



WINNER NEWS

NEWSLETTER FÜR DAS PROJEKT „WINNER“

01/2018

Eröffnung des CSg Mobility Points



Dr. Axel Viehweger, Vorstand VSWG; Miko Runkel, Bürgermeister für Recht, Sicherheit und Umweltschutz Stadt Chemnitz; Christian Liebich, Referent im BMWi; Denis Keil, Vorstand CSg; Dr. Klaus Hoffmann, Vorstand HEOS Energy GmbH

Mit über 100 Gästen ist der Mobility Point der Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG (CSg) auf der Alfons-Pech-Straße 21 in Chemnitz am 21.03.2018 eröffnet worden. „Wir freuen uns, diesen Meilenstein im Projekt mit zahlreichen Gästen teilen zu können“, so Dr. Axel Viehweger, Vorstand des Verbandes Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e. V. (VSWG).

Höhepunkt der Veranstaltung war die feierliche Eröffnung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge durch Herrn Christian Liebich, Referent im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie die Übergabe der elektromobilen Carsharingfahrzeuge an zwei wohnungswirtschaftliche Dienstleister, die Arbeiterwohlfahrt (KV Chemnitz und Umgebung) und die Treureal Gebäudeservice GmbH. An zahlreichen Themeninseln hatten die Besucher danach die Möglichkeit, sich über Mieterstrom zu informieren oder Elektrofahrzeuge selbst zu fahren. Bei einer Führung in den WINNER-Elektorraum durch Herrn Dr. Klaus Hoffmann (HEOS Energy GmbH) konnte ein Blick hinter die Kulissen geworfen werden. Auch die Besichtigung einer Wohnung, die mit dem Smarthome-System ViciOne des Projektpartners NSC ausgestattet ist, fand regen Zuspruch.

Für das Projekt WINNER stellt die Einweihung den Auftakt für den Demonstratorenbetrieb dar. „Ab sofort können wir unsere Mieter der Alfons-Pech-Straße mit günstigen Mieterstrom versorgen und ihnen gleichzeitig neue Mobilitätsangebote zur Verfügung stellen“, fasst Denis Keil, Vorstand der CSg, zusammen. In der Phase der Demonstration geht es nun vor allem darum, Erkenntnisse über das Zusammenspiel von Mieterstrom und elektromobilen Carsharing zu sammeln, um so das Gesamtkonzept zu analysieren und ggf. Verbesserungspotenziale zu erkennen.



Ladestationen „Grüne Säule“



Die WINNER-Projektpartner CSg und HEOS Energy GmbH schaffen mit „Grüne Säule“ eine neue Marke für den Betrieb ihrer öffentlich zugänglichen Ladepunkte für Elektrofahrzeuge in Chemnitz.

Ab sofort können die Ladepunkte am WINNER-Standort in der Alfons-Pech-Straße mit der bei der CSg erhältlichen Ladekarte genutzt werden. Im Mai 2018 werden die Ladesäulen am zweiten WINNER-Demonstratorstandort in der Carl-von-Bach-Straße 8a in Chemnitz (Sitz der Firma HEOS) in Betrieb genommen. Voraussichtlich im 3. Quartal 2018 folgen zwei weitere Lademöglichkeiten im Stadtgebiet (Hoffmannstraße 47 und Eislebener Straße 11).

Die Ladesäulen der CSg und der HEOS sind über eine Roaming-Anbindung miteinander vernetzt. Die „Grüne Säule“-Ladekarte kann sowohl an den Ladesäulen der CSg als auch an denen der HEOS genutzt werden. Die Anbindung an weitere Partner wird kontinuierlich ausgebaut.

Elektrofahrzeugnutzer ohne Ladekarte können zukünftig per Onlinebezahlung an den „Grünen Säulen“ laden.

