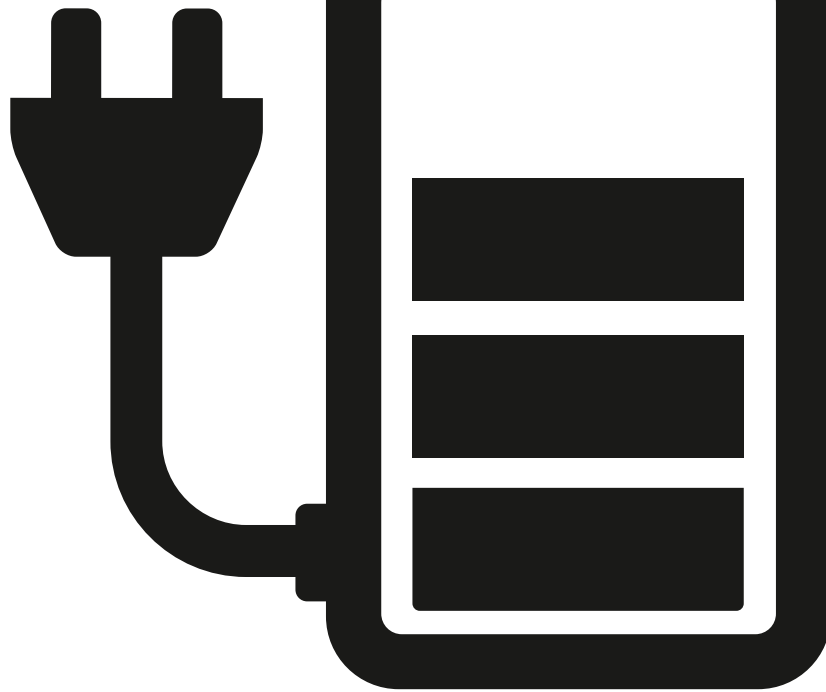


# Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 für  
die Energiewende im Straßenverkehr



# 300m



# **Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität**

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030  
für die Energiewende im Straßenverkehr

Wien, 2022

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie (BMK)  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
+43 (0) 800 21 53 59  
bmk.gv.at  
Wien, 2022

## Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplan 2030

Der neue Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor – der Mobilitätsmasterplan 2030 – wurde im Juli 2021 veröffentlicht und gibt den strategischen Überbau für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre vor. Bereits in der Erstellung des Mobilitätsmasterplans 2030 wurde rasch klar, dass es aufgrund der dynamischen Technologieentwicklung zeitnah Antworten auf die drängendsten Fragen der Energiewende im Verkehr braucht, um Planungs- und Investitionssicherheit für alle Akteur:innen zu schaffen. Aus dieser Notwendigkeit heraus wurde das „Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität“ entwickelt, welches hiermit vorgelegt wird. Neben dem Erneuerbaren Ausbau Gesetz<sup>1</sup>, welches den Ausbau der Erneuerbaren Energien massiv beschleunigen wird, hat das Sofortprogramm zum Ziel, bestmögliche Rahmenbedingungen zu schaffen diese Erneuerbare Energien mit höchster Effizienz im Verkehrssektor einzusetzen.

Das Sofortprogramm konzentriert sich dabei auf Ziele und Maßnahmen im Straßenverkehr. In der Luftfahrt werden Aspekte rund um die Energiewende im Verkehr in der „Luftfahrtstrategie 2040+“<sup>2</sup> beleuchtet, in der Schifffahrt im Rahmen des „Aktionsprogramm Donau 2030 des BMK“. Die Elektrifizierung der Schiene wird laufend vorangetrieben und planungssicher finanziert, beispielsweise mit dem ÖBB-Rahmenplan 2022–2027<sup>3</sup>.

Dieses Sofortprogramm reiht sich als eine der ersten Umsetzungsstrategien ein, die auf Basis des Mobilitätsmasterplans 2030 erstellt wurde. Viele weitere Maßnahmen werden folgen. So befinden sich neben der Strategie für die Donauschifffahrt auch der „Masterplan Güterverkehr“ und die „Sharing Strategie“ in Erarbeitung.

### Umsetzungsstrategien auf Basis des Mobilitätsmasterplans 2030



- 1 [ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20011619](https://ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20011619)
- 2 [bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/roadmap/lfs\\_2040/](https://bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/roadmap/lfs_2040/)
- 3 [bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb](https://bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb)



## Inhalt

<b>Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplan 2030</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Kontext und Entwicklungsprozess</b> .....	<b>7</b>
<b>2 Eine Einordnung zum Stand der Dinge</b> .....	<b>9</b>
2.1 Status Quo (Stand 31.12.2021).....	9
2.2 Neuzulassungs- und Bestandszahlen von vollelektrischen PKW in Österreich und im europäischen Vergleich.....	9
2.3 Ladeinfrastrukturausbau in Österreich und im europäischen Vergleich.....	10
2.4 Wirtschaftliches Potenzial der E-Mobilität für Österreich.....	12
<b>3 Die emissionsfreie Zukunft beginnt mit ambitionierten Zielen</b> .....	<b>13</b>
3.1 Die Ziele im Überblick.....	13
3.2 Strategischer Rahmen.....	14
3.3 Die Ziele im Detail.....	16
3.4 Meilensteine am Weg zur Klimaneutralität 2040.....	19
<b>4 Die Maßnahmen des Sofortprogramms</b> .....	<b>21</b>
4.1 Ladeinfrastruktur.....	22
4.2 Nutzer:innenkomfort.....	31
4.3 Flottendekarbonisierung und öffentliche Beschaffung.....	37
4.4 Erneuerbare Kraftstoffe.....	40
4.5 Förderungen.....	42
4.6 Forschungsprogramme und F&E Dienstleistungen.....	46
4.7 Piloten und Experimentierräume.....	53
4.8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	54
4.9 Kooperationen und Partnerschaften.....	60
<b>5 Monitoring</b> .....	<b>63</b>





# 1 Kontext und Entwicklungsprozess

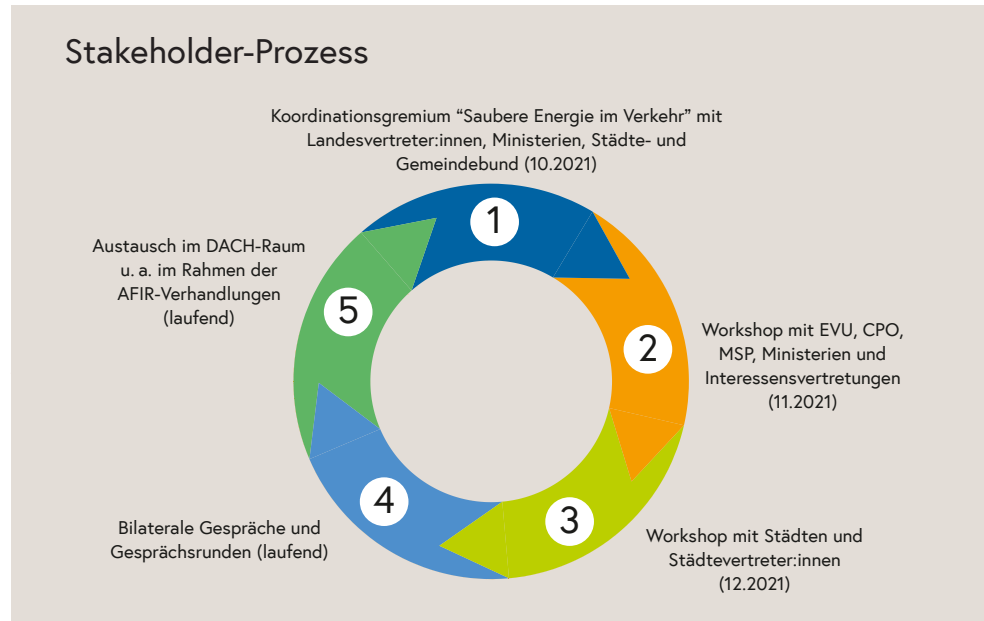
Das Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität schlägt die Brücke zwischen dem Mobilitätsmasterplan 2030 und den ambitionierten verkehrlichen Neuerungen im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets der Europäischen Union. Die verkehrlichen Vorgaben für die Mitgliedsstaaten aus der Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) oder für Fahrzeughersteller aus den CO<sub>2</sub>-Flottenstandards werden erst in den nächsten Jahren bis 2030 ihre volle Wirkung entfalten. Deshalb müssen jetzt auch auf nationaler Ebene konkrete Maßnahmen auf den Weg gebracht werden um den Markthochlauf von emissionsfreien Fahrzeugen auf der Straße bestmöglich zu begleiten und diesen weiter zu beschleunigen.

Für die Erstellung dieses Sofortprogramms wurde im Herbst 2021 ein umfangreicher Stakeholder-Prozess gestartet, um möglichst alle Themen im Blick zu haben und diese auch mit konkreten Lösungen im Sofortprogramm abzubilden. Neben bilateralen Gesprächen mit verschiedenen Akteur:innen sowie einem internationalen Austausch im Zuge europäischer Arbeitsgruppen wurden drei große nationale Stakeholder-Workshops mit folgenden Institutionen durchgeführt:

- Landesvertreter:innen, Ministerien, Städte- sowie Gemeindebund im Rahmen des Koordinationsgremiums „Saubere Energie im Verkehr“
- Vertreter:innen aus der Energiewirtschaft, Ladestellenbetreiber, E-Mobility Service Anbieter, Netzbetreiber sowie Interessensvertretungen
- Städtevertreter:innen in Kooperation mit dem Städtebund

In allen drei Workshops wurde dabei ein Schwerpunkt auf bestehende und künftige Förderinstrumente gelegt sowie auf deren Weiterentwicklung. In den Workshops wurde ebenso die Notwendigkeit geeigneter Planungstools für die zukünftige Ausrollung von Ladeinfrastruktur abgefragt sowie die Voraussetzungen für eine nationale koordinierende Stelle erhoben. Insbesondere mit den Landes- und Städtevertreter:innen wurde besprochen, wie der Austausch zwischen den unterschiedlichen Governance-Strukturen effizienter und regelmäßiger stattfinden kann. Darüber hinaus wurde beim Workshop mit der Energiewirtschaft ein Fokus auf der Integration der E-Mobilität ins Stromnetz und die damit einhergehenden Herausforderungen besprochen. Im Zuge dieser drei Stakeholder-Workshops konnten mehr als 80 Expert:innen aus über 50 unterschiedlichen Institutionen in die Arbeiten des Sofortprogramms eingebunden werden.

Abbildung 1  
Stakeholder-Prozess Sofort-  
programm Erneuerbare  
Energie in der Mobilität



Die Dynamik der letzten Monate hat uns gezeigt, dass die technologische Entwicklung schneller voranschreitet als von vielen erwartet. Im Herbst 2021 sind in einigen Monatsstatistiken die Neuzulassungszahlen von vollelektrischen PKW bereits über 20 Prozent geklettert. Eine Marke, die noch vor Kurzem außer Reichweite schien. Gleichzeitig braucht es genau diese Dynamik – nicht nur kurzfristig, sondern in jedem Jahr – um die notwendige Treibhausgasreduktion zur Erreichung der Klimaziele zu schaffen.

Bei schweren Fahrzeugen ist der Markthochlauf noch in einem früheren Stadium, besonders hier gilt es daher keine Zeit zu verlieren. Denn nimmt man die Klimaziele ernst, muss die Hochlaufkurve auch bei Bussen und Nutzfahrzeugen in den nächsten Jahren steil nach oben gehen.

Für alle diese Bereiche finden sich im Sofortprogramm eine Vielzahl von konkreten Maßnahmen, ob als Weiterführung oder Neuauflage von bestehenden Instrumenten oder als gänzlich neue Initiative.

Das Ziel des Sofortprogramms ist nicht nur die übergeordneten Vorgaben des Mobilitätsmasterplans 2030 zu erfüllen, wie zum Beispiel ab 2030 nur mehr die Neuzulassung von emissionsfreien PKW zu erreichen. Sondern wir orientieren uns mit diesem Programm auch an den Spitzenreitern in Europa und wollen künftig an der Spitze sein.

Parallel dazu hat sich die österreichische Bundesregierung dazu bekannt, bis 2030 die Stromversorgung bilanziell auf 100 Prozent Erneuerbare Energie umzustellen. Durch die Verabschiedung des EAG-Pakets ist bis 2030 die Versorgung des österreichischen Verkehrssektors mit Erneuerbarer Energie gesichert. Für den Zeitraum nach 2030 gilt es Strategien zu entwickeln für einen sinnvollen Mix zwischen der Produktion in Österreich und Importen. Im Zentrum steht dabei die Fokussierung auf jene Aspekte, die durch Österreich selbst maßgeblich beeinflusst und gesteuert werden können. Dafür ist der Erneuerbaren Ausbau im Inland und höchste Energieeffizienz bei den Anwendungen im Verkehr auch weiterhin die Voraussetzung.

# 2 Eine Einordnung zum Stand der Dinge

Für die Erreichung der Klimaneutralität 2040 ist die konsequente Transformation hin zur Elektrifizierung der Straße – neben Maßnahmen um Verkehr zu vermeiden und zu verlagern – eine notwendige Voraussetzung. Dabei gilt es neben der Anzahl an emissionsfreien Fahrzeugen auch weitere Kennzahlen zu beobachten, wie den Ladeinfrastrukturausbau und die wirtschaftlichen Gegebenheiten. Weiters sind die Kennzahlen<sup>1</sup> immer im europäischen Kontext zu betrachten, um österreichische Maßnahmen zielgerichtet ableiten zu können.

