

Masterplan E-Ladeinfrastruktur 2026+



Aufnahme: @free-pic

Impressum

Masterplan E-Ladeinfrastruktur 2026+



Herausgeber:

Magistrat der Stadt Krems – Baudirektion
Bertschingerstraße 13
3500 Krems an der Donau
Tel.: +43 2732 801 304
E-Mail: umwelt@krems.gv.at
Webseite: www.krems.at

Inhaltliche Bearbeitung:

DI Reinhard M. Weitzer, Baudirektor und Welterbebeauftragter

Mit Beiträgen von:

Mag. Karl Rauscher, Leitung Facility- und Energiemanagement
DI Stefanie Widhalm, Leitung Klimabüro

Mit fachlicher Unterstützung durch die NÖ Energie- und Umweltagentur Betriebs GmbH:

DI Matthias Komarek,

Verantwortlich für den Inhalt:

Baudirektion des Magistrats der Stadt Krems

Bildquellen (sofern nicht anders angegeben):

Stadt Krems

Urheberrecht / Nutzung:

© Stadt Krems, 2026. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Nutzung von Texten, Abbildungen, Grafiken oder Tabellen nur nach schriftlicher Genehmigung.

Datum der Veröffentlichung:

Mai 2026

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation, Zahlen, Daten, Fakten	4
1.1	Die Sache mit dem Klima	5
1.2	Entwicklung E-Fahrzeugbestand	5
1.3	E-Laden in Krems	6
1.4	Städtische Ladeinfrastruktur	6
1.5	Nutzung der E-Ladeinfrastruktur	7
1.6	Vertragsgestaltung und Betrieb	8
1.7	Betriebswirtschaftliche Analyse	8
2	Schlussfolgerungen, Nutzenkalkül und Kriterien für den weiteren Ausbau	9
2.1	Intention und Nutzenkalkül	9
2.2	Weitere Potenzialabschätzung	9
2.3	Die Bedeutung der Standortwahl	9
2.4	Betriebswirtschaftliche Betrachtung	9
2.5	Kriterien für den künftigen Ausbau	9
3	Weitere Standorte	10
3.1	Südtirolerplatz	10
3.2	Städtische Parkgaragen	11
4	Governance und Transparenz	11
4.1	Zuständigkeiten und Monitoring	11
4.2	Transparenz	11
5	Quellen und Literatur	12
6	Anhänge	12

1 Ausgangssituation, Zahlen, Daten, Fakten

Die Stadt Krems an der Donau hat als strategische Grundlage zum Ausbau von städtischer öffentlicher E-Ladeinfrastruktur im Jahr 2018 bei der NÖ Energie- und Umweltagentur Betriebs-GmbH (eNu) einen Masterplan E-Ladeinfrastruktur beauftragt. In diesem Dokument wurden im Kern potenzielle Standorte für E-Ladeinfrastruktur mit maximal 22 kW Anschlussleistung pro Ladepunkt eruiert und Spielregeln für durch Dritte errichtete E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum definiert.

Auf Basis des Masterplans wurde für die ersten fünf Standorte ein Betreiber ausgeschrieben, Bestbieter und Partner wurde und ist nach wie vor die **EVN Energieservice GmbH**, die einerseits das mit Abstand beste technisch-wirtschaftliche Angebot legte und damals wie heute über ein elaboriertes Abrechnungssystem verfügt und die größte Anzahl von „Ladekarten“ akzeptiert.

