



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH IV - 9/21

WIEN ENERGIE GmbH,
Prüfung der Gebarung hinsichtlich
E-Ladestationen auf öffentlichen
Verkehrsflächen

KURZFASSUNG

Die WIEN ENERGIE GmbH errichtete ab dem Jahr 2013 Elektro-Ladestationen für Elektro-Pkw in Wien und einzelnen Gemeinden in Niederösterreich, wobei sie einen Großteil dieser Elektro-Ladestationen seit deren Errichtung selbst betrieb.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die von der WIEN ENERGIE GmbH auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und in Niederösterreich errichteten Elektro-Ladestationen einer Prüfung. Die Einschau zeigte, dass die Errichtung und der Betrieb von Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien auf Basis eines Dienstleistungskonzessionsvertrages mit der MA 33 - Wien leuchtet als Vertreterin der Stadt Wien erfolgte. Mit den betroffenen Gemeinden in Niederösterreich wurden unterschiedliche Vereinbarungen zur Errichtung und zum Betrieb der Elektro-Ladestationen getroffen. Für die beiden Projekte konnten Förderungen bzw. Förderungszusagen des Bundes erwirkt werden.

Der Stadtrechnungshof Wien würdigte den von der WIEN ENERGIE GmbH plangemäß umgesetzten Netzausbau. Die sich im Zuge der Prüfung ergebenden Empfehlungen betrafen im Wesentlichen das Vertragswerk mit der MA 33 - Wien leuchtet, die Erweiterung der Kosten- und Leistungsrechnung zur operativen wirtschaftlichen Steuerung des Betriebes aller Elektro-Ladestationen sowie die Durchführung einer Projektnachkalkulation. Eine mögliche Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages sollte auf Basis der bisherigen Erfahrungen und wirtschaftlichen Ergebnisse auf Grundlage einer aktualisierten Investitionsrechnung geprüft werden.

Zusammenfassend hielt der Stadtrechnungshof Wien fest, dass hinsichtlich der Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien in den vergangenen Jahren - wie im Businessplan dargestellt - nur negative Deckungsbeiträge erwirtschaftet wurden, wobei der Businessplan ab dem Jahr 2022 positive Cashflows sowie ab dem Jahr 2027 einen positiven Kapitalwert und somit eine Amortisation dieser langfristigen Investition vorsah. Für ihre Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Nieder-

österreich führte die WIEN ENERGIE GmbH aufgrund der geringen Anzahl sowie der unterschiedlichen Modelle der Projektabrechnungen keine Deckungsbeitragsrechnungen durch. Da es sich bei der Errichtung und dem Betrieb von Elektro-Ladestationen um langfristige Projekte handelt, konnte deren Wirtschaftlichkeit zum Zeitpunkt der Einschau aufgrund des kurzen Beobachtungszeitraumes noch nicht beurteilt werden.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Gebarung der WIEN ENERGIE GmbH hinsichtlich ihrer E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen für E-Pkw einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung diesbezüglicher Schlussbesprechungen den geprüften Stellen mit. Die von den geprüften Stellen abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien	12
1.1 Prüfungsgegenstand	12
1.2 Prüfungszeitraum	13
1.3 Prüfungshandlungen	13
1.4 Prüfungsbefugnis	13
1.5 Vorberichte	14
1.6 Begriffsdefinitionen, Wiener Gebrauchsabgabe, Straßenverkehrsordnung, Parkraumüberwachung.....	14
2. Gesellschafts- und gewerberechtliche Rahmenbedingungen und organisatorische Eingliederung der Elektro-Mobilität	17
2.1 Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektro-Ladestationen.....	17
2.2 Gewerberechtliche Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektro-Ladestationen.....	22
2.3 Organisatorische Eingliederung der Elektro-Mobilität	23
3. Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet Wien	23
3.1 Elektro-Mobilitätsstrategie der Stadt Wien	23
3.2 Studien der Technischen Universität Wien Institut für Verkehrswissenschaften	25

3.3 Befreiung nach dem Wiener Gebrauchsabgabegesetz 1966 für Stromtankstellen bzw. Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen	26
4. Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Elektro- Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich.....	27
4.1 Projekt „Modellregion Elektro-Mobilität e-pendler niederösterreich“	27
4.2 Förderungen für das Projekt „Modellregion Elektro-Mobilität e-pendler niederösterreich“	28
4.3 WIEN ENERGIE GmbH als Konsortialvertragspartnerin	29
5. Versorgungsgebiet und Elektro-Ladestationen bzw. Elektro-Ladepunkte	29
5.1 Versorgungsgebiet.....	29
5.2 Entwicklung der Elektro-Ladestationen und Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen.....	30
5.2.1 Entwicklung der Anzahl der Elektro-Ladestationen und Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien	31
5.2.2 Entwicklung der Elektro-Ladestationen und Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich.....	32
5.3 Vor-Ort-Besichtigung von E-Ladestationen in Wien und Niederösterreich.....	33
5.3.1 Beschreibung und Ablauf der Vor-Ort-Besichtigung	33
5.3.2 Fotodokumentation	34
6. Vertragliche Grundlagen für die Errichtung und den Betrieb von Elektro- Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen.....	42
6.1 Dienstleistungskonzessionsvertrag betreffend die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge im öffentlichen Raum des Wiener Stadtgebietes mit der MA 33 - Wien leuchtet.....	42
6.1.1 Interessentinnen- bzw. Interessentensuche zur Vergabe eines Dienstleistungsvertrages in einem Verhandlungsverfahren der MA 33 - Wien leuchtet	42
6.1.2 Konzept der WIEN ENERGIE GmbH und Verhandlungsrunden	44
6.1.3 Zuschlagserteilung durch die MA 33 - Wien leuchtet.....	45
6.1.4 Vertragsbestandteile Projektbeirat, Verfügbarkeit, Ladedauer, Preisgestaltung, Tarif und Indexierung, Stromversorgung mit erneuerbarer Energie.....	46

6.2 Rahmen-Sondernutzungsvereinbarung mit der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau	50
6.3 Sonstige Verträge hinsichtlich Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen.....	51
6.4 Förderungsverträge	54
6.5 Vereinbarungen mit Gemeinden für Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich.....	55
7. Nutzung der Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen.....	58
7.1 Allgemeines zum Ladevorgang von Elektro-Fahrzeugen	58
7.2 Allgemeine Geschäftsbedingungen zur Nutzung von Elektro-Ladestationen, Vertrag zur Nutzung von Elektro-Ladestationen für Privatkundinnen bzw. Privatkunden und Unternehmerinnen bzw. Unternehmer	59
7.3 Tarifgestaltung	60
8. Investitionsrechnungen im Zuge der Projektplanungen und Projektumsetzungen.....	61
8.1 Investitionsrechnung betreffend Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet Wien	61
8.2 Investitionsrechnung betreffend Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich.....	64
9. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen des Betriebes der Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und Niederösterreich	64
9.1 Vorläufige Investitionssumme für die Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien	64
9.2 Profit-Center-Rechnungen und Deckungsbeitragsrechnungen	64
9.3 Nachkalkulationen	66
9.4 Würdigung der Wirtschaftlichkeit der Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und Niederösterreich	67
10. Zusammenfassung der Empfehlungen	68

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1: Entwicklung der Elektro-Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien vom Jahr 2012 bis 30. Juni 2021.....	31
Tabelle 2: Entwicklung der Elektro-Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich vom Jahr 2012 bis 30. Juni 2021.....	32
Abbildung 1: Ladebereite Elektro-Ladestation in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz.....	34
Abbildung 2: Innenansicht der Elektro-Ladestation in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz.....	35
Abbildung 3: Elektro-Ladestation in Wien 1, Morzinplatz vor Nr. 4, mit Ladevorgang von beiden Ladepunkten.....	36
Abbildung 4: Mobile Halte- und Parkverbotstafeln bei der Elektro-Ladestation in Wien 13, Jagdschlossgasse 59.....	37
Abbildung 5: Elektro-Ladestation in Wien 13, Lainzerbachstraße gegenüber Nr. 214 bzw. beim Lainzer Tor.....	38
Abbildung 6: Elektro-Ladestation in 2380 Perchtoldsdorf, Marktplatz 10.....	39
Abbildung 7: Verkehrsschild Elektro-Ladestation in 2380 Perchtoldsdorf, Marktplatz 10.....	40
Abbildung 8: Verkehrszeichen Elektro-Ladestationen in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz und in Wien 9, Julius-Tandler-Platz 5.....	40
Abbildung 9: Elektro-Ladestation mit Vandalismus bzw. Graffiti.....	41
Tabelle 3: Deckungsbeitragsrechnungen vom Jahr 2018 bis zum Halbjahr 2021 hinsichtlich Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien.....	65

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

28. StVO-Novelle.....	Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird
Abs.....	Absatz
AC.....	Wechselstrom
AG.....	Aktiengesellschaft

Android.....	Betriebssystem für mobile Endgeräte
App.....	Applikation
BVergG 2006.....	Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2006)
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
CCS	Combined Charging System
CHAdeMO	Handelsname einer markenübergreifenden elektrischen Schnittstelle eines Batteriemanagementsystems für Elektroautos
CO ₂	Kohlendioxid
COVID-19	Coronavirus-Krankheit-2019
d.h.	das heißt
DC.....	Gleichstrom
E-Auto.....	Elektro-Auto
E-Bike	Elektro-Bike
EEX	European Energy Exchange
E-Fahrräder.....	Elektro-Fahrräder
E-Fahrzeug.....	Elektro-Fahrzeug
E-Kfz.....	Elektro-Kraftfahrzeug
E-Kleintransporter.....	Elektro-Kleintransporter
E-Ladeinfrastruktur.....	Elektro-Ladeinfrastruktur
E-Ladenetz	Elektro-Ladenetz
E-Ladepunkt	Elektro-Ladepunkt
E-Ladestation	Elektro-Ladestation
E-Ladestationsinfrastruktur	Elektro-Ladestationsinfrastruktur
E-Ladestationsnetz	Elektro-Ladestationsnetz
E-Ladestelle	Elektro-Ladestelle
E-Ladezonen.....	Elektro-Ladezonen
E-Leihfahrräder.....	Elektro-Leihfahrräder
E-Mail	Elektronische Post
E-Mobilität	Elektro-Mobilität

E-Mobilitätsangeboten	Elektro-Mobilitätsangeboten
E-Mobilitätsbereich.....	Elektro-Mobilitätsbereich
E-Mobilitätskonzept	Elektro-Mobilitätskonzept
E-Motorräder	Elektro-Motorräder
E-Pkw	Elektro-Personenkraftwagen
E-Tankstelle	Elektro-Tankstelle
EU.....	Europäische Union
EUR.....	Euro
EURIBOR.....	Euro Interbank Offered Rate
Wiener Gebrauchsabgabe- gesetz 1966	Wiener Landesgesetz über die Erteilung von Er- laubnissen zum Gebrauch von öffentlichem Ge- meindegrund und über die Einhebung einer Abga- be hierfür
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compag- nie Kommanditgesellschaft
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbHG	GmbH-Gesetz
https	Hypertext Transfer Protocol Secure
inkl.	inklusive
iOS	Internetwork Operating System
IT	Informationstechnologie
Kfz.....	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
kW.....	Kilowatt
kWh	Kilowattstunde
kWh/a	Kilowattstunden pro Jahr
KWK	Kraft-Wärme-Kopplung
LED	Light Emitting Diode
LGBl.	Landesgesetzblatt
lt.	laut
m	Meter

MA	Magistratsabteilung
Mio. EUR	Millionen Euro
Mio. kWh	Millionen Kilowattstunden
Mio.	Millionen
Nr.	Nummer
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
pdf	Portable Document Format
Pkw	Personenkraftwagen
rd.	rund
s.	siehe
s.a.	siehe auch
SCHUKO	Haushaltssteckdose
SIM	Subscriber Identity Module
STEP 2025	Stadtentwicklungsplan 2025
StVO. 1960	Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960)
SUV	Sports Utility Vehicles
TEUR	Tausend Euro
u.a.	unter anderem
u.dgl.	und dergleichen
USt	Umsatzsteuer
vgl.	vergleiche
Wiener Parkometergesetz 2006 ..	Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge
WStV	Wiener Stadtverfassung
www	World Wide Web
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

LITERATURVERZEICHNIS

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO. 1960)

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (28. StVO-Novelle)

Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe vom 13. Juli 2018

Gewerbeinformationssystem Austria des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort vom 21. Mai 2021

Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Wiener Landesgesetz über die Erteilung von Erlaubnissen zum Gebrauch von öffentlichem Gemeindegrund und über die Einhebung einer Abgabe hierfür (Gebrauchsabgabengesetz 1966), zuletzt geändert mit LGBl. Nr. 31/2021

Wiener Landesgesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge (Wiener Parkometergesetz 2006)

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien prüfte bei der WIEN ENERGIE GmbH die Gebarung hinsichtlich ihrer E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen für E-Pkw.

Das Ziel der Prüfung war die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der von der geprüften Gesellschaft betriebenen E-Ladestationen, welche ab dem Jahr 2013 im Stadtgebiet von Wien und in einzelnen Gemeinden in Niederösterreich auf öffentlichen Verkehrsflächen errichtet wurden. Im Fokus der Prüfung stand die Beantwortung der Frage, ob diese E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen wirtschaftlich betrieben und die geplanten bzw. prognostizierten Ergebnisse erzielt werden können. Ziel war weiters die Darstellung der Beweggründe für deren Errichtung sowie der diesbezüglichen Rahmenbedingungen und Vertragsbeziehungen.

Nichtziele der Prüfung waren die Errichtung und der Betrieb der zahlreichen E-Ladestationen auf nicht öffentlichen Verkehrsflächen und E-Ladestationen für Zweiräder (wie E-Fahrräder und E-Motorräder) sowie sicherheitstechnische und vergaberechtliche Aspekte, ebenso blieben ökologische Auswirkungen des Betriebes dieser E-Ladestationen außer Betracht.

Die Prüfung soll eine Sicherstellung bzw. Verbesserung der zweck- und ordnungsmäßigen sowie sparsamen Gebarung im Zusammenhang mit dem Betrieb der E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen bewirken.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen.

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Beteiligungen des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im 3. Quartal des Jahres 2021. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand am 26. Mai 2021 per Videokonferenz statt. Die Schlussbesprechungen wurden am 3. November 2021 mit der WIEN ENERGIE GmbH und am 10. November 2021 mit der MA 33 - Wien leuchtet durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2013 bis 2021 (Juni), wobei gegebenenfalls auch frühere und spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

1.3.1 Die Prüfungshandlungen umfassten Dokumentenanalysen, Literatur- und Internetrecherchen, Berechnungen, Belegprüfungen und Interviews von Vertreterinnen bzw. Vertretern der geprüften Gesellschaft in Form von persönlichen Gesprächen sowie Videokonferenzen.

Die geprüfte Stelle legte die geforderten Unterlagen zeitgerecht vor, sodass sich keine Verzögerungen im Prüfungsablauf ergaben.

1.3.2 Der Stadtrechnungshof Wien führte im Zuge seiner Prüfungshandlungen am 25. August 2021 eine Vor-Ort-Besichtigung einiger ausgewählter E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und in Niederösterreich unter Anwesenheit von 2 Mitarbeitenden der WIEN ENERGIE GmbH durch.

1.3.3 Weiters waren Gespräche mit Vertreterinnen bzw. Vertretern der MA 33 - Wien leuchtet erforderlich.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs. 2 WStV und die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis im Gesellschaftsvertrag der

WIEN ENERGIE GmbH festgeschrieben. Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung der MA 33 - Wien leuchtet ist in § 73b Abs. 1 WStV festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema liegen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen 10 Jahre keine relevanten Prüfungsberichte vor.

1.6 Begriffsdefinitionen, Wiener Gebrauchsabgabe, Straßenverkehrsordnung, Parkraumüberwachung

1.6.1 Das Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe trat am 13. Juli 2018 in Kraft und enthält folgende Begriffsbestimmungen:

Gemäß Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe gilt u.a. die Elektrizität als alternativer Kraftstoff, die als Energiequelle und als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beiträgt, sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann.

Als E-Fahrzeug wird ein Kfz mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nichtperipheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, verstanden.

Ladepunkt ist eine Schnittstelle, mit der zur selben Zeit entweder ein E-Fahrzeug aufgeladen oder nur eine Batterie eines E-Fahrzeuges ausgetauscht werden kann. Als Normalladepunkt ist ein Ladepunkt definiert, an dem Strom mit einer Ladeleistung von höchstens 22 kW an ein E-Fahrzeug übertragen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, die in Privathaushalten installiert sind oder deren Hauptzweck nicht das Aufladen von E-Fahrzeugen ist und die nicht öffentlich zugänglich sind. Als Schnellladepunkt wird ein Ladepunkt verstanden, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 kW an ein E-Fahrzeug übertragen werden kann.

Ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt ist ein Ladepunkt, an dem ein alternativer Kraftstoff angeboten wird und zu dem alle Nutzerinnen bzw. Nutzer aus der Union nichtdiskriminierend Zugang haben, wobei der nichtdiskriminierende Zugang verschiedene Arten der Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung umfassen kann.

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist ein Ladepunkt insbesondere dann als öffentlich zugänglich zu betreiben, wenn

- er sich auf öffentlichem Grund oder einer öffentlichen Verkehrsfläche befindet,
- er sich an einem Standort befindet, der die kombinierte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und umweltfreundlicher Fahrzeuge ermöglicht, insbesondere an Haltestationen oder Parkplätzen der öffentlichen Verkehrsmittel, an Bahnhöfen oder an Flughäfen oder
- er sich an einer Raststätte im hochrangigen Straßennetz befindet.

Das Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe enthält weiters Rechte und Pflichten von Betreiberinnen bzw. Betreibern von Ladepunkten. So dürfen die Betreiberinnen bzw. Betreiber von Ladepunkten den Kundinnen bzw. Kunden Leistungen zum Aufladen von E-Fahrzeugen auch im Namen und Auftrag anderer Dienstleister bzw. Dienstleisterinnen erbringen. Dies gilt jedoch nicht für Ladepunkte, bei denen eine Einschränkung des Nutzerkreises aufgrund zwingender betrieblicher Erfordernisse nötig ist. Betreiberinnen bzw. Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten müssen weiters Nutzerinnen bzw. Nutzern von E-Fahrzeugen auch das punktuelle Aufladen ermöglichen, ohne dass ein Dauerschuldverhältnis mit der Betreiberin bzw. dem Betreiber abgeschlossen werden muss.

1.6.2 Das Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe basiert auf der „Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“.

Darin heißt es, dass mit dieser Richtlinie weder den Mitgliedstaaten noch den regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften zusätzliche finanzielle Belastungen auferlegt werden sollen. Die Mitgliedstaaten sollten diese Richtlinie umsetzen können, indem sie in enger Zusammenarbeit mit Akteurinnen bzw. Akteuren der Privatwirtschaft, die bei der Unterstützung des Ausbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eine Hauptrolle spielen sollten, eine Vielzahl ordnungspolitischer und anderer Anreize und Maßnahmen nutzen.

Weiters sollten Förderungsmaßnahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe unter Einhaltung der Regeln des „Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union“ für staatliche Beihilfen umgesetzt werden. Die Mitgliedstaaten können es für notwendig erachten, unter Einhaltung der geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen den von dieser Richtlinie betroffenen Wirtschaftsteilnehmerinnen bzw. Wirtschaftsteilnehmern Unterstützung zu gewähren.

Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass eine öffentlich zugängliche Infrastruktur für die Stromversorgung von E-Fahrzeugen aufgebaut wird.

1.6.3 Wie bereits erwähnt, waren E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen prüfungsgegenständlich, wodurch auch die gesetzlichen Bestimmungen zur Wiener Gebrauchsabgabe zu berücksichtigen waren. Zu den diesbezüglichen Ausführungen wird auf Punkt 3.3 verwiesen.

1.6.4 Mit der 28. StVO-Novelle wurde im Jahr 2016 normiert, dass mittels einer neuen anzubringenden Zusatztafel das Halte- und Parkverbot nicht für E-Fahrzeuge während des Ladevorganges gilt, wodurch ein Freihalten von Parkplätzen zum Zweck des Aufladens von E-Fahrzeugen auf einfache Weise ermöglicht wurde.

Weiters war bei den prüfungsgegenständlichen E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen festzuhalten, dass sich diese im Stadtgebiet von Wien zu einem beträchtlichen Ausmaß in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen gemäß § 25 StVO. 1960

befinden, wodurch auch diese gesetzlichen Bestimmungen sowie die Bestimmungen des Wiener Parkometergesetzes 2006 zu beachten waren.

Bei E-Ladestationen in Wiener Kurzparkzonen gilt somit das normierte Halte- und Parkverbot auch für E-Fahrzeuge, ausgenommen bei laufendem Ladevorgang, wobei für E-Fahrzeuge während des Aufladevorganges keine Parkgebühr zu bezahlen ist. Die Beendigung des Ladevorganges wird von der Ladestation bzw. von jedem Ladepunkt mittels optischem Signal angezeigt. Gemäß den Angaben der WIEN ENERGIE GmbH hat die Fahrzeuglenkerin bzw. der Fahrzeuglenker mit diesem Fahrzeug innerhalb von 15 Minuten nach Beendigung des Ladevorganges die E-Ladestation zu verlassen. Die Parkraumüberwachung kontrolliert die ordnungsgemäße Verwendung der E-Ladestationen und straft beim Zuwiderhandeln das Abstellen im Halteverbot bzw. die nicht entrichtete Parkometerabgabe.

Auch in Niederösterreich befinden sich E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH auf öffentlichen Verkehrsflächen in Gemeindegebieten, in welchen eine gebührenpflichtige bzw. gebührenfreie Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes durchgeführt wird.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass die in den Ladestationen - unabhängig davon, ob die öffentliche Verkehrsfläche einer Parkraumbewirtschaftung unterliegt - widerrechtlich abgestellten Fahrzeuge, welche entweder nicht an einen Ladepunkt angeschlossen sind oder den Ladevorgang lediglich vortäuschen, für dieses Fehlverhalten wie im Wiener Stadtgebiet eine Strafe bzw. Organstrafverfügung erhalten können.

2. Gesellschafts- und gewerberechtliche Rahmenbedingungen und organisatorische Eingliederung der Elektro-Mobilität

2.1 Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektro-Ladestationen

2.1.1 Gemäß dem letztgültigen Gesellschaftsvertrag vom 4. August 2020 ist die WIEN ENERGIE GmbH in diesen Bereichen tätig:

- Beteiligungsmanagement,
- Energie,
- Umwelttechnologie,
- Abfallwirtschaft und
- Telekommunikation.

2.1.2 Der prüfungsgegenständliche Unternehmensgegenstand des Bereiches Energie umfasst u.a. die Herstellung und den Betrieb von Anlagen für die Erzeugung von elektrischem Strom einschließlich aller Nebenanlagen, die zum Betrieb notwendig sind, sowie die Errichtung und den Betrieb von Direktleitungen, die Abgabe von elektrischer Energie an Dritte, die Errichtung und der Betrieb von Energieerzeugungs-, Energieumwandlungs-, Energiespeicher- und Energieverteilungsanlagen aller Art, die Beratung und die Planung zur Errichtung und für den Betrieb von Energieerzeugungs-, Energieumwandlungs-, Energiespeicher- und Energieverteilungsanlagen, das Energiecontracting und Energieeffizienzdienstleistungen, die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Netzbereitstellung und Versorgungen von Kundinnen bzw. Kunden, insbesondere Strom-Endkundinnen bzw. Strom-Endkunden und die Betriebsführung, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an Energieerzeugungs-, Energieumwandlungs-, Energiespeicher- und Energieverteilungsanlagen sowie haustechnischen Anlagen bzw. Anlagen des Gebäudebetriebes einschließlich Energieverrechnung mit Kundinnen bzw. Kunden einschließlich Ableungs-, Verrechnungs-, Vorschreibungs- und Abstattungsdienste.

Der Betrieb von E-Ladestationen bzw. Stromtankstellen fällt damit unter diesen Geschäftsbereich Energie.

2.1.3 Bei der WIEN ENERGIE GmbH handelt es sich um eine große Kapitalgesellschaft, in der obligatorisch ein Aufsichtsrat eingerichtet ist. In § 30j Abs. 5 GmbHG sind jene Geschäfte geregelt, die einer vorherigen Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen.

Gemäß Gesellschaftsvertrag sind die Geschäftsführerinnen bzw. Geschäftsführer, der Aufsichtsrat und die Generalversammlung Organe der Gesellschaft. Weiters hat sich der Aufsichtsrat selbst eine Geschäftsordnung zu geben, die von der Generalversammlung zu genehmigen ist. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen ist eine Geschäftsordnung des Aufsichtsrates von diesem zu beschließen und durch einen Gesellschafterbeschluss genehmigen zu lassen.

2.1.4 Der Aufsichtsrat der WIEN ENERGIE GmbH hat zuletzt mit Zustimmung der Gesellschafterin (vom 25. September 2020) in seiner Sitzung vom 21. September 2020 eine Geschäftsordnung erlassen.

Auch die in den Vorjahren gültigen Geschäftsordnungen des Aufsichtsrates enthielten die unten genannten bzw. vergleichbare Bestimmungen.

Der durch diese Bestimmungen des GmbHG vorgegebene Katalog der zustimmungspflichtigen Geschäfte bzw. Maßnahmen regelt den Mindestumfang und kann daher nicht eingeschränkt werden, allerdings kann er durch entsprechende Bestimmungen im Gesellschaftsvertrag oder in den Geschäftsordnungen des Aufsichtsrates und für die Geschäftsführung erweitert werden.

Gemäß Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat hat dieser einen Projektausschuss einzurichten, der aus bis zu 4 Mitgliedern aus dem Kreis der, von der Generalversammlung bestimmten Mitgliedern des Aufsichtsrates sowie aus bis zu 2 in den Aufsichtsrat entsandten Arbeitnehmerinnenvertreterinnen bzw. Arbeitnehmervertretern besteht. Der Projektausschuss prüft und berät über Projekte, deren geplante Investitionskosten mehr als 25 Mio. EUR betragen, welche vor ihrer Umsetzung vom Aufsichtsrat zu genehmigen sind. In diesen Fällen hat der Projektausschuss die Entscheidung vorzubereiten und eine Empfehlung für die Entscheidung an den Aufsichtsrat abzugeben. Die bzw. der Vorsitzende des Aufsichtsrates kann darüber hinaus Projekte, deren geplante Investitionskosten weniger als 25 Mio. EUR betragen, dem Projektausschuss zur Behandlung, und somit zur Entscheidungsvorbereitung samt Empfehlung für den Aufsichtsrat zuweisen. In diesen Fällen kann der Projektaus-

schluss nach Festlegung der bzw. des Vorsitzenden des Aufsichtsrates auch die Genehmigung der Projekte vornehmen.

2.1.5 In der 15. Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrates der WIEN ENERGIE GmbH am 15. März 2017 stellte die Geschäftsführung der Gesellschaft den Antrag zur Empfehlung des Projektes E-Ladeinfrastruktur Stadt Wien mit einer Investitionssumme von rd. 13,15 Mio. EUR netto an den Aufsichtsrat.

Dem Antrag lag eine Präsentation des Projektes durch die Geschäftsführung zugrunde, wobei als Eckpunkte neben den 1.000 Ladepunkten durch 500 zu errichtende E-Ladestationen im öffentlichen Raum bis Ende des Jahres 2020 auch internationale Umsetzungsbeispiele sowie die unten genannte Studie der Technischen Universität genannt wurden. Auch eine 10-jährige Wirtschaftlichkeitsrechnung mit den Prämissen für den Real Case der Jahre 2017 bis 2027 wurde dem Projektausschuss dabei präsentiert, welche nach der Investitionsphase in den Jahren 2017 und 2018 mit einer Gesamtinvestitionssumme von rd. 13,15 Mio. EUR bis zum Jahr 2021 negative Cashflows und ab dem Jahr 2022 positive Cashflows sowie einen positiven kumulierten Kapitalwert im Jahr 2027 zeigte.

In dieser Projektausschusssitzung vom 15. März 2017 wurde von der Geschäftsführung der WIEN ENERGIE GmbH weiters auf das vorhandene wirtschaftliche Risiko der Entstehung von Stranded Cost, auf das eventuell im Zeitablauf notwendige Erfordernis begleitender ordnungspolitischer Maßnahmen (beispielsweise Zufahrtsbeschränkungen für mit Verbrennungsmotor betriebene Kfz), aber auch auf die strategische Bedeutung dieser Erweiterung des Geschäftsfeldes der WIEN ENERGIE GmbH als Anbieterin einer umfassenden Produktpalette hingewiesen.

2.1.6 Dem Protokoll über die 17. Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrates der WIEN ENERGIE GmbH war zu entnehmen, dass sich der Projektausschuss am 15. September 2017 nochmals mit diesem Investitionsprojekt befasste. Dabei informierte die Geschäftsführung darüber, dass die Stadt Wien eine öffentliche Ausschreibung gestartet hatte, an der sich die Gesellschaft beteiligte. Weiters präsentier-

te die Geschäftsführung höhere Anforderungen für das Projekt im Rahmen der vorliegenden Ausschreibung, wodurch ein Mehraufwand entstehen würde, sowie den Ausbauplan für die öffentlichen E-Ladestationen und eine neue Wirtschaftlichkeitsrechnung, deren Ergebnis im Vergleich zur ersten Berechnung zwar ungünstiger war, aber dennoch positiv ausfiel.

Der Projektausschuss stimmte einstimmig dem Antrag zu, eine Empfehlung an den Aufsichtsrat zur Umsetzung des Projektes E-Ladeinfrastruktur Stadt Wien mit einer Investitionssumme von rd. 15,13 Mio. EUR netto auszusprechen.

2.1.7 In der 63. Aufsichtsratssitzung der WIEN ENERGIE GmbH am 25. September 2017 präsentierte die Geschäftsführung eine Projektübersicht und fasste die wesentlichen Eckpunkte für das Projekt öffentliche E-Ladestationen in Wien für den Aufsichtsrat zusammen. Danach sollte sich die Gesellschaft gemeinsam mit der Stadt Wien als Enabler der E-Mobilität für alle Wienerinnen bzw. Wiener mit dem Roll-Out einer Ladeinfrastruktur mit 500 E-Ladestationen mit 1.000 neuen Ladepunkten im öffentlichen Raum positionieren. Die Geschäftsführer präsentierten u.a. auch eine Wirtschaftlichkeits- bzw. Investitionsrechnung und wichtige Ausschreibungsbedingungen hinsichtlich der weiter unten angeführten Dienstleistungskonzession von der MA 33 - Wien leuchtet und verwies auch auf die Projektpräsentation in den beiden oben genannten Projektausschüssen vom 15. März 2017 und 15. September 2017 und deren Empfehlung zur Genehmigung.

Der Aufsichtsrat genehmigte in seiner Sitzung einstimmig dieses Projekt.

2.1.8 Die Einsichtnahme in den Wirtschaftsplan des Jahres 2018 zeigte, dass dieser für die vorgesehenen Investitionen in die E-Ladeinfrastruktur für die Stadt Wien rd. 5,80 Mio. EUR enthielt. Der Wirtschaftsplan für das Jahr 2019 beinhaltete ein diesbezügliches Investitionsvolumen von rd. 4,70 Mio. EUR, jener des Jahres 2020 von rd. 4,70 Mio. EUR.

Gemäß oben genannter Geschäftsordnung des Aufsichtsrates hat dieser den jährlichen Wirtschaftsplan zu verabschieden bzw. zu genehmigen. Die jeweiligen Wirtschaftspläne der Jahre 2018, 2019 und 2020 wurden dem Aufsichtsrat vorgelegt und von diesem in seinen Sitzungen genehmigt.

2.1.9 Die Umsetzungsaktivitäten zum Projekt „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“ gingen auf das Jahr 2011 zurück (s. Punkt 4.) und basierten auf dem Förderungsprogramm des Klima- und Energiefonds „Modellregionen E-Mobilität“ aus dem Jahr 2008, in dessen Rahmen verschiedene E-Mobilitätskonzepte für die breite Einführung der E-Mobilität getestet wurden. Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH sei im Jahr 2011 in der damaligen Vorgängergesellschaft WIENSTROM GmbH kein Bericht an den Aufsichtsrat dieser Vorgängergesellschaft erstattet worden, da dieses Projekt bzw. die Projektsumme weder eine Berichtspflicht auslöste noch eine diesbezügliche Genehmigung erforderte.

