

Monitoring- und Endbericht zum „Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität“

Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 für die
Energiewende im Straßenverkehr

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2024.

Inhalt

1 Die Umsetzung des Sofortprogramms Erneuerbare Energie in der Mobilität.....	5
2 Status Quo und Zielerreichung.....	7
3 Status der Umsetzung der Maßnahmen des Sofortprogramms.....	9
3.1 Ladeinfrastruktur	10
M1 – Nationaler Strategierahmen	10
M2 – Right-to-Plug im Wohnrecht.....	11
M3 – Ladeinfrastruktur am hochrangigen Straßennetz.....	12
M4 – Ladeinfrastruktur und Services bei ÖBB Standorten	13
M5 – e-Mobility Check für Gebäude	14
M6 – Koordinierte Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD).....	15
M7 – E-Mobilität und Netzentgelte	16
M8 – Barrierefreiheit und einheitliche Gestaltung von öffentlicher Ladeinfrastruktur .	17
M9 – Energieeffizienzgesetz-Neu.....	18
3.2 Nutzer:innenkomfort	19
M10 – Ladepunkt-Daten-Verordnung.....	19
M11 – Ladetarif-Vergleichsrechner der E-Control.....	20
M12 – kWh-Abrechnung an Ladestationen	21
M13 – Projekt E-Mobilitätsrouting	22
M14 – Mechanismen für ein Zugangsmanagement	23
M15 – Kartenzahlung bei öffentlicher Ladeinfrastruktur	24
3.3 Flottendekarbonisierung und öffentliche Beschaffung.....	25
M16 – naBe-Aktionsplan	25
M17 – Car-Policy für BMK Beteiligungen	26
M18 – Taxi und Carsharing.....	27
3.4 Erneuerbare Kraftstoffe.....	29
M19 – Novellierung der Kraftstoffverordnung	29
M20 – Novellierung des Gasöl-Gesetzes.....	30
3.5 Förderungen	31
M21 – Weiterentwicklung der E-Mobilitätsoffensive.....	31
M22 – Förderprogramm Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN).....	33
M23 – Förderprogramm Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN)	34
M24 – Evaluierung eines flächenspezifischen Förderinstruments bei Ladeinfrastruktur.....	35
3.6 Forschungsprogramme und F&E Dienstleistungen	36
M25 – Forschungsprogramm Zero Emission Mobility	36

M26 – Programm Nachhaltige Mobilität in der Praxis	37
M27 – FTI-Strategie Mobilität 2040	38
M28 – Studie zu Right-to-Plug im Wohnrecht	39
M29 – Studie zur Integration der E-Mobilität in das Stromsystem	40
M30 – Studie GREENROAD (Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur)	41
M31 – Studie ConVERT (Ermittlung des Potentials der Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Zero Emission Antriebe)	42
3.7 Piloten und Experimentierräume	43
M32 – Standorte für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge am hochrangigen Straßennetz	43
3.8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	44
M33 – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität.....	44
M34 – Aktualisierung Broschüre „Wie lade ich mein Elektroauto?“	45
M35 – Brandsicherheit bei E-Fahrzeugen	46
M36 – Faktencheck E-Mobilität	47
M37 – Ökobilanz zu alternativen Fahrzeugen	48
M38 – Abgefahren! Die infografische Novelle zur Verkehrswende – Österreichische Edition	49
3.9 Kooperationen und Partnerschaften	50
M39 – Internationaler Austausch und Wissenstransfer	50
M40 – Partnerschaften und laufender strategischer Austausch	51
M41 – Austrian Automotive Transformation Platform.....	52
Abkürzungen.....	53

1 Die Umsetzung des Sofortprogramms Erneuerbare Energie in der Mobilität

Mit dem Mobilitätsmasterplan 2030¹ setzt das Bundesministerium den Rahmen zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors und trägt somit zur Erfüllung der Pariser Klimaziele bei. Der Mobilitätsmasterplan 2030 zielt auf die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehr ab. Die darin definierten strategischen Ziele sollen dazu beitragen, den Anteil des Umweltverbands aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern. Aufbauend darauf wurde die Umsetzungsstrategie „Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität“² entwickelt. Dieses Sofortprogramm reiht sich dabei als eine der Umsetzungsstrategien ein, die auf Basis des Mobilitätsmasterplans 2030 erstellt wurden und werden. Der Fokus liegt dabei auf dem Aspekt der Verbesserung, also der Förderung von emissionsfreien Antrieben. Während sich das Sofortprogramm neben weiteren Umsetzungsstrategien wie dem Masterplan Güterverkehr³ oder die Sharing Strategie⁴ auf den Straßenverkehr konzentriert, existieren ergänzende Strategien für weitere Verkehrssektoren, wie die „Luftfahrtstrategie 2040+“⁵ für die Luftfahrt oder das „Aktionsprogramm Donau 2030“⁶ für die Schifffahrt.

Um eine Umsetzung der 41 Maßnahmen des Sofortprogramms zu gewährleisten, wurde im Juni 2024 eine Überprüfung des Umsetzungsfortschritts durchgeführt. Der vorliegende Bericht stellt das Monitoring der Maßnahmen des Sofortprogramms dar und kann somit als Ergänzung zum Monitoring der anderen Fachstrategien und dem Monitoring des Mobilitätsmasterplans 2030 durch den Now-Cast-Bericht gesehen werden.

¹ bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html

² bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/sofortprogramm.html

³ bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehr/masterplan.html

⁴ bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/sharing_strategie.html

⁵ bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/publikationen/lfs_2040.html

⁶ bmk.gv.at/themen/verkehr/wasser/schifffahrt/donau/publikationen/aktionsprogramm-donau.html

An dieser Stelle handelt es sich um den Monitoring- und gleichzeitig Endbericht zum Sofortprogramm. Alle Maßnahmen, die noch nicht zur Gänze umgesetzt sind, werden im Nationalen Strategierahmen (Maßnahme 1 des Sofortprogramms) aufgenommen und weitergeführt. Ein Entwurf hierfür wird bis zum Jahresende 2024 an die Europäische Kommission übermittelt.

2 Status Quo und Zielerreichung

Bis zum Ende des zweiten Quartals wurden in Österreich im Jahr 2024 22.178 vollelektrische PKW (Kategorie M1) sowie 1.600 vollelektrische leichte Nutzfahrzeuge (N1) und 60 vollelektrische schwere Nutzfahrzeuge (N2/N3) neu zugelassen. Dies entspricht einem Anteil von 16,41 % (PKW) sowie 8,17 % (N1) bzw. 2,32 % (N2/N3) an den gesamten Neuzulassungen.

Auf der Bestandsseite hatten mit 30.06.2024 3,33 % aller in Österreich registrierten PKW sowie 2,30 % der leichten Nutzfahrzeuge bzw. 0,33 % der schweren Nutzfahrzeuge einen rein batterieelektrischen Antrieb. In absoluten Werten entspricht dies 177.668 E-PKW, 12.184 vollelektrischen leichten Nutzfahrzeugen und 194 vollelektrischen schweren Nutzfahrzeugen. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Veränderungen im Fahrzeugbestand seit Jahresbeginn.

Tabelle 1 Batterieelektrische Fahrzeuge der Klassen M1, N1, N2 und N3 im österreichischen Fahrzeugbestand [Quelle: AustriaTech auf Basis Statistik Austria (2024)]

Fahrzeugklasse	31.12.2023 (absolute Zahlen)	31.12.2023 (Anteil am Gesamtbestand)	30.06.2024 (absolute Zahlen)	30.06.2024 (Anteil am Gesamtbestand)
PKW (Kl. M1)	155.490	3,00 %	177.668	3,34 %
Leichte Nutzfahrzeuge (Kl. N1)	10.584	2,08 %	12.184	2,31%
Schwere Nutzfahrzeuge (Kl. N2, N3)	134	0,24 %	194	0,34 %
Summe	166.208	2,89 %	190.046	3,22 %

Die Bestandszahlen von 30.06.2024 ergeben sich durch die Summe des Datenstandes per 31.12.2023 und den kumulierten Neuzulassungszahlen von Jänner bis Juni 2024.

