaltungen möchten wir hinweisen, dass aus Gründen der leichteren Lesbarkeit die männliche Sprachform verwendet wird. Sämtliche Ausführungen gelten natürlich in gleicher Weise für die weibliche.

INHALT



„Drehen ein großes Rad!“

»Biem4Future« – der Herbstkongress der Bundesinitiative Elektromobilität setzt Maßstäbe:



Wie übermittelt man einem Goldfisch die Elektromobilität?

1. Kamingspräch der Biem in Wien



Es geht darum den Menschen abzuholen

2. Kamingspräch der Biem in Wien



Emissionen oder »How dare you«?

3. Kamingspräch der Biem in Wien



Ladehemmung?

4. Kamingspräch der Biem in Wien



Kamingspräche in der Region

Sehr erfolgreicher Start der Kamingspräche in Tirol

09

ZhiDou&Cenro – die umweltbewussten Alternativen:
Kleiner Flitzer groß im Kommen

13

iET Consulting

17

FEMCharge:

Gender- und diversitätsgerechte Positionierung und Ausstattung von Ladeinfrastruktur

Vernetzung durch den ElektroMobilitätsClub Österreich:
Gemeinsam bewegen wir die e-Mobilität

E-Learning-Weiterbildung im Bereich Elektromobilität:
e-Mob-Train – ein elektrisierender Kurs!

18

Der neue Renault Zoe:
Schnelleres Laden, größere Reichweite und modernste Technik

19

Das Leitprojekt Ultimob
Ultimative Integrierte Mobilitätslösungen

20

Siemens begleitet Umstieg auf Elektromobilität:
Intelligente Ladeinfrastruktur

Investieren Sie in die Zukunft:
movelo: Betriebliche Mobilität

21

Biem & Partner:
e-Mobility-Check

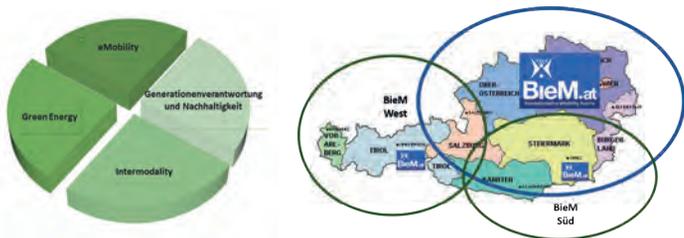


Rückblick 2019

Der Jahresbericht der BiEM ist jedes Jahr ein Highlight zur „Gesamtschau“ der Aktivitäten der BiEM. Auch das Jahr 2019 war ein forderndes, dynamisches und ereignisreiches Jahr und der Vorstand blickt freudig und auch zufrieden auf das Geleistete zurück. Mit viel Kraft und Motivation wurden von unserem Vorstandskollegen Geri Windisch die ersten beiden Kamingespräche in Tirol geplant und umgesetzt. In Tirol ist uns die Kooperation mit bestehenden Organisationen sehr wichtig und konnte auch anschaulich gelebt werden. Bündelung statt Competition, Brücken bauen statt Wettbewerb! Das ist Gebot der Stunde, um Lösungen voranzutreiben.

Mit der „BiEM4Future“, dem Konferenzformat der BiEM, ist auch heuer wieder ein Meilenstein mit exzellenten Podiumsgästen und einem Besucherrekord gesetzt worden.

2019 stand das Thema Klima wieder an prioritärer Stelle und hat mit Madrid ein eher unrühmliches Ende genommen. Die Empfehlungen der BiEM zum NEKP sind an alle wichtigen Stakeholder ausgesendet worden und ein intensiver Prozess des Austausches ist im Gange. Das kleine Österreich hat in den letzten Jahren viel erreicht und eine große Zahl von „best practice“-Modellen. Mit etwas Mut und Umsicht kann Österreich den bestehenden Rückstand aufholen und mit Innovationen im



Besondere Highlights der BiEM 2019 – der Vorstand berichtet:



Vorstand der BiEM,
Frau DI Angelika Rauch

Neben den Themengebieten zur Elektromobilität war das Jahr 2019 für die BiEM auch ein Schwerpunktjahr für wichtige Grundsatz-Themen der Mobilität. Neben den neuen technischen Lösungen, mit denen bestehende Herausforderungen im Mobilitätssystem gelöst werden sollen, muss auch bewusst auf Nutzer und Nutzerinnen und äußere Rahmenbedingungen („Governance“) eingegangen werden, um die Mobilitätswende zu schaffen. MaaS-Systeme werden als wesentlicher Bestandteil einer neuen Mobilität gesehen und gepriesen, aber wie weit kann MaaS zur Mobilitätswende wirklich beitragen?

Das Kamingespräch der BiEM dazu war ein besonderer Meilenstein für mich. Ein kompetentes Podium aus Österreich und Deutschland ist in der Diskussion den Herausforderungen in der Umsetzung und den Auswirkungen für den Klimaschutz nachgegangen. Lösungen wurden aufgezeigt und Praxis-Beispiele diskutiert. Ich freue mich besonders über unsere neue Ausrichtung des Mobilitätsdialogs, der zu einem noch intensiveren Meinungs-Austausch mit unseren Gästen führt.

DI Angelika Rauch
Vorstand der BiEM



Vorstand der BiEM,
Herr Gerald Windisch

Mobilitätssektor auch Vorreiter sein. Die BiEM, als das größte B2B-Kompetenznetzwerk in Österreich, kann und wird auch weiterhin ihren Beitrag leisten.

Für 2020 haben wir uns ein ambitioniertes Arbeitsprogramm vorgenommen. Die „BiEM4Future“ ist erstmals auch im Westen, in Innsbruck, in Planung. Im Herbst ist eine Fachkonferenz für den Bereich „Fuhrpark & eMobility“ im Burgenland in Kooperation mit dem Fuhrparkverband Austria in Planung. Und die Kamingespräche heißen ab 2020 „Mobilitätsdialoge“ und werden in allen drei Regionen umgesetzt. Zusätzlich gibt es ab 2020 ein neues Mitgliederformat „Marktplatz eMobility & Innovation“, welches in einer nationalen Workshopreihe auch das Thema „Anwendungsnahe Forschung & Entwicklung“ adressieren wird.

Wir freuen uns auf diese Initiativen und den zukünftig noch engeren Austausch mit unseren Mitgliedern und geladenen Gästen.

Ich darf mich aber im Namen des gesamten Vorstands auch sehr herzlich bei allen unseren Mitgliedern für ihr Interesse und ihre tolle Motivation, bei den zahlreichen Gästen auf unseren Veranstaltungen, bei den Sponsoren und unterstützenden Personen und bei den vielen helfenden Händen und interessierten Unternehmen und Menschen bedanken, ohne die das alles nicht realisierbar gewesen wäre.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen des vorliegenden Jahresberichts und wir freuen uns auf ein Wiedersehen bei einem unserer Events.

Helmut-Klaus Schimany MSc, MAS
Vorstandsvorsitzender BiEM

Es war nur eine Frage der Zeit, dass die Bundesinitiative eMobility Austria als der leistungsstärkste Kompetenzcluster Österreichs sein Netzwerk in Richtung Innsbruck ausbaut.

Das Profil der BiEM West ist streng angelehnt an die Basisvoraussetzungen Kooperation und Bewusstseinsarbeit. Und so freut es mich umso mehr, freundschaftliche Zusammenarbeit mit der Standortagentur Tirol, der Energie Tirol, der Wirtschaftskammer Tirol, dem Lebensraum Tirol, der Tirolwerbung, der Destination Wattens und auch vielen innovativen Tiroler Unternehmen wie Ummadam, Stadtwerke Wörgl oder In-Tech aus Bayern zu pflegen.

Neben den in Vorbereitung befindlichen 3 Mobilitätsdialogen in Tirol freuen wir uns besonders auf die im Herbst geplante erste BiEM4Future-Fachkonferenz in Tirol. Die Konferenz wird ein starkes Zeichen in Richtung Kooperationen mit Südtirol und Bayern setzen.

Gerald Windisch
Vorstand der BiEM

THE FUTURE IS *i-CHARGE*

SICHER. EFFIZIENT. UNKOMPLIZIERT.

Die intelligente Stromtankstelle i-CHARGE CION ist die ideale Lösung für das Laden von E-Fahrzeugen im privaten, halböffentlichen und öffentlichen Bereich. Mit HOME, SEMIPUBLIC und PUBLIC bietet Schrack Technik drei Kategorien an, die auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse zugeschnitten sind. Egal ob für Einfamilienhäuser, Wohnhausanlagen, Firmenparkplätze oder Einkaufszentren, i-CHARGE CION eignet sich für jeden Bereich.

VORTEILE:

- + Einfache Bedienung und Montage
- + Sicheres Laden aller E-Fahrzeuge
- + Geprüft nach gültigen Normen und Vorschriften
- + Inklusive Montageset
- + Außenbereich (IP 54 / IK 10)
- + Leistung von 3,7 bis 22 kW
- + Integrierte Gleichfehlerstromerkennung
- + Modbus Schnittstelle für externe Geräte
- + Zutrittsbeschränkung und individuelles Verrechnungssystem möglich

SPEZIFIKATIONEN:

Maße: H490 x B274 x T180 mm

Gewicht: 4 bis 8 kg

Preis ab € 709,- inkl. MwSt.

**JETZT
ERHÄLTICH UNTER:
[WWW.SCHRACK.AT/
EMOBILITY](http://WWW.SCHRACK.AT/EMOBILITY)**



»BieM4Future« – der Herbstkongress der Bundesinitiative Elektromobilität setzt Maßstäbe „Drehen ein großes Rad!“

Es ging auch Helmut-Klaus Schimany unter die Haut, als die 16-jährige Umweltaktivistin Greta Thunberg den versammelten Vertretern des UNO-Klimagipfels in New York und den Politikern aus aller Welt Ende September schwere Vorwürfe machte und unter anderem meinte: „Das hier ist alles falsch, ich sollte gar nicht hier sein.“ Thunbergs Rede löste weltweit Emotionen aus – doch, war es damit wieder getan, oder ist der Umweltschutz nun nachhaltig im Bewusstsein der politischen Verantwortungsträger verankert? Es bleibt abzuwarten...

von Thomas Buchbauer

Schauplatzwechsel von New York nach Wien ins Novomatic Forum zur dritten BieM-Herbstkonferenz: Weniger emotional dafür umso produktiver gestaltete Schimany als Vorsitzender der Bundesinitiative Elektromobilität die diesjährige Veranstaltung, die den bezeichnenden Titel »BieM4Future« trug. So ließ der Leiter der Sektion IV im BMNT, Sektionschef Dr. Jürgen Schneider, das Publikum wissen, dass auch den Verantwortlichen dieses Landes klar ist, dass das Klimathema im Laufe der letzten Jahre von einem Rand- zu einem Thema in der Mitte der Gesellschaft wurde: „Wir müssen bis Ende des kommenden Jahrzehnts auf über 50 % bzw. am besten knapp an die 100 % aller Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Straßen haben. Dafür braucht es Rahmenbedingungen, Regularien und Infrastruktur aber auch Pioniere, die zeigen, dass die E-Mobility funktioniert!“ Elektromobilität müsse seitens des Staats so billig wie möglich gemacht werden und der Strom, der dafür herangezogen wird, soll zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen stammen.