## 2.1 Status Quo (Stand 31.12.2021)

- 33.366 neu zugelassene vollelektrische Fahrzeuge im Jahr 2021
- 13,92 Prozent Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen im Jahr 2021
  - Dritter Platz in der Europäischen Union
- 76.539 vollelektrische Fahrzeuge im Bestand
- 1,49 Prozent Anteil vollelektrischer Fahrzeuge im Bestand
  - Fünfter Platz in der Europäischen Union
- 10.540 öffentlich zugängliche Ladepunkte
- Zehn elektrische Fahrzeuge pro öffentlich zugänglichem Ladepunkt (vollelektrische und Plug-In-Hybrid PKW)

## 2.2 Neuzulassungs- und Bestandszahlen von vollelektrischen PKW in Österreich und im europäischen Vergleich

2021 war ein Jahr der Rekorde der Elektromobilität in Österreich. Im September 2021 wurden in Österreich erstmals mehr vollelektrische PKW als Diesel-PKW neu zugelassen. Im gesamten Jahr 2021 gab es insgesamt 33.366 Neuzulassungen vollelektrischer PKW, das entspricht einem Anstieg von 108,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr (15.972). Abbildung 2 zeigt, dass sich der Anteil vollelektrischer PKW an den gesamten Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt hat und nun 13,92 Prozent beträgt

---

1 Die Datenquelle für Österreich ist die Statistik Austria; Die Datenquelle für europäische Vergleiche ist das European Alternative Fuels Observatory (EAFO).

(2020: 6,42 Prozent). Das bedeutet, dass es Ende 2021 bereits 76.539 (1,49 Prozent) vollelektrische PKW im österreichischen Bestand gab.

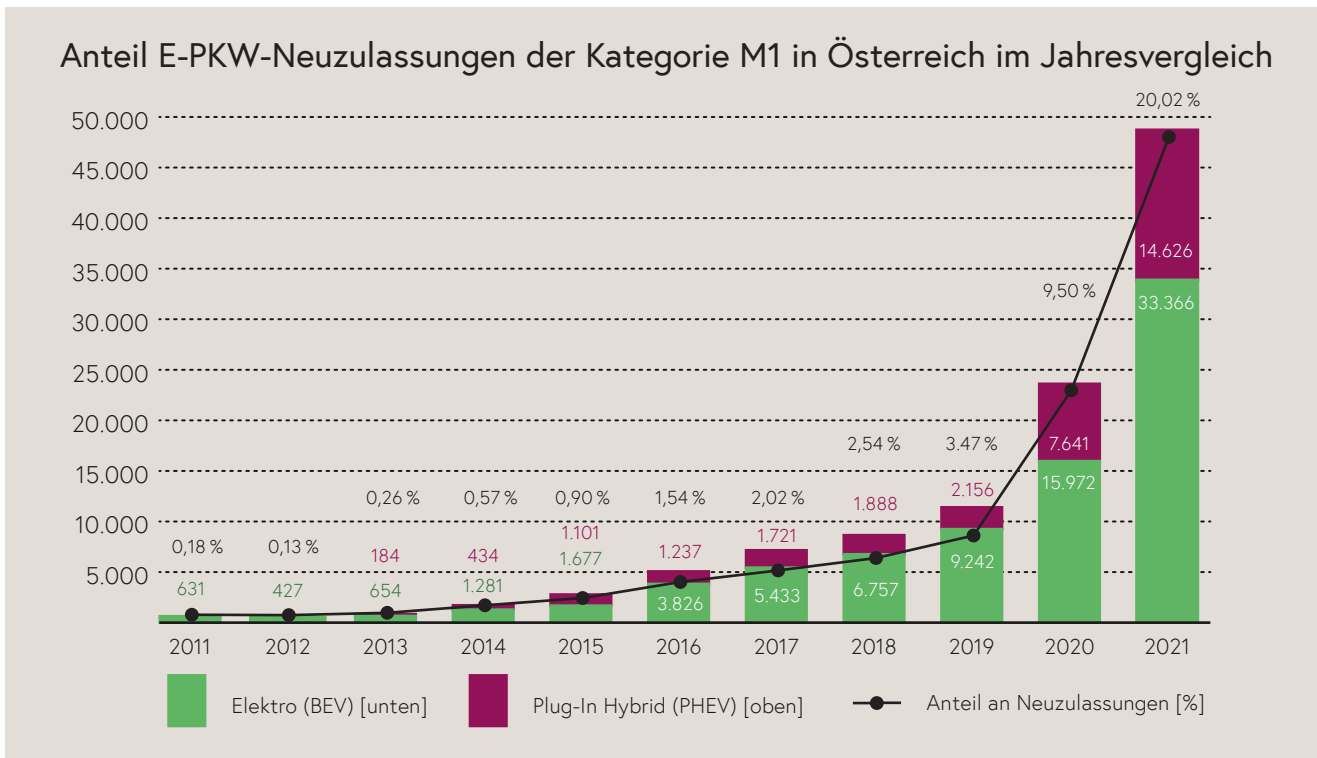


Abbildung 2  
E-PKW Neuzulassungen der Kategorie M1 in Österreich im Jahresvergleich

Im europäischen Vergleich steht Österreich bereits sehr gut da, gleichzeitig bedarf es eines dynamischen Markthochlaufs auch in den nächsten Jahren. Der Anteil der vollelektrischen PKW an den Neuzulassungen lag Ende 2021 in Österreich bei 13,92 Prozent. Damit liegt Österreich in EU-Vergleich auf Platz drei, wobei der erste Platz durch die Niederlande mit 19,95 Prozent belegt wird und der zweite durch Schweden mit 19,09 Prozent. Ein gesamtheitlicher Blick auf die Europäische Union zeigt, dass analog zu Österreich auch hier die Neuzulassungen von vollelektrischen Fahrzeugen fortwährend steigen. Der Marktanteil an Neuzulassungen vollelektrischer PKW lag Ende 2021 bei 9,00 Prozent. Innerhalb der Europäischen Union gab es somit bis Ende 2021 einen Zuwachs von 3,62 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (5,38 Prozent).

### 2.3 Ladeinfrastrukturausbau in Österreich und im europäischen Vergleich

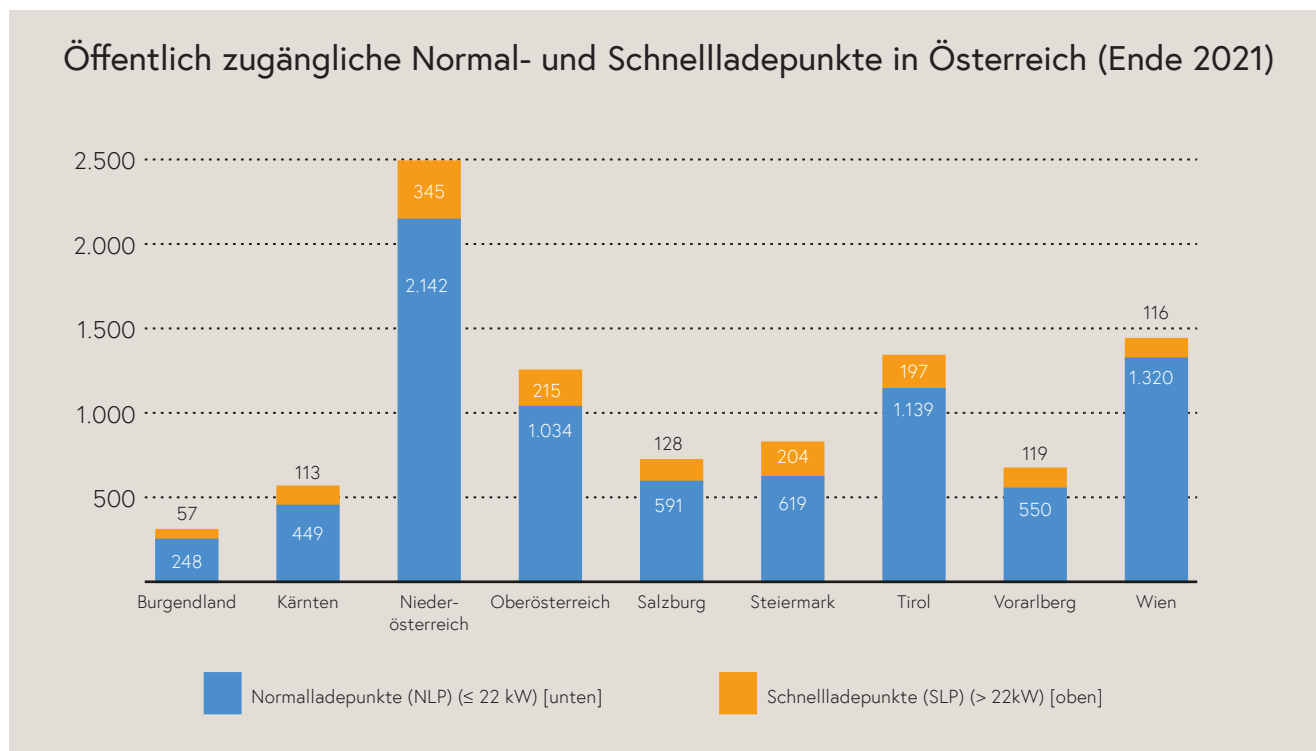
Im Einklang mit dem Anstieg an Neuzulassungen wird auch die Ladeinfrastruktur sukzessive ausgebaut. Mit 10.540 öffentlich zugänglichen Normal- und Schnellladepunkten befand sich Österreich Ende 2021 bei der absoluten Anzahl im EU-Vergleich auf dem

siebten Platz. Die Niederlande wies mit rund 93.110 die höchste Anzahl an Ladepunkten auf, gefolgt von Deutschland mit rund 62.700 und Frankreich mit rund 54.650.

Um die öffentliche Ladeinfrastruktur unterschiedlich großer Länder international vergleichen zu können, muss man die Ladepunkte mit den vollelektrischen Fahrzeugen in Relation setzen, da eine absolute Zahl noch keine valide Aussage darüber gibt, wie gut ein Land mit Ladeinfrastruktur ausgestattet ist. Auf Basis der 10.540 öffentlich zugänglichen Normal- und Schnellladepunkte in Österreich und der Elektrofahrzeuge im Bestand (Ende 2021) kommen rund sieben vollelektrische PKW (und drei Plug-In-Hybride) auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt. Österreich steht damit im europäischen Vergleich bereits sehr gut da. Zum Beispiel hat Norwegen als Musterland der E-Mobilität Ende 2021 insgesamt rund 20.900 öffentlich zugängliche Ladepunkte und weist rund 27 vollelektrische Fahrzeuge pro öffentlich zugänglichem Ladepunkt auf. Grund dafür ist die bei einem sehr hohen vollelektrischen Fahrzeugbestand in Norwegen vergleichsweise stärker ausgelastete Infrastruktur. Frankreich weist zum Vergleich rund 22, Deutschland rund 18 und Schweden rund 15 vollelektrische PKW pro öffentlich zugänglichem Ladepunkt auf. Die Niederlande setzen im europäischen Vergleich am stärksten auf öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Mit bereits rund 93.110 öffentlich zugänglichen Ladepunkten und einer Relation von rund vier vollelektrischen PKW pro Ladepunkt belegen sie im internationalen Vergleich bereits länger den ersten Platz bei der Ladeinfrastruktur. Generell gilt es hinsichtlich der Ladeinfrastruktur, eine mittlere Auslastung in Balance mit dem Fahrzeugbestand im Land zu erzielen.

Abbildung 3 bietet einen Überblick über die Ladeinfrastruktur in Österreich und zeigt die Verteilung der 8.908 Normal- und 1.632 Schnellladepunkte auf die neun Bundesländer und kennzeichnet Niederösterreich als klaren Vorreiter.

Abbildung 3  
Anzahl öffentlich zugänglicher Normal- und Schnellladepunkte in Österreich (Ende 2021)



Bei nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen (private und betriebliche) besteht im Gegensatz zu öffentlich zugänglichen eine ungenauere Datenlage, da diese nicht verpflichtend in ein offizielles Ladestellenregister einzutragen sind. Allerdings können jene Ladestationen ausgewertet werden, welche gefördert wurden. Von 2017 bis Dezember 2021 wurden rund 6.300 private und 3.300 betriebliche Ladepunkte gefördert. Weiters wurden rund 7.000 intelligente Ladekabel gefördert.

## 2.4 Wirtschaftliches Potenzial der E-Mobilität für Österreich

Die klimaneutrale Gestaltung der Mobilität birgt große Wertschöpfungspotentiale im gesamten Mobilitätsökosystem. Österreich kann sich hier trotz großer globaler Konkurrenz wirtschaftlich gut positionieren.

Die „EMAPP 2“<sup>2</sup> Studie prognostiziert einen Anstieg der Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotentiale für Österreich von etwa 20 Prozent für 2030 im Bereich der Herstellung von PKW-Komponenten. Handlungsempfehlungen dieser Studie inkludieren die Stärkung der fachlichen Kompetenzen hinsichtlich der Elektromobilität und die Bildung eines angepassten gesetzlichen Rahmens für die Installation von Ladeinfrastruktur im privaten und gewerblichen Bereich. Eine große Hebelwirkung hätte die Steigerung des Weltmarktanteils bei der Herstellung von Traktionsbatterie-Komponenten und auch der Ausbau von Ladestationen würde einen Beitrag zur Steigerung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenzialen in Österreich leisten.

Auch im Projekt „LIBRAT“<sup>3</sup>, welches sich mit der Einbeziehung des Recyclings von Lithium-Ionen-Batterien in zukünftige zirkulare Wertschöpfungsketten für Österreich befasst, wurde kürzlich festgestellt, dass ein hohes Wertschöpfungspotenzial besteht. Der Grund ist die starke Position österreichischer Unternehmen in den internationalen Wertschöpfungsketten im Automotive-Sektor sowie im Recycling. Die Forcierung einer guten Kommunikation und Zusammenarbeit aller Stakeholder würde zusammen mit einem Wandel hin zu einer Kreislaufwirtschaft der Lithium-Ionen-Batterien die österreichische Wertschöpfung begünstigen.

