

GEBÜHRENEITIGE HEMMSCHWELLEN ABBAUEN!

FAZIT ZU UNSEREM PROJEKT SMALL HYDRO MOBILITY

Im Zuge des Projekts „Small Hydro Mobility“, powered by Klima- & Energiefonds, hat sich Kleinwasserkraft Österreich ein Jahr lang intensiv mit den Vorteilen und bestehenden Hürden für die Errichtung von öffentlichen E-Tankstellen an Kleinwasserkraftwerken befasst. Im Zuge der Recherchen, bei zahlreichen Gesprächen mit Stakeholdern und in Workshops konnte auf diese Weise ein Bild gewonnen werden, welche Hindernisse aktuell die BetreiberInnen vom Betrieb einer E-Tankstelle abhalten.



Es wurde recht schnell deutlich, dass aktuell vor allem die ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen den Betrieb von E-Tankstellen an Kleinwasserkraftwerken hemmen. Das liegt einerseits daran, dass ohne eine entsprechende Frequenz an E-Autos die Ladeinfrastruktur (insbesondere leistungsstarke) nur selten wirtschaftlich betrieben werden kann.

Primär sind es aber die Gebühren und Abgaben, die derzeit die fixen Betriebskosten von Ladestationen soweit erhöhen, dass oftmals keine kostengünstige Lademöglichkeit für Endkunden geboten werden kann. Auch die Fülle an unterschiedlichen Abrechnungssystemen, Ladekarten etc. sowie deren teils hohen Betriebskosten wurden als Hemmnis genannt. Dies ist insbesondere für die Schnellladeinfrastruktur (> 50 kW) der Fall. Im Folgenden sind die wesentlichsten Ergebnisse sowie Handlungsempfehlungen dargestellt.

FAIRNESS BEI ÖKOSTROMPAUSCHALE SCHAFFEN

Laut gesetzlichen Bestimmungen (Ökostromgesetz,

Ökostrompauschale-VO) müssen EndverbraucherInnen (auch Kleinwasserkraftanlagen als Überschusseinspeiser) jährlich die Ökostrompauschale gemäß der Netzebene, an die sie angeschlossen sind, bezahlen.

Diese beträgt laut Ökostrompauschale-Verordnung 2018, bis zu 13.414,17 Euro (NE 5) für die für Kleinwasserkraftwerke relevanten Netzebenen.

Diese Regelung trifft aktuell vor allem jene BetreiberInnen besonders hart, die mit einer leistungsstarken Anlage als Volleinspeiser an die Netzebene 5 angeschlossen sind. Diese könnten zwar technisch problemlos hohe Ladeleistungen (> 100 kW) für einen schnellen Ladevorgang zur Verfügung stellen, würden aber entsprechend der aktuellen Tarifstruktur die Ökostrompauschale selbst unter besten Bedingungen nicht wieder erwirtschaften können. Die Ökostrompauschale sollte sich deshalb an der tatsächlichen Bezugsleistung orientieren, und nicht allein an der Netzebene, an der das Kraftwerk angeschlossen ist.



STREICHUNG DER EIGENSTROMSTEUER (ELEKTRIZITÄTSABGABE) FÜR ÖKOSTROMANLAGEN

Von der Elektrizitätsabgabe als „Eigenstromsteuer“ sind Kleinwasserkraftanlagen nur bis zu einem Eigenbedarf von 25.000 kWh/a befreit. Danach beträgt diese 1,5 Cent pro kWh, und muss de facto 1:1 auf den Endkunden abgewälzt werden. Fraglich ist zudem, ob die Abgabe an Ladestationen als Eigenbedarf geltend gemacht werden darf. Ist dies nicht der Fall, fällt die Energieabgabe sogar für jede geladene kWh an.

ENERGIEGEMEINSCHAFTEN STÄRKEN = ELEKTROMOBILITÄT STÄRKEN

In Hinblick auf eine rasche Marktdurchdringung der Elektromobilität in Österreich ist auch die Schaffung eines für Energiegemeinschaften geeigneten Marktumfelds sinnvoll. Diese sollen im Allgemeinen dazu dienen das innerhalb der Klima- und Energiestrategie #mission2030 formulierte Ziel einer aktiven Partizipation von BürgerInnen am Energiesystem und die Beteiligung an regionalen Wertschöpfungsketten erreichen zu können. Energiegemeinschaften können jedoch auch speziell in Bezug auf die Elektromobilität eine wesentliche Rolle spielen, indem ermöglicht wird, dass der Strom für die Wallbox im Eigenheim „direkt“ und unbürokratisch aus dem Gemeinschaftskraftwerk bezogen werden kann. Für Energiegemeinschaften wurden daher folgende grundlegende Empfehlungen ausgearbeitet:

- Niedrige (rechtliche, finanzielle...) Einstiegshürden für Erneuerbare-Energien-Gemeinschaften,
- Gewährleistung ausreichender unternehmerischer Freiheitsgrade,
- klare rechtliche Regelungen und Definitionen,
- diskriminierungsfreier Netzzugang,
- kostenorientierte Netzentgeltsystematik für Energiegemeinschaften,
- flexible Vermarktungsoptionen.

ERKENNTNISSE AUS VOR-ORT BERATUNGEN

Im Zuge der Vor-Ort Beratungen im Rahmen des Projektes wurde interessierten BetreiberInnen die Möglichkeit gegeben, eine detaillierte Überprüfung ihres Kraftwerks zur wirtschaftlichen Eignung als zukünftiger Ladestandort vorzunehmen. Neben der Beratung Vor-Ort wurde – ähnlich wie bei den bewährten Revitalisierungsaktionen – ein Bericht mit der Darstellung von rechtlichen und technischen Grundlagen sowie einer Variantenuntersuchung verfasst.

Es hat sich gezeigt, dass grundsätzlich jedes der untersuchten Kraftwerke für eine Errichtung einer Ladestation geeignet ist. Das galt auch für jene, die in unserer technisch/wirtschaftlichen Potenzialermittlung ursprünglich als nicht geeignet angesehen wurden. Diese Kraftwerke sind zwar situativ abgelegen, jedoch zum Beispiel in der Nähe eines Parkplatzes für Wanderer oder anderen touristischen Zielen. Darum kann davon ausgegangen wer-

den, dass weitaus mehr als 1.400 Kraftwerke das Potenzial für eine Ladestation haben. Dies ist besonders dann der Fall, wenn viele PKWs über einen längeren Zeitraum in der Nähe des Kraftwerks parken. Hier kann eine verhältnismäßig günstige Ladeinfrastruktur über Wallboxen oder Ladesäulen modular aufgebaut und bei Bedarf nachgerüstet werden.

Es kann festgehalten werden, dass eine 22 kW Wallbox aufgrund des geringen Anschaffungspreises für jeden Standort infrage kommen würde, unter der Voraussetzung, dass eine längere Parkdauer möglich ist und keine hohe Ökostrompauschale zu entrichten ist. Bei fünf untersuchten Kraftwerken käme aufgrund ihrer Lage und Leistung eine Schnellladestation infrage, welche jedoch aufgrund der hohen Investitionskosten erst in Zukunft (bei einer entsprechenden Zahl an E-Autos) wirtschaftlich betrieben werden könnte. Und auch bei den Schnellladestationen muss der Nutzer neben dem Laden einen Grund zum Halten haben, beziehungsweise die Ladezeit sinnvoll überbrücken können.

Eine Frage, die bei den Beratungen meist offen blieb, ist die Frage nach dem Abrechnungssystem und den Kommunikationsschnittstellen, um einer großen Kundengruppe die Lademöglichkeit an einem Kleinwasserkraftwerk anbieten zu können. Diese Unklarheit resultiert aus den derzeit noch sehr vielfältigen Angeboten in diesem Segment, was eine Entscheidung zur Errichtung einer Ladestation nicht fördert. Kleinwasserkraft Österreich wird sich in Zukunft dafür einsetzen, dass es hier zu einer Vereinheitlichung und zum Abbau von Hemmschwellen für Betreiber und Endkunden kommt.



INFORMATION

Verglichen mit den Verbrennern fahren Elektro-Autos energieeffizienter, deswegen wird der Stromverbrauch nicht 1:1 mit der im fossilen Bereich eingesparten Energie steigen. Die Elektromobilität trägt zur Senkung des Gesamtenergieverbrauchs in Österreich bei.

In der Energiestrategie wird für das Jahr 2020 ein Gesamtstrombedarf von 61.938 Gigawattstunden (GWh) angenommen. Es wird geschätzt, dass davon 429 GWh auf die Elektromobilität fallen, was weniger als ein Prozent des gesamten Strombedarfs bedeutet. Dieser Strombedarf kann durch den Ausbau Erneuerbarer Energieträger gedeckt werden.