Kurt Sigl, Präsident des deutschen Schwesterverbandes BEM e.v., verwies auf völlig neue Geschäftsmodelle, die sich künftig eröffnen würden. „Autos werden heute schon geleast oder vermietet, aber künftig heißen die Schlagworte »Sharing« oder auch »Pooling«. Das Szenario wird sich komplett verändern und mit dem heute in keiner Weise mehr vergleichbar sein.“ Mobilitäts- und Energiewende müssen Hand in Hand

ablaufen, weil das eine ohne dem anderen nicht funktionieren wird. Das muss endlich auch auf politischer Ebene realisiert und entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Im Panel 1 »Tarife und Interoperabilität« verwies Helmut-Klaus Schimany auf unterschiedliche Tarife, Sondervereinbarungen und Rabatte – teilweise schwer zu erkennen und nicht durchschaubar – die zu einer Situation führen, die kaum als kundenfreundlich und auch nicht als leicht administrierbar zu bezeichnen ist. Die

Richtlinie 2014/95/EU sollte dem nun entgegenwirken: Sie regelt unter anderem im Sinne des Endnutzers den diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur (und zwar einen ohne Membercard), bezieht das Preisauszeichnungsgesetz mit ein und schreibt das Erstellen eines einheitlichen Ladestellenverzeichnis in Österreich vor. Dr. Wolfgang Urbantschitsch (GF e-Control) wies auf den Umstand hin, dass „es wichtig war, bereits während des öffentlichen Ladestellen-Aufbaus – derzeit sind es rund 5.000 Ladepunkte – auf die Interoperabilität



V.l.n.r.: Sigfried Wiesinger (Obmann Stellvertreter des Zoe-Club Österreichs), Mag. Axel Puwein (Wirecard Central Eastern Europe GmbH), Dietmar Klement (CH, Journalist, Vorstandsmitglied im Elektromobilclub der Schweiz; ECS), Helmut-Klaus Schimany (Vorstandsvorsitzender der BieM), Bernhard Kern (Elektromobilitätsclub Österreich e.V. EMC), Dr. Michael-Viktor Fischer (GF von Smatrics), Mag. Ute Teufelsberger (Sprecherin der BEÖ) und Dr. Wolfgang Urbantschitsch (GF E-Control) bildeten das Panel 1.



Gerald Windisch (4. von links) mit den Experten von Panel 3 – er begrüßte (v.l.n.r.) Robert Reisenauer (e-troFit GmbH), DI Wolfgang Löffler (KPC), Hermine Resch (Herbert Temmel GmbH), DI Andrea Faast (WK Wien), DI Nikolaus Skarabela (Schachinger Logistik), DI Gerald Gregori (BVL) und Marcel Thalmann (mein elektromobil GmbH).



Die Teilnehmer von Panel 2 (v.l.n.r.) – unter ihnen Bernhard Schuh (Saubermacher Dienstleistungs AG), DI Dr.sc-ETH Stefan Freunberger (TU Graz), Ing. Klaus Schmid, MBA (Vorstandsmitglied BieM), Mag. Patrizia Ilda Valentini (Renault Österreich), DI Angelika Rauch (tbw research) und Dr. Roland Ferth (BMNT) bestätigten nicht nur, dass der Recyclingsektor nicht nur im wahrsten Sinne des Wortes „ein brandheiBes Thema“ (O-Ton Dr. Ferth), sondern zum Großteil noch ungeregelt sei.

zu achten. Ich denke, dass man den Markt nicht regulieren sollte – denn derzeit ist noch gar nicht klar, welche Geschäftsmodelle sich durchsetzen werden. Und nicht zuletzt wäre es für die Konsumenten in weiterer Folge von Vorteil, einen Tarifkalkulator für Ladestellen zur Verfügung zu haben.“ Übrigens, mit der Website www.ladestellen.at stellt die e-Control ein Tool zur Verfügung, das dem Elektromobilisten ein Verzeichnis bis hin zu detaillierten Informationen über die einzelnen Ladestellen anbietet – ein Ladestellenregister soll auch einen Einblick auf die Preislandschaft geben. Axel Puwein von Wirecard als Experte des Zahlungswesens meinte dazu: „Das Tempo, mit der sich Elektromobilität entwickeln wird, hängt nicht nur davon ab, welche Reichweiten die Fahrzeuge haben, sondern auch davon, wie einfach das Bezahlwesen beim Laden sein wird.“

Die Teilnehmer des Panel 2 »Recycling – eMobility zu Ende gedacht« bestätigten nicht nur, dass der Recyclingsektor nicht nur im wahrsten Sinne des Wortes „ein brandheiBes Thema“ (O-Ton Dr. Ferth), sondern zum Großteil noch ungeregelt sei. Ing. Klaus Schmid, MBA, als Experte für Strategie und wirkungsvolle Umsetzung, führte in seinem Anfangsstatement den Besuchern unter anderem vor Augen, dass eine durchschnittliche 50 kWh-Batterie eines Elektroautos einen Rohstoffbedarf von rund 230

kg Rohstoffe aufweist (so z.B. Graphit, Nickel, Kobalt, Mangan, Lithium, Kupfer, Aluminium und diverse Kunststoffe), der Großteil davon stammt vorwiegend aus Importen aus China, Australien, Kongo und Südamerika und Europa. In diesem Zusammenhang müsse die Abhängigkeit durch Recycling der Akkus reduziert werden. Bernhard Schuh erachtete es als notwendig, dass die Politik die Rahmenbedingungen schafft, damit es für Sekundärrohstoffe einen Markt gibt, während Dr. Roland Ferth den Wunsch äußerte, dass einerseits die Hersteller ihre Verantwortung übernehmen, und die EU-Politiker andererseits Rahmenbedingungen schaffen, damit die Rohstoffe im EU-Raum bleiben: „Damit Situationen, wie wir sie z.B. aus dem Kongo kennen, gar nicht entstehen bzw. so gering wie möglich gehalten werden.“

Im abschließenden Panel 3 »Wirtschaftlicher Einsatz von eMobility im Bereich Zustellung und Verteilerverkehr« unterstrich Gerald Windisch, Leiter der BieM West, in seiner Keynote, dass es vor allem im urbanen Raum rasch zur Elektrifizierung des Lieferverkehrs kommen muss: „Egal ob Lebensmittel-, Paketzustellung, Installateur, Elektriker oder Stadtbauhöfe – sie alle können bereits auf Lösungen der Elektromobilität zurückgreifen.“ Robert Reisenauer betrachtete die Infrastruktur nach wie vor als »Unabler« für einen reibungslosen Ablauf der

Elektromobilität: „Viele Logistikunternehmen haben sich mit der Elektromobilität im Detail noch gar nicht auseinandergesetzt. Deswegen müssen wir alle für Bewusstseinsbildung sorgen und die Ängste ausräumen. Wir haben die technischen Lösungen, um die Elektromobilität einfach, schnell und kosteneffizient in Unternehmen umsetzen zu können“, so Reisenauer. Hermine Resch, die bereits Erfahrungen mit elektrisch betriebenen LKWs bei Temmel sammeln konnte, meint, das passende Gesamtpaket anbieten zu können: „Wir müssen die Logistik und den Transport verbinden! Da die meisten Logistiker über große Dachflächen verfügen, ist es ein Leichtes, diese für Photovoltaikanlagen zu nutzen, deren grüner Strom für die Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen kann. Mit anderen Worten: Wir können als Unternehmen dabei auf drei geförderte Pakete zurückgreifen – die PV-Anlage, die Ladeinfrastruktur und den LKW.“ Nikolaus Skarabela hatte für Kleinunternehmer, die sich die Investition einer E-Nutzfahrzeuge-Anschaffung noch nicht leisten wollen, gute Nachrichten: „Mittlerweile gibt es Plattformen, die es einem ermöglichen, E-Nutzfahrzeuge tages- bis jahresweise zu mieten, um das Risiko der hohen Anschaffungskosten zu minimieren.“ Schließlich liegen die Kosten für einen elektrisch betriebenen 3,5-Tonner bei derzeit 60.000 bis 70.000 Euro (10.000 Euro Förderung in dieser Klasse), während der »Verbrenner« um 20.000 bis 25.000 Euro zu haben ist.

Es sind derer also viele Punkte, die es zu ändern gilt – sowohl auf Nutzer- als auch auf Anbieterseite ist ein Umdenken notwendig. Das Gesamtpaket ist laut den Podiumsexperten essenziell, um Hürden und Hindernisse zu überwinden, die einem Europa ohne fossile Energie (noch) im Wege stehen. Nur mit einer Kombination aus Rahmenbedingen, Regularien, Infrastruktur sowie Pionieren kann eine Revolution gestartet werden, die uns in die richtige Richtung führt. Heruntergebrochen auf die Mobilität von morgen bedeutet das viel mehr als »nur« Elektromobilität: „Wir müssen unseren Geist dafür frei machen“, brachte es Kurt Sigl auf den Punkt – eine Anregung, an der wir alle unmittelbar teilhaben können...

Wie übermittelt man einem **Goldfisch** die Elektromobilität?

Expertendiskussion beim Kamingsgespräch der BiEM in Wien:



V.l.n.r.: Klaus Schmid, Vorstandsmitglied BiEM, Michael-Viktor Fischer, Geschäftsführer Smatrics, Helmut-Klaus Schimany, Vorstandsvorsitzender BiEM, Micha Gruber, Public Affairs Wien Energie, Patrizia Valentini, Presse und Öffentlichkeitsarbeit Renault Österreich, und Gernot Wörther, Projektmanager und Controller Klima- und Energiefonds.

Bilder: eCarandBike.com

Das ist eine Frage, die auf den ersten Moment ungewöhnlich erscheinen mag. Tatsächlich ist das aber eine Frage, die man sich stellen muss, wenn es um die Generation Z und deren Erwartungen an die Elektromobilität geht. Wieso das so ist, machte die Expertendiskussion beim Kamingsgespräch der Bundesinitiative eMobility Austria (BiEM) deutlich...

von Daniel Schöppel

Die Bundesinitiative eMobility Austria, kurz BiEM, lud am 14.03.2019 zum ersten Kamingsgespräch im Kalenderjahr 2019. Der unabhängige eMobility Cluster für Unternehmen, Experten und kommunale Gebietskörperschaften in Österreich stellte an diesem Abend die Frage »e-Mobility & die Generation (X)YZ – was sind die Erwartungen der Jugend an die Elektromobilität und sind diese realistisch erfüllbar?« ins Zentrum ihrer Podiumsdiskussion.

Klaus Schmid, Mitgründer und Vorstandsmitglied der Bundesinitiative eMobility Austria (BiEM), bot den Besuchern zu Beginn eine charakteristische Darstellung von X, Y und Z: „Die Generation X zeichnet sich durch ein besonders hohes Bildungsniveau im Vergleich zur vorangegangenen Generationen aus, allerdings wird ihr auch Oberflächlichkeit und Egoismus

nachgesagt. Die Generation Y verfügt über eine große Karriereorientierung. Leistungsdruck erlegt man sich ebenso auf wie Stress, gleichzeitig schauen die 25- bis 35-Jährigen aber auch auf Selbstverwirklichung und Work-Life-Balance. Und die Generation Z sind die Menschen, die jetzt beginnen in das Studium und Berufsleben einzusteigen und anfangen, Geld zu verdienen.“ In seinem Vortrag wies Schmid auf geänderte Anforderungen an das Mobilitätsverhalten hin (die Anschaffung von Privat-Pkws geht zurück), was auf Veränderungen im Lebensstil zurückzuführen ist. Der Trend gehe zu bewussterem Konsum und Nachhaltigkeit, allerdings wird die richtige Zielgruppenansprache zur wahren »Königsdisziplin«: „Die Aufmerksamkeitsspanne in der Generation Z ist acht Sekunden“, so Schmid. Wie viel bzw. wenig das ist, zeigt am besten eine Relation: Ein Goldfisch habe laut einer viel debattierten Studie von Microsoft immerhin eine Aufmerksamkeitsspanne von neun Sekunden. Die Frage »Wie einfach muss die Zukunft gestaltet sein?« von Helmut-Klaus Schimany, Vorstandsvorsitzender der BiEM und Moderator des Abends, war daher auch impulsgebend für die folgende Diskussionsrunde.

