

# FORDERUNGEN DER WIRTSCHAFTSKAMMER IM HINBLICK AUF E-MOBILITÄT

Mit dem Pariser Abkommen hat sich Österreich verpflichtet, CO<sub>2</sub>-freien Güterverkehr in der Stadt bis 2050 sicherzustellen. Dadurch ändern sich die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Investitionen erheblich. Daher stellt die Wirtschaftskammer Wien einige Forderungen.

## 1. Förderungen

Unternehmen nutzen neue Technologie dann im politisch wünschenswerten Ausmaß, wenn ein ökonomischer Mehrwert zu erwarten ist. E-Fahrzeuge sind jedoch erheblich teurer in der Anschaffung als mit fossilen Stoffen angetriebene Fahrzeuge. Dazu kommt, dass der Wertverlust elektrisch angetriebener Fahrzeuge alleine durch die technische Weiterentwicklung der Batterien schwer kalkulierbar ist. Hohe Akzeptanz hin zu E-Fahrzeugen ist hingegen zu erwarten, wenn ausreichende finanzielle Anreize gegeben sind.

### Forderung:

Zusätzliche Landesförderung der Stadt Wien ist in Ergänzung der BMNT-Förderung erforderlich bezüglich

**E-Fahrzeugen** (derzeit inklusive Mobilitätsbonus der Autoimporteure gesamt € 3.000,-- bei reinen Elektrofahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen sowie € 1.500,-- bei Plug-In-Hybriden)

**Elektro-Leichtfahrzeugen** (derzeit € 1.000,--), Elektro-Kleinbussen sowie leichten Elektro-Nutzfahrzeugen (derzeit bis € 20.000,--, max. 30 % der Anschaffungskosten)

**Elektro-Zweirädern** (E-Mopeds, E-Motorräder), die ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden (€ 750,--).

**Schaffung von Ladestellen im Betrieb** (Förderung des BMNT nur für öffentlich zugängliche Ladestationen, Pauschale € 200,-- bis € 10.000,-- für Schnellladestationen)

**PHEV** (Plug-In-Hybride) gewährleisten ebenfalls eine erhebliche Schadstoffreduktion, bieten aber erhebliche Vorteile bei der Reichweite und wären für viele Betriebe derzeit die Fahrzeuge der Wahl, wenn die bestehende Förderung erhöht werden würde

## 2. Maximierung des wirtschaftlicher Nutzens für Wiener Betriebe

Ziel ist nicht nur das Nutzen von nachhaltigen E-Fahrzeugen, sondern auch ein möglichst großer Anteil Wiener Unternehmen an der Wertschöpfungskette, die diese Technologie mit sich bringt, vor allem im Hinblick auf Neuschaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen. Dies ist nur erreichbar durch das Zusammenwirken von Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Öffentlicher Hand.

### Forderung:

- Erarbeitung praxisgerechter, branchenspezifischer Modelle zur Nutzung nachhaltiger Mobilität
- Schaffung von Leuchtturmprojekten, die nach außen kommuniziert werden (etwa mit Flottenbetreibern, bestimmten Branchen und mit Betrieben, die in Forschung und Entwicklung tätig sind)

### 3. Individualverkehr nicht vernachlässigen

Die Stadt Wien baut in ihrer E-Mobilitätsstrategie (STEP 2025) auf der langen Tradition der Elektromobilität im öffentlichen Verkehr auf und vernachlässigt die umweltfreundliche Abwicklung des notwendigen Individualverkehrs. Individualverkehr ist für die Wiener Wirtschaft sowohl im Hinblick auf einen effizienten Lieferverkehr, als auch auf die ausreichende Mobilität der Konsumenten, essenziell.

#### Forderung:

- Flüssigkeit des Individualverkehrs muss weiter ein vorrangiges Ziel bleiben
- Ausreichende Stellplätze im öffentlichen Raum
- E-Car-Sharing ausbauen

### 4. Sonderregelungen für E-Autos

Rein batterieelektrisch betriebene Autos sind mit andersfarbigen Kennzeichen ausgestattet und daher sofort erkennbar. Eine Privilegierung zur Attraktivitätssteigerung wäre sinnvoll, um den Umstieg zu CO<sub>2</sub>-freiem Individualverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen.

#### Forderung:

- Benutzung von Bus-Spuren
- Befreiung von Parkgebühren
- Geförderte Stellplätze in privaten Garagen
- Nutzung von Anrainerzonen rund um die Uhr

### 5. E-Taxis

Beim derzeit in Wien laufenden E-Taxi-Projekt (Förderung von € 8.000,-- pro Fahrzeug durch das BMVIT sowie Gratis-Strom) ist die Akzeptanz relativ gering, Ladestellen für E-Taxis in Wien gibt es derzeit noch unter zehn Stück bei Situierung in öffentlichen Garagen bzw. neben Tankstellen

#### Forderung:

- Ladepunkte an Taxistandplätzen (Minimierung des Zeitverlustes durch den Ladevorgang)
- Erhebliche Ausweitung der Anzahl um den Faktor 10

### 6. Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

E-Mobilität benötigt eine ausreichende Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zur Attraktivierung und Bekanntmachung von E-Mobilität, ebenso eine einfache Abrechnung sowie eine maßvolle Preisgestaltung für den Strombezug.

#### Forderung:

- Steigerung der Anzahl der Ladepunkte entsprechend der in Verwendung stehenden E-Autos nach einem vorher festgelegten, praxisnahen Schlüssel.
- Abrechnung über eine Karte oder eine niederschwellige Handy-App
- Schaffung eines attraktiven Tarifmodells bei der Stromabrechnung

### 7. Logistik, letzte Meile

E-Fahrzeuge sind vor allem für die Innenstadtlieferung oder die „letzte Meile“ eine sinnvolle Alternative. Für den Umstieg auf kostenintensive E-Lieferfahrzeuge bedarf es für Betriebe weiterer Anreize, um einen Wechsel zu beschleunigen.

**Forderung:**

- Erweiterung von Lieferzeitfenstern für E-Fahrzeuge in Innenstadtbereichen (u.U. Ermöglichung der Nachtanlieferung)
- ausreichende Ladepunkte in geplanten Güterverteilzentren und Micro-Hubs
- (Elektro-)Lastenfahrräder können einen ressourcenschonenden und nachhaltigen Beitrag leisten

**8. Bauliche Planung der Anforderungen der E-Mobilität**

Die Herstellung von E-Ladeinfrastruktur im Bestand ist mit hohen Kosten verbunden. Eine rechtzeitige Berücksichtigung im Planungsprozess wäre annähernd kostenneutral.

**Forderung:**

Sowohl bei Straßenplanungen als auch im Hochbau müssen die in nächster Zukunft auftretenden Herausforderungen der E-Mobilität (Verrohrungen, Strombedarf) mitbedacht werden.

19.6.2017

Manfred Riedler, MSc MBA