



## Bericht zum GSV-Forum „E-Mobilität am Weg zum Durchbruch?“ in Kooperation mit Magenta Business

Rein elektrisch angetriebene Pkw nehmen in Österreich Fahrt auf, im 1. Halbjahr 2023 wiesen diese bereits einen Anteil von 18,4% aller Pkw-Neuzulassungen auf. In den nächsten Jahren soll es laut BMK weiter steil bergauf gehen. Ziel ist, dass 2030 alle neu zugelassenen Fahrzeuge bis 18 Tonnen emissionsfrei angetrieben werden. Grund genug für GSV und Kooperationspartner Magenta Business, im Rahmen eines Forums im Juli 2023 im Wiener Allianz Stadion zu hinterfragen, wie dieses aus heutiger Sicht sehr ehrgeizige Ziel erreicht und die notwendige Infrastruktur bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden kann.

### Digitalisierung und Konnektivität als wesentlicher Erfolgsfaktor

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Durchbruch der E-Mobilität sei Digitalisierung und Konnektivität, wie **Werner Kraus**, CCO von **Magenta Business** im Rahmen seiner Begrüßungsworte hervorhebt: „Die ganze Wertschöpfungskette und alle Use Cases der E-Mobilität sind sehr stark mit dem Bedarf einer hochgradigen Vernetzung und Digitalisierung verknüpft. Dafür stehen wir als Magenta in Österreich, das Thema Vernetzung und Digitalisierung möglich zu machen und unsere Kunden zu unterstützen.“

### Innovative Startups machen E-Mobilität kundenfreundlicher und leistbarer

Kunden von Magenta Business sind auch Startups wie beispielsweise die Automarke **ELARIS** aus Deutschland, vertreten durch deren Geschäftsführer in Österreich, **Bernhard Kern**, der laut eigenen Angaben seit 2012 selbst leidenschaftlich elektrisch unterwegs ist. Aktuell bietet ELARIS drei Fahrzeugtypen an, die in China produziert werden: Ein Elektro-SUV „BEO“ mit 456 km nomineller Reichweite, ein Kleinwagen „DYO“ mit 265 km Reichweite um rund 20.000 Euro und ein Transporter „CARO“ mit einem 106 kWh Akku ab 56.000 Euro. Kundenliebling scheint wohl auch aufgrund des Preises aktuell der günstige Kleinwagen „DYO“ zu sein, in diesem Segment existiert noch wenig Wettbewerb. Wichtig ist Kern, dass die IT in Österreich beheimatet ist, schließlich wird diese für Autofahrer in Form von Apps etc. immer wichtiger. Magenta Business unterstützt ELARIS bei der Vernetzung, auch mit Ladesäulen und über Landesgrenzen hinweg, wie **Thomas Frey** von Magenta Business ergänzt.

Eng verknüpft mit der E-Mobilität sind nicht nur die Ladestationen, sondern auch intelligentes Parken. **Albert Fellner**, Geschäftsführer **JJ James**, berichtet, dass sein Unternehmen beides verknüpfen und abrechnen kann. Dies sei entweder mittels Kennzeichenkameraerkennung, QR Code oder Abrechnung nach Parktarif im Falle größerer Parkplätze möglich. Generell biete intelligentes Parken laut Fellner enormes Potential: „Die durchschnittliche Parkplatzsuchdauer pro Jahr beträgt 60 Stunden, ein unglaubliches Potential für Klimaschutz und lebenswertere Städte. Weiters gibt es im städtischen Bereich viele azyklisch genutzte Parkflächen (z.B. Büro und Wohnen), diese könnte man in eine digitale Plattform integrieren und besser auszunutzen, um letztendlich bei gleichbleibender Parkqualität mit weniger Parkplätzen auszukommen.“ Als Beispiel nennt Fellner das Linzer Eisstadion: „Rund um die Eishalle hat es 150 Parkplätze gegeben, die Umgebung war hoffnungslos verparkt. Wir haben dort 300 Büroparkplätze von einer geschlossenen Parkfläche in einer Gehminute integriert. Parkberechtigung gibt es nur während des Spiels. Auch das Enforcement kann mit digitalen Lösungen erheblich vereinfacht werden. Wir könnten bei Umsetzung dieser digitalen Plattform in einer ganzen Stadt bis zu 50% der Oberflächenparkplätze bei gleichbleibender Parkqualität reduzieren.“ Magenta Business unterstützt in diesem Beispiel mit der entsprechenden Datenübertragung, wie beispielweise, welche Ladesäule gerade verfügbar ist, berichtet **Michal Lagan**, Head of IoT Sales, Magenta Business.

