

Annex

In Erfüllung der österreichischen Umsetzungsverpflichtung von

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

Artikel 3 – Nationaler Strategierahmen

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)
in Zusammenarbeit mit

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
(BMLFUW)

Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW)

Burgenland
Kärnten
Niederösterreich
Oberösterreich
Salzburg
Steiermark
Tirol
Vorarlberg
Wien

Österreichischer Städtebund
Österreichischer Gemeindebund

Wien, November 2016

Der Annex zum österreichischen Nationalen Strategierahmen "Saubere Energie im Verkehr" gibt Detailinformationen zu den im Hauptdokument dargestellten rechtlich-strategischen Rahmenbedingungen sowie zum Status Quo der Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe im Verkehr, der entsprechenden Infrastruktur und bereits existierenden Maßnahmen der öffentlichen Hand in Österreich.

Die Struktur des Dokuments folgt dem Nationalen Strategierahmen. Zusätzliche Informationen werden zum einleitenden Abschnitt 1 und zur Status-Quo-Beschreibung in Abschnitt 2 gegeben.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung: Hintergrundinformationen.....	1
1.1	Österreich braucht eine Mobilitätswende.....	1
1.2	Rechtlich-strategische Vorgaben üben Handlungsdruck aus.....	3
2	Status quo: Detailinformationen.....	8
2.1	Stand der Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe im Verkehr.....	8
2.2	Stand des Infrastrukturaufbaus für alternative Kraftstoffe.....	9
2.3	Bestehende Anreize und Maßnahmen der öffentlichen Hand.....	11
2.3.1	Rechtliche Maßnahmen.....	11
2.3.2	Politische Maßnahmen.....	15
2.3.2.1	Steuern & Gebühren.....	15
2.3.2.2	Kaufanreize.....	17
2.3.2.3	Beschaffung.....	28
2.3.2.4	Nichtfinanzielle Anreize.....	29
2.3.2.5	Technische und administrative Verfahren.....	30
2.3.3	Infrastrukturaufbau und Produktionsanlagen.....	31
2.3.4	Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration.....	32

1 Einleitung: Hintergrundinformationen

1.1 Österreich braucht eine Mobilitätswende

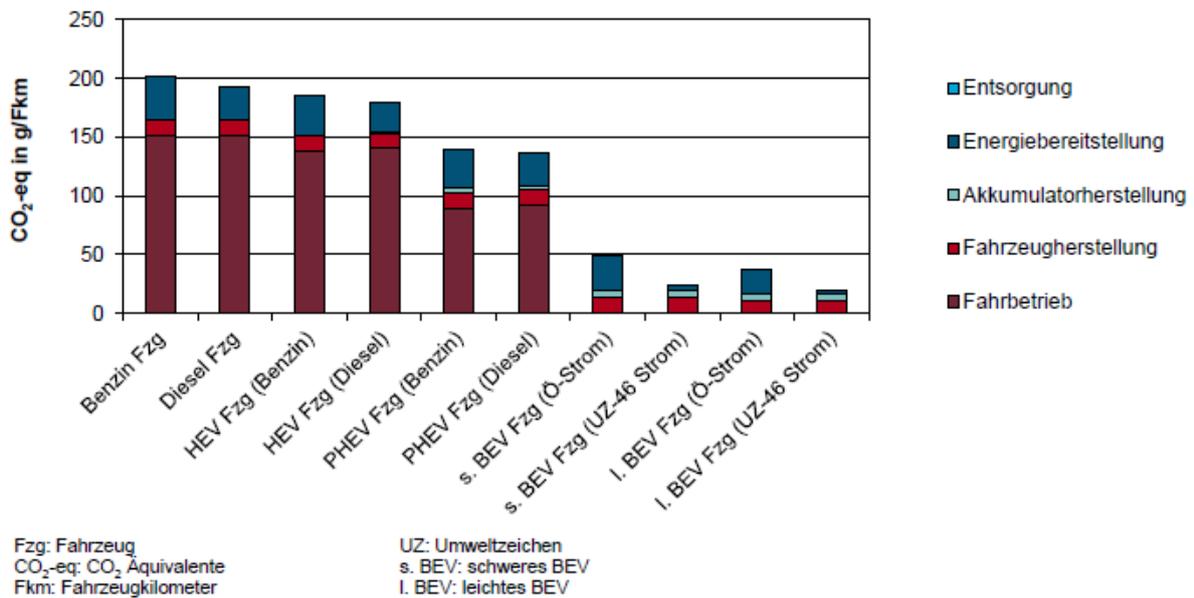
Tabelle 1: Übersicht über die infrastrukturelevanten Kraftstoffe gemäß RL 2014/94/EU

Kraftstoff/Energiequelle	Beschreibung
Elektrizität	<p>Elektrisch betriebene Fahrzeuge verfügen neben Brennstoffzellenfahrzeugen (siehe Wasserstoff) über das Potential, neben der vollständigen lokalen Emissionsfreiheit auch CO₂-neutral im Betrieb zu sein. Voraussetzung dafür ist, dass der Fahrstrom aus erneuerbaren Energien generiert wird. Österreich ist in der bevorzugten Lage, schon heute rund 70 % der elektrischen Energie aus erneuerbaren Quellen zu erzeugen. Parallel zur Energiewende im Verkehr wird auch im Stromsektor die Erneuerbaren-Quote weiter steigen und somit zu einer noch weiter verbesserten Klimabilanz der batterieelektrischen Fahrzeuge beitragen.</p>
Erdgas CNG (compressed natural gas) (komprimiertes Erdgas)	<p>Erdgas wird mit einem Druck von ca. 200 bar in Druckbehältern mitgeführt und in optimierten Ottomotoren verbrannt, wobei das Entwicklungspotenzial dieser gasbefeuelten Motoren technologisch noch nicht ausgeschöpft ist. Die im Erdgasfahrzeug eingebauten Spezialtanks werden nach strengsten Sicherheitsrichtlinien gebaut und unter extremen Bedingungen getestet. Sie speichern das Gas mit einem Druck von ca. 200 bar und reduzieren somit das Volumen auf etwa 1/200. Für besondere Sicherheit sorgen auch eine Reihe von Zusatzeinrichtungen, wie z.B. Ventile, die im Falle eines Feuers einen überhöhten Druckaufbau verhindern, sowie regelmäßige Überprüfungen und Notabschaltventile.</p> <p>Erdgas bzw. CNG ist unter den fossilen Treibstoffen am umweltfreundlichsten. CNG ist emissionsarm - der CO₂ -Ausstoß wird im Vergleich zu herkömmlichen Treibstoffen um bis zu 20 % reduziert, außerdem wird der Ausstoß von Partikeln beinahe vollständig vermieden und auch die gesundheitsschädlichen Stickoxidemissionen auf ein Minimum reduziert. Erdgas kann sehr hoch verdichtet werden, was wiederum die Leistung steigert. Wegen der hohen Oktanzahl (ROZ = Research-Oktan-Zahl) von 125 (gegenüber von 95 oder 98 bei Benzin) erfolgt die Verbrennung des Treibstoffs im Motor deutlich effizienter.</p>
Erdgas LNG (liquefied natural gas) (Flüssigerdgas)	<p>Als Flüssigerdgas wird durch Abkühlung auf -161 bis -164 °C verflüssigtes Erdgas bezeichnet. LNG weist nur etwa ein Sechshundertstel des Volumens von gasförmigem Erdgas bei Atmosphärendruck auf, womit sich seine volumetrische Energiedichte um ein Vielfaches erhöht. LNG hat trotz seiner fossilen Herkunft technische (bspw. weniger Lärm zwecks Nachtfahrten von LKW zur Belieferung von Nahversorgern) und umweltrelevante (z.B. schadstoffärmer) Vorteile. Im Vergleich zu Diesel werden bei der Verwendung von LNG SOX - Emissionen und Feinstaub um fast 100 %, NO_x -Emissionen um ca. 80-90 % und der CO₂ - Ausstoß um fast 20 % reduziert. Darüber hinaus kann LNG ein Bestandteil eines stärker diversifizierten Treibstoffportfolios sein.</p> <p>Der standardmäßige Transportweg von LNG wird über Pipelines von der Erdgas-Förderstätte zu einem speziell angefertigten LNG-Terminal in einem Hafen sichergestellt. Bislang spielt die Beförderung von LNG über Pipelines nur eine unbedeutende Rolle, da insbesondere für die aufwändige Verflüssigung etwa 10 bis 25 % des Energieinhaltes des Gases benötigt werden. Falls die zu überbrückenden Entfernungen zwischen Erdgasquelle und Verbraucher nicht zu weit (unter 2.500 km) sind, ist der Transport per Erdgas-Pipeline als verdichtetes Erdgas (CNG) wirtschaftlicher.</p>
Wasserstoff	<p>Wasserstoff ist wie elektrischer Strom kein Primärenergieträger, sondern muss erst unter Energieverlusten aus anderen Energiequellen umgewandelt werden. Er verursacht keine schädlichen Emissionen, insbesondere kein Kohlendioxid (CO₂), und ist nachhaltig, sofern er aus erneuerbaren Energien wie Wind, Sonne oder Biomasse gewonnen wird. Bisher wird Wasserstoff aus wirtschaftlichen Gründen vorwiegend aus fossilen Energieträgern gewonnen.</p> <p>Konzepte für zukünftige Wasserstoffwirtschaften sehen zumeist die Wasserstoffgewinnung aus erneuerbaren Energien vor, womit eine Wasserstoffwirtschaft emissionsfrei sein könnte. Aufgrund seiner ökologischen sowie volkswirtschaftlichen Bedeutung und der nationalen</p>

Wertschöpfungskette kann Wasserstoff langfristig ein bestimmender Energieträger im mobilen als auch im stationären Bereich sein. Neben seiner Vielseitigkeit in Bezug auf Produktion und Nutzung im Energiesektor, kann bspw. auch die stahlerzeugende Industrie zur Senkung ihrer CO₂-Bilanz von Wasserstoff Gebrauch machen.

Im Vergleich des Kraftstoffs Elektrizität in der Anwendung im PKW zu konventionellen Benzin/Diesel PKWs zeigt sich, dass Elektrofahrzeuge in allen betrachteten umweltrelevanten Parametern signifikant besser abschneiden. Dieser Vorteil kann laut Umweltbundesamt bei einer Stromversorgung aus erneuerbaren Energieträgern noch deutlicher ausfallen. Ein Ergebnis dieser Ökobilanz-Studie ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Gesamte Treibhausgasemissionen (CO₂-Äquivalent) von PKW¹



¹ Umweltbundesamt 2015

1.2 Rechtlich-strategische Vorgaben üben Handlungsdruck aus

Tabelle 2: Rechtlich-strategische Grundlagen für eine Mobilitätswende

Relevante Verordnungen, Verträge, Strategien	Hauptinhalt / -ziele bzw. relevante Inhalte für die Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe im Verkehr
UN-Ebene	
Übereinkommen von Paris (Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen) - Verabschiedung am 12.12.2015 auf der UN-Klimakonferenz in Paris. Unterzeichnung durch 175 Staaten im April 2016. Ratifizierung durch den österreichischen Nationalrat am 8.7.2016. Inkrafttreten am 04.11.2016.	Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2°C über dem vorindustriellen Niveau, wenn möglich auf 1,5°C. Verpflichtung der Vertragsparteien auf gesamtwirtschaftliche Emissionsreduktionsziele mit dem Ziel einer weitgehenden Dekarbonisierung des Weltwirtschaftssystems.
EU-Ebene	
Verordnungen	
Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue PKW (2009), angepasst durch Verordnung (EU) Nr. 333/2014 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO ₂ -Emissionen neuer PKW (2014)	Bis 2021 dürfen Neuwagen einer Herstellerflotte im Durchschnitt nicht mehr als 95 Gramm CO ₂ pro Kilometer ausstoßen (besondere Boni für Elektrofahrzeuge) – bis 2015 max. 130 g CO ₂ /km.
Verordnung (EG) Nr. 510/2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge (2011)	CO ₂ -Emissionsdurchschnitt für neue leichte Nutzfahrzeuge von 175g CO ₂ /km bis 2015 und 147g CO ₂ /km bis 2020.
Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Leitlinien, 2013)	Förderung eines CO ₂ -armen Verkehrs und eines umweltfreundlichen, kosteneffizienten, sicheren, nutzerfreundlichen Verkehrs.
Richtlinien	
Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa	Definition und Festlegung von Luftqualitätszielen zur Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt. Sanktionen bei Nicht-Einhaltung (Umsetzung in Österreich via Immissionsschutzgesetz – Luft).
Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (<i>in Überarbeitung</i>)	Energie- und Umweltauswirkungen (Energieverbrauch, CO ₂ -Emissionen, Schadstoffemissionen) beim Kauf von Straßenfahrzeugen durch öffentliche Betreiber zur Förderung des Marktes für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge (Umsetzung in Österreich via Bundesvergabegesetz – Anpassung der allgemeinen Bestimmungen über die Ausschreibung).
Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (<i>in Überarbeitung im Hinblick auf Zielhorizont 2030</i>)	Marktanteil von 10 % erneuerbaren Energieträgern bei Verkehrskraftstoffen bis 2020 (Umsetzung in Österreich via Kraftstoffverordnung 2012).
Richtlinie 2012/27/EU zur Energieeffizienz	20% Energieeffizienzverbesserung bis 2020. Nutzung der erheblichen Potenziale verstärkter Energieeinsparungen in Gebäuden, im Verkehr, bei Produkten