„Wir wissen aus der Innovationstheorie und -geschichte, dass sich Nutzen und Bequemlichkeit durchsetzen“, erklärte Gernot Wörther, Projektmanager und Controller vom Klima- und Energiefonds. „Die Elektromobilität hat einen klaren Nutzen – das Drehmoment und das Fahrgefühl sind sensationell. Und auf der anderen Seite bietet die Digitalisierung den Nutzen, alles

zu jeder Zeit einfach verfügbar zu haben. Wenn man diese beiden Nutzen kombiniert, bringt das die Elektromobilität massiv nach vorne.“

Die »Needs« der heranwachsenden Generation in Bezug auf die Versorgung kennt Smatrics-Geschäftsführer Michael-Viktor Fischer: „Das öffentliche Ladenetz wird nur zu einem geringen Teil genutzt werden. 70 bis 80 % der Ladungen finden zuhause und im Unternehmen statt.“ Dem Tarif-Wirrwarr muss dennoch ein Ende gesetzt werden, um in Zukunft für mehr Transparenz an der Ladestation zu sorgen: „Natürlich ist die Frage immer: Welchen Tarif bezahle ich gerade? Das ist insofern ein Problem, da es bei vielen der Ladestationen heute kein Display gibt. An diesen Dingen muss weiter gearbeitet werden. Bei uns kann man das über die App genau sehen. Aber in Zukunft wird das natürlich noch viel einfacher werden. Vieles wird in Zukunft induktiv sein und man wird keine Ladekabel



Micha Gruber, Public Affairs Wien Energie, brachte die Thematik rund um stundenbasierter versus kWh-basierter Tarifabrechnung zu Sprache.



Gernot Wörther: „Wir wissen aus der Innovationstheorie und -geschichte, dass sich Nutzen und Bequemlichkeit durchsetzen.“

mehr benötigen. Das wird sehr bequem. Man bekommt dann wahrscheinlich nur noch eine Nachricht mit Informationen über den Ladevorgang per WhatsApp oder SMS“, so Fischer. „Es fehlt im Mobilitätssektor noch an dem großen IT-Integrator“, so Gernot Wörther zum Thema »Systemintegration«. „So etwas wird es im Mobilitätssektor auch geben. Und da ist die Frage, wo man andocken bzw. sich einbringen kann. Rund um diesen Systemintegrator wird es ein ganzes Ökosystem von Dienstleistungen, Fahrzeug-Konzepten, und Infrastruktur-Anbietern geben und da kann man sich sehr gut positionieren. Patrizia Valentini, Presse und Öffentlichkeitsarbeit bei Renault Österreich sieht, die Integration von Mobilität, ob in Form von Individualverkehr oder Carsharing, unter verschiedenen Aspekten: „Bei der Anwendung »Fahrzeug als Mobilität«, setzen wir auf Infotainment, Entertainment und – ein ganz neues Wort – »Carversation«. »Carversation« ist »Conversation in the car«. Renault erkennt auch das Umweltbewusstsein der Generation Z, wie Valentini betont: „Wir eröffnen jetzt das größte Energiespeichernetzwerk, wo wir 2.000 ausgerüstete Batterien aus unseren Elektroautos für die Speicherung von Energie verwenden und das kommt gut an bei der Generation Z“.

Die Thematik rund um stundenbasierter versus kWh-basierter Tarifabrechnung brachte schließ-

lich Micha Gruber noch zu Sprache: „Ein Großteil wird nach Stunden abgerechnet. Der Wunsch des Marktes ist aber ganz klar die Leistungsabrechnung. Deshalb will Wien Energie das auch umstellen. Es gibt hier aber regulatorische Rahmenbedingungen, die noch nicht für die »neue« Technologie Elektromobilität geschaffen sind.“ Der Smatrics-Geschäftsführer Fischer ergänzte: „Es geht hier um das Thema Eichrecht. Wenn man nach Kilowattstunden abrechnet, muss ein geeichter Zähler dabei sein und das kann noch kein Hersteller von Ladestationen gewährleisten. Die Problematik ist, dass sich der Kunde natürlich eine Komponente wünscht, wo auch die Kilowattstunden berücksichtigt

werden. Der Kunde wünscht sich aber auch eine zeitbasierte Abrechnung. Ein Hauptaspekt dieser zeitbasierten Tarife ist, dass man noch bezahlen muss, wenn die Stromaufnahme aufgehört hat, wodurch der Kunde die Ladestation wieder für andere frei macht. Eine Kombination aus zeitbasierter und kilowattstundenbasierter Abrechnung wäre deshalb wichtig, um z.B. die längere Ladezeit im Winter zu reflektieren. Aber nur kWh-basierte Tarife im öffentlichen Raum würden zu großen Schwierigkeiten führen.“

Der Abend brachte insgesamt viele wichtige Themen hervor, über die angeregt diskutiert wurde. In einigen Punkten waren sich die Experten allerdings einig: Die kommenden Generationen wachsen in einer völlig vernetzten Welt auf und erwarten das auch in Bezug auf Mobilität. Der Nutzer ist das Zentrum der Anwendung und deshalb müssen die Services personalisiert, einfach, smart und vor allem bequem sein – am besten verpackt in eine Aufmerksamkeitsspanne von acht Sekunden. Ein anregendes Schlusswort fand Patrizia Valentini von Renault: „Es geht um das Individuum, aber auch um die Stadt. Wenn man das als den großen Rahmen sieht, ist für uns die Zukunft autonom, vernetzt, elektrisch, personalisiert und voller Entertainment. Dabei geht es nicht mehr ausschließlich um das Fahren und die Mobilität, sondern um den »Lebensraum StraÙe.«“



Helmut-Klaus Schimany,
Vorstandsvorsitzender der BIEM, moderierte
durch den Abend und setzt mit seinen
Fragen immer wieder Impulse.



Bilder: EVL GmbH

ZhiDou&Cenntro –
die umweltbewussten Alternativen:

Kleiner Flitzer groß im Kommen

2019 hat sich ZhiDouCenntro-Austria (EVL GmbH) als Generalimporteur der E-Automarken ZhiDou und Cenntro stark positionieren können. Das Micro-E-Car-Portfolio der Konzernmutter Geely Holding Group überzeugt mit bestem Preis-Leistungsverhältnis (ab € 13.990,- inkl. Akku) und das nicht nur im Bereich Personenwagen (ZhiDou) sondern auch als flexibel

anpassbares Transport-, Nutz- und Kommunalfahrzeug (Cenntro). Die Nachfrage im preisbewussten Kundensegment ist sehr hoch! Das clever durchdachte Konzept umfasst innovatives Design und bietet von der Freisprechanlage bis hin zur Rückfahrkamera alles ohne Aufpreis an. Die zahlreichen Vorbestellungen auf der Vienna Autoshow im Jänner 2020 bestätigen, dass sich ZhiDou Cenntro Austria auf ein spannendes 2020 freuen darf: Bereits im Juni 2020 beginnt die Generalvertretung in der Schweiz. Und während Gespräche mit potentiellen Händlern und selbständigen Handelsvertretern laufen bzw. noch zusätzliche gesucht werden, finden die letzten Verhandlungen für die Generalvertretung in Ungarn (Cenntro) und Mazedonien (Zhidou und Cenntro) statt.

Um die individuellen Wünsche der stark steigenden Kundenzahlen bedienen zu können, kommt in diesem Jahr ein weiteres Modell auf den heimischen Markt: Der D4 zählt in seiner Klasse zu den Besten und bietet noch mehr Komfort, stärkere Motorleistung und luxuriöse Innenausstattung. Bei ZhiDouCenntro-Austria steht damit alles auf Erfolgskurs!

Alle News und Infos unter:

www.zhidou-austria.at

www.cenntro-austria.at



Es geht darum, den Menschen abzuholen



Die Experten stellten sich den Fragen zum Thema »Mobilität As Service« anlässlich eines weiteren Kamingsgesprächs der BieM.

Expertendiskussion beim Kamingsgespräch der BieM in Wien

Viel wird davon gesprochen, aber eingetreten ist es noch nicht, das neue Zeitalter der Mobilität, die große Wende. Streamen an Stelle von CDs oder DVDs, aber was statt dem eigenen, die Umwelt verschmutzenden, Auto? Wann wird es – in Zeiten des Klimawandels (!) – endlich so weit sein, dass wir von einer MaaS-Wende sprechen können? Diesen und anderen Fragen zum Thema »Mobilität as a Service« stellten sich die Experten anlässlich eines weiteren Kamingsgesprächs der BieM.

von Dominik Schuppich

Die Bundesinitiative eMobility Austria lud im Mai 2019 zu einem weiteren Kamingsgespräch, diesmal zum Thema MaaS: »Mobility as a Service« (»Mobilität als Dienstleistung«).

DI Angelika Rauch, Geschäftsführerin & Expertin für Mobilität, tbw research, gab einleitend einen Überblick darüber, was genau unter MaaS zu verstehen sei, nämlich verschiedene Mobilitätsdienste von multimodalen Reiseinformationen (bis hin zu Ticketing oder Park & Ride). MaaS biete die Integration verschiedener Mobilitätsdienste, auf die bei Bedarf zugegriffen werden kann. Dabei würden unterschiedliche Verkehrsmittel in ein gemeinsames und einheitliches Angebot integriert. Wozu bräuchten wir MaaS, fragte Rauch und gab eine bündige Antwort: weil die steigende Mobilitätsnachfrage mit sehr vielen Problemen einhergeht – Umweltverschmutzung, Klimawandel, CO₂, Verkehrsprobleme, Stau, Mangel an Bedarfsorientiertheit, Auslastung etc. Kurzum: Wir müssten weg vom eigenen PKW hin zur Mobilität als Dienstleistung.

Ein wenig polemisch meinte Rechtsanwalt Peter Kuhn (maa global), MaaS bedeute für ihn nichts anderes als das bloße »Spiegelbild der Verhältnisse«. MaaS muss vom Kunden her gedacht werden. Man müsse ein anderes, neues (umweltschonenderes) Narrativ anbieten. Eine Erzählung, die das brennende Thema des Klimaschutzes und der gesellschaftlichen Verantwortung nicht

ausspart, sondern deutlich ausspricht. Das Bild des auf der Landstraße in den Sonnenaufgang lenkenden Fahrers müsse ausgetauscht werden. Das Auto als Privateigentum verspricht Freiheit. Nur wenn es MaaS gelingt, Freiheit zu versprechen und dieses Versprechen einzulösen, wird MaaS gewinnen. Als Gegenbeispiel nannte Kuhn Wien: eine unübersichtliche Auswahl von 32 Apps. In jeder dieser müsse man sich jedes Mal aufs Neue anmelden und womöglich sogar Führerschein und Kreditkarte hinterlegen.

Ein solcher Aufwand, um von A nach B zu gelangen, rechtfertigt den Begriff »Service« nicht mehr, sagte DI Flora Strohmeier, womit sie ein zentrales Problem ansprach: die Regulierungswut im Bereich MaaS versus den Service-Gedanken. Kundenorientiertheit treibt auch Dr. Martin Fischer (ÖBB) um. Drei Stadien der Beförderungsdienstleistung will er ausgemacht haben: Vom »Beförderungsfall«, zur »Kundenorientiertheit«, zur angestrebten »Kundenzentrierung«. Mobilität sei kein Produkt, sondern ein Service, für das die Gesellschaft jedoch noch nicht reif genug sei. Inwiefern Elektromobilität damit in Zusammenhang stehe, erschließe sich ihm allerdings nicht. Laut Mag. Markus Gansterer vom VCÖ deute der Trend deute immer mehr – à la spotify und netflix – in Richtung »benützen« statt »besitzen«. Generell fordert er eine mehrdimensionale Sicht auf Transportmittel ein, etwa ob es öffentlich, kollektiv, privat, geshared, allein oder wie immer genutzt wird. Wünschenswert wäre ein Anbieter,



Wozu bräuchten wir MaaS, fragte DI Angelika Rauch, Geschäftsführerin & Expertin für Mobilität, tbw research, und gab eine bündige Antwort.



