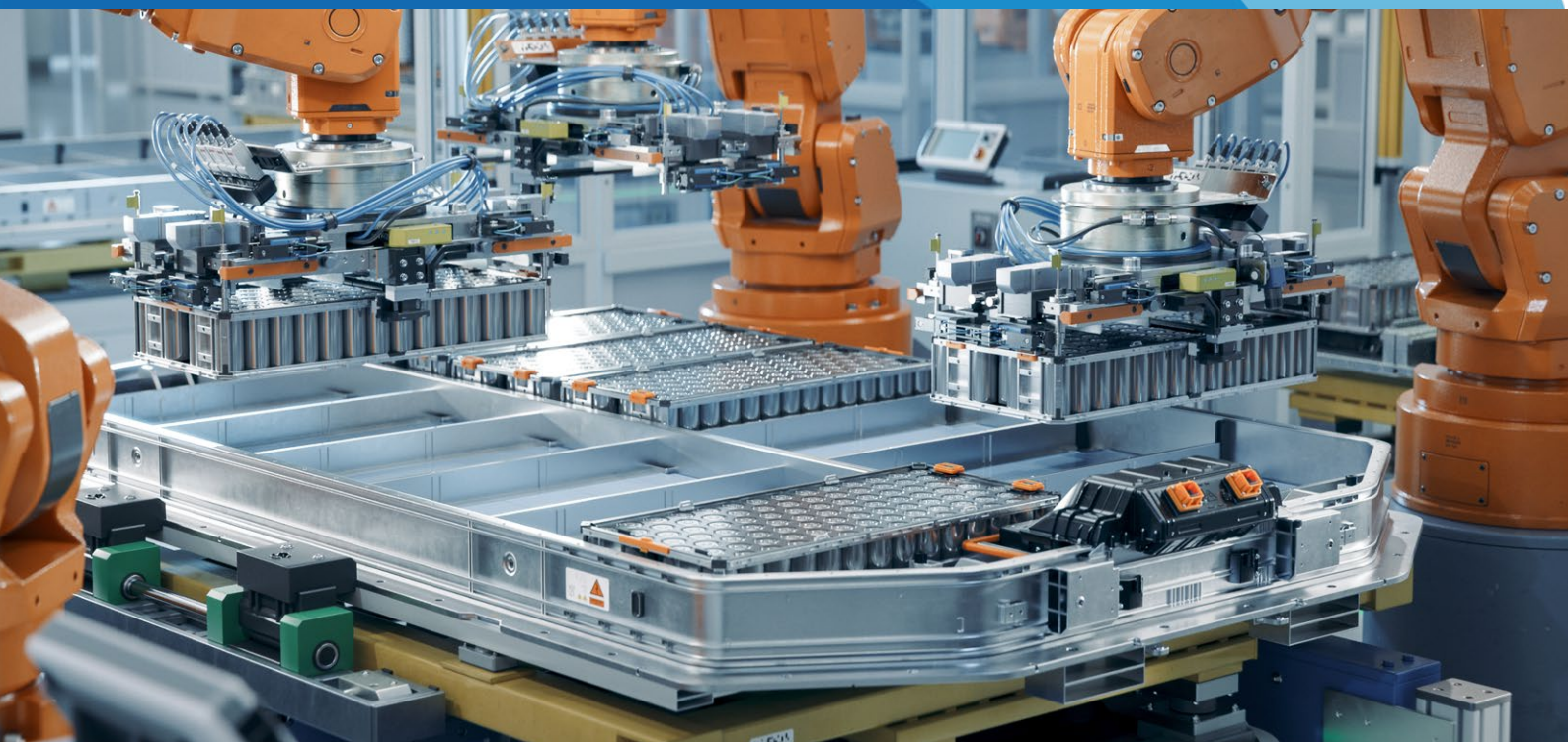



AUSTRIAN AUTOMOTIVE  
TRANSFORMATION PLATFORM

# AATP JAHRESBERICHT 2023

Ergebnisse des Arbeitsjahres  
und Umsetzungsfortschritt



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

 Bundesministerium  
Arbeit und Wirtschaft



# AATP Jahresbericht 2023

## Ergebnisse und Umsetzungsfortschritt

März 2024

### IMPRESSUM

#### Inhaltlich Verantwortlicher

Klima- und Energiefonds  
Leopold-Ungar Platz 2 / Stiege 1/4.OG / Top 142, 1190 Wien

#### Geschäftsführer

Bernd Vogl

#### E-Mail:

Bei inhaltlichen Fragen zu dieser Publikation bzw. zur Austrian Automotive Transformation Platform wenden Sie sich bitte an [office@aatp.at](mailto:office@aatp.at).

#### Haftung und Urheberrechte

Die Informationen werden ständig von der Austrian Automotive Transformation Platform geprüft und aktualisiert. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der zur Verfügung gestellten Informationen kann dennoch keine Haftung oder Garantie übernommen werden. Gleiches gilt für alle Webseiten, auf die mittels Hyperlink verwiesen wird. Die Austrian Automotive Transformation Platform übernimmt keine Verantwortung für Darstellung und Inhalt der Websites, die aufgrund einer solchen Verbindung erreicht werden. Der Inhalt und die Struktur der Website sind urheberrechtlich geschützt. Die Verwendung von Texten, Textteilen oder Bildmaterial bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der Austrian Automotive Transformation Platform. Bei den eingesetzten Bildern ohne Copyright Vermerk handelt es sich um lizenzfreie Stockbilder.



# Vorwort

Damit Österreich sein ambitioniertes Ziel – Klimaneutralität 2040 – erreichen kann, ist die Dekarbonisierung der Mobilität alternativlos. Zudem ist sie auch ein besonders wirksamer Hebel für die Reduktion der Gesamtemissionen.

Die Automotive-Zulieferindustrie hat in Österreich traditionell eine starke Bedeutung und verzeichnet nicht nur wichtige Wertschöpfung, sondern ist auch die Grundlage für zahlreiche Arbeitsplätze. Die notwendige Dekarbonisierung und Elektrifizierung des Verkehrs führen daher zu einem disruptiven Wandel. Aus diesem Grund wurde im Herbst 2021 die Austrian Automotive Transformation Platform (AATP) ins Leben gerufen, um diesen Wandel antizipativ und proaktiv mitzugestalten und das Potenzial der Veränderungen bestmöglich zu nutzen. Dadurch sollen konkrete Chancen zum Erhalt von Beschäftigung und Wertschöpfung in dieser Industrie (sowie vor- und nachgelagerte Branchen) realisiert werden.

Auch im zweiten Jahr konnten wir das Format AATP erfolgreich fortsetzen: In den zwei Arbeitszyklen sind etliche Handlungsempfehlungen, die unter der breiten Beteiligung von Expert:innen erarbeitet wurden, umgesetzt worden. Außerdem wurde die inhaltliche Qualität der Handlungsempfehlungen erneut verbessert, was deren Umsetzungswahrscheinlichkeit nochmals erhöht. In Zukunft wird ein verstärktes Augenmaß auf Monitoring gelegt, wodurch die Plattform noch stärker auf die Umsetzung der eingebrachten Handlungsempfehlungen zu fokussiert wird.

Wir wünschen der AATP für das kommende Jahr alles Gute und bedanken uns ganz herzlich bei allen, die aktiv in den Arbeitstreffen mitgearbeitet haben und so zum erfolgreichen Abschluss dieses zweiten Jahres beigetragen haben!



**Bernd Vogl**

Geschäftsführer Klima- und Energiefonds



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	05
Einleitung	10
Überblick: AATP 2023	13
Arbeitsweise der AATP und Anpassungen 2023	
Mitgliederstruktur und Botschafter:innen	
Gremienbesetzung	
Dialogforum 2023: Highlights und Ergebnisse	18
Qualitätsverbesserungen	
Arbeitsergebnisse der AATP	20
Inhaltliche Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppen	
Ergebnisse und Umsetzungsfortschritt	
Ausblick Arbeitsjahr 2024	41
Appendix	42



# Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b> Übergeordnete Zielsetzungen der AATP	10
<b>Abbildung 2:</b> Kernelemente der Arbeitsweise und Plattformstruktur der AATP	13
<b>Abbildung 3:</b> Abgrenzung des inhaltlichen Fokus der AATP	13
<b>Abbildung 4:</b> AATP Mitgliederstruktur (exemplarisch) nach Wertschöpfungssektoren	15
<b>Abbildung 5:</b> AATP Botschafter:innen 2023 nach Wertschöpfungssektoren	15
<b>Abbildung 6:</b> Zusammensetzung des AATP Beirats 2023	16
<b>Abbildung 7:</b> Zusammensetzung der AATP Steuerungsgruppe 2023	16
<b>Abbildung 8:</b> Highlights des AATP Dialogforums 2023	18
<b>Abbildung 9:</b> Behandelte Themenfelder in den vier Arbeitsgruppen der AATP 2023	20
<b>Abbildung 10:</b> Prämissen und Maßnahmen des neuen AATP Jahresplans 2024	41
<b>Abbildung 11:</b> Der AATP Arbeitsplan für das Arbeitsjahr 2024	41

# 1. Einleitung

## Strategische Zielebene:



1. Chancen des Strukturwandels für Klimaschutz nutzen
2. Zusätzliche Beschäftigungspotentiale und Wertschöpfungspotentiale heben
3. Arbeitsplätze in der Automobilindustrie bzw. in den vor- und nachgelagerten Branchen schaffen



## Operative Zielebene:



Handlungsempfehlungen zur aktiven Bewältigung des Strukturwandels zu unterschiedlichen Bereichen erarbeiten und umsetzen

Abbildung 1: Übergeordnete Zielsetzungen der AATP

Die Fahrzeug- und Zulieferindustrie ist eine tragende Säule der österreichischen Volkswirtschaft. Mit etwa 40.000 direkten Beschäftigungsverhältnissen<sup>1</sup> weist sie nicht nur eine Vielzahl an Arbeitsplätzen auf, sondern hat auch einen stark innovativen Charakter. In Zeiten globaler Veränderungen und voranschreitender technologischer Fortschritte steht die Branche jedoch vor einer anspruchsvollen Phase der Transformation.

Steigender globaler Konkurrenzdruck, schwindende Produktionsvorteile und sich intensivierender Standortwettbewerb machen weitere Auslandsverlagerungen und mögliche ausbleibende Investitionen zu realen Gefahren für den österreichischen Industriestandort. Die Notwendigkeit tiefgreifender Veränderungen auf allen Ebenen wird somit nicht nur durch ihre wirtschaftliche Bedeutung, sondern auch durch diese Herausforderungen unterstrichen.