	und Prozessen (Umsetzung in Österreich via Energieeffizienzgesetz).
Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe	Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr und der Abhängigkeit vom Erdöl durch Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für Maßnahmen zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Umsetzung in Österreich bis 18.11.2016)
Richtlinie 2015/1513 (ILUC-Richtlinie)	Begrenzung des Anteils von Energie aus Biokraftstoffen der ersten Generation auf höchstens 7 % des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor in den Mitgliedsstaaten bis 2020.
Legislativvorschläge	
Vorschlag der Europäischen Kommission zur Festlegung verbindlicher nationaler Ziele für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen (2021-2030) auf Grundlage des Europäischen Klima- und Energierahmens für 2030 (Schlussfolgerungen des europäischen Rates, 23./24.10.2014)	Lastenverteilungsverordnung, die verbindliche nationale Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021-2030 in den nicht unter das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) fallenden Wirtschaftssektoren festsetzt. Die Sektoren Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Verkehr sind für nahezu 60 % der Gesamtemissionen der EU im Jahr 2014 verantwortlich. Der Verkehr in Österreich verursacht 45 % der Nicht-EHS-Emissionen. Für Österreich wird ein CO ₂ -Reduktionsziel von -36 % vorgeschlagen. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2499_de.htm
Strategische Leitlinien	
Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität KOM(2016)501	Festlegung von Leitprinzipien für die Mitgliedsstaaten für einen Übergang zu emissionsarmer Mobilität sowie Ankündigung geplanter Initiativen der Kommission. Die wichtigsten Elemente der Strategie umfassen: <ul style="list-style-type: none"> - Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems - Raschere Einführung emissionsarmer alternativer Energieträger im Verkehrssektor - Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen Angekündigt werden u.a. verbindliche CO ₂ -Normen für LKW, Stadtbusse und Fernbusse.
Energieunion KOM(2015)080: Rahmenstrategie für eine krisenfeste europäische Energieunion mit einer zukunftsweisenden Klimaschutzstrategie und Umsetzungsmechanismus	Ziel ist der Übergang zu einer nachhaltigen, kohlenstoffarmen und umweltfreundlichen Wirtschaft. Die Energieunion umfasst fünf Dimensionen: <ul style="list-style-type: none"> - Sicherheit der Energieversorgung - Integrierter Binnenmarkt - Energieeffizienz - Umstellung auf eine Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen - Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit Da auf den Verkehrssektor mehr als 30 % des Endenergieverbrauchs in Europa fallen, soll ein energieeffizienter Verkehrssektor mit geringen CO ₂ -Emissionen entstehen. Umsetzung u.a. mit nationalen Klima- und Energieplänen zur Erreichung der Ziele zur Reduktion der Treibhausgase im Jahr 2030, Ausbau erneuerbarer Energien und Steigerung der Energieeffizienz.
Europäische Strategie für alternative Kraftstoffe KOM(2013)017	Ziel ist die Durchbrechung der Abhängigkeit vom Erdöl mittels einer umfassenden Strategie für alternative Kraftstoffe und eines Fahrplans für die Umsetzung bei allen Verkehrsträgern, um einen Langzeitrahmen für die Politik zu ermöglichen, um Orientierungen für die technologische Entwicklung und Investitionen in die Verbreitung dieser Kraftstoffe zu geben und Vertrauen bei den Verbrauchern aufzubauen. Richtlinie 2014/94/EU war als Legislativvorschlag Teil des Pakets „Saubere Energie für den Verkehr“, dessen Kernelement die Strategie

	ist.
Weißbuch Verkehr KOM(2011)144	<p>Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum mit dem Ziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehr um 60% bis 2050. Bezüglich der Entwicklung und Einführung neuer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme werden zwei Ziele genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener PKW“ im Stadtverkehr bis 2030; vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050; Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030 - Anteil CO₂-emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40 % bis 2050
Österreich	
Gesamtverkehrsplan 2012	<p>Elektromobilität als Baustein für ein modernes und effizientes Gesamtverkehrssystem. Dabei geht es um mehr, als den Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor zu ersetzen. Elektromobilität wird dazu beitragen, den Verkehr effizienter und umweltfreundlicher zu machen, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> - als Teil einer kombinierten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und umweltfreundlichen Fahrzeugen im Individualverkehr, - in Verbindung mit effizienten und erneuerbaren Energiequellen, - eingebettet in ein intelligentes und intermodales Gesamtverkehrssystem.
Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich 2012	<p>Mit dem von der Bundesregierung 2012 beschlossenen interministeriellen Umsetzungsplan Elektromobilität will die österreichische Verkehrspolitik der Elektromobilität technologieneutral zum Durchbruch verhelfen.</p> <p>Der vom Ministerrat beschlossene Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich, der 65 Maßnahmen definiert, beschreibt beispielsweise die Schritte zur Markteinführung und die Etablierung eines Anreizsystems, um Bewusstsein für neue Mobilitätslösungen zu schaffen und positive Umwelteffekte zu maximieren</p>
In Ausarbeitung: Integrierte Energie- und Klimastrategie	<p>Ziel ist die Erstellung einer integrierten Energie- und Klimastrategie, die einen Rahmen für die zukünftige Ausrichtung der öst. Energie- und Klimapolitik geben soll. Die Zielsetzungen leiten sich aus den entsprechenden EU-Vorgaben ab, insbesondere auch der zukünftigen Lastenverteilung im Nicht-Emissionshandel (Effort Sharing).</p> <p>Am Beginn des Prozesses wurde ein Grünbuch erstellt, das die Grundlage für eine informierte und faktenbasierte Diskussion über eine integrierte Energie- und Klimastrategie darstellen soll. Es analysiert die bestehende Situation in Bezug auf CO₂-Emissionen, Energieverbrauch und Energieaufbringung in Österreich und vergleicht existierende Szenarien für eine zukünftige Entwicklung. Bis November 2016 läuft noch ein Konsultationsprozess zum Grünbuch zur breiten Einbindung aller Stakeholder.</p>

In den Bundesländern werden alternative Kraftstoffe im Verkehr vorrangig im Rahmen von Elektromobilitätsstrategien oder als Teil übergeordneter Mobilitätsstrategien behandelt.

Tabelle 3: Länder-Strategien zu alternativen Kraftstoffen im Verkehr (Stand Juni 2016)

Bundesland	Beschreibung	Quelle
Neu 2016 Kärnten	Ziele für Kärnten wurden im bereits 2014 veröffentlichten Energiemasterplan veröffentlicht, der für den Verkehr das ambitionierte Ziel einer CO ₂ -freien Mobilität bis 2035 definiert. Dies umfasst sowohl die Förderung des Öffentlichen Verkehrs, Radfahrens und von Fußwegen als auch den Umstieg auf alternativ betriebene individuelle (Auto-)Mobilität. Flankiert wird der Masterplan ab 2016 mit einer eigenen Mobilitätsstrategie, die auf Elektromobilität als Teil des Gesamtverkehrsystems setzt. Der MoMaK 2035 (Mobilitäts-Masterplan für Kärnten) wurde im Juli 2016 von der Landesregierung vorgestellt.	http://www.mobilitaetsmasterplankaernten.at/306626_DE
NEU 2016 Salzburg	Eine dezidierte Elektromobilitätsstrategie gibt es in Salzburg nicht. Erarbeitet wurde 2015 das Landesmobilitätskonzept "Salzburg mobil 2016 - 2025", welches die Strategien für nachhaltige Mobilität und die verkehrspolitischen Maßnahmen des Landes festlegt. Ziel ist eine Verringerung von Luftschadstoffen sowie eine Reduzierung der CO ₂ -Emissionen gemäß der Klima- und Energiestrategie 2050. Besonders gefördert werden nichtfossile Antriebsarten sowohl im öffentlichen als auch im Individualverkehr. 10.000 E-Fahrzeuge sollen fossil betriebene Kraftfahrzeuge ersetzen. Das Konzept wurde im September 2016 seitens der Landesregierung beschlossen. Eine eigene Strategie zu alternativen Kraftstoffen wurde darin angekündigt.	https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/salzburgmobil
NEU 2016 Steiermark	Für Herbst 2016 hat das Land eine Klima- und Energie Strategie Steiermark (KESS 2030) angekündigt, die den Klimaschutzplan und die Energiestrategie 2025 zusammenführen und rechtlich verankern soll. Die Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030 als ein Teilaspekt von KESS 2030 wurde Anfang Oktober 2016 vorgestellt. Die Landesstrategie unterteilt sich in zwei Phasen. Phase 1 bis zum Jahr 2020 unterstützt den Umstieg auf Elektromobilität insbesondere bei öffentlichen und betrieblichen Flotten sowie bei Privatpersonen. Für diese Phase liegt ein Umsetzungsprogramm mit 21 Maßnahmen in vier Handlungsschwerpunkten vor: - Vorbildfunktion des öffentlichen Bereichs. - Rechtliche Rahmenbedingungen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. - Unterstützung des Infrastrukturaufbaus und der Fahrzeugbeschaffung. - Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Vernetzung der Akteure.	http://www.energie.steiermark.at/cms/beitrag/12530147/132798639
NEU 2015 Vorarlberg	Vorarlberg, mit dem VLOTTE-Pilotprojekt bereits 2008 zur ersten Modellregion für Elektromobilität in Österreich erklärt, verabschiedete im Oktober 2015 eine Elektromobilitätsstrategie. Darin enthalten sind 32 Maßnahmen zur Forcierung der Elektromobilität mit Schwerpunkten im Öffentlichen Verkehr, bei Zweirädern, Ladeinfrastruktur und spezifischen PKW-Anwendungen. Angeschafft werden sollen 20 Elektrobusse im Verkehrsverbund. Darüber hinaus sollen bis 2020 10.000 Kfz mit elektrischem Antrieb in Vorarlberg unterwegs sein. Der Strombedarf soll aus heimischer erneuerbarer Energie gedeckt werden. Eingebettet ist die Elektromobilitätsstrategie in das Verkehrskonzept Vorarlberg, die Energieautonomie Vorarlberg sowie die Radverkehrsstrategie Vorarlberg.	http://www.energieautonomie-vorarlberg.at/de/elektromobilitaetsstrategie-2020

<p>NEU 2015 Wien</p>	<p>Im September 2015 vom Gemeinderat beschlossen detailliert die Elektromobilitäts-Strategie der Stadt Wien Grundsätze, Ziele und Maßnahmen Wien zur Forcierung der Elektromobilität bis zum Jahr 2025. Dabei betont die Stadt den Vorrang des öffentlichen Verkehrs. Ladestationen sollen weiterhin nur im halböffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Der Fokus der Elektromobilitäts-Strategie liegt vor allem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf Maßnahmen zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten sowie - auf dem Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur. <p>In Wien sollen im Jahr 2025 mindestens 10% aller Autofahrten elektrisch erfolgen. Weiter gelten die Ziele der bereits 2014 beschlossenen Rahmenstrategie Smart City Wien, die bei Mobilität u.a. folgende Zielsetzungen definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bis 2030 soll ein größtmöglicher Anteil MIV entweder verlagert oder mit neuen Antriebstechnologien (wie Elektromobilität) erfolgen. - Bis 2050 soll der gesamte motorisierte IV innerhalb der Stadtgrenzen ohne konventionelle Antriebstechnologien erfolgen. <p>Neuer Ansprechpartner zur Erarbeitung und Umsetzung eines konkreten Infrastrukturkonzepts ist seit Frühjahr 2016 die MA 33.</p>	<p>https://www.wien.gv.at/stadtentwick-lung/studien/pdf/b008435.pdf</p>
<p>ANGEKÜNDIGT 2016 TIROL</p>	<p>Für 2016 angekündigt wurde unter dem Motto "So fährt Tirol 2050" eine Elektromobilitätsstrategie des Landes Tirol. Neben der Untersuchung von Technologietrends soll ein Anreizsystem ausgearbeitet werden. Tirol will bis 2050 energieautonom sein. Die Elektromobilitätsstrategie soll im 2. HJ 2016 fertiggestellt werden.</p>	<p>https://www.tirol.gv.at/meldungen/meldung/artikel/regierungsklausur-1/</p>
<p>Burgenland</p>	<p>Eine Elektromobilitätsstrategie hat das Burgenland nicht, jedoch ist Ziel der 2015 neu angetretenen Regierung, die E-Mobilität im gesamten Burgenland zu steigern. Die Energiestrategie Burgenland 2020 (2013) sieht den Umstieg auf Elektromobilität als wesentlich. Auch die Gesamtverkehrsstrategie des Landes (2014) gibt eine verstärkte Berücksichtigung vor.</p>	<p>http://www.tobgld.at/uploads/tx_mddownloadbox/Energiestrategie_Burgenland_2020.pdf</p> <p>http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9_MB.pdf</p>
<p>Niederösterreich</p>	<p>Die 2014 verabschiedete Elektromobilitätsstrategie definiert folgende Ziele bis zum Jahr 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 % Elektromobilitätsanteil am PKW-Gesamtfahrzeugbestand - Reduktion des PKW-Individualverkehrs von 25.000 Menschen durch Elektromobilität - Bundesweit überdurchschnittliche Steigerungsraten von Wertschöpfung und Beschäftigung im Bereich Elektromobilität. 	<p>http://www.ecoplus.at/sites/default/files/niederoesterreichische_elektromobilitaetsstrategie-2014-2020-web.pdf</p>
<p>Oberösterreich</p>	<p>Oberösterreich hat keine Elektromobilitätsstrategie. Die Forcierung der E-Mobilität und umweltfreundlicher Antriebe und Kraftstoffe sind prioritäre Maßnahmen im Rahmen der für das Segment Verkehr definierten Ziele der oberösterreichischen Energiestrategie (2009). Es wird eine neue Energiestrategie erstellt, die u.a. auf den Aufbau öffentlicher und nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur abzielt.</p>	<p>http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/praes_energiezukunft2030.pdf</p>

2 Status quo: Detailinformationen

2.1 Stand der Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe im Verkehr

Tabelle 4: Neuzulassungen nach Fahrzeugarten, Kraftstoff bzw. Energiequelle (Stand Juli 2016)