- 
- 2 Fraunhofer; 2020; E-MAPP 2; Qualification and Training needs; [klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/2020\\_E-MAPP2\\_-FhA\\_TU\\_SMP\\_v2.3.pdf](https://klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/2020_E-MAPP2_-FhA_TU_SMP_v2.3.pdf)
  - 3 Universität für Bodenkultur Wien; 2021; LIBRAT; Developing the Lithium-ion battery value chain for recycling in Austria; [klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Beigl-et-al\\_2021\\_Recycling-von-Lithium-Ionen-Batterien-in-Oesterreich\\_Endbericht.pdf](https://klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Beigl-et-al_2021_Recycling-von-Lithium-Ionen-Batterien-in-Oesterreich_Endbericht.pdf)

# 3 Die emissionsfreie Zukunft beginnt mit ambitionierten Zielen

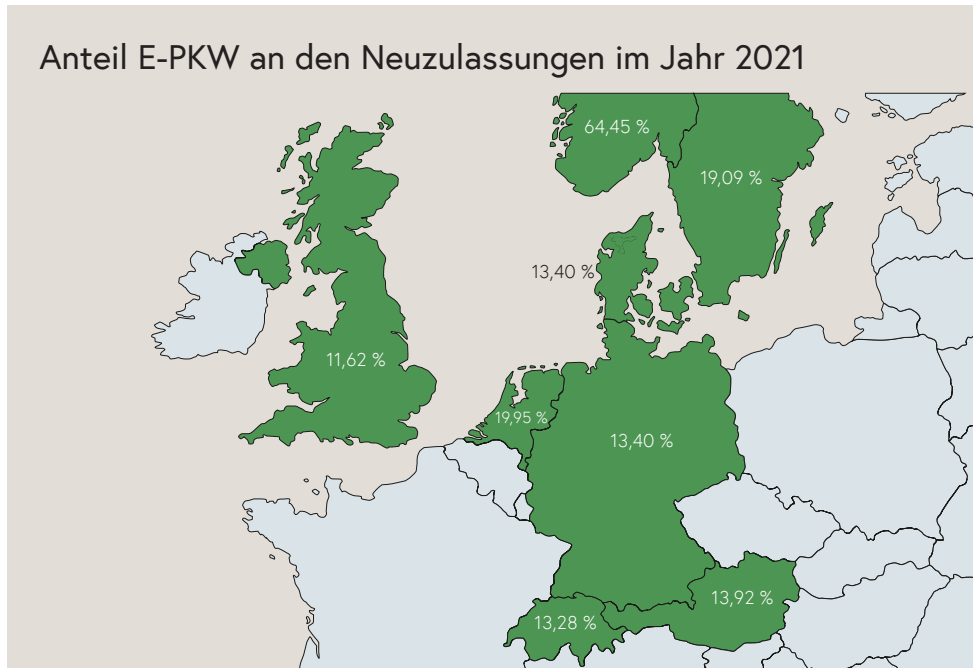


Abbildung 4  
Anteil E-PKW an den Neuzulassungen im Jahr 2021

## 3.1 Die Ziele im Überblick

Die Umstellung auf erneuerbare Antriebe leistet einen großen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität 2040. Um den Hochlauf zu garantieren hat sich Österreich bereits bis 2030 folgende Ziele gesetzt:

- Bis 2030 will Österreich beim Anteil der Neuzulassungen von emissionsfreien PKW auf Platz 1 der EU-27 kommen. Der 1. Platz in der EU-27 entspricht dem 3. Platz in Europa, mit den Vorreiter-Ländern Norwegen und Island an erster und zweiter Stelle.
- Bis 2030 sollen mindestens 1,6 Millionen vollelektrische PKW in Österreich unterwegs sein<sup>4</sup>.

4 Ziel dieses Sofortprogramms ist es, dem Ziel des MMP 2030 zu entsprechen, sodass spätestens ab 2030 nur noch emissionsfreie PKW neu zugelassen werden. Falls allerdings die absolute Anzahl an PKW Neuzulassungen über mehrere Jahre in der Größenordnung der Jahre 2020 und 2021 verbleibt, kann auch die absolute Anzahl an emissionsfreien Fahrzeugen im Bestand im Jahr 2030 geringer ausfallen.

Parallel zum Hochlauf der emissionsfreien Fahrzeuge soll ein Ausbau der Infrastruktur erfolgen, um einen flächendeckenden Betrieb für alle Fahrzeugtypen zu garantieren. Mit dem Ausbau soll auch eine nutzer:innenfreundliche Benützung der Infrastruktur garantiert werden:

- Im Jahr 2030 soll österreichweit jede Person (95% der Bevölkerung) in maximal 15 Kilometern einen Standort zum Schnellladen erreichen können. Für die meisten Menschen in Österreich wird die Distanz zur nächsten Schnellladestation deutlich unter 3 Kilometern liegen.
- Im Jahr 2030 soll am hochrangigen Straßennetz im Schnitt alle 25 Kilometer ein Schnelllade-Standort für PKW und leichte Nutzfahrzeuge zur Verfügung stehen, wobei zwischen den Standorten ein Maximalabstand von 50 Kilometer nicht überschritten wird. Dafür werden bis 2025 die Mindestziele der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) umgesetzt sein, ab 2027 sollen bereits 800 Ladepunkte an mindestens 70 Standorten zur Verfügung stehen, die eine Mindestleistung von jeweils 150 Kilowatt aufweisen. Bis zum Jahr 2030 werden es mindestens 1.500 Ladepunkte an bis zu 100 Standorten sein. Damit wird im Zeitraum bis 2030 die AFIR deutlich übererfüllt.
- Noch im Jahr 2022 werden die ersten Standorte am hochrangigen Straßennetz für Hochleistungsladeinfrastruktur zur Versorgung von vollelektrischen schweren Nutzfahrzeugen identifiziert. Im Jahr 2023/24 sollen die ersten Standorte in Betrieb genommen werden. Bis 2025 und 2030 sind zumindest die Vorgaben der AFIR umzusetzen.

## 3.2 Strategischer Rahmen

Die Europäische Union hat im EU-Klimagesetz festgelegt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Das bedeutet für weitentwickelte EU-Staaten wie Österreich diese Zielsetzung schon früher zu erreichen. Im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets hat die Kommission im Juli 2021 in der Lastenteilungs-Verordnung vorgeschlagen, dass Österreich seine Emissionen im Nichtemissionshandel (hier ist der Verkehrssektor enthalten) bis 2030 um 48 Prozent reduzieren muss. Vergleichbare EU-Staaten haben Zielsetzungen in einer ähnlichen Größenordnung. In dieses Ambitionsniveau reiht sich auch das österreichische Ziel der Klimaneutralität 2040 ein, für dessen Erreichung es ebenfalls einer Halbierung der verkehrlichen Emissionen bis 2030 bedarf.

Da rund ein Drittel der in Österreich verursachten Treibhausgasemissionen auf den Verkehrssektor zurückzuführen sind, hat das BMK im Juli 2021 den strategischen Fahrplan zur Klimaneutralität 2040 im Mobilitätssektor, den Mobilitätsmasterplan 2030, veröffentlicht.



Der Mobilitätsmasterplan 2030 hat folgende Nullemissions-Neuzulassungsziele formuliert:

- 2030 sollen alle neu zugelassenen PKW, leichte Nutzfahrzeuge, Zweiräder und schwere Nutzfahrzeuge bis 18 Tonnen in Österreich emissionsfrei sein.
- Für 2032 gilt diese Zielsetzung für Busse.
- Für 2035 gilt diese Zielsetzung für schwere Nutzfahrzeuge ab 18 Tonnen.
- Der Fahrzeughochlauf und der flächendeckende Ausbau der Infrastruktur erfolgen hierbei parallel.

Ebenfalls im „Fit for 55“-Paket enthalten ist ein Vorschlag der Kommission, um die flächendeckende Infrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge in Europa sicherzustellen. Neben der Novellierung der bereits 2014 erschienenen Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU) – jetzt Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (Alternative Fuel Infrastructure Regulation – AFIR)<sup>5</sup>, wurden im Verkehrsbereich auch die Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (ReFuelEU Aviation)<sup>6</sup>, eine Novelle der Richtlinie zur Förderung der erneuerbaren Energie (EU)2018/2000 und die Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (FuelEU Maritime)<sup>7</sup> vorgestellt. Auch die CO<sub>2</sub>-Vorgaben für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) wurden im Rahmen des „Fit for 55“ Pakets neu verhandelt (2019/631/EU). Demnach sollen ab 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Pkw um 55% und für LNF um 50% reduziert werden. Ab 2035 sollen dann de-facto keine neuen Pkw und LNF mit Verbrennungsmotor in der EU verkauft werden.

Die AFIR spielt für dieses Sofortprogramm eine bedeutende Rolle, da sie die europäischen Mindestkriterien für den Infrastrukturausbau für alternativ betriebene Fahrzeuge festlegt. Allerdings befindet sie sich zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Sofortprogramms noch in Verhandlung. Mit dem Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität soll die Basis dafür gebildet werden, Österreich für die Anforderungen aus der AFIR vorzubereiten, die Ziele aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 umzusetzen und den Pfad in Richtung Klimaneutralität 2040 einzuschlagen.

---

5 EUR-lex; COM/2021/559 final;  
[eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559)

6 EUR-lex; COM/2021/561 final;  
[eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52021PC0561](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52021PC0561)

7 EUR-lex; COM/2021/562 final;  
[eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52021PC0562](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52021PC0562)

### 3.3 Die Ziele im Detail

Mit dem Ziel des Mobilitätsmasterplans 2030, ab 2030 nur noch emissionsfreie PKW und leichte Nutzfahrzeuge neu zuzulassen, wird sich Österreich im europäischen Spitzenfeld im Bereich der Elektromobilität etablieren. Auf Basis dessen formuliert dieses Sofortprogramm folgende, darauf aufbauende Zielsetzungen:

#### Ziele für PKW- Neuzulassungen und Bestand

- Bis 2030 will Österreich beim Anteil der Neuzulassungen von emissionsfreien PKW Platz 1 der EU-27 erreichen. Der 1. Platz in der EU-27 entspricht dem 3. Platz in Europa, mit den Vorreiter-Ländern Norwegen und Island an erster und zweiter Stelle.
- Bis 2030 sollen mindestens 1,6 Millionen vollelektrische PKW in Österreich unterwegs sein<sup>8</sup>.

Mit dem zunehmenden Hochlauf an vollelektrischen Fahrzeugen bedarf es auch künftig eines strategischen Ausbaus der entsprechenden Infrastruktur. Neben den Normalladepunkten, die vor allem in privaten Wohngebäuden und bei gewerblichen Fuhrparks eine große Rolle spielen werden, soll auch die Schnellladeinfrastruktur sukzessive ausgebaut werden. Die Verfügbarkeit von Ladestationen soll neben einem Fokus auf Hauptverkehrsrouten auch in umliegenden und schwer zu erreichenden Gebieten sichergestellt werden. Dazu werden folgende Ziele formuliert:

#### Ziele für den Infrastrukturaufbau

- Im Jahr 2030 soll österreichweit jede Person (95 Prozent der Bevölkerung) in 15 Kilometern einen Standort zum Schnellladen erreichen können. Im Durchschnitt soll österreichweit die nächste Schnellladestation in wenigen Kilometern erreicht werden können.
- Im Jahr 2030 soll am hochrangigen Straßennetz im Schnitt alle 25 Kilometer ein Schnelllade-Standort für PKW und leichte Nutzfahrzeuge zur Verfügung stehen, wobei zwischen den Standorten ein Maximalabstand von 50 Kilometer nicht überschritten wird.

Neben dem Hochlauf an vollelektrischen Fahrzeugen und dem damit einhergehenden Ladeinfrastrukturausbau sind auch qualitative Zielsetzungen für das Erreichen der Klimaneutralität 2040 unumgänglich. Dazu muss eine flächendeckende Ladeinfrastruktur so einfach und verständlich wie möglich für alle Menschen zugänglich sein. Ebenso müssen

---

<sup>8</sup> Ziel dieses Sofortprogramms ist es, dem Ziel des MMP 2030 zu entsprechen, sodass spätestens ab 2030 nur noch emissionsfreie PKW neu zugelassen werden. Falls allerdings die absolute Anzahl an PKW Neuzulassungen über mehrere Jahre in der Größenordnung der Jahre 2020 und 2021 verbleibt, kann auch die absolute Anzahl an emissionsfreien Fahrzeugen im Bestand im Jahr 2030 geringer ausfallen.

sowohl beim Ladeplatz als auch bei der Ladesäule selbst die Regeln der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Nutzer:innenfreundlichkeit beginnt aber bereits bei der klaren und leicht verständlichen Informationsbereitstellung. Daher werden statische und dynamische Daten über öffentlich zugängliche Ladepunkte von den Betreibern übermittelt und öffentlich bereitgestellt. Ein wichtiger Teil der Informationsbereitstellung stellt die Preistransparenz dar. Kund:innen müssen bereits vor Beginn des Ladevorgangs genaue Preisinformationen erhalten. Der Preis sollte klar strukturiert angegeben und bevorzugt nach Kilowattstunden abgerechnet werden. Alle Kostenelemente sollen vor dem Beginn des Ladevorgangs ersichtlich sein.

Für einen reibungslosen Ladevorgang soll die Bezahlung an öffentlich zugänglichen Ladepunkten leicht und bequem möglich sein. Daher sollen bei allen Ad-Hoc Ladungen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten, gängige Zahlungsmethoden akzeptiert werden. Die Bezahlformen sollen gemäß AFIR-Kriterien umgesetzt und unabhängig von vertragsbasiertem Laden zur Verfügung gestellt werden.