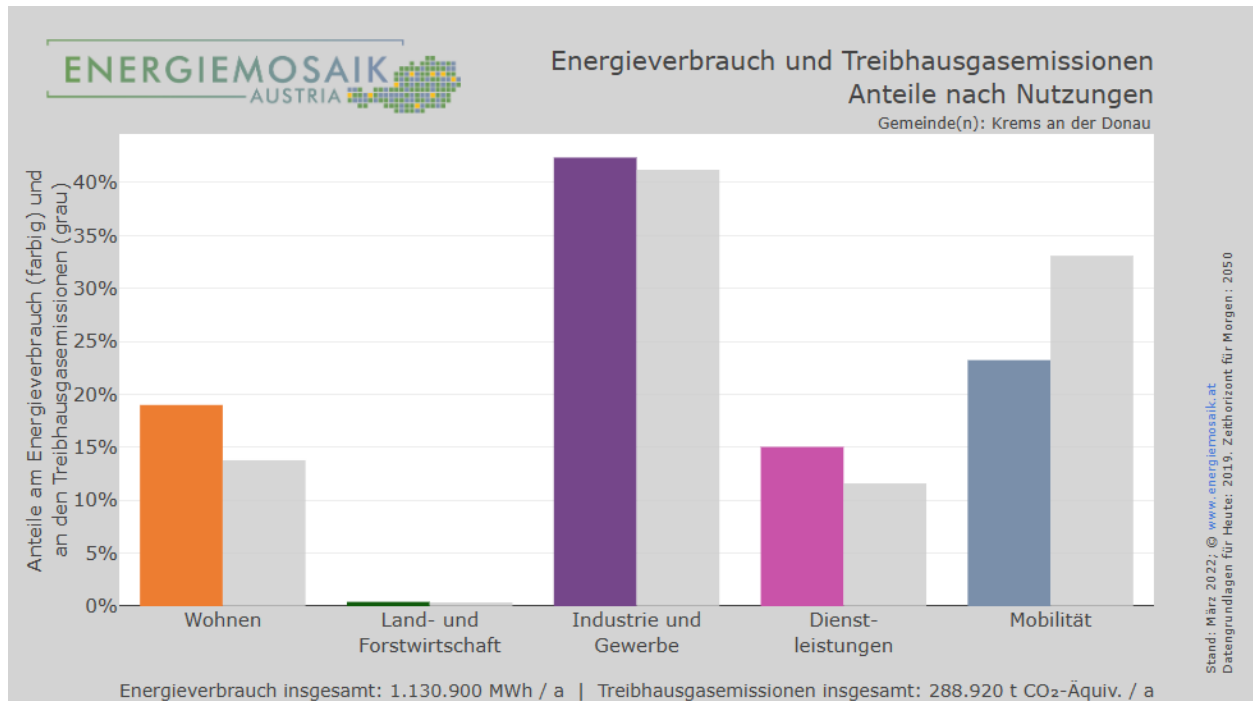
Das ursprünglich geplante Ausbauprogramm des Masterplans ist bereits übererfüllt und in der jüngsten Vergangenheit haben sich Rahmenbedingungen deutlich verändert, vor allem die Entwicklung der Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen und Spielarten von Hybridfahrzeugen, der Ausbaustand öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (Langsam und Schnelllader), ökologische Zielsetzungen und ökonomische Rahmenbedingungen. Daher soll mit diesem **Masterplan E-Ladeinfrastruktur 2026+** ein Update vorgelegt werden, das ein weiteres Engagement der Stadt beim Ausbau städtischer Ladeinfrastruktur begründet und den Rahmen dafür skizziert. Wir haben im Magistrat zur städtischen E-Ladeinfrastruktur eine strukturierte Datenbasis aufgebaut und im Dialog mit der ressortzuständigen Politik die wesentlichen, entscheidungsrelevanten Parameter für einen weiteren Ausbau beschrieben.

Alle weiteren Themen des ersten Masterplan E-Ladeinfrastruktur wie etwa Möglichkeiten und Erfordernisse für private E-Ladestationen im öffentlichen Raum sind weiterhin unverändert gültig und wirksam.

1.1 Die Sache mit dem Klima

Mobilität verursacht laut Energiemosaik Austria rund 33 % der gesamten städtischen Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen).

Abbildung 1: Treibhausgasemissionen gesamt (t CO₂-Äquivalente/a)



Quelle: BOKU, Abart-Heriszt 2022, Energiemosaik Austria

Dekarbonisieren bedeutet im Mobilitätssektor zusammengefasst Wege vermeiden, den Modal Split in Richtung Öffentlicher Verkehr und Aktive Mobilität verschieben, Verbrenner durch umweltfreundliche Antriebstechnologien ersetzen und für die entsprechende Infrastruktur zu sorgen.