Fahrzeugarten, Kraftstoffarten bzw. Energiequelle	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (Q1+Q2)
Personenkraftwagen Kl. M1	328.563	356.145	336.010	319.035	303.318	308.555	171.770
Benzin inkl. Flex-Fuel	159.740	159.027	143.325	134.276	126.503	122.832	68.262
Diesel	167.130	194.721	189.622	180.901	172.381	179.822	99.274
Elektro (BEV)	112	631	427	654	1.281	1.677	2.008
Erdgas CNG (monovalent & bivalent)	333	444	460	628	788	703	293
Plug-In Hybrid (PHEV)	k. A.	k. A.	k. A.	184	434	1.101	562
Wasserstoff (FCEV)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	3	9	0
Elektrofahrzeuge Neuzulassungen M1 (BEV, PHEV, FCEV)	112	631	427	838	1.718	2.787	2.570
Elektrofahrzeug-Anteil an Neuzulassungen M1	0,03%	0,18%	0,13%	0,26%	0,57%	0,90%	1,50%
Weitere reine Elektrofahrzeuge der Klassen L, M, N	1.225	979	1.400	791	876	930	689
Motorbikes/Trikes/Quadricycles (Kl. L)	1.206	923	1.094	585	672	651	571
Omnibusse Klasse M2 und M3	8	5	14	15	1	12	10
Lastkraftwagen Klasse N1 (< 3.5 to)	11	51	292	191	203	267	108
Lastkraftwagen Klasse N2, N3 (> 3.5 to)	0	0	0	0	0	0	0

Tabelle 5: Fahrzeugbestand nach Kraftstoffarten bzw. Energiequelle (Stand Juli 2016)

Kraftstoffarten bzw. Energiequelle	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (Q1+Q2)
Personenkraftwagen Kl. M1	4.441.027	4.513.421	4.584.202	4.641.308	4.694.921	4.748.048	4.793.759
Benzin inkl. Flex-Fuel	2.445.506	1.997.066	2.001.295	2.003.699	2.011.104	2.019.139	2.033.082
Diesel	1.988.079	2.506.511	2.570.124	2.621.133	2.663.063	2.702.922	2.730.693
Elektro (BEV)	353	989	1.389	2.070	3.386	5.032	7.151
Erdgas CNG (monovalent & bivalent)	k. A.	2.670	3.109	3.651	4.262	4.775	4.933
Plug-In Hybrid (PHEV)	k. A.	k. A.	k. A.	408	776	1.512	2.074
Wasserstoff (FCEV)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	3	6	12
Elektrofahrzeuge im Bestand M1 (BEV, PHEV, FCEV)	353	989	1.389	2.478	4.165	6.550	9.237
Elektrofahrzeuge - Veränderung gegenüber Vorjahr	58,3%	180,2%	40,4%	78,4%	68,1%	57,3%	-
Elektrofahrzeug-Anteil am Gesamtbestand M1	0,01%	0,02%	0,03%	0,05%	0,09%	0,14%	0,19%
Weitere reine Elektrofahrzeuge der Klassen L, M, N	3.217	4.024	5.120	5.594	6.067	6.532	7.221
Motorbikes/Trikes/Quadricycles (Kl. L)	3.034	3.772	4.565	4.835	5.116	5.324	5.895
Omnibusse Klasse M2 und M3	113	116	126	139	131	138	148
Lastkraftwagen Klasse N1 (< 3.5 to)	69	135	428	619	819	1.069	1.177
Lastkraftwagen Klasse N2, N3 (> 3.5 to)	1	1	1	1	1	1	1

2.2 Stand des Infrastrukturaufbaus für alternative Kraftstoffe

Abbildung 2: Öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge (Stand Juli 2016)

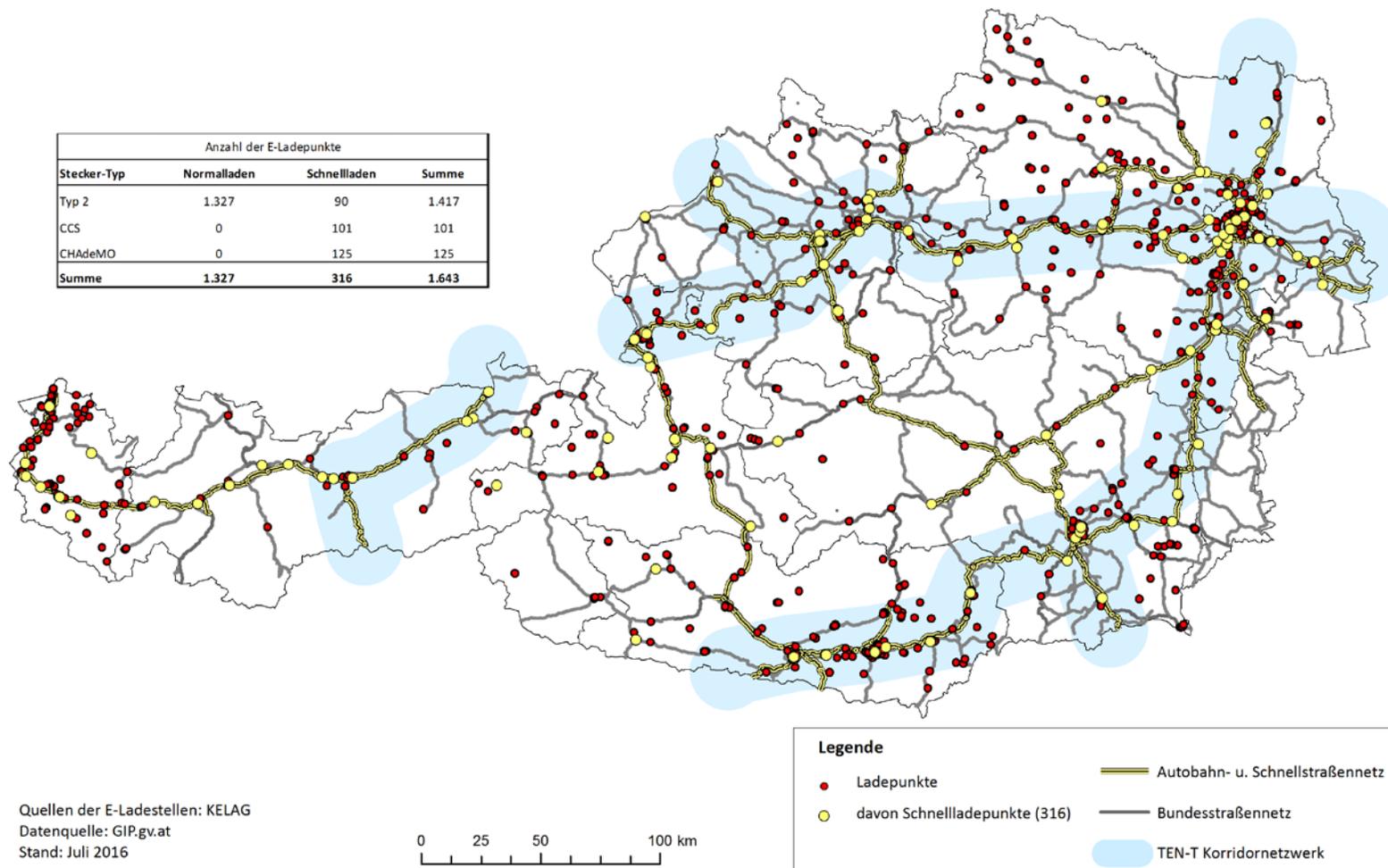
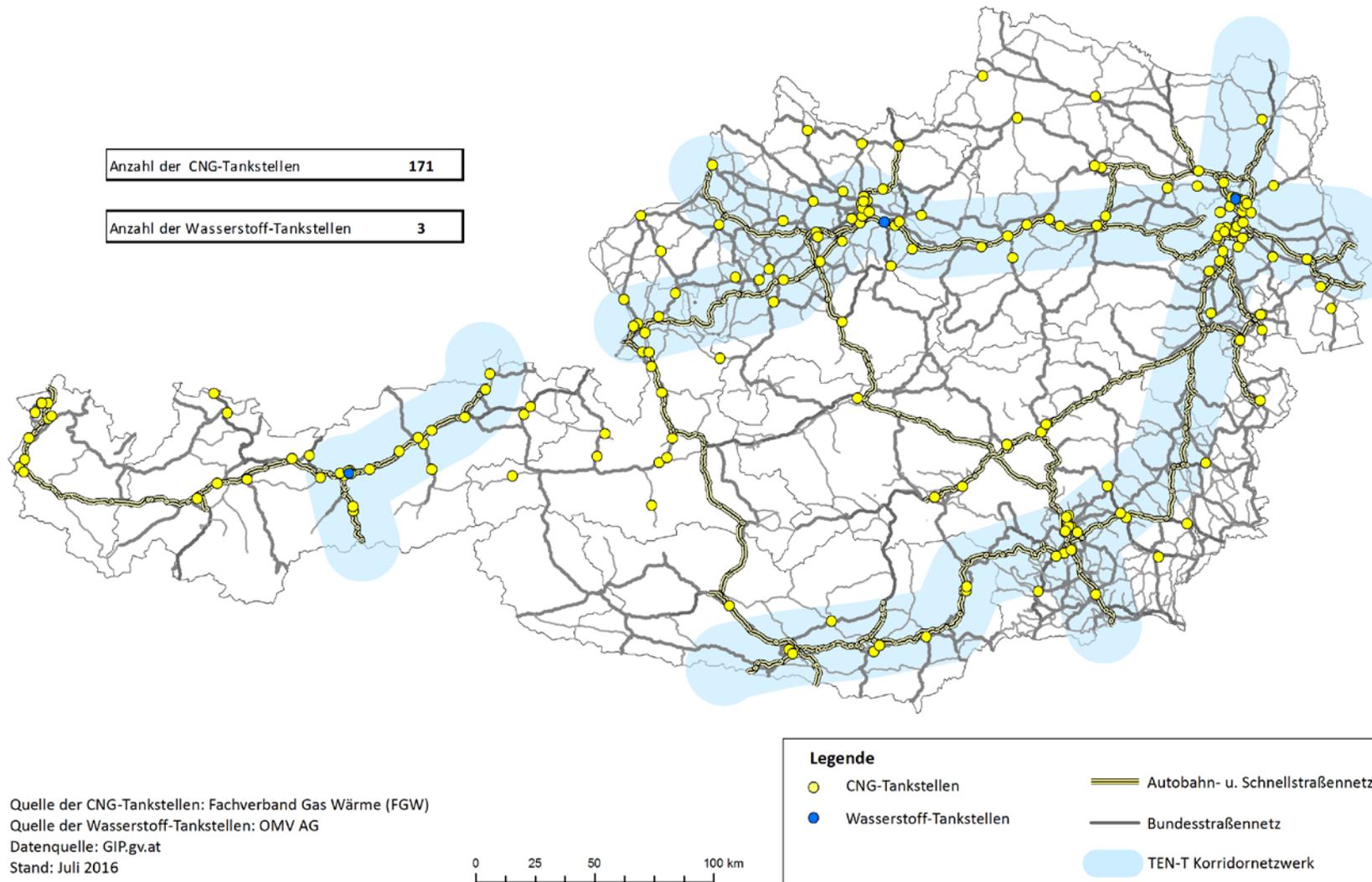


Abbildung 3: Öffentlich zugängliche CNG- und Wasserstofftankstellen (Stand Juli 2016)



2.3 Bestehende Anreize und Maßnahmen der öffentlichen Hand

2.3.1 Rechtliche Maßnahmen

Derzeit bereits umgesetzte rechtliche Maßnahmen zur Förderung alternativer Kraftstoffe im Verkehr bzw. dem Aufbau der entsprechenden Infrastruktur betreffen zu großen Teilen das Baurecht, welches in Österreich in die Kompetenz der Länder fällt. Im Baurecht können beispielsweise Bestimmungen zu Leerverrohrungen für den zukünftigen Markthochlauf der Elektromobilität vorgesehen werden (siehe Tabelle 6). Auch die baurechtliche Genehmigungspflicht von Ladeinfrastruktur ist in diesen Rechtsmaterien geregelt oder kann von ähnlichen Regelungen abgeleitet werden.

Im Zuge des Umsetzungsprozess zur Richtlinie 2014/94/EU wurde ein Leitfaden für den Genehmigungsprozess zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur entwickelt. Auszüge daraus werden unterhalb in Abbildung 4 dargestellt. Teil I zum baurechtlichen Status Quo wurde bereits veröffentlicht.²

Im Lauf des vergangenen Jahres wurden von den Bundesländern einige Erleichterungen umgesetzt. In Niederösterreich bspw. wurde im April 2016 das Genehmigungsverfahren vereinfacht. Ladestationen sind nur mehr meldepflichtig, nicht mehr anzeigepflichtig (LGBl. Nr. 37/2016). In Wien wurde im Februar 2016 klargestellt, dass in Garagen keine speziellen Abluftanlagen vorgesehen werden müssen, falls E-Ladestationen dort installiert werden. In der Steiermark wurde in einem Erlass vom 15.9.2015 festgehalten, dass gewerbliche E-Ladestationen zwar dem Gewerberecht unterliegen, es sich dabei aber per se um keine genehmigungspflichtigen Anlagen handelt.