## **Ziele für den Infrastrukturausbau am hochrangigen Straßennetz (PKW und leichte Nutzfahrzeuge)**

Das Autobahn- und Schnellstraßennetz bildet die Basisinfrastruktur für die Hauptverkehrsstrecken in Österreich und ist ein wichtiger Teil des europäischen TEN-V-Netzes. Um die Versorgung auch in Zukunft sicherstellen zu können, muss auch die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe am hochrangigen Straßennetz weiter ausgebaut werden. Dazu können folgende Infrastrukturausbauziele für PKW und leichte Nutzfahrzeuge für das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich abgeleitet werden:

### **2022**

Identifizierung der Standorte für den weiteren Ausbauplan in Richtung 2025/2030

### **2023/24**

Operative Inbetriebnahme der ersten großen Roll-Out Stufe des Ausbauplans

### **2025**

Erreichung von mindestens 400 Ladepunkten mit mindestens 150 Kilowatt Leistung (an zumindest 50 Standorten) als weiteren Zwischenschritt zum Jahr 2027

### **2027**

- Mindestens 800 Ladepunkte an zumindest 70 Standorten am hochrangigen Straßennetz verfügbar. Diese zumindest 70 Standorte sind für eine zukünftige Erweiterung um mindestens den Faktor zwei vorzubereiten (Leerrohre, Platzverfügbarkeit)
- Mindestens 150 Kilowatt Leistung pro Ladepunkt bei Gleichzeitigkeitsfaktor 0,7
- Mindestens acht Ladepunkte bei weniger frequentierten Standorten und mindesten 16 Ladepunkte bei höher frequentierten Standorten

## 2030

- Mindestens 1.500 Ladepunkte an zumindest 100 Standorten am hochrangigen Straßennetz (Standortanzahl abhängig von der Evaluierung im Jahr 2027)
- Diese zumindest 100 Standorte sind für eine zukünftige Erweiterung auf zumindest 2.000 Ladepunkte vorzubereiten (Leerrohre, Platzverfügbarkeit)
- Mindestens 150 Kilowatt Leistung pro Ladepunkt bei Gleichzeitigkeitsfaktor 0,7
- Mindestens acht Ladepunkte bei Standorten mit niedriger Nachfrage und mindestens 16 Ladepunkte bei hoher Nachfrage

Für den gesamten Zeitraum bis 2030 soll alle zwei Jahre ein Ausbau- und Evaluierungsplan ab dem zweiten Quartal 2023 formuliert werden. Dieser Plan soll unter anderem ein Konzept für den weiteren Ausbau und die Nachverdichtung, eine Evaluierung auf Basis der Marktgeschehnisse sowie abgeleitete Ziele und Handlungsoptionen beinhalten. Darüber hinaus enthalten ist, wie viele Raststationen, Rastplätze und gegebenenfalls sonstige Standorte jedes Jahr ausgestattet werden sollen, um das Ausbauziel zu erreichen. Weiters wird jährlich ein Monitoring-Bericht über Anzahl, Auslastung und Verteilung erstellt.

Um einen hohen Nutzer:innenkomfort zu erreichen, soll auch die Gestaltung und Ausstattung der Standorte und Ladepunkte in den Zielsetzungen mitaufgenommen werden. Dazu sollen ausreichend große Parkflächen inklusive einer Überdachung und Beleuchtung sowie ein barrierefreier Zugang berücksichtigt werden. Ziel ist es, hinsichtlich Ausstattung und Komfort für Nutzer:innen zumindest die gleichen Annehmlichkeiten wie bei einer konventionellen Tankstelle bieten zu können. Weiters werden transparente Tarife, einheitliche und einfache Bezahlmöglichkeiten und insgesamt eine möglichst hohe Alltagstauglichkeit angestrebt.

### **Ziele für den Infrastrukturausbau am hochrangigen Straßennetz (Schwere Nutzfahrzeuge und Busse)**

Die künftige Antriebstechnologie für emissionsfreie Nutzfahrzeuge (Klasse N2 und N3) auf der Langstrecke ist derzeit noch nicht zu 100 Prozent entschieden, ähnliches gilt für Busse. Im Mobilitätsmasterplan 2030 wurden bereits die geeignetsten Technologien pro Fahrzeugkategorie und Verkehrsmodus dargestellt. Im Nutzfahrzeugbereich werden aus heutiger Sicht vor allem vollelektrische LKW, Electric Road Systeme (in aller Regel oberleitungsgebundene Systeme) und Wasserstoff-Brennstoffzellen-LKW eine Rolle spielen. Die notwendige Pfadentscheidung soll in Studien und Pilotprojekten – dort wo möglich und sinnvoll gemeinsam mit europäischen Partnern – bestmöglich vorbereitet werden. Eine weitere Konkretisierung dieser Fragestellung wird im Masterplan Güterverkehr erfolgen, welcher Anfang 2023 vorliegen wird.

## 2022

Identifikation von ersten Standorten am hochrangigen Straßennetz für vollelektrische schwere Nutzfahrzeuge (auch nutzbar für Busse)

## 2023/24

Inbetriebnahme der ersten Standorte für vollelektrische schwere Nutzfahrzeuge (auch nutzbar für Busse)

## 2025/2030

Bis 2025 bzw. bis 2030 werden zumindest die Mindestvorgaben gemäß AFIR umgesetzt

### 3.4 Meilensteine am Weg zur Klimaneutralität 2040

- 2020 Regierungsprogramm 2020–2024
- 2021 Mobilitätsmasterplan 2030
- 2022 Ökosoziale Steuerreform
- 2022 Q1 Start Förderprogramm für emissionsfreie Busse – EBIN
- 2022 Abschluss der Machbarkeitsstudie „EnergyRoads“ (Oberleitungen)
- 2022 Luftfahrtstrategie 2040+
- 2023 Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität
- 2022 Sofortprogramm „Erneuerbare Energie in der Mobilität“
- 2023 Start Förderprogramm für emissionsfreie Nutzfahrzeuge – ENIN
- 2023 Sharing Strategie
- 2023 Masterplan Güterverkehr
- 2023 Abschluss der Studie „ConVErt – Potential zur Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Zero Emission Antriebe als Beitrag zur Zielerreichung der Klimaneutralität 2040“
- 2023 Abschluss der Studie „Greenroad – Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr für die Zielerreichung der Klimaneutralität 2040“
- 2024 Draft Nationaler Strategierahmen
- 2025 Finaler Nationaler Strategierahmen an EK (AFIR)
- 2030 100 Prozent Z.E.-Neuzulassung von PKW, LNF, Zweirädern und SNF (bis 18t) in Österreich

# Fahrplan erneuerbarer Energie im Verkehr bis 2030

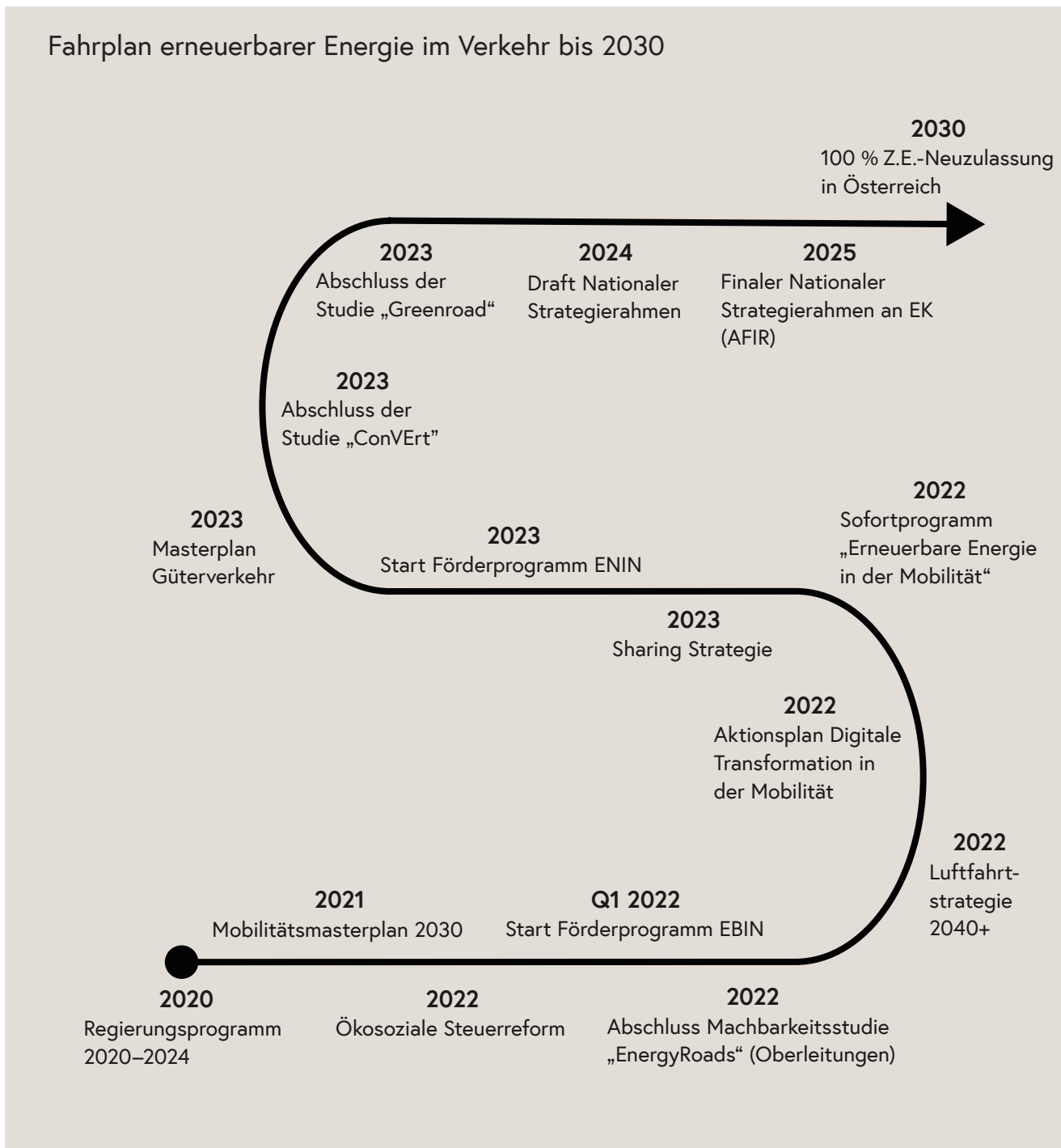


Abbildung 5  
 Fahrplan erneuerbarer  
 Energie im Verkehr bis 2030

# 4 Die Maßnahmen des Sofortprogramms

Für die Erreichung der Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 und des vorliegenden Sofortprogramms Erneuerbare Energie in der Mobilität bedarf es eines umfangreichen Maßnahmenbündels. Nachfolgend werden die gesetzten und zu setzenden Maßnahmen beschrieben. Darüber hinaus werden für jede Maßnahme die Kriterien Umsetzungsverantwortung, wichtigste Kooperationspartner, Grundlagen und Instrumente und Zeitraum der Umsetzung erläutert. Ebenso wird eine Zuteilung in die nachfolgend angeführten Wirkungsebenen vorgenommen:

- Strategie
- Rechtlich/Regulatorisch
- Finanziell
- Forschung/Innovation
- Fahrzeuge
- Infrastruktur
- Digitalisierung, neue Services
- Nutzer:innenkomfort
- Kommunikation
- Kooperationen

## 4.1 Ladeinfrastruktur

### M1 – Nationaler Strategierahmen

Laut aktuellem Verordnungsentwurf der AFIR soll bis 1. Jänner 2024 ein Entwurf für einen Nationalen Strategierahmen der jeweiligen Mitgliedsstaaten erstellt werden, der die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich sowie den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen zusammenfasst und für die nächsten Jahre definiert. Sechs Monate später übermittelt die Europäische Kommission einen Review zum Draft des Strategierahmens. Bis 1. Jänner 2025 ist schließlich der finale überarbeitete Bericht an die Europäische Kommission zu übermitteln. In einem regelmäßigen Rhythmus soll anschließend ein Fortschrittsbericht zur Entwicklung der Maßnahmen sowie des Infrastrukturausbaus erstellt und ebenfalls an die Europäische Kommission übersendet werden. Die Folgestrategie zum Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität, welche für das Jahr 2024 vorgesehen ist, wird nunmehr mit dem Nationalen Strategierahmen verschmolzen und gemeinsam bearbeitet. Ebenfalls fließen die Ergebnisse einiger weitreichender Studien in den Strategierahmen ein, wie z. B. „EnergyRoads“ und „Greenroad – Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr für die Zielerreichung der Klimaneutralität 2040“.

#### Umsetzungsverantwortung

- BMK

#### Wichtigste Kooperationspartner

- AustriaTech

#### Grundlagen und Instrumente

- Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)
- Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität

#### Zeitraum der Umsetzung

- 1.1.2024: Entwurf an Europäische Kommission (gemäß AFIR)
- 1.7.2024: Empfehlungen der Europäischen Kommission an das BMK (gemäß AFIR)
- 1.1.2025: Finaler Strategierahmen an Europäische Kommission (gemäß AFIR)

#### Wirkungsebenen

- Strategie



## **M2 – Right-to-Plug im Wohnrecht**

Aus Studien und Pilotprojekten wurde ersichtlich, dass 80–90 Prozent aller E-Fahrzeuge zuhause oder am Arbeitsplatz geladen werden, weshalb ein Fokus auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Installation und Nachrüstung von intelligenter Ladeinfrastruktur am Wohn- und Arbeitsplatz gelegt wird. Um das Laden im großvolumigen Wohnbau zu vereinfachen, wurde das Wohnungseigentumsgesetz (WEG) novelliert und ein sogenanntes Right-to-Plug umgesetzt. Unter dem Right-to-Plug wird das Anrecht auf die Installation einer Langsamladeanlage an einem im Eigentum befindlichen Stellplatz verstanden, ohne komplizierte Zustimmungshürden durchlaufen zu müssen. Weiters wird die Umsetzung des Right-to-Plug sowie etwaige weitere rechtliche Handlungsbedarfe in anderen Wohnrechtsmaterien in einer Studie evaluiert (siehe Maßnahme M28) und es werden laufend Begleitungs- und Informationsmaßnahmen gesetzt, wie beispielsweise die Aktualisierung der Publikationen „Wie lade ich mein Elektroauto?“ (siehe Maßnahme M34).