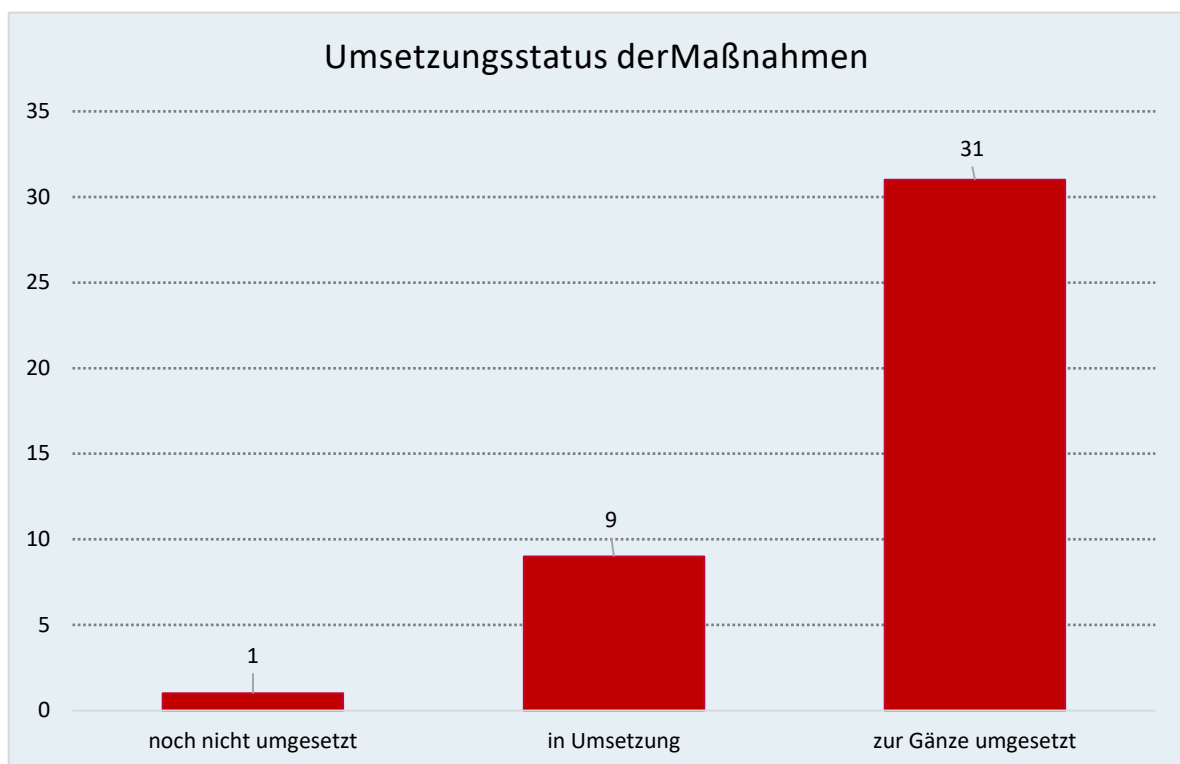
Parallel zum Hochlauf der elektrisch betriebenen Fahrzeuge ist auch der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur insbesondere in jüngster Zeit deutlich vorangeschritten. Am 01.07.2024 gab es in Österreich 18.975 Normalladepunkte (<23 kW) und 3.668 Schnellladepunkte (23-150 kW), sowie 1.366 Ultraschnelllader (HPC) (>150 kW). Somit besteht das österreichische Ladenetz aus insgesamt 24.009 öffentlich zugänglichen Ladepunkten.

Das Sofortprogramm gibt vor, dass im Jahr 2030 österreichweit jede Person (95 % der Bevölkerung) in maximal 15 Kilometern einen Standort zum Schnellladen erreichen kann. Für die meisten Menschen in Österreich wird die Distanz zur nächsten Schnellladestation deutlich unter 3 Kilometern liegen. Zur Unterstützung der Zielerreichung bis 2030 wurde in der Maßnahme 24 des Sofortprogramms ein flächenspezifisches Förderinstrument für Ladeinfrastruktur (LADIN) in unterversorgten Gebieten entwickelt. Vor dem Start von LADIN erreichen 90 % der Bevölkerung in maximal 15 Kilometern eine Schnellladestation, während diese Distanz für 28 % nur maximal 3 Kilometer beträgt.

3 Status der Umsetzung der Maßnahmen des Sofortprogramms

Für die Erreichung der Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 und des Sofortprogramms Erneuerbare Energie in der Mobilität wurde ein umfangreiches Maßnahmenbündel entwickelt, dessen Monitoring für die Umsetzung von wesentlicher Bedeutung ist. Nachfolgend wird der Umsetzungsgrad der gesetzten und zu setzenden Maßnahmen beschrieben und bewertet. Der Aufbau folgt der Logik des Sofortprogramms mit seinen 41 Maßnahmen. Ein Überblick zum allgemeinen Umsetzungsstatus der Maßnahmen wird hier unterhalb dargestellt. Nachfolgend werden die jeweiligen Maßnahmen und deren Umsetzungsstatus erläutert.

Abbildung 1: Umsetzungsstatus der Maßnahmen



3.1 Ladeinfrastruktur

M1 – Nationaler Strategierahmen

Gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation - AFIR)⁷ soll bis zum 31. Dezember 2024 ein Entwurf für einen nationalen Strategierahmen der jeweiligen Mitgliedsstaaten erstellt werden. Dieser fasst die Marktentwicklung für alternative Kraftstoffe im Verkehr sowie die Entwicklung entsprechender Infrastrukturen zusammen und definiert den Zielpfad für die kommenden Jahre. Nach einer Überprüfung durch die Europäische Kommission binnen sechs Monaten und der Einarbeitung etwaiger Änderungen wird der Strategierahmen bis zum 31. Dezember 2025 fertiggestellt. Ein erster Entwurf wird bis zum 31. Dezember 2024 ausgesetzt. Die Umsetzung des Strategierahmens wird regelmäßig in Form eines Fortschrittsberichts überprüft.

Die Veröffentlichung der AFIR im Amtsblatt der Europäischen Union stellt den Startschuss zur Initiierung eines partizipativen Prozesses zur Erstellung des Nationalen Strategierahmens für Österreich dar. Nach einer kurzen Konzeptionsphase wird das BMK mit Unterstützung der AustriaTech auf die jeweiligen Stakeholder zugehen. Mit Stand Juni 2024 sind bspw. bereits Workshops in sieben von neun Bundesländern erfolgreich durchgeführt wurden.

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

⁷ [EUR-Lex - 32023R1804 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

M2 – Right-to-Plug im Wohnrecht

Um das Laden im großvolumigen Wohnbau zu vereinfachen, wurde das Wohnungseigentumsgesetz (WEG) Ende 2021 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. Die Erleichterung äußert sich z. B. in Form der sogenannten „Zustimmungsfiktion“: Vor der Novellierung musste für die Errichtung einer Ladestation die Zustimmung aller anderen Wohnungseigentümer:innen eingeholt werden. Seit der Novellierung dürfen Langsamladestationen (derzeit bis zu max. 5,5 kW) dennoch errichtet werden, wenn

- alle Wohnungseigentümer:innen von der geplanten Änderung ordnungsgemäß schriftlich verständigt wurden
- und niemand binnen zwei Monaten schriftlich widerspricht.

Statt einer aktiven Zustimmung der anderen Wohnungseigentümer:innen benötigt es nun also eine aktive, schriftliche Ablehnung.

Die vollständige WEG-Novelle ist hier zu finden: ris.bka.gv.at/eli/bgbl/I/2021/222

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M3 – Ladeinfrastruktur am hochrangigen Straßennetz

Die insbesondere in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts zu erwartenden stark steigenden Zulassungs- und Bestandszahlen von batterieelektrischen Fahrzeugen ziehen auch am hochrangigen Straßennetz einen stark wachsenden Bedarf an moderner, transparenter und leistungsstarker Ladeinfrastruktur nach sich. Dabei ist es von wesentlicher Bedeutung, ausreichend Ladeinfrastruktur bereitzustellen, um den inländischen Langstreckenverkehr sowie den Transit- und Urlaubsverkehr parallel zum Hochlauf der Fahrzeugflotte abdecken zu können. Als Verwalterin der österreichischen Bundesstraßen, ist die ASFINAG in der Verantwortung, ein entsprechendes Ladeinfrastrukturnetz zu entwickeln. Voraussetzung für eine Umsetzung ist die Schaffung einer gesetzlichen Regelung, welche die ASFINAG ermächtigt, in den bestehenden Schutzzonen der Raststationen Ladeinfrastruktur zu errichten und zu betreiben.

Mit Stand Juni 2024 befindet sich die ASFINAG in Vorbereitungen für eine Ausschreibung von Ladeinfrastruktur auf den ASFINAG-Rastplätzen. Das zentrale Ziel ist, bis 2030 alle Rastplätze mit Ladeinfrastruktur auszustatten. Die ersten ausgeschriebenen Rastplätze, werden 2026 in Betrieb gehen. Die aktuell rund 220 Ladepunkte an 40 Raststations-Standorten werden in den nächsten Jahren stetig erweitert. Auch hier ist das Ziel, dass alle Raststationen bis 2030 über eine Ladeinfrastruktur verfügen. Mit Ende des Jahrzehnts sollen insgesamt 1.500 Ladepunkte zur Verfügung stehen. Für alle Ausbauziele bis 2030 gilt eine Mindestleistung von 150 kW pro Ladepunkt, während die Ladeleistung von 1.200 kW pro Standort graduell auf 2.250 kW pro Standort ausgebaut wird. Bis Mitte des nächsten Jahrzehnts soll der perspektivische Vollausbau erreicht werden: 2.000 Ladepunkte an 140 Standorten mit mind. 200 kW Ladeleistung pro Ladepunkt.

Wesentlich für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sind Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, der Transparenz und des Komforts: Alle neuen Ladestationen werden mit einer Überdachung und Beleuchtung ausgestattet, es werden Verpflegungsmöglichkeiten geschaffen und Kreditkartenzahlungen ermöglicht. 2023 wurde ein Pilot-Rastplatz mit E-Ladestationen für PKW und LKW in Roggendorf sowie ein LKW-Rastplatz in Roggendorf mit LKW-Ladestationen errichtet, welche im März 2024 in Betrieb gegangen sind.