² BMVIT, Bundesländer (2016), Leitfaden Genehmigungsverfahren Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/eTankstelle_Genehmigung_Leitfaden.pdf

Abbildung 4: Genehmigungsverfahren für Ladestationen nach Baurecht der Länder (Stand Juni 2016)

Bundesland	Derzeit angewendete Bauverfahren für E-Ladestationen *),**)	
	Im Freien	In Gebäuden / Garagen
NÖ	Ladepunkte und Ladestationen für beschleunigtes Laden sind meldepflichtig .	
	-	Zu berücksichtigen ist eine Hinweisbeschilderung „Laden verboten für E-Fahrzeuge mit Blei-Säure Traktionsbatterien“ gemäß Leitfaden (2015) http://www.ecoplus.at/sites/default/files/leitfaden-zur-errichtung-von-ladestationen-fuer-e-fahrzeuge.pdf
VBG	Einzelfallprüfung: Können, sofern sie nicht die Sicherheit oder Gesundheit von Menschen gefährden oder Nachbarn belästigen, als freie Bauvorhaben eingestuft werden.	
BGLD	Frei ohne Fundament Bewilligung falls mit Fundament	Frei
KTN	Frei	
W	Frei bei < 3m	Frei: Ausrüstung eines „normalen“ Stellplatzes mit einer Wallbox Anzeige: Ausrüstung von allgemeinen Stellplätzen mit E-Ladestationen (= Ladeplätze) Zu berücksichtigen ist in beiden Fällen eine Hinweisbeschilderung „Laden verboten für E-Fahrzeuge mit Blei-Säure Traktionsbatterien“ gemäß Schreiben der MA37 (2016) https://www.wien.gv.at/wohnen/baupolizei/pdf/stellplaetze-elektro.pdf
STMK	Frei	
T	Frei ohne Fundament Anzeige falls mit Fundament	Frei
SBG	Frei	Frei Bei Vorhaben mit größerer Ladeleistung sollte jedenfalls mit der Baubehörde Kontakt aufgenommen werden (Brandschutz)
OÖ	Frei	

*) Die Aufstellung dient der allgemeinen Orientierung. Jedenfalls wird empfohlen, Kontakt mit der Baubehörde aufzunehmen um abzuklären, ob für das gegenständliche Vorhaben eine Genehmigungspflicht besteht und ob Unterlagen beizubringen sind. AustriaTech übernimmt für die Richtigkeit und Vollständigkeit der gegenständlichen Informationen keine Haftung.

**) Grundsätzlich sollte eine technische Beschreibung der Ladestation (Installations-/ Betriebsanleitung) vom Elektrofachbetrieb zur Verfügung gestellt werden. Bei Vorhaben in Garagen sind Lagepläne und die genaue Situierung der Ladestation oftmals hilfreich, um bei Bedarf insbesondere brandschutztechnische Aspekte rasch abklären zu können.

Tabelle 6: Leerverrohrung & Ausrüstung in Gebäuden und Abstellanlagen für Ladeinfrastruktur

Bundesland	Beschreibung der Bestimmung
Burgenland	-
Kärnten	<p>Kärntner Bauordnung 1996 – i.d.F. LGBl. Nr. 31/2015</p> <p><u>§18, Abs. 5</u></p> <p>(5) Bei Vorhaben nach § 6 lit. a bis c hat die Behörde die Schaffung der nach Art, Lage, Größe und Verwendung des Gebäudes oder der baulichen Anlagen notwendigen Kinderspielplätze, Garagen, Stellplätze und Elektrotankstellen für Kraftfahrzeuge sowie die für Behinderte erforderlichen baulichen Vorkehrungen und die Voraussetzungen für Vorkehrungen für den Grundschutz durch Auflagen anzuordnen. Die Lage und Ausführung dieser Einrichtungen hat sich nach den örtlichen Erfordernissen zu richten. Kinderspielplätze haben nach ihrer Lage der Sicherheit der Kinder Rechnung zu tragen.</p> <p>Stellplatzrichtlinie Klagenfurt</p> <p><u>Berechnungsschlüssel Wohnungen (Leerverrohrung)</u></p> <p>Bei Wohnungen [...] sind bei 10 % der Stellplätze (mind. 1) die baulichen Vorkehrungen zur Herstellung von 230V/400V Stromanschlüssen zur Nutzung als Elektrotankstellen zu schaffen.</p> <p><u>Berechnungsschlüssel weitere Bauvorhaben (Vollausstattung)</u></p> <p>Bei Bauvorhaben (2. bis 28.) ist ab 21 Stellplätzen 1 Ladestation für Elektrofahrzeuge je angefangenen 100 Stellplätzen zu errichten und zu betreiben. Bei jeder Ladestation sind 2 Stellplätze farblich als Stellplätze für Elektroautos zu kennzeichnen.</p> <p>Bau- und Gewerbeauflagen - Abteilung Umweltschutz Klagenfurt</p> <p>Uel: Bei 10 % der zu errichtenden PKW Stellplätze (kaufmännisch ganzzahlig gerundet, mindestens 1 Stellplatz) sind die baulichen Vorkehrungen zur Herstellung von 230V/400V Stromanschlüssen zur Nutzung als Elektrotankstelle für Kraftfahrzeuge (Ladestrom bis 16A) in der Art zu schaffen, dass die finale Montage der Ladestationen bei Bedarf durch den Stellplatzbesitzer nicht als wesentliche Änderung bzw. Erweiterung eines elektrischen Betriebsmittels oder einer elektrischen Anlage im Sinne des Elektrotechnikgesetzes 1992 zu bewerten ist. (Dimensionierung der Hauptleitung, Leerverrohrung, Messeinrichtung, Datenleitung, Spannungsabgang im Verteiler)</p> <p>Es gelten die Anforderungen und Definitionen der ÖVE ÖNORM EN 61851-1.</p> <p>Uel1: PKW Stellplätze sind farblich (RAL 6018) als „Stellplätze für Elektroautos“ zu kennzeichnen. An diese Stellplätze angrenzend ist für jeweils zwei Stellplätze eine Ladestation für Elektrofahrzeuge (Stromtankstelle) laut ÖVE/ÖNORM EN 61851-1 mit einer Anschlussleistung bis 22kW (mindestens zwei Steckvorrichtungen Typ 2 laut IEC 62196-1) zu errichten und zu betreiben. Stellplatzschlüssel zur Vorschreibung der Auflage uel1 bei gew. Anlagen:</p> <p>1 Ladestation mit 2 ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 11-50 vorgeschriebenen Stellplätzen, 2 Ladestationen mit 4 ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 51-100 vorgeschriebenen Stellplätzen, 3 Ladestationen mit 6 ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 101-200 vorgeschriebenen Stellplätzen, 4 Ladestationen mit 8 ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 201-300 vorgeschriebenen Stellplätzen usw. (Ab 51 StPl. = 1 Ladestation und 1 weitere Ladestation je angefangenen 100 StPl.)</p>
Niederösterreich	<p>Niederösterreichische Bauordnung 2014, LGBl. Nr. 37/2016</p> <p><u>§64 – Ausgestaltung der Abstellanlagen für Kraftfahrzeuge</u></p> <p>(3) Bei Abstellanlagen in Gebäuden mit mehr als 12 Wohnungen ist Vorsorge zu treffen, dass pro angefangenen 10 Pflichtstellplätzen für Wohnungen zumindest ein Stellplatz nachträglich mit einem Ladepunkt (mindestens 3 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden kann (Leerverrohrungen, Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung, u. dgl.).</p> <p>(4) Bei allen anderen nicht öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 10 Pflichtstellplätzen ist Vorsorge zu treffen, dass pro angefangenen 10 Pflichtstellplätzen zumindest ein Stellplatz mit einem Ladepunkt (mindestens 3 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge oder pro angefangenen 25 Pflichtstellplätzen zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) ausgestattet werden kann.</p>

	<p>(5) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen ist Vorsorge zu treffen, dass pro angefangenen 10 Pflichtstellplätzen zumindest ein Stellplatz nachträglich mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden kann.</p> <p>(6) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen, die seit dem 1. Jänner 2011 bewilligt wurden, ist pro angefangenen 50 Pflichtstellplätzen bis zum 31. Dezember 2015 zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge auszustatten.</p> <p>(7) Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit mehr als 50 Pflichtstellplätzen, die seit dem 1. Jänner 2011 bewilligt wurden, ist pro angefangenen 25 Pflichtstellplätzen bis zum 31. Dezember 2018 zumindest ein Stellplatz mit einer Ladestation für beschleunigtes Laden (mindestens 20 kW Ladeleistung) für Elektrofahrzeuge auszustatten.</p> <p>(8) Öffentlich zugängliche Abstellanlagen gemäß Abs. 6 und 7 mit einer durchschnittlichen Abstelldauer der Fahrzeuge von mehr als 6 Stunden können anstatt mit je einer Ladestation für beschleunigtes Laden auch mit je 4 Ladepunkten mit einer Ladeleistung von mindestens je 3 kW ausgestattet werden.</p>
Salzburg	-
Steiermark	<p>Steiermärkisches Baugesetz – i.d.F.: LGBl Nr. 34/2015</p> <p><u>§ 92a – Ladestationen für Elektrofahrzeuge:</u></p> <p>(1) Bei der Errichtung von Einkaufszentren sowie bei Abstellanlagen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder von mehr als 50 Abstellplätzen sind zumindest je 50 Abstellplätze Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (z.B. Leerverrohrungen) vorzusehen.</p> <p>(2) Die Gemeinden sind berechtigt, durch Verordnung abweichend von Abs.1 die Zahl der Abstellplätze (erhöhend oder reduzierend) und/oder weitergehende Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder die volle Ausführung solcher Ladestationen festzulegen</p>
Tirol	-
Vorarlberg	-
Oberösterreich	<p>Oberösterreichische Bautechnikverordnung – i.d.F. LGBl. Nr. 61/2015</p> <p><u>§20 – Ladestationen für Elektrofahrzeuge</u></p> <p>(1) Bei der Errichtung von öffentlich zugänglichen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder mit jeweils mehr als 50 Stellplätzen sind, soweit dort nicht ohnehin entsprechende Elektroinstallationen errichtet werden, zumindest je 50 Stellplätze Vorkehrungen für eine nachträgliche Installation von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (z.B. Leerverrohrungen) vorzusehen.</p> <p>(2) Stellplätze gemäß Abs. 1 sind bis spätestens 31. Dezember 2017 mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszustatten.</p>
Wien	<p>Wiener Garagensgesetz 2008 – i.d.F.: LGBl. Nr. 26/2014</p> <p><u>§6 Abs. 3. Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen – Bauliche Anforderungen</u></p> <p>(3) Bei der Errichtung von Garagen ist auf die Möglichkeit zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge Bedacht zu nehmen.</p>

2.3.2 Politische Maßnahmen

2.3.2.1 Steuern & Gebühren

Relevante Steuer oder Abgabe	Hauptinhalt bzw. relevante steuerliche Erleichterungen für die Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe im Verkehr
<p>Motorbezogene Versicherungssteuer</p> <p>Versicherungssteuergesetz 1953 i.d.g.F.</p>	<p>Die motorbezogene VersSt ist zusätzlich zu der vom Versicherungsentgelt (Prämie) für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu berechnenden 11-prozentigen Versicherungssteuer zu entrichten. Sie besteht in einem festen Betrag, dessen Höhe vom jeweils versicherten Kraftfahrzeug und dem Zeitraum, für den die Versicherungsprämie entrichtet wird, abhängt.</p> <p>Die Bemessungsgrundlage ist bei</p> <ul style="list-style-type: none"> - Krafträdern der in der Zulassungsbescheinigung eingetragene Hubraum - Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und allen übrigen Arten von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht <u>bis 3,5 Tonnen</u> die in der Zulassungsbescheinigung eingetragene, um 24 Kilowatt verringerte Leistung des Verbrennungsmotors (Bruchteile von Kilowatt sind auf volle Kilowatt aufzurunden). <p>Bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen sowie allen übrigen Arten von Kraftfahrzeugen (ausgenommen Krafträder) mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen pro Monat bei jährlicher Zahlungsweise der Prämie für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - für die ersten 24 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0 Euro (unabhängig von der Zahlungsweise) - für die weiteren 66 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0,62 Euro (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6572 vierteljährlich: 0,6696 monatlich: 0,682) - für die weiteren 20 Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0,66 Euro (Zahlungsweise halbjährlich: 0,6996 vierteljährlich: 0,7128 monatlich: 0,726) - und für die darüber hinausgehenden Kilowatt der eingetragenen Leistung je Kilowatt: 0,75 Euro (Zahlungsweise halbjährlich: 0,795 vierteljährlich: 0,81 monatlich: 0,825) <p>Beispiele zur Berechnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PKW 120 kW, jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie, Besteuerung ab 1. März 2014: 120 kW - 24 kW = 96 kW Bemessungsgrundlage davon 66 kW x 0,62 = 40,92 Euro, 20 kW x 0,66 = 13,20 Euro, 10 kW x 0,75 = 7,50 Euro = 61,62 x 12 Monate = 739,44 Euro motorbezogene VersSt pro Jahr - Elektro-Hybrid Kraftfahrzeug 100 kW Gesamtleistung (73 kW Verbrennungsmotor, 60 kW Elektromotor), jährliche Entrichtung der Versicherungsprämie ab dem 1. März 2014: 73 kW - 24 kW = 49 kW x 0,62 = 30,38 x 12 Monate = 364,56 Euro motorbezogene VersSt pro Jahr. <p>Die motorbezogene VersSt entfällt für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden. Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in Verbindung mit Übertragung elektrischer Energie ("Elektro-Hybrid Kraftfahrzeuge") sind steuerpflichtig. Allerdings wird bei diesen Kraftfahrzeugen ausschließlich die Leistung des Verbrennungsmotors als Bemessungsgrundlage herangezogen.</p> <p>https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/motorbezogene-versicherungssteuer.html</p>
<p>Kraftfahrzeugsteuer</p> <p>Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 (KfzStG) i.d.g.F.</p>	<p>Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5