2.2 Gewerberechtliche Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektro-Ladestationen

Laut Auszug aus dem Gewerbeinformationssystem Austria des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort vom 21. Mai 2021 verfügte die WIEN ENERGIE GmbH seit 28. Juli 2017 über die Gewerbeberechtigung „Betrieb einer Stromtankstelle“ als freies Gewerbe. Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass die WIEN ENERGIE GmbH bereits ab dem Jahr 2013 E-Ladestationen in Niederösterreich und in Wien auf nicht öffentlichem bzw. privatem und öffentlichem Grund oder Verkehrsflächen ohne diesbezügliche Gewerbeberechtigungen errichtet und betrieben hatte. Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH sei bis zum Jahr 2017 die überwiegende Rechtsansicht gewesen, dass der Betrieb von E-Tankstellen bzw. E-Ladestationen nicht unter die Gewerbeordnung fällt. Danach wurde diese überwiegende Rechtsansicht von den Behörden geändert und klargestellt, dass der Betrieb von E-Ladestationen unter die Gewerbeordnung als freies Gewerbe fällt, weshalb die WIEN ENERGIE GmbH die oben genannte Gewerbeberechtigung erwarb.

2.3 Organisatorische Eingliederung der Elektro-Mobilität

Als neueres Geschäftsfeld war die E-Mobilität zum Zeitpunkt der Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien in der Aufbauorganisation der WIEN ENERGIE GmbH in der Sparte „Telekommunikation und neue Geschäftsfelder“ bei den Abteilungen "Errichtung und Betrieb E-Mobilität" und „Geschäftsentwicklung E-Mobilität“ eingegliedert.

3. Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet Wien

3.1 Elektro-Mobilitätsstrategie der Stadt Wien

Im Zuge ihrer Smart City Wien-Strategie sowie des Stadtentwicklungsplanes „STEP 2025“, welcher am 25. Juni 2014 vom Gemeinderat beschlossen wurde, hatte die Stadt Wien im Jahr 2016 das Detailkonzept „E-Mobilitätsstrategie - Grundsätze, Ziele und Maßnahmen der Stadt Wien zur Forcierung der E-Mobilität bis zum Jahr 2025“ erarbeitet und veröffentlicht (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008435.pdf>).

Gemäß diesem Detailkonzept liegt der Fokus vor allem auf Maßnahmen zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten sowie auf dem Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur, da öffentlich zugängliche Ladestationen insbesondere in der Markteinführungsphase emotionale Eintrittsbarrieren für die Nutzung von E-Fahrzeugen minimieren und multimodale Mobilität unterstützen können. Weiters heißt es darin, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur z.T. im Handlungsbereich der Stadt Wien liegt und sie daher mit der Unterstützung von Ausbauaktivitäten bzw. gesetzlichen Vorgaben Akzente setzen kann. Aus der Sicht der Stadt Wien waren im Hinblick auf einen beschleunigten Ausbau der E-Mobilität im öffentlichen Verkehrsraum strategisch platzierte E-Ladestationen fürs Alltagsladen und spezielle Mobilitätsservices sinnvoll, wobei auf die Verträglichkeit mit dem Stadtbild und auf die Funktionalität des öffentlichen Raumes Rücksicht zu nehmen war.

Grundsätzlich bewertet die Stadt Wien die E-Mobilität als eine positive Technologie mit dem Potenzial zur Verbesserung der Umweltbilanz des motorisierten Individualverkehrs und der Verminderung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Unter

diesen Voraussetzungen und eingebettet in die übergeordneten verkehrs- und energiepolitischen Zielsetzungen der Stadt Wien bekam die E-Mobilität eine bedeutende umweltpolitische Rolle und wird als weiterer Lösungsbaustein für die Herausforderungen an eine urbane Mobilität gesehen.

Gemäß dem Stadtentwicklungsplan „STEP 2025“ sollen die Wienerinnen bzw. Wiener bis zum Jahr 2025 80 % ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20 % zurückgehen soll. E-Mobilität soll davon einen möglichst großen Teil abdecken. Durch die angestrebte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Unterstützung der E-Mobilität im Kfz-Bereich wären somit die ambitionierten Ziele der EU und des nationalen Umsetzungsplanes zu erreichen. Das würde bedeuten, dass im Jahr 2025 mindestens 10 % der Autofahrten in Wien elektrisch erfolgen sollen.

Durch Verknüpfung der Antriebsarten fossile Energieträger (Verbrennungsmotoren), E-Mobilität und menschliche Muskelkraft mit der Kennzahl Modal Split, welche das Mobilitätsverhalten von Personen beschreibt und die Anteile der für die zurückgelegten Wege der Wienerinnen bzw. Wiener genutzten Verkehrsmittel misst, kann eine Darstellung der Anteile der zurückgelegten Wege bezogen auf Antriebsarten bzw. Antriebstechnologien erfolgen und daraus diesbezügliche Ziele für das Jahr 2025 abgeleitet werden. Der Anteil der mit Verbrennungsmotoren zurückgelegten Wege soll sich von 33 % im Jahr 2012 auf 23 % im Jahr 2025 reduzieren. Hingegen sollen der Anteil der elektrisch zurückgelegten Wege von 33 % auf 38 % und der Antrieb durch Muskelkraft von 34 % auf 39 % ansteigen.

Mit Erlass der Stadtbaudirektion vom 12. April 2016 wurde der Leiter der MA 33 - Wien leuchtet zum Koordinator für E-Mobilität eingesetzt. Im diesbezüglichen Erlass wurden auf Basis der angeführten Konzepte für die Planung, Errichtung und Installation von E-Ladestationen u.a. folgende Ziele und Aufgaben definiert:

- Evaluierung der vorhandenen Infrastruktur von Ladestellen,

- Ermittlung des kurz- und mittelfristigen Bedarfes von E-Ladestellen,
- Erstellung von kurz- und mittelfristigen Ausbauplänen unter den Prämissen des Detailkonzeptes E-Mobilitätsstrategie,
- Maßnahmen zur Steigerung der Zugänglichkeit und der „Barrierefreiheit“ für bereits errichtete E-Ladestellen und
- Maßnahmen zur Attraktivierung von E-Mobilität im städtischen Bereich unter Einbindung von bereits vorhandenen Betreiberinnen bzw. Betreibern derartiger Ladestellen und Ergänzung von öffentlich zugänglichen Ladestellen.

In weiterer Folge war die MA 33 - Wien leuchtet vergebende Stelle für den unten genannten „Dienstleistungskonzessionsvertrag E-Ladestationen - Dienstleistungskonzessionsvertrag betreffend die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum des Wiener Stadtgebietes“ und koordinierte den Ausbau der Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass die diesbezügliche Zuständigkeit der MA 33 - Wien leuchtet nicht in der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien verankert war und empfahl daher der MA 33 - Wien leuchtet, die diesbezüglichen Ergänzungen in der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien anzuregen.

3.2 Studien der Technischen Universität Wien Institut für Verkehrswissenschaften

Die WIEN ENERGIE GmbH und die MA 33 - Wien leuchtet beauftragten die Technische Universität Wien Institut für Verkehrswissenschaften - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik im Jahr 2016 mit der Erstellung der Studie „Hochlaufzahlen E-Autos in der Metropolenregion Wien“. Der diesbezügliche Endbericht war mit Jänner 2017 datiert. Anfang des Jahres 2017 beauftragte die WIEN ENERGIE GmbH die Technische Universität Wien mit der Aktualisierung dieser Studie, der diesbezügliche Zwischenbericht war mit Juli 2017 datiert. Im Februar 2018 legte die Technische Universität Wien Institut für Verkehrswissenschaften - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik eine Zusammenfassung des Berichtes „Hochlaufzahlen E-Autos in der Metropolenregion Wien“ vor. Im Auf-

trag der WIEN ENERGIE GmbH entwickelte das oben genannte Universitätsinstitut eine Methodik zur Bestimmung und Verortung der künftigen Nachfrage nach Ladestationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum, wobei für die Prognose der Marktdurchdringung elektrischer Pkw unterschiedliche Szenarien definiert wurden. Ein Szenario sah dabei die Umsetzung des Aktionspaketes zur Förderung der E-Mobilität plus einem forcierten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Wien vor. Laut diesem Szenario würde sich die Anzahl der Wiener E-Pkw im Jahr 2030 auf insgesamt 81.000 Stück erhöhen, was einem Anteil an allen Pkw in der Höhe von rd. 10 % entsprechen würde.

3.3 Befreiung nach dem Wiener Gebrauchsabgabegesetz 1966 für Stromtankstellen bzw. Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen

3.3.1 Das Wiener Gebrauchsabgabegesetz 1966, zuletzt geändert mit LGBl. Nr. 31/2021, regelt den Gebrauch von öffentlichem Grund in der Gemeinde Wien, der als Verkehrsfläche dem Verkehr dient, samt den dazugehörigen Anlagen und Grünstreifen einschließlich seines Untergrundes und des darüber befindlichen Luftraumes. Sondernutzungen, die über die bestimmungsgemäße Benützung der Verkehrsflächen nach den straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Bestimmungen hinausgehen, bedürfen der privatrechtlichen Zustimmung der Stadt Wien als Grundeigentümerin.

3.3.2 Tarifposten C Abs. 1 normiert für verschiedene Unternehmen und verschiedene Verwendungs- bzw. Gebrauchszwecke die Höhe der Selbstbemessungsabgabe in Hundertsätzen von allen Einnahmen, die im Zusammenhang mit der Gebrauchserlaubnis erzielt werden, unter Ausschluss der USt. Demnach beträgt die Selbstbemessungsabgabe "für Unternehmen, zu deren bestimmungsgemäßer Betriebsführung eine ausgedehntere Inanspruchnahme von Grundstücken erforderlich ist (z.B. bei Schienenbahnen, Freileitungen, unterirdische Einbauten wie Rohr- oder Kanalleitungen, notwendige Hilfseinrichtungen u.dgl.)" 6 % der Einnahmen.

3.3.3 Für die Inanspruchnahme von öffentlichen Grundstücken, auf denen sich die prüfungsgegenständlichen E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH befinden,

kommt hingegen die normierte Befreiung von der Wiener Gebrauchsabgabe zur Anwendung. Gemäß Tarifposten C Abs. 2 sind nämlich Stromtankstellen von der Wiener Gebrauchsabgabe befreit, wodurch von der WIEN ENERGIE GmbH für ihre Einnahmen bzw. Umsätze aus den E-Ladestationen auf öffentlichem Grund keine Wiener Gebrauchsabgabe abzuführen ist. Diese Befreiung wurde im Jahr 2012 ins Wiener Gebrauchsabgabegesetz 1966 aufgenommen.

4. Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich

4.1 Projekt „Modellregion Elektro-Mobilität e-pendler niederösterreich“

Wie bereits erwähnt, ging die Projektumsetzung „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“ auf das Jahr 2011 zurück und basierte auf dem Förderungsprogramm des Klima- und Energiefonds „Modellregionen E-Mobilität“ aus dem Jahr 2008, welches insgesamt 8 Modellregionen umfasste. Dieses Projekt beinhaltete neben der Errichtung von mindestens 240 neuen E-Tankstellen die Finanzierung und Bereitstellung von mindestens 180 E-Fahrzeugen (mindestens 100 E-Autos und mindestens 80 E-Leihfahräder) und die Errichtung und Inbetriebnahme von Photovoltaik-Anlagen mit einer Gesamtleistung von 370 kW Peak (440.000 kWh/a) zur Versorgung der E-Tankstellen mit erneuerbarer Energie und umfasste 49 Gemeinden südlich von Wien bis Wiener Neustadt.

Zentrales Ziel dieses Projektes war die energieeffiziente und klimaschonende Gestaltung des Pendlerverkehrs durch Verlagerung zum öffentlichen Verkehr in Verbindung mit dem Einsatz von E-Fahrzeugen für individuelle Fahrten und somit eine erhebliche CO₂-Reduktion im Verkehr in der betroffenen Region.

Im Mittelpunkt stand die Entwicklung und Umsetzung von 4 Multiplikatormodellen mit konkreten E-Mobilitätsangeboten:

- Individuell nutzbare E-Fahrzeuge sollten für die Fahrt zum und vom ÖV-Knoten genutzt werden,

- Pendlerinnen bzw. Pendler, die Fahrgemeinschaften für den Weg zum Arbeitsplatz im Pkw bilden, sollten den gemeinsamen Weg vom Treffpunkt zum Arbeitsplatz mit dem E-Auto zurücklegen,
- bestehende Angebote in Gemeinden, wie z.B. Anrufsammeltaxis, sollten elektrifiziert werden und
- die E-Mobilität sollte jederzeit von den Menschen in der Modellregion ausprobiert werden können.

Die WIEN ENERGIE GmbH sollte dabei gemeinsam mit einer anderen Landesenergieversorgerin mindestens 240 neue E-Tankstellen bzw. E-Ladestationen mit einer Gesamtinvestitionssumme von rd. 1,01 Mio. EUR sowie die oben genannten Photovoltaik-Anlagen in der genannten Region errichten. Ein Leasingunternehmen sollte dabei die Anschaffung sowie das Management der E-Kfz und der E-Bikes übernehmen (nähere Informationen unter <https://www.klimafonds.gv.at/press/neue-modellregion-e-mobilitaet-e-pendler-in-niederoesterreich/>; Stand 19. Juli 2021).

4.2 Förderungen für das Projekt „Modellregion Elektro-Mobilität e-pendler niederösterreich“

Das Projekt „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“ wurde vom Klima- und Energiefonds mit rd. 1,29 Mio. EUR gefördert, wobei diese Förderung über die ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH abgewickelt wurde, welche dem Konsortium beratend zur Seite stand. Diese Förderung betraf die Errichtung der Ladeinfrastruktur sowie die Anschaffung der E-Fahrzeuge (Klimafonds-Nr. KR11EM00K00488, <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/20111220Modellregionen-E-Mobilitt.pdf>; Stand 19. Juli 2021).

Nach Presseberichten unterstützte das Land Niederösterreich ebenfalls dieses Projekt und stellte eine Förderung als Ko-Finanzierung in der Höhe von rd. 1,20 Mio. EUR zur Verfügung, wobei diese Förderung an die Auszahlung der Förderung durch den Klima- und Energiefonds gekoppelt war.

4.3 WIEN ENERGIE GmbH als Konsortialvertragspartnerin

Die WIEN ENERGIE GmbH unterzeichnete am 18. Dezember 2012 einen Konsortialvertrag für das Projekt „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“, welcher mit 2 Konsortialvertragspartnerinnen (Landesenergieversorgerin in Niederösterreich als Konsortialführerin, Leasinggesellschaft) abgeschlossen wurde. Dieser Konsortialvertrag regelte die Zusammenarbeit der Partnerinnen. Weiters war u.a. festgehalten, dass das Konsortium das Projekt „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“ im Rahmen des Förderungsprogrammes „Modellregion E-Mobilität“ des Klima- und Energiefonds bei der zuständigen Abwicklungsstelle am 12. Oktober 2011 eingereicht hatte.

5. Versorgungsgebiet und Elektro-Ladestationen bzw. Elektro-Ladepunkte

5.1 Versorgungsgebiet

5.1.1 Der Geschäftsbereich Energie des WIENER STADTWERKE-Konzerns umfasst neben der WIEN ENERGIE GmbH auch die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG, an der die WIEN ENERGIE GmbH zu 100 % als Kommanditistin beteiligt ist, sowie die WIENER NETZE GmbH.

5.1.2 Die WIEN ENERGIE GmbH ist die größte regionale Energieanbieterin Österreichs und versorgt rd. 2 Mio. Kundinnen bzw. Kunden mit Strom, Wärme, Kälte, E-Mobilität und Telekommunikation.

Der Unternehmensgegenstand der WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG umfasst im Wesentlichen den Vertrieb von Strom und Erdgas an Endverbraucherinnen bzw. Endverbraucher sowie den Stromhandel.

Die WIENER NETZE GmbH, ein Schwesterunternehmen der WIEN ENERGIE GmbH, betreibt ein sogenanntes Kombinetz, das aus Stromnetz (mit rd. 1,6 Mio. Zählpunkten und rd. 20.100 km Länge) samt diversen Umspannwerken, Gasnetz (mit rd. 650.000 Zählpunkten und rd. 4.700 km Länge), Fernwärmenetz (mit rd. 1.230 km Länge) samt diversen Gebietsumformerstationen und Telekommunikationsnetz (Glasfasernetz mit einer Länge von rd. 2.220 km Länge) besteht. Ihr Versorgungsge-

biet umfasst neben dem gesamten Wiener Stadtgebiet angrenzende Teile Niederösterreichs, nämlich teilweise die Bezirke Tulln, Schwechat, Mödling und Baden, und (kleine) Teile des Burgenlandes. Die WIENER NETZE GmbH ist damit die größte Kombinetzbetreiberin in Österreich.

5.1.3 Nach Angaben der WIEN ENERGIE GmbH beschränkte sich die Errichtung und der Betrieb der E-Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Verkehrsflächen bisher auf das Versorgungsgebiet ihres Schwesterunternehmens WIENER NETZE GmbH.