**Ehsan Zadmand**, Geschäftsführer von **Alveri**, ist überzeugt, dass der wesentlichste Faktor zum Umstieg auf die E-Mobilität die Kundenzufriedenheit ist: „Wenn wir es schaffen, dass E-Mobilität leichter zugänglich und bedienbarer wird, dann ist jeder bereit umzusteigen – das gilt selbstverständlich auch für die Ladeinfrastruktur. Das iPhone ist auch nicht das günstigste Modell, jedoch einfach zu bedienen. Die Mobilität der Zukunft muss nachhaltig, einfach und leistbar sein. Daher bieten wir unseren Kunden an unseren Ladestationen auch eine Flatrate um 43 Euro netto monatlich an, mit der der Kunde so viel laden kann, wie er oder sie möchte.“

Wichtig sei es, beim weiteren Ausbau der Infrastruktur auf Skalierung zu achten, also dass vorhandene Ladepunkte einfach ohne weitere Zuleitungen erweitert werden können. Auch gelte es für das künftige automatisierte Fahren gerüstet zu sein: Alveri hat diesbezüglich einen Laderoboter entwickelt, der in einem Testcase gemeinsam mit dem Investor Salzburg AG auf einer Länge von 6 Metern zwei Autos aufladen kann.

In der anschließend von GSV-Generalsekretär **Mario Rohrer** moderierten Podiumsdiskussion wurde auf weitere Punkte eingegangen:

- **Unternehmer sind nach wie vor Treiber der E-Mobilität:** Zwar sind Ankaufsförderungen für Unternehmen Anfang 2023 weggefallen, Steuervergünstigungen wie Sachbezugsbefreiung bleiben jedoch nach wie vor für Arbeitgeber und -nehmer attraktiv, betont **Alexander Touzinsky**, Key Account Manager im Großkundensegment bei **Alphabet Austria**, einem markenneutralen Fuhrparkmanagementanbieter, der zur BMW Group Financial Services gehört: „Für den B2B Sektor ist es wichtig, dass die steuerlichen Vorteile, die es nach wie vor gibt, möglichst lange erhalten werden. Sonst könnte eine deutliche Verlangsamung der Nachfrage eintreten. Günstigere Fahrzeuge am Markt wären wichtig. Am Privatkundenmarkt orten wir nach wie vor Zurückhaltung.“
- **Erreichung des österreichischen Ziels von 100% elektrische Neuzulassungen bis 18 Tonnen in 2030:** Laut **Philipp Wieser**, Leiter von Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (OLÉ) bei **AustriaTech**, ist das Jahr 2030 ohnehin schon der spätmöglichste Zeitpunkt, um tatsächlich eine Klimaneutralität im Jahr 2040 im Verkehr erreichen zu können: „Wir müssen alles tun, um dort hinzukommen. Aktuell befinden wir uns auf dem Zielpfad bis 2030, wenn sich die Entwicklung so fort schreibt. Wir sollten jedoch weiter als bis 2030 schauen. Jetzt haben wir die Chance, die entsprechenden Rahmenbedingungen dafür zu setzen.“
- **Barrieren bei der Ladeinfrastruktur existieren noch:** Das werde bei neuen Förderungen definitiv berücksichtigt, betont **Wieser**: „Kund:innen müssen sich darauf verlassen können, dass der Ladevorgang funktioniert. Im Falle negativer Erfahrungen werden wir die notwendigen Ziele nicht erreichen können. Das Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur wächst derzeit noch schneller als der Bestand der E-Fahrzeuge. Bezüglich der Abrechnung wird es voraussichtlich weiterhin auch Mischmodelle nach Zeit und Kilowattstunden (kWh) geben, auch um blockierte Ladestationen zu vermeiden.“
- **Förderungen sollen weiterentwickelt und an den Hochlauf angepasst werden;** dies bedeute jedoch kein Ende, schließlich gelte es das 2030 Ziel zu erreichen, betont **Wieser**. „Große Änderungen in der Förderung sehe ich nicht. Unterversorgte Gebiete in der Region stehen künftig im Fokus. Letztendlich hängt viel von den budgetären Möglichkeiten ab.“
- **Kapazitätsgrenzen in den Netzen:** Laut **Touzinsky** könne man beispielsweise in Wien nicht ohne Weiteres noch 1.000 zusätzliche Ladestationen errichten. Prinzipiell müsse ein E-Auto nicht jederzeit vollgetankt sein, das sei bei konventionellen Verbrennerfahrzeugen auch nicht der Fall.