Im Stadtentwicklungskonzept Krems 2030 ist das zentrale Wirkungsziel zur städtischen Mobilität wie folgt beschrieben:

Mobilität in Krems ist emissionsfrei, lärmarm und sicher. Der Fokus liegt auf öffentlichem Nahverkehr, und aktiver Mobilität mit Rad- und Fußverkehr, der motorisierte Individualverkehr zu wird reduziert. Zur Dekarbonisierung beitragen soll der Ausbau des E-Mobilitätsangebotes in der Stadt.

1.2 Entwicklung E-Fahrzeugbestand

Der Fahrzeugbestand an Personenkraftwagen der Klasse M1 und die Entwicklung der Neuzulassungen nach Kraftstoffarten im Zeitraum 2021 bis 2025 ergibt im Vergleich der regionaler Ebene und der Stadt Krems ein konsistentes Bild ohne nennenswerte Abweichungen. Mit Ende 2025 meldete die Statistik Austria für Krems Stadt einen Zulassungsstand von 15.194 Fahrzeugen der Klasse M1 bei einem Plus von rd. 2% im Vergleichszeitraum.

Nach Treibstoffarten differenziert zeigt sich folgendes Bild:

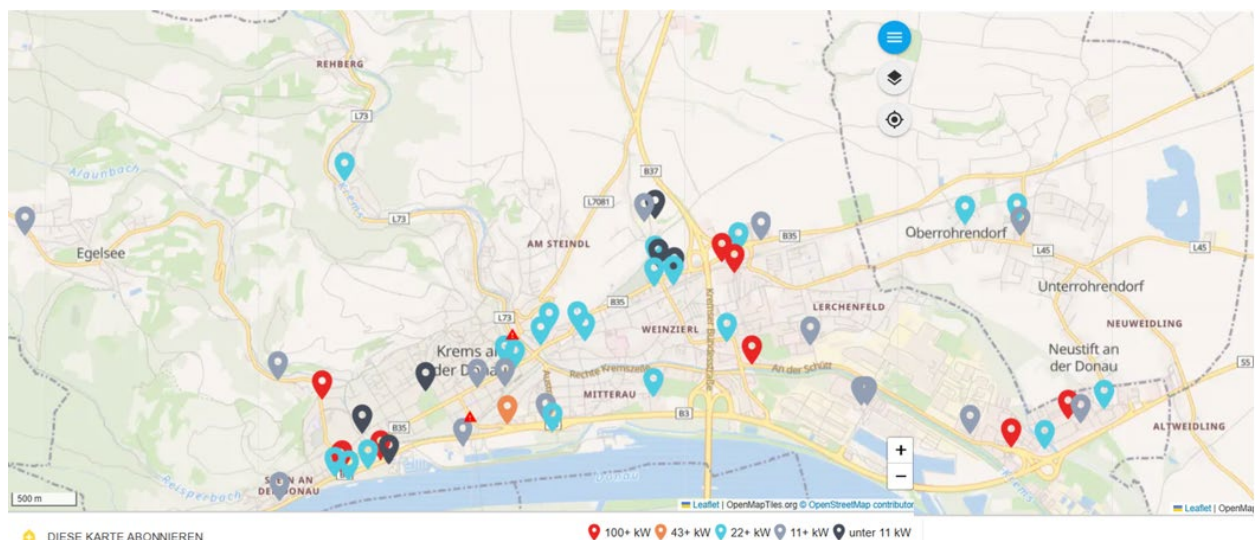
Diesel	-1.051
Sonstige (Erdgas, B/Eth, B/Gas)	-15
Benzin	+3
Diesel/E (hybrid)	+158
Elektro	+474
Benzin/E (hybrid)	+729

Minderzulassungen bei Diesel und sonstigen Treibstoffen gehen also zugunsten der Neuzulassungen von reinen E-Fahrzeugen und vor allem Hybridfahrzeugen. Offenbar sollen – derzeit noch – mögliche Reichweitenprobleme von Fahrzeugbesitzer:innen schon a priori ausgeschlossen werden.