DI Flora Strohmeier sprach ein zentrales Problem an: die Regulierungswut im Bereich MaaS versus den Service-Gedanken.



Für Dr. Martin Fischer (ÖBB) ist MaaS als Antwort auf das Mobilitäts-Bedürfnis zu sehen und auf die Frage, wie man dieses Bedürfnis nachhaltig und effizient in den Griff bekommt.



MaaS muss vom Kunden her gedacht werden, so Rechtsanwalt Peter Kuhn (maa global).

der die Verantwortung für die »ganze Reise« übernimmt, vergleichbar dem one-stop-shop-Prinzip, wie bei check-felix, wo Flug, Mietwagen, Hotel etc. bei ein und derselben Plattform gebucht werden.

Mag. Monika Unterholzner von den WLB erinnerte an die Wichtigkeit von MaaS für Mobilitätseingeschränkte. Transport und Mobilität von Gehandicappten sei eine zentrale Aufgabe der WLB in Bezug auf MaaS. MaaS bedeute für sie aber auch, dass Mobilitäts-Lücken und Lücken im Verkehrssystem zu schließen seien. Umstritten ist, wie man mit dem sprichwörtlichen Hintertupfung umgehen soll. MaaS müsse flächendeckend sein, sagte auch Fischer, Unterholzner betrachtet MaaS als Daseinsvorsorge. Dafür zuständig sei niemand geringerer als der Staat.

Eine Total-Übernahme des Transportdienstleistungssektors durch internationale Giganten wie google oder amazon wurde einträglich für unwahrscheinlich gehalten. Fischer wies auf das Vertrauen der Kunden in die ÖBB hin, wenn es um persönliche Daten geht. Mag. Unterholzner erinnerte in diesem Zusammenhang auch an »Navis«, von BMW zum Beispiel, die sich mit Parkplatz-Providern zusammenschließen und Parkplatzreservierungen vornehmen könnten. Was Hintertupfung angeht, so sei es laut Mag. Unterholzner ein essenzielles Wesensmerkmal von MaaS – bedarfsorientiert – jeden Menschen an das Verkehrssystem anzubinden. Dabei stelle

sich natürlich die Frage nach der Größe des »Gefäßes«, ergänzte Gansterer: Wo nur eine Person hinzutransportieren ist, wird ein großes Gefäß, ein Gliederbus etwa, an Effizienz zu überbieten sein. Vielleicht sei dieses Problem mit einer Spielart des öffentlichen Verkehrs on demand zu lösen, überlegte er. Wenn autonomes Fahren, Robo-Taxis und ähnliche Neuerungen den Verkehr fluten, wird es hoheitlicher Steuerung oder Lenkung allein schon aus Klimaschutzgründen bedürfen. Man denke nur an einen Stau auf der Tangente bestehend aus hunderten Robo-Taxis.

Für ÖBB-Fischer ist MaaS als Antwort auf das Mobilitäts-Bedürfnis zu sehen und auf die Frage, wie man dieses Bedürfnis nachhaltig und effizient in den Griff bekommt. Ein Privat-PKW sei eben weder das eine noch das andere. Er stehe ca. 23 Stunden ungenutzt auf dem Parkplatz bei einer durchschnittlichen Besetzung von 1,3 Personen. Kuhn wies darauf hin, es gehe bei Mobilität um ein »Gerüstesein für Eventualitäten«. Auf der anderen Seite nehme ihn Wunder, dass der in Wien hoch subventionierte und vergleichsweise attraktive öffentliche Verkehr nicht mehr Autofahrer zum Umsteigen bewege. Woran liegt das? Wenn Wert nur hat, was einen Preis hat, ist die Preispolitik der Wiener Linien vielleicht das falsche Signal. Transport darf kosten, sagte auch Fischer. Immerhin steckt der Automobilist 75 % seines Transportbudgets in den Privat-PKW.



Laut Mag. Monika Unterholzner von den WLB sei es ein essenzielles Wesensmerkmal von MaaS – bedarfsorientiert – jeden Menschen an das Verkehrssystem anzubinden.

Im Durchschnitt wird mehr als zehn Mal so viel für Mobilität monatlich ausgegeben wie für die private Telekommunikation.

Die beste Infrastruktur, und in diesem Punkt stimmen alle Diskutanten überein, das beste MaaS-Netz, der beste MaaS-Ausbau bringt nichts, wenn niemand davon Gebrauch macht. Was zählt, ist der Endverbraucher. Vermutlich liegt die wahre Anstrengung darin, den Autofahrer zu ködern. Das Wort »öffentlicher Verkehr« soll mehr mit Service buchstäblich in Verbindung gebracht werden, als es bisher der Fall war. Für MaaS gilt: Je unkomplizierter, bequemer und serviceorientierter, desto mehr wird es in Anspruch genommen. Und desto mehr darf es kosten. Dass außerdem der Umwelt geholfen wird, sei ein zusätzliches Plus.

Wir setzen uns für die Wiener UnternehmerInnen ein

>>> Logistik 2030+

Umsetzung Aktionsplan

>>> **Europäische Mobilitätswoche** langjährige Teilnahme mit zahlreichen Informationsveranstaltungen rund um E-Mobilität für Fuhrparklösungen

>>> Parkraumbewirtschaftung

Befreiung von Parkgebühr für E-Fahrzeuge

>>> E-Taxiprojekte

>>> **E-Ladesäulen** für Unternehmer



BieM-Kamingespräch

Emissionen oder

»How dare you«?

Die unabhängige Bundesinitiative eMobility Austria lud Anfang September, nur wenige Tage vor der Nationalratswahl 2019, zum dritten Kamingespräch. Unter der Leitung Helmut-Klaus Schimany's diskutierten geladene Expertinnen und Experten über ein Thema, das akuter und politischer nicht sein könnte: Emissionen.

von Dominik Schuppich

Helmut-Klaus Schimany wies zu Beginn des Gesprächs auf die gesellschaftspolitische Brisanz des gewählten Gesprächsgegenstandes hin: Auf der ganzen Welt vier Millionen Menschen, die auf den Straßen für eine andere Klimapolitik demonstrieren. Vorsichtig optimistisch bilanzierte Schimany die europäische und österreichische Klimapolitik – im Sinne einer stufenweisen Annäherung an ein hochgestecktes Ziel. Laut Nahzeitprognose des Bundesumweltamtes seien die Treibhausgasemissionen in Österreich 2018 das erste Mal seit drei Jahren gesunken.

Dieses Ergebnis (der erstmaligen Senkung der Emissionen seit drei Jahren) wurde unterstützt durch einen milden Winter und auch den sogenannten »Einmaleffekt«. Ob es von einer echten Trendwende kündigt, bleibe abzuwarten, so Schimany. Umso mehr, als der Teufel bekanntlich im Detail steckt, die Treibhausgasbelastung nämlich ausgerechnet im Bereich der Mobilität, also gerade im Verkehrssektor seit 1990 (weiterhin) kontinuierlich ansteigt. So gesehen hätte man sich zu früh gefreut und es könnte wohl kaum von einem Paradigmenwechsel gesprochen werden. Eingedenk dessen, dass der Verkehrssektor für nicht weniger als ein Drittel (!) der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist, schmerzt der in diesem Bereich verzeichnete Anstieg um 2,8% im Besonderen. Bis 2030 bleibt ein Reduktionsbedarf von noch 8 t. Reichen die beschriebenen und geplanten Maßnahmen? Und freilich, das Umweltbundesamt hat 50 Maßnahmen zur CO₂-Reduktion berechnet – aber, wäre es nicht sinnvoller gewesen, fragte

Schimany, sich auf einige sehr wirksame zu konzentrieren und diese sehr konsequent umzusetzen? Das Ziel darf nicht aus dem Auge verloren werden, worauf es ankommt, ist, dass man die EU-Kernziele erreicht und den Vorgaben des Pariser Klimaabkommens entspricht. Eine Frage des politischen Willens und natürlich wie immer des Geldes.

Ulla Rasmussen vom VCÖ hielt die 50 Maßnahmen des Bundesumweltamtes zur CO₂-Reduktion für eine Auflistung theoretischer Möglichkeiten. In Wirklichkeit brauche es konkrete politische Entscheidungen. Dem schloss sich Ute Teufelberger vom BEÖ an und bedauerte, dass die »politische Pause« (der Übergangsregierung) dafür nicht genutzt worden sei. Ähnlich Theresia Vogel vom Klima- und Energiefonds, die darin einen Plan sah, auf dem man immerhin aufbauen kann. Ein gutes Regularium zeichne sich vor allem durch eine ausgewogene Balance zwischen ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Geboten bzw. Verboten), einem Anreizsystem und freiwilligen Allianzen und Vereinbarungen aus. Anreize allein seien jedenfalls zu wenig, meinte Vogel. Plattformen, wie sie das BieM bietet, public private partnership, und Allianzen, vor allem die Einbeziehung des Autohandels, seien für das Herbeiführen einer Mobilitätswende unabdingbar.

Hans Jürgen Salmhofer vom BMVIT beschwichigte: Österreich sei im Grunde gut vorbereitet, eine Begeisterung für grüne Ideen und eine generelle Bewusstseinsänderung in Bezug auf Umwelt und Klima hätten sich in Österreich durchgesetzt und manifestiert.



Mag. Robin Krutak (BMNT) wies darauf hin, dass das Verkehrssystem preislich umgebaut werden müsse.

Der nächsten Gesprächsrunde stellt Diskussionsleiter Schimany zwei unangenehme Feststellungen voran. Dass seit 2007 die Budgetmittel des Klimaenergiefonds laufend reduziert würden. Und dass es im NEKP augenfällig an konkreten bzw. an fiskaltechnischen Maßnahmen fehle. Weder sei von einer Kerosinsteuer noch von einer MÖSt die Rede. Ohne Steuerreform kein Lenkungseffekt und somit keine Chance, dem Klimaplan gerecht zu werden, so auch Rasmussen (VCÖ). Selbst wenn eine Steuer eingeführt würde, bleibe dennoch das Problem bestehen, wie man mit den zusätzlichen Einnahmen verfährt. Für den VCÖ gibt es nur eine Lösung: Es müsse in den öffentlichen Verkehr und für die Abfederung der Härtefälle (z. B. PendlerInn...) investiert werden. Vogel (Klima- und Energiefonds) ist Steuern ebenso wenig abgeneigt. Eine auf Kerosin müsse freilich auf internationaler Ebene beschlossen und behoben werden. Für die MÖSt hielte sie es am besten, wenn diese einmal mutiger angehoben würde statt nur »zitzerweise«. Die Pendlerpauschale



Für Ulla Rasmussen vom VCÖ sind die 50 Maßnahmen des Bundesumweltamtes zur CO₂-Reduktion eine Auflistung theoretischer Möglichkeiten.



Die Politik müsse die Energie- und Klima-Maßnahmen der Öffentlichkeit im Sinne einer guten Marketingstrategie verkaufen muss, so Hans Jürgen Salmhofer vom BMVIT.