Die Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP) entstand aus Bemühungen zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie,

<sup>1</sup> Fraunhofer Austria (2022). [Transformation der österreichischen Fahrzeugindustrie](#)

Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft (BMAW). Die Plattform nimmt eine zentrale, vermittelnde Rolle in der Transformation der heimischen Automobil- und Zulieferindustrie ein – weg von Verbrennungsmotor-Technologien und hin zu elektrischen Antriebssträngen – mit dem Ziel, die inländische Wertschöpfung zu halten und Beschäftigungsplätze zu sichern. Der Fokus liegt dabei auf der Bewältigung von Herausforderungen rundum den Kompetenzaufbau in Unternehmen und ihren Arbeitskräften, die Rekonfigurierung der Produktion, sowie die zukunftsfähige Weiterentwicklung von Geschäftsmodellen der heimischen Betriebe in Richtung einer nachhaltigen Wertschöpfung im Elektromobilitäts-Ökosystem.

Mit über 50 beteiligten Organisationen aus Industrie, Wirtschaft, Sozialpartnern, Forschungseinrichtungen und Verwaltung schafft die AATP bereits seit zwei Jahren einen einzigartigen Raum für den organisationsübergreifenden Austausch im Kontext der Transformation. Im Fokus steht dabei die gesamte Wertschöpfungskette der batterie- und wasserstoff-betriebenen Elektromobilität, inklusive der dazugehörigen Ladeinfrastruktur, sowie Dienstleistungen im E-Fahrzeug-Ökosystem. Durch

die enge Kooperation innerhalb der Plattform und den organisationsübergreifenden Austausch von Know-How wird ein Beitrag geleistet, um Standortvorteile und damit auch nationale Arbeitsplätze nachhaltig zu sichern.

Kernprodukt der AATP sind Handlungsempfehlungen zur aktiven Bewältigung des Strukturwandels. Für die Erarbeitung dieser wurden vier Arbeitsgruppen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten initiiert. Die Arbeitsgruppen bilden das Herzstück der koordinierten Herangehensweise, um die vielfältigen Herausforderungen der Branche effektiv anzugehen. Das AATP-Dialogforum bietet zudem den geeigneten Rahmen, um die erarbeiteten Handlungsempfehlungen mit zuständigen Adressat:innen zu diskutieren und für eine Umsetzung zu übergeben. Dieses Setup konnte bereits schnelle Erfolge erzielen, sodass einige der Maßnahmen sich bereits in Umsetzung befinden.

In den folgenden Kapiteln wird die Arbeitsweise und die Besetzung der AATP in konsolidierter Weise beschrieben. Einen tiefergehenden Einblick in die Struktur und die Zielsetzungen der AATP bietet der AATP Jahresbericht 2022, welcher unter folgendem [Link](#) abrufbar zu finden ist. In weiterer Folge werden auch die erarbeiteten Handlungsempfehlungen vorgestellt sowie deren aktueller Umsetzungsstand seitens der Adressat:innen beschrieben (vgl. Kapitel 4). Abschließend erfolgt ein Überblick über das kommende AATP Arbeitsjahr 2024, in dem die strukturellen Eckpunkte und zugrundeliegenden Zielsetzungen beschrieben werden.





# Überblick: AATP 2023

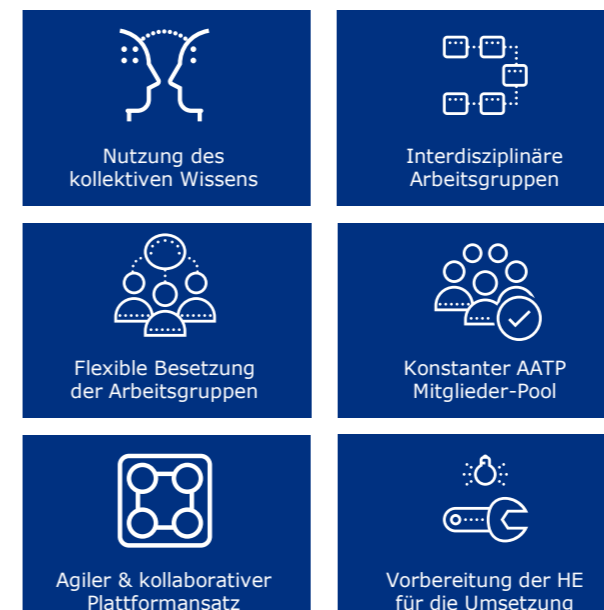


Abbildung 2: Kernelemente der Arbeitsweise und Plattformstruktur der AATP

sowie Technologien rundum regenerative Treibstoffe für Verbrennungsmotoren sind aber ausdrücklich nicht Teil des inhaltlichen Fokus der AATP.

Die Adressat:innen der Handlungsempfehlungen, die mit der weiterführenden Umsetzung betraut sind, reichen dabei von den Bundesministerien, Sozialpartner:innen und Forschungsgesellschaften bis hin zu den Unternehmen selbst. Zur Erreichung des gesteckten Ziels kanalisiert die AATP das kollektive Wissen der Mitglieder im Rahmen von interdisziplinären Arbeitsgruppen. Durch einen agilen und kollaborativen Plattformansatz und die flexible Besetzung der Arbeitsgruppen können Handlungsempfehlungen detailliert, zielgerichtet und repräsentativ für die breitere Perspektive der Industrie erarbeitet werden. Zwar ist die Umsetzung dieser Maßnahmen nicht Teil des Arbeitsauftrags der AATP, die Adressat:innen werden allerdings durch das Plattform-Management auf die Umsetzung vorbereitet und während des Umsetzungsprozesses begleitet und unterstützt.

Die AATP wurde mit dem Ziel konzipiert, fachspezifischen Expert:innen aus Industrie, Politik und Verwaltung einen Rahmen zu bieten, in dem Strategien und Umsetzungsmaßnahmen zur bestmöglichen Begegnung der Herausforderungen und Chancen der Mobilitäts-Transformation entworfen und gefördert werden. Auf operativer Ebene bedeutet dies, dass über 100 Mitglieder konkrete Handlungsempfehlungen erarbeiten, um den heimischen Markt resilient auf den Strukturwandel vorzubereiten. In diesen Handlungsempfehlungen wird die gesamte Wertschöpfungskette der batterie- und wasserstoffelektrischen Mobilität betrachtet. Dies inkludiert Ladeinfrastrukturen und Dienstleistungen im E-Fahrzeug-Ökosystem – die Primärenergieerzeugung von Strom und Wasserstoff,

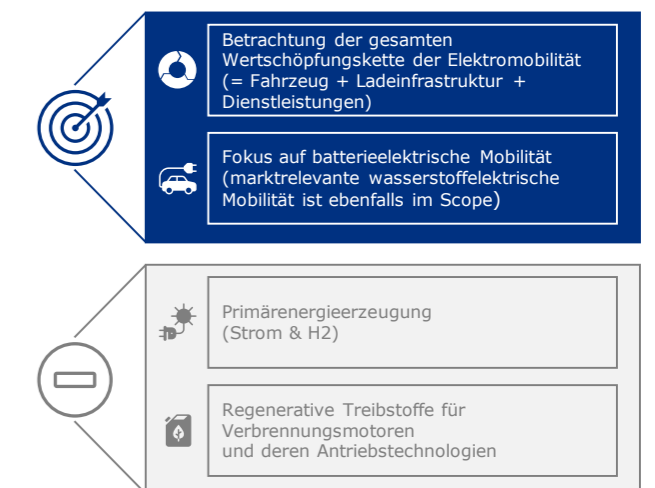


Abbildung 3: Abgrenzung des inhaltlichen Fokus der AATP



\*Exemplarische Kategorisierung: Die Überschneidung von einzelnen Unternehmen in mehreren Wertschöpfungssektoren ist möglich.

Abbildung 4: AATP Mitgliederstruktur (exemplarisch) nach Wertschöpfungssektoren

### ARBEITSWEISE DER AATP UND ANPASSUNGEN 2023

Um der Transformation der heimischen Automobil- und Zulieferindustrie weiterhin erfolgreich entgegen zu arbeiten, und im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung der Plattform, wurden im Arbeitsjahr 2023 Anpassungen an der Struktur und Arbeitsweise der AATP vorgenommen, die in weiterer Folge erläutert werden.

Im Vergleich zum ersten Arbeitsjahr 2022 der AATP bestand unter den aktiv beitragenden Akteur:innen bereits ein grundlegendes Verständnis für den Arbeitsprozess und die Art der Zusammenarbeit. Somit stand die inhaltliche Arbeit im Sinne der Generierung neuer sowie der Weiterentwicklung bestehender Handlungsempfehlungen im Vordergrund, während die methodische Herangehensweise nur mehr begrenzt thematisiert wurde. Weiters wurde das Arbeitssetup erweitert, um die organisationsübergreifende Kooperation in der Erstellung der Handlungsempfehlungen zu fördern.

Durch einen eingeführten Qualitätsprüfpunkt wurde die iterative Vereinheitlichung der Handlungsempfehlungen sowie eine Qualitätssteigerung der formalen Ausgestaltung der Empfehlungen avisiert. Zwei Feedbackrunden zwischen Plattform-Management und den Verfasser:innen

wurden hierbei genutzt, um auf Basis eines festgesetzten Kriterienkatalogs die Handlungsempfehlungen inhaltlich und formal für eine effiziente Übergabe an die Adressat:innen vorzubereiten.

Eine letzte wichtige Anpassung war die Implementierung eines Fortschrittsaustauschs, in denen die seit dem Dialogforum erfolgten Umsetzungsschritte bei den Adressat:innen der letztjährigen Handlungsempfehlungen abgefragt wurden. Der Fortschrittsaustausch verfolgte mehrere Ziele: Einerseits diente er der Information der AATP-Mitglieder und insbesondere den Ersteller:innen der Handlungsempfehlungen über den aktuellen Umsetzungsstand. Dadurch konnten sich die Ersteller:innen neuer Handlungsempfehlungen ein Bild von der Umsetzungspriorität der übergebenen Themen im Adressat:innenkreis machen. Andererseits war durch die Abfrage des Fortschritts auch ein extrinsischer Antrieb für die Adressat:innen geschaffen, präsentierbare Ergebnisse zu erarbeiten.

Durch die genannten Anpassungen konnten konkret folgende Verbesserungen im Prozess und den Ergebnissen des Arbeitszyklus erreicht werden:

#### Inhaltliche Qualitätssteigerung

Durch die Einführung von Qualitätsprüfpunkten und die iterative Arbeitsweise konnten die Inhalte der Handlungsempfehlungen präziser

und zielgerichteter erarbeitet werden, was deren Umsetzungswahrscheinlichkeit begünstigt.

#### Einheitlichkeit

Der Kriterienkatalog gibt einen Rahmen für die formale Ausgestaltung der Handlungsempfehlungen vor, der eine einheitlichere und vollständigere Darstellung der einzelnen Handlungsempfehlungen ermöglicht.

#### Breitere Perspektiven

Durch die Zusammenarbeit mehrerer Akteure an denselben Handlungsempfehlungen können diese nicht nur breiter getragen werden, sondern auch verschiedene Blickwinkel und ein breiteres Sortiment an Argumenten integrieren. Dies hat zu einem umfassenderen Verständnis der Herausforderungen geführt und somit konkretere Handlungsempfehlungen ermöglicht.