1.3 E-Laden in Krems

Mit Anfang Jänner 2026 sind auf der Plattform [goingelectric.de](https://www.goingelectric.de) in Krems 34 Ladestandorte mit insgesamt 162 Ladepunkten geführt, sieben davon mit Ladeleistungen von 100 kW und mehr.

Abbildung 2: Öffentlich nutzbare E-Ladestationen auf Kremser Stadtgebiet



Quelle: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/Oesterreich/Krems-an-der-Donau/> abgefragt am 10.02.2026

1.4 Städtische Ladeinfrastruktur

Insgesamt sind mit Anfang 2026 an neun Standorten, 14 städtische E-Ladestationen und 26 Ladepunkten in Betrieb.

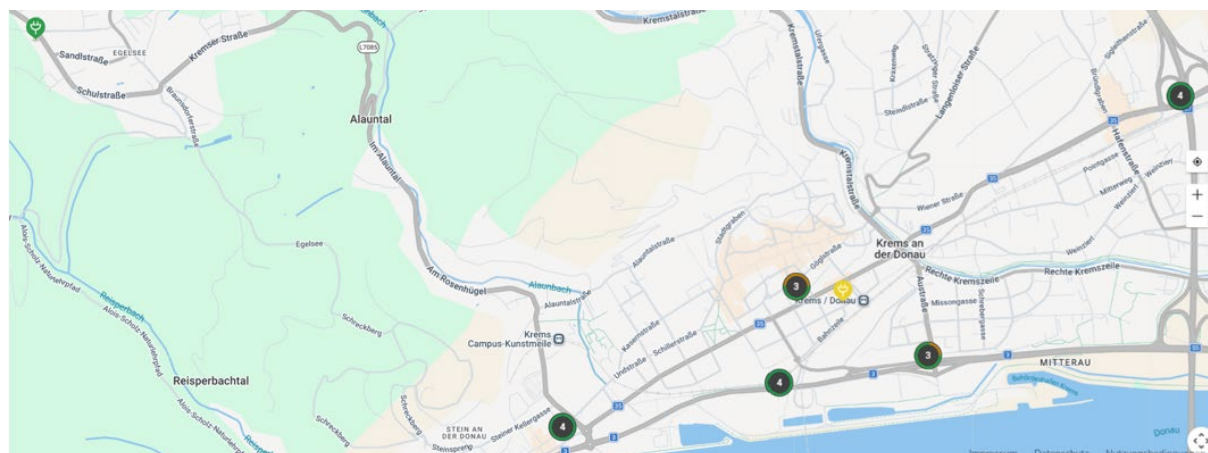
Die erste Tranche an städtischer E-Ladeinfrastruktur umfasste:

- drei Ladestationen mit insgesamt sechs Ladepunkten an der Ringstraße 29, 31 und 33
- eine Ladestationen mit insgesamt zwei Ladepunkten am Bahnhofplatz 9
- zwei Ladestationen mit insgesamt vier Ladepunkten am Parkplatz auf der Steiner Donaulände 19
- zwei Ladestationen mit insgesamt vier Ladepunkten in der Strandbadstraße 1, beim P&R
- zwei Ladestationen mit insgesamt vier Ladepunkten in der Strandbadstraße 3, in der Garage der Sporthalle

2024 und 2025 wurden an zwei weiteren Standorten Ladestationen errichtet:

- zwei Ladestationen mit vier Ladepunkten in der Reitenhaslachergasse 14 vor der GEDESAG-Wohnhausanlage
- eine Ladestation mit zwei Ladepunkten in Egelsee, Sandlstraße 43, vor dem Feuerwehrhaus

Abbildung 3: Städtische E-Ladestationen



Quelle: www.emobilportal.at, abgefragt am 13.02.2026

1.5 Nutzung der E-Ladeinfrastruktur

In den letzten drei Jahren hat sich die **Anzahl der Ladevorgänge auf knapp 4.100 ziemlich genau vervierfacht**, die Stromabnahme war mehr als doppelt so hoch und betrug im Jahr 2025 rund 141.600 kWh. An den Ladepunkten auf der Ringstraße 29, 31 und 33 wurden insgesamt rund 76.900 kWh Strom geladen, das entspricht 54,3 % der insgesamt verkauften Strommenge.