Für Informationen wenden Sie sich bitte an:

Claudia Mair
cmair@siedlungsgemeinschaft.de
Tel.: 0371 38222-225



Ladesäule für E-Fahrzeuge in der Alfons-Pech-Straße, Chemnitz

Ergebnisse der Mieterbefragung

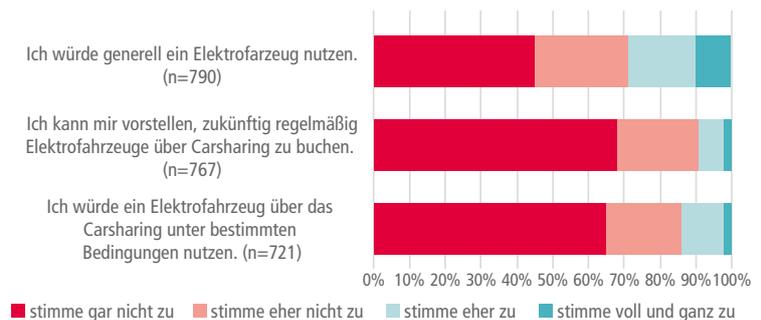
Thema 2: Nutzungsbereitschaft E-Fahrzeug und eCarsharing

Im Februar 2017 wurde an die 4.602 Mieterinnen und Mieter der CSg ein Fragebogen zu den Themen des Projekts WINNER verschickt, 1.237 Personen haben diesen ausgefüllt. Die Befragten konnten ihre Zustimmung zu verschiedenen Aussagen auf einer vierstufigen Zustimmungsskala äußern.

Über die Hälfte kann es sich nicht vorstellen, ein Elektrofahrzeug generell zu nutzen. Auch die regelmäßige Buchung von Elektrofahrzeuge über Carsharing lehnen etwa drei Viertel der Befragten ab. Unter bestimmten Voraussetzungen würden hingegen 12 % ein Elektrofahrzeug über das Carsharing benutzen. Genau an diesem Punkt möchte das Projekt WINNER ansetzen und

durch Beratungen, Informationen und Gespräche das Thema Elektromobilität und Carsharing vorstellen und dem Einzelnen näher bringen.

Folgende Aussagen treffen die Führerscheinsbesitzer unter den Befragten:



Elektromobilität im Carsharing

Das Konzept des Autoteilens erfreut sich speziell in großen Städten wachsender Beliebtheit, bisher vor allem mit konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Der Zugang zu den Fahrzeugen ist dabei denkbar einfach: Nach einer Registrierung als Kunde kann eine Reservierung über die Internetseite, per Smartphone-App oder telefonisch erfolgen. Konventionelle und elektrisch betriebene Fahrzeuge sind im Buchungssystem gemeinsam aufgelistet. Nach der Ankunft an der Station muss das reservierte Fahrzeug nur noch von der Ladesäule getrennt und mit der Kundenkarte oder via App geöffnet werden. Schon kann – auch die elektromobile – Fahrt beginnen.

Denn der mitteldeutsche Carsharing-Anbieter teilAuto stellt seinen Kundinnen und Kunden seit 2012 auch einige Elektrofahrzeuge bereit. Aktuell hat das mittelständige Unternehmen vier VW e-Golf sowie acht Renault Zoe in seiner Flotte, die in Leipzig, Halle (Saale) und Dresden stationiert sind. Im Laufe des Jahres 2018 werden weitere Fahrzeuge auch in Erfurt, Jena und – aufgrund der Mitarbeit im Projekt WINNER – vier Elektrofahrzeuge im Chemnitzer Carsharing angeboten. In Summe wird teilAuto zum Jahresende mindestens 28 Elektrofahrzeuge in seine Flotte integriert haben – das ist ein Anteil von ca. drei Prozent an der Gesamtflotte. Als mittelfristiges Ziel hat sich das Unternehmen einen Anteil von 10-20 Prozent vorgenommen, eine nicht zu unterschätzende Herausforderung. Denn dass teilAuto bislang nicht flächendeckend Elektrofahrzeuge seinen Kunden anbietet liegt an einer Vielzahl von Hemmnissen, die für Anbieter von stationsbasiertem Carsharing mit der Elektromobilität verbunden sind. Zum einen ist das Versprechen, dass das Carsharing ein eigenes Auto vollständig ersetzen kann aufgrund eingeschränkter Modellangebote und begrenzter Reichweite nicht in Gänze einzulösen. Insofern können Elektrofahrzeuge heute nur eine Ergänzung im Angebot darstellen.