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

M4 – Ladeinfrastruktur und Services bei ÖBB Standorten

Bahnhöfe sollen als multimodale Mobilitätsdrehscheibe dienen, die den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr bestmöglich miteinander verknüpfen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass an Bahnhöfen ausreichend Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorhanden ist. Mit Stichtag 01. Juli 2024 sind 112 Ladepunkte an den Park&Ride-Anlagen der ÖBB in Betrieb. Bis 2027 sollen rund 100 weitere Ladepunkte, großteils mit einer Leistung von 3,7 kW, errichtet werden.

Der Ausbau von geplanten Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen wird im halbjährlich stattfindenden Lenkungsausschuss zwischen BMK, ÖBB-Infrastruktur und dem jeweiligen Bundesland koordiniert. Die weiteren Ausbaupläne basieren dabei auf Potenzialabschätzungen, welche auf den aktuellen Nutzungsdaten basieren. Grundsätzlich werden bei Neu-/Umbauten von P&R Anlagen aber jedenfalls Vorkehrungen (Leerverrohrungen) getroffen, um künftig bedarfsgerecht Ladepunkte zu installieren bzw. die Zahl der Ladepunkte am Standort zu erweitern. Des Weiteren wurden die Ladetarife bereits grundsätzlich auf eine kWh basierte Abrechnung umgestellt.

In einem Pilotprojekt wird seit Juni 2023 E-Carsharing am Standort Dornbirn gemeinsam mit dem BMK, dem Land Vorarlberg, der Stadt Dornbirn sowie Rail&Drive und dem Carsharing-Anbieter Caruso getestet. Die Ergebnisse werden ebenfalls in die weitere Ausbauplanung einfließen.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M5 – e-Mobility Check für Gebäude

Ziel der Schulung e-Mobility Check ist es, Elektrotechniker:innen, E-Planer:innen, Bauträger, Hausverwaltungen, Vertreter:innen aus der Immobilienwirtschaft, Techniker:innen, Ingenieurbüros und weitere Interessierte in der Planung und Nachrüstung von Ladeinfrastruktur in Bestandswohnbauten und Betrieben auszubilden. Insgesamt nahmen bereits über 120 Personen an der Ausbildung zum e-Mobility Check teil. Bei dem der Fokus unter anderem auf der pilothaften Durchführung von praktischen e-Mobility Checks bei Betrieben lag. An der Ausweitung und Verbesserung des Schulungsangebots auf weitere Player, die beim Ausbau von Ladeinfrastruktur unterstützend wirken können, wird laufend gearbeitet.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M6 – Koordinierte Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD)

Am 14.12.2021 hat die Europäische Kommission einen Legislativvorschlag zur Neufassung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Energy Performance of Buildings Directive, EPBD) im Zuge des zweiten Teils des Pakets "Fit for 55" vorgelegt. Der Vorschlag beinhaltet unter anderem Anforderungen an die Lade- und Leitungsinfrastruktur in Neu- und Bestandswohnbauten. Des Weiteren werden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, Hindernisse für die Installation von Ladepunkten in Mehrfamilienhäusern zu beseitigen. Nachdem die Europäische Kommission Ende 2021 ihren Vorschlag zur Neufassung der EPBD vorlegte, hat das Europäische Parlament einen Entwurf zur Überarbeitung am 14. März 2023 angenommen.⁸ Nach der finalen Einigung im Trilog, ist die Neufassung am 28. Mai 2024 in Kraft getreten.

Der jeweilige Stand zur EPBD wurde im Koordinationsgremium „Saubere Energie im Verkehr“ vorgestellt und wird Teil der von AustriaTech (OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität) und dem BMK im Zuge der AFIR Bundesländer-Workshops im Programm aufgenommen. Auch in Zukunft sind weitere, koordinierte Abstimmungen im Rahmen des Koordinationsgremiums vorgesehen, um nach Verabschiedung der Richtlinie eine einheitliche und systematische Umsetzung der Vorgaben in den Bauordnungen der jeweiligen Länder zu unterstützen.

Weitere Informationen zur EPBD sind hier zu finden: energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-efficient-buildings/energy-performance-buildings-directive_en?redir=1&prefLang=de&etrans=de

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

⁸ europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0068_DE.html

M7 – E-Mobilität und Netzentgelte

Elektromobilität wird künftig für einen erhöhten Strombedarf sorgen, womit eine zusätzliche Belastung für die Stromnetze einhergeht. Um Schwankungen und Leistungsspitzen auszugleichen, sollen Elektrofahrzeuge im Zuge von Vehicle-2-Grid-Anwendungen als Zwischenspeicher fungieren und Strom ins Netz zurückspeisen. Die Neugestaltung der Netzentgelte ist eine zentrale Herausforderung für die Ausrollung der Vehicle-2-Grid-Technologie, da es aktuell keinen finanziellen Anreiz für die Nutzung dieser Technologie gibt. Was hierfür nötig ist, wird in der Studie ZEMPSI (siehe Maßnahme M29) eruiert, die durch das Forschungs- und Demonstrationsförderprogramm Zero Emission Mobility (siehe Maßnahme M25) gefördert wird.

Für die rechtliche Grundlage soll das neue Elektrizitätswirtschaftsgesetz (EIWG) sorgen, mit dem das Elektrizitätswirtschafts- und –organisationsgesetz (EIWOG) abgelöst wird. Der Entwurf zum EIWG ist aktuell in politischer Diskussion und soll noch im Laufe des Jahres 2024 beschlossen werden.

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

M8 – Barrierefreiheit und einheitliche Gestaltung von öffentlicher Ladeinfrastruktur

Die Barrierefreiheit und einheitliche Gestaltung von öffentlicher Ladeinfrastruktur ist für eine gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und die Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Lebensführung unabdingbar. Um eine verbesserte Bedienbarkeit sicherzustellen, wurde dazu im Jahr 2022 die Richtlinie „RVS 03.07.21 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum August 2022“⁹ veröffentlicht. Diese regelt insbesondere die Abmessungen, Gestaltung und Sichtbarmachung von öffentlich zugänglichen Ladestationen. Durch Vorgaben zur Bedienhöhe der Elemente (Display, Kartenterminal, etc.) und Festlegung der Abmessungen des Ladeplatzes soll den Bedürfnissen von Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung nachgekommen werden.

Auch international wird ein Fokus auf barrierefreie Infrastruktur gelegt. In der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) werden Maßnahmen gesetzt, um sicherzustellen, dass öffentlich zugängliche Lade- und Tankstellen für ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und mit Behinderungen zugänglich sind. Dazu gehört die verpflichtende Angabe der Anzahl barrierefreier Parkplätze durch Ladepunktbetreiber sowie die Erarbeitung technischer Spezifikationen und Empfehlungen für barrierefreie Ladeinfrastruktur.

Auf Basis dessen stellt Barrierefreiheit in der Ladepunkt-Daten-Verordnung (siehe Maßnahme M10) ebenso ein verpflichtendes Attribut dar. Ladepunktbetreiber haben der E-Control einzumelden, ob Parkplätze mit barrierefrei zugänglichen Ladepunkten ausgestattet sind, wobei diese Informationen dann öffentlich verfügbar gemacht werden. Im Rahmen der Bundesförderung von Ladeinfrastruktur des BMK¹⁰ wird die Einhaltung der RVS als Fördervoraussetzung festgeschrieben. Ferner ist die RVS in den Zielvorgaben für den Infrastrukturaufbau des Sofortprogramms ebenfalls zu berücksichtigen.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

⁹ [fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=54ccd8bb-3553-47a9-8bc1-b78f40f8232b](https://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=54ccd8bb-3553-47a9-8bc1-b78f40f8232b)

¹⁰ umweltfoerderung.at/betriebe/e-ladeinfrastruktur-2023

M9 – Energieeffizienzgesetz-Neu

Die EU-Richtlinie zur Energieeffizienz (EE-RL II)¹¹ sieht eine unionsweite Senkung des Energiebedarfs von mindestens 32,5 % bis 2030 vor. Auch Österreich ist dazu verpflichtet, diese Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Aufgrund einer fehlenden Zweidrittelmehrheit im Parlament konnte der Gesetzesentwurf für das Energieeffizienzgesetz-Neu (EEffG-Neu), welches die Umsetzung der Energieeffizienz-Richtlinie (EE-RL II) vorsieht, nicht verabschiedet werden. Um die Umsetzung der Richtlinie dennoch sicherzustellen, wurden weite Teile dieser Gesetzesvorlage in die Novelle des Bundes-Energieeffizienzgesetzes (EEffG)¹² aufgenommen und mit einer einfachen Mehrheit im Parlament beschlossen. Diese Novelle trat mit 15. Juni 2023 in Kraft.

Anhand der Novelle verpflichtet sich Österreich, seinen Energiebedarf bis 2030 um 18 % zu verringern. Im ursprünglichen Entwurf des EEffG-Neu wurden die Bundesländer stark miteingebunden und mit konkreten Einsparungsmaßnahmen beauftragt. Mit der beschlossenen Novelle konnten diese Maßnahmen nicht eingeführt werden, jedoch sind nun Richtwerte vorgesehen, welche für die jeweiligen Bundesländer erlassen werden. Um die Ziele zu erreichen sind Regulierungen und Förderungen vom Bund in Höhe von 190 Millionen Euro gesetzlich fixiert worden.