Abbildung 4: Anzahl der Ladevorgänge und Stromabgabe städtischer E-Ladestationen im Jahresvergleich

	2023		2024		2025	
Standort	Ladevorgänge	Verbrauch/kWh	Ladevorgänge	Verbrauch/kWh	Ladevorgänge	Verbrauch/kWh
Ringstraße 29	870	16.891	1.276	24.972	1.537	31.033
Ringstraße 31	552	11.752	603	13.376	787	18.503
Ringstraße 33	1.216	23.746	1.295	27.494	1.378	27.398
Bahnhofsplatz 9	459	5.047	1.661	17.340	1.733	17.815
Steiner Donaulände 19	335	6.715	891	16.930	1039	17.739
Strandbadstraße 3	108	2.309	340	6.537	533	11.867
Strandbadstraße 1	126	3.460	614	14.542	690	15.833
Reitenhaslachergasse			18	239	100	1.419
Sandlstraße 43					124	3.573
Gesamtverbrauch	1.028	69.920	3.524	121.430	4.095	141.607

Quelle: www.emobilportal.at, eigene Darstellung Kittel, 2026

Standortqualität im Sinne von Zentralität und Grundfrequenz bestimmen maßgeblich die Inanspruchnahme. Bis neue Ladeinfrastruktur gut angenommen wird, dauert es bis zu zwei Jahre.

1.6 Vertragsgestaltung und Betrieb

Die Stadt Krems steht in einem laufenden Vertragsverhältnis mit der **EVN Energieservice GmbH**. Diese liefert im Kern den abgenommenen Strom und besorgt die monatliche Abrechnung aller Ladevorgänge. Weiters wickelt die EVN Energieservice GmbH die jährliche Abrechnung der zustehenden THG-Prämie ab. Diese steht zu, da ausschließlich „grüner Strom“ abgegeben wird. Der Stadt stehen nach Abzug der Stromkosten 80% der Erlöse zu, pro Ladestation ist eine monatliche Grundservicepauschale zu entrichten.

1.7 Betriebswirtschaftliche Analyse

Die **Deckungsbeitragsrechnung** über die gesamte städtische E-Ladeinfrastruktur ergab für 2025 – ohne Berücksichtigung magistratsinterner Personalkosten – einen positiven Saldo von rd. € 13.000,--. Die vereinnahmte THG-Prämie trug rd. € 6.800,-- (also mehr als die Hälfte) zum positiven Ergebnis bei.

Abbildung 5: Deckungsbeitragsrechnung städtischer E-Ladestationen 2025 (Eingangswerte bis 10.12.2025)