### MITGLIEDERSTRUKTUR & BOTSCHAFTER:INNEN

Im Arbeitsjahr 2023 zählt die AATP 58 Mitglieds-Organisationen, welche durch insgesamt 112 aktive Mitglieder vertreten werden. Im Vergleich zu 2022 konnte so ein Zuwachs von 8 Mitglieds-Organisationen verzeichnet werden. Durch den Beitritt von zusätzlichen Unternehmen in der Wertschöpfungskette von Wasserstoff-betriebenen Fahrzeugen konnte die Mitgliederbasis im Bereich Wasserstoff verstärkt werden.



Abbildung 5: AATP Botschafter:innen 2023 nach Wertschöpfungssektoren

Die aktuelle Besetzung des Botschafter:innen-Kreises kann Abb. 5 entnommen werden. Durch die 6 Botschafter:innen war die AATP auch 2023 sektorübergreifend in ihrem Außenauftritt vertreten.



## GREMIENBESETZUNG

Im Beirat wurden 2023 für jeweils die Arbeitnehmer:innen- und die Arbeitgeber:innenseite ein weiteres stimmberechtigtes Beiratsmitglied bestimmt. Die Zahl der stimmberechtigten Mitglieder im Beirat beläuft sich demnach 2023 auf 12 Personen, davon 6 Botschafter:innen, 3 Vertreter:innen der Arbeitnehmer:innen (AN-Seite) sowie 3 Vertreter:innen der Arbeitgeber:innen (AG-Seite). Teil des Beirats ohne Stimmberechtigung sind weiterhin die Mitglieder des Klima- und Energiefonds sowie der Ministerien.

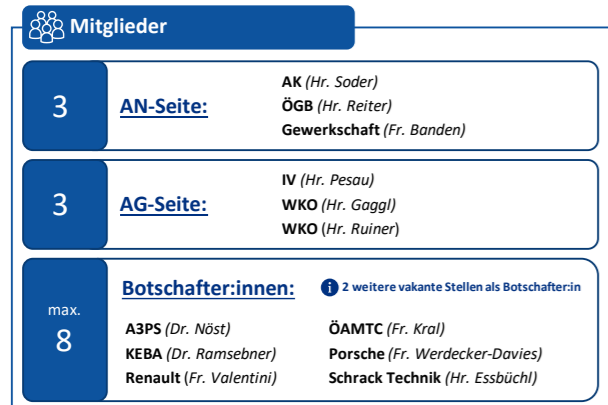


Abbildung 6: Zusammensetzung des AATP Beirats 2023

Die Steuerungsgruppe fungiert als oberstes Entscheidungsgremium. Hier werden das jährliche Arbeitsprogramm, die inhaltliche Schwerpunktsetzung sowie finale Entscheidungen hinsichtlich zu bearbeitender Themenfelder entschieden. Es besteht aus je zwei Personen des Klima- und Energiefonds, dem Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft (BMAW) sowie dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

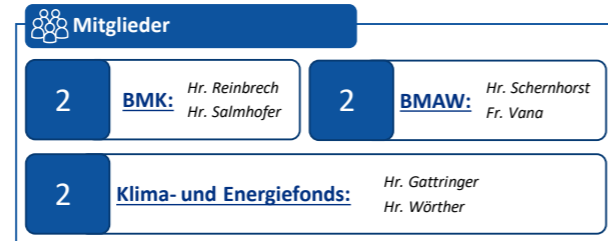


Abbildung 7: Zusammensetzung der AATP Steuerungsgruppe 2023



## KERNERGEBNISSE DES ARBEITSZYKLUS 2023



### Prozess-Anpassungen

- Der Arbeitsprozess 2023 wurde in einigen Punkten angepasst, um den Fokus stärker auf die Förderung der inhaltlichen Arbeit zu legen, sowie die Qualität der Zusammenarbeit und Ergebnisse weiter zu steigern.
- Der Prozess in den Arbeitsgruppen wurde angepasst, um die organisationsübergreifende Zusammenarbeit verstärkt zu fördern, was zu breiter ausgelegten Perspektiven in den Zielsetzungen der Handlungsempfehlungen geführt hat.
- Ein Qualitätsprüfpunkt in der Form von Feedback-Runden zwischen Plattform-Management und den Verfasser:innen wurde im Erstellungsprozess der Handlungsempfehlungen eingeführt, was zu einer Vereinheitlichung der formalen Ausgestaltung sowie einer Steigerung der inhaltlichen Qualität und Präzision führte.
- Die eingeführten Fortschrittsaustausche zu Beginn und Ende des Arbeitsjahres 2023 erlaubten eine genauere unterjährige Betrachtung des Umsetzungsstands der 2022 erarbeiteten und übergebenen Handlungsempfehlungen und schufen somit mehr Transparenz zwischen den Stakeholdergruppen der AATP.

### Mitglieder-Zuwachs

- Mit Abschluss des Arbeitsjahres 2023 zählte die AATP 58 Mitglieds-Organisationen, vertreten durch über 110 aktive Mitglieder. Somit konnte im vergangenen Jahr ein Zuwachs von 8 Organisationen erreicht werden.
- Besonders im Bereich Wasserstoff konnte die Mitgliederbasis durch zusätzliche Unternehmen in der Wertschöpfungskette von wasserstoffelektrischen Fahrzeugen verstärkt werden.



# Dialogforum 2023

## Highlights und Ergebnisse

Das Dialogforum ist die zentrale Veranstaltung der AATP, bei der die Ersteller:innen der Handlungsempfehlungen in den Austausch mit den potentiellen Adressat:innen der Handlungsempfehlungen treten. Ziel des Events ist es, über den Inhalt und Umsetzungspotential der Handlungsempfehlungen zu diskutieren, um dadurch den Startpunkt für eine mögliche Umsetzung zu schaffen.

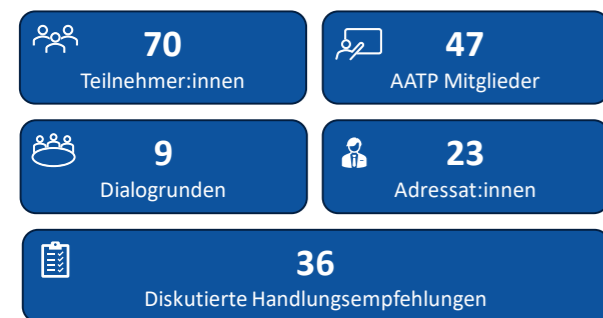


Abbildung 8: Highlights des AATP Dialogforums 2023

Insgesamt begrüßte die AATP 70 Teilnehmer:innen im Rahmen des diesjährigen Dialogforums am 09. November 2023 – davon 47 AATP-Mitglieder sowie 23 Adressat:innen seitens der Bundesministerien und zugehörigen Organisationen. Innerhalb von 9 Dialogrunden konnten 36 Handlungsempfehlungen besprochen werden. 16 dieser Handlungsempfehlungen konnten erfolgreich den jeweilig zuständigen Adressat:innen zur weiteren Umsetzungs-Prüfung übergeben werden. Bei weiteren 5 Handlungsempfehlungen wurde im Rahmen des Dialogforums festgestellt, dass bereits relevante Maßnahmen bestehen, die die jeweilige Zielsetzung der Handlungsempfehlungen erfüllen. Diese Handlungsempfehlungen gelten damit als abgeschlossen, eine weitere Prüfung durch die jeweiligen Adressat:innen ist nicht vorgesehen.

Bei den restlichen 15 der Handlungsempfehlungen wurden die Mitnahme einer weitergehenden Prüfung des Umsetzungspotenzials seitens der Adressat:innen in den derzeitigen Fassungen abgelehnt. Einerseits beliefen sich die Begründungen dabei auf die mangelnde Zuständigkeit der anwesenden Adressat:innen. In diesem Fall wurde im Nachgang durch das Plattform-Management die weiterführende Zuständigkeit in der Umsetzungsprüfung erörtert und der direkte Dialog zwischen den Verfasser:innen und zuständigen Adressat:innen hergestellt. Andererseits wurde begründet, dass die Handlungsempfehlungen zu unscharf formuliert oder zu hoch gegriffen waren, als dass eine effiziente Umsetzung realistisch und zielgerichtet möglich wäre. Hierbei wurden die Handlungsempfehlungen jeweils an die Verfasser:innen zurückgespielt und die Möglichkeit der Anpassung und erneuten Einreichung im Arbeitsjahr 2024 eröffnet. Eine letzte Ablehnungsbegründung berief sich auf den Umfang der bereits bestehenden Angebote, aufgrund derer eine priorisierte Behandlung der Thematiken der Handlungsempfehlungen seitens der Adressat:innen als derzeit ausgeschlossen rückgemeldet wurde.

In Kapitel 4 werden die Handlungsempfehlungen auf Überschriftenebene präsentiert, sowie etwaig gesetzte Schritte in Richtung Umsetzung dargestellt. Im Anhang finden sich darüber hinaus die Detailbeschreibungen und Zielsetzungen der jeweiligen Handlungsempfehlungen.

Analog zu den generellen Anpassungen der Arbeitsprozesse der AATP wurden im vergangenen Jahr auch im Ablauf und der Zielsetzung des Dialogforums Änderungen vorgenommen. In erster Linie waren die Dialoge darauf ausgerichtet, ein gemeinsames Verständnis zwischen den Ersteller:innen und den Adressat:innen der jeweiligen Handlungsempfehlungen bezüglich des

Inhalts und des gewünschten Ergebnisses herzustellen. Gleichzeitig sollte auch bereits verstärkt die Plausibilität und Art und Weise der Umsetzung diskutiert werden.

### QUALITÄTSVERBESSERUNGEN

Im Vergleich zum Vorjahr ließen sich vier konkrete Verbesserungen in der Qualität der Ergebnisse der Dialogrunden feststellen:

#### Verbesserung des Dialogflusses und Informationsaustauschs

Dank von der AATP organisierten, dem Dialogforum vorgeschaltene Informationsrunden gemeinsam mit den Adressat:innen konnten die Teilnehmer:innen der einzelnen Dialogrunden für die Diskussion der sie betreffenden Handlungsempfehlungen sehr gut vorbereitet werden. Der zeitliche Aufwand für die inhaltliche Beschreibung der Handlungsempfehlungen reduzierte sich daher. Durch die Formulierung von den folgenden Leitfragen als Orientierungshilfen für die Dialoge konnten die Diskussionen weiterdies effektiv gelenkt werden, was sich in einem weiteren Zugewinn an Effizienz und Zielgerichtetheit manifestierte:

- › **Umsetzungsstand:** Existieren zur Handlungsempfehlung bereits relevante Maßnahmen? Wenn ja, welche?
- › **Verantwortlichkeit:** Wer ist für die Umsetzung der Handlungsempfehlung verantwortlich?
- › **Inhaltliche Vollständigkeit:** Fehlen wesentliche Informationen zur weiteren Bearbeitung der Handlungsempfehlung

#### Themenbezogene Gliederung der Dialoge

Durch eine granularere Aufteilung und Gruppierung der einzelnen Dialoge auf Themen- statt Arbeitsgruppenebene konnte der jeweilige Zeitaufwand für die aktiven Teilnehmer:innen reduziert werden. Gleichzeitig entstanden handlungsempfehlungsübergreifend Diskussionen, in denen die Einblicke aus einem Dialog auch wertvoll für die folgenden waren.