Helmut-Klaus Schimany bilanzierte die europäische und österreichische Klimapolitik vorsichtig optimistisch – im Sinne einer stufenweisen Annäherung an ein hochgestecktes Ziel.

müsse komplett neu geregelt werden. Handlungsbedarf sieht sie aber vor allen Dingen in der Raumplanung und Energieraumplanung. Es müssten gute Bedingungen für die Infrastruktur im ruralen Raum geschaffen werden, im Zusammenspiel mit Automatisierung und Digitalisierung, sodass der öffentliche Verkehr emissionsfrei gehalten werden könne.

Mag. Robin Krutak (BMNT) wies darauf hin, dass das Verkehrssystem preislich umgebaut werden müsse. Klimafreundliche Verkehrsmittel müssten in Zukunft auch die billigsten werden. Salmhofer (BMVIT) lobte die Initiative »klimaaktiv mobil« des BMNT. Ginge es nach ihm, sollte jeder Betrieb, jede Gemeinde, jede Gebietskörperschaft ein Mobilitätsmanagement in Anspruch nehmen. Auch in diesem Punkt fehle es noch an Bereit-

schaft und an finanziellen Mitteln. Dem schloss sich Vogel an und wünschte für den Klima- und Energiefonds mehr Mittel und Anerkennung der bisher erreichten Leistungen und eine weitere Stärkung dieses nationalen Instruments: „Wir würden uns wünschen, dass die nächste Bundesregierung unsere Kompetenz sieht und uns wirklich, als starken Partner, ins Boot holt. Wir würden uns eine deutlich gesteigerte Budget-Tangente wünschen. Zur Umsetzung der 2030-Klimaziele braucht es neben Engagement und Begeisterung auch Budget!“

Salmhofer schlug in dieselbe Kerbe, als er meinte, dass die Politik die Energie- und Klima-Maßnahmen der Öffentlichkeit im Sinne einer guten Marketingstrategie „verkaufen muss“: „Verpackt in ein zukünftiges, positives Zielbild, kann man das niedrige Akzeptanzniveau in eine mehr-

heitsfähige Lösung drehen. Wir als Verwaltung werden jedenfalls unseren Beitrag leisten und die nächste Bundesregierung wird die Instrumente auch nutzen!“

Seitens der Podiumsdiskutanten wurden zahlreiche Anregungen eingebracht, wie dem Thema »Emissionen« am besten (am saubersten) beizukommen sei. Allgemeine Bewusstseinsbildung, eine ökosoziale Steuerreform, ein klares Bekenntnis zum Pariser Abkommen, steuerrechtliche Regelungen für grenzübergreifendes Laden sowie ein Schulterchluss mit Ausbildungsstätten dienen als wichtige Instrumente, die Menschen »abzuholen« und einen Wechsel zu ermöglichen. Nur durch mehr Begeisterung für Klimaschutz in Politik und Gesellschaft erhält die Thematik die Attraktivität, die ihr zweifelsohne zusteht.



Der Schwerpunkt der iET Verteilerbau GmbH liegt in nachfolgenden Kompetenzbereichen:

- Energieverteilungsanlagen und Installationsverteiler
- bauartgeprüfte Schaltgerätekombinationen nach EN6 1439 für Anlagen mit einem Nennstrom bis 3800A
- MSR-Anlagen für Heizung / Lüftung / Klima
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Schaltanlagen für die Automatisierung
- Industrieanlagen
- Regelungen zur Steuerung des Stromverbrauchs („Demand Side Management“)
- eigene Planungsabteilungen
- technische Unterstützung während der Planungsphase
- Prüfung und Dokumentation sämtlicher Verteiler nach EN6 1439.

Exakt und individuell geplant nach Kundenwünschen und Projekterfordernissen.

Eine wichtige Leitlinie der iET Verteilerbau ist es, nachhaltig zu arbeiten. Somit versuchen wir, einen wertvollen Beitrag zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit knappen Ressourcen zu leisten und eine intelligente Generationenverantwortung zu leben.

Auch Ihr Projekt ist bei uns in den besten Händen!

iET Consulting

Die iET Consulting GmbH ist eine Tochterfirma der Schwarzmann Firmengruppe. Derzeit beschäftigt die Unternehmensgruppe rund 150 Mitarbeiter an den Betriebsstandorten in Wiener Neustadt, Aspang, Eisenstadt und Wien.

Als langjähriger Anbieter hochwertiger elektrotechnischer Lösungen hat sich die Firma durch die fachliche Kompetenz ihrer Mitarbeiter und einer konsequenten Ausrichtung auf innovative technische Lösungen ständig weiterentwickelt. Heute zählt das Unternehmen zu einem der führenden elektrotechnischen Anlagenbauunternehmen in NÖ.

Bei etwaigen Fragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

I.E.T. Consulting Gesellschaft m.b.H.
Hardlgasse 14 / Top 7
2700 Wr. Neustadt
Tel.: +43 02622/23254-0
Mail: office@elektro-iet.at





Das 4. BieM-Kamingespräch nahm das Laden im Bestandswohnbau aufs Korn

Ladehemmung?

BieM-Vorstandsvorsitzender Helmut-Klaus Schimany, MAS, MSc lud zum 4. BieM-Kamingespräch – »Laden im Bestandswohnbau« lautete diesmal das hochbrisante Thema. Das Podium hatte die passenden Antworten.

Bilder: eCarandBike.com

Es ist schon ein Jammer! Da liegt nun die Elektromobilität im Trend wie wahrscheinlich lange nicht zuvor – doch will ein Elektromobilist in die Riege der stolzen Ladestationsbesitzer sich einreihen, muss er erst durch den österreichischen Rechtsdschungel gelotst werden... sodass einem die Lust auf klimafreundliche Fortbewegung schon mal vergehen kann. Zum Austausch von Gegenrezepten lud Moderator und BieM-Vorstandsvorsitzenden Helmut-Klaus Schimany wieder eine Runde von Experten zum vierten BieM-Kamingespräch.

von Dominik Schuppich

Das letzte Kamingespräch der Bundesinitiative eMobility (BieM) 2019 widmete sich dem Thema Laden im (Bestands-)Wohnbau. Diskutiert wurden im Besonderen die technischen, organisatorischen und rechtlichen Aspekte bei der Implementierung von Ladepunkten im privaten Wohnraum. Ing. Manfred Münzberger (BieM, EBE Mobility und Green Energy GmbH) eröffnete die Gesprächsrunde mit einer Keynote, in der er sich mit dem »Laden zu Hause« unter den obengenannten Gesichtspunkten auseinandersetzte. Dass es sich bei der Verbauung eines Ladepunktes keinesfalls um ein rein privates Vergnügen handelt, wird am Beispiel eines Mehrparteienhauses deutlich. Denn durch Benutzung der allgemeinen Flächen und durch einen invasiven Eingriff in die Bausubstanz eines Gebäudes kommt es, wenigstens juristisch gesehen, unweigerlich zu einem Interessenskonflikt. Und damit seien nicht nur die des Hauseigentümers oder des unmittelbaren Nachbarn gemeint.

Das Problem der Konsensbildung nach dem WEG (Wohnungseigentumsgesetz), das Münzberger in seinem Impulsvortrag ansprach, kann als ein Leitmotiv der ganzen Diskussion genannt werden. Alle Diskutanten stimmten darin überein, dass eine Bereinigung des WEG bzw. des MRG (Mietrechtsgesetz) absolut zwingend ist. Letztlich auch für die Erreichung der Pariser Klimaziele. Das Erfordernis der 100%igen Zustimmung erschwert den Ausbau der Ladeinfrastruktur ungemein. „Noch dazu, wo man weiß, dass es nicht immer nur rationale Gründe sind, nach denen in einer Hausversammlung entschieden

wird“, wie Rechtsanwältin Dr. Daphne Frankl-Templ (RA Kanzlei Templ) trefflich bemerkte. Auch DI Walter Hüttler (e7) beklagte das Erfordernis der aktiven Zustimmung. Er sah aber eine Trendwende in den Ministerien sich abzeichnen.

Manfred Münzberger fasste zusammen: „Vorbereitung ist alles!“ Bauträger, Eigentümer, Hausverwalter, Elektrotechniker und andere Stakeholder sollten von Anfang an die »Gesamtenergieeffizienz des Gebäudes« mitbedenken. Mit dem Aufhänger, dass dadurch eine Attraktivitäts- und Wertsteigerung der Immobilie bewirkt würde. Münzberger betonte, einer Gemeinschaftsanlage sei grundsätzlich der Vorzug zu geben, wie etwa in Frankreich, wo heute das »right to plug« gilt. DI Thomas Eberhard (AustriaTech) ergänzte später: „Bei Einzelanlagen muss bereits in der Konzeption die Möglichkeit der Erweiterung mitberücksichtigt werden. Eine Gemeinschaftsanlage kann auch in mehreren Ausbaustufen entstehen.“ Die »Gemeinschaftsanlagenfähigkeit« nannte das Hüttler und verlangte ein Förderinstrument dafür. Münzberger fuhr fort: „Generell mangle es bei den Stakeholdern an Bewusstsein, Sensibilisierung und Selbstvertrauen sowohl in Fragen der Privaten, als auch öffentlichen Ladeversorgung.“ Aus- und Weiterbildungen und Schulungen seien daher unabdingbar. Er kam auf das Vorbereitet-Sein zurück: „Im Vorfeld müssten dem Planer die entsprechende Haus-Unterlagen zur Verfügung stehen, was mitunter bei älteren Gebäuden kein einfaches Unterfangen darstellt. Oftmals betreibt man in der Vorbereitung richtiggehend »Ahnenforschung« über ein Haus und die dort verfügbare



Ing. Manfred Münzberger (BieM, EBE Mobility und Green Energy GmbH) ließ in seiner Keynote durchblicken, wie man mit dem »Laden zu Hause« künftig umgehen können wird.



DI Thomas Eberhard (AustriaTech) brachte die Unterschiede zwischen einer Einzel- und einer Gemeinschaftsanlage ins Spiel.



DI Walter Hüttler (e7) beklagte das Erfordernis der aktiven Zustimmung in den Hausversammlungen und sah hier Handlungsbedarf.



DI (FH) Karl Scheida (Oesterreichs Energie) forderte ein Mehr an Informationen für den Netzbetreiber: „90% der privaten Ladestationen sind gar nicht gemeldet.“

E-Installation.“ Eberhard komplettierte die Keynote mit einem Hochlaufmodell. Er wollte zeigen, wie viel mehr es an E-PKW-Neuzulassungen und -Bestand zur Erreichung der Klimaziele brauchen würde: „Wolle man bis 2050 100 % E-PKWs, brauche man 2025 30 % an rein elektrischen Neuzulassungen.“ Die Realisierbarkeit dieser »Zielerreichungsszenarios« hänge jedoch stark vom künftigen Ausbau der Ladeinfrastruktur, des Netzes und der Harmonisierung des Rechts ab. In die juristischen Details gehend, kritisierte TempI-Kraftl, dass Österreich die Richtlinie zum Aufbau der Ladeinfrastruktur von 2014 (welche die Genehmigungsverfahren erleichtern hätte sollen) nicht einmal halbherzig umgesetzt habe. Der Ball sei vielmehr zwischen Justizministerium und Verkehrsministerium „hin- und hergeschossen“ worden. Wie man die Rechtslage nun so bereinige, dass Laden attraktiv wird, dafür gebe es verschiedene Ansätze. Etwa indem man einen Präzedenzfall abwartet, etwa in Form eines Privilegien-Katalogs wie in Deutschland oder die Übernahme des französischen Modells, das bei Scheitern einer Gemeinschaftslösung jedenfalls die Errichtung einer Einzelanlage gestattet. Auf der technischen Seite wünschte sich DI (FH) Karl Scheida (Oesterreichs Energie) neben einem besseren Zusammenspiel der Stakeholder (Schulungen!) ein Mehr an Informationen für den Netzbetreiber (wogegen momentan der Datenschutz spreche). Dass 90 % der privaten Ladestationen

nicht gemeldet seien, erleichtere nicht gerade die Arbeit der Netzbetreiber. Die Möglichkeit einer »Notansteuerung« wäre nützlich, „nicht um Ladekurven zu beeinflussen, sondern um, wenn nötig, die Ladeleistung zugunsten der Netzkapazität kurzfristig absenken zu können“. Ing. Gerhard Wimmer (Keba) schilderte drei Managementszenarien: Leistungszuteilung direkt vor Ort, in einem Cluster von Ladesi-



Ing. Gerhard Wimmer (Keba) kündigte den Launch eichrechtskonformer und intelligenter Zähler- bzw. Ladestationen an.

tuationen (einem Ladeverbund mit definierter Leistung und dezentralem Lastmanagement) und eine Cloud-Lösung im urbanen Bereich (mit zentralem Lastmanagement). Das unter den Nägeln brennende Problem der Kostentragung des Netzbereitstellungsentgelts hielt Frankl-Templ mittels intelligentem Lastmanagement für entschärft. Wimmer kündigte in diesem Zusammenhang den Launch nach deutschem Vorbild eichrechtskonformer und intelligenter

Zähler- bzw. Ladestationen an. Man versuche für die Zukunft, weg vom statischen hin zum dynamischen Lastmanagement zu gehen. Man arbeite an Algorithmen für hoffentlich bald serientaugliche Ladestationen, die je nach Belastung autark die Spannung verschieben können.