Weitere Informationen finden sich unter folgendem Link:

bmk.gv.at/themen/energie/effizienz/recht/effizienzgesetz.html

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

¹¹ eur-lex.europa.eu/eli/dir/2012/27/2023-05-04 bzw. eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/2002/oj

¹² ris.bka.gv.at/eli/bgb/l/2023/59

3.2 Nutzer:innenkomfort

M10 – Ladepunkt-Daten-Verordnung

Um den weiteren Aufschwung der Elektromobilität zu fördern, ist nicht nur der quantitative Ausbau der Ladeinfrastruktur von Bedeutung, sondern auch qualitative Aspekte. Im Jahr 2021 wurde das nationale Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe¹³ novelliert. Auf Basis dessen hat die Klimaschutzministerin eine Verordnung („Ladepunkt-Daten-Verordnung“) erlassen, in der verschiedene Kriterien für jene Daten festgelegt werden, die von den Betreiber:innen von öffentlich zugänglichen Ladestellen in das Ladestellenverzeichnis der E-Control¹⁴ einzumelden sind. Dazu gehören unter anderem statische und dynamische Daten (wie z. B. Ladepunkt Verfügbarkeit frei/ besetzt, Preisinformationen), welche zum Teil bereits jetzt auf freiwilliger Basis von Betreiber:innen in das Ladestellenverzeichnis eingemeldet werden können. Ziel dieser Verordnung ist, durch die Verpflichtung der Ladestellenbetreiber zur Einmeldung bestimmter Datenkategorien ein höheres Maß an Transparenz und Kundenfreundlichkeit zu schaffen, um nicht nur den bereits überzeugten Benutzern von Elektroautos eine wesentlich bessere Grundlage für die Planung ihrer Routen zu ermöglichen, sondern auch das Interesse zukünftiger E-Mobilisten am Umstieg von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Personenkraftfahrzeugen zu wecken.

Die Ladepunkt-Daten-Verordnung wurde nach Überarbeitung des Begutachtungsentwurfs am 24.9.2024 veröffentlicht. Die Ergänzung von Datenkategorien erfordert sowohl für die E-Control als auch für die Meldeverpflichteten eine Anpassung und Erweiterung ihrer diesbezüglichen IT-Systeme. Geplant ist, dass die notwendigen Systeme in den nächsten Monaten fertiggestellt werden, sodass die erweiterten Informationen im Laufe des nächsten Jahres flächendeckend auf www.ladestellen.at abrufbar sind.

Obligatorische Datenerhebungen sind auch in der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) vorgesehen. In Österreich werden die zu meldenden Daten im Ladestellenverzeichnis der E-Control öffentlich verfügbar gemacht.

¹³ ris.bka.gv.at/eli/bgbl/l/2021/150/20210727

¹⁴ ladestellen.at/#/electric

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M11 – Ladetarif-Vergleichsrechner der E-Control

Am 23.11.2023 wurde im Rahmen einer Pressekonferenz der Lade Tarifkalkulator der E-Control offiziell vorgestellt, welcher unter ladetarif.at online abrufbar ist.

Bei öffentlich zugänglichen Ladestellen sind Verbraucher: innen derzeit mit verschiedenen Abrechnungssystemen (Vertragstarife, Pauschaltarife, Roamingtarife, Ad- Hoc Preis), Verrechnungseinheiten (zumeist Zeit, Kilowatt) und Authentifizierungssystemen (Registrierung, Ladekarte, Lade- App) konfrontiert. Um hier Transparenz zu schaffen hat die E-Control im Auftrag des BMK einen webbasierten Ladetarifkalkulator eingerichtet. Dieser ermöglicht die Jahresgesamtkosten auf Basis der von den Nutzer:innen gemachten Angaben hochzurechnen und erstellt einen neutralen Überblick über alle verfügbaren Anbieter.

Die gesetzliche Grundlage für den Ladetarifkalkulator ist in § 4b. Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe verankert. In dieser wird die E-Control verpflichtet Maßnahmen zur besseren Vergleichbarkeit von an Ladestellen verrechneten Preisen zu entwickeln und umzusetzen.

Weitere Informationen und der Link zum Ladetarifkalkulator sind hier zu finden:

ladetarif.at

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

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, welche auch auf der europäischen Messgeräterichtlinie¹⁵ (MID 2014/32/EU) basieren, sowie jene für elektrische Tarifgeräte sind im Amtsblatt für das Eichwesen (Nr. 1 / 23. Februar 2016)¹⁶ veröffentlicht.

Im Mai 2023 wurde die Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen über Eichvorschriften für elektrische Tarifgeräte zur Messung von elektrischer Energie in Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge veröffentlicht. In dieser Verordnung ist nun festgehalten, welche messtechnischen Anforderungen Ladeeinrichtungen zu erfüllen haben, wenn diese nach geladener Energiemenge abrechnen. Neben allgemeinen, technischen und mechanischen Anforderungen an die Messgeräte und die Weiterverarbeitung der Daten ist auch geregelt, wie die eichtechnische Prüfung zu erfolgen hat. Um die Ersteichung der Geräte abwickelbar zu machen, kann diese auf Basis einer statistischen Kontrolle erfolgen. Für zugelassene (oder anerkannte) Ladeeinrichtungen, die diesen Anforderungen nicht oder nur teilweise entspricht, ist für die Ersteichung eine Übergangsfrist bis 1. Jänner 2026, für den Betrieb bis 31.12.2032 vorgesehen.

Diese Verordnung bietet somit die Basis für die breitere Ausrollung der kWh-Abrechnung, auch um Preise und Leistungen der Ladestellenbetreiber besser vergleichbar zu machen.

Die Verordnung (Amtsblatt für das Eichwesen – Sondernummer 2 / 17. Mai 2023) ist unter folgendem Link abrufbar: [bev.gv.at/Services/Downloads/Amtsblatt-Eichwesen.html](https://www.bev.gv.at/Services/Downloads/Amtsblatt-Eichwesen.html)

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

¹⁵ eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj

¹⁶ [bev.gv.at/Services/Downloads/Amtsblatt-Eichwesen.html](https://www.bev.gv.at/Services/Downloads/Amtsblatt-Eichwesen.html)

M13 – Projekt E-Mobilitätsrouting

In einem gemeinsamen Projekt der Lieferanten des IV Routers der Verkehrsauskunft Österreich (VAO), der Firma Planung Transport Verkehr AG (PTV) sowie der VAO Services und der Firma Hacon wurde ein E-Mobilitätsrouting entwickelt, welches die Parameter und Anforderungen der Elektromobilität markenneutral in die Routenplanung innerhalb Österreichs integrieren soll.

Nach Beauftragung im Jahr 2021 wurde im Juli 2023 die erste Testversion des E-Mobilitätsroutings online verfügbar gemacht. Das Projekt befand sich bis September 2023 in der Evaluierungsphase und ist nun nach der Veröffentlichung in die österreichweite Testphase zum aktivieren des E-Auto-Routings übergegangen.

Der Routenplaner mit dem E-Mobilitätsrouting ist unter der folgenden Webadresse abrufbar: route.bmk.gv.at

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

M14 – Mechanismen für ein Zugangsmanagement

Um eine digitale Steuerung des zukünftigen Zugangsmanagements für Städte, einzelne Zonen bis hin zu Quartieren und sensiblen Bereichen zu ermöglichen, wird ein zweistufiger Ansatz verfolgt: Zunächst sollen Standards, Mechanismen sowie Organisationsprinzipien für Zero- und Low-Emission Zones entwickelt werden, darauf aufbauend werden Piloten sowie Skalierungs- und Transferkonzepte abgeleitet, um gezielt testen und daraus lernen zu können.

In der ersten Phase der Maßnahme wurde im Zuge des vierten TRB International Symposium on Freeway and Tollway Operations (ISFO 2023) ein Workshop mit zentralen Stakeholder:innen durchgeführt, um die spätere Integration von Piloten und Test-Sites zu erleichtern. Darüber hinaus wurde gemeinsam mit dem Kernteam an einer fachspezifischen Einreichung gearbeitet. Im Anschluss an die vorangegangenen Aktivitäten wird die Arbeit an den Piloten fortgesetzt, um die erarbeiteten Mechanismen zu skalieren und großflächig ausrollen zu können. Der Umsetzungszeitraum erweiterte sich auf das Jahr 2024.

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

M15 – Kartenzahlung bei öffentlicher Ladeinfrastruktur

Um den Nutzer:innenkomfort bei öffentlich zugänglichen Ladestationen sukzessive zu verbessern, hat sich das BMK zum Ziel gesetzt, ab der E-Mobilitätsförderung 2023 nur noch die Errichtung jener öffentlich zugänglichen Ladestationen zu fördern, an denen die Kartenzahlung bzw. kontaktloses Zahlen ermöglicht wird.

Seit der E-Mobilitätsoffensive 2023 ist die Bezahlung über gängige Debitkarten oder Kreditkarten (Terminal) bzw. über kontaktloses Zahlen ohne vorherige Registrierung über NFC (Near Field Communication) Voraussetzung für den Erhalt einer Förderung für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur über 50 kW Ladeleistung. Für Ladeinfrastruktur mit einer Leistung von weniger als 50 kW ist Kartenzahlung bzw. kontaktloses Zahlen keine Fördervoraussetzung, wird aber mittlerweile von Ladeinfrastrukturerrichtern weitgehend als technischer Standard angesehen.