5.2 Entwicklung der Elektro-Ladestationen und Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen

Zum Zeitpunkt der Einschau (Stichtag 30. Juni 2021) betrieb die WIEN ENERGIE GmbH neben den 502 E-Ladestationen mit 1.004 Ladepunkten auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien auch 29 E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich. Diese wurden ab dem Jahr 2013 in Hagenbrunn (1 Ladestation), Gerasdorf (2 Ladestationen), Zwölfaxing (1 Ladestation), Himberg (1 Ladestation), Leopoldsdorf (1 Ladestation), Maria Enzersdorf (1 Ladestation), Gumpoldskirchen (3 Ladestationen), Guntramsdorf (2 Ladestationen), Biedermannsdorf (2 Ladestationen), Perchtoldsdorf (3 Ladestationen), Breitenfurt (2 Ladestationen), Sooß (1 Ladestation), Klosterneuburg (1 Ladestation), Enzesfeld-Lindabrunn (1 Ladestation), Mödling (2 Ladestationen), Brunn am Gebirge (1 Ladestation), Wiener Neudorf (1 Ladestation), Gablitz (1 Ladestation) und in Bad Vöslau (2 Ladestationen) errichtet. Dabei handelt es sich ausschließlich um E-Ladestationen für E-Pkw.

Alle von der WIEN ENERGIE GmbH betriebenen E-Ladestationen, sind im E-Ladestation-Finder des Unternehmens im Internet auffindbar (<https://www.wienenergie.at/privat/produkte/e-mobilitaet/unterwegs-laden/e-ladestation-finder/>; Stand 19. Juli 2021). Auch die „Tanke Wien Energie-App“, welche sowohl in den iOS- als auch Android-App-Stores verfügbar ist, zeigt sämtliche von der WIEN ENERGIE GmbH betriebenen E-Ladestationen.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass im E-Ladestation-Finder der WIEN ENERGIE GmbH die E-Ladestation in 2483 Ebreichsdorf, Hauptplatz 17, als eine von ihr betriebene E-Ladestation ausgewiesen war, diese allerdings zum Zeitpunkt der Einschau nicht von ihr betrieben wurde. Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH wurde diese E-Ladestation infolge gravierender Mängel noch nicht von der Herstellerin übernommen. Die Einsichtnahme in die „Tanke Wien Energie-App“ zeigte, dass die 2 E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH in Bad Vöslau als Partnerladestationen gekennzeichnet waren. Weitere Stichproben ergaben einen korrekten Ausweis der E-Ladestationen und der dazugehörenden Informationen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Aktualität des E-Ladestation-Finders sowie der „Tanke Wien Energie-App“ sicherzustellen.

5.2.1 Entwicklung der Anzahl der Elektro-Ladestationen und Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien

Nach Angaben der WIEN ENERGIE GmbH entwickelte sich die Anzahl ihrer Ladepunkte in Wien wie folgt:

Tabelle 1: Entwicklung der Elektro-Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien vom Jahr 2012 bis 30. Juni 2021

Stand zum	E-Ladepunkte	
	Errichtung	Summe
31.12.2012	-	-
31.12.2013	-	-
31.12.2014	-	-
31.12.2015	-	-
31.12.2016	-	-
31.12.2017	2	2
31.12.2018	238	240
31.12.2019	340	580
31.12.2020	360	940
30.06.2021	64	1.004

Quelle: WIEN ENERGIE GmbH

Mit Stand 30. Juni 2021 hatte die WIEN ENERGIE GmbH 502 Ladestationen mit 1.004 Ladepunkten auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien errichtet, womit sie über den vereinbarten 500 Ladestationen bzw. 1.000 Ladepunkten lag. Diese unwe-

sentliche Abweichung war lt. Aussage der MA 33 - Wien leuchtet vergaberechtlich gedeckt und zwischen den beiden Vertragspartnerinnen abgestimmt.

Hinsichtlich der 1.004 E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien war festzuhalten, dass es sich ausschließlich um sogenannte AC-Ladestationen handelt.

5.2.2 Entwicklung der Elektro-Ladestationen und Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich

Nach Angaben der WIEN ENERGIE GmbH entwickelte sich die Anzahl ihrer E-Ladepunkte in Niederösterreich wie folgt:

Tabelle 2: Entwicklung der Elektro-Ladepunkte auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich vom Jahr 2012 bis 30. Juni 2021

Stand zum	E-Ladepunkte	
	Errichtung	Summe
31.12.2012	-	-
31.12.2013	6	6
31.12.2014	6	12
31.12.2015	3	15
31.12.2016	12	27
31.12.2017	29	56
31.12.2018	-	56
31.12.2019	12	68
31.12.2020	8	76
30.06.2021	-	76

Quelle: WIEN ENERGIE GmbH

E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich umfassen neben den AC-Ladern auch Schnelllader.

Die WIEN ENERGIE GmbH verbaut lt. ihren Angaben nur mehr genormte Typ2(AC)- und CCS(DC)-Stecker, bei älteren Anlagen gibt es noch SCHUKO-Stecker bzw. CHAdeMO-Stecker.

5.3 Vor-Ort-Besichtigung von E-Ladestationen in Wien und Niederösterreich

5.3.1 Beschreibung und Ablauf der Vor-Ort-Besichtigung

Wie bereits erwähnt, führte der Stadtrechnungshof Wien am 25. August 2021 eine Vor-Ort-Besichtigung einiger ausgewählter E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und in Niederösterreich unter Anwesenheit von 2 Mitarbeitenden der WIEN ENERGIE GmbH mit einem betrieblichen E-Pkw, mit welchem der Ladevorgang an einigen angefahrenen E-Ladestationen demonstriert wurde, durch.

Dabei startete der Stadtrechnungshof Wien bei der E-Ladestation in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz, welche sich unmittelbar neben der Zentrale der geprüften Gesellschaft befindet. Während der Besichtigung fand lediglich der Ladevorgang mit dem betrieblichen E-Pkw der WIEN ENERGIE GmbH statt. Im Anschluss daran wurden die E-Ladestationen in Wien 1, Morzinplatz vor Nr. 4, mit welcher in den vergangenen Jahren die höchste Auslastung aller E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen erzielt werden konnte, sowie in Wien 9, Julius-Tandler-Platz 5, welche die höchsten Errichtungskosten aller E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen aufwies, besichtigt. Die E-Ladestation in Wien 1, Morzinplatz vor Nr. 4, war bei der Besichtigung voll ausgelastet, in Wien 9, Julius-Tandler-Platz 5, fand hingegen kein Ladevorgang statt.

Die Besichtigung führte weiter zur E-Ladestation in Wien 13, Eduard-Klein-Gasse 1, wobei hier auf einem Ladeplatz ein mit Verbrennungsmotor betriebener Pkw widerrechtlich kurzfristig abgestellt und auf dem anderen Ladeplatz ein E-Pkw für einen laufenden Ladevorgang abgestellt war. Bei der nächsten angefahrenen E-Ladestation in Wien 13, Jagdschlossgasse 59, war deren Benutzung aufgrund einer mit mobilen Halte- und Parkverbotstafeln gekennzeichneten Baustelle seit dem 22. Juli 2021 zwischen 7.00 Uhr und 17.00 Uhr nicht möglich.

In weiterer Folge besichtigte der Stadtrechnungshof Wien die E-Ladestationen in Wien 13, Lainzerbachstraße gegenüber Nr. 214 bzw. beim Lainzer Tor, wo während der Besichtigung kein Ladevorgang durchgeführt wurde, sowie in 2380 Perchtolds-

dorf, Marktplatz 10, welche sich in ihrer Ausführung bzw. ihrem Aussehen deutlich von den E-Ladestationen in Wien unterschied. Auf einem Ladepunkt in Perchtoldsdorf wurde während der Besichtigung ein E-Fahrzeug geladen. Als letzte E-Ladestation wurde jene in Wien 23, Perfektastraße gegenüber Nr. 78 - 80, besichtigt, welche in den vergangenen Jahren die geringste Auslastung aller E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen erzielt hatte, wobei während der Besichtigung an einem Ladeplatz ein E-Pkw zur Aufladung abgestellt war.

5.3.2 Fotodokumentation

Der Stadtrechnungshof Wien erstellte hinsichtlich dieser Vor-Ort-Besichtigung folgende Fotodokumentation:

Abbildung 1: Ladebereite Elektro-Ladestation in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

Die Abbildung 1 zeigt eine am öffentlichen Gehsteig errichtete Ladestation mit Sicherheitsbügel und 2 Ladepunkten (Steckdosen) mit jeweiliger Abgabeleistung von 11 kW Wechselstrom, deren Ladebereitschaft durch die grüne Beleuchtung angezeigt wird. Es wurde von der WIEN ENERGIE GmbH die Authentifizierung via App bzw. Routing auf der Landing-Page eines Zahlungsbetreibers (Direct-Payment) präsen-

tiert, um den bei der Vor-Ort-Besichtigung verwendeten betrieblichen E-Pkw kurz aufzuladen.

Abbildung 2: Innenansicht der Elektro-Ladestation in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

Die Abbildung 2 zeigt die Innenansicht des geöffneten Teiles (der von der Straße aus gesehene linke Teil) der E-Ladestation für längsseitig abgestellte Fahrzeuge in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz, welcher im Betrieb mit einem Zylinderschloss der WIEN ENERGIE GmbH versperrt ist. Er enthält diverse elektrotechnische Teile und im oberen Bereich einen Mobilfunkteil samt SIM-Karte. Der von der Straße aus gesehene rechte Teil der E-Ladestation enthält netzspezifische Teile und steht somit im Eigentum der WIENER NETZE GmbH als Netzbetreiberin und kann von dieser geöffnet werden. Jede Ladestation ist mit einem eigenen Zählpunkt der WIENER NETZE GmbH ausgestattet.

Abbildung 3: Elektro-Ladestation in Wien 1, Morzinplatz vor Nr. 4, mit Ladevorgang von beiden Ladepunkten



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

In der Abbildung 3 wird die E-Ladestation in Wien 1, Morzinplatz vor Nr. 4, dargestellt, auf der von beiden Ladepunkten Ladevorgänge stattfanden, welche durch die blauen Beleuchtungen angezeigt wurden. Die Ladestation war somit während der Besichtigung durch den Stadtrechnungshof Wien voll ausgelastet. Weiters war festzuhalten, dass zur selben Zeit weitere E-Fahrzeuge in Ladeabsicht diese E-Ladestation anfahren, jedoch mangels freiem Ladepunkt weiterfahren mussten.

Abbildung 4: Mobile Halte- und Parkverbotstafeln bei der Elektro-Ladestation in Wien 13, Jagdschlossgasse 59



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

Die Abbildung 4 zeigt die vorgefundene Situation bei der E-Ladestation in Wien 13, Jagdschlossgasse 59, samt beiden mobilen Halte- und Parkverbotstafeln (Anfang und Ende).

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass, obwohl die Benutzung der E-Ladestation seit dem 22. Juli 2021 im oben genannten Zeitraum nicht möglich war, diese E-Ladestation in der „Tanke Wien Energie-App“ als ladebereit bzw. frei zur Aufladung gekennzeichnet war, da die WIEN ENERGIE GmbH von dieser Baustelle keine Kenntnis hatte. Laut Angaben einer Anrainerin, die in unmittelbarer Nähe wohnhaft ist, hatten im diesbezüglichen Bereich seit dem 22. Juli 2021 keinerlei Bauaktivitäten stattgefunden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, den vorliegenden Sachverhalt zu prüfen und den Informationsfluss mit der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten zu verbessern.

Abbildung 5: Elektro-Ladestation in Wien 13, Lainzerbachstraße gegenüber Nr. 214 bzw. beim Lainzer Tor



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

Bei der in Abbildung 5 dargestellten E-Ladestation in Wien 13, Lainzerbachstraße gegenüber Nr. 214 bzw. beim Lainzer Tor, handelt es sich um eine für querparkende Fahrzeuge. Diese wurde ausgewählt, da sie sich auf einer nicht parkraumbewirtschafteten Fläche befindet und lt. Aussage der WIEN ENERGIE GmbH nach ihren Wahrnehmungen öfters an Wochenenden und Feiertagen verparkt ist. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die auch auf nicht parkraumbewirtschafteten Flächen eine widmungsgemäße Nutzung der E-Ladestationen sicherstellen.

Abbildung 6: Elektro-Ladestation in 2380 Perchtoldsdorf, Marktplatz 10



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

In der Abbildung 6 ist eine E-Ladestation der WIEN ENERGIE GmbH in der niederösterreichischen Gemeinde Perchtoldsdorf in der Ansicht von außen und innen dargestellt. Da es sich um ein älteres Modell handelte, divergiert ihre Gestalt, Signalisierung und Bedienung zu den E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien.

Abbildung 7: Verkehrsschild Elektro-Ladestation in 2380 Perchtoldsdorf, Marktplatz 10



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

In der Abbildung 7 wurde die Verkehrszeichenregelung für die E-Ladestation 2380 Perchtoldsdorf, Marktplatz 10, dargestellt.

Abbildung 8: Verkehrszeichen Elektro-Ladestationen in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz und in Wien 9, Julius-Tandler-Platz 5



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

In der Abbildung 8 wurden die Verkehrszeichenregelungen der E-Ladestationen für Längsparkern in Wien 3, Erdbergstraße 139, Auffahrt Thomas-Klestil-Platz, und in Wien 9, Julius-Tandler-Platz 5, dargestellt, welche sich in der Längenangabe für die Ladezonen unterscheiden.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte bei seiner Besichtigung fest, dass die E-Ladezonen in Wien unterschiedliche Größen aufweisen. Hinsichtlich der oben gezeigten 10 m-Begrenzung für längsseitig abgestellte Fahrzeuge hielt er fest, dass bei gleichzeitiger Benutzung durch 2 große E-Pkw (beispielsweise große SUV) oder E-Kleintransporter eine Einhaltung dieser Begrenzung kaum möglich ist und empfahl, klein dimensionierte Ladestationen wenn möglich zu vergrößern.

Abbildung 9: Elektro-Ladestation mit Vandalismus bzw. Graffiti



Quelle: Stadtrechnungshof Wien, Vor-Ort-Besichtigung am 25. August 2021

In der Abbildung 9 wurde eine der besichtigten E-Ladestationen, welche mit Graffiti besprüht war, dargestellt.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte bei seiner Besichtigung fest, dass bei einigen E-Ladestationen Schäden durch Vandalismus bzw. Verunreinigungen vorlagen, welche zu einer Beeinträchtigung des Markenauftrittes der WIEN ENERGIE GmbH führen. Die Vertreter der WIEN ENERGIE GmbH teilten bei der Besichtigung diesbezüglich mit, dass sie beabsichtigen, die Kundinnen bzw. Kunden der E-Ladestationen künftig zur zeitnahen Information bzw. Meldung derartiger Schäden mittels Meldesystems einbeziehen zu wollen. Der Stadtrechnungshof Wien begrüßte diese geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und raschen Beseitigung derartiger Schäden.

6. Vertragliche Grundlagen für die Errichtung und den Betrieb von Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen

6.1 Dienstleistungskonzessionsvertrag betreffend die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge im öffentlichen Raum des Wiener Stadtgebietes mit der MA 33 - Wien leuchtet

6.1.1 Interessentinnen- bzw. Interessentensuche zur Vergabe eines Dienstleistungsvertrages in einem Verhandlungsverfahren der MA 33 - Wien leuchtet

6.1.1.1 Die MA 33 - Wien leuchtet veröffentlichte am 14. Juli 2017 die Interessentinnen- bzw. Interessentensuche „Dienstleistungskonzessionsvertrag E-Ladestationen - Dienstleistungskonzessionsvertrag betreffend die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum des Wiener Stadtgebietes“.

Dabei handelte es sich um ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung und um einen Dienstleistungsvertrag gemäß § 8 und § 11 BVerG 2006. Diese Ausschreibung wurde im Supplement zum Amtsblatt der EU sowie in der Online- und Printausgabe der Wiener Zeitung veröffentlicht.

Die Laufzeit wurde dabei mit 180 Monaten angegeben und der Schlusstermin für den Eingang der Angebote oder Teilnahmeanträge mit 31. Juli 2017 festgesetzt, wobei die Bindefrist des Angebotes mit 3 Monaten begrenzt war.