Alle Teilnehmer waren sich einig, dass es neben den erwähnten technischen und juristischen Maßnahmen dringend auch fördertechnischer Initiativen bedarf. Andernfalls ist der Traum vom ready to charge-Haus und einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur noch länger nicht zu Ende geträumt. Zu guter Letzt wurde in Erinnerung gerufen, dass durch die in Angriff genommenen Projekte Arbeitsplätze geschaffen würden und der Technologie- und Wirtschaftsstandort Österreich gestärkt würde, es also ein ernsthaftes Interesse der Politik und Wirtschaft an Förderung und Umsetzung geben müsste.



Rechtsanwältin Dr. Daphne Frankl-Templ (RA Kanzlei Templ) forderte eine Bereinigung des WEG (Wohnungseigentumsgesetz) und des MRG (Mietrechtsgesetz).



„EL-MOTION^{+FC} 2021“

eMobility für KMU und Kommunen (eNutzfahrzeuge und ePKW für den betrieblichen Einsatz)
27.1.–28.1.2021, Wien

Begleitendes Seminarprogramm der EL-MOTION Akademie am 26.1

15th International
A3PS CONFERENCE
ECO-MOBILITY 2020
November 12 – 13 | 2020

Gironcoli-Kristall | STRABAG Art Forum | Vienna | Austria

Rethinking Propulsion.

**SAVE
 THE
 DATE**

Organized by

A3PS

Supported by

Bundesministerium
 Verkehr, Innovation
 und Technologie



1. Kamingespräch in Reutte Tirol

e-Mobility – Herausforderung als Fluch oder Segen?

Mit rund 60 Teilnehmern war dieses Kamingespräch ausgezeichnet besucht, was auch, aber nicht ausschließlich der Aktualität des Themas zu verdanken war.



Moderiert von Hansjörg Schimpfoessl aus Reutte, diskutierten Helmut Klaus Schimany (Vorstandsvorsitzender BieM) und Gerald Windisch (Vorstand BieM West) mit teils fachkundigem Publikum über Vor- und eventuelle Nachteile der E-Mobilität. Dabei anwesend war unter anderem die Geschäftsleitung der Planseewerke.

Das Kamingespräch in Reutte hatte zum Ziel, in Tiroler Bezirken ein Zeichen zu setzen und zu zeigen, dass der ländliche Raum keineswegs im Stich gelassen, sondern selbstverständlich mit-

gedacht wird. Und so ist es ganz natürlich und wichtig, durch Kamingespräche den Kontakt zu ländlichen Regionen zu suchen, um dort durch bewusstseinsbildende Diskussionen Fortschritte in der dekarbonisierten Mobilität zu erreichen. Die Diskussion verlief so positiv und erhellend, dass diese nach drei (!) Stunden zu fortgeschrittener Stunde abgebrochen werden musste, um den zeitlichen Rahmen nicht zu sprengen.

Gerald Windisch (Vorstand BieM)



2. Kamingespräch in Innsbruck

e-Mobility Check

»Laden im Bestandswohnbau/Wohnbau«

– Ein Zwischenbericht



Manfred Münzberger (BieM, EBE Mobility und Green Energy GmbH) eröffnete die Gesprächsrunde mit seiner Keynote, in der er sich mit dem »Laden zu Hause« unter den technischen, organisatorischen und rechtlichen Gesichtspunkten auseinandersetzte.

Im Anschluss diskutierte man unter der fachkundigen Leitung von Helmut-Klaus Schimany mit einem fachkundigen Podium. Dieses bestand mit

- Drin. Daphne Frankl-Templ, MA – Rechtsanwaltskanzlei Templ
- DI Thomas Eberhart – AustriaTech

- Florian Pfeffer – KEBA AG
- Ing. Manfred Münzberger, MSc – BieM und EBE Mobility & Green Energy GmbH
- DI Walter Bucher – AL Technisches Kundenmanagement TiNetz

aus annähernd dem gleichen Podium wie in der vorangegangenen Veranstaltung in Wien. Einzig mit DI Walter Bucher von TiNetz traf man ein neues Gesicht in der Expertenrunde an. Er legte die derzeitige Sicht des Netzbetreibers in Tirol dar. Die TiNetz ist auf eine Stabilisierung der Netze mittels Pufferspeicher momentan



nicht vorbereitet und möchte die Bepreisung der Netznutzung neu ausrichten. Auch die Elektroladestationen kamen in der Diskussion zur Sprache: Dass es sich bei der Verbauung eines Ladepunktes keinesfalls um ein rein privates Vergnügen handelt, wird am Beispiel eines Mehrparteienhauses deutlich. Die Herausforderungen im Rahmen dieses Projekts sind immens; man darf auf die Fortsetzung gespannt sein.

Gerald Windisch (Vorstand BieM)

FEMCharge:



Gender- und diversitätsgerechte Positionierung und Ausstattung von Ladeinfrastruktur

Die BieM unterstützt ein Mitgliederprojekt, welches eine Vorgangsweise und einen Kriterienkatalog für eine gendergerechte Positionierung und Ausstattung von Ladestationen für Elektroautos entwickelt.

Das beinhaltet eine Überprüfung der Anforderungen von Elektrizitätsnetz, Verkehrsanschlüssen, Aktivitätsmustern und sozialer Segregation und soll diese optimieren. Methodisch werden dabei Verkehrsnetzanalysen, GIS-Analysen, Befragungen sowie Sekundäranalysen von Mobilitätserhebungen und sozialstatistischen Daten eingesetzt.

Es wird eine eigene Datenerhebung der Aktivitätsmuster von Frauen durchgeführt. Eine multikriterielle Bewertung entsteht durch

Zusammenfügen und Gewichten der einzelnen Kriterien.

Vorgangsweise und Kriterienkatalog werden am Fallbeispiel Graz erprobt, um potenzielle Standorte für Ladestationen zu identifizieren. Diese Erprobung dient zur Validierung der praktischen Anwendbarkeit des Kriterienkatalogs. Einmal errichtete Infrastruktur ist für Jahrzehnte praktisch unveränderbar. Eine gelungene Planung muss die kommende Verkehrs- und Lebenssituation antizipieren, um nicht binnen weniger Jahre obsolet zu werden. Eine begleitende Trendanalyse validiert daher die Robustheit der Planung und erarbeitet No-Regret-Strategien, mit denen mögliche Transformationspfade berücksichtigt werden können.



Partner:

- Johanneum Research LIFE
- POLICIES
- Verkehrplus
- Energie Gaz
- BieM

Rückfragen:

schmied@grazer-ea.at

www.grazer-ea.at

Vernetzung durch den ElektroMobilitätsClub Österreich:

Gemeinsam bewegen wir die e-Mobilität!



Der ElektroMobilitätsClub Österreich ist ein gemeinnütziger Verein, der die Elektromobilität in Österreich voranbringt. In Österreichs größter e-mobilen Community sind Menschen aus den verschiedensten Bereichen (Elektro- und Batterietechnik, Energieversorgung, Ladestromanbieter, Politik, Industrie etc.) vereint. Wir sehen uns sowohl als Ansprechpartner für Elektromobilisten und alle die, die es noch werden wollen, als auch als Schnittstelle für Industrie, Politik und Medien. Wir sind unabhängig und bieten Interessenten über verschiedenste Wege an, mit der Elektromobilität in Berührung zu kommen.

Die aktuellen Termine sowie weiterführende Informationen rund um den



ElektroMobilitätsClub Österreich und das Thema Elektromobilität im Allgemeinen finden Sie unter www.emcaustria.at.

E-Learning-Weiterbildung im Bereich Elektromobilität:

E-Mob-Train – ein elektrisierender Kurs!



Die Elektromobilität und weitere alternative Antriebe gewinnen für viele Berufsgruppen stark an Bedeutung. Trotzdem bestehen zahlreiche Vorurteile und Mythen rund um die E-Mobilität. Mit der Entwicklung des E-Mob-Train-Lehrgangs wurde die Möglichkeit geschaffen, das vielfältige Thema Elektromobilität strukturiert, kanalisiert

und in Form eines Lehrgangs einer breiten Masse zugänglich zu machen. Ziel der Weiterbildung ist es, unterschiedliche Perspektiven aufzuzeigen und TeilnehmerInnen zu einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Thema zu motivieren. Neben den Inhalten, die den TeilnehmerInnen in Form eines E-Learning-Kurses zur berufsbegleitenden zeit- und ortsunabhängigen Bearbeitung zur Verfügung stehen, spielt auch die Vernetzung und der persönliche Austausch zwischen den TeilnehmerInnen und externen ElektromobilitätsexpertInnen eine entscheidende Rolle.

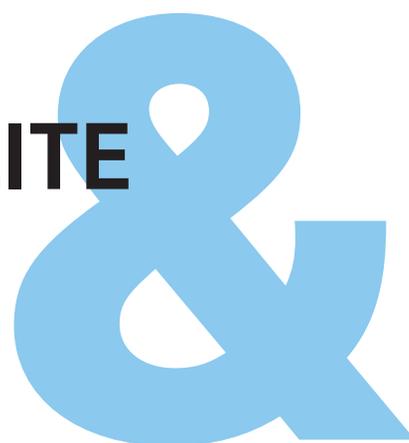


Details zum Lehrgang finden Sie unter: www.emobtrain.at bzw. kontaktieren Sie uns: Herry Consult GmbH: Markus Schuster, Claudia Klampfer, Tel.: +43 1 504 12 58 - 40, Mail: office@emobtrain.at

DER NEUE RENAULT ZOE:



SCHNELLERES LADEN, GRÖßERE REICHWEITE MODERNSTE TECHNIK



Der Renault ZOE, Europas bisher meistverkauftes Elektroauto, fährt rundum überarbeitet in ein neues Modelljahr. Mit 395 Kilometer Reichweite, modernster Infotainment- und Fahrerassistenztechnologie und flexiblen Lademöglichkeiten setzt der kompakte Stromer erneut Maßstäbe in seinem Segment.