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMJ

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK

### **Grundlagen und Instrumente**

- Wohnungseigentumsgesetz (WEG)

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 1.1.2022: WEG-Novelle 2022 trat in Kraft<sup>9</sup>
- Laufendes Monitoring

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch
- Infrastruktur

---

9 [ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA\\_2021\\_I\\_222/BGBLA\\_2021\\_I\\_222](https://ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2021_I_222/BGBLA_2021_I_222)

### **M3 – Ladeinfrastruktur am hochrangigen Straßennetz**

Um die Versorgungssicherheit am höchstrangigen Straßennetz zu gewährleisten, wird die Infrastruktur auch am Autobahn- und Schnellstraßennetz (Teil des TEN-V-Netzes) weiter ausgebaut. Bereits 2022 werden Standorte für die Ausbaustufen 2025/2030 identifiziert. Im Zuge der ersten Roll Out Phase 2023/24 beginnt die operative Inbetriebnahme. Bis 2025 werden als Zwischenschritt für 2027 mindestens 400 Ladepunkte mit mindestens 150 Kilowatt Leistung an zumindest 50 Standorten erreicht. Bis 2027 werden mindestens 800 Ladepunkte mit mindestens 150 Kilowatt Ladeleistung bei einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 0,7 an zumindest 70 Standorten und bis 2030 mindestens 1.500 Ladepunkte mit mindestens 150 Kilowatt Ladeleistung bei einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 0,7 an bis zu 100 Standorten am gesamten hochrangigen Straßennetz errichtet. Für 2027 und 2030 gilt: an weniger frequentierten Standorten sind zumindest acht und an höher frequentierten Standorten zumindest 16 Ladepunkte pro Standort vorzusehen. Zudem wird eine zukünftige Erweiterung der Standorte auf zumindest 1.600 Ladepunkte bis 2027 und 2.000 Ladepunkte bis 2030 vorbereitet. Alle Ladepunkte werden nach Möglichkeit mit ausreichend Parkfläche, einer Überdachung und Beleuchtung sowie den Erfordernissen der Barrierefreiheit entsprechend errichtet und sollten auch N1-Fahrzeugen Platz bieten. Weiters sorgen transparente Tarife, einfache Bezahlmöglichkeiten und eine hohe Nutzer:innen-Freundlichkeit für das gleiche Level an Komfort und Ausstattung wie bei konventionellen Tankstellen. Ebenfalls ist alle zwei Jahre ein Ausbau- und Evaluierungsplan zu erstellen (siehe Kapitel 3.3).

#### **Umsetzungsverantwortung**

- ASFINAG
- BMK

#### **Wichtigste Kooperationspartner**

- AustriaTech

#### **Grundlagen und Instrumente**

- ASFINAG-Gesetz
- Ziele im Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität
- Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

#### **Zeitraum der Umsetzung**

- Bis 2027: mind. 800 Ladepunkte mit mind. 150 Kilowatt Ladeleistung in Betrieb
- Bis 2030: mind. 1.500 Ladepunkte mit mind. 150 Kilowatt Ladeleistung in Betrieb

#### **Wirkungsebenen**

- Infrastruktur
- Nutzer:innenkomfort

## **M4 – Ladeinfrastruktur und Services bei ÖBB Standorten**

Die Eisenbahn bildet das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. Nun soll auch der elektrisch betriebene und straßengebundene öffentliche Verkehr (ÖV) sowie der Individualverkehr (IV) mit der Eisenbahn bestmöglich verknüpft werden. Der Bahnhof soll als multimodale Mobilitätsdrehscheibe um Funktionalitäten erweitert werden, um so eine durchgängige CO<sub>2</sub> neutrale Mobilität zu erreichen. Mit E-Ladeinfrastruktur sollen die teilweise- (hybrid) und vollelektrisch betriebenen Fahrzeugtechnologien berücksichtigt werden. Diese Technologien sind zum aktuellen Zeitpunkt Stand der Technik und werden in mittelfristiger Zukunft einen beträchtlichen Teil der Kfz-Neuzulassungen ausmachen.

Laden an Park&Ride Standorten kann im „System Elektromobilität“ folgende Vorteile bringen. So wird einerseits Pendler:innen der Besitz eines E-Fahrzeuges erleichtert, falls sie am Wohnstandort keine Lademöglichkeit vorfinden. Für den Ladevorgang steht außerdem ein längerer Zeitraum zur Verfügung, das heißt das E-Fahrzeug kann mit geringen Ladeleistungen laden. Schlussendlich findet der Ladevorgang auch in einem Zeitbereich statt, wo künftig verstärkt Energie aus PV-Anlagen verfügbar ist.

Aktuell sind bereits 140 Ladepunkte an den P&R Anlagen verfügbar, wobei derzeit auch ein neuer Rahmenvertrag für die Lieferung, Errichtung, Wartung und Instandhaltung sowie für den Betrieb von E-Ladestationen von der ÖBB-Infrastruktur ausgearbeitet wird, um den Ausbau von Ladepunkten auf P&R-Anlagen vorantreiben zu können. Der weitere Ausbau erfolgt gemäß dem Umsetzungsplan des P&R Ausbaukonzepts, welcher mit dem jeweiligen Bundesland abgestimmt wird. Auch E-Carsharing wird aktuell auf P&R Anlagen pilotiert, mit dem Ziel das Angebot für die first und/oder last Mile zu attraktivieren. Pilotstandorte sind dabei in Kooperation mit den Ländern Vorarlberg und Tirol und den jeweiligen Verkehrsverbänden geplant.

### **Umsetzungsverantwortung**

- ÖBB-Infrastruktur AG

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Bundesländer
- Standortgemeinden

### **Grundlagen und Instrumente**

- Mobilitätsmasterplan 2030
- P&R Richtlinie

### **Zeitraum der Umsetzung**

- laufend

### **Wirkungsebenen**

- Infrastruktur

## **M5 – e-Mobility Check für Gebäude**

Im vom Klima- und Energiefonds geförderten Projekt „e-Mobility Check für Bestandswohnanlagen“ wurde eine standardisierte Planungsgrundlage für eine schrittweise Nachrüstung von Ladeinfrastruktur in Bestandswohnbauten entwickelt. Darauf aufbauend wurde im Folgeprojekt „e-Mobility Check 2.0 Schulungsprogramm“ ein Schulungsprogramm für Elektrotechniker:innen, E-Planer:innen, Bauträger, Hausverwaltungen, Immobilienwirtschaft, Techniker:innen, Ingenieurbüros und weitere Interessierte konzipiert und im Jahr 2021 erfolgreich gestartet. In einer nächsten Phase wird der e-Mobility Check sukzessive weiterentwickelt und den dynamischen Entwicklungen aus der Praxis angepasst. Die Schulungsunterlagen werden erweitert und auch hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen aktualisiert und weitere Module entwickelt. Weiters wird eine zentrale Informationsseite eingerichtet, welche alle notwendigen Informationen und Verlinkungen zum e-Mobility Check inkludiert. Zudem werden die angebotenen Schulungen sowie die durchzuführenden e-Mobility Checks mit einem Kostenzuschuss seitens des BMK, im Rahmen von klimaaktiv mobil, unterstützt.

### **Umsetzungsverantwortung**

- e-Mobility Check Kernteam (EBE Mobility & Green Energy, Herry Consult, AustriaTech, e-Marke Austria)

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- e-Mobility Check Expert:innenbeirat bestehend aus e-Mobility Check Kernteam, BMK, WKO und Österreichische Energieagentur (AEA)
- Klima- und Energiefonds

### **Grundlagen und Instrumente**

- klimaaktiv mobil
- KLIEN Programm „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2023: Inhaltliche Weiterentwicklung und Durchführung von e-Mobility Checks geplant

### **Wirkungsebenen**

- Forschung/Innovation
- Infrastruktur
- Kommunikation

## **M6 – Koordinierte Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD)**

Am 14.12.2021 hat die Europäische Kommission im Rahmen des zweiten Teils des Pakets „Fit for 55“ einen Legislativvorschlag zur Neufassung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden präsentiert. Ziel der Neufassung der Richtlinie ist es, in der EU bis 2050 zu einem emissionsfreien und vollständig dekarbonisierten Gebäudebestand zu gelangen. Der Vorschlag enthält auch Anforderungen an die Ladeinfrastruktur in Gebäuden und verpflichtet die Mitgliedsstaaten Hindernisse für die Errichtung von Ladepunkten in Mehrfamilienhäusern zu beseitigen. Die Bestimmungen zur nachhaltigen Mobilität finden sich in Artikel 12 wieder. Unter anderem soll eine Vorverkabelungspflicht eingeführt werden, oder auch die Pflicht für die Schaffung von Fahrradstellplätzen.

Im Rahmen des Koordinationsgremiums „Saubere Energie im Verkehr“ soll darauf hingewirkt werden, dass sich Österreich einerseits für ambitionierte Zielsetzungen auf europäischer Ebene einsetzt und andererseits diese Ziele harmonisiert in Österreich umgesetzt werden.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Bundesländer

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- OIB
- BMK

### **Grundlagen und Instrumente**

- OIB-Richtlinie
- Bauordnungen der Länder

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ab Inkrafttreten der Richtlinie (ab 2023)

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch
- Kooperationen

## **M7 – E-Mobilität und Netzentgelte**

Im Zuge der Erarbeitung des neuen Strommarktdesigns sollen die Stromnetzentgelte neu gestaltet werden. Durch die künftige Ausgestaltung der Netzentgelte durch die Regulierungsbehörde soll die Nutzung von Flexibilitäten beanreizt werden, um die vorhandenen Netzkapazitäten besser nutzen zu können, etwa in Form von unterbrechbaren Tarifen. Der Ladevorgang von batterieelektrischen Autos soll gegen einen reduzierten Tarif unterbrochen werden können. Auf diese Art wird nicht nur das Netz besser genutzt, sondern es Autofahrer:innen via Ladepunkten ermöglicht am neuen Strommarkt und an der Energiewende zu partizipieren.

In weiterer Zukunft kann unter Berücksichtigung der Studienergebnisse von Maßnahme M29 eine Weiterentwicklung der Netzentgelte in Richtung V2G/X angedacht werden.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK
- E-Control

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Netzbetreiber
- Ladestellenbetreiber
- Aggregatoren

### **Grundlagen und Instrumente**

- EIWOG neu
- Systemnutzungsentgelte-VO

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ab Inkrafttreten des EIWOG neu (geplant für 2023) bzw. der relevanten Systemnutzungsentgelte-VO

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch

## **M8 – Barrierefreiheit und einheitliche Gestaltung von öffentlicher Ladeinfrastruktur**

Das Behindertengleichstellungsgesetz schreibt eine gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen fest, so dass die Gesellschaft eine diskriminierungsfreie Lebensführung gewährleisten muss. Dies soll in Zukunft auch auf die Nutzung von Ladeinfrastruktur zutreffen. Für eine verbesserte Bedienbarkeit wurde dazu bereits im Jahr 2021 die ÖNORM EN 17186<sup>10</sup> „Identifikation von Fahrzeug- und Infrastrukturkompatibilität – Grafische Darstellung von Kundeninformationen für die Energieversorgung von Elektrofahrzeugen“ novelliert und eine Kennzeichnung analog zur bereits umgesetzten Kraftstoffkennzeichnung bei Zapfsäulen für Ladestationen vorgeschrieben. Für die geometrische Ausgestaltung eines öffentlichen Ladeplatzes sowie dessen barrierefreien Zugang und Vorgaben für dessen Kundmachung wurde im August 2022 die RVS Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum veröffentlicht. Ebenfalls wurde durch die 33. StVO-Novelle das Hinweiszeichen „E-Ladestelle“ (§53 Abs. 1 Z 6b) aufgenommen. Im Rahmen des Novellierungsprozesses der AFI-Richtlinie wird auch international ein Fokus auf barrierefreie Infrastruktur gelegt.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- FSV-Arbeitsgruppe „Straßenbetrieb und Straßenausrüstung“, Arbeitsausschuss „E-Mobilität“
- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrumente**

- Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)
- RVS 03.07.21 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ab 2.1.2022: Kennzeichnung öffentlich zugänglicher Ladepunkte
- 2022: Veröffentlichung der RVS

### **Wirkungsebenen**

- Infrastruktur
- Nutzer:innenkomfort

---

10 Austrian Standards; 2019; ÖNORM EN 17186;  
[shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/664036/ENORM\\_EN\\_17186\\_2019\\_10\\_15](https://shop.austrian-standards.at/action/de/public/details/664036/ENORM_EN_17186_2019_10_15)

## **M9 – Energieeffizienzgesetz-Neu**

Mit dem Energieeffizienzgesetz-Neu (EEffG-Neu) wird die Energieeffizienz-Richtlinie (EE-RL II) umgesetzt werden. Die EE-RL II sieht das Ziel einer unionsweiten Energieeffizienzverbesserung von mindestens 32,5 Prozent bis 2030 vor. Im Rahmen des Energieeinsparverpflichtungssystems sieht die Richtlinie außerdem ein reales Einsparungsziel von mindestens 0,8 Prozent p. a. des durchschnittlichen jährlichen Endenergieverbrauchs vor. Das EEffG-Neu wird neben den Vorgaben der EE-RL II auch maßgeblich durch das Regierungsprogramm 2020–2024 bestimmt. So soll das EEffG-Neu einen wesentlichen Beitrag zur Klimaneutralität bis 2040 leisten und Energieeinsparungen aus einer Kombination von Einsparverpflichtungssystem und alternativ strategischen Maßnahmen bewirken. Darüber hinaus soll es eine Einschränkung der anrechenbaren Maßnahmen auf effektive Maßnahmen geben, insbesondere sollen negative Lock In Effekte in fossile Energieträgertechnologien vermieden werden. Energieeffizienzmaßnahmen sind grundsätzlich dann im Rahmen des Einsparverpflichtungssystems anrechenbar, wenn sie Energieeffizienzverbesserungen bewirken und über rechtliche Mindestverpflichtungen oder über den Stand der Technik hinausgehen. Die anrechenbare Endenergieeinsparung hat aufgrund einer verallgemeinerten Methode oder individuellen Bewertung ermittelt zu werden (wozu es noch eine entsprechende Verordnung geben wird). Alternative Antriebstechnologien für Kraftfahrzeuge und das Errichten von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge aber auch Spritspartrainings zählen beispielsweise zu den im Rahmen des Einsparverpflichtungssystems anrechenbaren Energieeffizienzmaßnahmen.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Energielieferanten
- Bundesländer
- Anbieter von Energieeffizienztechnologien
- Energiedienstleister

### **Grundlagen und Instrumente**

- EEffG-Neu
- Maßnahmen-VO

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2022–2030 und darüber hinaus

### **Wirkungsebenen**

- Infrastruktur
- Nutzer:innenkomfort



## 4.2 Nutzer:innenkomfort

### M10 – Ladepunkt-Daten-Verordnung

Neben dem quantitativen Ausbau der Ladeinfrastruktur sind auch qualitative Kriterien entscheidend für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität. 2021 wurde das nationale Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe novelliert, auf dessen Basis die Klimaschutzministerin eine Verordnung erlassen wird. In dieser Verordnung werden unter anderem die statischen und dynamischen Daten festgelegt, welche der E-Control in Bezug auf öffentlich zugängliche Ladestellen in das Ladestellenverzeichnis einzumelden sind. Da das Ladestellenverzeichnis der E-Control über eine standardisierte Schnittstelle verfügt, können nach Inkrafttreten der Verordnung diese statischen und dynamischen Daten (wie beispielsweise Preisinformationen) nach ihrer Einmeldung auch Serviceanbietern und Dritten zur Verfügung gestellt werden.