Ein zweites Hemmnis stellen die deutlich höheren Kosten der Fahrzeuge dar – teilweise sind die Investitionskosten eines Elektroautos doppelt so hoch wie die eines konventionellen Fahrzeugs. Diesen deutlich höheren Anschaffungskosten stehen theoretisch geringere Betriebskosten aufgrund eines geringeren Verschleißes entgegen. Ein Carsharing-Anbieter kann davon jedoch kaum profitieren, da die Fahrzeuge nicht ausreichend lang in der Flotte sind bzw. nicht die Laufleistung erreichen, ab der diese Kostenvorteile greifen. Mit der geringeren Fahrdistanz sind gleichzeitig kürzere Nutzungen und damit geringere Einnahmen verbunden, die einen wirtschaftlichen Betrieb von Elektrofahrzeugen erschweren. Jedoch helfen aktuelle Fördermaßnahmen auf Länder- und Bundesebene im Bereich der Fahrzeugbeschaffung den Anbietern diese wirtschaftlichen Nachteile eines Elektroautos zumindest abzufedern.

Das dritte Hemmnis liegt im Bereich der Ladeinfrastruktur. Im stationsbasierten Carsharing mit Elektrofahrzeugen ist zu jedem reservierten Stellplatz ein reservierter Ladepunkt notwendig, denn der Anbieter kann nicht vorhersagen, ob ein Carsharing-Kunde das Fahrzeug tatsächlich erst zum Buchungsende oder doch bereits eine Stunde zuvor abstellt. Damit kann er den Ladepunkt nicht für Dritte



teilAuto-Geschäftsführer Patrick Schöne an der E-Carsharing-Ladesäule in Halle (Saale)

öffnen. Damit ist aber der Durchsatz am Ladepunkt nicht sehr hoch und für Drittanbieter die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben, die nur durch hohen Bereitstellungskosten oder politischen Willen kompensiert werden kann. Das hat zur Folge, dass sich Carsharing-Anbieter zusätzlich um die Ladeinfrastruktur kümmern müssen, was sie aus wirtschaftlicher und operativer Sicht jedoch nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang leisten können. Dafür braucht es entweder ausreichend lange Mietverträge, um eine Finanzierung der Investitionskosten zu gewährleisten, die nicht selbstverständlich sind. Oder es braucht reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum mit einer entsprechenden Bevorrechtigung. Trotz des im vergangenen Jahr verabschiedeten Bundes-CarSharing-Gesetzes tun sich jedoch viele Kommunen bislang sehr schwer mit der entsprechenden Umsetzung, da insbesondere viele Bundesländer eine Umsetzung in Landesrecht ausbremsen und die Kommunen eine Rechtsunsicherheit fürchten. Trotz dieser Hemmnisse engagieren sich vielen Carsharing-Anbieter, wie auch teilAuto im Projekt WINNER, in vielen Bereichen, um die weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen im Carsharing voranzubringen.



Vorstellung der WINNER Projektpartner und ihrer Teilprojekte

GEMAG Gebäudemanagement GmbH

Die GEMAG Gebäudemanagement GmbH (GEMA GmbH) wurde 1997 mit dem Schwerpunkt des technischen Gebäudemanagements gegründet.

Um unsere Kunden einheitlich anzusprechen, erfolgte im Jahr 2000 eine Geschäftsfeldzusammenführung in die GEMAG Gebäudemanagement Aktiengesellschaft. Zu diesem Zeitpunkt qualifizierten wir uns ebenfalls als Energieversorger und bekamen den Status des Energieversorgers nach §3 des EnWG anerkannt. Seitdem versorgen wir Kunden mit Strom, Gas und Fernwärme.

Seit ca. 10 Jahren sind wir auch für die Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG. (CSg) tätig. Weitere erfolgreiche überregionale Referenzen - in Sachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt - sind ein Teil unserer Unternehmensgeschichte. Das Angebot um die Energiedienstleistungen umfasst neben der reinen Lieferung von Fernwärme, Gas und Strom auch die Wärme- und Strombelieferung aus eigenen Anlagen. Dabei sind wir im Sinne günstiger Energiekosten flexibel bei der Wahl der Anlagentechnik und dem Energieträger und setzen Fernwärme, Gas und Pellets als Energieträger ein.