#### Breite Teilnahme seitens Adressat:innen

Durch eine effizientere Zuteilung der Adressat:innen zu den jeweiligen Dialogrunden konnten 23 Adressat:innen zur Teilnahme bewegt werden. Dies ermöglichte zielführendere Dialoge durch ein genaueres Matching von zuständigen Adressat:innen mit den jeweiligen Themen.

**KERNERGEBNISSE DES DIALOGFORUMS**

**Präsentation der Handlungsempfehlungen**

- 36 Handlungsempfehlungen wurden im Dialogforum vorgestellt.
- Bei 16 Handlungsempfehlungen wurden bereits die richtigen Adressat:innen gefunden, sowie die Handlungsempfehlungen zur weiterführenden Umsetzungsprüfung durch die Adressat:innen mitgenommen.
- Bei 5 Handlungsempfehlungen wurde im Dialog festgehalten, dass bestehende Maßnahmen die Zielsetzung der Handlungsempfehlungen ausreichend erfüllen. Diese Handlungsempfehlungen gelten damit als erfolgreich durch außerhalb der AATP gesetzte Initiativen umgesetzt.
- 15 Handlungsempfehlungen wurden nicht zur weiteren Umsetzungsprüfung mitgenommen. Dies wurde einerseits damit begründet, dass die Handlungsempfehlungen in ihren Inhalten und Zielsetzungen noch zu unscharf formuliert wurden, andererseits wurde auf die mangelnde Zuständigkeit seitens der anwesenden Adressat:innen verwiesen. **Wichtig:** Die Maßnahmen können im folgenden Arbeitszyklus erneut aufgegriffen und inhaltlich geschärft werden. Fehlende Zuständigkeiten wurden durch Plattform-Management für betroffene Handlungsempfehlungen ergänzt.

**Anzahl der Teilnehmer:innen**

- Am Dialogforum nahmen rund 70 AATP Mitglieder und Adressat:innen teil.
- 23 potentielle Adressat:innen der Handlungsempfehlungen waren vor Ort, um Zielsetzung und Umsetzungspotenzial der Maßnahmen zu diskutieren.

**Qualitätsverbesserungen**

- Mit Blick auf die Qualität der Dialoge und Ergebnisse des Dialogforums sind Verbesserungen zu erkennen, die auf einer guten Planung sowie der Vorbereitung der Teilnehmer:innen durch Plattform-Management basieren.
- So ließen sich eine Verbesserung des Dialogflusses und Informationsaustauschs, eine themenbezogenere Gliederung der Dialoge, sowie eine breitere Teilnahme seitens der Adressat:innen feststellen.

# Arbeitsergebnisse der AATP

## Inhaltliche Themenschwerpunkte der Arbeitsgruppen

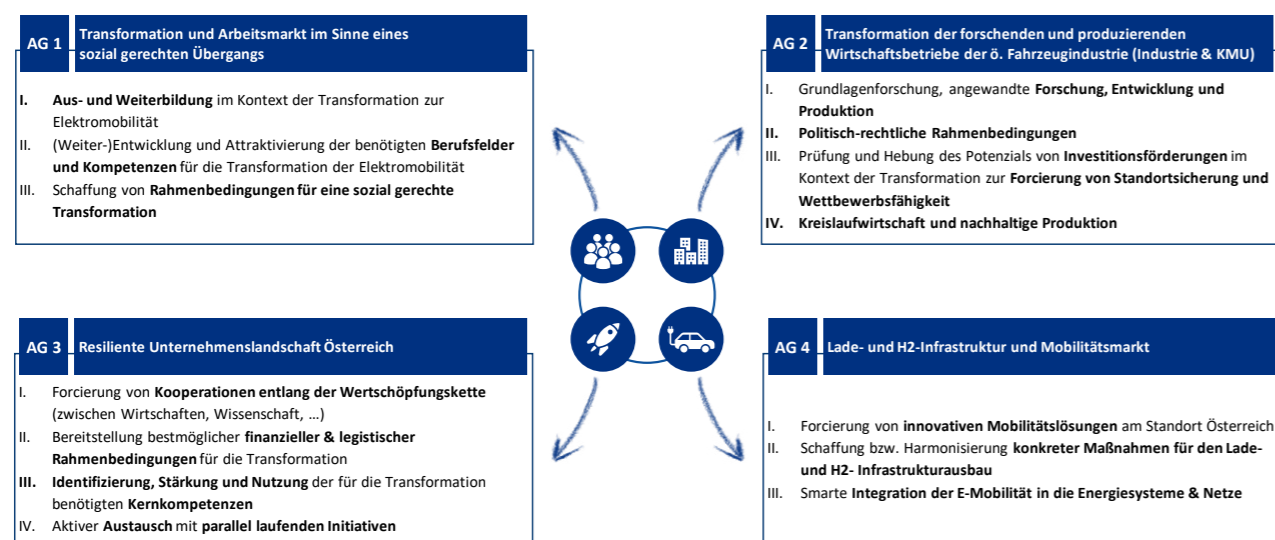


Abbildung 9: Behandelte Themenfelder in den vier Arbeitsgruppen der AATP 2023

### AG1 – TRANSFORMATION UND ARBEITSMARKT IM SINNE EINES SOZIAL GERECHTEN ÜBERGANGS:

Um die bevorstehende Transformation ganzheitlich zu betrachten, ist auch auf etwaige Änderungen im Arbeitsmarkt einzugehen. Anpassungen am derzeitigen Aus- und Weiterbildungssystem sind essenziell. Neben der Ausbildung neuer Fachkräfte in Schulen, Lehrberufen oder Universitäten sind auch bereits vorhandene Fachkräfte auf das Fortschreiten der Mobilitätswende weiterzubilden. Dies gilt gleichermaßen für jenen Personenkreis, der in die Automobilindustrie (oder vor- und nachgelagerte Branchen) wechseln will, als auch für jene Personen, die bereits in diesen Sektoren arbeiten. Der Transformation ist somit gesamthaft sozial gerecht zu begegnen.

### AG2 – TRANSFORMATION DER FORSCHENDEN UND PRODUZIERENDEN WIRTSCHAFTSBETRIEBE DER ÖSTERREICHISCHEN FAHRZEUGINDUSTRIE:

Arbeitsgruppe 2 beschäftigte sich primär mit Themen rund um die Produktion, Forschung und Entwicklung in Bezug auf die österreichische Fahrzeugindustrie. Zur Bewältigung der bevorstehenden Transformation werden neue Gelder zur Begleitung der Transformationstätigkeiten benötigt. Zentral geht es hierbei um einen österreichischen Transformationsfonds zur Senkung der Eintrittsbarrieren und Unterstützung von Unternehmen bei der Entwicklung und Umsetzung von zukunftsfähigen Leistungsangeboten in entstehenden Märkten. Gleichzeitig ist ein kreislaufwirtschaftlicher Ansatz essenziell, um in Österreich auch langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben.

### AG3 – RESILIENTE UNTERNEHMENSLANDSCHAFT ÖSTERREICH:

Arbeitsgruppe 3 befasste sich im Kern mit Maßnahmen, welche die unternehmerische Resilienz der von der Transformation betroffenen Unternehmen erhöhen. Neben der stärkeren Forcierung von Netzwerken und Clustern wurde auch eine intensivierte Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft beleuchtet.

### AG4 – LADEINFRASTRUKTUR UND E-MOBILITÄTSMARKT ÖSTERREICH:

Die vierte Arbeitsgruppe fokussierte sich sowohl auf die Ladeinfrastruktur als auch gesamthaft auf den österreichischen E-Mobilitätsmarkt. Hinsichtlich des E-Mobilitätsmarkt wurden beispielsweise Wertschöpfungspotenziale erhoben, die sich aus der E-Mobilität ergeben (z. B. in Form von neuartigen Geschäftsmodellen). Gleichzeitig stand die Priorisierung von batterie- und wasserstoffelektrifizierten Fahrzeugen im Mobilitätsökosystem im Fokus. Im Bereich der Ladeinfrastruktur waren die Schwerpunkte u. a. die Erleichterung des Betriebs und der Nutzung von Ladeinfrastruktur sowie die Realisierung von netzdienlichem und intelligentem Laden. Zudem stand auch die Förderung von Ladeinfrastruktur im Vordergrund (sowohl im privaten als auch im geschäftlichen Bereich).

## Ergebnisse und Umsetzungsfortschritt

Im kommenden Abschnitt folgt eine Darstellung der bisherig erreichten Ergebnisse, gegliedert nach den Arbeitsgruppen der Handlungsempfehlungen. Präsentiert werden dabei all jene Handlungsempfehlungen, welche bis dato von Beirat und Steuerungsgruppe zur Übergabe freigegeben wurden. Die Visualisierung des jeweiligen aktuellen Stands der Handlungsempfehlungen erfolgt dabei via „Harvey Ball“, welcher zwischen den folgenden Phasen differenziert: „von Adressat:in abgelehnt“, „von Adressat:in angenommen“, „in Ausarbeitung“, „in Umsetzung“ und „Umsetzung abgeschlossen“. Die Logik des Harvey-Balls orientiert sich dabei an der Logik des jährlichen iterativen Zyklus der AATP: Die in den Arbeitsgruppen erarbeiteten Handlungsempfehlungen werden nach Abstimmung in Beirat und Steuerungsgruppe in das Dialogforum aufgenommen, in den die Auseinandersetzung mit der Thematik zusammen mit den Adressat:innen erfolgt. Ergibt sich im Dialog ein offenes und plausibles Umsetzungspotenzial, wird die Handlungsempfehlung von den zuständigen Adressat:innen zur internen

Prüfung mitgenommen. In weiterer Folge wird die Übersetzung der Empfehlung in konkrete Maßnahmen und anschließend die Umsetzung vorgenommen. Wird die weitere Prüfung einer Handlungsempfehlung im Rahmen des Dialogforums durch einen oder mehrere der zuständigen Adressat:innen abgelehnt, ist der Harvey Ball durchgestrichen – das Textfeld repräsentiert etwaige Beweggründe für die Ablehnung. Falls zur jeweiligen Handlungsempfehlung bereits konkrete Umsetzungsschritte gesetzt oder die Umsetzung abgeschlossen wurde, wird zusätzlich der aktuelle Stand in Textform auf Basis der Rückmeldungen der jeweils zuständigen Adressat:innen vermerkt. Des Weiteren erfolgt in Textform eine Beschreibung jener Maßnahmen, welche nicht aus der AATP heraus entstanden sind und sich im Dialogforum 2023 als kongruent mit Zielsetzungen der Handlungsempfehlungen ergeben haben. Weitere Details zum von den jeweiligen Verfasser:innen erstellten Inhalt und Zielsetzung der Handlungsempfehlungen können dem Appendix des Berichts entnommen werden.