6.1.1.2 Gemäß den Verfahrensbestimmungen für die Interessentinnen- bzw. Interessentensuche war das erklärte Ziel der Stadt Wien, nicht weniger als 500 neue E-Lade-

stationen bzw. nicht weniger als 1.000 neue Ladepunkte im öffentlich zugänglichen Raum der Stadt Wien bis Ende des Jahres 2020 errichten zu lassen, wobei der Konzessionärin bzw. dem Konzessionär gegen Bezahlung eines Preises das Recht eingeräumt wurde, im öffentlichen Raum des Wiener Stadtgebietes diese E-Ladestationen für E-Fahrzeuge zu errichten und zu betreiben. Die Konzessionärin bzw. der Konzessionär wurde damit verpflichtet, binnen 8 Monaten nach Vertragsabschluss 115 Ladestationen mit jeweils 2 Ladepunkten, genau verteilt auf alle 23 Wiener Gemeindebezirke, zu errichten und für die Dauer des Vertrages zu betreiben. Binnen 4 Jahren nach Vertragsabschluss waren weitere 385 E-Ladestationen mit jeweils 2 Ladepunkten zu errichten und für die Dauer des Vertrages zu betreiben. Sämtliche E-Ladestationen mussten den Designvorgaben der Stadt Wien entsprechen und die Ladeleistung pro Ladepunkt zumindest 11 kW im Parallelbetrieb betragen.

6.1.1.3 Neben einer Betriebspflicht, nach der jede E-Ladestation im jährlichen Mittel zu 99,5 % verfügbar sein musste, und der Verpflichtung zum Betrieb eines Entstörungsdienstes wurde die Bezahlung einer wertgesicherten Nutzungsgebühr pro Ladepunkt und Monat in der Höhe von mindestens 30,-- EUR vorgesehen, wobei diese Nutzungsgebühr für die ersten 3 Vertragsjahre entfiel. Wie bereits erwähnt, fallen keine weiteren Gebühren im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der E-Ladestationen nach dem Wiener Gebrauchsabgabegesetz 1966 an.

Gemäß den Bestimmungen stellte die Stadt Wien der Konzessionärin bzw. dem Konzessionär für die Errichtung und den Betrieb der E-Ladestationen öffentlichen Grund bzw. öffentliche Verkehrsflächen zur Verfügung.

6.1.1.4 Weiters verpflichtete sich die Konzessionärin bzw. der Konzessionär zur Belieferung der Ladepunkte ausschließlich mit erneuerbarer Energie und zur Erbringung eines jährlichen Nachweises der Nutzung von erneuerbarer Energie durch Mengenübersicht und korrespondierenden Ausweis von Herkunftsnachweisen für erneuerbare Energie.

6.1.1.5 Die Vertragsdauer war - wie bereits erwähnt - mit 180 Monaten festgelegt, wobei die Vertragslaufzeit mit Vertragsabschluss zu laufen begann. Die fehlende Wirtschaftlichkeit des Betriebes der E-Ladestationen stellte keine Möglichkeit für die Konzessionärin bzw. den Konzessionär dar, den Vertrag aus wichtigem Grund kündigen zu können.

Weiters enthielten die Verfahrensbestimmungen für die Interessentinnen- bzw. Interessentensuche diverse Vertragserfüllungsgarantien in Form von beizubringenden Bankgarantien und umfangreiche Bestimmungen hinsichtlich der Kosten für die Nutzerinnen bzw. Nutzer der E-Ladestationen, der Vertragsstrafen bei Verzug, der Einrichtung und Zusammensetzung des Projektbeirates sowie diverse Kündigungsgründe.

6.1.1.6 Die Konzessionärin bzw. der Konzessionär musste den Nutzerinnen bzw. Nutzern der E-Ladestationen verpflichtend auch Direct-Payment (Kreditkartenzahlung) ermöglichen, wobei das Zeitmodell (Kosten pro Stunde) sowie das Zeit-Leistungsmodell (Kosten pro kWh) infrage kamen. In den ersten 5 Vertragsjahren konnte die Abrechnung der Konzessionärin bzw. des Konzessionärs nach ihrer bzw. seiner Wahl nach dem Zeitmodell oder Zeit-Leistungsmodell erfolgen. Nach Ablauf dieser 5-jährigen Frist wurde die Konzessionärin bzw. der Konzessionär verpflichtet, die Kosten nach dem Zeit-Leistungsmodell abzurechnen, wenn sie bzw. er von der Auftraggeberin dazu mindestens 12 Monate vorher schriftlich aufgefordert wurde. Die Direct-Payment-Kosten unterlagen einer Indexierung.

6.1.2 Konzept der WIEN ENERGIE GmbH und Verhandlungsrunden

6.1.2.1 Die WIEN ENERGIE GmbH erarbeitete anhand der oben genannten Interessentinnen- bzw. Interessentensuche bzw. den Verfahrensbestimmungen für die Interessentinnen- bzw. Interessentensuche ein umfangreiches Konzept. Das diesbezügliche Roll-Out-Konzept präsentierte sie der MA 33 - Wien leuchtet in der 1. Verhandlungsrunde am 5. September 2017.

6.1.2.2 Die 2. Verhandlungsrunde als Fortsetzung der 1. Verhandlungsrunde fand am 11. September 2017 statt.

6.1.2.3 Auf Basis dieser beiden genannten Verhandlungsrunden legte die WIEN ENERGIE GmbH am 26. September 2017 ein verbindliches Angebot vor. Darin bot sie u.a. eine Nutzungsgebühr von 30,10 EUR je Monat und Ladepunkt an. Weiters verpflichtete sie sich, alle Ladepunkte mit erneuerbarer Energie zu beliefern, wobei als Lieferantin die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG herangezogen werden sollte.

Das umfangreiche Konzept der WIEN ENERGIE GmbH sah eine flächendeckende Versorgung der Stadt Wien mit E-Ladestationen und eine leichte Auffindbarkeit der Standorte für die Nutzerinnen bzw. Nutzer sowie eine zeitliche Abfolge für die Errichtung und Inbetriebnahme aller E-Ladestationen inkl. Übergabe der Dokumentation vor. Durch die Direct-Payment-Preise würde jede Nutzerin bzw. jeder Nutzer jederzeit den Zugang zu den Ladestationen ohne vertragliche Bindung an die WIEN ENERGIE GmbH haben. Das Angebot enthielt ein 2 Zeitzonen-Tarifmodell (Tag- und Nachttarif, vgl. Punkt 7.3).

6.1.3 Zuschlagserteilung durch die MA 33 - Wien leuchtet

6.1.3.1 Die MA 33 - Wien leuchtet erteilte am 28. September 2017 dem verbindlichen Angebot der WIEN ENERGIE GmbH ihren Zuschlag.

Die Zuschlagskriterien umfassten dabei die Nutzungsgebühr für die Konzessionärin, die Kosten für die Nutzerinnen bzw. Nutzer der E-Ladestationen, die Qualität der Konzepte sowie die fachliche Kompetenz des Präsentationsteams.

6.1.3.2 Das Dienstleistungskonzessionsvertragswerk beinhaltete das verbindliche Angebot der WIEN ENERGIE GmbH zur Interessentinnen- bzw. Interessentensuche „Dienstleistungskonzessionsvertrag E-Ladestationen - Dienstleistungskonzessionsvertrag betreffend die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum des Wiener Stadtgebietes“ samt Beilagen und Ergän-

zung zum Tarifblatt, das Konzept für die Errichtung und den Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum des Wiener Stadtgebietes, die Protokolle von 2 Verhandlungsrunden zur Interessentinnen- bzw. Interessentensuche sowie den Zuschlag durch die MA 33 - Wien leuchtet.

6.1.3.3 Neben der WIEN ENERGIE GmbH gaben noch 2 weitere Anbieterinnen bzw. Anbieter ein Angebot ab, die in weiterer Folge die Zuschlagserteilung an die WIEN ENERGIE GmbH nicht beeinspruchten.

6.1.4 Vertragsbestandteile Projektbeirat, Verfügbarkeit, Ladedauer, Preisgestaltung, Tarif und Indexierung, Stromversorgung mit erneuerbarer Energie

6.1.4.1 Im Dienstleistungskonzessionsvertrag kamen die Stadt Wien und die Konzessionärin überein, einen Projektbeirat einzurichten. Dieser paritätisch besetzte Beirat sollte zumindest halbjährlich sowie nach Bedarf tagen. Seine Aufgaben waren die Sicherstellung der partnerschaftlichen Kooperation im Zusammenhang mit der Umsetzung des Projektes und die Beschlussfassung, soweit eine solche in der Geschäftsordnung des Beirates vorgesehen war. Beispielsweise hatte er sich mit folgenden Angelegenheiten zu befassen:

- Diverse koordinierende Aufgaben,
- Standortauswahl, Standortfestlegung und Standortänderung,
- gegenseitige Information über Projektfortschritt bzw. Projektumsetzung,
- Zusammenarbeit mit der Parkraumüberwachung,
- Beratung in Bezug auf Maßnahmen zur Vermeidung von Vandalismus,
- Abstimmung über das Berichtswesen, insbesondere Auslastungszahlen und Zuverlässigkeit sowie
- Beratung über Möglichkeiten von zweckmäßigen Optimierungen des Konzeptes.

6.1.4.2 Wie bereits erwähnt, war die Betriebspflicht, nach der jede E-Ladestation im jährlichen Mittel zu 99,5 % verfügbar sein musste, wesentlicher Vertragsbestandteil.

Laut Aussage der MA 33 - Wien leuchtet sollten die exklusiv für E-Ladestationen zur Verfügung gestellten öffentlichen Verkehrsflächen auch tatsächlich der Öffentlichkeit zum bestimmungsgemäßen Gebrauch zugutekommen. Allerdings werden Ausfälle einzelner E-Ladestationen, die die Konzessionärin nicht verschuldet bzw. nicht zu vertreten hat (wie beispielsweise eingeschränkte Nutzbarkeit durch Baustellen oder Unfälle), bei der Berechnung nicht berücksichtigt.

Diesbezüglich hielt der Stadtrechnungshof Wien fest, dass die Erfüllung dieser vertraglich bedungenen Betriebspflicht bis zum Zeitpunkt der Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien durch die WIEN ENERGIE GmbH nicht nachgewiesen wurde. Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH wäre beabsichtigt, die Vorgangsweise des Nachweises hinsichtlich der Betriebspflicht der E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in der nächsten Projektbeiratssitzung festzulegen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Erfüllung des Vertragspunktes Betriebspflicht und die Erbringung des diesbezüglichen Nachweises sicherzustellen.

6.1.4.3 Gemäß den genannten Vertragbestimmungen musste der Ladevorgang auf Flächen der Parkraumbewirtschaftung beim Zeitmodell nach 2 Stunden bzw. beim Zeit-Leistungsmodell nach 3 Stunden beendet werden.

In der 1. Sitzung des Projektbeirates am 16. November 2017 hielt dieser fest, dass die oben genannte zeitliche Begrenzung entfällt, da sich im laufenden Betrieb die Umsetzung dieser Bestimmung aufgrund der unterschiedlichen technischen Ladedauern als nicht praxistauglich herausgestellt hatte.

Gemäß Dienstleistungskonzessionsvertrag war lediglich die „Beratung über Möglichkeiten von zweckmäßigen Optimierungen des Konzeptes, Anpassungen an neue Entwicklungen im E-Mobilitätsbereich“ eine der Aufgaben des Projektbeirates. Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH war der Projektbeirat u.a. auch für die „Sicherstellung der Umsetzung des Projektes und Beschlussfassung, insbesondere über Möglichkeiten von zweckmäßigen Optimierungen des Konzeptes, Anpassungen an neue Entwicklungen“ zuständig, wodurch er den Entfall der zeitlichen Ladebeschrän-

kung auf 2 bzw. 3 Stunden für beide Vertragsparteien einvernehmlich festlegen konnte.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass zu den Aufgaben des Projektbeirates lt. Vertragsbestimmungen lediglich die Beratung über Möglichkeiten von zweckmäßigen Optimierungen gehörte. Laut Aussage der MA 33 - Wien leuchtet sollten im Zuge einer bevorstehenden Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages jedoch die diesbezüglichen Vertragsbestimmungen den realen Gegebenheiten angepasst werden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIEN ENERGIE GmbH und der MA 33 - Wien leuchtet, bei der angesprochenen Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages zur Sicherstellung der Beachtung der Ziele der Parkraumbewirtschaftung auch die diesbezüglich zuständigen Dienststellen des Magistrats der Stadt Wien einzubinden.

6.1.4.4 Wie bereits erwähnt, sah die Ausschreibung vor, dass in den ersten 5 Vertragsjahren die Abrechnung der Konzessionärin nach ihrer Wahl nach dem Zeitmodell oder Zeit-Leistungsmodell erfolgen konnte. Die WIEN ENERGIE GmbH wählte für die ersten 5 Vertragsjahre das Zeitmodell.

Nach Aussage der MA 33 - Wien leuchtet forderte sie gemäß den Vertragsbestimmungen die WIEN ENERGIE GmbH Ende Juli 2021 auf, ab 1. September 2022 das Zeit-Leistungsmodell für die Abrechnung der Ladevorgänge bei Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien zu implementieren. Allerdings bedingt dies nach derzeit geltender Rechtslage, dass die E-Ladestationen zwingend mit einer Sichtanzeige, die den Verbrauch anzeigt, auszustatten wären.

Zum Zeitpunkt der Einschau ging die WIEN ENERGIE GmbH davon aus, dass anstelle einer Sichtanzeige direkt auf der E-Ladestation die geforderte Verbrauchsanzeige mittels Smartphone möglich sein wird. Darüber hinaus verwies die WIEN ENERGIE GmbH auf eine mögliche Übergangsfrist, nach der bestehende E-Ladestationen im

aktuellen Zustand (bis 31. Dezember 2028) weiterbetrieben werden könnten. Allerdings war diese Übergangsfrist zum Zeitpunkt der Einschau lediglich in einem Entwurf einer Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen über Eichvorschriften für elektrische Tarifgeräte zur ortsfesten Messung von elektrischer Energie an Ladepunkten zum Betrieb von E-Fahrzeugen enthalten. Diese noch nicht normierte lange Übergangsfrist würde der WIEN ENERGIE GmbH ermöglichen, allfällige Änderungsmaßnahmen zeitgerecht zu planen und umzusetzen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIEN ENERGIE GmbH und der MA 33 - Wien leuchtet, bei künftigen Projekten zum weiteren Ausbau des vorliegenden E-Ladestationsnetzes die regulatorischen Anforderungen sorgfältig zu beachten und in Vertragsverhandlungen in geeigneter Form zu spezifizieren.

6.1.4.5 Die Vertragsbestimmungen sahen eine Indexanpassung bei den Direct-Payment-Tarifen vor. Die WIEN ENERGIE GmbH nahm lt. ihrer Aussage jedoch noch keine Indexanpassung vor.

6.1.4.6 Die WIEN ENERGIE GmbH als Konzessionärin verpflichtete sich zur Sicherstellung der Belieferung der E-Ladepunkte ausschließlich mit erneuerbarer Energie und zur Erbringung eines jährlichen Nachweises der Nutzung von erneuerbarer Energie durch eine Mengenübersicht und einen korrespondierenden Ausweis von Herkunftsnachweisen für erneuerbare Energie.

In diesem Zusammenhang verwies der Stadtrechnungshof Wien auf den unten genannten Energieliefervertrag (s. Punkt 6.3), mit welchem die ausschließliche Lieferung von Strom aus Wasserkraft vereinbart wurde. Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH garantiert die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG als Stromlieferantin die ausschließliche Lieferung von Strom aus Wasserkraft für die E-Ladestationen in Wien auf öffentlichen Verkehrsflächen. Der Versorgermix und der Produktmix wurde jährlich von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bei der Stromlieferantin WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG geprüft, welche für Wasserkraftkundinnen bzw. Wasserkraftkunden die 100%ige Stromherkunft aus Wasserkraft bestätigte.

Auf Basis dieser Prüfung erstellte die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG jährlich ein sogenanntes Zertifikat für die E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH, mit dem die Garantie für die 100%ige Versorgung mit Strom aus Wasserkraft und somit ohne CO₂-Emissionen abgegeben wurde.

Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH verzichtete die MA 33 - Wien leuchtet bis dato auf einen Stromherkunftsnachweis - wie im Dienstleistungskonzessionsvertrag vereinbart - mit Mengenübersicht und korrespondierendem Ausweis von Herkunftsnachweisen für erneuerbare Energie.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIEN ENERGIE GmbH und der MA 33 - Wien leuchtet, die Vorgaben des Dienstleistungskonzessionsvertrages zum Nachweis der Belieferung mit erneuerbarer Energie genau umzusetzen.

6.1.4.7 Zusammenfassend empfahl der Stadtrechnungshof Wien der MA 33 - Wien leuchtet und der WIEN ENERGIE GmbH, die Vorgaben des Dienstleistungskonzessionsvertrages genau umzusetzen. Änderungen wären zu vereinbaren und in einem Sideletter bzw. einer Zusatzvereinbarung zu dokumentieren.