**Zadmard** sieht auch die geringen Netzkapazitäten als Hürde, ein schneller Ausbau sei eine Illusion, daher brauche es Innovationen, mit dem bestehenden Netz so intelligent wie möglich umzugehen. Wichtig sei es, die notwendige Infrastruktur rasch zu errichten, dann kämen auch mehr E-Autos. Wieser hebt die Entwicklung eines Planungstools für Gemeinden hervor, welches zeigen soll, mit wie wenig Ladeinfrastruktur die Flotte bedient werden kann, auch das soll einen Beitrag liefern.

- **Für Unternehmen sind E-Autos auch eine Nachhaltigkeitsmaßnahme**, wie **Lena Wostal**, Head of IoT Marketing bei Magenta Business berichtet: „Wir möchten unsere Netze so klimaneutral wie möglich betreiben, andererseits statten wir auch unsere Mitarbeiter mit E-Autos aus. Aktuell haben E-Autos in unserem Fuhrpark einen Anteil von 18,5%, Ende des Jahres sollen es 25% sein, 2027 soll jedes zweite Auto ein E-Fahrzeug sein.“
- **Einheitliche Ladestecker:** In der EU wurden der Typ 2 Standard und das Combined Charging System (CCS Standard, eine Version des Typs 2 mit zwei zusätzlichen Stromkontakten zum Schnellladen) als Standardsteckverbindungen bei Ladeleistungen über 3,6 kW für Wechselstrom und über 22 kW für Gleichstrom festgelegt, hebt Zadmard hervor. Die anderen Steckertypen sollen langsam vom Markt verschwinden. In den USA ist der Tesla Standard nun American Standard, dort gilt das first mover Prinzip. Wieser ergänzt, dass es seit 2023 noch den Megawatt Charging Standard (MCS) für Lkw und Binnenschiffe gibt.
- **Steuerliche Aspekte:** Seit 1.1.2023 ist Refundierung für das Zu-Hause-Laden bis zu einem gewissen Betrag nicht mehr als geldwerter Vorteil zu versteuern, berichtet Touzimsky. Auch Laden bei den Unternehmen ist möglich. Manche Unternehmen stellen als Gehaltsumwandlung ihren Mitarbeitern auch E-Autos aufgrund der Sachbezugsbefreiung gerade in entlegenen Gebieten zur Verfügung, auch wenn diese früher nicht vorgesehen waren.
- **Gebrauchtwagenmarkt:** Der E-Auto Gebrauchtwagenmarkt ist von den Marken noch nicht so vielfältig. Nach einem Hype im Sommer 2022 sind die Kunden bedingt durch hohe Inflation und Strompreise abwartender.
- **Kleintransporte:** Hürden wie die angesprochene Nicht-Umrüstmöglichkeit für Kleintransporter (3,5 Tonnen auf 4,2 Tonnen e-mobil) existieren laut Wieser noch, das solle jedoch auf europäischer Ebene zügig gelöst werden.

Zusammenfassend gilt es, an der einen oder anderen Schraube noch zu drehen, damit sich die E-Mobilität wirklich durchsetzt. Kundenzufriedenheit scheint die wichtigste Anforderung zu sein. Auch sollte nicht vergessen werden, dass elektrisch angetriebene Autos nur ein Puzzlestück in der Mobilitätswende darstellen.

Bernhard Weiner, GSV, 22.9.2023