



Projektleiter für den Demo-Versuch in der Siedlung am Theresia-Brandl-Weg in Linz: Gerald Mayrhofer von der Linz AG. Fotos: Weibold (2), TU Wien (2)

## Wenn 49 E-Autos gleichzeitig laden

**Projekt Urcharge:** 49 Haushalte einer Linzer Siedlung werden mit ebenso vielen E-Autos ausgestattet – Vor dem Start haben die E-Mobilisten noch viele Fragen

VON CARSTEN HEBESTREIT

Das einzigartige Projekt heißt „Urcharge“: 49 Haushalte der Siedlung am Linzer Theresia-Brandl-Weg geben Mitte April ihre Verbrenner-Autos ab und erhalten als Ersatz E-Autos: 40 Renault Zoe sowie neun Nissan Leaf. In den nächsten Tagen werden Wallboxen an den Tiefgaragenplätzen der künftigen E-Mobilisten installiert. „Die Demo-Phase wird ein halbes Jahr dauern“, sagt Gerald Mayrhofer von der Linz AG, der mit der TU Wien das Projekt Urcharge initiierte. „Der Klima- und Energiefonds hat 2018 das Forschungsprojekt ‚Zero Emission Mobility‘ ausgeschrieben“, sagt Mayrhofer. Im Mittelpunkt: E-Mobilität. „Da hat bestens die Fragestellung gepasst, wie 2030 die Ladeinfrastruktur aussehen wird.“ Denn zu dieser Zeit werde der E-Auto-Anteil rund 30 Prozent betragen, so die Annahme.

### 1,3 Mio. Euro Projektkosten

„Unsere Ladeinfrastruktur ist aktuell auf maximal 16 Wallboxen ausgelegt“, sagt Gerald Mayrhofer. Was aber passiert, wenn mehr E-Autos gleichzeitig geladen werden sollen? Um diese Frage beantworten zu können, holte der 56-jährige Linzer die TU Wien, die Keba, die Neue Heimat sowie ETA Umweltmanagement mit ins Boot.

Eine Million Euro kostet das Forschungsprojekt, wobei der Klima- und Energiefonds maximal 420.000 Euro beisteuert.



„Eine Frage lautet auch: Ist's besser, ein E-Auto alleine und dafür schnell oder drei E-Autos gleichzeitig und dafür langsamer zu laden?“

■ Gerald Mayrhofer, Linz AG Strom



„Die Grunderkenntnis aus unserem Modellversuch ist, dass man für so viele E-Autos unbedingt ein Lademanagement braucht.“

■ Jasmine Ramsebner, TU Wien



„Ein Lademanagement ist ja an sich nicht neu. Wir kennen das beim Nachtstrom schon seit mehr als 50 Jahren.“

■ Prof. Reinhard Haas, TU Wien

Die Differenz beglichen die fünf Projektpartner.

Das Demo-Projekt mit der Anmietung der Renault Zoe und der Nissan Leaf plus die Installation der Keba-Wallboxen verschlingt noch einmal 300.000 Euro. Doch die Erkenntnisse, die aus dem Forschungsprojekt gezogen werden, seien viel mehr wert, sind sich die Projektpartner sicher.

„Die Frage ist: Ist's besser, wenn jeder einen eigenen Stromanschluss für seine Wallbox hat oder die Ladestationen gemeinsam gesteuert werden?“, fragt Prof. Reinhard Haas von der TU Wien.

Mit Haas arbeiten noch Jasmine Ramsebner und Albert Hiesl im Team der TU Wien mit.

„Wir haben im Februar mit einem Modellversuch mit 100 Haushalten begonnen“, sagt Ramsebner. Wie viel Strom verbrauchen die Haushalte wann? Und was passiert, wenn zusätzlich Elektroautos am Netz hängen?

### 80 Prozent Kostenreduktion

„Die Grunderkenntnis ist: Für so einen Fall braucht man unbedingt ein Lademanagement“, sagt die Projektmanagerin. Und Haas assistiert: „Wird das Laden zentral gesteuert, lassen sich 80 Prozent der Infrastrukturkosten beispielsweise für die Wallboxen und deren Anschlüsse einsparen.“ Denn die Stromleitungen müssten nicht derart leistungsstark wie bei

Einzelanschlüssen ausgelegt werden.