6.2 Rahmen-Sondernutzungsvereinbarung mit der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau

6.2.1 Die WIEN ENERGIE GmbH schloss am 14. Februar 2018 mit der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau eine Rahmen-Sondernutzungsvereinbarung ab. Darin erteilte die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau die privatrechtliche Zustimmung zum Gebrauch von öffentlichen Verkehrsflächen, die im Eigentum oder der Verwaltung der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau stehen, zum Zweck der Errichtung, des Betriebes sowie der Erhaltung von Elektro-Ladeinfrastruktur im Wesentlichen bestehend aus einer Ladesäule einschließlich der erforderlichen elektrischen Versorgungs- und Datenübertragungsleitungen und zum Aufladen von elektrisch oder teilweise elektrisch betriebenen Kfz. Das der Nutzungsberechtigten eingeräumte Nutzungsrecht umfasste dabei auch die Zufahrt und Nutzung der vor-

gesehenen Parkfläche am Standort durch berechnigte Kundinnen bzw. Kunden zum Zweck des Ladens.

Diese Vereinbarung bezog sich mit Stand zum Unterzeichnungstag (14. Februar 2018) auf 30 Standorte für E-Ladestationen in 6 Wiener Gemeindebezirken.

Gemäß Vereinbarung erfolgte die Einhebung einer Nutzungsgebühr ab 1. Oktober 2020, welche pro Ladepunkt und Monat 30,10 EUR beträgt.

Die Laufzeit dieser Vereinbarung endet mit 28. September 2033, wobei die Antragstellerin und die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau bis dahin auf das Recht einer ordentlichen Kündigung verzichteten. Diese Vereinbarung verlängert sich im Fall der Verlängerung des Dienstleistungskonzessionsvertrages zwischen der MA 33 - Wien leuchtet und der Nutzungsberechnigten entsprechend. Weiters galten die Bestimmungen und Konditionen hinsichtlich der Standortnutzung des zwischen der MA 33 - Wien leuchtet und der Nutzungsberechnigten abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsvertrages vom 28. September 2017.

6.2.2 Gemäß Vereinbarung bedurfte jede Änderung bzw. Ergänzung dieser Vereinbarung der Schriftform. Im Zuge der Einschau bestätigte die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau per E-Mail vom 24. August 2021, dass sämtliche Standorte der errichteten E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen Bestandteil der oben genannten Vereinbarung wurden.

6.2.3 Die Einschau zeigte, dass die WIEN ENERGIE GmbH die vertraglich festgesetzte Nutzungsgebühr pro Ladepunkt vereinbarungsgemäß erstmalig im Oktober 2020 an die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau entrichtete.

6.3 Sonstige Verträge hinsichtlich Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen

6.3.1 Die WIENER NETZE GmbH errichtete als Subunternehmerin der WIEN ENERGIE GmbH die Netzanschlüsse für die E-Ladestationen und übernahm auch die Herstel-

lung der Ladeinfrastruktur. Gemäß den Angaben der WIEN ENERGIE GmbH wurde diese Errichtung des Netzes der E-Ladestationen samt Ladeinfrastruktur je Standort einzeln beauftragt.

Weiters hatte die WIEN ENERGIE GmbH mit ihrer Schwestergesellschaft WIENER NETZE GmbH je Standort einen Vertrag für die Netznutzung zwecks Belieferung der E-Ladestationen abgeschlossen.

6.3.2 Am 11. April 2016 schloss die WIEN ENERGIE GmbH mit der WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG einen „Energiefiefervertrag - Stromtankstellen - Strom VARIO Float EEX M“ für ihre E-Ladestandorte ab, welcher rückwirkend mit 1. April 2016 in Kraft trat und bis 31. Dezember 2017 lief. Die Vertragslaufzeit verlängerte sich automatisch jeweils um weitere 24 Monate, da dieser nicht von einer der beiden Vertragspartnerinnen unter Einhaltung einer gewissen Kündigungsfrist gekündigt wurde.

Festzuhalten war, dass sich der vereinbarte Stromtarif aus einer Preisformel berechnet, welche sich aus einem indexbasierten und variablen Strompreis (sogenannter Floater) und Beschaffungsnebenkosten sowie Labellingkosten für 100 % Wasserkraft zusammensetzt. Damit garantiert die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG ihrer Kundin WIEN ENERGIE GmbH, für ihre Ladestationen ausschließlich Strom aus Wasserkraft zu liefern. Die Einschau in eine exemplarisch vorgelegte Rechnung der WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG als Stromlieferantin an die WIEN ENERGIE GmbH als Abnehmerin vom 15. Juli 2021 hinsichtlich der E-Ladestation in Wien 22, Wagramer Straße 5, zeigte, dass das Stromprodukt „100 % Wasserkraft“ gewählt wurde.

Gemäß Energiefiefervertrag ist die Stromlieferantin im Fall eines Zahlungsverzuges u.a. berechtigt, den gesetzlichen Zinssatz bei Unternehmensgeschäften in der Höhe von 8 %-Punkten über den „Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank“ in Rechnung zu stellen. Hiezu stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass die Europäische Zentralbank zwar unterschiedliche Referenzzinssätze (z.B. EURIBOR-Zinssätze) ver-

öffentlich, ein solcher „Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank“ aber explizit nicht existiert. Die Österreichische Nationalbank hingegen veröffentlicht einen Basiszinssatz. Um Unklarheiten zu vermeiden, empfahl der Stadtrechnungshof Wien mit der Vertragspartnerin klarzustellen, welcher Basiszinssatz im Fall eines Zahlungsverzuges tatsächlich zur Anwendung kommen soll.

6.3.3 Zum Zweck der laufenden Wartung und Instandhaltung der E-Ladestationen hatte die WIEN ENERGIE GmbH eine Servicevereinbarung mit einem externen Wartungsdienstleistungsunternehmen abgeschlossen.

6.3.4 Gemäß den Angaben der WIEN ENERGIE GmbH wurden Verträge sowohl mit nationalen als auch internationalen Roaming-Partnerinnen bzw. Roaming-Partnern über eine kommerzielle internationale Roaming-Plattform abgeschlossen, um anbieterübergreifendes Laden der E-Fahrzeuge zu ermöglichen. Die WIEN ENERGIE GmbH bietet somit als Ladestationenbetreiberin allen Plattform-Teilnehmerinnen bzw. Plattform-Teilnehmern diskriminierungsfreien Zugriff auf ihre Ladeinfrastruktur zu standardisierten Konditionen an.

6.3.5 Wie bereits erwähnt, musste die WIEN ENERGIE GmbH im Zuge der Vertragserrichtung der MA 33 - Wien leuchtet als Vertragspartnerin Bankgarantien übermitteln, welche von einem großen österreichischen Bankinstitut ausgestellt wurden. Die 1. Vertragserfüllungsgarantie in Form einer Bankgarantie vom 28. September 2017 betraf die Inbetriebnahme der E-Ladestationen, belief sich auf die Höhe von 40.000,-- EUR und erlosch am 28. Oktober 2021. Die 2. Bankgarantie in der Höhe von 20.000,-- EUR bezog sich auf die Betriebspflicht und erlischt am 28. Oktober 2032. Die 3. Bankgarantie in der Höhe von 0,40 Mio. EUR betraf die Rückbaumaßnahmen und erlischt am 28. Oktober 2032.

6.3.6 Laut Angaben der WIEN ENERGIE GmbH waren die E-Ladestationen bzw. war der Betrieb der E-Ladestationen zum Zeitpunkt der Einschau mit einer Gesamtversicherungssumme von rd. 3,80 Mio. EUR versichert, wobei auch ein Selbstbehalt pro Schadensfall vereinbart worden war.

6.4 Förderungsverträge

6.4.1 Die WIEN ENERGIE GmbH schloss als Förderungsnehmerin mit einer Gesellschaft, welche das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus als Förderungsgeber vertrat, einen Förderungsvertrag im Jahr 2018 ab. Dieser Vertrag umfasste das Projekt „Ladestationen der Stadt Wien“, welches bis zum 31. Dezember 2021 umgesetzt sein musste. Gemäß den Förderungsbestimmungen muss die diesbezügliche Endabrechnung spätestens 6 Monate nach diesem Zeitpunkt vorgelegt werden.

Das Ausmaß der Förderung bezog sich dabei auf förderungsfähige Investitionskosten von rd. 2,50 Mio. EUR und die vorläufige maximale Gesamtförderung wurde mit 600.000,-- EUR beziffert, welche lt. Vertrag als Investitionskostenzuschuss ausbezahlt wird.

Laut Förderungsvertrag ist der Einsatz von erneuerbaren Energieträgern zum Antrieb von Fahrzeugen (Ökostrom bzw. Strom aus erneuerbaren Energieträgern, Biogas und Biodiesel) Voraussetzung zur Inanspruchnahme der oben genannten Förderung, wodurch im Zuge der Endabrechnung der Bezug von Ökostrom oder von mindestens 50 % Biotreibstoffen durch entsprechende Lieferverträge oder Rechnungsbelege nachzuweisen ist. Weiters sind für die Dauer von 4 Jahren nach Umsetzung der geförderten Maßnahme Aufzeichnungen (Menge und Nachfrageanzahl) über die bezogene und abgegebene Strommenge zu führen.

Zum Zeitpunkt der Einschau bereitete die WIEN ENERGIE GmbH die Endabrechnung zur Einreichung der oben genannten Förderung vor, weshalb die endgültige Höhe der gewährten Förderung noch nicht beziffert werden konnte.

6.4.2 Wie bereits erwähnt, wurde das Projekt „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“ sowohl vom Klima- und Energiefonds als auch vom Land Niederösterreich gefördert, wobei die WIEN ENERGIE GmbH für dieses Projekt in Summe

230.880,-- EUR erhielt. Die diesbezüglichen Förderungsverträge waren von der Konsortialführerin abgeschlossen worden.

6.5 Vereinbarungen mit Gemeinden für Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich

6.5.1 Die Einschau zeigte, dass hinsichtlich der im Zuge des genannten geförderten Projektes errichteten E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich aufgrund der unterschiedlichen Nutzungs- und Serviceerwartungen auch unterschiedliche Modelle der Projektabrechnungen vorlagen. Während einige niederösterreichische Gemeinden die auf ihren öffentlichen Verkehrsflächen und von der WIEN ENERGIE GmbH errichteten E-Ladestationen erworben hatten, blieb in anderen Gemeinden die WIEN ENERGIE GmbH Eigentümerin der vor ihr errichteten E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen. In allen Fällen fungiert die WIEN ENERGIE GmbH als Betreiberin für die E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in den genannten niederösterreichischen Gemeinden.

Im Folgenden wurden vom Stadtrechnungshof Wien einige Vereinbarungen bzw. Verträge mit niederösterreichischen Gemeinden dargestellt.

6.5.2 Die WIEN ENERGIE GmbH schloss am 18. Juni 2014 mit der Stadtgemeinde Bad Vöslau einen „Vertrag über die Errichtung und den Betrieb von E-Tankstellen durch die WIEN ENERGIE GmbH“ auf einem Grundstück der Gemeinde ab. Damit erteilte die Stadtgemeinde Bad Vöslau ihre Zustimmung zum Betreiben einer E-Ladestation, welche an die Stadtgemeinde Bad Vöslau verkauft wurde. Inhalte des Vertrages waren im Wesentlichen Rechte und Pflichten der WIEN ENERGIE GmbH, Rechte und Pflichten der Stadtgemeinde Bad Vöslau, Vertragsdauer und Kündigung. Dieser Vertrag wurde auf unbestimmte Dauer abgeschlossen und kann von jeder Vertragspartnerin nach einer Mindestvertragslaufzeit von 10 Jahren unter Einhaltung einer bestimmten Kündigungsfrist jeweils zum Jahresende ordentlich gekündigt werden. Auch sah der Vertrag außerordentliche Kündigungsgründe vor.

6.5.3 Im April 2019 schloss die WIEN ENERGIE GmbH mit der Stadtgemeinde Bad Vöslau einen weiteren „Vertrag über Errichtung und Betreiben von E-Tankstellen durch die WIEN ENERGIE GmbH“ ab, welcher eine weitere E-Ladestation betraf, die im Eigentum der WIEN ENERGIE GmbH verblieb. Die WIEN ENERGIE GmbH verrechnete einen vereinbarten Investitionskostenzuschuss. Dieser Vertrag wurde auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen und verlängert sich jeweils um weitere 2 Jahre, sofern keine der Vertragspartnerinnen unter Einhaltung einer bestimmten Frist kündigt. Auch außerordentliche Kündigungsgründe wurden vereinbart.

6.5.4 Der Gemeinde Sooß wurde eine Ladestation auf einer öffentlichen Verkehrsfläche verkauft. Das Kaufangebot vom 22. November 2015 zeigte, dass vom Nettokaufpreis die Förderung hinsichtlich des Projektes „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“ abgezogen wurde, womit der Gemeinde Sooß 40 % des Nettokaufpreises in Rechnung gestellt wurde. Die WIEN ENERGIE GmbH wies dabei auf beide Förderungen des Klima- und Energiefonds sowie des Landes Niederösterreich hin. Die Gemeinde Sooß verpflichtete sich, die E-Ladestation für einen Zeitraum von zumindest 3 Jahren betreiben zu lassen.

6.5.5 Mit der Gemeinde Perchtoldsdorf schloss die WIEN ENERGIE GmbH einen Vertrag über das Betreiben von E-Tankstellen ab, wobei die E-Ladestation im Eigentum der WIEN ENERGIE GmbH stand bzw. verblieb. Dieser Vertrag wurde auf die Dauer von 10 Jahren geschlossen und verlängert sich jeweils um weitere 2 Jahre, sofern keine der Vertragspartnerinnen unter Einhaltung einer bestimmten Frist kündigt. Auch außerordentliche Kündigungsgründe wurden vereinbart.

6.5.6 Der Gemeinde Guntramsdorf wurden die auf ihrem Gemeindegrund errichteten 2 E-Ladestationen verkauft, wobei auch hier vom Nettokaufpreis 60 % Förderung in Abzug gebracht wurden. Dabei war jene Vertragsbestimmung enthalten, wonach für den Betrieb durch die WIEN ENERGIE GmbH 100 % Ökostrom zu verwenden sind. Die Gemeinde Guntramsdorf verpflichtete sich, die E-Ladestationen für einen Zeitraum von zumindest 3 Jahren von der WIEN ENERGIE GmbH betreiben zu lassen.

6.5.7 Mit der Gemeinde Gerasdorf bei Wien schloss die WIEN ENERGIE GmbH im Juli 2017 einen „Vertrag über die Errichtung und Betreiben von E-Tankstellen durch die WIEN ENERGIE GmbH mit Netzanschluss“ ab, wobei für die beiden Standorte jeweils ein Investitionskostenzuschuss vereinbart wurde. Dieser Vertrag wurde auf die Dauer von 10 Jahren geschlossen und verlängert sich jeweils um weitere 2 Jahre, sofern keine der Vertragspartnerinnen unter Einhaltung einer bestimmten Frist kündigt. Auch außerordentliche Kündigungsgründe wurden vereinbart.

6.5.8 Mit der Gemeinde Biedermannsdorf schloss die WIEN ENERGIE GmbH im Juli 2017 einen „Vertrag über die Errichtung und Betreiben von E-Tankstellen durch die WIEN ENERGIE GmbH“ ab, wobei ein Investitionskostenzuschuss vereinbart wurde. Dieser Vertrag wurde auf die Dauer von 10 Jahren geschlossen und verlängert sich jeweils um weitere 2 Jahre, sofern keine der Vertragspartnerinnen unter Einhaltung einer bestimmten Frist kündigt. Auch außerordentliche Kündigungsgründe wurden vereinbart.

6.5.9 Die Verträge über das Betreiben von E-Tankstellen durch die WIEN ENERGIE GmbH mit den Gemeinden Gablitz (aus dem Jahr 2017) und Brunn am Gebirge (aus dem Jahr 2018) zeigten, dass die betreffenden E-Ladestationen von den Gemeinden auf ihre Kosten errichtet wurden und die WIEN ENERGIE GmbH lediglich als Betreiberin fungiert. Auch diese Verträge wurden auf die Dauer von 10 Jahren geschlossen und verlängern sich jeweils um weitere 2 Jahre, sofern keine der Vertragspartnerinnen unter Einhaltung einer bestimmten Frist kündigt. Auch außerordentliche Kündigungsgründe wurden vereinbart.