# AG 1: Transformation und Arbeitsmarkt im Sinne eines sozial gerechten Übergangs

## 001 Infrastrukturen für Aus- und Weiterbildung verbessern

**AATP-Verfasser:innen:** ÖAMTC, Arbeiterkammer Wien, AIT

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK

**Status:**  
in Umsetzung

### **i** Fortschritts-Update 2023:

Die Maßnahme zu Punkt 2 der Handlungsempfehlung – der Forderung eines Investitionsprogramms und bereitzustellender Finanzierung - läuft bereits über den Klima- und Energiefonds. Dabei können Unternehmen in Klima- und Energie-Modellregionen („KEM“) um Förderung zum Thema Fachkräfte, beispielsweise bezüglich der Aus- und Weiterbildung von Fachkräften ansuchen. Bei der Förderung von Qualifizierungsverbänden gemäß Punkt 3 der Handlungsempfehlung ist eine Überarbeitung der Ausbildungsverordnung Elektrotechnik im Gange und damit die Einarbeitung der Vermittlung neuer „Green Skills“. Darüber hinaus soll die Förderung von Green Skills in Qualifizierungsverbänden in Zusammenarbeit mit dem BMAW erfolgen.

Bezüglich der ersten Forderung der Handlungsempfehlung – Verbesserung der Infrastruktur, u.a. durch bessere Ausstattung von Personal und Laboren – wird mit Anfang des kommenden Jahres 2024 die Ausschreibung dazu öffentlich gemacht.

## 022 Aus- und Weiterbildung der für die Transformation benötigten Fachkräfte

**AATP-Verfasser:innen:** AVL, A3PS, BMW, Magna, AIT, IV, Fachverband Fahrzeugindustrie

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW, BMK

**Status:**  
Abgeschlossen

### **i** Fortschritts-Update 2023:

**BMAW III/B/4:**  
Das BMAW startet eine Transformationsoffensive (niederschwellige Qualifizierungsförderungen, maßgeschneiderte Qualifizierungsprojekte und Entwicklung geeigneter Schulungsformate): 2023-2026, Budget: 23 Mio. EUR. Das betriebliche AMS-Angebot der Impulsberatung wurde für den Zeitraum 2024-28 aufgestockt (1.400 Erstgespräche pro Jahr) und um das Thema Nachhaltigkeit erweitert. Eine Umweltstiftung für 1.000 Personen und Gesamtbudget von 17,5 Mio. € wurde 2023 eingerichtet.

**BMAW VI/7:**  
Der Lehrberuf „Kraftfahrzeugtechnik“ ist ein Modullehrberuf, der in seinen Grundmodulen und Hauptmodulen bereits die Einhaltung von Umweltstandards abdeckt. Das Spezialmodul „Hochvoltantriebe“ deckt im Besonderen alternative Antriebe wie z.B. Elektromotoren, Hybridmotoren, Brennstoffzellenantrieben usw. ab. Der Lehrberuf „Einzelhandel“ für „Kraftfahrzeuge und Ersatzteile“ (Schwerpunkt), kann auch durch den zusätzlichen Schwerpunkt „Digitaler Verkauf“ ergänzt und mit diesem kombiniert werden. Alle Lehrberufe werden laufend aktualisiert. Dies erfolgt in sogenannten „Lehrberufspaketen“ unter Einbindung aller Stakeholder. Seit 1. Mai 2021 gibt es den Lehrberuf „Entsorgungs- und Recyclingfachkraft“. Der dazugehörige Ausbildungsleitfaden ist aktuell in Planung/Entstehung.

Seit 2023 gibt es im Rahmen der betrieblichen Lehrstellenförderung die Fördermaßnahme „Digi-Scheck“. Das Ziel des Digi-Schecks für Lehrlinge 2023 und 2024 ist es, die Auszubildenden und ausbildende Unternehmen im grünen Transformationsprozess bei der Vermittlung zukunftsrelevanter Kompetenzen in den Bereichen Digitalisierung, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Energie- und Ressourcenmanagement und Internationalisierung im Rahmen der dualen Ausbildung zu unterstützen. Schwerpunkte im Hinblick auf den grünen Transformationsprozess bilden dabei die Themen Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Energie- und Ressourcenmanagement. Die Fördermaßnahme „Digi-Scheck“ wurde auch in den „Just Transition“-Prozess eingespielt und ist im Aktionsplan abrufbar. Eine starke Vertretung in den politischen Abstimmungsprozessen erfolgt über die Fachverbände der Wirtschaftskammer und unter Einbindung sämtlicher Stakeholder.

**BMK VI/3:**  
Seitens des BMK VI/3 wurden mit Blick auf die Automotive-Industrie keine Initiativen gesetzt, der Fokus lag auf den Themen Energie & Wärme. Die dabei umgesetzte Umwelt-Stiftung mit Laufzeit bis 2025 bildet Menschen ohne formalen Abschluss bzw. arbeitsmarktfremde Menschen in Richtung Klima-bezogene Jobs (beispielsweise E-Ladeinfrastruktur, Kfz Elektriker, Green Mobility).

## 031 Adaptierung der (Elektro)fahrzeugspezifischen Ausbildung des Einzelhandelskaufmanns

**AATP-Verfasser:innen:** Bundesgremium Fahrzeughandel

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW

**Status:**  
Abgeschlossen

### **i** Fortschritts-Update 2023:

Der Lehrberuf „Einzelhandel“ mit dem Schwerpunkt für „Kraftfahrzeuge und Ersatzteile“, kann seit dem Lehrberufspaket 1/2023 seit 1. Mai 2023 durch den zusätzlichen Schwerpunkt „Digitaler Verkauf“ ergänzt bzw. mit diesem Schwerpunkt kombiniert werden.

Alle Lehrberufe werden einem regelmäßigen Screening unterworfen, laufend aktualisiert und an die aktuellen wirtschaftlichen und sozioökonomischen Erfordernisse angepasst. Dies erfolgt in sogenannten „Lehrberufspaketen“ unter Einbindung aller Stakeholder. Eine Aktualisierung des Ausbildungsleitfadens Einzelhandel mit dem Schwerpunkt „Kraftfahrzeuge und Ersatzteile“ (Stand 2018) ist aktuell nicht angedacht. Der gesamte Themenkomplex der Ausbildungsleitfäden soll zudem zukünftig eine digitale Ausrichtung bekommen.

## 034 Ausbildungsinhalte in der Lehre anpassen

**AATP-Verfasser:innen:** ÖGB

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW

**Status:**  
Abgeschlossen

### **i** Fortschritts-Update 2023:

Alle Lehrberufe werden einem regelmäßigen Screening unterworfen und laufend aktualisiert und an die aktuellen wirtschaftlichen und sozioökonomischen Erfordernisse angepasst. Dies erfolgt in sogenannten „Lehrberufspaketen“ unter Einbindung aller Stakeholder. Eine starke Vertretung in den politischen Abstimmungsprozessen erfolgt über die Fachverbände der Wirtschaftskammer und unter Einbindung sämtlicher relevanter Stakeholder.

Seit 2023 gibt es im Rahmen der betrieblichen Lehrstellenförderung die Fördermaßnahme „Digi-Scheck“. Das Ziel des Digi-Schecks für Lehrlinge 2023 und 2024 ist es, die Auszubildenden und ausbildende Unternehmen im grünen Transformationsprozess bei der Vermittlung zukunftsrelevanter Kompetenzen in den Bereichen Digitalisierung, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Energie- und Ressourcenmanagement und Internationalisierung im Rahmen der dualen Ausbildung zu unterstützen. Schwerpunkte im Hinblick auf den grünen Transformationsprozess bilden dabei die Themen Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Energie- und Ressourcenmanagement. Die Fördermaßnahme „Digi-Scheck“ wurde auch in den „Just Transition“-Prozess eingespielt und ist im Aktionsplan abrufbar.

Seit 1. Mai 2021 gibt es den Lehrberuf „Entsorgungs- und Recyclingfachkraft“. Der dazugehörige Ausbildungsleitfaden ist aktuell in Planung/Entstehung.

## 035 Jobgarantie für Arbeitnehmer:innen, die negativ von Veränderungsprozessen in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie betroffen sind, schaffen

**AATP-Verfasser:innen:** Arbeiterkammer Wien, ÖGB

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW, AMS

**Status:**  
abgelehnt

### **i** Begründung der Ablehnung im Dialogforum 2023:

Die Handlungsempfehlung ist nach Sicht der Adressat:innen inhaltlich zu hoch gegriffen. Das Angebot einer Arbeitsplatzgarantie ist nicht von Seiten des AMS nicht umsetzbar – der Fokus liegt eher bei der Optimierung in der Zusammenführung des Angebots und der Nachfrage an Arbeitskräften. Es besteht allerdings aus Sicht der Adressat:innen bereits ein umfassender Katalog an gesetzten, nicht-sektorspezifischen Maßnahmen:

- Das **betriebliche Impulsprogramm**, das der beschäftigungssichernden Zielsetzung „Perspektivisch investieren“ folgt
- Die **Impulsberatung** zur Transformationsberatung, gerichtet an Betriebe zur Förderung einer ökologischen Transformation auf betrieblicher Ebene. Die Impulsberatung wurde kürzlich quantitativ und inhaltlich mit Blick auf die Transformation erweitert.
- **AMS-Qualifizierungsförderung für Beschäftigte**, die 50% der Ausbildungskosten trägt und sich derzeit ausschließlich an ältere, weibliche und unqualifizierte Mitarbeiter:innen richtet. Ergebnisse aus der aktuellen Reformdiskussion in Richtung zielgruppenunabhängiger Qualifizierungsförderung in den Bereichen Green Jobs bzw. Skills und Digitalisierung im Rahmen von **Qualifizierungsverbänden** sind mit dem 2. Halbjahr 2024 zu erwarten.
- Im Rahmen einer **Outplacement Stiftung** ist der Erhalt von Arbeitslosengeld mit einer Dauer von bis zu 4 Jahren für eine weiterführende Qualifizierung möglich (Beispiel: Opel-Stiftung).