Weiterführende Informationen zu den Voraussetzungen für den Erhalt einer Förderung finden Sie hier:

[umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/umweltfoerderung/betriebe/
Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/Leitfaden_E-Mobilitaet_Gewerbe_2024.pdf](https://umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/umweltfoerderung/betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/Leitfaden_E-Mobilitaet_Gewerbe_2024.pdf)

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

3.3 Flottendekarbonisierung und öffentliche Beschaffung

M16 – naBe-Aktionsplan

Um mit gutem Beispiel voranzugehen, hat die österreichische Bundesregierung sich zum Ziel gesetzt, Nachhaltigkeitskriterien für die öffentliche Beschaffung zu definieren. Der „Aktionsplan & Kernkriterien für die Beschaffung nachhaltiger Produkte und Leistungen“ (naBe-Aktionsplan) beinhaltet unter anderem auch Vorgaben für den Erwerb von Fahrzeugen. So dürfen ab 2022 nur noch emissionsfreie PKW und leichte Nutzfahrzeuge angeschafft werden.

Ausnahmen sind gemäß dem naBe-Aktionsplan nur in bestimmten Fällen zulässig. Wenn eine der Ausnahmen des Katalogs zutrifft und ein Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor beschafft werden muss, sind Grenzwerte für CO₂-Emissionen zu berücksichtigen. Ab 2027 sollen ausnahmslos alle neu beschafften PKW und leichten Nutzfahrzeuge der öffentlichen Hand emissionsfrei sein. Des Weiteren ist vor jeder Beschaffung zu prüfen, ob sich alternative Mobilitätsformen und Nutzungskonzepte wie (E-)Transporträder oder E-Carsharing eignen.

Derzeit läuft ein Prozess zur Aktualisierung und Erweiterung der Kriterien des naBe-Aktionsplans innerhalb des BMK.

Weitere Informationen zum naBe-Aktionsplan finden Sie unter folgendem Link:
nabe.gv.at/fahrzeuge

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M17 – Car-Policy für BMK Beteiligungen

Um die weitreichenden Maßnahmen der Mobilitätswende im Regierungsprogramm 2020 - 2024 zu legitimieren, ist es notwendig, dass die Institutionen des Bundes eine Vorbildfunktion einnehmen und mit gutem Beispiel vorangehen. Der Leitfaden „Car Policy für Führungskräfte“ für die Beschaffung sauberer Dienstwagen für Vorständ:innen und Geschäftsführer:innen gibt dafür einen Rahmen vor.

Die im Juni 2023 aktualisierte Version des Leitfadens findet sich auf der Homepage des BMK: bmk.gv.at/ministerium/organisation/beteiligungsmanagement/car-policy.html

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

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 seine Flotte bis 2027 vollständig elektrifiziert hat. Die entsprechenden Anpassungen u. a. des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und der sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen werden dafür umgesetzt.

Der Austausch mit Stakeholder:innen aus dem Taxigewerbe wurde 2023 vom BMK in Zusammenarbeit mit OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (siehe Maßnahme M33) initiiert. Bislang wurden erste Bedürfnisse gesammelt und Modalitäten für die Umsetzung des Vorhabens geklärt. Darauf aufbauend werden die nächsten Schritte determiniert, um Taxibetreiber:innen bestmöglich bei der Dekarbonisierung ihrer Flotten zu unterstützen. Flankierend dazu gibt es bereits erste Pilotprojekte, die den emissionsfreien Taxibetrieb in den Mittelpunkt stellen. Das Projekt eTaxi Austria¹⁷ unterstützt beispielsweise den Umstieg der Taxiflotten in Wien und Graz auf E-Fahrzeuge durch die Bereitstellung von Lademöglichkeiten am Taxistandplatz und testet das Ladesystem, die Netzanschluss-Voraussetzungen und weitere technische Entwicklungsschritte.

Immer mehr Anbieter erweitern ihre Flotten um Elektrofahrzeuge und sammeln damit Erfahrungen im Betrieb einer Mischflotte sowie bei der Umstellung ihres Angebots auf E-Fahrzeuge. Einige Carsharing-Anbieter verfügen bereits über eine vollständig elektrifizierte Flotte. Im ländlichen und auch im urbanen Raum gibt es einige Pilotprojekte, deren Herausforderung im Angebot einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie liegt. Das Ziel, ab dem Jahr 2027 nur noch jenen Anbietern Stellplätze im öffentlichen Raum zuzuweisen, die eine vollständig elektrifizierte Flotte betreiben, benötigt eine Rechtsdefinition und ein einheitliches Akkreditierungsverfahren, indem definiert wird, wie eine derartige Zuweisung bundesweit erfolgen soll. Erste Schritte für eine bundesweite Sharing-Strategie wurden bereits durch das BMK eingeleitet und veröffentlicht.

Die Sharing-Strategie im Personen-Mobilitätsbereich kann hier eingesehen werden: bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/sharing_strategie.html

¹⁷ etaxi-austria.at

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

3.4 Erneuerbare Kraftstoffe

M19 – Novellierung der Kraftstoffverordnung

Mit 1.1.2023 ist die Novelle der Kraftstoffverordnung¹⁸ in Kraft getreten. Diese setzt Bestimmungen aus der Richtlinie (EU)2018/2001 zur Förderung von erneuerbaren Energien¹⁹ in nationales Recht um. Damit ist es für zielverpflichtete Unternehmen künftig deutlich attraktiver, erneuerbaren Strom für deren CO₂-Einsparung anrechnen zu lassen. Die CO₂-Einsparung durch die an E-Fahrzeuge abgegebene Strommenge ist im Vergleich zur Verwendung von Biokraftstoffen vierfach auf das CO₂-Reduktionsziel anrechenbar. Auf diese Weise können Unternehmen motiviert werden, vermehrt Strom einzusetzen und einen Beitrag zum noch schnelleren Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur zu leisten.

Unternehmen und Private können die eingesparten Treibhausgase an zielverpflichtete Unternehmen übertragen und dabei eine Entschädigung erhalten. Die Höhe der Entschädigung wird vom Markt geregelt und kann über nachweislich gemessene Strommengen bzw. im Fall, wo das bei nicht öffentlichen Ladepunkten nicht möglich ist, über eine pauschalisierte Strommenge geltend gemacht werden. Die Abwicklung erfolgt über das Umweltbundesamt.

Weitere Informationen sind unter folgendem Link zu finden:
umweltbundesamt.at/elna/anrechnung-erneuerbarer-strom

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

¹⁸ ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2022/452/20221213

¹⁹ eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj

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 Kraftfahrzeuggesetz 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.

Mit der Novellierung der RL (EU) 2001/2018 (Renewable Energy Directive III) gibt es neue EU-rechtliche Vorgaben, deren Umsetzung zurzeit in Planung sind.

Umsetzungsstatus

Noch nicht in Umsetzung

3.5 Förderungen

M21 – Weiterentwicklung der E-Mobilitätsoffensive

Im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive stehen Privaten, Betrieben, Gebietskörperschaften und Vereinen eine Reihe von Fördermöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Die jeweiligen Angebote werden laufend aktualisiert und können vor dem Kauf (AGVO) bzw. danach (Private bzw. De-Minimis) eingereicht werden. In der E-Mobilitätsoffensive des Jahres 2024 sind für Unternehmen, Gebietskörperschaften, Vereine und Private insgesamt 114,5 Millionen Euro zur Förderung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur vorgesehen. Voraussetzung für den Erhalt der Förderung ist stets der Einsatz von 100% Strom aus erneuerbaren Energieträgern.

Private können sich neben E-PKW auch E-Zweiräder und E-Leichtfahrzeuge fördern lassen. Darüber hinaus wird Ladeinfrastruktur in Form von intelligenten Ladekabeln, Wallboxen und Ladestationen in Mehrparteienhäusern mit bis zu 1.800 € gefördert. Aufgrund zahlreicher steuerlicher Vorteile gibt es für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine kein allgemeines Budget für E-PKW, jedoch sind E-Kleinbusse, E-Nutzfahrzeuge, E-Leichtfahrzeuge und E-Zweiräder nach wie vor förderfähig. Auch Unternehmen, die Ladeinfrastruktur errichten, steht eine Förderung von bis zu 30.000 € zur Verfügung.

Die Förderschienen werden laufend weiterentwickelt, um die Fördermittel bestmöglich und zielgerichtet einzusetzen. Dabei wird darauf geachtet, dass die Fördergegenstände jeweils dem Stand der Technik entsprechen und so auch in der Zukunft sicher eingesetzt werden können. Ergänzend zur E-Mobilitätsoffensive sind die Förderprogramme EBIN (siehe Maßnahme M22), ENIN (siehe Maßnahme M23) und LADIN (siehe Maßnahme M24) zu sehen. Bei diesen handelt es sich um Programme mit wettbewerblichem Charakter.

Weitere Informationen zur E-Mobilitätsoffensive 2024 gibt es hier:

- Für Private: klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-EMob-Private-2024.pdf
- Für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine: [klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden E-Mobilitaet Gewerbe 2024 RZ BF2.pdf](https://klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden_E-Mobilitaet_Gewerbe_2024_RZ_BF2.pdf)

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M22 – Förderprogramm Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (EBIN)

Das Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“²⁰ (EBIN) 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. An einem Nachfolgeprogramm (EBIN II) mit nationalen Mitteln wird nach Abschluss von EBIN I gearbeitet.