	<p>Tonnen, ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen - Zugmaschinen und Motorkarren, die als solche kraftfahrrechtlich genehmigt sind, unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht <p>Die Kraftfahrzeugsteuer entfällt für Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden. Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in Verbindung mit Übertragung elektrischer Energie ("Elektro-Hybrid Kraftfahrzeuge") sind steuerpflichtig. Allerdings wird bei diesen Kraftfahrzeugen ausschließlich die Leistung des Verbrennungsmotors als Bemessungsgrundlage herangezogen.</p> <p>https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/kraftfahrzeugsteuer.html</p>
<p>Normverbrauchsabgabe (NoVA)</p>	<p>Die NoVA wird fällig, wenn ein Kraftfahrzeug in Österreich an Kunden geliefert wird, oder zum ersten Mal zum Verkehr in Österreich zugelassen wird (Import, Übersiedlung). Steuergegenstand der NoVA sind Krafträder, Personenkraftwagen und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute Kraftfahrzeuge. Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) ist eine einmalig zu entrichtende Steuer.</p> <p>Der Steuersatz für Motorräder berechnet sich aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hubraum in Kubikzentimeter minus 100 mal 2 % = Steuersatz in % (kaufmännisch auf volle Prozent zu runden) <p>Für Personenkraftwagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CO₂-Emissionswert in Gramm je Kilometer minus 90 Gramm dividiert durch fünf plus 20 Euro je Gramm CO₂ über 250g/km minus entsprechenden Abzugsposten. - Das Ergebnis ist der Steuersatz der zur Berechnung der NoVA herangezogen wird. Der Höchststeuersatz beträgt 32 %. <p>Beispiele zur Berechnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettokaufpreis: 10.000 Euro (ohne Umsatzsteuer) Dieselmotor mit einem Ausstoß von 100 g CO₂/km 100 minus 90 = 10 dividiert durch 5 = Steuersatz 2 % Berechnung der Steuer im Jahr 2016: 10.000 Euro mal 2 % = 200 minus 300 Abzugsbetrag = NoVA 0 Euro (keine Steuergutschrift!) - Nettokaufpreis: 50.000 Euro (ohne Umsatzsteuer) Dieselmotor mit einem CO₂-Ausstoß von 240 g CO₂/km 240 minus 90 g CO₂/km = 150 dividiert durch 5 = Steuersatz 30 % Berechnung der Steuer im Jahr 2016: 50.000 Euro mal 30 % = 15.000 Euro minus 300 Euro = NoVA 14.700 Euro <p>Ausschließlich elektrisch oder elektrohydraulisch betriebene Fahrzeuge sind von der Normverbrauchsabgabe befreit. Aufgrund der Berechnungssystematik gilt das auch für Fahrzeuge unter 90g CO₂/km.</p> <p>https://www.bmf.gv.at/steuern/fahrzeuge/normverbrauchsabgabe.html</p>
<p>Steuerreform 2016 (Steuerreformgesetz 2015/16) Novellierung von:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsatzsteuergesetz 1994 - Sachbezugswerteverordnung (Einkommenssteuergesetz 1988) 	<p>Mit der seit 01.01.2016 in Kraft getretenen Steuerreform sind als <u>Dienstwagen</u> genutzte Fahrzeuge der Klasse M1 und N1 mit einem CO₂-Ausstoß von 0 Gramm pro Kilometer vorsteuerabzugsberechtigt. Der private Sachbezug entfällt vollständig (vormals bei 1.5 %):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorsteuerabzug für Unternehmen Für die Anschaffung (Herstellung), Miete oder den Betrieb von Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen mit einem CO₂-Emissionswert von 0 Gramm pro Kilometer (gilt somit für rein elektrische Fahrzeuge als auch Wasserstofffahrzeuge) kann ein Vorsteuerabzug vorgenommen werden. - Mit dem Veranlagungsjahr 2016 gelten für den privaten Sachbezug, das heißt für Mitarbeiter die ein arbeitgebereigenes Kraftfahrzeug für nicht beruflich veranlasste

	<p>Fahrten einschließlich Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte benützen, neue Sachbezugswerte. Der Sachbezug ist von den tatsächlichen Anschaffungskosten des Kraftfahrzeuges (einschließlich Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe) anzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 % Sachbezug für Kraftfahrzeuge (max. 960 Euro monatlich) - 1.5 % Sachbezug für Kraftfahrzeuge < 130 gCO₂/km (max. 720 Euro monatlich), wobei sich der maßgebliche CO₂-Wert jährlich bis zum Jahr 2020 um 3 Gramm verringert. Ab dem Jahr 2021 ist der CO₂-Emissionswert des Jahres 2020 von 118 Gramm maßgeblich. Für die Ermittlung des Sachbezugs ist die CO₂-Emissionswert-Grenze im Kalenderjahr der Anschaffung des Kraftfahrzeuges maßgeblich. - 0 % Sachbezug (komplette Sachbezugsbefreiung) für Fahrzeuge mit einem CO₂-Emissionswert von 0 Gramm bis zum Jahr 2020 (gilt somit für rein elektrische Fahrzeuge als auch Wasserstofffahrzeuge) <p>Beispiel zur Berechnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steuerjahr 2015: E-Fahrzeug 0 gCO₂/km Euro, Anschaffungskosten: 47.900 Euro Steuerlast pro Monat: 47.900 x 1.5 % = 718,5 Euro brutto Steuerlast pro Jahr: 8.622 Euro brutto - Steuerjahr 2016: E-Fahrzeug 0 gCO₂/km Euro, Anschaffungskosten: 47.900 Euro Steuerlast pro Monat: 47.900 x 0 % = 0 Euro brutto Steuerlast pro Jahr: 0 Euro brutto
<p>Steuervorteil CNG</p>	<p>Der Mineralölsteueregegenstand umfasst die meisten flüssigen und einige gasförmige kohlenwasserstoffhaltige Waren (Mineralöle nach § 2 Abs. 1 MinStG 1995), außerdem Kraftstoffe (alle sonstigen Waren, die als Treibstoffe verwendet werden) und Heizstoffe (alle sonstigen Kohlenwasserstoffe, die zum Verheizen verwendet werden, mit Ausnahme von Erdgas, Torf, Kohle und vergleichbaren festen Kohlenwasserstoffen).</p> <p>Es fällt keine Mineralölsteuer sondern die geringere Erdgasabgabe an. Die Erdgasabgabe in Österreich beträgt 6,60 Cent/Nm³.</p> <p>https://www.bmf.gv.at/steuern/verbrauchsteuern/mineraloelsteuer.html</p> <p>https://www.e-control.at/industrie/gas/gaspreis/steuern-und-abgaben</p>

2.3.2.2 Kaufanreize

Bundesebene: Betriebe und Gemeinden

1. KLIMAAKTIV MOBIL FÖRDEROFFENSIVEN 2016

Im Rahmen der Umweltförderung im Inland (UFI):

- „**Elektro-PKW für Betriebe**“ (Klasse M1, N1≤2,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht); Voraussetzung 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern / Budget im September 2016 bereits ausgeschöpft

Kraftfahrzeuge für:	Personenbeförderung	Güterbeförderung
	Klasse M1 (bis zu 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer)	Klasse N1 und ≤2,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug	
reiner Elektroantrieb	3.000 Euro	
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten		

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/UFI_Pauschalen_Infoblatt_EPKW_PAU.pdf

- „**Elektro-PKW im öffentlichen Interesse**“ (Klasse M1, N1 ≤ 2,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht); Voraussetzung 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern / Budget im August 2016 bereits ausgeschöpft

Kraftfahrzeuge für:	Personenbeförderung	Güterbeförderung
	Klasse M1 (bis zu 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer)	Klasse N1 und ≤ 2,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug	
reiner Elektroantrieb	4.500 Euro	
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten		

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/UFI_Pauschalen_Infoblatt_EPKW_PAU_im_oeffentlichen_Interesse.pdf

- „**E-Ladeinfrastruktur**“; Voraussetzung ist ein nicht-diskriminierender, öffentlicher Zugang zur geförderten Ladestelle und die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern / bis 31.12.2016

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/UFI_Pauschalen_Infoblatt_ELADE_PAU.pdf

Technische Ausprägung	Förderung pro Ladestelle
Normalladen an Wallbox oder Standsäule mit Wechselstrom bis 3,7 kW (230V, 16A) Abgabeleistung	200 Euro
Normalladen an Wallbox mit Wechselstrom von mehr als 3,7 kW bis 22 kW (400V, 32A) Abgabeleistung	300 Euro
Normalladen an Standsäule mit Wechselstrom von mehr als 3,7 kW bis 22 kW (400V, 32A) Abgabeleistung	1.000 Euro
Beschleunigtes Laden mit Wechselstrom oder Gleichstrom von mehr als 22 kW bis 43 kW (400V, 63A) Abgabeleistung	2.000 Euro
Schnellladen mit Wechselstrom von mehr als 43 kW oder Gleichstrom von ≥ 50 kW (500V, ≥ 125A) Abgabeleistung	10.000 Euro
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten	

Im Rahmen von klimaaktiv mobil (inkl. Klima- und Energiefonds):

- „Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und Elektromobilität“ ($\leq 3,5$ bzw. ≤ 5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht); Voraussetzung 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern bzw. mind. 50 % Anteil Biokraftstoff / bis 15.10.2016

Fahrzeuge für Personen-/Güterbeförderung			
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug		
Einspurige Elektrofahrzeuge		375 Euro	
Elektro-Leichtfahrzeuge lt. KFG § 2 oder dreirädrige Elektrofahrzeuge		750 Euro	
Mehrspurige leichte Elektrofahrzeuge		1.500 Euro	
Kraftfahrzeuge für:	Personenbeförderung (z.B. Pkw) Klasse M1 (bis zu 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer)	Güterbeförderung (z.B. leichtes Nutzfahrzeug) Klasse N1 und $\leq 2,5$ Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht	
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug		
Plug-In Hybridantrieb (PHEV) und Elektroantrieb mit Reichweitenverlängerung (REEV, REX)	≤ 35 g CO ₂ /km:	2.250 Euro	
	36 - 70 g CO ₂ /km:	1.500 Euro	
	> 70 g CO ₂ /km:	750 Euro	
	Zuschlag von je 150 Euro/Fahrzeug bei mind. 50% Biokraftstoff		
Voll-Hybridantrieb (HEV)		600 Euro	
Pflanzenöl		500 Euro	
Biodiesel		200 Euro	
Superethanol E85		200 Euro	
Biogas		1.000 Euro	
Kraftfahrzeuge für:	Personenbeförderung (z.B. Kleinbus) Klasse M2 (mehr als 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer und ≤ 5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht)	Güterbeförderung (z.B. leichtes Nutzfahrzeug) Klasse N1, >2,5 Tonnen und $\leq 3,5$ Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht	
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug		
reiner Elektroantrieb		20.000 Euro	
Biogas		2.000 Euro	
Plug-In Hybridantrieb (PHEV) und Elektroantrieb mit Reichweitenverlängerung (REEV, REX), Voll-Hybridantrieb (HEV), Pflanzenöl, Biodiesel, Superethanol E85		siehe oben	
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten			

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Infoblatt_Fuhr_PAU.pdf

- „Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und Elektromobilität im öffentlichen Interesse“ (≤5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht); Voraussetzung 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern bzw. mind. 50 % Anteil Biokraftstoff / bis 15.10.2016

Kraftfahrzeuge für:		Personenbeförderung (z.B. Pkw)	
		Klasse M1 (bis zu 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer)	
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug		
Plug-In Hybridantrieb (PHEV) und Elektroantrieb mit Reichweitenverlängerung (REEV, REX)	≤ 35 g CO ₂ /km:	2.850 Euro	
	36 - 70 g CO ₂ /km:	2.100 Euro	
	> 70 g CO ₂ /km:	975 Euro	
	Zuschlag von je 150 Euro / Fahrzeug bei mind. 50 % Biokraftstoff		
Voll-Hybridantrieb (HEV)		750 Euro	
Pflanzenöl		750 Euro	
Biodiesel		300 Euro	
Superethanol E85		300 Euro	
Biogas		1.500 Euro	
Kraftfahrzeuge für:		Personenbeförderung (z.B. Kleinbusse)	
		Klasse M2 (mehr als 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer und ≤5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht)	
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug		
reiner Elektroantrieb		30.000 Euro	
Biogas		3.000 Euro	
Plug-In Hybridantrieb (PHEV) und Elektroantrieb mit Reichweitenverlängerung (REEV, REX), Voll-Hybridantrieb (HEV), Pflanzenöl, Biodiesel, Superethanol E85		siehe oben	
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten			

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Infoblatt_Fahrzeuge_im_oeffentlichen_Interesse.pdf

- „Elektro-Fahrräder und Transporträder“; Voraussetzung 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern / bis 31.12.2016

Förderung pro Fahrzeug	
Elektro-Fahrräder	300 Euro
Elektro-Transporträder	500 Euro
	Ladegewicht >80 kg
Transporträder	400 Euro
	Ladegewicht >80 kg
Fahrradanhänger	100 Euro
	Ladegewicht ≥40 kg
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten	

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Infoblatt_E-Rad_PAU.pdf

- **„Nachrüstung zum Fahrradparken“**; zur Errichtung von Abstellanlagen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums – bei Gebäuden (die vor dem 1.1.2000 errichtet wurden) mit mehr als 3 Wohneinheiten, mehr als 10 Arbeitsplätzen, mehr als 20 Ausbildungsplätzen und/oder mehr als 40 KundInnen/BesucherInnen pro Tag; die Abstellanlagen können mit E-Ladestationen zum Aufladen von Elektrofahrrädern kombiniert werden, Voraussetzung 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern / bis 31.12.2016

Förderung pro Fahrradabstellplatz	
(bis zu 100 überdachte Fahrradabstellplätze in Kombination mit bis zu 100 E-Ladestationen)	
200 Euro pro Fahrradabstellplatz bzw.	
400 Euro pro Fahrradabstellplatz mit E-Ladestation	
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten	

https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Infoblatt_Nachruesten_zum_Fahradparken.pdf

2. KLIMAAKTIV MOBIL FÖRDERSCHEWERPUNKTE 2016

Im Rahmen von klimaaktiv mobil (inkl. Klima- und Energiefonds):

Zielgruppenorientierte klimaaktiv mobil Förderschwerpunkte zur Umsetzung individueller Maßnahmenkonzepte und Maßnahmenbündel – auch im Bereich Elektromobilität; Berechnung der Förderung im Einzelfall aber pauschalisierte Förderhöhen für

- „Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und Elektromobilität mit mehr als 3,5 bzw. 5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht“; Voraussetzung 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern bzw. mind. 50 % Anteil Biokraftstoff