#### Umsetzungsverantwortung

- BMK

#### Wichtigste Kooperationspartner

- E-Control
- AustriaTech

#### Grundlagen und Instrumente

- Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe
- Ladepunkt-Daten-VO

#### Zeitraum der Umsetzung

- 4. Quartal 2022: Fachliche Finalisierung der Ladepunkt-Daten-VO
- 1. Quartal 2023: Begutachtung und Inkrafttreten der Ladepunkt-Daten-VO

#### Wirkungsebenen

- Rechtlich/Regulatorisch
- Nutzer:innenkomfort
- Infrastruktur

## **M11 – Ladetarif-Vergleichsrechner der E-Control**

Die E-Control entwickelt in Anlehnung an den Tarifikalkulator für Strom- und Gas einen Ladetarif-Vergleichsrechner. Dadurch soll eine wirkungsvolle Maßnahme für mehr Preistransparenz und vergleichbare Ladepreise in Österreich geschaffen werden. Außerdem soll das Tool potenziellen zukünftigen E-Mobilist:innen ermöglichen, eine ungefähre Vorstellung von den Betriebskosten eines batterieelektrischen Autos im Vergleich zu jenen eines mit fossilen Brennstoffen betriebenen PKW zu erhalten.

### **Umsetzungsverantwortung**

- E-Control

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK

### **Grundlagen und Instrumente**

- Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 1. Quartal 2023: Beta-Version des Ladetarif-Vergleichsrechner geht online

### **Wirkungsebenen**

- Nutzer:innenkomfort
- Infrastruktur

## **M12 – kWh-Abrechnung an Ladestationen**

Die messtechnischen Anforderungen an Ladestationen, aufgrund derer elektrische Energie verrechnet wird, werden auf Basis des Maß- und Eichgesetzes in den Eichvorschriften des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen festgelegt. Die bestehenden Eichvorschriften für Elektrizitätszähler, basierend auch auf der europäischen RL 2014/32/EU für Messgeräte, sind im Amtsblatt für das Eichwesen veröffentlicht, jene für Ladetarifgeräte (für die Weiterverarbeitung der Daten) sind in Erarbeitung.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMAW
- BMK

### **Grundlagen und Instrumente**

- Maß- und Eichgesetz
- Messgeräteverordnung 2016
- Eichvorschriften für Elektrizitätszähler, elektrische Tarifgeräte und Zusatzeinrichtungen ABIE. 3/2006 idgF., zuletzt veröffentlicht ABIE. Sondernummer 5/2020
- Eichvorschriften für elektrische Tarifgeräte zur Messung von elektrischer Energie an Ladepunkten zum Betrieb von Elektrofahrzeugen

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Winter 2022/2023: Inkrafttreten der Eichvorschriften für Ladetarifgeräte

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch
- Nutzer:innenkomfort
- Infrastruktur

## **M13 – Projekt E-Mobilitätsrouting**

In einem gemeinsamen Projekt mit den Lieferanten des IV Routers der Verkehrsauskunft Österreich (VAO), der Firma Planung Transport Verkehr AG (PTV) sowie der VAO Services und der Firma Hacon soll ein entsprechendes E-Mobilitätsrouting entwickelt werden. Ziel ist ein funktionales E-Mobilitätsrouting in das bestehende Serviceportfolio der VAO zu integrieren. Dadurch könnte neben der Positionierung in den bestehenden Produkten aller bisherigen VAO Kund:innen zudem eine nationale Plattform für alle Auskünfte und Routing um das Thema Elektromobilität in Österreich entwickelt werden.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Verkehrsauskunft Österreich (VAO)

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Planung Transport Verkehr AG (PTV)
- Hacon
- BMK

### **Grundlagen und Instrumente**

- Beschluss der VAO Generalversammlung

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ende 2023

### **Wirkungsebenen**

- Digitalisierung, neue Services
- Nutzer:innenkomfort

## **M14 – Mechanismen für ein Zugangsmanagement**

Um das zukünftige Zugangsmanagement für Städte, einzelne Zonen bis hin zu Quartieren und sensiblen Bereichen über digitale Lösungen steuern zu können, sollen in einem ersten Schritt Standards, Mechanismen sowie Organisationsprinzipien für Zero- und Low-Emission Zones entwickelt werden. Darauf aufbauend sollen in einem zweiten Schritt Piloten sowie Skalierungs- und Transferkonzepte abgeleitet werden, um gezielt testen und daraus lernen zu können.

### **Umsetzungsverantwortung**

- AustriaTech

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- ITS Austria
- Städtebund

### **Grundlagen und Instrumente**

- Era-Net Call zu UVAR (Urban Vehicle Access Regulations)

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ende 2022

### **Wirkungsebenen**

- Fahrzeuge
- Infrastruktur
- Digitalisierung, neue Services

## **M15 – Kartenzahlung bei öffentlicher Ladeinfrastruktur**

Um den Nutzer:innenkomfort bei öffentlichen Ladestationen sukzessive zu verbessern, hat sich das Klimaschutzministerium zum Ziel gesetzt, ab der E-Mobilitätsförderung 2023 nur noch die Errichtung jener öffentlich zugänglicher Ladestationen zu fördern, an denen die Bezahlung über gängige Debit- oder Kreditkarten (Terminal) bzw. über kontaktloses Zahlen ohne vorherige Registrierung über NFC (Near Field Communication) ermöglicht wird. Um allen Akteur:innen und Marktteilnehmer:innen genug Planungssicherheit und Vorlaufzeit zu geben, wurde diese Maßnahme zunächst als Empfehlung in der E-Mobilitätsförderung 2022 angeführt und ab 2023 als verpflichtendes Kriterium eingeführt.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Klima- und Energiefonds
- Kommunalkredit Public Consulting GmbH
- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrument**

- Leitfaden E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2022: Empfehlung in den Kriterien für die E-Mobilitätsförderung 2022
- 2023: Aufnahme als verpflichtendes Kriterium für die E-Mobilitätsförderung 2023

### **Wirkungsebenen**

- Infrastruktur
- Nutzer:innenkomfort

## 4.3 Flottendekarbonisierung und öffentliche Beschaffung

### M16 – naBe-Aktionsplan

Die österreichische Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass die öffentliche Hand ab 2022 nur noch emissionsfreie PKW und leichte Nutzfahrzeuge beschafft. Wird dennoch ein nicht emissionsfreies Fahrzeug beschafft, so muss dies gemäß „Aktionsplan & Kernkriterien für die Beschaffung nachhaltiger Produkte und Leistungen“ (naBe-Aktionsplan) begründet werden und unterliegt gewissen CO<sub>2</sub>-Grenzwerten. Dies gilt im Zeitraum 2022–2026. Ab 2027 müssen alle neu beschafften PKW und leichten Nutzfahrzeuge der öffentlichen Hand emissionsfrei sein. Des Weiteren ist vor jeder Beschaffung zu prüfen, ob sich aktive Mobilitätsformen wie (E-)Transporträder eignen sowie ob alternative Nutzungskonzepte wie E-Carsharing oder andere Services auch den selben Zweck erfüllen würden.

### Umsetzungsverantwortung

- BMK (koordinierend) und alle Bundesministerien und deren Dienststellen sowie angewiesene ausgegliederte Unternehmen des Bundes

### Wichtigste Kooperationspartner

- naBe-Plattform
- Bundesbeschaffung GmbH (BBG)
- Bundesimmobiliengesellschaft (BIG)

### Grundlagen und Instrumente

- naBe Aktionsplan
- Clean Vehicle Directive (CVD)
- Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG)
- Bundesvergabegesetz (BVerG 2018)

### Zeitraum der Umsetzung

- Juli 2021: naBe Aktionsplan 2020 tritt in Kraft

### Wirkungsebenen

- Strategie
- Fahrzeug

## **M17 – Car-Policy für BMK Beteiligungen**

Im Regierungsprogramm 2020–2024 werden eine Reihe von Maßnahmen im Hinblick auf öffentliche Flottenfahrzeuge formuliert. Um die weitreichenden Maßnahmen im Zuge der Mobilitätswende zu rechtfertigen ist es notwendig, dass die Institutionen des Bundes eine Vorbildfunktion einnehmen und mit gutem Beispiel vorangehen. So werden in einem Leitfaden Vorgaben bzw. entsprechende Erwartungshaltungen für die Beschaffung von Dienstwägen für Vorständ:innen sowie Geschäftsführer:innen für alle direkten Beteiligungen des Klimaschutzministeriums vorgegeben.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Nachgeordnete und ausgegliederte Dienststellen des BMK

### **Grundlagen und Instrumente**

- Car Policy für Führungskräfte

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2021: Leitfaden wurde veröffentlicht und ist anzuwenden

### **Wirkungsebenen**

- Strategie
- Fahrzeug



## **M18 – Taxi und Carsharing**

Im Regierungsprogramm 2020–2024 wurde festgelegt, dass ab 2025 alle neu zugelassenen Taxis, Mietwagen und Carsharing-Autos emissionsfrei sind. Weiters wurde das Ziel formuliert, dass Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum nur dann vergeben werden, wenn der jeweilige Betreiber bis 2027 einen 100 Prozent E-Anteil in der Flotte aufweist. Die entsprechenden Anpassungen u. a. des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und der sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen werden dafür umgesetzt.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrumente**

- Gelegenheitsverkehrsgesetz
- Mobilitätsgesetz
- Sharing Strategie

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2025: alle neu zugelassenen Taxis, Mietwagen und Carsharing-Autos sind emissionsfrei
- 2027: Carsharing Stellplätze im öffentlichen Raum nur bei 100 Prozent E-Anteil in der Flotte

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch
- Digitalisierung, neue Services

## 4.4 Erneuerbare Kraftstoffe

### M19 – Novellierung der Kraftstoffverordnung

Die nationale Umsetzung der verkehrsrelevanten Inhalte der geltenden Richtlinie zur Förderung der erneuerbaren Energie (EU)2018/2000 werden mit einer Novelle der Österreichischen Kraftstoffverordnung 2012 umgesetzt. Wesentliche Inhalte sollen eine Erhöhung der Ziele für den Einsatz von erneuerbarer Energie im Straßenverkehr sowie eine stärkere Betonung der Beitragsmöglichkeit von erneuerbarem Strom für die Zielerreichung der Inverkehrbringer von Kraftstoffen sein.

#### Umsetzungsverantwortung

- BMK

#### Wichtigste Kooperationspartner

- Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen
- Biokraftstoffhersteller
- Elektrizitätsunternehmen und Ladestellenbetreiber:innen

#### Grundlagen und Instrumente

- Kraftstoffverordnung 2012

#### Zeitraum der Umsetzung

- 2022

#### Wirkungsebenen

- Rechtlich/Regulatorisch

## **M20 – Novellierung des Gasöl-Gesetzes**

Im Gasölgesetz (BGBl. I Nr. 36/2013, Bundesgesetz über das Inverkehrbringen von Gasölen für nicht auf See befindliche Binnenschiffe und Sportboote sowie für mobile Maschinen und Geräte) können für all jene Sektoren, die fossile Kraftstoffe verwenden und nicht über das Kraftfahrgesetz bzw. die Kraftstoffverordnung abgedeckt sind, auch Zielvorgaben hinsichtlich des Einsatzes von erneuerbarer Energie bzw. der Einsparung von Treibhausgasemissionen gemacht werden. Derzeit wird in diesem Gesetz die Qualität von Kraftstoff für nicht auf See befindliche Binnenschiffe und Sportboote geregelt; vorstellbar sind analog zu den Zielen in der Kraftstoffverordnung zukünftig Vorgaben für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen für Binnenschiffe, Sportboote, mobile Maschinen und Geräte und möglicherweise dem Flugsektor.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen
- Biokraftstoffhersteller

### **Grundlagen und Instrumente**

- Bundesgesetz über das Inverkehrbringen von Gasölen für nicht auf See befindliche Binnenschiffe und Sportboote sowie für mobile Maschinen und Geräte

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ab 2023

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch

## 4.5 Förderungen

### M21 – Weiterentwicklung der E-Mobilitätsoffensive

Im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive stehen Privaten, als auch Betrieben, Gebietskörperschaften und Vereinen eine Reihe von Fördermöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Die jeweiligen Angebote werden dabei laufend aktualisiert und können vor dem Kauf (AGVO) bzw. danach (Private bzw. De-Minimis) eingereicht werden. Förderungen für Busse und Nutzfahrzeuge werden im Jahr 2022/2023 in die neuen Programme EBIN (siehe Maßnahme M22) und ENIN (siehe Maßnahme M23) überführt. Bei EBIN und ENIN handelt es sich um Förderprogramme mit wettbewerblichen Charakter.