E-Ladestationen - Deckungsbeitragsrechnung		E-Ladestationen Sandstraße 43 (FF- Haus Egelsee)	E-Ladestationen Ringstraße 0	E-Ladestationen Strandbadstraße 1 (P+R -Austraße)	E-Ladestationen Strandbadstraße 3 (Sporthalle)	E-Ladestationen Bahnhofplatz 9	E-Ladestationen Reitenhaslachergas- se 0	E-Ladestationen Steiner Donaulände (ehem. ÖAMTC)
Einnahmen Ladevorgänge 2025 (EVN)	GESAMT							
	60.680,51	1.048,14	33.608,42	6.263,10	3.971,48	7.140,72	464,22	8.184,43
Strom- und Netzkosten 2025 (EVN)	GESAMT							
	33.750,71	1.256,49	14.723,31	4.648,33	2.961,22	3.531,69	927,95	5.701,72
Stromkosten EEG 2025 (laut EBH)	GESAMT							
	2.652,57	0,00	2.010,88	52,47	0,00	490,16	5,36	93,69
Deckungsbeitrag Stufe I	24.277,23	-208,35	16.874,23	1.562,30	1.010,26	3.118,87	-469,09	2.389,02
Wartungsgebühren 2025 (FIBU)	GESAMT							
	120,00	120,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Deckungsbeitrag Stufe II	24.157,23	-328,35	16.874,23	1.562,30	1.010,26	3.118,87	-469,09	2.389,02
AfA 2025 (KORE, fiktive ND = 10 Jahre)	GESAMT							
	17.411,80	2.788,92	3.310,41	3.206,36	776,80	1.083,44	3.189,54	3.056,34
Deckungsbeitrag Stufe III	6.745,43	-3.117,27	13.563,82	-1.644,07	233,46	2.035,44	-3.658,63	-667,32
Instandhaltung, direkte Allgemeinkosten 2025 (FIBU)	GESAMT							
	442,61	442,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Deckungsbeitrag Stufe IV	6.302,82	-3.559,88	13.563,82	-1.644,07	233,46	2.035,44	-3.658,63	-667,32
Einnahmen THG-Prämie 2024 (EVN KVO-Vergütung)	GESAMT							
	6.818,21	0,00	3.699,27	812,56	367,11	975,05	13,43	950,79
Deckungsbeitrag Stufe V	13.121,03	-3.559,88	17.263,09	-831,51	600,57	3.010,49	-3.645,20	283,47

Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung Rauscher, FEM, Dezember 2025.

Im Detail wird deutlich, dass neben dem Ausmaß der Nutzung und den daraus resultierenden Einnahmen, die **AfA**, also die erforderlichen **Investitionen** entscheidend für den Deckungsbeitrag sind. Um eine Größenordnung zu nennen – die Investition für eine Ladesäule mit zwei Ladepunkten inklusive Fundamentierung und erforderlicher technischer Dienstleistungen, liegt etwa bei € 10.000,--. Das Rundherum, vor allem Zuleitungen, erforderliche straßenbauliche Adaptierungen udgl. kann im ungünstigen Fall bis zu € 25.000,-- betragen.

2 Schlussfolgerungen, Nutzenkalkül und Kriterien für den weiteren Ausbau

2.1 Intention und Nutzenkalkül

Die Intention des ersten Masterplan E-Ladeinfrastruktur war es, die Transformation hin zu klimafreundlichen Antriebsformen durch öffentliche E-Ladeinfrastruktur an strategisch günstigen Standorten zu unterstützen. Die beiden jüngeren E-Ladestationen hinken in der Nutzung (noch) hinterher, sie befinden sich nicht an **zentralen Standorten mit hoher Grundfrequenz**. Insgesamt bescheinigt die Entwicklung der Nutzungszahlen jedoch eindeutig Richtigkeit und Erfolg des Masterplans E-Ladeinfrastruktur.

2.2 Weitere Potenzialabschätzung

Die Entwicklung der Neuzulassungen reiner E-Fahrzeuge ist positiv, der Trend wird sich fortsetzen, Expert:innen sehen gute Voraussetzungen für eine kontinuierliche Verschiebung von Hybridfahrzeugen hin zu reinen Elektrofahrzeugen. Fortschreitende Entwicklungen in der Batterietechnologie und damit einhergehende Reichweitengewinne, sinkende Anschaffungskosten durch höhere Produktionsmengen und neue Marktteilnehmer aus Fernost, ein dichter werdendes öffentliches Lade- und Schnellladenetz, neue Möglichkeiten bidirektionalen Ladens udgl. sind die wesentlichen Gründe dafür. **Die Nachfrage nach öffentlicher Ladeinfrastruktur wird jedenfalls weiter steigen.**

2.3 Die Bedeutung der Standortwahl

Die Standortwahl bestimmt wesentlich die Nutzungshäufigkeit und damit auch den Nutzen der E-Ladeinfrastruktur. **Zentrale Standorte mit hoher Grundfrequenz** sind die wesentlichen Merkmale hochfrequentierter Ladeinfrastruktur. Lokalpolitische Überlegungen zur Grundausstattung von eher peripheren, ländlich geprägten Stadtteilen, entziehen sich dieser Logik und folgen einem nicht näher definierten gesamtstädtischen Kalkül mit dem Ziel einer möglichst ausgeglichenen Basisinfrastruktur.