Die Ergebnisse der abgeschlossenen Ausschreibungen sowie aktuelle Informationen zu den Ausschreibungen können auf der FFG Webseite eingesehen werden: ffg.at/EBIN.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²⁰ ffg.at/EBIN

M23 – Förderprogramm Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN)

Das Förderprogramm „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“²¹ (ENIN) 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 auch Teil des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020 – 2026.

Um die eingereichten Projekte bestmöglich vergleichen zu können, verfolgen die Ausschreibungen einen Schwerpunkt nach Fahrzeugklassen. In den ersten Ausschreibungen lag der Fokus auf Fahrzeugen der Klasse N1 mit einer Mindestprojektgröße von 3 Fahrzeugen beziehungsweise auf Fahrzeugen der Klasse N2 und N3. Jeweils in Verbindung mit den Fahrzeugen ist auch Lade- und Betankungsinfrastruktur förderbar. Auch hier ist eine Voraussetzung für die Förderung der Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern. In den nachgefolgten Ausschreibungen wurde der Fokus neben N1, N2 und N3-Fahrzeugen auch auf Sonderfahrzeugen erweitert.

Die Ergebnisse der abgeschlossenen Ausschreibungen sowie aktuelle Informationen zu den Ausschreibungen können auf der FFG Webseite eingesehen werden: ffg.at/ENIN.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²¹ ffg.at/ENIN

M24 – Evaluierung eines flächenspezifischen Förderinstruments bei Ladeinfrastruktur

Die flächendeckende Versorgung mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ist ein wichtiges Element für die Transformation hin zur emissionsfreien Mobilität.

Dementsprechend wurde die Entwicklung eines Tools analysiert, angelehnt an das deutsche StandortTOOL, damit auch künftig die flächendeckende Versorgung mit Ladeinfrastruktur sichergestellt werden kann. Ebenfalls wurde 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 OLÉ - Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (siehe Maßnahme M33) gebündelt und weiterentwickelt.

In derzeit unterversorgten Gebieten wurde im Rahmen des Förderprogramms LADIN im Herbst 2023 Schnellladeinfrastruktur gefördert. Zu diesem Zweck entwickelte OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität eine Förderkarte, die unterversorgte Gebiete entsprechend ausweist. Die Abwicklung des Förderprogramms LADIN²² erfolgt über die FFG und hat ein Fördervolumen von 10 Millionen Euro. Bei der Entwicklung des Förderprogramms wurde darauf geachtet, dass die geförderte Infrastruktur zukunftsicheren Grundqualitäten entspricht. Neben Anforderungen zu Ladeleistung, Anzahl der Ladepunkte pro Standort und Bezahlmodalitäten sind auch Vorgaben zur Förderung des Nutzer:innenkomforts vorhanden.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²² [LADIN - Ladeinfrastruktur | FFG](#)

3.6 Forschungsprogramme und F&E Dienstleistungen

M25 – Forschungsprogramm Zero Emission Mobility

Das Forschungsförderungsprogramm Zero Emission Mobility des Klima- und Energiefonds zielt auf innovative Projekte im Bereich emissionsfreier Mobilität ab. Dabei werden sowohl die Fahrzeugtechnologien in den Forschungsprojekten abgebildet, als auch die ganzheitliche Infrastruktur der entsprechenden Technologien gefördert. Vergangene Ausschreibungen brachten Leuchtturmprojekte wie etwa das Projekt eTaxi 2.0²³ hervor, welches sich mit der Elektrifizierung der Taxibranche unter besonderer Berücksichtigung innovativer Ladelösungen wie induktivem Laden beschäftigt. Damit soll ein Beitrag zur Elektrifizierung des Taxigewerbes (siehe Maßnahme M18) geleistet werden, welches dezidiertes Ziel der Bundesregierung ist. Im Zuge der Ausschreibung werden jedes Jahr Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen gefördert. 2023 wurde eine Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung von Reisebussen gefördert. Die 7. Ausschreibung hat im Frühjahr 2024 gestartet. Das Budget des Programms betrug im Jahr 2023 8 Millionen Euro, während im Jahr 2024 die Förderungen der „Nachhaltigen Mobilität in der Praxis“ und „Zero Emission Mobility“ zu dem Förderprogramm „Zero Emission Mobility Plus“ zusammengelegt worden sind, mit einem Fördervolumen von insgesamt 9 Millionen Euro.

Weitere Informationen zum Forschungsförderungsprogramm Zero Emission Mobility des Klima- und Energiefonds gibt es hier: klimafonds.gv.at/call/zero-emission-mobility-plus/

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²³ etaxi-austria.at

M26 – Programm Nachhaltige Mobilität in der Praxis

Das Ziel des Programms „Nachhaltige Mobilität in der Praxis“ ist die Förderung der Elektromobilität und weiterer nachhaltiger Mobilitätsformen in Österreich. Die Schwerpunkte des Programms adressieren die Themen Bewusstseinsbildung und Akzeptanz in Bezug auf nachhaltige Mobilitätslösungen, begleitende Maßnahmen, die zum Abbau von Hürden und zur Beschleunigung der Markteinführung bzw. -durchdringung führen sowie die Unterstützung von Transformationsprozessen, die eine beschleunigte Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen fördern. Das Budget des Programms betrug im Jahr 2023 1 Millionen Euro, während im Jahr 2024 die Förderungen der „Nachhaltigen Mobilität in der Praxis“ und „Zero Emission Mobility“ gemeinsam zu dem Förderprogramm „Zero Emission Mobility Plus“ zusammengelegt worden sind, mit einem Fördervolumen von insgesamt 9 Millionen Euro.

Weitere Informationen gibt es hier: klimafonds.gv.at/call/zero-emission-mobility-plus/

Mit der Website nachhaltige-mobilitaet.at wurde eine Plattform zur Information über erfolgreich durchgeführte Projekte im Rahmen des Programms eingerichtet.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

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 der FTI-Strategie Mobilität erfolgt im Rahmen des FTI-Schwerpunkts Mobilitätswende des BMK. Neben Innovationen im Mobilitätssystem, die vorrangig zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr beitragen, und der Förderung von Gleichstellung & Diversität sowie Nachwuchs im FTI-Mobilitätsbereich liegt ein Fokus des FTI-Schwerpunkts Mobilitätswende auf Innovationen von Mobilitätstechnologien für die Verbesserung des nicht vermeid- und nicht verlagerbaren Verkehrs.

Die notwendigen technologischen, sozialen und organisatorischen Innovationen für die Transformation in Richtung eines nachhaltigen, klimaneutralen und inklusiven Mobilitäts- und Transportsystems werden durch u.a. folgende Maßnahmen verfolgt:

- Nationale Förderungen im Kontext des FTI-Schwerpunkts Mobilitätswende
- 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

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M28 – Studie zu Right-to-Plug im Wohnrecht

Mit der WEG-Novelle 2022²⁴ wurde ein Right-to-Plug im Wohnungseigentumsgesetz (WEG) umgesetzt (siehe Maßnahme M2). Um die Umsetzung und Effektivität dieser Novelle in der Praxis zu evaluieren, wurde ein Jahr nach Inkrafttreten eine Studie im Rahmen des Forschungs- und Demonstrationsprogramm Zero Emission Mobility (siehe Maßnahme 25) des Klima- und Energiefonds²⁵ ausgeschrieben.

Neben der Evaluierung der Umsetzung des Right-to-Plug in der WEG-Novelle 2022 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.

Der Ergebnisbericht wurde im Mai 2024 veröffentlicht und an das nationale Stakeholder-Umfeld übermittelt. Der Bericht ist unter folgendem Link abrufbar:

projekte.ffg.at/anhang/667411adbb726_Right2Plug_Ergebnisbericht.pdf

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²⁴ ris.bka.gv.at/eli/bgbl/l/2021/222

²⁵ klimafonds.gv.at/call/zero-emission-mobility-2022/

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

Das Projekt „Zero Emission Mobility Power System Integration“ (ZEMPSI), Forschungs- und Entwicklungsdienstleistung im Rahmen der fünften Ausschreibung von Zero Emission Mobility (siehe Maßnahme M25), wurde im Frühjahr 2023 gestartet. Das Projektkonsortium setzt sich aus dem AIT Austrian Institute of Technology GmbH, dem Energieinstitut an der Johannes Kepler Universität Linz sowie Montanuniversität Leoben – Lehrstuhl für Energieverbundtechnik zusammen.

Im Projekt ZEMPSI werden rechtliche Rahmenbedingungen sowie technologische Anwendungen im Zusammenhang mit der Integration der Elektromobilität im Straßenverkehr in das Stromnetz untersucht. Die Studie identifiziert und analysiert Potenziale, beispielsweise in Hinblick auf bidirektionales Laden und Vehicle-to-X-Anwendungen, unter Einbindung relevanter Akteur:innen. Das Projekt erbringt insofern essenzielle Informationen hinsichtlich der Ermöglichung von Mobilitäts- und Energiewende, als dass in Verbindung mit dem Hochlauf der Elektromobilität im Straßenverkehr konkrete Anforderungen an das Stromsystem betrachtet werden. Festgestellte Synergien ebenso wie potenzielle Hürden und daraus abgeleitete Empfehlungen hat das Projektkonsortium im Frühjahr 2024 vorgelegt.