#### Umsetzungsverantwortung

- BMK

#### Wichtigste Kooperationspartner

- Klima- und Energiefonds
- Kommunalkredit Public Consulting GmbH
- AustriaTech
- Automobilimporteure
- Zweiradimporteure
- Sportfachhandel

#### Grundlagen und Instrumente

- Leitfaden E-Mobilität für Private
- Leitfaden E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine
- klimaaktiv mobil Förderungsrichtlinie

#### Zeitraum der Umsetzung

- 1. Quartal 2022: Die aktualisierten Leitfäden wurden veröffentlicht
- Laufende Weiterentwicklung der Förderschwerpunkte

#### Wirkungsebenen

- Finanziell
- Kooperationen
- Fahrzeuge
- Infrastruktur

## **M22 – Förderprogramm Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN)**

Das Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“<sup>11</sup> unterstützt Unternehmen bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Busse sowie bei der Errichtung der für diese Busse erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Ziel ist es, den Anteil der emissionsfreien Busse in Österreich zu erhöhen und dadurch für Personen, die vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen möchten, ein klimafreundliches Angebot zur Verfügung zu stellen. Bei diesem Förderprogramm handelt es sich um ein wettbewerbliches Verfahren. Das Förderprogramm EBIN ist dabei Teil des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020–2026. Für diesen Zeitraum stehen insgesamt 256 Millionen Euro an Fördermitteln aus dem österreichischen Aufbau- und Resilienzplan zur Verfügung. Ab 2024 werden zusätzlich 150 Millionen Euro nationale Mittel bereitgestellt – in Summe bis 2026 somit 406 Millionen Euro.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- FFG
- SCHIG
- Europäische Union NextGenerationEU

### **Grundlagen und Instrumente**

- Sonderrichtlinie SA.63278: Emission-free public transport buses and infrastructure
- Österreichischer Aufbau- und Resilienzplan 2020–2026

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 16.2.2022: Start der 1. Ausschreibung

### **Wirkungsebenen**

- Finanziell
- Fahrzeuge
- Infrastruktur

---

11 [ffg.at/EBIN](https://www.ffg.at/EBIN)

## **M23 – Förderprogramm Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN)**

Das Förderprogramm „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“<sup>12</sup> unterstützt Unternehmen bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge sowie bei der Errichtung der für diese Fahrzeuge erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Ziel ist es, den Anteil der emissionsfreien Nutzfahrzeuge in Österreich zu erhöhen und die Emissionen im Verkehr zu senken. Bei diesem Förderprogramm handelt es sich um ein wettbewerbliches Verfahren. Das Förderprogramm ENIN ist dabei Teil des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020–2026. Für den Zeitraum 2022–2026 stehen 35 Millionen Euro aus dem österreichischen Aufbau- und Resilienzplan und 420 Millionen Euro an nationalen Fördermitteln zur Verfügung, insgesamt 455 Millionen Euro.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- FFG
- AustriaTech
- Europäische Union NextGenerationEU

### **Grundlagen und Instrumente**

- Sonderrichtlinie
- Österreichischer Aufbau- und Resilienzplan 2020–2026

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Anfang 2023: Start der 1. Ausschreibung

### **Wirkungsebenen**

- Finanziell
- Fahrzeuge
- Infrastruktur

---

<sup>12</sup> [ffg.at/ENIN](https://www.ffg.at/ENIN)

## **M24 – Evaluierung eines flächenspezifischen Förderinstruments bei Ladeinfrastruktur**

Die flächendeckende Versorgung mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ist ein wichtiges Element bei der Transformation hin zur emissionsfreien Mobilität. In einem ersten Schritt wird evaluiert, ob es für den künftigen Hochlauf der E-Mobilität eines flächenspezifischen Förderinstruments in Anlehnung an das deutsche StandortTOOL bedarf, um auch künftig die flächendeckende Versorgung mit Ladeinfrastruktur sicherstellen zu können. Ebenfalls wird die durchschnittliche Erreichbarkeit von österreichischen Haushalten mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur untersucht, sowie mögliche Erweiterungen der Untersuchung (z. B. hinsichtlich künftiger Ladebedarfe) geprüft. Diese Aktivitäten werden in der Österreichischen Leitstelle für Elektromobilität gebündelt und weiterentwickelt (siehe Maßnahme M33). In derzeit unterversorgten Gebieten soll ab Mitte 2023 zusätzlich zu den bisherigen Infrastrukturförderungen das neue Förderprogramm „Ladln“ für einen Schub beim Ladeinfrastrukturausbau sorgen. Dafür sind 10 Millionen Euro vorgesehen.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK
- AustriaTech

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- FFG
- E-Control

### **Grundlagen und Instrumente**

- Erreichbarkeitsmodell Österreich
- Sonderrichtlinie

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Anfang 2023: Evaluierung abgeschlossen
- Mitte 2023: Start der 1. Ausschreibung

### **Wirkungsebenen**

- Finanziell
- Infrastruktur

## 4.6 Forschungsprogramme und F&E Dienstleistungen

### M25 – Forschungsprogramm Zero Emission Mobility

Zero Emission Mobility (ZEM) ist ein Forschungs- und Demonstrationsförderprogramm im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung. Es zielt darauf ab, sichtbare Projekte zu initiieren, in denen ambitionierte Ansätze und innovative Entwicklungen umgesetzt werden. Zudem soll durch die Förderung und Entwicklung von Infrastruktur die E-Mobilität für eine breite Masse attraktiviert werden. Forschungsaspekte im Bereich der Fahrzeuge, der Infrastruktur, aber auch der Anwender:innen und Nutzer:innen stehen somit im Zentrum des Programms.

Im Jahr 2020 wurden zusätzlich Projekte mit dem Ziel der großflächigen Demonstration neuer Fahrzeug-, Infrastruktur- und Nutzer:innentechnologien für den Einsatz in der Elektromobilität in Kombination mit letzten Forschungs- & Entwicklungsarbeiten für die Marktüberleitung im Förderprogramm Zero Emission Mobility Implementation (ZEMI) unterstützt.

#### Umsetzungsverantwortung

- BMK

#### Wichtigste Kooperationspartner

- Klima- und Energiefonds
- FFG
- Kommunalkredit Public Consulting GmbH
- AustriaTech

#### Grundlagen und Instrumente

- FTI-RL
- UFI-RL

#### Zeitraum der Umsetzung

- Jährliche Ausschreibungen
- Ausschreibung 2023: 2. Quartal

#### Wirkungsebenen

- Finanziell
- Forschung/Innovation



## **M26 – Programm Nachhaltige Mobilität in der Praxis**

Das Ziel des Programms „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ ist es, Projekte zu fördern, die einen relevanten Beitrag leisten, Hürden und Barrieren auf dem Weg der breiten Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen möglichst effektiv, effizient und rasch zu überwinden.

In den beiden inhaltlichen Schwerpunkten des Programms, „E-Mobilität in der Praxis“ und „Transformationsprozesse für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Praxis“, werden die folgenden Themenfelder adressiert:

- Vergrößerung von Bewusstsein und Akzeptanz in Bezug auf nachhaltige Mobilitätslösungen.
- Begleitende Maßnahmen, die zum Abbau von Hürden und zur Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung nachhaltiger Mobilitätslösungen führen.
- Unterstützung von Transformationsprozessen, die eine beschleunigte Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen fördern.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Klima- und Energiefonds

### **Grundlagen und Instrumente**

- UFI-RL

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Jährliche Ausschreibungen
- Ausschreibung 2023: 2. Quartal

### **Wirkungsebenen**

- Finanziell
- Forschung/Innovation

## **M27 – FTI-Strategie Mobilität 2040**

Mit der FTI-Strategie Mobilität 2040 verfolgt das BMK die Vision „Innovationen in und aus Österreich für ein klimaneutrales Mobilitätssystem in Europa“.

Die Umsetzung dieser Vision erfolgt in vier Missionsfeldern, die den inhaltlichen Rahmen für die FTI-politischen Maßnahmen bilden. Eines dieser vier Missionsfelder „Technologie: umweltfreundliche Verkehrstechnologien entwickeln“ setzt neben klimaneutralen Antriebssystemen und innovativen Technologien im Bereich automatisiertes, vernetztes sowie autonomes Fahren den Fokus auf die Etablierung von erneuerbarer und klimaneutraler Energieversorgung, Energieträger und Kreislaufwirtschaft im Mobilitätssystem. Zur Erreichung dieser Ziele werden u. a. folgende Maßnahmen verfolgt:

- Nationale Förderungen im Kontext der Missionsfelder der FTI-Strategie Mobilität 2040
- Begleitung von österreichischen Unternehmen im IPCEI-Prozess zu Batterien und Wasserstoff
- Positionierung in mobilitätsrelevanten Technologie- und Innovationsplattformen und Partnerschaften im EU-Forschungsrahmenprogramm Horizon Europe
- Vertretung in internationalen Gremien

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- FFG
- AustriaTech
- Österreichische Energieagentur (AEA)

### **Grundlagen und Instrumente**

- FTI-RL

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2022–2026

### **Wirkungsebenen**

- Strategie
- Forschung/Innovation
- Finanziell

## **M28 – Studie zu Right-to-Plug im Wohnrecht**

Mit der WEG-Novelle 2022 wurde ein Right-to-Plug im Wohnungseigentumsgesetz (WEG) umgesetzt (siehe M2). Flankierend dazu wird 2022 eine Studie ausgeschrieben, welche die Right-to-Plug Aspekte der WEG-Novelle 2022 und deren Umsetzung in der Praxis evaluiert. Weiters wird in der Studie geprüft, ob die Verankerung eines Right-to-Plug auch im Mietrechtsgesetz (MRG) und im Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) in Frage kommt und welche Maßnahmen hierfür erforderlich wären.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Projektkonsortium

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- BMJ
- BMAW
- Klima- und Energiefonds
- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrumente**

- Wohnungseigentumsgesetz (WEG)
- Mietrechtsgesetz (MRG)
- Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG)
- Studie „Nachrüstung von Ladestationen in bestehenden großvolumigen Wohngebäuden“ (2017)
- F&E Dienstleistung im Rahmen des 5. Calls aus Zero Emission Mobility

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2022: Studie wird ausgeschrieben
- 2023: Beginn der Arbeiten
- 2024: Studie ist fertig gestellt

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch
- Forschung/Innovation
- Infrastruktur

## **M29 – Studie zur Integration der E-Mobilität in das Stromsystem**

Parallel zur Right-to-Plug-Studie im Wohnrecht (siehe Maßnahme M28) wird in einer weiteren Studie erhoben, welche rechtlichen, technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen und Fragestellungen in Bezug auf bidirektionales Laden und Vehicle-to-X-Anwendungen bestehen. Aus der Studie sollen Handlungsempfehlungen für die öffentliche Hand und weitere Akteure abgeleitet werden, um den größtmöglichen gesellschaftlichen Mehrwert aus diesen neuen Anwendungen zu erzielen. Damit soll ein positiver Beitrag zur Mobilitäts- und Energiewende geleistet werden.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Projektkonsortium

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- E-Control
- Klima- und Energiefonds
- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrumente**

- Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 (EIWOG)
- Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG)
- Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)
- Bauordnungen der Bundesländer
- F&E Dienstleistung im Rahmen des 5. Calls aus Zero Emission Mobility

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2022: Studie wird ausgeschrieben
- 2023: Beginn der Arbeiten
- 2024: Studie ist fertig gestellt

### **Wirkungsebenen**

- Rechtlich/Regulatorisch
- Forschung/Innovation

## **M30 – Studie Greenroad (Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur)**

Im Rahmen der Studie Greenroad soll aufbauend auf den Vorgängerprojekten des Zero Emission Mobility Programmes ein Mengengerüst für Zero Emission Infrastruktur für alle straßengebundenen Fahrzeug- und Antriebsformen erarbeitet werden (siehe Maßnahme M25). Die Ergebnisse der Studie dienen dabei als Grundlage für weitere Strategien wie dem nationalen Strategierahmen (siehe Maßnahme M1).

### **Umsetzungsverantwortung**

- Projektkonsortium Greenroad

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- Klima- und Energiefonds
- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrumente**

- F&E Dienstleistung im Rahmen des 4. Calls aus Zero Emission Mobility

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2021: Studie wurde ausgeschrieben
- 2022: Beginn der Arbeiten
- 2023: Studie ist fertig gestellt

### **Wirkungsebenen**

- Forschung/Innovation
- Infrastruktur

## **M31 – Studie ConVErt (Ermittlung des Potentials der Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Zero Emission Antriebe)**

Während es im Bereich der Neufahrzeuge mehrere Initiativen und Instrumente auf dem Weg in Richtung Zero Emission Fahrzeuge gibt, stellt sich die Frage, was mit den Fahrzeugen geschehen soll die bereits gekauft und in der österreichischen Fahrzeugflotte im Einsatz sind. Für das Ziel der Klimaneutralität 2040 bedeutet das, dass Lösungen für den Fahrzeug-Altbestand, der mit Verbrennermotoren im Einsatz ist, gesucht werden müssen. Dazu wird in der Studie das Potential durch Umrüstung dieser Fahrzeuge auf Zero Emission Antriebe erhoben. Basis dafür ist das Förderprogramm Zero Emission Mobility (siehe Maßnahme M25).

### **Umsetzungsverantwortung**

- Projektkonsortium ConVErt

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- Klima- und Energiefonds
- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrumente**

- F&E Dienstleistung im Rahmen des 4. Calls aus Zero Emission Mobility

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2021: Studie wurde ausgeschrieben
- 2022: Start der Arbeiten
- 2023: Studie ist fertig gestellt

### **Wirkungsebenen**

- Forschung/Innovation
- Fahrzeug

## 4.7 Piloten und Experimentierräume

### **M32 – Standorte für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge am hochrangigen Straßennetz**

Im Jahr 2022 werden die ersten Standorte für Hochleistungsladeinfrastruktur am hochrangigen Straßennetz zur Versorgung von vollelektrischen schweren Nutzfahrzeugen (auch nutzbar für Busse) identifiziert. Im Jahr 2023/24 sollen die ersten Standorte in Betrieb genommen werden. Bis 2025 und 2030 sind zumindest die Vorgaben der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) umzusetzen.