6.5.10 Mit der Stadtgemeinde Mödling und der Gemeinde Gumpoldskirchen wurden Verträge über die Errichtung und das Betreiben von E-Tankstellen mit Netzanschluss abgeschlossen, wobei auch hier Investitionskostenzuschüsse vereinbart wurden. Die WIEN ENERGIE GmbH blieb Eigentümerin der betreffenden E-Tankstellen und fungierte auch als Betreiberin. Auch diese Verträge wurden auf die Dauer von 10 Jahren geschlossen und verlängern sich jeweils um weitere 2 Jahre, sofern keine der Ver-

tragspartnerinnen unter Einhaltung einer bestimmten Frist kündigt. Auch außerordentliche Kündigungsgründe wurden vereinbart.

6.5.11 Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass bei den oben genannten exemplarisch vorgelegten Verträgen hinsichtlich der E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen mit niederösterreichischen Gemeinden nur 1 Vertrag eine Bestimmung über die Lieferung von Ökostrom enthielt.

Wie bereits erwähnt, erstellte die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG jährlich ein sogenanntes Zertifikat, mit dem sie die Lieferung von 100 % Strom aus Wasserkraft für die E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH garantiert, ohne dabei die E-Ladestationen regional einzuschränken.

7. Nutzung der Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen

7.1 Allgemeines zum Ladevorgang von Elektro-Fahrzeugen

7.1.1 Zur Authentifizierung an einer E-Ladestation gibt es folgende 3 Möglichkeiten:

- Die Kundin bzw. der Kunde authentifiziert sich als Tanke Wien Energie-Kundin bzw. Tanke Wien Energie-Kunde mittels „Tanke Wien Energie-Ladekarte“ oder „Tanke Wien Energie-App“.
- Die Kundin bzw. der Kunde tritt als Roaming-Kundin bzw. Roaming-Kunde auf und verwendet entweder eine Ladekarte oder Lade-App einer Vertragspartnerin oder eine Intercharge-App.
- Die Kundin bzw. der Kunde lädt ihr bzw. sein E-Fahrzeug ohne Ladevertrag auf, indem sie bzw. er direkt mittels Smartphone und Kreditkarte, sogenanntes Direct-Payment, bezahlt (nähere Informationen unter: <https://www.wienenergie.at/privat/produkte/e-mobilitaet/unterwegs-laden/>; Stand 2. September 2021).

7.1.2 Die LED-Lichter bzw. Farben an den Steckern bzw. der E-Ladestation zeigen an, ob die Ladestation ladebereit ist, wann die Authentifizierung abgeschlossen ist, wann der Ladevorgang beginnt, ob eine laufende bzw. aktive Ladung stattfindet, wann die Ladung beendet wird bzw. das Fahrzeug vollgeladen ist und ob die Parkzeit über-

schritten wurde, wobei in diesem Fall die Kundin bzw. der Kunde eine entsprechende Push-Benachrichtigung bekommt.

7.2 Allgemeine Geschäftsbedingungen zur Nutzung von Elektro-Ladestationen, Vertrag zur Nutzung von Elektro-Ladestationen für Privatkundinnen bzw. Privatkunden und Unternehmerinnen bzw. Unternehmer

7.2.1 Die WIEN ENERGIE GmbH veröffentlicht auf ihrer Homepage ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Nutzung von E-Ladestationen (Gültigkeit der letztgültigen Version ab 1. April 2019), welche jedem Vertrag zugrunde liegen.

Diese betreffen die Zurverfügungstellung der Auflademöglichkeit für E-Fahrzeuge mittels der „Tanke Wien Energie-Ladekarte“ bei E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH sowie bei E-Ladestationen anderer Betreiberinnen, die für das Aufladen mittels „Tanke Wien Energie-Ladekarte“ freigeschaltet sind, einschließlich der Abrechnung dieser Aufladevorgänge durch die WIEN ENERGIE GmbH. Die Bestimmungen umfassen im Wesentlichen den Vertragsabschluss und den Leistungsumfang, die Sorgfaltspflichten der Kundin bzw. des Kunden, die Entgelte und deren Abrechnung und Zahlung, das Vertragsende sowie die Haftung (s. nähere Informationen: <https://www.wienenergie.at/wp-content/uploads/2020/09/AGB-E-Mobility-Servicebedingungen.pdf>; Stand 2. September 2021).

7.2.2 Die WIEN ENERGIE GmbH schließt mit ihren Kundinnen bzw. Kunden für die Zurverfügungstellung und Verwendung der „Tanke Wien Energie-Ladekarten“ diesbezügliche Verträge ab, wobei bei den Verträgen zur Nutzung von E-Ladestationen zwischen Unternehmerinnen bzw. Unternehmern und Privatkundinnen bzw. Privatkunden unterschieden wird.

7.2.3 Der Stadtrechnungshof Wien stellte bei seiner Einschau fest, dass die WIEN ENERGIE GmbH und die WIEN ENERGIE Vertrieb GmbH & Co KG auf ihren Homepages Musterrechnungen betreffend ihre Produkte veröffentlichten. Die Musterrechnungen für Strom beinhalten u.a. auch den Nachweis der Stromherkunft. Eine Musterrechnung hinsichtlich der Verträge über die „Tanke Wien Energie-Ladekarte“

bzw. über die Abrechnung von Ladevorgängen von E-Fahrzeugen wurde gemäß Auskunft der WIEN ENERGIE GmbH mangels bundesrechtlicher Vorgaben nicht veröffentlicht.

7.3 Tarifgestaltung

Zum Zeitpunkt der Einschau gab es für Kundinnen bzw. Kunden der WIEN ENERGIE GmbH mit der „Tanke Wien Energie-Ladekarte“ 3 Tarifklassen für das Laden auf E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen. In allen Fällen handelt es sich um Stundentarife, wobei in Tagtarifen (8.00 bis 22.00 Uhr) und Nachttarifen (22.00 bis 8.00 Uhr) unterschieden wird. Der zu verrechnende E-Ladevorgang beginnt mit dem Anstecken des Ladekabels und endet mit dem Abstecken des Ladekabels.

Für Kundinnen bzw. Kunden, die nur selten die Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen benützen, gibt es einen Tarif ohne Grundgebühr, zu bezahlen ist aber der höchste Tag- und Nachttarif. Für Kundinnen bzw. Kunden, die regelmäßig öffentlich laden, wäre der 2. Tarif mit einer Grundgebühr und einem geringeren Tag- und Nachttarif gedacht. Für Kundinnen bzw. Kunden, die häufig öffentlich laden, wäre der 3. Tarif mit der höchsten Grundgebühr, aber einem noch geringeren Tag- und Nachttarif am günstigsten (sogenannter City-Tarif, nähere Information unter <https://www.wienenergie.at/privat/produkte/e-mobilitaet/unterwegs-laden/tanke-tarife/>; Stand 6. September 2021).

Diese 3 Tarifklassen beinhalten auch Preise für das Laden bei E-Ladestationen der WIEN ENERGIE GmbH für Kundinnen bzw. Kunden mit „Tanke Wien Energie-Ladekarte“ fürs Laden über Roaming-Partnerinnen bzw. Roaming-Partner, welche im E-Ladestation-Finder und in der „Tanke Wien Energie-App“ mit einem eigenen Symbol gekennzeichnet sind. Zum Zeitpunkt der Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien wies die WIEN ENERGIE GmbH zum Laden auf ihren E-Ladestationen 12 Partnerinnen- bzw. Partnerbetriebe auf ihrer Homepage aus.

Die Konditionen für das direkte Bezahlen an den E-Ladestationen mit Smartphone und Kreditkarte, sogenanntes Direct-Payment, sind separat auf der Homepage der WIEN ENERGIE GmbH ausgewiesen.

8. Investitionsrechnungen im Zuge der Projektplanungen und Projektumsetzungen

8.1 Investitionsrechnung betreffend Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet Wien

8.1.1 Die Konzernrichtlinie Nr. 31/2 „Investitionen“ der damaligen WIENER STADTWERKE Holding AG als Konzernmutter und Eigentümerin der WIEN ENERGIE GmbH vom 21. Juni 2017 regelte, dass für geplante Investitionen ab der Investitionssumme von 1 Mio. EUR eine Wirtschaftlichkeitsrechnung durchzuführen war. Als Rechenverfahren wurden der Kapitalwert, der interne Zinsfuß (englischer Fachbegriff „Internal Rate of Return“ - IRR) sowie die dynamische Amortisationsdauer genannt. Als interner Zinsfuß wird jener Abzinsungsfaktor bezeichnet, bei dessen Verwendung die diskontierten künftigen Zahlungsüberschüsse im Sinn der Barwertmethode der ursprünglichen Investitionssumme entsprechen.

8.1.2 Die dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegte Investitionsrechnung für den Aufbau einer E-Ladestationsinfrastruktur auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien aus dem Jahr 2017 ging von einer Gesamtinvestitionssumme für die 3 Jahre 2018 bis 2020 in der Höhe von rd. 13,20 Mio. EUR aus, wobei von einem Planungshorizont von 13 Jahren, somit bis zum Jahr 2030, ausgegangen wurde. Bei 500 E-Ladestationen auf öffentlichem Grund ergaben die diesbezüglichen Berechnungen bzw. Planungen durchschnittliche Errichtungskosten von 26.400,-- EUR je E-Ladestation mit je 2 Ladepunkten. Ab dem Jahr 2028 bis zum Jahr 2030, d.h. nach 10 Betriebsjahren, wurden Reinvestitionskosten in die Investitionsrechnung einbezogen.

Die geplanten Kosten enthielten die Nutzungsgebühr der Stadt Wien, die Kosten der Netznutzung (Grundpreis), die Ökostrompauschale, die KWK-Pauschale, den Ökostromförderungsbeitrag, Versicherungskosten, diverse Betriebskosten, Kosten

für Service und Wartung, Ladekosten (Stromkosten) sowie Kosten für die IT. Die Kostenentwicklung wurde mit einer fixen Indexierung von 2 % unterlegt.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt der Vollständigkeit halber fest, dass die Investitionsrechnung die Nutzungsgebühr der Stadt Wien erst ab dem Jahr 2021 enthielt. Gemäß der oben genannten Vereinbarung erfolgte die Einhebung der Nutzungsgebühr aber bereits ab 1. Oktober 2020. Des Weiteren stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass keine internen Personalkosten der WIEN ENERGIE GmbH berücksichtigt wurden. Die WIEN ENERGIE GmbH führte in ihrer diesbezüglichen Begründung aus, dass zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Investitionsrechnung die Abteilungen „Errichtung und Betrieb E-Mobilität“ und „Geschäftsentwicklung E-Mobilität“ noch nicht existierten und daher ausschließlich mit externen Kosten geplant wurde.

Die Erlösprognose ging von einer kontinuierlichen Steigerung der Hochlaufzahlen an E-Pkw in Wien und Niederösterreich aus, wobei im Jahr 2018 mit einer diesbezüglichen Anzahl von 4.050 E-Pkw mit einem Stromabsatz von 388.944 kWh und im Jahr 2020 von 109.710 E-Pkw mit einem Stromabsatz von rd. 15,47 Mio. kWh gerechnet wurde. Als maximale Anzahl an Ladungen je Ladepunkt wurden pro Tag 6 Ladungen und pro Nacht 1 Ladung angenommen, wobei im Zeitablauf von einer kontinuierlichen Steigerung der Auslastung ausgegangen wurde. Ab dem Jahr 2029 wurde mit einer 90 %-Auslastung gerechnet. Die Grundgebühr pro Stunde und je Ladepunkt wurde für Tag und Nacht unterschiedlich hoch festgelegt, wobei diese Grundgebühr für Ladungen in der Nacht deutlich geringer war. Ab dem Jahr 2023 wurde mit einer deutlichen Reduzierung der Grundgebühren geplant, da hier zusätzlich mit Energieerlösen pro Ladung, wieder getrennt nach Tag und Nacht, geplant wurde. Insgesamt zeigte die Investitionsrechnung Gesamterlöse bzw. Gesamtumsätze in den 13 Jahren von rd. 56,01 Mio. EUR.

Die Planung basierte auf einer ausschließlichen Eigenkapitalfinanzierung. Weiters war festzuhalten, dass dieser Planung sogenannte Aktionspakete zur Förderung der E-Mobilität der Stadt Wien zugrunde lagen, welche Förderungen zum Ankauf von E-Pkw und für Investitionen in die Ladeinfrastruktur vorsahen.

Die dynamische Investitionsrechnung wies hinsichtlich des 13-jährigen Investitionszeitraumes einen internen Zinsfuß von 11,08 % sowie einen positiven Kapitalwert von rd. 4,30 Mio. EUR aus. Bei einem Abzinsungsfaktor von 6,5 % wären die abgezinste kumulierten Nettozahlungsströme ab dem Jahr 2029 positiv. Insgesamt zeigte sich damit, dass von einer betriebswirtschaftlich positiven Entwicklung der geplanten Investition in die 500 Ladestationen auf öffentlichem Grund im Wiener Stadtgebiet ausgegangen wurde.

8.1.3 Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass die oben genannte Investitionsrechnung als Basis für die Rentabilitätsberechnungen von einem Investitionsvolumen von rd. 13,20 Mio. EUR ausging. Laut den weiteren Planungen erhöhte sich dieses auf rd. 15,13 Mio. EUR, wie im Projektausschuss des Aufsichtsrates berichtet (s. Punkt 2.1.6). Weiters hatte der Aufsichtsrat die Wirtschaftspläne für die Jahre 2018, 2019 und 2020 beschlossen, welche für dieses Projekt insgesamt eine Investitionssumme von 15,20 Mio. EUR für 3 Jahre auswies (s. Punkt 2.1.8). Die ursprüngliche Investitionsrechnung wurde hinsichtlich dieses höheren Investitionsvolumens, welches eine Verschlechterung der Rentabilität des Projektes ergeben hätte, jedoch nicht angepasst. Auch die eingereichte Förderungssumme, welche wiederum einen positiven Einfluss auf die Rentabilität gehabt hätte, fand bisher keine Berücksichtigung in einer angepassten Investitionsrechnung.

Laut Schätzung der WIEN ENERGIE GmbH wird die endgültige Abrechnung aller Projektinvestitionskosten eine Gesamtsumme von rd. 13 Mio. EUR ergeben (s. auch Punkt 9.1.1). Diese vorläufige Projektinvestitionssumme liegt somit deutlich unter der geplanten Projektinvestitionssumme von rd. 15,20 Mio. EUR und beläuft sich somit auch auf die ungefähre Höhe der ursprünglich geplanten Investitionssumme. Die zugesagte Förderung wird als Investitionskostenzuschuss gewährt, welcher die genannten Projektinvestitionskosten entsprechend weiter vermindern wird. Der Investitionskostenzuschuss ist als solcher in den Geschäftsbüchern der WIEN ENERGIE GmbH zu erfassen.

8.2 Investitionsrechnung betreffend Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich

Laut Aussage der WIEN ENERGIE GmbH war eine Investitionsrechnung für das Projekt „Modellregion E-Mobilität e-pendler niederösterreich“ aufgrund der geringen Investitionssumme, welche durch die zugesagten Förderungen noch einmal deutlich verringert wurde, nicht erforderlich. Als Konsortialpartnerin errichtete die WIEN ENERGIE GmbH nur wenige der geplanten E-Ladestationen in den niederösterreichischen Gemeinden.

9. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen des Betriebes der Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und Niederösterreich

9.1 Vorläufige Investitionssumme für die Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien

9.1.1 Im Zuge der Einschau legte die WIEN ENERGIE GmbH eine vorläufige Abrechnung der geleisteten Gesamtinvestitionssumme für die E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien mit Stichtag 30. Juni 2021 vor. Dabei wurde auch darauf hingewiesen, dass zum Zeitpunkt der Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien einige Abrechnungen noch nicht durchgeführt worden waren. Die vorläufige Abrechnung wies für die Stromtankstellen einen Investitionsbetrag von rd. 3,06 Mio. EUR, für die Netzzutritte rd. 8,23 Mio. EUR und für aktivierte IT-Leistungen (wie „Tanke Wien Energie-App“ und Abrechnungstool) rd. 0,57 Mio. EUR aus, womit insgesamt eine vorläufige Investitionssumme von rd. 11,86 Mio. EUR bis zum genannten Stichtag geleistet wurde.

9.1.2 Wie bereits erwähnt, wird lt. Schätzung der WIEN ENERGIE GmbH die endgültige Abrechnung aller Projektinvestitionskosten eine Gesamtsumme von rd. 13 Mio. EUR ergeben, wobei diese durch die zugesagte Förderung als Investitionskostenzuschuss noch entsprechend verringert werden wird.