Weitere Informationen zu dem Projekt ZEMPSI gibt es hier:

energieinstitut-linz.at/project/zero-emission-mobility-power-system-integration

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M30 – Studie GREENROAD (Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur)

Die Studie GREENROAD (Guidelines enabling renewable energy supply for zero emission road traffic infrastructure) wurde über das Forschungs- und Demonstrationsprogramm Zero Emission Mobility des Klima- und Energiefonds (siehe Maßnahme M25) gefördert.

Die wesentlichen Projektziele der GREENROAD-Studie waren die Bereitstellung eines nationalen Mengengerüsts und einer detaillierten räumlichen Verortung für den prognostizierten Bedarf an Zero Emission Infrastruktur (E-Ladepunkte und H₂-Stationen) bis 2040, die Abschätzung der zu erwartenden Infrastrukturkosten, die Evaluierung des Bedarfs an öffentlichen Fördermaßnahmen und die Empfehlung erforderlicher Begleitmaßnahmen. Die Ergebnisse der Studie dienen dabei als Grundlage für weitere Strategien wie dem nationalen Strategierahmen (siehe Maßnahme M1).

Das Projektkonsortium bestehend aus Traffix, Umweltbundesamt und e7 stellten ihre Ergebnisse im Rahmen eines Webinars am 23.05.2023 vor. Der vorläufige Abschlussbericht ist unter folgendem Link abrufbar:

klimafonds.gv.at/report/zero-emission-mobility-studien/

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

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

Ein Ansatz, um jenen Fahrzeugbestand klimafreundlich zu nutzen, der mit konventionellem Antrieb ausgestattet ist, stellt die Umrüstung von gebrauchten Fahrzeugen auf Elektroantrieb dar. Dazu untersuchte die Studie ConVErT (Converting Commercial Vehicles to locally emission-free Drive Technologies)²⁶ Potenziale von Umrüstungen und Chancen für den österreichischen Wirtschaftsstandort. Die Studie von Herry Consult und dem Umweltbundesamt wurde über das Forschungs- und Demonstrationsprogramm Zero Emission Mobility des Klima- und Energiefonds (siehe Maßnahme M25) gefördert.

Betrachtungsgegenstand bei ConVErT waren die Fahrzeugklassen N1 (Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t), N2 (LKW > 3,5 t hzG und ≤ 12 t hzG), N3 (LKW ≥ 12 t hzG), Sattelzüge sowie M2/M3 (Busse).

Das Projektkonsortium untersuchte rechtliche Rahmenbedingungen sowie mögliche Hürden und gab einen Überblick zu den vorhandenen Umrüstungslösungen auf dem Markt. Es errechnete Abschätzungen zur Anzahl der potentiell betroffenen Fahrzeuge und leitete daraus das Treibhausgas-Reduktionspotential durch Umrüstung ab. Auf Basis der Gesamtkosten der Nutzung wurde das potenzielle Erfordernis staatlicher Unterstützungen errechnet und dem volkswirtschaftlichen Potenzial, insbesondere in österreichischen Werkstätten, gegenübergestellt.

Die Studie inkl. der ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen sind unter folgendem Link abrufbar: umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub_id=2469&cHash=9f7cf7599a8769c5ff9aa821f3fe225c

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²⁶ klimafonds.gv.at/report/zero-emission-mobility-studien/

3.7 Piloten und Experimentierräume

M32 – Standorte für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge am hochrangigen Straßennetz

Um den Ladebedarf des absehbar rasch steigenden Bestands von mittelschweren und schweren batterieelektrischen LKW (N2 und N3) decken zu können, ist die ASFINAG für den Ausbau von leistungsstarker und sicherer Ladeinfrastruktur auf dem hochrangigen Straßennetz verantwortlich.

Ihr Ausbauplan sieht vor, dass bis 2030 alle Rastplätze mit Ladeinfrastruktur für LKW ausgestattet werden. Während 2024 die ersten beiden Pilotstandorte an Rastplätzen mit LKW-Ladeinfrastruktur (insgesamt 16 Overnight-Charger mit min. 100 kW und 6 HPC-Ladepunkte mit min. 350 kW) ausgestattet worden sind, erfolgt bis Ende 2027 der Ausbau von 37 Standorten mit insgesamt 222 Overnight- und 148 HPC-Ladepunkten (min. 350 kW). Bis 2030 verfolgt die ASFINAG das Ziel, an 70 Standorten Ladeparks mit jeweils 2,5 MW Ladeleistungen in das Netz zu integrieren, aus denen mind. 400 Overnight- und 260 HPC bzw. MCS-Ladepunkte (min. 500 kW) resultieren. Der Endausbau wird mit 2035 angesetzt: an allen 66 Rastplätzen und 87 Raststationen sollen dann 1.000 Overnight-Ladepunkte, 400 HPC bzw. MCS-Ladepunkte mit zumindest 800 kW Ladeleistung und somit 4,2 MW an kumulierter Ladeleistung pro Standort installiert sein. Alle LKW-Ladestationen werden jeweils 2 Ladepunkte versorgen und flächendeckend als Durchfahrts-Ladeplätze (ohne Notwendigkeit rücksetzen zu müssen) konzipiert sein.

Die ersten beiden Pilotstandorte (siehe Maßnahme M3), die sich an der Autobahn A1 bei Roggendorf (Fahrtrichtung West) bzw. an der Autobahn A8 bei Weibern (Fahrtrichtung Ost) befinden, wurden 2023 errichtet und gingen im Frühjahr 2024 in Betrieb.

Umsetzungsstatus

Befindet sich in Umsetzung

3.8 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

M33 – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität

Um die Agenden der Elektromobilität in Österreich gesamthaft auf nationaler Ebene zu koordinieren und den Hochlauf strategisch zu begleiten, hat das BMK im Dezember 2022 Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (OLÉ) präsentiert. Die Leitstelle wird von Expert:innen der AustriaTech geführt und bereitet Wissen auf, analysiert Zahlen, Daten und Fakten und leitet daraus Maßnahmen und Instrumente ab. Zudem vernetzt das Team der OLÉ alle Akteur:innen, um die Mobilitätswende voranzutreiben. Die Leitstelle bildet dabei einerseits die Kompetenzstelle für inhaltliche Fragen, andererseits soll das entsprechende Expert:innennetzwerk gepflegt werden, um Fragestellungen und Anliegen zu Elektromobilität zentral koordiniert beantworten zu können.

Seit der Präsentation des Sofortprogramms Erneuerbare Energie in der Mobilität ist OLÉ aktiv im gesamten E-Mobilitäts-Netzwerk Österreichs vertreten und wird im Zuge eines Phasenmodells graduell ihre Aktivitäten erweitern. Zusätzlich zu den Monitoring- und Policy-Aktivitäten sowie der Vernetzung der nationalen Akteur:innen ist auch internationale Kontaktaufnahme, Absprache und gemeinsame Planung eine der zentralen Rollen der Leitstelle.

Nähere Informationen zu den Tätigkeiten der Leitstelle gibt es hier:
austriatech.at/leitstelle-elektromobilitaet/

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

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

Dem Laden zu Hause oder am eigenen Arbeitsplatz kommt beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ein wesentlicher Stellenwert zu. Doch das Laden im Mehrfamilienhaus bzw. in einer Wohnanlage ist nicht nur technisch, sondern auch aus rechtlichen Gründen manchmal herausfordernd. Um die rechtlichen Hürden leichter meistern zu können, wurde, flankierend zur Novelle des Wohnungseigentumsgesetzes²⁷ (siehe Maßnahme M2), die Broschüre „Wie lade ich mein Elektroauto“ als Publikation der AustriaTech in ihrer Rolle als OLE – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (siehe Maßnahme M33) aktualisiert.

Die neuen Regelungen mit Erleichterungen bei der Beschlussfassung für Gemeinschaftsladestationen und bei der Errichtung von Einzelanlagen wurde hierbei besondere Beachtung geschenkt. Die Aufbereitung der rechtlichen Gegebenheiten und Änderungen wurde mit vier weiteren nützlichen Vorlagen ergänzt.

Die Broschüre (in Band 1 und Band 2 unterteilt) sowie vier ergänzende Mustervorlagen sind unter folgendem Link zu finden:

bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/aufladen.html.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²⁷ ris.bka.gv.at/eli/bgbl/l/2021/222/20211230

M35 – Brandsicherheit bei E-Fahrzeugen

Im Zero Emission Mobility Programm 2020 wurde 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). Die Studie „RECOVER-E“ wurde im Auftrag des Klima- und Energiefonds und dem BMK im Rahmen der FTI Initiative Zero Emission Mobility Implementation (ZEMI)²⁸ durchgeführt und behandelt sicherheitsrelevante Fragen bei Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen. Die Sicherheit von E-Fahrzeugen ist mit konventionellen Fahrzeugen vergleichbar, jedoch herrschen in Bezug auf gewisse Unfallszenarien noch Unsicherheiten in der öffentlichen Debatte. Offene Fragen wurden im Rahmen der Studie in Workshops mit Expert:innen und dem Projektkonsortium unter Einbindung der Stakeholder:innengruppen behandelt. Als Ergebnis wurden Handlungsempfehlungen für Gesetzgebung, Stakeholder:innen und Organisationen formuliert.