2.4 Betriebswirtschaftliche Betrachtung

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sind **Nutzungshäufigkeit** und jeweiliger **bauliche Aufwand**, abgebildet durch die AfA, die zentralen Faktoren für die Deckungsbeiträge. Die technischen Anlagenkosten per se sind nicht wesentlich skalierbar, der straßenbauliche Aufwand im Zuge bei der Auswahl der Detailstandorte in Hinblick auf Abstände zu Zählerkästen, Umgestaltungserfordernisse der Parkbuchten und ähnliches hingegen sehr wohl. Das spricht aus betriebswirtschaftlicher Sicht dafür, jedenfalls **„günstige Gelegenheiten“** im Zuge des regulären städtischen Straßenbauprogrammes zu nutzen, sprich neue Ladeinfrastruktur mit zu errichten und nicht extra für Zuleitungen udgl. graben zu müssen.

2.5 Kriterien für den künftigen Ausbau

Auf Basis der analysierten Daten und Schlussfolgerungen lässt sich ein weiteres städtisches Engagement in Sachen eigener Ladeinfrastruktur für Depotladen (bis 22 kW) in einem wachsenden Markt jedenfalls begründen. Neben dem reinen Nutzenkalkül ist der Einsatz öffentlicher Mittel und Ressourcen mit positiven Deckungsbeiträgen zu argumentieren, sprich die Stadt muss Erträge erwirtschaften können. Zunächst wird von **bis zu fünf weiteren Standorten** ausgegangen, im öffentlichen Raum und in städtischen Parkgaragen.

Im Fall von neuer E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sollen jedenfalls "günstige Gelegenheiten" genutzt werden, die sich immer wieder im Zuge von technischen Infrastruktur- und Straßenbauprojekten auftun. Damit können die Kosten für erforderliche Tiefbauarbeiten durch die übliche anteilige Zurechnung deutlich reduziert werden.

Leitend soll die Nutzenmaximierung im Sinne möglichst vieler Ladevorgänge sein, betriebswirtschaftliche Aspekte sollen stärkere Berücksichtigung als bisher finden. Das **Nutzenkalkül** für Einzelstandortentscheidungen ist damit an drei Kriterien festzumachen:

- Zentralität des Standortes und Grundfrequenz
- Erwartbare Nutzungshäufigkeit (Potenzialabschätzung)
- Minimierung der Errichtungskosten und damit geringe AfA, realistische Aussicht auf positive Deckungsbeiträge Stufe V nach einer angemessenen Anlaufzeit

Sollte von diesen Kriterien bei Standortvorgaben/entscheidungen abgewichen werden sollen, ist das jeweilige Nutzenkalkül für die jeweilig erforderliche gremiale Beschlussfassung detailliert zu begründen und darzulegen.

3 Weitere Standorte

3.1 Südtirolerplatz

Im Zuge der Umgestaltung des Südtirolerplatzes wurde mit der EVN ein Projekt entwickelt, das dieser gegen Gebrauchserlaubnis zwei Schnellladestationen mit vier Ladepunkten (jew. max. 180kW) ermöglicht. Diese sind mit Gemeinderatsbeschluss vertraglich abgesichert, die erforderliche technische Infrastruktur wurde von der EVN im Zuge der Umbauarbeiten des Platzes bereits vorgehalten. Die Stadt nutzt diese Gelegenheit, an diesem Standort eine E-Ladestation mit zwei Ladepunkten für Depotladen (jew. 22 kW) zu errichten.