Unsere Aufgaben, an denen wir seit 2017 im Projekt WINNER arbeiten:

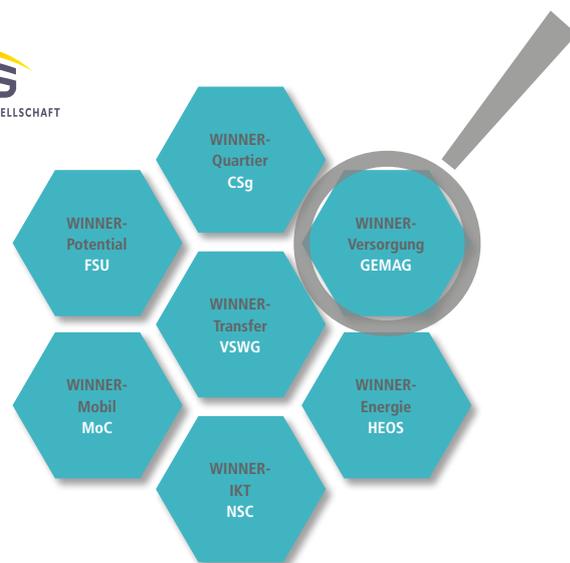
- Anforderungsanalyse im Bereich der Netzschnittstellen und des liegenschaftsbezogenen Energiebedarfes
- Konzept zur Vermarktung des erzeugten Stromes
- Erstellung von Strompreis – Tarifmodellen unter Einbeziehung von EEG-Strom
- Erstellung eines kundenspezifischen Abrechnungssystems

Begonnen haben wir die Bearbeitung des Projektes mit der Ermittlung des Energiebedarfes der drei wesentlichen Abnehmergruppen:

- Mieter und Wohnungen
- Gebäude
- Elektrofahrzeuge /Ladesäulen

Aus den Ergebnissen des ermittelten Energiebedarfs für die Kundengruppen wurde ein Tarifmodell entwickelt. Bei der Gestaltung des Tarifmodells wurde u.a. die Fragestellungen der Regulierung des Verbrauches des selbst erzeugten Stromes thematisiert. Dabei berücksichtigten wir die Erwartungen der Kunden an den Lieferanten:

Zuverlässig, Preiswert, Nachhaltig, Unkompliziert und Transparent



Aus Sicht der Transparenz gegenüber der Kunden insbesondere bei der Rechnungslegung haben wir uns entschieden, einen Tarif mit zwei klar definierten Tarifzonen anzubieten.

Ein möglichst hoher Anteil an Eigenverbrauch in der Liegenschaft und die damit verbundene Entlastung des öffentlichen Netzes ist ein Ziel, das im Rahmen der Tarifgestaltung zu beachten war.

Diese Entscheidung einer klar definierten Trennung der Tarifzeiten bietet den Kunden auf der Jahresrechnung eine Transparenz, die den Kunden in die Lage versetzt, seinen Verbrauch nachzuvollziehen und seinen zukünftigen Verbrauch gezielt ausrichten.

Das Tarifmodell bietet somit die Möglichkeit zur gezielten Verlagerung der Stromabnahme und ist ein wesentliches Instrument der Laststeuerung.

Die Mieter haben eine gesetzliche Lieferanten-Wahlfreiheit. Um diese Wahlfreiheit sicherzustellen, haben wir uns für ein System „doppelte Schiene“ der Zähleranordnung entschieden. Durch die „doppelte Schiene“ werden bei einem Vertragswechsel von Mieterstrom (internes Netz) zu einem externen Lieferanten (öffentliches Netz), bzw. umgekehrt, Elektroarbeiten an der Zählertafel erforderlich.

Die Mieter, die sich für den Mieterstrom entschieden haben, können am Zähler die Verbrauchswerte für den Sonnenstrom sowie für den Normalstrom getrennt ablesen.

Die Verknüpfung des beschriebenen Systems „doppelte Schiene“ mit der Marktkommunikation im Abrechnungssystem und die Wechselprozesse automatisiert darzustellen, sind die anstehenden Herausforderungen. Hierzu sind weitere Abstimmungen mit den Partnern in den Prozessen erforderlich.

Mobility Center GmbH (teilAuto)

Die Anfänge

Es war im Jahre 1992: Zehn Leute entschlossen sich, gemeinsam ein Auto zu nutzen. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen. Dafür wurde der Verein teilAuto Halle (Saale) e.V. gegründet. Im Frühjahr 1993 war es dann soweit. Der erste Wagen stand bereit. Wer fahren wollte, hinterließ seine Reservierung auf einem Anrufbeantworter.