#### **Umsetzungsverantwortung**

- ASFINAG

#### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- Council für nachhaltige Logistik (CNL)
- AustriaTech

#### **Grundlagen und Instrumente**

- ASFINAG-Gesetz
- Ziele im Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität
- Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

#### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ende 2022: Definition erster Standorte für die Ausstattung von Ladeinfrastruktur für vollelektrische schwere Nutzfahrzeuge
- 2023/24: Erste Standorte für vollelektrische schwere Nutzfahrzeuge sind in Betrieb gegangen.

#### **Wirkungsebenen**

- Infrastruktur

## 4.8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

### M33 – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität

Die E-Mobilität zeigt insbesondere in den letzten Quartalen und Monaten des Jahres 2021 eine besonders steile Hochlaufkurve, mit erstmals mehr vollelektrischen Zulassungen als neue Diesel-PKW und bereits über 20% Anteil in den Neuzulassungsstatistiken. Diese dynamische Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren noch deutlich verstärken, weshalb der Bedarf an einer koordinativen Netzwerk- und Kompetenzstelle steigt, um den Paradigmenwechsel zu begleiten. Aus diesem Grund wird eine zentrale österreichische Stelle gegründet, welche diese Agenden gesamthaft koordinieren und den Hochlauf der E-Mobilität strategisch begleiten wird. Österreichs Leitstelle für Elektromobilität definiert als ihre Mission, die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs durch Kompetenz, Koordination und Kollaboration federführend zu begleiten und zu unterstützen. Die Leitstelle ist der zentrale Dreh- und Angelpunkt für Österreichs Elektromobilitätsagenden und essentiell für die Klimaneutralität bis 2040. Sie ist auf der einen Seite Kompetenzstelle für inhaltliche Fragen betreffend den Hochlauf der Elektromobilität, und auf der anderen Seite besitzt und pflegt sie das entsprechende Expert:innennetzwerk, um Fragestellungen und Anliegen zentral koordiniert beantworten zu können.

#### Umsetzungsverantwortung

- AustriaTech

#### Wichtigste Kooperationspartner

- BMK

#### Grundlagen und Instrumente

- Vereinbarung zwischen BMK und AustriaTech

#### Zeitraum der Umsetzung

- Q4 2022: Leitstelle nimmt ihre Arbeit auf
- Q2 2023ff: Erste Umsetzungsschritte abgeschlossen, sukzessive Erweiterung der Instrumente und Agenden

#### Wirkungsebenen

- Kommunikation
- Kooperation



## **M34 – Aktualisierung Broschüre „Wie lade ich mein Elektroauto?“**

Flankierend zur Novelle des Wohnungseigentumsgesetzes (siehe Maßnahme M2) wird die Broschüre „Wie lade ich mein Elektroauto“ aktualisiert. Damit werden alle rechtlichen Änderungen kompakt und leicht verständlich aufbereitet, sowie mit weiteren nützlichen Vorlagen und Unterlagen ergänzt. Durch diese Broschüre soll die Nachrüstung von Ladeinfrastruktur in Bestandswohnbauten unterstützt werden.

### **Umsetzungsverantwortung**

- AustriaTech

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- BMJ

### **Grundlagen und Instrumente**

- Broschüre „Wie lade ich mein Elektroauto?“
- Wohnungseigentumsgesetz (WEG)

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Q1 2023: Die Broschüre wird aktualisiert

### **Wirkungsebenen**

- Kommunikation
- Infrastruktur

## **M35 – Brandsicherheit bei E-Fahrzeugen**

Beim Einsatz von Batterietechnologien und der besonderen Handhabung bei Unfällen mit Batteriebränden herrschen in Bezug auf E-Fahrzeuge noch Unsicherheiten. Generell ist die Sicherheit bei E-Fahrzeugen vergleichbar wie bei konventionellen Fahrzeugen, wie es auch im Informationsblatt zur Brandsicherheit bei E-Fahrzeugen<sup>13</sup> beschrieben wird. Offene Fragen gibt es jedoch noch bei den Prozessen rund um verunfallte E-Fahrzeuge. Daher wurde im Zero Emission Mobility Programm 2020 eine Forschungs- und Entwicklungsstudie zum Aufzeigen und Klären von sicherheitsrelevanten Fragen, wie zum Beispiel Bergung und Lagerung von batterieelektrischen Fahrzeugen bei Unfallsituationen, ausgeschrieben (siehe Maßnahme M25). Das daraus entstandene Projekt „Recover-E“<sup>14</sup> soll bis zum Projektende im Oktober 2022 Handlungsoptionen für das BMK und weitere betroffene Organisationen aufzeigen.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Projektkonsortium Recover-E

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- ASFINAG
- Klima- und Energiefonds
- AustriaTech

### **Grundlagen und Instrumente**

- F&E Dienstleistung im Rahmen des 1. Calls aus Zero Emission Mobility Implementation

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2020: Studie wurde ausgeschrieben
- 2021: Start der Arbeiten
- 2022: Studie ist fertig gestellt

### **Wirkungsebenen**

- Forschung/Innovation
- Kommunikation

---

13 BMK; 2021; Informationsblatt zur Brandsicherheit bei E-Fahrzeugen, [bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative\\_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/brandsicherheit-eFahrzeuge](https://bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/brandsicherheit-eFahrzeuge)

14 FFG; 2021; Recover-E, [projekte.ffg.at/projekt/4169077](https://projekte.ffg.at/projekt/4169077)

## **M36 – Faktencheck E-Mobilität**

Die Elektromobilität leistet einen essentiellen Beitrag für die Treibhausgasreduktion im Verkehrsbereich. Sie ist auch eine Chance, die Struktur des Transportsystems und unsere Mobilitätskultur zukunftsfit zu machen. In der Realität haben immer noch viele Bürgerinnen und Bürger, aber auch Betriebe Vorbehalte gegen die Elektromobilität:

- Woher soll der erneuerbare Strom für so viele Elektroautos kommen?
- Welche Umweltbelastung verursacht die Produktion der Batterien?
- Rechnet sich der Umstieg auf ein Elektroauto auch finanziell?

Zu diesen und vielen weiteren Fragen liefert der Faktencheck Elektromobilität Antworten und will die viel diskutierte Zukunft der Mobilität und die Rolle der Elektroautos aus Klimaschutzperspektive und aus Sicht der Nutzer:innen mit aktuellen Zahlen, Daten und Analysen erläutern und einen Beitrag zur öffentlichen Diskussion leisten. Der Faktencheck E-Mobilität ist 2017 das erste Mal erschienen und wird 2022 neu aufgelegt.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Projektkonsortium Faktencheck E-Mobilität

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- Klima- und Energiefonds

### **Grundlagen und Instrumente**

- KLIEN Programm Nachhaltige Mobilität in der Praxis

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Q2 2022: Aktualisierung

### **Wirkungsebenen**

- Bewusstseinsbildung

## **M37 – Ökobilanz zu alternativen Fahrzeugen**

Für den Vergleich von Umwelteffekten von konventionellen und alternativen Fahrzeugen ist neben dem Fahrbetrieb auch die Betrachtung der Fahrzeug- und Energieproduktion erforderlich. Dies wird für PKW regelmäßig vom österreichischen Umweltbundesamt mittels Ökobilanzierung untersucht. 2022 erfolgt erstmals auch die Ökobilanzierung für LKW und Busse.

### **Umsetzungsverantwortung**

- Umweltbundesamt

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK

### **Grundlagen und Instrumente**

- BVergG 2018

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Q2 2022: Fertigstellung

### **Wirkungsebenen**

- Bewusstseinsbildung

## **M38 – Abgefahren! Die infografische Novelle zur Verkehrswende – Österreichische Edition**

„Abgefahren!“ Die infografische Novelle zur Verkehrswende – Österreich Edition - liefert 66 Fakten für den Umstieg auf nachhaltige Verkehrssysteme. In der Broschüre wird der Weltraumhund Rudi und seine Familie auf eine Lernreise zur Verkehrswende geschickt. Das Projekt beruht auf der deutschen Version der Broschüre „Abgefahren!“ von Agora Verkehrswende und Ellery Studio und wurde an die österreichischen Begebenheiten angepasst. Durch das innovative Format sollen mehr Menschen für das Thema begeistert werden.

### **Umsetzungsverantwortung**

- BMK

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- Umweltbundesamt
- Agora Verkehrswende
- Ellery Studio

### **Grundlagen und Instrumente**

- Abgefahren! Die infografische Novelle zur Verkehrswende

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Q4 2022: geplante Veröffentlichung

### **Wirkungsebenen**

- Kommunikation
- Kooperation

## 4.9 Kooperationen und Partnerschaften

### M39 – Internationaler Austausch und Wissenstransfer

Neben der Umsetzung der Maßnahmen auf nationaler Ebene ist ein internationaler Austausch insbesondere mit den österreichischen Nachbarstaaten sowie weiteren Vorzeigeregionen in Hinblick auf die Mobilitätswende essenziell. Durch den Austausch soll der Wissenstransfer verstärkt und aktiv vorangetrieben werden, um voneinander zu lernen, Synergiepotenziale zu erhöhen und grenzüberschreitende Maßnahmen koordiniert umzusetzen. Dazu wird von der österreichischen Leitstelle für Elektromobilität ein Konzept für einen regelmäßigen und koordinierten europäischen Austausch mit Fokus auf den DACH-Raum entwickelt (siehe Maßnahme M33).

#### Umsetzungsverantwortung

- AustriaTech

#### Wichtigste Kooperationspartner

- Verwaltungen und Agenturen europäischer Staaten, insbesondere im DACH-Raum
- BMK

#### Grundlagen und Instrumente

- –

#### Zeitraum der Umsetzung

- Ende 2022: Konzept ist entwickelt

#### Wirkungsebenen

- Kommunikation
- Kooperationen

## **M40 – Partnerschaften und laufender strategischer Austausch**

Durch zielgerichtete Partnerschaften und einem laufenden strategischen Austausch mit Agenturen und öffentlichen Bedarfsträgern im fachlich thematischen Umfeld des BMK soll die Operationalisierung des Sofortprogramms Erneuerbarer Energie in der Mobilität vorangetrieben werden. Um eine strategisch operative Klammer über die Umsetzung der Maßnahmen zu bilden, wird ein Konzept erarbeitet, welche Stakeholder in diesen Austausch miteinbezogen werden sollen, welcher Formate es dafür bedarf und welche Inhalte besprochen werden. Dadurch soll eine laufende Abstimmung auf der Handlungsebene forciert und das BMK in seinen Tätigkeiten und Zielen bestmöglich unterstützt werden. Neben dem internationalen Austausch steht auch der nationale Austausch im BMK-Umfeld im Fokus der nationalen Leitstelle für Elektromobilität, weshalb diese Tätigkeiten in der Leitstelle gebündelt werden (siehe Maßnahme M33).

### **Umsetzungsverantwortung**

- AustriaTech

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- ASFINAG
- E-Control
- Österreichische Energieagentur (AEA)
- Umweltbundesamt
- Weitere Unternehmen im BMK-Umfeld

### **Grundlagen und Instrumente**

- –

### **Zeitraum der Umsetzung**

- Ende 2022: Konzept für laufenden strategischen Austausch erstellt

### **Wirkungsebenen**

- Kommunikation
- Kooperationen

## **M41 – Austrian Automotive Transformation Platform**

Die Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP) wurde im Rahmen des Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK als neues innovatives Dialogformat eingerichtet. Durch die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Verkehrs sieht sich die Automobil- und Zulieferindustrie mit einem grundlegenden Strukturwandel konfrontiert. Diese neuen Herausforderungen bedürfen eines Austausches über die gesamte Wertschöpfungskette, weshalb die AATP ein Beschleuniger für die Transformationsphase sein wird. Die AATP wird als Plattform der involvierten Organisationen aufgebaut, um alle Akteur:innen miteinander zu vernetzen und gemeinsam abgestimmte Maßnahmen zu erarbeiten.

### **Umsetzungsverantwortung**

- accilium GmbH

### **Wichtigste Kooperationspartner**

- BMK
- BMAW
- Klima- und Energiefonds

### **Grundlagen und Instrumente**

- Mobilitätsmasterplan 2030

### **Zeitraum der Umsetzung**

- 2021: Kickoff hat stattgefunden
- 2022ff: Weiterführung

### **Wirkungsebenen**

- Kooperationen



# 5 Monitoring

Die Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 wird auf zwei Ebenen bewertet. Das Monitoring der Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans 2030 bildet die Basis, welche um das Monitoring der Maßnahmen in den jeweiligen Fachstrategien ergänzt wird.

Die erste Ebene des Monitorings wird jährlich im Rahmen des sogenannten Now-Cast-Berichts erfolgen. Der Now-Cast Bericht oder Nahzeitprognose ist eine erste Abschätzung der Treibhausgasemissionen für das vorangegangene Jahr. Mit dem Zusatzkapitel im Now-Cast Bericht wird diese Abschätzung nun durch den Bericht über die Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans 2030 erweitert. Hierfür werden jährlich relevante und aussagekräftige Indikatoren für den Verkehrssektor zusammengestellt und laufend erweitert. Somit wird eine bessere Entscheidungsgrundlage geschaffen, auf deren Basis dann – bei Bedarf – zielgerecht nachgesteuert werden kann.

Die zweite Ebene des Monitorings betrifft die jeweiligen Fachstrategien. Zeitgleich zum übergeordneten Monitoring, wird die Umsetzung der in den Fachstrategien verankerten Maßnahmen erhoben und bewertet. Für das Monitoring des Sofortprogramms Erneuerbare Energie in der Mobilität überprüft die AustriaTech, gemeinsam mit dem BMK, im Juni jedes Jahres die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen.