Abbildung 6: Standortbewertung Südtirolerplatz

Frequenzabschätzung	Zentraler Standort mit überdurchschnittlich vielen Parkvorgängen und vielen points of interest im Umfeld	+++
Errichtungskosten, AfA	EVN: Trafo und Zuleitungen Stadt: Fundament, Anschlusskasten, Ladesäule, Montage, Inbetriebnahme	+++
Erwartbarer Nutzen	Anzahl der erwartbaren Ladevorgänge ist hoch einzustufen	+++

Quelle: Eigene Vorabbewertung 2026.

Die obige Standortbewertung ergibt anhand der gewählten Kriterien ein eindeutig positives Ergebnis, der Standort soll jedenfalls im Kalenderjahr 2026 realisiert werden.

3.2 Städtische Parkgaragen

Im Auftrag der Stadt Krems wird von der EVN Energieservice GmbH zurzeit ein technisches Angebotskonzept für E-Ladelösungen mit dynamischen Lademanagement in städtischen Parkgaragen untersucht und bewertet. Dazu wurde ein Konzeptvorschlag bei für eine erste Ladestrecke eingeholt. Das **Nachfragepotenzial** in den städtischen Parkgaragen ist ohne weitere Detailprüfung offenkundig **gegeben**.

Hauptkriterium für eine Realisierung wird also vornehmlich die Wirtschaftlichkeit der erforderlichen Investition sein. Weiters sind organisatorische Fragestellungen zu beantworten, etwa wie ein entsprechender Fahrzeugumschlag nach Ende der Ladedauer sichergestellt werden kann udgl. In der Sitzung des Kremser Gemeinderates vom April 2026 wurde ein Dringlichkeitsantrag zur Errichtung von E-Ladestationen in städtischen Parkgaragen eingebracht und beschlossen. Dessen Intentionen decken sich mit dem gegenständlichen Masterplan.

Abbildung 7: Standortbewertung Städtische Parkgaragen

Frequenzabschätzung	Zentrale Standort mit überdurchschnittlich vielen Parkvorgängen und vielen points of interest im Umfeld	+++
Errichtungskosten, AfA	Detailermittlung im Zuge der laufenden Projektierung.	++
Erwartbarer Nutzen	Anzahl der erwartbaren Ladevorgänge ist hoch einzustufen	+++

Quelle: Eigene Vorabbewertung 2026.

Der [Praxisleitfaden E-Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkgaragen](#) des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung bietet eine fundierte Grundlage für Betreiber und beleuchtet wesentliche Fragestellungen zum Thema E-Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkgaragen.

4 Governance und Transparenz

4.1 Zuständigkeiten und Monitoring

Die Hauptzuständigkeit zur Umsetzung des E-Masterplans liegt wie bisher im Bereich 5 und ist im neuen „Klimabüro“ der Stadt verankert. Definierte Services und Instandhaltungsarbeiten liegen wie bisher auch bei der städtischen Elektroabteilung, die dem Bereich 6 Facility- und Energiemanagement (FEM) zugeordnet ist.

Das Monitoring im Sinne einer jährlichen Zusammenschau mit Deckungsbeitragsrechnung und weiteren relevanten Informationen, wird vom Bereich 5 verantwortet. Definierte Eingangsgrößen und Daten werden vom Facility- und Energiemanagement bereitgestellt.

4.2 Transparenz

Die neue Website krem-klima.at ist seit 1. Juli 2026 online gestellt und informiert über die klima- umwelt- und energierelevanter Vorhaben und Projekte der Stadt. Der Masterplan E-Ladeinfrastruktur 2026+ wird dort veröffentlicht. Der weitere Ausbaustatus wird dem Gemeinderat zudem im jährlichen Bericht der Umweltgemeinderäte zur Kenntnis gebracht.

5 Quellen und Literatur

Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung, E-Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkgaragen Praxishandbuch für Garagenbetreiber:innen, Wien, 2025.

Universität für Bodenkultur Wien (BOKU), Institut für Raumplanung, Umweltplanung und Bodenordnung (IRUB), Energiemosaik Austria, Wien, 2022.

6 Anhänge

NÖ Energie- und Umweltagentur Betriebs GmbH, Masterplan e-Ladeinfrastruktur, Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Krems für 2019 sowie die Folgejahre, St. Pölten, 2019.