Die Studie kann unter folgendem Link eingesehen werden:

klimafonds.gv.at/report/zero-emission-mobility-studien/

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

²⁸ klimafonds.gv.at/call/zero-emission-mobility-implementation/

M36 – Faktencheck E-Mobilität

Elektromobilität ist ein wesentlicher Baustein der Mobilitätswende. Es bestehen in der Bevölkerung aber auch immer noch Unsicherheiten insbesondere hinsichtlich der tatsächlichen Umweltauswirkungen von E-Fahrzeugen, der finanziellen Rentabilität und der Sicherheit der Fahrzeuge. Der Faktencheck Elektromobilität liefert Antworten auf die 10 wichtigsten Fragen zum Thema.

Unter der Federführung des Klima- und Energiefonds hat das Umweltbundesamt 2022 gemeinsam mit AustriaTech, BMK und VCÖ einen kompakten und leicht lesbaren Bericht entwickelt, der 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 erläutert. Unterteilt in 10 Themenbereiche, von Ökobilanz über Reichweite bis hin zur Integration der Elektromobilität in eine ganzheitliche Mobilitätswende, soll damit auch ein Beitrag zur öffentlichen Diskussion geleistet werden.

Der Faktencheck Elektromobilität steht unter folgendem Link online sowie zum Download zur Verfügung: faktencheck-energiewende.at/faktencheck/e-mobilitaet/

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M37 – Ökobilanz zu alternativen Fahrzeugen

In der Studie „Die Ökobilanz von Personenkraftwagen - Bewertung alternativer Antriebskonzepte hinsichtlich CO₂-Reduktionspotential und Energieeinsparung“ stellt das Umweltbundesamt die Umweltauswirkungen der Fahrzeugherstellung und -nutzung anschaulich dar. Alternative Antriebskonzepte werden dabei hinsichtlich CO₂-Reduktionspotenzial und Energieeinsparung bewertet. Die Ergebnisse zeigen, dass Elektroautos in der Ökobilanz in allen Kategorien die Nase vorn haben, vor allem wenn der Strom aus erneuerbaren Energieträgern stammt.

2022 wurde zur regelmäßig erscheinenden Version mit Schwerpunkt PKW auch eine separate Analyse von schweren Nutzfahrzeugen und Bussen veröffentlicht. Die Analyse von 17 Technologie- bzw. Kraftstoffoptionen zeigt, dass auch hier batterieelektrische Fahrzeuge bei Einsatz von 100 % Strom aus erneuerbaren Energiequellen in allen Anwendungsfällen am klimafreundlichsten sind.

Weiterführende Informationen zur Ökobilanz von PKW gibt es hier:

bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/zahlen/oekobilanz.html

Die Studie zur Ökobilanz von Bussen und schweren Nutzfahrzeugen ist hier zu finden:

bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/zahlen/oekobilanz-schwere-nutzfahrzeuge.html

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

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. Das Projekt beruht auf der deutschen Version der Broschüre „Abgefahren!“ von Agora Verkehrswende und Ellery Studio. In der ausgezeichneten Broschüre „Abgefahren!“ wird die Hauptrolle von der Verkehrswende selbst übernommen, dabei wird sie von einer Familiengeschichte in drei Generationen und dem Hund Rudi begleitet. Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung und informationsreiche Fakten werden in innovativer Form dargestellt.

Die Broschüre ist folgendem Link abrufbar: bmk.gv.at/themen/mobilitaet/wende.html

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

3.9 Kooperationen und Partnerschaften

M39 – Internationaler Austausch und Wissenstransfer

Im Rahmen der Mobilitätswende ist auch der internationale Austausch, insbesondere mit benachbarten Staaten, unerlässlich. Auf diese Weise können Synergiepotenziale genutzt, gemeinsames Lernen gefördert und grenzüberschreitende Mobilität sichergestellt werden. So ist es beispielsweise notwendig, dass eine flächendeckende und standardisierte Ladeinfrastruktur auch über Landesgrenzen hinweg zuverlässig zur Verfügung steht. Eine koordinierte Entwicklung und ein internationaler Austausch sind auch in der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) verankert.

In der ersten Jahreshälfte 2023 hat OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (OLÉ) (siehe Maßnahme M33) ihre Arbeit aufgenommen und engagiert sich zunehmend in der internationalen Vernetzung, etwa in einem ersten Schritt mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) und dem BMDV in Deutschland sowie durch bilateralen Austausch mit Institutionen anderer EU-Länder – hier ist der Austausch mit den Niederlanden hervorzuheben.

Mit einer Konferenz im Oktober 2023, die dem grenzüberschreitenden Austausch über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe mit den westlichen Nachbarstaaten gewidmet war, und dem Nachfolgetermin für den Osten im Frühjahr 2024 wurden wichtige Schritte in Richtung eines regelmäßigen und koordinierten europäischen Austauschs und der Erfüllung der AFIR-Verpflichtungen gesetzt. Darüber hinaus sind sowohl das BMK als auch AustriaTech in diversen internationalen Gremien vertreten, die sich mit der Dekarbonisierung des Verkehrssektors beschäftigen.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M40 – Partnerschaften und laufender strategischer Austausch

Auch auf nationaler Ebene benötigt es einen systematischen Austausch zwischen den verschiedenen Stakeholder:innen, um die Mobilitätswende voranzutreiben. Insbesondere Agenturen und öffentliche Bedarfsträger:innen im thematischen Umfeld des BMK sind unerlässlich, um die Operationalisierung des Sofortprogramms voranzutreiben und die Maßnahmen mit den strategischen Zielen des Bundes und der Agenturen zu verknüpfen.

Um zielgerichtete Partnerschaften und einen laufenden Austausch zwischen diesen Institutionen zu gewährleisten, soll diese Abstimmung konzeptualisiert und über OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (siehe Maßnahme M33) gebündelt werden. Im Zuge des Initiierungsprozesses durch OLÉ wurde jedoch die Notwendigkeit einer umfassenderen Kooperation erkannt, weshalb unternehmensweite Initiativen unter der Gesamtorganisation von AustriaTech, wo OLÉ angesiedelt ist, eingeleitet wurden. Der Startschuss verstärkter systematischer Partnerschaften zwischen den Expert:innenorganisationen im Umfeld des BMK war die Erstellung eines Memorandum of Understanding (MoU) zwischen Umweltbundesamt und AustriaTech.

Auch die Kooperation mit anderen Institutionen wie ASFINAG, E-Control oder der Österreichischen Energieagentur (AEA) wird von AustriaTech angestrebt und schrittweise systematisiert, wobei insbesondere rechtliche und strategische Rahmenwerke wie die AFIR und das Sofortprogramm die Grundlage für konkrete Zusammenarbeit liefern können. Hierbei fungiert OLÉ insbesondere in der Anbahnungsphase der Partnerschaften als Anlaufstelle und Hauptansprechpartnerin.

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

M41 – Austrian Automotive Transformation Platform

Die Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP) wurde im Rahmen des Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK eingerichtet und dient als Dialogplattform für Vertreter:innen des österreichischen Automobilssektors. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors bringt eine Vielzahl an Neuheiten mit sich, welche durch einen koordinierten Kanal in die richtigen Bahnen geleitet werden. Diese Herausforderungen betreffen die gesamte Wertschöpfungskette, weshalb die AATP sämtliche Stakeholder:innen in den Transformationsprozess miteinbezieht und somit neue Synergien schafft. Die ausgearbeiteten Maßnahmen in den einzelnen Arbeitsgruppen dienen der Erhaltung des Wirtschaftsstandort Österreichs und sorgen für einen geordneten Übergang hin zu einer emissionsfreien Automobilbranche. Die AATP ist zum derzeitigen Zeitpunkt vollständig initiiert und hat gemeinsam mit ihren Teilnehmenden aktiv Maßnahmen erarbeitet, Zuständigkeiten fixiert und Folgeprozesse eingeleitet.

Sämtliche weitere Informationen sind auf der folgenden Website einsehbar: aatp.at

Umsetzungsstatus

Zur Gänze umgesetzt

Abkürzungen

AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe)
AGVO	Allgemeine Gruppenfreistellungs-Verordnung
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
EBIN	Emissionsfreie Busse und Infrastruktur (Förderprogramm)
EE-RL	EU-Richtlinie zur Energieeffizienz
EEffG	Bundes-Energieeffizienzgesetz
EIWOG	Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz
ENIN	Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (Förderprogramm)
EPBD	Energy Performance of Buildings Directive (EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden)
FTI	Forschung, Technologie und Innovation
kW	Kilowatt
kWh	Kilowattstunden
HPC	High Power Charging (Ultraschnellladen, >150 kW)
hzG	höchstzulässiges Gesamtgewicht
MoU	Memorandum of Understanding
NFC	Near Field Communication
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OLÉ	Österreichs Leitstelle für Elektromobilität
PKW	Personenkraftwagen
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
WEG	Wohnungseigentumsgesetz
ZEM	Zero Emission Mobility
ZEMI	Zero Emission Mobility Implementation

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at