Der Renault ZOE, Europas bisher meistverkauftes Elektroauto, fährt rundum überarbeitet in ein neues Modelljahr. Mit 395 Kilometer Reichweite, modernster Infotainment- und Fahrerassistenztechnologie und flexiblen Lademöglichkeiten setzt der kompakte Stromer erneut Maßstäbe in seinem Segment.

Hohe Reichweite bei kompakten Abmessungen, große Agilität bei geringem Energieverbrauch und ein besonders flexibles Ladesystem machen den Renault ZOE seit 2012 zu dem am häufigsten verkauften Elektroauto in Europa. Durch eine umfangreiche Modellerneuerung ist der neue Renault ZOE nun noch einfacher zu bedienen, noch besser ausgestattet und mit 395 Kilometern Reichweite selbst für längere Strecken bestens geeignet.

Das Kernstück des neuen ZOE ist sein auf 100 kW/135 PS erstarkter Motor, der gleichzeitig über einen neuen Rekuperationsmodus – den B-Modus – verfügt. Dieser ermöglicht

das Ein-Pedal-Fahren für besondere Effizienz und Materialschonung. Hierbei verzögert das Fahrzeug hauptsächlich mit dem Energierückgewinnungssystem des Elektromotors. Die Bremse wird bei vorausschauender Fahrweise nur für das Anhalten benötigt.

Seine Energie bezieht der neue Motor aus einer ebenfalls neuen Batterie mit 52 kWh Speicherkapazität. Dieses hohe Fassungsvermögen verspricht eine Reichweite von 395 Kilometern im realitätsnahen WLTP-Zyklus. Ein innovatives, gleich- und wechselstromfähiges Ladesystem sorgt darüber hinaus für maximale Flexibilität beim Aufladen. Schon mit Wechselstrom schafft der ZOE Ladeleistungen von 22 kW, im Gleichstrom-Modus sind es sogar 50 kW.

Eine neue Elektronikarchitektur bringt dem ZOE zudem modernste Assistenzsysteme, zu denen ein Notbremsassistent und ein Toter-Winkel-Warner ebenso zählen wie ein Spurhalte- und ein Easy-Park-Assistent. Bedient werden sämtliche Technologien über das neue

Onboard-Infotainment-System EASY LINK mit 9,3-Zoll-Touchscreen. Mit 10-Zoll noch ein wenig größer ist das voll-digitale und programmierbare Kombiinstrument, welches das Einspielen verschiedener Informationen erlaubt – beispielsweise der Navigationskarte.

Breite Elektroauto-Modellpalette für verschiedenste Ansprüche

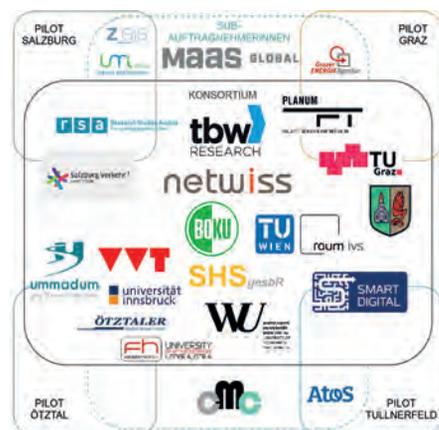
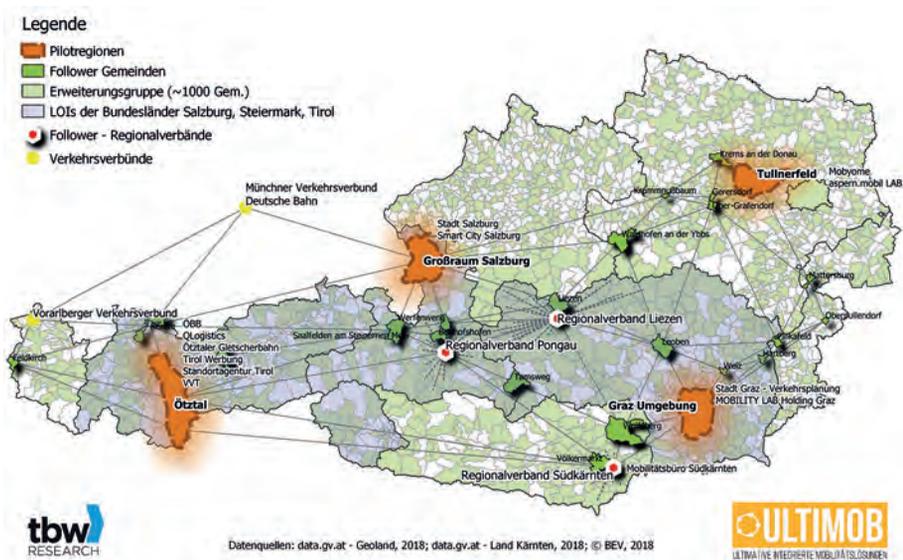
Um jedes Mobilitätsbedürfnis nachhaltig erfüllen zu können, hat Renault in der Modellpalette der Elektroautos neben dem neuen ZOE die zwei Transporter Kangoo Z.E. und Master Z.E., die auch mit Brennstoffzelle erhältlich sind, und den Stadtflyer Twizy im Angebot.

www.renault.at



RENAULT
Passion for life

Ultimative Integrierte Mobilitätslösungen



Angesichts der Klimakrise ist in vielen Bereichen des Mobilitätssystems ein radikales Umdenken gefordert. Das Projekt „ULTIMOB“ wird gefördert bzw. finanziert im Rahmen des FTI-Programms „Mobilität der Zukunft“ durch das Bundesministerium für Klimaschutz und von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt. Unter der Projektleitung von tbw research und netwiss werden gemeinsam mit 18 Partnerunternehmen bislang fehlende Mobilitätslösungen entwickelt, umgesetzt, getestet und evaluiert. Anstatt nur nach immer neuen technischen Lösungen zu streben, mit denen bestehende Herausforderungen im Mobilitätssystem gelöst werden sollen, richtet sich das Augenmerk in ULTIMOB bewusst auf die NutzerInnen und die äußeren Rahmenbedingungen („Governance“). Gerade in diesen Bereichen gilt es, Hürden zu überwinden, Vertrauen zu schaffen und neue Modelle für die Zusammenarbeit zu finden,

denn digitale Angebote alleine sind nicht in der Lage, fehlende physische Mobilitäts Optionen auszugleichen (z.B. ungenügende Verbindungen / Taktfrequenzen im ÖV). Ein weiterer Weg zu mehr Kooperation führt über ‚MaaS‘ (‚Mobilität als Dienstleistung‘): Hier wird sich ULTIMOB im Rahmen der Initiative ‚MaaS made in Austria‘ des bmvit, dafür einsetzen, das Thema in Österreich nachhaltig und im Sinne eines gesellschaftlichen Mehrwerts zu positionieren. Alle in ULTIMOB entwickelten Ideen, Konzepte und Lösungen werden unter Realbedingungen getestet. Dazu wurden vier repräsentative Pilotregionen (Großraum Salzburg, Graz Umgebung, Tullnerfeld und Ötztal) definiert, die drängende Herausforderungen sowohl im Alltagsverkehr als auch in der touristischen Mobilität adressieren.

Weitere Informationen finden Sie unter: www.ultimob.at

tbw (the better way) research ist im Projekt-, Proposal- und Fördermanagement (national und international) tätig und arbeitet intensiv an Forschung, Entwicklung und Umsetzung innovativer Mobilitätsangebote (Zero-Emission, Inter- und Multimodalität, Elektro-Mobilität, Smart Cities, ITS, Verkehrsinfrastrukturbewertung (ökonomisch, ökologisch, sozial), Standortbewertung und strategische Verkehrsplanung). Der Bereich Mobilitätsforschung ist in den letzten Jahren stark gewachsen: Die Betrachtung von Gender und Diversity fließt dabei in alle Forschungsfelder ein.

Nähere Infos unter: www.tbwresearch.org

Siemens begleitet Umstieg auf Elektromobilität:

Intelligente Ladeinfrastruktur

Um Elektromobilität weiter voranzutreiben, braucht es einen flächendeckenden Ausbau einer leistungsstarken Ladeinfrastruktur. Intelligente, flexible und kompakte Lösungen sind notwendig – ganz gleich, ob sie platzmäßig in ein bestehendes Parkhaus passen müssen oder auf einen neuen Campus, der erst gebaut wird. Als Wegbereiter von Elektromobilität verfügt Siemens über weltweite Erfahrungen und ein starkes Portfolio in der gesamten Wertschöpfungskette mit Lösungen sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Bereich.

Mit der Sicharge CC AC22 setzt Siemens neue Standards im Bereich Laden von E-Cars, z.B. in Parkhäusern und -garagen, Hotels und Firmen-Parkplätzen. Durch ihren modularen Aufbau erlaubt sie individuelle und spezifische Konfigurationen und besticht durch elegantes Design.

Die Schnellladestation Compact Power Charger 50 kW wurde für Elektroautos und Plug-in-Hybride der heutigen und zukünftigen Generation entwickelt und eignet sich aufgrund ihrer hohen Leistung speziell für stark frequentierte Standorte und im Fernverkehr. Dank der Ladeleistung von 50 kW können Elektroautos innerhalb von 20 Minuten auf bis zu 80 % Batteriekapazität geladen werden.

Und mit den Produkten der Sicharge UC-Familie ist Laden sogar noch stärker möglich. Elektrische Busse, Trucks und Nutzfahrzeuge etwa können mit bis zu 600 kW Ladeleistung bedient werden.



Kontakt:

DI Christoph Ebersdorfer
Mobil: +43 664 6153640
E-Mail: christoph.ebersdorfer@siemens.com
www.siemens.at/emobility-ecosystem



Bild: Siemens

STROMQUELLE

Stromtankstellen
Ihr Firmenparkplatz als Ladestelle

halböffentliche Ladestellen

www.stromquelle.at

Wettbewerbsvorteil mit Mehrwert
vertrieb@stromquelle.at
0664 829 43 62



Investieren Sie in die Zukunft:

movelo: Betriebliche Mobilität



Sie möchten Ihren Fuhrpark um eBikes erweitern? Sie wollen Ihre Mitarbeiter an sich binden und Geld sparen? Wir, die movelo GmbH, haben die perfekten Mobilitätslösungen für Ihr Unternehmen. In Österreich profitieren Sie enorm, wenn Sie sich für den Kauf von eBikes entscheiden. Denn: Wenn Sie als Unternehmer in Österreich Ihren Mitarbeitern eBikes für dienstliche oder private Nutzung zur Verfügung stellen, sind Sie von der Sachbezugsbesteuerung befreit. Außerdem erhalten Unternehmen eine Förderung von 100,-€/eBike (beim Kauf von 10 eBikes) und sparen sich die 20 % MwSt. Machen Sie sich diese Vorteile zu Nutze und entscheiden Sie sich für die movelo-Mobilitätslösungen.

Kontaktieren Sie unsere Mobilitätsexperten:

Tel: 0049 8651 76 29 97-0

E-Mail: info@movelo.com

Wir freuen uns auf Ihren Besuch auf www.movelo.com



BieM & Partner: e-Mobility-Check

Kontakt:

EBE Mobility & Green Energy GmbH
Ing. Manfred Münzberger, MSc
Tel: +43 2236 389 110
E-Mail: office@ebe-mobility.at

Ein wichtiges Leitprojekt für einen Wechsel der Antriebssysteme ist die problemlose Nachrüstung von Ladeanlagen in Bestandswohnanlagen. Mit dem Projekt e-Mobility-Check wurde dazu ein Prozess entwickelt, um in bestehenden Mehrparteien-Wohnhausanlagen Ladeinfrastruktur leichter nachzurüsten und Eigentümer und Verwalter eine Entscheidungsgrundlage zu bieten. Neben Checklisten, einem standardisierten e-Mobility-Check-Leitprozess für durchführende Unternehmen sowie eine Vorlage für eine erste Grobkostenabschätzung als Entscheidungsgrundlage für Wohn- und Eigentümergemeinschaften wurde in einem Leitfaden beschrieben und entwickelt.