Kraftfahrzeuge für:	Personenbeförderung (z.B. Busse)	Güterbeförderung (z.B. Schwere Nutzfahrzeuge)
	Klasse M3 (mehr als 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer und >5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht) und bis zu 39 zugelassene Personen inkl. Fahrer	Klasse N2 (>3,5 Tonnen und ≤12 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht)
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug	
reiner Elektroantrieb	40.000 Euro	20.000 Euro
Plug-In-Hybridantrieb (PHEV)	Derzeit keine Serienfahrzeuge erhältlich; daher Berechnung der Förderhöhe im Einzelfall	
Voll-Hybridantrieb (HEV)	3.000 Euro	2.000 Euro
Pflanzenöl	1.500 Euro	1.500 Euro
Biodiesel	200 Euro	200 Euro
Biogas	3.000 Euro	3.000 Euro
	Klasse M3 (mehr als 9 zugelassene Personen inkl. Fahrer und >5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht) und mehr als 39 zugelassene Personen inkl. Fahrer	Klasse N3 (>12 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht)
Antriebsart / Kraftstoff	Förderung pro Fahrzeug	
reiner Elektroantrieb	60.000 Euro	Derzeit keine Serienfahrzeuge erhältlich; daher Berechnung der Förderhöhe im Einzelfall
Plug-In-Hybridantrieb (PHEV)	Derzeit keine Serienfahrzeuge erhältlich; daher Berechnung der Förderhöhe im Einzelfall	
Voll-Hybridantrieb (HEV)	10.000 Euro	5.000 Euro
Pflanzenöl	1.500 Euro	1.500 Euro
Biodiesel	200 Euro	200 Euro
Biogas	5.000 Euro	5.000 Euro
... jedoch immer maximal 30 % der förderfähigen Kosten		

<https://www.umweltfoerderung.at/>

Ankaufprämien der Länder für Betriebe und Gemeinden

Tabelle 7: Ankaufprämien für Betriebe und Gemeinden (Stand Juni 2016)

Bundesland	Beschreibung der Prämie
Burgenland	<p>Förderschiene Alternative Mobilität</p> <p>Anschaffung von Elektrofahrzeugen durch die Gewährung von nicht zurückzahlbaren Zuschüssen für</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neuanschaffung von Elektro-Scootern für PensionistInnen und gehbehinderte Personen mit 30 % der Anschaffungskosten oder maximal 250 Euro - Neuanschaffung von Elektro-Mopeds und Elektro-Motorrädern mit 30 % oder max. 350 Euro - Neuanschaffung oder der Umbau auf vollelektrischen Betrieb von PKW mit 30 % oder maximal 750 Euro - Neuanschaffung oder der Umbau auf Erdgas oder Biogasbetrieb von PKW mit 30 % oder maximal 750 Euro <p>http://www.eabgld.at/index.php?id=986</p>
Kärnten	<p>Im Rahmen des Projektes CEMOBIL fördert das Land Kärnten reine E-Autos in der Höhe von 12 % des jeweiligen Verkaufspreises, max. jedoch 3.500 Euro. Mitgeliefert wird eine Ladebox im Wert von 1.300 Euro.</p> <p>Die Förderung richtet sich an Institutionen, Unternehmen und Privatpersonen.</p> <p>http://www.cemobil.eu/index.php?ID1=6&id=68&sprache1=de</p>
Niederösterreich	<p>Elektro-Kraftwagen-Förderung für Gemeinden und Vereine</p> <p>Gefördert werden:</p> <p>25 % (max. 1.000 Euro) der Bundesförderung als Anschlussförderung durch das Land Niederösterreich für Unternehmen oder Gemeinden und Vereine</p> <p>+ bis zu € 500 zusätzlich für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ladestationen - e-Car-Sharing Equipment <p>http://www.noel.gv.at/Umwelt/Energie/Elektromobilitaet/e-PKW-Gemeinden_Vereine.html</p> <p>http://www.ecoplus.at/de/ecoplus/cluster-niederoesterreich/e-mobil/foerderungen-fuer-e-fahrzeuge</p> <p>Alternativantrieb-Förderung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (CNG, Bio-CNG und Pflanzenöl)</p> <p>Klasse M1 (max. 120 gCO₂/km), sowie von Traktoren. Für Fahrschulen erweitert sich der Gegenstand der Förderung um Lastkraftwagen der Klassen N1, N2 & N3. Die Förderhöhe beträgt 700 Euro pro Fahrzeug bei Neuankauf bzw. bis zu 1.500 Euro bei der Umrüstung von Traktoren. Für Fahrschulen und Taxiunternehmen wird für je 5 Fahrzeuge bei der Neuanschaffung oder Umrüstung ein Zuschuss von 2.000 Euro gewährt.</p> <p>http://www.noel.gv.at/Umwelt/Klima/Foerderungen-Gewerbe-LW/alternativantriebsfoerderung.html</p>
Salzburg	<p>Klima- und Umweltpaktes (KLUP) Förderung für KMUs, öffentliche Hand & Vereine:</p> <p>Die Förderung von Betrieben und Gemeinden ist am 12.7.2016 ausgelaufen, da die Fördermittel vollständig vergeben wurden. → Förderung am 12.7.2016 ausgelaufen</p>

	<p>https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser/Seiten/foerderprogramm-klimaschutz.aspx</p> <p>Befristete Förderung von CNG-Taxis</p> <p>CNG-Taxis und CNG-Mietwägen mit Fahrer werden von 1.7.2015 bis 15.10.2016 mit 1.000 Euro gefördert. Außerdem stellt die Salzburg AG Tankgutscheine zur Verfügung.</p> <p>https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser/Documents/Infoblatt-Umwelttaxi.pdf</p>
Steiermark	<p>Die Stadt Graz gewährt über die Richtlinie zur Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugflotten für ihr Stadtgebiet Unternehmen und karitativen Institutionen (Taxigewerbe, soziale Dienste, Fahrschulen, Lieferdienste) eine Förderung für umweltfreundliche Fahrzeugflotten. Die Höhe der Förderung beträgt bei Autos mit ausschließlich elektrischem Antrieb oder bei „Plug-In-hybrid-elektrischen“ Fahrzeugen 1.500 Euro, Vollhybride erhalten einen Zuschuss von 750 Euro, Autos mit reinem oder teilweisem Gasantrieb erhalten einen Zuschuss von 500 Euro.</p> <p>http://www.umwelt.graz.at/cms/ziel/4919578/DE/</p> <p>Das Land Steiermark fördert den Ankauf oder das Leasen von Taxifahrzeugen.</p> <p>Vollhybridfahrzeuge werden mit einem Zuschuss von 3.500 Euro gefördert. Erdgasfahrzeuge werden mit einem Zuschuss von 2.450 Euro gefördert.</p> <p>https://www.wko.at/Content.Node/branchen/stmk/TransportVerkehr/BefoerderungPKW/Foerderung_fuer_den_Ankauf_von_Vollhybrid-und_Erdgasfahrz.html</p>
Tirol	<p>Förderung von kleinen und mittleren Unternehmen bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieb und Elektromobilität. Die Förderung wird als nicht rückzahlbarer Einmalzuschuss gewährt und beträgt maximal 30 % der im Rahmen der Umweltförderung im Inland gewährten Bundesförderung, inkl. allfälliger EU-Förderungen (klimaaktiv mobil).</p> <p>https://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/wirtschaftsfoerderung/wirtschaftsfoerderungsprogramm/energiesparmassnahmen/</p> <p>Die TIGAS bietet bei einer Anschaffung eines Erdgasfahrzeuges im Jahr 2016 eine „Umweltprämie“ in Höhe von 1.000 Euro (inkl. USt) an. Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Förderung sind die erstmalige Zulassung des Fahrzeuges nach dem 1.1.2012, die polizeiliche Anmeldung des Fahrzeuges im Jahr 2016 in Nordtirol und das Anbringen des Aufklebers „Ich fahre mit Erdgas“ am Fahrzeug für mindestens 2 Jahre. Weiters verpflichtet sich der Förderungswerber, diese von der TIGAS geförderte, allenfalls gemäß § 27 EEffG anrechenbare Energieeffizienzmaßnahme (Anschaffung eines Erdgasfahrzeuges) zur Gänze auf die TIGAS zu übertragen und das dem Anschreiben (Brief-Gegenbrief) beiliegende Datenblatt vollständig ausgefüllt mit dem Gegenbrief zu retournieren. Die TIGAS ist berechtigt, jederzeit die Einhaltung der Förderungsbedingungen zu überprüfen.</p> <p>Zusätzliche erhöhte Förderungen für Erdgaskunden der TIGAS im Rahmen der TIGAS-Initiative: ProUmwelt – ContraFeinstaub im Ausmaß von rund 450 Euro. Erdgasfahrzeuge parken in den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen der Städte Wörgl, Kufstein und Telfs kostenfrei.</p> <p>http://www.tigas.at/index.php/produkte/treibstoff/foerderungen</p>
Vorarlberg	<p>Im Interesse des umweltschonenden und sparsamen Energieeinsatzes im Verkehrs-sektor fördert die VKW die Neuanschaffung von Serien-Erdgasfahrzeugen. Der Förderungsbeitrag wird in Form einer Tankgutschrift von 500 kg Erdgas (Biogas seit 2015) geleistet. Diese Tankgutschrift kann ausschließlich an den Erdgas-Tankstellen in Vorarlberg eingelöst werden. Die Förderung gilt seit 01.01.2014.</p> <p>http://www.vkw.at/downloads/at/VKW_Mobilitaet_Infoblatt_Erdgas_Fahrzeuge_Foerderprogramm.pdf</p>
Oberösterreich	<p>Förderprogramm zur Unterstützung von E-Carsharing</p> <p>Förderung der Implementierung von E-Carsharing Systemen in Oö. Klimabündnisgemeinden. Gefördert</p>

	<p>werden sämtliche natürlichen und juristischen Personen. Pro FörderwerberIn und förderbarem Vorhaben ist eine finanzielle Unterstützung in der Höhe bis 75 % der anrechenbaren Bruttokosten möglich. Pro Gemeinde beträgt die maximale Förderhöhe 3.000 Euro.</p> <p>https://www.land-oberoesterreich.gv.at/136327.htm</p> <p>Förderung E-Autos von der Stadt Linz (für Betriebe) – 2.000 Euro pro Fahrzeug</p> <p>Förderung von E-Lastenfahrrädern für Privatpersonen, Fahrgemeinschaften, Betriebe/Organisationen – 400 Euro pro Fahrrad</p> <p>E-Dienstfahrräder für Betriebe/Organisationen mit Standort in Linz – max. 10 Prozent der Investitionskosten</p> <p>http://portal.linz.gv.at/Serviceguide/viewForms.html?chapterid=121399</p> <p>Die Energie AG Power Solutions unterstützt derzeit im Jahr 2016 mit weiteren Firmen die Anschaffung von Erdgasautos mit verschiedenen Vergünstigungen.</p> <p>http://erdgasooe.oogw.at/de/ihre-vorteile/preisvorteile-und-foerderungen-fuer-erdgas-fahrer.html</p>
Wien	<p>Die Stadt Wien fördert (bis 31.12.2016) den Kauf von neuen erdgasbetriebenen, für den Straßenverkehr zugelassenen, Kraftfahrzeugen. Förderhöhe (auch bei Umrüstung): 1.000 Euro pro Fahrzeug</p> <p>https://www.wien.gv.at/amtshel-fer/umwelt/umweltschutz/foerderun-gen/erdgasfahrzeuge.html</p> <p>Die Stadt Wien fördert (bis 31.12.2016) den Kauf erdgasbetriebener Fahrzeuge, die für den Taxibetrieb angemeldet sind. Die Förderung gilt nur für Neufahrzeuge. Pro Taxiunternehmer werden max. zwei Fahrzeuge gefördert.</p> <p>https://www.wien.gv.at/amtshel-fer/umwelt/umweltschutz/foerderungen/erdgastaxis</p>

Ankaufprämien der Länder für Private

Tabelle 8: Ankaufprämie für Private (Stand Juni 2016)

Bundesland	Beschreibung der Prämie
Burgenland	<p>Förderschiene Alternative Mobilität</p> <p>Anschaffung von Elektrofahrzeugen durch die Gewährung von nicht zurückzahlbaren Zuschüssen für</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neuanschaffung von Elektro-Scootern für PensionistInnen und gehbehinderte Personen mit 30 % der Anschaffungskosten oder maximal 250 Euro - Neuanschaffung von Elektro-Mopeds und Elektro-Motorrädern mit 30 % oder max. 350 Euro - Neuanschaffung oder der Umbau auf vollelektrischen Betrieb von PKW mit 30 % oder maximal 750 Euro - Neuanschaffung oder der Umbau auf Erdgas oder Biogasbetrieb von PKW mit 30 % oder maximal 750 Euro <p>http://www.eabgld.at/index.php?id=986</p>
Kärnten (bis 30.9.2016)	<p>Im Rahmen des Projektes CEMOBIL fördert das Land Kärnten keine E-Autos in der Höhe von 12 % des jeweiligen Verkaufspreises, max. jedoch 3.500 Euro. Mitgeliefert wird eine Ladebox im Wert von 1.300 Euro.</p> <p>Die Förderung richtet sich an Institutionen, Unternehmen und Privatpersonen.</p> <p>http://www.cemobil.eu/index.php?ID1=6&id=68&sprache1=de</p>
Niederösterreich	<p>Elektro-Kraftwagen-Förderung für Privatpersonen (bis 31.12.2017 oder max. 500 Förderfälle)</p> <p>Gefördert werden:</p> <p>BEV: bis zu 3.000 Euro Ankaufsförderung + bis zu 2.000 Euro für Zusatzleistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ladestation - Energiemanagementsystem - Stationärer Stromspeicher - Maximal 2 Jahrestickets für den öffentlichen Verkehr - ÖBB-Vorteilscard für 2 Jahre <p>PHEV, REX (max. 70 gCO₂/km) bis zu 1.500 Euro</p> <p>Übersteigen die nachgewiesenen Kosten für Anschaffung, Leasing bzw. Umrüstung des Fahrzeugs 47.000 Euro (inklusive aller Angaben, Steuern und Gebühren) wird keine Förderung mehr ausbezahlt.</p> <p>http://www.noel.gv.at/Umwelt/Energie/Elektromobilitaet/e-PKW-privat.html</p> <p>Alternativantrieb-Förderung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (CNG, Bio-CNG und Pflanzenöl)</p> <p>Klasse M1 (max. 120 gCO₂/km), sowie von Traktoren. Für Fahrschulen erweitert sich der Gegenstand der Förderung um Lastkraftwagen der Klassen N1, N2 & N3. Die Förderhöhe beträgt 700 Euro pro Fahrzeug bei Neukauf bzw. bis zu 1.500 Euro bei der Umrüstung von Traktoren. Für Fahrschulen und Taxiunternehmen wird für je 5 Fahrzeuge bei der Neuanschaffung oder Umrüstung ein Zuschuss von 2.000 Euro gewährt.</p> <p>http://www.noel.gv.at/Umwelt/Klima/Foerderungen-Gewerbe-LW/alternativantriebfoerderung.html</p>