**041** Instrumente zur (Re-)Qualifizierung von Arbeitnehmer:innen und arbeits-suchenden Personen in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie initiieren und fördern

*AATP-Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, ÖGB*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMAW, AMS*

**Status:** abgelehnt

**Begründung der Ablehnung im Dialogforum 2023:**  
Siehe Handlungsempfehlung 035.

**044** Fokus der öffentlichen Arbeitsvermittlung (AMS) auf zukunftsfähige Berufe

*AATP-Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMAW*

**Status:** in Umsetzung

**Fortschritts-Update 2023:**

Das AMS hat quantitative Zielvorgaben. Unter anderem gibt es 2024 das Ziel, Personen nach Fachkräfteausbildung in eine Beschäftigung zu vermitteln, ebenso alle Personen 3 Monate nach Schulungsende. Diese Ziele sind nur zu erreichen, wenn zukunftsfähige Berufe und Ausbildungen fokussiert werden. Diese Vorgaben werden regelmäßig controlled und die Geschäftsstellen des AMS werden danach bewertet. Eine direkte Einflussnahme auf die Vermittlungsstrategie des AMS ist nicht im Aufgabenbereich der Abteilung BMAW III/B/4.

Die Steigerung von Effizienz und Effektivität der AMS-Vermittlung ist aber gegenwärtig das Ziel einer groß angelegten Modernisierungsoffensive der AMS EDV: Mit der App "alleJobs" hat das AMS eine Online-Plattform realisiert, die nicht nur alle beim AMS gemeldeten offenen Stellen, sondern auch die Stellen aus nahezu allen anderen Job-Portalen enthält.

Ein weiterer Meilenstein zur zukunftssicheren Anpassung der AMS-Vermittlung wird die Umsetzung des sogenannten "Skills-Matching". Dies bedeutet, dass nicht nur anhand konkreter Berufe, sondern vielmehr über bei Arbeitssuchenden vorhandenen und von Firmen gesuchten Kompetenzen berufsübergreifend gematcht wird. Das „Skills-Matching“ wurde im November 2023 in einer Pressekonferenz der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Der Umstieg auf dieses neue Tool beginnt 2024.

**073** Adaptierung des Lehrberufs Einzelhandelskaufmann an die Elektromobilität

*AATP-Verfasser:innen: Bundesgremium Fahrzeughandel*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMAW*

**Status:** abgelehnt

**083** Fördermittel für Kompetenzaufbau von Betriebsrät:innen zur Gestaltung der Transformation in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie bereitstellen

*AATP-Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMAW*

**Status:** abgelehnt

**Begründung der Ablehnung im Dialogforum 2023:**  
Im Rahmen des Dialogforums 2023 konnte keine Zuständigkeit seitens der Adressat:innen zur Mitnahme der Handlungsempfehlung ausgesprochen werden, woraus sich eine Kategorisierung als „Abgelehnt“ ergibt. Zu Redaktionsschluss des Jahresberichts befand sich die Handlungsempfehlung in Abklärung bezüglich der Zuständigkeit innerhalb des BMAW.



# AG 2: Transformation der forschenden und produzierenden Wirtschaftsbetriebe der österreichischen Fahrzeugindustrie

## 021 Schaffung eines nationalen Transformationsfonds für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie

**AATP-Verfasser:innen:** AVL, A3PS, BMW, Magna, AIT, IV, Fachverband Fahrzeugindustrie

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW, BMK



Status:  
Abgeschlossen

### **i** Fortschritts-Update 2023:

#### **BMAW IV/A/1:**

Mit der Klima- und Transformationsoffensive der Bundesregierung wird mit 5,7 Mrd. EURO (2023-2030), davon 600 Mio. Euro vom BMAW (2023-2026), die österreichische Industrie bei der Transformation zu einer nachhaltigen, auf erneuerbaren Energie basierenden Wirtschaft unterstützt. Der Bereich Automotive ist einer der Schwerpunkte der Förderungen des BMAW im Rahmen der Transformationsoffensive.

#### **BMK VI/7:**

Im Rahmen des Programms „Transformation der Wirtschaft“, verankert im nationalen Aufbau- und Resilienzplan und finanziert mit 100 Mio. Euro durch NextGenerationEU, wurden bereits 2 erfolgreiche Ausschreibungen durchgeführt wobei bei der 1. Ausschreibung 3 erfolgreiche Projekte mit einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 4.100 Tonnen und bei der 2. Ausschreibung 12 erfolgreiche Projekte mit einer jährlichen CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 55.000 Tonnen hervorgingen. Dieses Programm adressiert Maßnahmen, die zur Umstellung auf erneuerbare Energieträger sowie zu einem effizienten Einsatz von Energie oder zu einer sonstigen größtmöglichen Verminderung von THG-Emissionen führen. Antragsberechtigt sind alle Unternehmen aus der produzierenden Wirtschaft sowie Energieversorgungsunternehmen, welche energie- und/oder prozessbedingte THG-Emissionen aufweisen und deren Betriebsstandorte bzw. Anlagen sich in Österreich befinden. Dabei sind auch jene Anlagen umfasst, die dem EU-Emissionshandel unterliegen. Eine 3. Ausschreibung mit einem Volumen von 40 Millionen Euro hat Ende November 2023 gestartet und ist bis 14. Februar 2024 geöffnet.

Im Rahmen des Programms „Transformation der Industrie“ hat von Mai bis September 2023 eine erste Ausschreibung zur Unterstützung von Investitionskosten für Maßnahmen zur größtmöglichen Reduktion von Treibhausgasemissionen aus der direkten Verbrennung von fossilen Energieträgern oder unmittelbar aus industriellen Produktionsprozessen stattgefunden. Dabei wurden 9 Projekte zur Förderung vorgeschlagen, die insgesamt jährlich 2,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Gem. Umweltförderungsgesetz (UFG) sind beim Programm „Transformation der Industrie“ jene Unternehmen antragsberechtigt, deren Tätigkeiten bzw. Sektoren im Anhang des UFG gelistet sind. Insgesamt stehen für dieses Programm bis 2030 2,975 Mrd. Euro zur Verfügung.

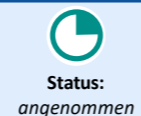
Weiters bietet die Umweltförderung im Inland (UFI) im Rahmen verschiedener Förderschwerpunkte Unterstützungsmöglichkeiten zur Ökologisierung von Industrieanlagen an. Im Rahmen der UFI stehen bis 2026 600 Mio. Euro zur Verfügung.

Im Rahmen des Programms „Transformation der Industrie“ sind jährlich bis 2030 weitere Ausschreibungen geplant. Zusätzlich wird aktuell an Förderungsrichtlinien gearbeitet, die es ermöglichen sollen, neben Investitionskosten auch laufende Kosten (Betriebskosten) bis zu 10 Jahren zu fördern. Im Rahmen der Umweltförderung im Inland sind laufende Projekteinreichungen möglich.

## 023 Schaffung von attraktiven Forschungs-Förderungs- bzw. Forschungs-Finanzierungsrahmenbedingungen zur Entwicklung von Fahrzeug- und Fertigungstechnologien (für voll- oder teilelektrifizierte Antriebe)

**AATP-Verfasser:innen:** A3PS, AIT, AVL, BMW, Fachverband Fahrzeugindustrie, FILL, IV, Liebherr, Magna, Rosenbauer

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK, BMAW



Status:  
angenommen

## 024 Bestehende Fördertöpfe mit ausreichend Mitteln ausstatten - Direkte Fördermittel zur Forschung und Entwicklung neuer Produkte und Prozesse

**AATP-Verfasser:innen:** AVL, A3PS, BMW, Magna, AIT, IV, Fachverband Fahrzeugindustrie

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW



Status:  
in Umsetzung

### **i** Fortschritts-Update 2023:

#### **BMAW:**

Diese Handlungsempfehlung liegt nicht ausschließlich beim BMAW. Die Mittel, die uns in der UG 33 für Forschungsförderungen zur Verfügung stehen, sind immer das Ergebnis der jährlichen Budgetverhandlungen mit dem BMF.

#### **A3PS:**

Seitens der A3PS wurden Gespräche mit dem BMF und dem BMAW geführt. Aus den Gesprächen mit dem BMAW ergaben sich folgende Ausblicke:  
Der Transformationsfonds gliedert sich in drei Bereiche. Bei der Forschungsförderung werden über 300 Mio. EUR bis 2026, davon 55 Mio. EUR bereits 2023 im Rahmen der FFG-Basisprogramme ab 01.03.2023 in Aussicht gestellt. Bei den Qualifizierungsmaßnahmen erfolgt eine Verdoppelung des Budgets auf rund 40 Mio. EUR bis 2026. Erste Anträge können ab 06.03.2023 gestellt werden. Bei der Wirtschaftsförderung bedarf es noch einer Ausweitung im EU-Beihilferecht, welche gegenwärtig auf EU-Ebene diskutiert wird. Als bald die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen seitens der Europäischen Kommission geschaffen wurden, werden diese in ein nationales Förderprogramm Eingang finden. Damit würden zwischen 2023 und 2026 rund 220 Mio. EUR an neuen Mitteln zur Verfügung stehen.

## 026 Direkte Investitionsförderung zur Wettbewerbsgleichstellung

**AATP-Verfasser:innen:** A3PS, AIT, AVL, BMW, Fachverband Fahrzeugindustrie, FILL, IV, Liebherr, Magna, Rosenbauer

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW



Status:  
abgeschlossen

### **i** Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:

Im Rahmen des Dialogforums 2023 wurde zu Handlungsempfehlung 026 festgehalten, dass die behandelten Themen seitens des BMAW im Rahmen der Transformationsoffensive auf nationaler Ebene, sowie durch den Just Transition Fund auf EU Ebene umgesetzt wurden. Eine weitere Mitnahme und Ausarbeitung der Handlungsempfehlung durch die Adressat:innen wird nicht benötigt.