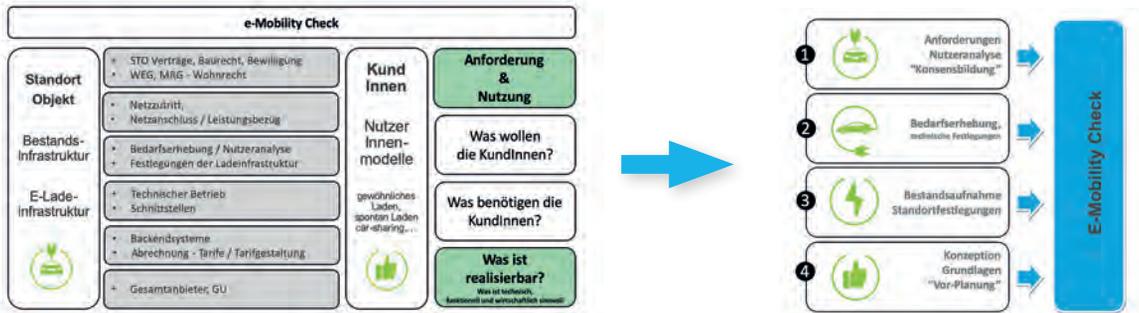


Abbildung 1 e-Mobility-Check, Spannungsfeld zwischen der Objekt-Bestandsinfrastruktur vs. NutzerInnenmodelle sowie den Anforderungen und der Nutzung (Quelle: eigene Abbildung EBE Mobility & Green Energy GmbH)

Die Projektunterlagen und die Ergebnisse, der e-Mobility Check Leitfaden, Checkliste/n, Protokolle stehen mit dem Projektende ab ca. Ende März 2020 unter den Downloads www.ebe-mobility.at zur Verfügung. Für weitere Fragen stehen wir weiterhin sehr gerne zur Verfügung.

Projektpartner:



Was ist nun der nächste Schritt: Ausbildung! e-Mobility-Check 2.0-Schulungsprogramm startet im März 2020

Als nächster Schritt zum e-Mobility-Check ist nun ein Ausbildungsprogramm in Entwicklung. Im Zuge der durchgeführten Workshops und Befragungen sowie der darauf erfolgten Auswertungen haben sich dieser Bedarf und die Nachfrage nach einer zielgerichteten, vertiefenden „e-Mobility-Check“-Schulung bestätigt. Gemeinsam mit einer Schulungseinrichtung wird das Ausbildungsprogramm konzipiert, inhaltlich abgestimmt und erarbeitet. Nach einem ersten geplanten Probedurchlauf im Juni 2020 erfolgt eine Evaluierung der Schulung und werden die Schulungsinhalte und der Ablauf überarbeitet. Die Erarbeitung der Schulungen erfolgt in Abstimmung mit der Industrie durch einen vorgelagerten Industriedialog. Ab Herbst 2020 – bis Frühjahr 2021 ist geplant, ein flächendeckendes Schulungsangebot anbieten zu können. Die Umsetzung soll auch über ein Förderprogramm in ganz Österreich unterstützt werden.

Projektpartner:



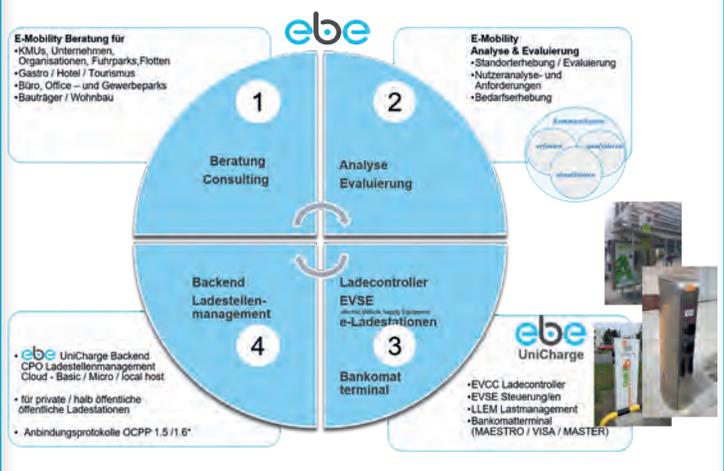
EBE Mobility & Green Energy GmbH

Mit innovativen, zukunftssicheren Produkten, Lösungen und Applikationen zu einer nachhaltigen (e)-Mobilität



Mit den EBE UniCharge-Ladecontrollern (EVCC) und den EBE UniCharge-Ladestationssteuerungen (EVSE) liefern wir die intelligenten, zukunftssicheren Lösungen für E-Ladestationen. Mit LLEM – dem Lokalen Last- und Energiemanagement, als integrierbare Lösung bei unseren Ladecontrollern, bieten wir bereits jetzt die zukunfts-sichere Lösung für den Wohnbau, um den Ausbau und die Erweiterung von intelligenter Ladeinfrastruktur im Wohnbau zu ermöglichen. Mit dem EBE UniCharge Backend verwalten Sie Ihre Ladeinfrastruktur selbst:

- Monitoring
- Management Dashboard
- Ladestationsverwaltung und Ladestationsübersicht
- Ladevorgänge und Auswertungen
- Remote-Fernwartung und Echtzeitanalyse
- User-Verwaltung (RFID-Verwaltung)





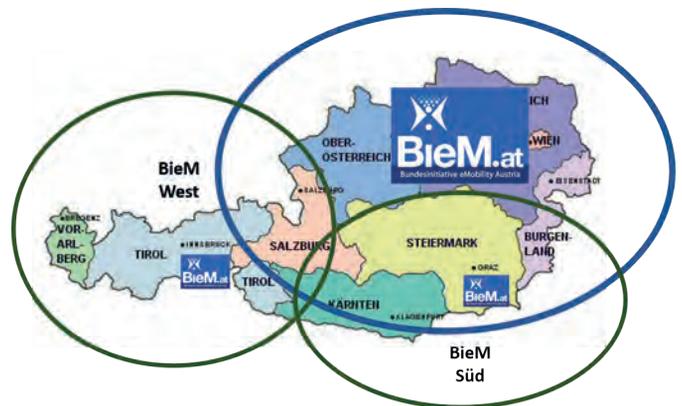
Vorschau 2020

Liebe Mitglieder,

sehr geehrte Gäste und FreundInnen der BieM,

in der Strategieklausur 2019 wurden die wichtigsten Weichen für das BieM-Jahr 2020 gestellt. Die Kamingsgespräche bekommen mit der Bezeichnung „Mobilitätsdialog“ einen österreichweit neuen Titel und werden in bewährter Form in allen Regionen ausgespielt. Das Themensetting reicht vom „Zielerreichungspfad Parisziele“ über „Recycling“ bis zu harten technischen und kommerziellen Themen wie „Laden & Tarife“ sowie „Betriebskonzepte & Businessmodelle“. Aber wir haben auch viel Platz für regionale und politische Themen eingeräumt und werden auch Tagesthemen auf die Agenda heben.

Erstmalig wird die „BieM4Future“ (unsere Herbstkonferenz) neben Wien auch in Innsbruck ausgespielt. Und ebenso erstmalig plant die BieM in Kooperation mit dem Österreichischen Fuhrparkverband eine Fachkonferenz zur Fuhrparkumstellung im Burgenland.



Auch an einem neuen Mitgliederformat „Marktplatz Innovation“ wird mit Hochdruck gearbeitet. Anwendungsnahe F&E und das Pooling der Kompetenz unserer Mitglieder sollen in diesem Format eine neue Qualität erreichen.

Und natürlich ist auch die Stärkung der BieM mit neuen und kompetenten Mitgliedern ein wichtiges Ziel. Parallel werden auch die Kooperationen mit der BEM (Deutschland) und der Schweiz weiter vertieft. Auch die Weiterentwicklung der Partnerschaft mit der österreichischen „Leitkonferenz“ El Motion ist uns ein wichtiges Anliegen.

Der Vorstand freut sich auf ein bewegtes und akzentuiertes Jahr 2020 und wir freuen uns sehr, Sie bei einer unserer Veranstaltungen begrüßen zu dürfen.

„Die Zukunft soll man nicht voraussehen wollen, sondern möglich machen.“

– Antoine de Saint-Exupéry

Helmut-Klaus Schimany MSc, MAS
Vorstandsvorsitzender BieM

bmk.gv.at

E-Mobilitäts-offensive

Wir fördern die Mobilitätswende: vom E-Pkw bis zum E-Bus.
Einreichung unter umweltfoerderung.at

UNENTGELTLICHE EINSCHALTUNG

Foto: BMLRT/Alexander Haiden

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv
mobil

Kostenlose Beratung für
Betriebe und Gemeinden
unter klimaaktivmobil.at

Organe der **BieM**

Vorstand der BieM:

Der Vorstand sieht sich als »Enabler« und »Netzwerker« im Interesse der Verbreitung und umsetzungsnahen Implementierung von komplementären eMobility-Lösungen. Er erarbeitet die Themen für die Kamingspräche und Konferenzen und setzt Schwerpunkte in der

Kommunikation auf technischer, gesellschaftspolitischer und bewusstseinsbildender Ebene. Der Vorstand besteht aus Personen aus unterschiedlichen Unternehmensstrukturen im Nahebereich der eMobility. Er repräsentiert ein breites Spektrum an Erfahrungen im Be-

reich eMobility, Mobilität und Energie. Er setzt sich aus unterschiedlichen Unternehmen im Kern- oder Nahebereich der eMobility zusammen. Der Vorstand organisiert und leitet die BieM ehrenamtlich und ist das außenwirksame Sprachrohr der BieM.



H.K. Schimany, MAS, MSc
Vorstandsvorsitzender BieM
Austria



Hermine Resch
Vorstand BieM Austria
Leitung BieM Süd



DI Angelika Rauch
Vorstand BieM Austria

Bild: Bernadette Reiter



Ing. Dr. Wolfgang Baumgartner
Vorstand BieM Austria



Klaus Schmid, MBA
Vorstand BieM Austria



Erich Gstettner
Vorstand BieM Austria



DI Stefan Kaltenecker, MBA
Vorstand BieM Austria
Leitung BieM Süd



Ing. Manfred Münzberger, MSc
Vorstand BieM Austria



Mag. Walter Slupetzky
Vorstand BieM Austria



Gerald Windisch
Vorstand BieM Austria
Leitung BieM West



KommR Mag. Gerald Kumnig
Vorstand BieM Austria

Bild: Lukas Dostal

Rechnungsprüfer der BieM:



DI Dr. Reinhard Pflieg



Dr. Andrea Thumer

Unternehmensmitglieder (Auszug)



Mit Unterstützung von:

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv



mobil

Impressum

BieM Austria
Ybbsstraße 24/12
1020 Wien

Die BieM Austria ist ein gemeinnütziger Verein zur Förderung der Elektromobilität in Österreich.
ZVR-Zahl: 269056460
WEB: www.biem.at
Facebook.com/biemaustria

Helmut-Klaus Schimany MAS, MSc
Vorstandsvorsitzender BieM Austria
M: helmut-klaus.schimany@biem.at

Inhaltliche Gesamtkoordination: DI Barbara Kienmayer, M: office@biem.at
Projektmanagement & Redaktion: Team-i Zeitschriftenverlag GmbH/eCarandBike.com
Design & Produktion: Team-i Zeitschriftenverlag GmbH
Druck: Bauer Medien Produktions & Handels GmbH