Die 2000er

Die Zahl der Menschen, die sich für Carsharing interessierten, wuchs. Im Jahr 2000 expandierte teilAuto nach Erfurt und Leipzig. 2002 schloss es sich einem Carsharing-Verbund an, die Internetbuchung und eine 24h-Telefon-Hotline hielten Einzug. Zwei Jahre später entschieden die Macher, dass der Geschäftsbetrieb für einen Verein zu umfangreich geworden war. Die Mobility Center GmbH entstand, die die Marke teilAuto von da an fortführte. In den kommenden Jahren wurden weitere Standorte eröffnet. 2006 startete das Carsharing-Angebot in Dresden, 2009 in Jena, 2011 in Magdeburg und 2012 in Chemnitz.

teilAuto heute

Seit 2004 führt die Mobility Center GmbH das Carsharing-Angebot unter der Marke teilAuto weiter. Aktuell bieten wir an 17 Standort unseren 32.000 Kunden rund 950 Fahrzeuge zur Nutzung an. Wir orientieren uns noch immer am Leitbild der Nachhaltigkeit. Wir verfolgen eine ökologische Einkaufspolitik in allen Bereichen, der Fuhrpark wird an den Kriterien des Blauen Engels ausgerichtet. Unser Tarifsystem soll zu umweltentlastendem Verhalten animieren: Fahrten werden nach gebuchter Zeit und gefahrenen Kilometern berechnet. In der Kombination von Carsharing, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sehen wir das größte Potenzial für eine nachhaltige Mobilität. Deshalb kooperieren wir mit Nahverkehrsunternehmen und Vereinen des Umweltverbundes.



Ziele Teilprojekt WINNER-Mobil

- Entwicklung und Umsetzung eines Betreiberkonzept für den gewerblichen Einsatz von Elektrofahrzeugen, das
 - sowohl unterschiedliche Zielgruppen – vorrangig aber haustechnische und soziale Dienstleister des wohnungswirtschaftlichen Umfelds – anspricht,
 - die Einbindung in die zu schaffende Energieinfrastruktur einbindet.
- Gewinnung neuer Nutzergruppen für Elektrofahrzeuge
 - soziale/haustechnische Dienstleister
 - weitere gewerbliche Nutzer
 - private Nutzer
- Flottenzusammenstellung und -aufbau
- Umsetzung des Betreiberkonzepts und Betrieb der Elektrofahrzeugflotte im Demonstrator



Carsharing e-Golf

AUSBLICK MAI 2018

Einweihung des WINNER-Demonstrators auf dem Gelände der HEOS Energy GmbH, Carl-von-Bach-Straße 8a in Chemnitz

Informationen zum Programm folgen.

Wie profitiere ich als Mieter vom Mieterstrom

Das Mieterstromgesetz ist am 24.07.2017 in Kraft getreten. Das Ziel der Bundesregierung ist es, den Ausbau der Solarenergie auf Wohngebäuden voranzutreiben, indem Mieterstrom aus Solaranlagen auf Mehrfamilienhäusern eine Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2017) erhält. Der erzeugte Solarstrom erhält eine Förderung, wenn er ohne Nutzung des Netzes der allgemeinen Versorgung direkt an den Mieter in einem Wohngebäude mit Solaranlage geliefert und von dem Mieter verbraucht wird. Dieser förderfähige Strom benötigt kein externes Netz und führt somit zu einer Entlastung des öffentlichen Netzes.

Warum ist Mieterstrom günstiger?