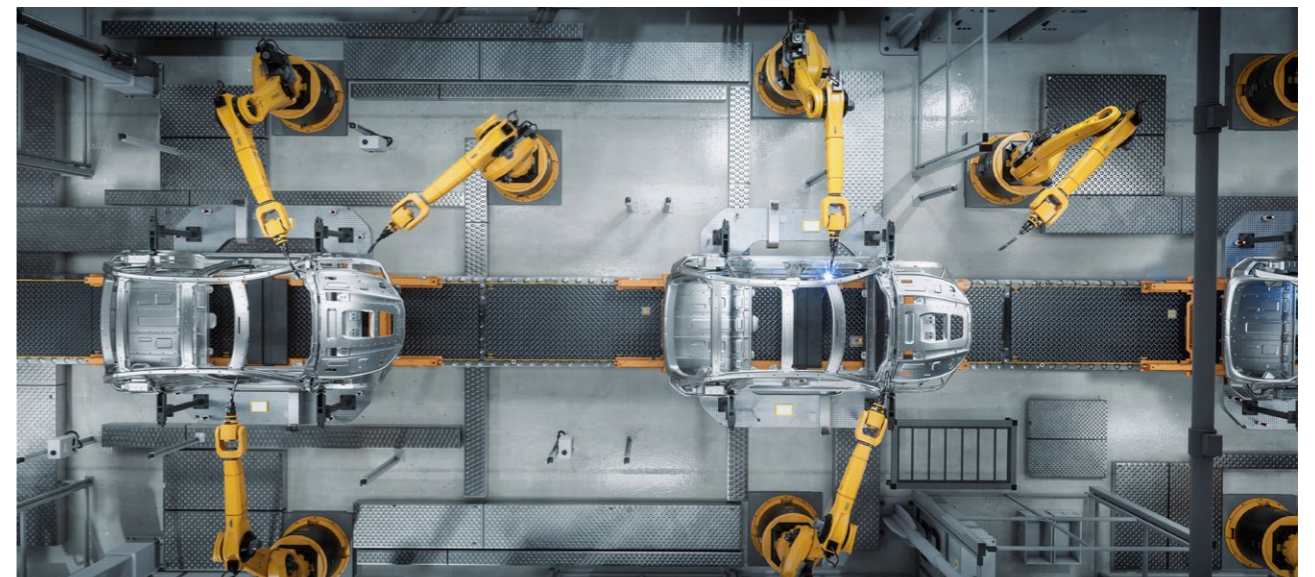
## 028 Unterstützung (Förderung von Entwicklung und Investitionskosten) zur Erschließung neuer Geschäftsfelder

**AATP-Verfasser:innen:** A3PS, AIT, AVL, BMW, Fachverband Fahrzeugindustrie, FILL, IV, Liebherr, Magna, Rosenbauer

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW



Status:  
angenommen



**029 Direkte Fördermittel zur Ökologisierung von Industrieanlagen/-stätten**

**AATP-Verfasser:innen:** : AVL, A3PS, BMW, Magna, AIT, IV, Fachverband Fahrzeugindustrie

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK

**Status:** in Umsetzung

**i Fortschritts-Update 2023:**

Im Rahmen des Programms „Transformation der Wirtschaft“, verankert im nationalen Aufbau- und Resilienzplan und finanziert mit 100 Mio. Euro durch NextGenerationEU, wurden bereits 2 erfolgreiche Ausschreibungen durchgeführt wobei bei der 1. Ausschreibung 3 erfolgreiche Projekte mit einer jährlichen CO2-Einsparung von rund 4.100 Tonnen und bei der 2. Ausschreibung 12 erfolgreiche Projekte mit einer jährlichen CO2 Einsparung von rund 55.000 Tonnen hervorgingen. Dieses Programm adressiert Maßnahmen, die zur Umstellung auf erneuerbare Energieträger sowie zu einem effizienten Einsatz von Energie oder zu einer sonstigen größtmöglichen Verminderung von THG-Emissionen führen. Antragsberechtigt sind alle Unternehmen aus der produzierenden Wirtschaft sowie Energieversorgungsunternehmen, welche energie- und/oder prozessbedingte THG-Emissionen aufweisen und deren Betriebsstandorte bzw. Anlagen sich in Österreich befinden. Dabei sind auch jene Anlagen umfasst, die dem EU-Emissionshandel unterliegen. Eine 3. Ausschreibung mit 40 Millionen Euro Volumen hat Ende November 2023 gestartet und war bis 14. Februar 2024 geöffnet.

Im Rahmen des Programms „Transformation der Industrie“ hat von Mai bis September 2023 eine erste Ausschreibung zur Unterstützung von Investitionskosten für Maßnahmen zur größtmöglichen Reduktion von Treibhausgasemissionen aus der direkten Verbrennung von fossilen Energieträgern oder unmittelbar aus industriellen Produktionsprozessen stattgefunden. Dabei wurden 9 Projekte zur Förderung vorgeschlagen, die insgesamt jährlich 2,4 Millionen Tonnen CO2 einsparen. Gem. Umweltförderungsgesetz (UFG) sind beim Programm „Transformation der Industrie“ jene Unternehmen antragsberechtigt, deren Tätigkeiten bzw. Sektoren im Anhang des UFG gelistet sind. Insgesamt stehen für dieses Programm bis 2030 2,975 Mrd. Euro zur Verfügung.

Weiters bietet die Umweltförderung im Inland (UFI) im Rahmen verschiedener Förderschwerpunkte Unterstützungsmöglichkeiten zur Ökologisierung von Industrieanlagen an. Im Rahmen der UFI stehen bis 2026 600 Mio. Euro zur Verfügung.

Im Rahmen des Programms „Transformation der Industrie“ sind jährlich bis 2030 weitere Ausschreibungen geplant. Zusätzlich wird aktuell an Förderungsrichtlinien gearbeitet, die es ermöglichen sollen, neben Investitionskosten auch laufende Kosten (Betriebskosten) bis zu 10 Jahren zu fördern. Im Rahmen der Umweltförderung im Inland sind laufende Projekteinreichungen möglich.

**036 Dekarbonisierungsroadmaps/Transformationspläne für Unternehmen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie einführen**

**AATP-Verfasser:innen:** Arbeiterkammer Wien, ÖGB

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW

**Status:** abgelehnt

**i Begründung der Ablehnung nach dem Dialogforum 2023:**

Erfolgreich umgesetzte Innovationsvorhaben und Prozesse (z.B. alternative Energieformen, Einsatz von Sekundärrohstoffen, digitale Transformation, gesellschaftliche Herausforderungen und Digitalisierung im Gesundheitsbereich, Erhöhung der Resilienz der Produktion) bilden die Basis und zumeist die Grundlagen für die weiteren transformativen Entwicklungen der Unternehmen. Mit dem neuen Förderungsprogramm TWIN Transition haben wir Rahmenbedingungen geschaffen, welche mithelfen die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit umfassend zu sichern. Umfassend deshalb, weil die gesetzten Maßnahmen vor allem auf die Fertigungsüberleitung - „Transformation“ neuer bzw. verbesserter Technologien im Zusammenhang mit nachhaltigen und digitalen Projekten abzielen. Im Fokus des TWIN Transition Programms stehen jene Vorhaben, die aufbauend auf erfolgreichen Ergebnissen aus Forschung und Entwicklung dazu beitragen die Errichtung und Aufrüstung von Pilot- bzw. Demonstrationsanlagen in die erste industrielle Fertigung im Sinne der Transformation der Wirtschaft zu überführen, nicht der Einsatz bekannter Technologien zur CO2 Einsparung. Antragsberechtigt sind Unternehmen, die insbesondere im Bereich der Schlüsseltechnologien Automotive, Halbleiterindustrie und Life Sciences tätig sind.

Voraussetzung für eine Antragstellung ist, dass die förderbaren Kosten pro Vorhaben mindestens EUR 4 Mio. umfassen und, dass der Förderungswerbende über einen Business-Plan verfügt, der sowohl regionale als auch Klima- und Umweltziele im Sinne von Digitalisierung und Nachhaltigkeit berücksichtigt. **Ohne die Vorabplanung des Innovationsvorhabens kann kein Antrag gestellt werden. Daher wird indirekt auch der Impuls an die Unternehmen gegeben, sich der notwendigen Transformation zu stellen und das Innovationsvorhaben zu planen.**

**037 Soziale Kriterien als Fördervoraussetzung für Subventionen zur Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie festlegen**

**AATP-Verfasser:innen:** Arbeiterkammer Wien, ÖGB

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW

**Status:** abgelehnt

**i Begründung der Ablehnung im Dialogforum 2023:**

Im Rahmen des Dialogforums 2023 konnte keine Zuständigkeit seitens der Adressat:innen zur Mitnahme der Handlungsempfehlung ausgesprochen werden, woraus sich eine Kategorisierung als „Abgelehnt“ ergibt. Zu Redaktionsschluss des Jahresberichts befand sich die Handlungsempfehlung in Abklärung bezüglich der Zuständigkeit innerhalb des BMAW.

**054 Schaffung eines Regelwerks für Vehicle 2 Grid**

**AATP-Verfasser:innen:** Renault Österreich, IV

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK

**Status:** in Umsetzung

**i Fortschritts-Update 2023:**

Rechtlich ist die Thematik ähnlich wie bei Energiespeichereinrichtungen zu sehen: Je nach Fahrweise gilt die Ladestelle als Entnehmerin oder Einspeiserin, mit potenziellen Sonderregeln bei Netzentgelten. Die Begutachtung zum [Elektrizitätswirtschaftsgesetz \(EIWG\)](#) 2010 wird vom BMK auch nach Handlungsbedarf in diese Richtung genutzt werden – das sollte im 1. Halbjahr 2024 vonstatten gehen. Über diese Thematik hinausgehend, sieht das EIWG eine Begriffsbestimmung, Einbeziehung in den Netzentwicklungsplan Übertragungs- und Verteilernetz (neu) und Regelungen für den Betrieb von Ladepunkten durch Netzbetreiber (ausnahmsweise) vor.

Seitens des BMK ist allerdings auch noch unklar, wie Vehicle2Grid genau aussehen könnte bzw. welche rechtlichen Rahmenbedingungen es dazu genau benötigt. Daher wird derzeit der Ansatz verfolgt, einzelne Punkte des Themas mit im EIWG aufzunehmen, wie bspw. die Begriffsbestimmungen. Das BMK hofft aber auch auf konstruktive Rückmeldungen und Angaben im Rahmen der Begutachtung hinsichtlich konkreter Verbesserungsvorschläge für V2G.

**061 Aufbau eines Wertschöpfungskreislaufes für Traktionsbatterien in Österreich**

**AATP-Verfasser:innen:** ecoplus

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK

**Status:** angenommen

**074 Erleichterten Zugang zu Investitionsförderungen für Baumaschinen und Sonderfahrzeuge schaffen**

**AATP-Verfasser:innen:** A3PS, BMW Steyr, Fachverband Fahrzeugindustrie, Liebherr

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW, BMK

**Status:** angenommen

**089 Technologieneutrale Förderschienen für Fahrzeugtechnologien schaffen, um sämtliche ressourcenschonenden Antriebsarten fördern zu können**

**AATP-Verfasser:innen:** A3PS, AIT, AVL, BMW, Fachverband Fahrzeugindustrie, FILL, IV, Liebherr, Magna, Rosenbauer

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK

**Status:** angenommen

**091 Förderung für Schutzrechtsthemen im Zuge der Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie gewährleisten**

**AATP-Verfasser:innen:** FILL

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK, Patentamt

**Status:** angenommen

**094 Förderungsanreize für Test- und Erprobungsfahrzeuge im F+E Bereich schaffen**

**AATP-Verfasser:innen:** A3PS, Liebherr

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK

**Status:** angenommen

## AG 3: Resiliente Unternehmenslandschaft Österreich

### 008 Projektentwicklung für datenbasierte, umweltwirksame und effizienzsteigernde Logistikkoperationen

**AATP-Verfasser:innen:** AIT, Hydrofy

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK



Status:  
angenommen

### 010 Bestehende Cluster zur Entwicklung und zum Bau von Komponenten entlang der Wertschöpfungskette verstärken und vernetzen

**AATP-Verfasser:innen:** Arbeiterkammer Wien, APCOA, BVE, ecoplus, ENIO, Wirtschaftskammer Wien

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW



Status:  
angenommen

### 025 Umsetzung von transnational geförderten/finanzierten F&E Kooperationen ergänzend zu bestehenden nationalen Kooperationen (vorab Identifikation von Thesen <-> Leader-Nationen)

**AATP-Verfasser:innen:** AVL, A3PS, BMW, Magna, AIT, IV, Fachverband Fahrzeugindustrie

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK



Status:  
in Umsetzung

#### **i** Fortschritts-Update 2023:

Das BMK III/4 befindet sich in stetigem Dialog mit der A3PS, ein Austausch auf Abteilungsleitungsebene findet ca. alle zwei Monate statt. Die A3PS hat eine Roadmap zu aktuellen Forschungs- und Entwicklungsherausforderungen erstellt, welche von der Sektion III, sowie in der Abteilung III/4 unterstützt wird. Die erstellte Roadmap fließt in dabei auch mit in der Gestaltung der F+E Förderungen mit ein. Auf transnationaler Ebene wurden Ausschreibungen positioniert, insbesondere im Bereich Leichtbau auf Wunsch der Handlungsempfehlungs-Verfasser. Bei den konkreten Ausschreibungen handelt es sich um die EUREKA Ausschreibung, sowie die M.ERA-NET Ausschreibung. An dieser Stelle will das BMK III/4 den Ersteller:innen aber auch mitteilen, dass bei letzterer Ausschreibung die Teilnahme und Nachfrage unter den Erwartungen geblieben sind. Der Wunsch an die Ersteller:innen ist daher, das errichtete Angebot vermehrt anzunehmen.