Salzburg (bis 1.4.2017)	<p>Förderung der E-Mobilität mehrspurige KFZ für Private (nur reine E-Pkw und REX, keine PHEVs)</p> <p>Die Förderung wird in Form eines einmaligen, nicht rückzahlbaren Pauschalbetrages ausbezahlt und beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5.000 Euro pro Fahrzeug bei Verwendung von Ökostrom i. S. d. § 5 Abs. 1 Ökostromgesetzes. - 6.000 Euro pro Fahrzeug bei Nachweis der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zur regenerativen Stromerzeugung. <p>Die Förderung beträgt jedoch maximal 35 % der förderungsfähigen Kosten.</p> <p>Die Bruttoanschaffungskosten des Fahrzeuges (bezogen auf die Serienausstattung) dürfen 40.000 Euro nicht überschreiten.</p> <p>https://www.salzburg.gv.at/umweltnaturwasser/Documents/infoblatt_emobilitaet_private.pdf</p>
Steiermark	<p>Das Land Steiermark gewährt über die Richtlinie zur Unterstützung von älteren Menschen und Menschen mit Behinderung – klimafreundliche Mobilität für den Ankauf von neuen elektrisch betriebenen 2-spurigen Fahrzeugen, die keine behördliche Zulassung benötigen und die insbesondere der Unterstützung der Mobilität von älteren Menschen und von Menschen mit Behinderung dienen, nicht rückzahlbare Zuschüsse. Der Ankauf wird mit 250 Euro gefördert.</p> <p>http://www.wohnbau.steiermark.at/cms/dokumente/12117789_113383975/c10ca53b/ABT15EW-3.0-E-Fahrzeuge-Richtlinie-Klimafreundliche-Mobilit%C3%A4t%202015.pdf</p> <p>Privatpersonen erhalten über die Aktion Saubere Luft – Erdgas als Treibstoff einen CNG-Bonus in der Höhe von (max.) 600 Euro.</p> <p>Für Gewerbe- und Industriekunden beträgt die Förderung (max.) 800 Euro, für Taxiunternehmen und Fahrschulen (max.) 1.050 Euro.</p> <p>https://www.e-steiermark.com/downloads/gas/Erdgas/Folder%20-%20Aktion%20Saubere%20Luft.pdf</p> <p>Seit Oktober 2016 bietet die Steiermark eine Direktförderung für E-Fahrzeuge und E-Ladestationen für die private Nutzung an.</p> <p>http://www.wohnbau.steiermark.at/cms/dokumente/12117789_113383975/af0b3b8b/ABT15EW-3.0%20RL%20Elektromobilit%C3%A4t%202016.pdf</p>
Tirol	<p>Die TIGAS bietet bei einer Anschaffung eines Erdgasfahrzeuges im Jahr 2016 eine „Umweltprämie“ in Höhe von 1.000 Euro (inkl. USt) an. Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Förderung sind die erstmalige Zulassung des Fahrzeuges nach dem 1.1.2012, die polizeiliche Anmeldung des Fahrzeuges im Jahr 2016 in Nordtirol und das Anbringen des Aufklebers „Ich fahre mit Erdgas“ am Fahrzeug für mindestens 2 Jahre. Weiters verpflichtet sich der Förderungswerber, diese von der TIGAS geförderte, allenfalls gemäß § 27 EEEffG anrechenbare Energieeffizienzmaßnahme (Anschaffung eines Erdgasfahrzeuges) zur Gänze auf die TIGAS zu übertragen und das dem Anschreiben (Brief-Gegenbrief) beiliegende Datenblatt vollständig ausgefüllt mit dem Gegenbrief zu retournieren. Die TIGAS ist berechtigt, jederzeit die Einhaltung der Förderungsbedingungen zu überprüfen.</p> <p>Zusätzliche erhöhte Förderungen für Erdgaskunden der TIGAS im Rahmen der TIGAS-Initiative: ProUmwelt – ContraFeinstaub im Ausmaß von rund 450 Euro. Erdgasfahrzeuge parken in den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen der Städte Wörgl, Kufstein und Telfs kostenfrei.</p> <p>http://www.tigas.at/index.php/produkte/treibstoff/foerderungen</p>
Vorarlberg	<p>Förderung der Fahrzeuganschaffung für Pendler im Rahmen des Projekts VLOTTE 2.0. Es besteht ein Förderungskontingent für insgesamt 125 Fahrzeuge, die im Jahr 2016 abgerufen werden können. Derzeit (Mai 2016) wurden rund 60 Fahrzeuge abgerufen. (Bundesförderung)</p> <p>https://www.vlotte.at/inhalt/at/foerderung.htm</p>

	<p>Im Interesse des umweltschonenden und sparsamen Energieeinsatzes im Verkehrs-sektor fördert die VKW die Neuanschaffung von Serien-Erdgasfahrzeugen. Der Förderungsbeitrag wird in Form einer Tankgutschrift von 500 kg Erdgas (Biogas seit 2015) geleistet. Diese Tankgutschrift kann ausschließlich an den Erdgas-Tankstellen in Vorarlberg eingelöst werden. Die Förderung gilt seit 01.01.2014.</p> <p>http://www.vkw.at/downloads/at/VKW_Mobilitaet_Infoblatt_Erdgas_Fahrzeuge_Foerderprogramm.pdf</p>
Oberösterreich	-
Wien	<p>Die Stadt Wien fördert (bis 31.12.2016) den Kauf von neuen erdgasbetriebenen, für den Straßenverkehr zugelassenen, Kraftfahrzeugen. Förderhöhe (auch bei Umrüstung): 1.000 Euro pro Fahrzeug</p> <p>https://www.wien.gv.at/amtshel-fer/umwelt/umweltschutz/foerderun-gen/erdgasfahrzeuge.html</p>

2.3.2.3 Beschaffung

Tabelle 9: Beschaffungsmassnahmen der Länder

Bundesland	Beschreibung der Initiative
Burgenland	-
Kärnten	In Vorbereitung
Niederösterreich	-
Salzburg	In Vorbereitung
Steiermark	In Vorbereitung
Tirol	-
Vorarlberg	<p>Das ÖkoBeschaffungService Vorarlberg hat eine Ausschreibung für E-Fahrzeuge für den kommunalen Einsatz durchgeführt. Der Ausschreibungsrahmen umfasste 40 Fahrzeuge. Derzeit (Mitte Mai 2016) wurden von den Kommunen und der Landesverwaltung insgesamt 54 E-Fahrzeuge abgerufen.</p> <p>http://www.umweltverband.at/verband/archiv/detail/article/neue-einsatzbereiche-fuer-elektromobilitaet/</p> <p>http://www.umweltverband.at/beschaffen/oebs-shop/</p>
Oberösterreich	-
Wien	<p>Im Sinne des Klimaschutzes wurde von der Stadt Wien 1998 das Programm "ÖkoKauf Wien" ins Leben gerufen. Ziel ist es, den Einkauf von Waren, Produkten und Dienstleistungen in allen Bereichen der Stadtverwaltung stärker nach ökologischen Gesichtspunkten auszurichten. Ein Thema ist dabei der Fuhrpark. Hier gibt es Kriterien für PKW, LKW, Baumaschinen, Kleintraktoren und andere.</p> <p>https://www.wien.gv.at/umweltschutz/oekokauf/ergebnisse.html#fuhrpark</p>

2.3.2.4 Nichtfinanzielle Anreize

Tabelle 10: Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge in Österreichs Städten
(Stand Juni 2016)

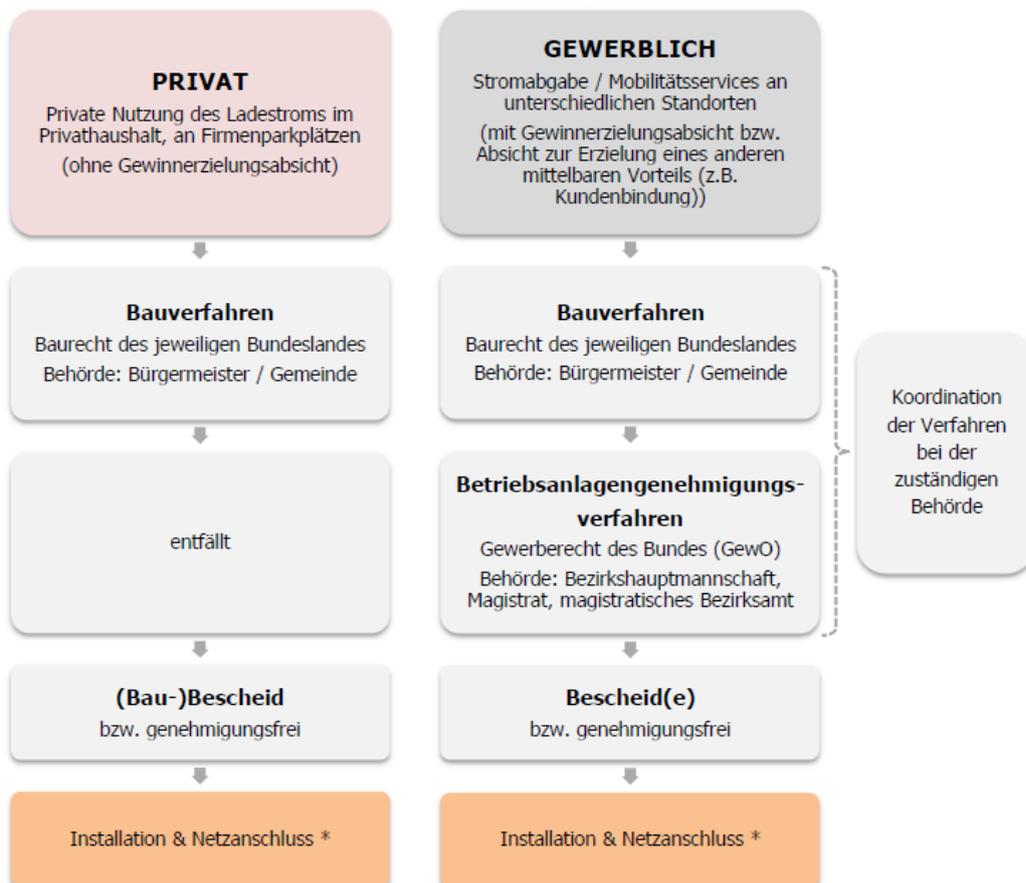
Bundesland	Stadt
Burgenland	-
Kärnten	Klagenfurt Villach St. Veit Wolfberg Krumpendorf
Niederösterreich	Krems Perchtoldsdorf
Salzburg	-
Steiermark	Graz Gleisdorf Weiz Hartberg
Tirol	Innsbruck Wörgl
Vorarlberg	-
Oberösterreich	Wels
Wien	-

2.3.2.5 Technische und administrative Verfahren

Der bereits unter 2.3.1 erwähnte Leitfaden für den Genehmigungsprozess zum Aufbau von Ladeinfrastruktur besteht grundsätzlich aus zwei Teilen. Teil I deckt die baurechtlichen Aspekte des Genehmigungsprozesses ab. Für nicht gewerbliche, also private, Ladestationen ist der Genehmigungsprozess damit meist abgeschlossen. Bei gewerblich genutzten Ladestationen kommt zusätzlich das Anlagenrecht laut Gewerbeordnung zum Tragen. Die Gegenüberstellung der beiden unterschiedlich ausgestalteten Genehmigungsprozesse sind in Abbildung 5 dargestellt.

Geplante Maßnahmen zur Vereinfachung der gewerblichen Genehmigungsverfahren sind bereits unter Kapitel 4.1 *Rechtliche Maßnahmen* im Hauptdokument zum Strategierahmen dargestellt.

Abbildung 5: Prozessübersicht für private und gewerbliche Ladestationen



*) Der Anschluss an das öffentliche Versorgungsnetz muss von einem konzessionierten Elektrofachbetrieb erfolgen, der bei der Installation spezielle technische Anforderungen (TAEV <http://akademie.oesterreichsenergie.at/taev.html>) einhalten muss. Die Ausführung einer Ladestation ist international genormt (z.B. ÖNORM EN 61851), dementsprechend sind elektrotechnische Aspekte bei Installation & Betrieb zur Gänze reguliert.

In diesem Zusammenhang sind je nach Anschlussleistung ggf. weitere elektrotechnische Gesetzesmaterien zu beachten (z.B. ElWOG, Länder-ElWOGs, Starkstromwegesetze, etc.).

2.3.3 Infrastrukturaufbau und Produktionsanlagen

Zusätzlich zu den bereits in Abschnitt 2.3.2.2 dargestellten Förderungen für die Ladeinfrastruktur für Betriebe und Gemeinde im Rahmen des klimaaktiv Programms des BMLFUW vergeben auch die Länder Förderungen für den Ladeinfrastrukturausbau.