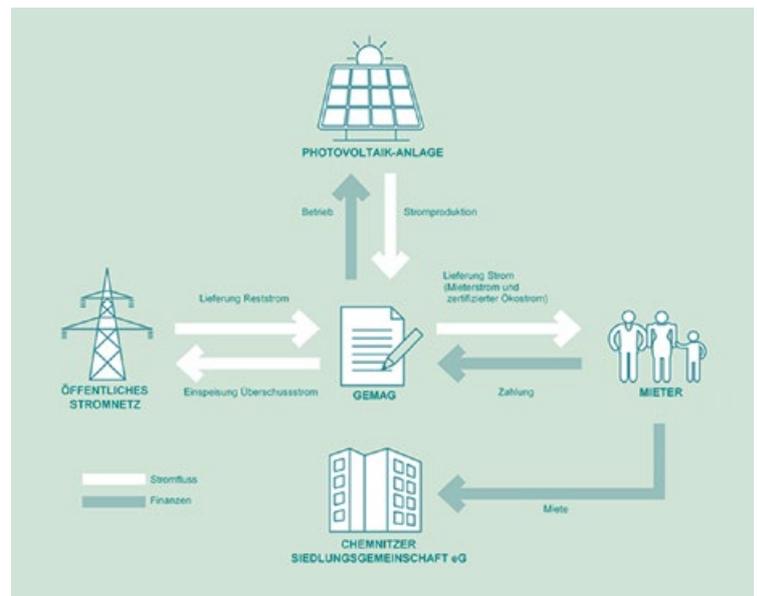
Es liegt an der Zusammensetzung des Preises. Viele Kostenbestandteile fallen beim Mieterstrom gem. Mieterstromgesetz nur anteilig an, da der Strom nicht wie oben bereits erwähnt, über das öffentliche Stromnetz fließt, sondern direkt am Ort der Erzeugung verbraucht wird.

Zusätzlich wurde eine neue Förderung in dem Gesetz eingeführt. Der sog. Mieterstromzuschlag wird über die BNetzA beantragt. Dieser Zuschlag wird für die im Wohngebäude direkt verbrauchte Kilowattstunde zusätzlich pro Kilowattstunde gezahlt. Die Höhe des Zuschlages richtet sich nach der installierten Leistungsklasse der jeweiligen Solaranlage. Auf Grund dieser preislichen Vorteile kann der Energieversorger den Mieterstrompreis günstiger anbieten. Im Rahmen des Projektes WINNER, federführend durch die Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG., hat die GEMAG - Gebäudemanagement GmbH, einen Stromtarif mit einem attraktiven Preisvorteil entwickelt.

Ob sich Mieter für den angebotenen Mieterstromtarif entscheiden, muss jeder Mieter für sich selbst entscheiden.

Das Angebot der GEMAG beinhaltet einen günstigeren Grundpreis im Vergleich mit dem Grundversorger. Auch der Arbeitspreis liegt deutlich unter dem des Grundversorgers. Hier wurde ein Modell entwickelt, bei dem der Arbeitspreis in zwei Tarifzonen unterteilt wird. Der Arbeitspreis „Sonnenstrom“ wird in der ertragsreichen Tageszeit von 10:00 – 14:00 Uhr über die gesamte Laufzeit des Vertrages günstiger angeboten, als der Normalstromtarif. Die gesamte Laufzeit beinhaltet also auch die trübe Jahreszeit. Der Arbeitspreis „Normalstrom“ gilt für die gesamte übrige Tageszeit, und ist gleichfalls günstiger gegenüber dem Grundversorgertarif. Mit diesem Modell wird der gesetzlichen Forderung, dass der Mieterstromtarif 10% unter dem Grundversorgertarif angeboten wird, entsprochen. Der von der GEMAG zugekaufte „Normalstrom“ wird als zertifizierter Grünstrom aus dem öffentlichen Netz bereitgestellt.

Im Gegensatz zu anderen Tarifen für Ökostrom wissen die Mieter des Hauses, woher ein großer Teil der Energie kommt - direkt vom Dach. Das Modell stellt somit einen Beitrag dar, die Akzeptanz der Erneuerbaren Energien in der Bevölkerung weiter zu verbessern.



INFOKASTEN

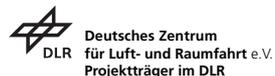
Weitere Informationen zum Projekt finden Sie auf der Webseite: www.winner-projekt.de



PROJEKTKOORDINATION

Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG
 Claudia Mair
 Hoffmannstraße 47, 09112 Chemnitz
 Fon: +49 371 38222-225, Mobil: +49 151 10845298
 E-Mail: winner@siedlungsgemeinschaft.de

Gefördert durch:



Das Projekt Winner ist Teil des Technologieprogramms „IKT für Elektromobilität III: Einbindung von gewerblichen Elektrofahrzeugen in Logistik-, Energie- und Mobilitätsinfrastrukturen“ und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie über einen Zeitraum von drei Jahren gefördert. **Förderkennzeichen: 01ME16002b**