Die künftigen E-Mobilisten fiebern dem Feldversuch entgegen. „Ein paar Bewohner haben schon gefragt, ob sie ihre E-Autos früher abholen können“, erzählt Mayrhofer. Weitere Fragen: Wie werden die Verbrenner-Pkw der Bewohner abgestellt? Darf man für Urlaubsfahrten die eigenen Benziner verwenden? Bleiben die Wallboxen nach Ende des Versuchs in der Tiefgarage? Wie viel kostet das Laden eines Zoe? „Die Leute sind sehr engagiert“, sagt der 56-Jährige, der aber noch nicht Antworten auf alle Fragen hat. Und nicht nur deswegen fiebern die Beteiligten dem einzigartigen Pilotprojekt entgegen.

### INHALT

**Golf** VW golft auf der Achterbahn »Seite 2

**Volvo** Ein Tanz entlang der Limits »Seite 3

**Mercedes** Der EQC und der unbelohnte Mut »Seite 4

**Digital** Der beste Streaming-Dienst »Seite 6

### KOMMENTAR

VON CARSTEN HEBESTREIT



### Fehlzündung

Statistiken lügen nicht. Zumindest die Zulassungsstatistik nicht. Im Jänner und Februar registrierte die Statistik Austria in ganz Österreich 44.026 Neuzulassungen. Zum Vergleich: Vor zwei Jahren, als die scharfe WLTP-Abgasnorm noch nicht galt, wurden in den ersten beiden Monaten um 25 Prozent mehr Pkw neu zugelassen als heuer. Konkret 55.067 Einheiten. Das letzte Mal, dass die Quote unter dem heurigen Wert lag, weist die Statistik für das Jahr 2010 aus. Damals erhielten 42.668 Pkw erstmals ein Taferl.

Düstere Aussichten für den Autohandel also? Vordergründig ja! Denn wir befinden uns mitten im größten Wandel der Automobilgeschichte: weg vom Verbrenner hin zur E-Mobilität. Angetrieben von harten Vorgaben – Stichwort: 95-Gramm-CO<sub>2</sub>-Limit – müssen die Autohersteller den Stromer-Verkauf massiv forcieren. Ob die Kunden auf den Elektro-Zug aufspringen, ist freilich keinesfalls gewiss. Leistbare E-Modelle sind zwar angekündigt, aber – abgesehen von einer Handvoll Ausnahmen – noch nicht auf dem Markt. Entsprechend groß ist die Verunsicherung, die sich an den mageren Zulassungszahlen ablesen lässt.

Verschärft wird die angespannte Lage noch durch die Corona-Pandemie. Der Autosalon Genf wurde virusbedingt ebenso abgesagt wie dieser Tage der Linzer Autofrühling sowie die Automessen in Salzburg, Graz und Klagenfurt. Die lokalen Shows gelten als Turbo für das Autogeschäft. Doch diese traditionelle Initialzündung ist heuer eine Fehlzündung, die den Autohandel bis ins Mark trifft.

An den neuen Modellen, die eben erst auf den Markt kamen oder noch kommen werden, liegt's nicht. Da sind durchwegs Pkw mit feinsten, modernster Technik dabei.

✉ c.hebestreit@nachrichten.at

## Porsche 911 Turbo S und die PS-Spirale

**SALZBURG.** Das „Darf's a bissl mehr sein“ an den Würstthecken gilt auch für Kultsportler Porsche 911 Turbo S. Kein Update ohne PS-Zuwachs. Aktuell halten sowohl das Coupé als auch das Cabrio bei 650 PS, das der 3,8-Liter-Boxer mit den beiden VTG-Turboladern erzeugt. Das sind um 70 PS mehr als der Vorgänger. Der Norm-Sprint verkürzt sich um 0,2 auf 2,7 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit gibt Porsche unverändert mit 330 km/h an. Wenn diese Daten nicht den Atem stocken lassen, dann vielleicht die Preise: 279.072 Euro (Coupé) bzw. 298.163 Euro (Cabrio).