Tabelle 11: Förderungen für den Ladeinfrastrukturaufbau der Länder

Bundesland	Beschreibung der Prämie
Burgenland	Förderung gemeindeeigener Ladesäulen im Rahmen der Dorferneuerung mit einem Gesamtbudget von 50.000 Euro
Kärnten	-
Niederösterreich	Ladestationen werden für Private / Unternehmen und Vereine gefördert (Siehe oberhalb bei Ankaufprämien für Elektro-Kraftwagen-Förderung für Privatpersonen bzw. Elektro-Kraftwagen-Förderung für Gemeinden und Vereine)
Salzburg	-
Steiermark	Seit Oktober 2016 Direktförderung für E-Fahrzeuge und E-Ladestellen für die private Nutzung. http://www.wohnbau.steiermark.at/cms/dokumente/12117789_113383975/af0b3b8b/ABT15EW-3.0%20RL%20Elektromobilit%C3%A4t%202016.pdf
Tirol	Kaufförderung von Ladestationen für ein- und mehrspurige Elektrofahrzeuge zur Nutzung an öffentlich zugänglichen Örtlichkeiten mit hoher Verweildauer und Besucherfrequenz. Der Förderbetrag (Einmalzuschuss) beträgt 50% des Rechnungsbetrages und ist pro Kunde mit max. 10.000 Euro begrenzt. Für Verbrauchsstellen im Verteilernetz der TINETZ, gibt es eine zusätzliche Förderung von Ladestationen von 50 % des Rechnungsbetrages (max. 10.000 Euro). Somit ist ein Gesamtförderbetrag von 100 % des Rechnungsbetrages (pro Kunde 20.000 Euro) möglich. Budget: 200.000 Euro http://energieeffizienz.tiwag.at/ http://energieeffizienz.tiwag.at/fileadmin/energieeffizienz_tiwag_at/Paket_2015/Antragsformular_Ladestationen_TIWAG_2015.pdf Investitionsförderung durch öffentliche Hand für die Errichtung von Erdgastankstellen
Vorarlberg	-
Oberösterreich	Errichtung von Ladestationen für E-Fahrzeuge in oberösterreichischen Gemeinden Gefördert werden oberösterreichische Gemeinden für die Errichtung von E-Ladestationen mit max. 5.000 Euro pro E-Ladestation. Um die Förderung in Anspruch nehmen zu können, müssen die Ladestationen bestimmten Auflagen entsprechen. Die Förderung trat am 18.08.2015 in Kraft und endet mit der Ausschöpfung des Fördervolumens oder spätestens am 30.9.2016. Budget 750.000 Euro. https://www.land-oberoesterreich.gv.at/162399.htm
Wien	-

2.3.4 Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration

Bund – Forschung, Entwicklung und Demonstration

Tabelle 12: Forschung, Entwicklung und Demonstrationsprogramme des Bundes

Name	Förderungsgegenstand	Referenz	Abwicklung
Leuchttürme der Elektromobilität	„Leuchttürme der Elektromobilität“ ist ein Forschungs- und Demonstrationsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) mit dem Klima- und Energiefonds im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung. Großvolumige, weit sichtbare Projekte, die die Themen Fahrzeuge, NutzerInnen und Infrastruktur adressieren, wesentlich zur Stärkung des österreichischen Wirtschaftsstandorts und zur Sichtbarkeit der Elektromobilität beitragen werden ebenso gefördert, wie integrierte Systemlösungen für Elektromobilität. Im Jahr 2015 fand die 7. Ausschreibung der Leuchttürme der Elektromobilität mit dem Schwerpunkt „Low-Emission Electric Fleets“ statt. Diese zielt auf eine deutliche Senkung der von österreichischen Fahrzeugflotten verursachten Treibhausgasemissionen ab. Die 8. Ausschreibung im Herbst 2016 adressiert speziell Aspekte der Produktion sowie Spezialfahrzeuge.	https://www.ffg.at/leuchttuerme-der-elektromobilitaet-0 https://www.ffg.at/ausschreibungen/7.AS_LT-Emobilitaet https://www.ffg.at/ausschreibungen/8.AS_LT-Emobilitaet	Klima- und Energiefonds Abwicklungsstelle: Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
Mobilität der Zukunft	Das Programm "Mobilität der Zukunft" unterstützt Forschungsprojekte, die mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen und durch Innovationen bestehende Märkte befruchten bzw. neue Märkte generieren. Bis zum 10.02.2016 lief die 6. Ausschreibung zu den Themenschwerpunkten „Personenmobilität innovativ gestalten“, „Fahrzeugtechnologien alternativ entwickeln“ und „Verkehrsinfrastruktur gemeinsam entwickeln“.	https://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft https://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_call2015as6	Abwicklungsstelle: Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
E-Mobilität für alle – Urbane Elektromobilität	Im Rahmen des Programms des bmvit, werden Projekte gefördert, die ihren Fokus auf das Betreiben von E-Car-Sharing- und E-Taxiflotten im urbanen Raum setzen. Im Jahr 2015 begann die Phase 2, die die Umsetzung von zwei Demonstrationsprojekten beinhaltet.	https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/foerderung/urban2.html https://www.schig.com/foerderungen-ausschreibungen/	Abwicklungsstelle: Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG)
start:e – e-mobility start up challenge	Mit der Initiative „START-E“ fördert das bmvit in Kooperation mit dem Klima- und Energiefonds Konzepte rund um das Thema E-Mobilität und damit junge Unternehmen. Potenzielle GründerInnen und JungunternehmerInnen werden unterstützt, sich im Bereich der Elektromobilität zu engagieren und ihr Know-how einzubringen, um technologische Innovationen voranzutreiben sowie den Markteintritt mit ihren Ideen und Lösungen zu wagen. Im Rahmen der Ausschreibung können sich Start-ups untereinander sowie mit möglichen PartnerInnen und InvestorInnen vernetzen und ihr Projekt wirksam an die Öffentlichkeit kommunizieren. Von 27 Einreichungen 2015 gelangten 10 innovative Ideen in die Endauswahl.	http://www.start-emobility.at/ https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/foerderungen/starte.html	Klima- und Energiefonds

Modellregionen der Elektromobilität	In den Modellregionen der Elektromobilität wird durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie den Klima- und Energiefonds seit 2008 der Aufbau von E-Mobilitätsregionen unterstützt. Bisher wurden 7 Modellregionen unterstützt. Im Sommer 2015 konnten sich diese, im Rahmen einer Ausschreibung, erneut bewerben um sich in den Themenfeldern „Bewusstseinsbildung: Praxistests für NutzerInnengruppen“, „Interoperabilität von Ladestationen“, „Förderung von Elektrofahrzeugen für PendlerInnen“ weiterzuentwickeln.	https://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/aktuelle-foerderungen/2015/modellregionen-elektromobilitaet/	Klima- und Energiefonds Abwicklungsstelle: Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
Smart Cities Demo	Das Programm "Smart Cities Demo" zielt darauf ab, sichtbare Umsetzungsmaßnahmen in urbanen Räumen zu initiieren, in denen bestehende bzw. bereits weitgehend ausgereifte (Einzel-)Technologien und Methoden, (Einzel-)Systeme sowie (Teil-)Prozesse zu innovativen interagierenden Gesamtsystemen integriert werden. Im Rahmen der 7. Ausschreibung werden u. A. die Handlungsfelder Gebäude, Energie, urbane Mobilität adressiert.	https://www.ffg.at/smart-cities-das-programm https://www.ffg.at/smart-cities-demo-7-ausschreibung/downloadcenter	Klima- und Energiefonds Abwicklungsstelle: Forschungsförderungsgesellschaft (FFG)
Vorzeigeregion Energie	In der Vorzeigeregion Energie werden mit innovativen Energietechnologien aus Österreich Musterlösungen für intelligente, sichere und leistbare Energie- und Verkehrssysteme der Zukunft entwickelt und demonstriert. Im Mittelpunkt steht ein effizientes Zusammenspiel von Erzeugung, Verbrauch, Systemmanagement und Speicherung in einem für alle MarktteilnehmerInnen optimierten Gesamtsystem mit zeitweiser Versorgung durch bis zu 100 % erneuerbare Energien. In der ersten Ausschreibung (Laufzeit vom 21.12.2015 bis zum 31.03.2016) wird die Erstellung von Konzepten zur Vorzeigeregion Energie gefördert.	https://www.ffg.at/vorzeigeregion-energie/ausschreibungen https://www.ffg.at/sites/default/files/images/seiten/vorzeigeregion_2015-12-21_fin_dl.pdf	Klima- und Energiefonds Abwicklungsstelle: Forschungsförderungsgesellschaft

Über die Leuchttürme der Elektromobilität und die Modellregionen der Elektromobilität werden bereits seit 2009 bzw. 2008 sichtbare Forschungs- und Demonstrations- bzw. marktnahe Projekte gefördert. Mit der Leuchtturm-Ausschreibung 2015, die bspw. einen Schwerpunkt auf E-Flotten setzte, erhielten die Projekte LEEEF und SEAMLESS einen Förderzuschlag und starteten 2016.

Tabelle 13: Leuchttürme der Elektromobilität

EMPORA I + II - E-Mobile Power Austria
E-LOG-Bio Fleet
CMO - Clean Motion Offensive
eMORAIL - Integrated eMobility Service for Public Transport"
SMILE – Smart Mobility Info & Ticketing System Leading the Way for Effective E-Mobility Services
VECEPT - Vehicle with cost-efficient power train, All Purpose Cost Efficient Plug-In Electric (Hybridized) Vehicle
CROSSING BORDERS

EMILIA – Electric Mobility for Innovative Freight Logistics in Austria
eMPROVE – Innovative solutions for the industrialization of electrified vehicles
LEEEF - Low Emission Electric Freight Fleets
SEAMLESS - Sustainable, Efficient Austrian Mobility with Low-Emission Shared Systems

Abbildung 6: Modellregionen der Elektromobilität



Tabelle 14: Christian Doppler Labore (für alternative Kraftstoffe und Fahrzeuge)

Christian Doppler Labor für Erneuerbare Syngas Chemie University of Cambridge 01.04.2012 - 31.03.2019 (1.3 Millionen Euro)
Christian Doppler Labor für Lithium-Batterien - Alterungseffekte, Technologie und neue Materialien Technische Universität Graz 01.09.2012 - 31.08.2019 (1.5 Millionen Euro)
Christian Doppler Labor für Grenzflächen in metallgestützten elektrochemischen Energiewandlern Forschungszentrum Jülich und ein externes Modul an der Technischen Universität Wien 01.09.2014 - 31.08.2021 (1.2 Millionen Euro)

Bundesländer – Forschung, Entwicklung und Demonstration

Tabelle 15: Forschung, Entwicklung und Demonstrationsprogramme der Länder

Bundesland	Beschreibung der Prämie
Burgenland	Allgemeine Forschungsförderung
Kärnten	Allgemeine Forschungsförderung
Niederösterreich	Fördercall Nachhaltigkeit 2016: verantwortungsvolles Wirtschaften (Budget: 300.000 Euro) http://www.noee.gv.at/Wirtschaft-Arbeit/Wirtschaft-Tourismus-Technologie/-U-Entwicklung-Nachhaltigkeit/foerdercall_nachhaltigkeit_noee.html
Salzburg	Allgemeine Forschungsförderung
Steiermark	Förderung OÖ & Steiermark für „Smarte Mobilität“ (kraftstoffübergreifend) Einmalig 2 Millionen pro Land (für 2016) http://www.kommunikation.steiermark.at/cms/beitrag/12341573/29767960/
Tirol	Pilotprojekt: CO ₂ -Reduktion in der Kühllogistik (Budget: 100.000 Euro) Praxistests der alternativ betriebenen Firmenfahrzeuge (Budget: 105.000 Euro) https://energieeffizienz.tiwag.at/ Die Tiroler Innovationsförderung orientiert sich an den Stärkefeldern der Tiroler Innovationsstrategie (https://www.tirol.gv.at/arbeitswirtschaft/wirtschaft-und-arbeit/tiroler-forschungs-und-innovationsstrategie/) und versteht sich darüber hinaus als themenoffenes Förderinstrument. Das heißt, es besteht die Möglichkeit Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Bereich alternative Kraftstoffe zu unterstützen (Stärkefeld Erneuerbare Energien), jedoch ohne konkrete Reservierung von Haushaltsmitteln.
Vorarlberg	Allgemeine Forschungsförderung
Oberösterreich	Förderung OÖ & Steiermark für „Smarte Mobilität“ (kraftstoffübergreifend) Einmalig 2 Millionen pro Land (für 2016) http://www.land-oberoesterreich.gv.at/164800.htm
Wien	Allgemeine Forschungsförderung

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen sind für Österreich auch Ausbildung und Qualifizierung wichtig. Insbesondere im Bereich Elektromobilität wurden in den vergangenen Jahren sowohl spezielle Unterrichtsmaterialien für SchülerInnen entwickelt als auch beispielsweise ein Spezialmodul Hochvolt-Antriebe als Ausbildungsmodul für KFZ-Techniker angeboten. Darüber hinaus von Bedeutung sind die Themen Bewusstseinsbildung und Umwelteffekte.

Tabelle 16: Ausbildung, Qualifizierung, Bewusstseinsbildung (Auszug)

Bereich	Beschreibung
Tourismus	Leitfaden „Nachhaltige Mobilität im Tourismus“ http://www.bmfwf.gv.at/Tourismus/Veranstaltungen/Documents/Leitfaden_Mobilitaet_Web_Doppelseite.pdf
Schulung	E-Mob-Train – Das Weiterbildungsangebot im Bereich Elektromobilität http://emobtrain.at/wordpress/ , http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/emobtrain.pdf
Ausbildung	Unterrichtsmaterialien „Intelligent unterwegs“ zum Thema Mobilität: Innovative Konzepte, Zukunftsvisionen und umweltfreundliche Alternativen http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/ausbildung/unterrichtsmaterial/index.html http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/ausbildung/unterrichtsmaterial/downloads/material_gesamt.pdf
Studium	FH Campus Wien: Masterstudium "Green Mobility" https://www.fh-campuswien.ac.at/departments/technik/studiengaenge/detail/green-mobility.html
Infoportal	www.autoverbrauch.at
Event	http://elmotion.at/ http://www.a3ps.at/a3ps-conferences