9.2 Profit-Center-Rechnungen und Deckungsbeitragsrechnungen

9.2.1 Ein Profit-Center ist ein organisatorisch abgegrenzter Teil oder eine eigenständig agierende Einheit eines Unternehmens. Um eine leistungsorientierte Beurteilung

und Steuerung dieses Unternehmensteiles oder dieser Unternehmenseinheit vornehmen zu können, wird ein eigener Periodenerfolg ermittelt. Im definierten Profit-Center werden somit Umsätze bzw. Erträge erfasst und den Kosten zur Erfolgsermittlung gegenübergestellt.

Gemäß Auskunft der WIEN ENERGIE GmbH wird der gesamte Bereich E-Mobilität wie ein Profit-Center geführt und das Ergebnis monatlich dargestellt. Die E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien werden auf einer eigenen Kostenstelle erfasst.

9.2.2 Die WIEN ENERGIE GmbH legte für die Jahre 2018 bis 2020 sowie für das Halbjahr 2021 folgende Deckungsbeitragsrechnung hinsichtlich ihrer E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien vor (in TEUR):

Tabelle 3: Deckungsbeitragsrechnungen vom Jahr 2018 bis zum Halbjahr 2021 hinsichtlich Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien

	2018	2019	2020	Halbjahr 2021
Erlöse	75	394	780	711
Material	-86	-328	-460	-120
Deckungsbeitrag I	-11	66	320	591
Abschreibung	-170	-496	-896	-610
Fremdleistungen	-7	-55	-99	-61
Sonstiges	-109	-49	-77	-208
Deckungsbeitrag II	-297	-534	-752	-287

Quelle: WIEN ENERGIE GmbH

Wie aus der Tabelle ersichtlich, ist der Deckungsbeitrag II im gesamten Betrachtungszeitraum negativ. Die Erfassung und Zuordnung der internen Personalkosten zur Berechnung des Deckungsbeitrages III fand bisher nicht statt, ist jedoch gemäß den Angaben der WIEN ENERGIE GmbH im Zuge der Weiterentwicklung der Kosten- und Deckungsbeitragsrechnung geplant.

9.2.3 Wie bereits erwähnt, wird der gesamte Bereich der E-Mobilität wie ein Profit-Center in der Kosten- und Leistungsverrechnung des Unternehmens abgebildet.

Während die WIEN ENERGIE GmbH für ihren Betrieb der E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien eine Deckungsbeitragsrechnung führte, hatte sie für ihre E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Niederösterreich keine eigene Deckungsbeitragsrechnung vorgesehen. Begründet wurde dies mit der geringen Anzahl und der Heterogenität der diesbezüglichen Kosten- und Erlösstrukturen sowie den bereits erwähnten unterschiedlichen Modellen der Projektabrechnungen.

9.2.4 Mit ihrem Auswertungstool „Ladestations-Dashboard“ kann die WIEN ENERGIE GmbH bestimmte Ladestationsdaten, wie Anzahl der Ladevorgänge und abgegebene kWh je Ladestation visualisieren, wobei diese Daten durch verschiedene Filterfunktionen geografisch und zeitlich eingeschränkt werden können. Durch kontinuierliche Datenauswertungen kann die WIEN ENERGIE GmbH laufend Informationen über das Nutzungsverhalten der Kundinnen bzw. Kunden gewinnen.

Im Rahmen des Kosten- und Deckungsbeitragsrechnungssystems war die verursachungsgerechte Zuordnung der Kosten und Erlöse auf einzelne E-Ladestationen und deren Verknüpfung mit dem vorliegenden Dashboard für E-Ladestationen zum Zeitpunkt der Einschau nicht möglich. Um auch wirtschaftliche Bewertungen vornehmen zu können, arbeitete die WIEN ENERGIE GmbH zum Zeitpunkt der Einschau daran, die oben genannten Informationen je Standort zumindest um Umsatzdaten zu erweitern. Der Stadtrechnungshof Wien begrüßte die vorgesehene Erweiterung der Kosten- und Leistungsrechnung zur operativen wirtschaftlichen Steuerung des Betriebes aller E-Ladestationen und empfahl, den laufenden Betrieb langfristig primär auf Vollkostenbasis zu steuern.

9.3 Nachkalkulationen

Die WIEN ENERGIE GmbH plant nach Abschluss des Projektes der Errichtung der E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und nach Vorliegen sämtlicher diesbezüglicher Abrechnungen sowie nach Endabrechnung bzw. Erhalt der Förderung, eine Nachkalkulation der Investitions- bzw. Wirtschaftlichkeitsrechnung durchzuführen.

Der Stadtrechnungshof Wien betonte die Wichtigkeit der Durchführung einer Projektnachkalkulation, da daraus gewonnene Erkenntnisse u.a. in die Entscheidung für eine allfällige Weiterentwicklung des E-Ladenetzes mit einfließen sollen.

9.4 Würdigung der Wirtschaftlichkeit der Elektro-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien und Niederösterreich

9.4.1 Abschließend hielt der Stadtrechnungshof Wien nochmals fest, dass das Projekt E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien zum Zeitpunkt der Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien noch nicht abgeschlossen war. Insbesondere stand die endgültige Investitionssumme noch nicht fest und die zugesagte Förderung in Form eines nicht unerheblichen Investitionskostenzuschusses war ebenfalls noch nicht abgerechnet und ausbezahlt worden. Der Erhalt der oben genannten maximalen Gesamtförderung würde die Wirtschaftlichkeit des Betriebes der E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien verbessern.

Das ebenfalls geförderte Projekt E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in einzelnen Gemeinden in Niederösterreich war bereits abgeschlossen, allerdings war die WIEN ENERGIE GmbH bei diesem Projekt lediglich als Konsortialpartnerin beteiligt, die nur eine geringe Anzahl von solchen E-Ladestationen errichtete und betreibt. Daher hatte sie für diese E-Ladestationen keine eigene Deckungsbeitragsrechnung vorgesehen, wodurch deren bisherige Wirtschaftlichkeit nicht beurteilt werden konnte.

9.4.2 Wie die Einschau zeigte, handelt es sich bei der Errichtung und dem Betrieb von E-Ladestationen in Wien und Niederösterreich auf öffentlichen Verkehrsflächen um langfristige Projekte. Zum Zeitpunkt der Einschau konnte der Stadtrechnungshof Wien somit die tatsächliche Wirtschaftlichkeit noch nicht beurteilen, da der Zeitraum des bisherigen Betriebes im Hinblick auf die Langfristigkeit der Projekte bzw. auf die lange Projektrestlaufzeit zu kurz war. Allerdings zeigte sich ein positiver Trend, der durch die COVID-19-Krise im Jahr 2020 kurzfristig unterbrochen wurde.

Die bisherige Projektlaufzeit war auch zu kurz, um vom derzeitigen Nutzerinnen- bzw. Nutzerverhalten auf ein künftiges Verhalten von größeren Nutzerinnen- bzw. Nutzergruppen sowie auf das künftige Wachstum des Stromverbrauches und somit auf ein künftiges Umsatzwachstum zu schließen.

9.4.3 Der vorliegende Dienstleistungskonzessionsvertrag enthält Vorgaben hinsichtlich der Infrastrukturabdeckung (z.B. flächendeckende Netzabdeckung und sehr hohe Verfügbarkeit) und Risikotragung, die für die WIEN ENERGIE GmbH ergebnismindernd sein könnten. Die Einschau zeigte nämlich, dass einzelne E-Ladestationen bisher eine sehr geringe Nutzung aufwiesen, deren Betrieb jedoch im Sinn der vertraglich bedungenen Netzabdeckung und einer Aufrechterhaltung des Betriebes beizubehalten war. Weiters könnten durch das widerrechtliche Abstellen von Fahrzeugen bei E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen mögliche Ladevorgänge blockiert werden und der WIEN ENERGIE GmbH daraus ein Umsatzentgang entstehen.

9.4.4 Aufgrund des bis zum Zeitpunkt der Einschau positiven Trends und der steigenden Anzahl an neu zugelassenen E-Pkw und somit ständig steigender Nachfrage nach E-Ladestationen sollte nach Aussage der MA 33 - Wien leuchtet die Anzahl der E-Ladestationen auf öffentlichen Verkehrsflächen in Wien erhöht werden. Daher würde die MA 33 - Wien leuchtet derzeit die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages evaluieren. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIEN ENERGIE GmbH, eine Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages auf Basis der bisherigen Erfahrungen und wirtschaftlichen Ergebnisse sowie auf Grundlage einer aktualisierten Investitionsrechnung ebenfalls zu prüfen.

10. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlungen an die WIEN ENERGIE GmbH

Empfehlung Nr. 1:

Es wurde empfohlen, die Aktualität des E-Ladestation-Finders sowie der „Tanke Wien Energie-App“ sicherzustellen (s. Punkt 5.2).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Die WIEN ENERGIE GmbH hat bereits Maßnahmen zur Qualitätssicherung getroffen, die App wird im Zuge eines Relaunches für das 2. Quartal des Jahres 2022 überarbeitet.

Empfehlung Nr. 2:

Der Informationsfluss mit der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten bzgl. Baustellen im E-Ladestationen-Bereich wäre zu verbessern (s. Punkt 5.3.2).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Die WIEN ENERGIE GmbH hat bereits mit der MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten Maßnahmen zur Verbesserung des Informationsflusses bei temporären Sperrungen von E-Ladestationen vereinbart. Diese zeigen auch bereits erste Wirkungen.

Empfehlung Nr. 3:

Es wären Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die auch auf nicht parkraumbewirtschafteten Flächen eine widmungsgemäße Nutzung der E-Ladestationen sicherstellen (s. Punkt 5.3.2).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Die WIEN ENERGIE GmbH ist bzgl. der Kontrolle der Halteverbotszonen im Rahmen der Beiratssitzungen und darüber hinaus in laufender Abstimmung mit der Stadt Wien.

Empfehlung Nr. 4:

Da bei gleichzeitiger Benutzung durch 2 große E-Pkw (beispielsweise große SUV) oder E-Kleintransporter eine Einhaltung der 10 m-Begrenzung kaum möglich ist, wurde empfohlen, klein dimensionierte Ladestationen wenn möglich zu vergrößern (s. Punkt 5.3.2).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Im Rahmen der gemeinsamen Bemühungen der Stadt Wien und der WIENER STADTWERKE GmbH im Bereich Barrierefreiheit wurden die Standardlängen für Stellplätze in Längsparkordnung mit 6,50 m festgelegt. Dieses Maß wird für sämtliche neue Standorte herangezogen.

Empfehlung Nr. 5:

Die Vorgangsweise bzgl. der Erfüllung des Vertragspunktes Betriebspflicht und die Erbringung des diesbezüglichen Nachweises wären festzulegen (s. Punkt 6.1.4.2).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Entsprechende Klarstellungen werden in Absprache mit der Konzessionsgeberin im Rahmen eines zu erstellenden Side-letters festgehalten und in einer der nächsten Beiratssitzungen beschlossen (s. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 9).

Empfehlung Nr. 6:

Bei der möglichen Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages wären zur Sicherstellung der Beachtung der Ziele der Parkraumbewirtschaftung auch die diesbezüglich zuständigen Dienststellen des Magistrats der Stadt Wien einzubinden (s. Punkt 6.1.4.3).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Laut Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet wird sie die getätigten Erfahrungen in die Erweiterung bzw. Neugestaltung des Dienstleistungskonzessionsvertrages einfließen lassen (s. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 2 an die MA 33 - Wien leuchtet).

Empfehlung Nr. 7:

Bei künftigen Projekten zum weiteren Ausbau des vorliegenden E-Ladestationsnetzes wären die regulatorischen Anforderungen sorgfältig zu beachten und in Vertragsverhandlungen in geeigneter Form zu spezifizieren (s. Punkt 6.1.4.4).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Laut Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet wird sie der Empfehlung dergestalt nachkommen, dass versucht wird, die regulatorischen Anforderungen in künftigen Vertragsverhandlungen näher zu spezifizieren (s. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 3 an die MA 33 - Wien leuchtet).

Empfehlung Nr. 8:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der WIEN ENERGIE GmbH, die Vorgaben des Dienstleistungskonzessionsvertrages zum Nachweis der Belieferung mit erneuerbarer Energie genau umzusetzen (s. Punkt 6.1.4.6).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Laut Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet begründet die vertraglich bedungene Verpflichtung zur Belieferung der E-Ladestationen mit erneuerbaren Energien (künftig normierte Betriebspflicht) für sich alleine keine Verpflichtung der Stadt Wien, Nachweise periodisch zu überprüfen. Laut Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet wird diese im Anlassfall Nachweise einfordern (s. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 4 an die MA 33 - Wien leuchtet). Die WIEN ENERGIE GmbH verfügt zu jedem Zeitpunkt über die entsprechenden Nachweise und legt diese auf Anforderung selbstverständlich auch jederzeit vor.

Empfehlung Nr. 9:

Beabsichtigte Änderungen der Vorgaben des Dienstleistungskonzessionsvertrages wären zu vereinbaren und in einem Sideletter bzw. einer Zusatzvereinbarung zu dokumentieren (s. Punkt 6.1.4.7).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Die MA 33 - Wien leuchtet und die WIEN ENERGIE GmbH haben sich bereits zum Abschluss eines entsprechenden Sideletters verständigt. Dieser wird im Rahmen einer der nächsten Beirats-sitzungen im Jahr 2022 beschlossen.

Empfehlung Nr. 10:

Mit der Vertragspartnerin wäre klarzustellen, welcher Basiszinssatz im Fall eines Zahlungsverzuges tatsächlich zur Anwendung kommen soll (s. Punkt 6.3.2).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Eine Klarstellung erfolgt im Rahmen des Sideletters (s. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 9).

Empfehlung Nr. 11:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, den laufenden Betrieb der E-Ladestationen langfristig primär auf Vollkostenbasis zu steuern (s. Punkt 9.2.4).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Empfehlung Nr. 12:

Eine Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages wäre auf Basis der bisherigen Erfahrungen und wirtschaftlichen Ergebnisse sowie auf Grundlage einer aktualisierten Investitionsrechnung zu prüfen (s. Punkt 9.4.4).

Stellungnahme der WIEN ENERGIE GmbH:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Empfehlungen an die MA 33 - Wien leuchtet

Empfehlung Nr. 1:

Der MA 33 - Wien leuchtet wurde empfohlen, die Aufnahme ihrer Zuständigkeit für E-Ladestationen im Stadtgebiet in die Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien anzuregen (s. Punkt 3.1).

Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet:

Die MA 33 - Wien leuchtet wird diese Empfehlung aufgreifen und eine Aufnahme ihrer Zuständigkeit für E-Ladestationen im Stadtgebiet in die Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien anregen.

Empfehlung Nr. 2:

Bei der Erweiterung des Dienstleistungskonzessionsvertrages wären zur Sicherstellung der Beachtung der Ziele der Parkraumbewirtschaftung auch die diesbezüglich zuständigen Dienststellen des Magistrats der Stadt Wien einzubinden (s. Punkt 6.1.4.3).

Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet:

Die MA 33 - Wien leuchtet wird die getätigten Erfahrungen in die Erweiterung bzw. Neugestaltung des Dienstleistungskonzessionsvertrages einfließen lassen.

Empfehlung Nr. 3:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der MA 33 - Wien leuchtet, bei künftigen Projekten zum weiteren Ausbau des vorliegenden E-Ladestationsnetzes die regulatorischen Anforderungen sorgfältig zu beachten und in Vertragsverhandlungen in geeigneter Form zu spezifizieren (s. Punkt 6.1.4.4).

Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet:

Die MA 33 - Wien leuchtet wird der Empfehlung dergestalt nachkommen, dass versucht wird, die regulatorischen Anforderungen in künftigen Vertragsverhandlungen näher zu spezifizieren.

Empfehlung Nr. 4:

Die Vorgaben des Dienstleistungskonzessionsvertrages zum Nachweis der Belieferung mit erneuerbarer Energie wären genau umzusetzen (s. Punkt 6.1.4.6).

Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet:

Die Empfehlung wird umgesetzt.

Empfehlung Nr. 5:

Beabsichtigte Änderungen der Vorgaben des Dienstleistungskonzessionsvertrages wären zu vereinbaren und in einem Sideletter bzw. einer Zusatzvereinbarung zu dokumentieren (s. Punkt 6.1.4.7).

Stellungnahme der MA 33 - Wien leuchtet:

Die MA 33 - Wien leuchtet ist bestrebt, die Empfehlung umzusetzen und Änderungen der Vorgaben des Dienstleistungskonzessionsvertrages in einem Sideletter bzw. einer Zusatzvereinbarung zu dokumentieren.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Mag. Werner Sedlak, MA

Wien, im März 2022