Das BMK III/4 befindet sich aktuell in Gesprächen mit der A3PS, um die Zusammenarbeitsweise anzupassen: Aktuell fließen Förderungen des BMK an die A3PS als Verein. In Zukunft wird angedacht, als BMK Vereinsmitglied in der A3PS zu werden. Geplant ist somit nicht eine rein finanzielle Verbindung mit zweimonatlichen Austauschen, sondern auch verstärkt die inhaltliche Mitarbeit als integriertes Mitglied der A3PS. Die genannten transnationalen Ausschreibungen sollen außerdem auch in 2024 wieder platziert werden.

### 046 Regionale Transformations-Hubs für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie vor Ort implementieren

**AATP-Verfasser:innen:** Arbeiterkammer Wien, Business Upper Austria

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMAW, BMK



Status:  
abgeschlossen

#### **i** Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:

Zur Handlungsempfehlung 046 wurde im Dialogforum 2023 auf das umfangreiche bestehende Angebot hingewiesen, das seitens des BMK via der FFG zur Verfügung steht. Die Verantwortlichkeit zur Umsetzung der Kernthematik der Handlungsempfehlung wird bei den Förderagenturen der Bundesländer verortet – auf nationaler Ebene liegt der Förder-Fokus in dieser Hinsicht maximal auf kooperativen Projekten gemeinsam mit den Ländern. Ein genanntes Beispiel war die gemeinsame Förderung von „Mobilitätslaboren“ zum Aufbau regionaler Strukturen für die Transformation.

Seitens des BMAW wird auf [foerderpilot.at](https://foerderpilot.at) verwiesen, das als Tool zur Filterung und Übersicht über verfügbare Förderprogramme – insbesondere von der AWS und FFG – dient. Die Adressat:innen nehmen zur Handlungsempfehlung aber mit, dass die Übersicht über bestehende Förderschienen klarer und benutzerfreundlicher zur Verfügung gestellt werden soll.

### 064 Rahmenbedingungen für sichere Versorgung des Reparaturmarkts mit Antriebs-Batteriezellen schaffen

**AATP-Verfasser:innen:** Autohaus Waldviertel, VFT

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK



Status:  
abgelehnt

#### **i** Begründung zur Ablehnung im Dialogforum 2023:

Die Handlungsempfehlung wird mit Handlungsempfehlung 061 konsolidiert.

### 065 Förderlandschaft auf leistbare emissionsfreie Fahrzeuge für mehrheitliche Nutzer:innenschicht im Massenmarktsegment ausrichten

**AATP-Verfasser:innen:** Autohaus Waldviertel, Hydrofy, VFT

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK



Status:  
abgelehnt

### 070 Wertschöpfung und Ressourcen im Inland behalten – künstliche Verkürzung der natürlichen Lebensdauer von Fahrzeugen durch geeignete Rahmenbedingungen und Instrumente (z.B. Reparaturbonus) eindämmen

**AATP-Verfasser:innen:** Autohaus Waldviertel, VFT

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK



Status:  
angenommen

### 086 Etablieren einer dezidierten Anlaufstelle zum Thema Datenökonomie

**AATP-Verfasser:innen:** VFT

**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK



Status:  
abgelehnt





# AG 4: Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsmarkt Österreich

## 011 Erstellung eines Leitfadens für Planung, Reinvestition und Betrieb für öffentliche und nicht-öffentliche Garagenplätze in Bezug auf die E-Mobilitätsanforderungen

**AATP-Verfasser:innen:** Arbeiterkammer Wien, APCOA, BVE, ecoplus, ENIO, Wirtschaftskammer Wien  
**Adressat:innen zur Umsetzung:** Wirtschaftskammer Wien  
**Status:** in Ausarbeitung

### i Fortschritts-Update 2023:

Der „WKW - Leitfaden für das Laden im Mehrparteienwohnbau“ ist in Arbeit und wird voraussichtlich im 1. Quartal 2024 veröffentlicht. Ein wichtiger Bestandteil des Leitfadens sind ein Überblick an bestehenden Referenzanlagen – an dem wird derzeit gearbeitet. Der Leitfaden wird einen verlässlichen Überblick über die Möglichkeiten in diesem Bereich bringen. Mit der THG-Quote bestehen auch für die Finanzierung seit 2023 neue Ansätze. Wo es definitiv noch Probleme gibt:

- Die Kosten für die Erhöhung der Anschlussleistungen sind oftmals sehr hoch und werden trotz mehrfacher Forderungen unsererseits nicht direkt gefördert.
- Im Mietrecht ist die Anlage im Eigentum des Hauseigentümers – bewirtschaftet über die Hausverwaltung – und dazu gibt es noch keinen rechtlich verbindlichen Rahmen (ebenso im gemeinnützigen Bereich). Vor allem bei befristeten Mietverträgen ist das in vielen Fällen schwer wirtschaftlich darstellbar.

## 012 Österreichweite Vereinheitlichung eines beschleunigten und verbindlichen Modus/Prozesses für den Netzantrag und Netzzugang

**AATP-Verfasser:innen:** BMK, Eaton, E-VO, SMATRICS  
**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK  
**Status:** in Ausarbeitung

### i Fortschritts-Update 2023:

Inhaltlich geht es bei der Handlungsempfehlung wie beschrieben um Maßnahmen zur Standardisierung und Beschleunigung beim Netzanschluss und Netzzugang – nicht nur aber insbesondere auch für E-Ladestellen. Dafür soll die im Umsetzungsstand der Handlungsempfehlung 054 beschriebene Neufassung des [Elektrizitätswirtschaftsgesetz \(EIWG\) 2010](#) die neue gesetzliche Grundlage schaffen. Konkret geplant ist u.a. die Einführung des Konzepts der „netzwirksamen Leistung“, die Erhöhung der Transparenzpflichtungen der Netzbetreiber im Hinblick auf verfügbare Kapazitäten, die Schaffung einer Verordnungsermächtigung für allgemeine Netzbedingungen, die Schaffung eines neuen Planungsinstruments für Verteilernetze und die Zusammenführung von Netzzutritts- und Netzbereitstellungsentgelt zu einem neuen Netzanschlussentgelt.

Ein Fachentwurf zum EIWG wurde im Frühjahr 2023 fertiggestellt und ist seither Gegenstand der politischen Meinungsbildung (Koordinierung) innerhalb der Koalition, eine zur Begutachtung veröffentlichte Fassung ist daher noch nicht verfügbar. Geplant wird mit der Annahme des neuen Gesetzes im Laufe des Jahres 2024, anschließend soll die Umsetzung (vorwiegend durch die Netzbetreiber unter Aufsicht der E-Control) folgen. Die Details eines neuen standardisierten und effizienten Netzzugangsprozesses sind dann in Verordnungen und diversen Marktregeln der E-Control festzulegen.

## 014 Schaffung einer kritischen Masse an öffentlich zugänglichen H2-Tankstellen

**AATP-Verfasser:innen:** Austrian Energy Agency, Compleo, Energie Steiermark  
**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK  
**Status:** in Umsetzung

### i Fortschritts-Update 2023:

Die Bündlung und Namensgebung der Wasserstoffplattformen wurde von BMAW und BMK finalisiert und ist in der „HyPA“ Hydrogen Partnership Austria kulminiert. Im Rahmen der HyPA werden nun Round Table-Formate angeboten. Einer davon ist der „**Round Table Wasserstoff im Schwerverkehr**“. Dieser Round Table soll zweimal jährlich stattfinden und die zentrale Plattform für den Austausch zwischen führenden Stakeholder:innen im Bereich des Wasserstoff-Schwerlastverkehrs und der dazugehörigen Infrastruktur sein. Ziel des Roundtables ist es, den aktuellen Stand der Branche zu erheben, etwaige technische Fragen zu klären sowie die Rollenverteilung zwischen den Akteur:innen zu definieren. Daraus sollen politischen Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, um die richtigen Weichen für die Wasserstoff-Mobilität im Schwerverkehr stellen zu können. Weitere Schritte zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen und weiteren relevanten Themen werden im Rahmen dieser Round Tables diskutiert.

## 016 Stärkung des Rechts auf eine Ladestation im Wohnungseigentum

**AATP-Verfasser:innen:** SMATRICS  
**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK  
**Status:** in Umsetzung

### i Fortschritts-Update 2023:

Im März 2023 hat im Rahmen des Zero Emission Mobility Programms eine Studie zur Right-to-Plug Umsetzung begonnen. Ziel dieser Studie ist es, zu evaluieren, wie sich die Novelle des Wohneigentumsgesetzes auf die Errichtung von E-Ladestationen im Bestandswohnbau auswirkt. Weiters wird in der Studie geprüft, ob die Verankerung eines Right-to-Plug auch im Mietrechtsgesetz (MRG) und im Wohnungsgemeinnützigkeitengesetz (WGG) in Frage käme und welche Maßnahmen hierfür erforderlich wären. Die Studie wird Anfang 2024 fertiggestellt und veröffentlicht. Die Studienautor:innen sind Herry Consult, das Institut für Immobilien, Bauen und Wohnen (IIBW) sowie e7 energy innovation & engineering.

## 018 Verpflichtung von Gebietskörperschaften und Unternehmen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur

**AATP-Verfasser:innen:** SMATRICS  
**Adressat:innen zur Umsetzung:** BMK  
**Status:** angenommen

### i Fortschritts-Update 2023:

Die OLÉ (Österreichs Leitstelle für Elektromobilität) sammelt und beobachtet internationale Beispiele, insb. durch ihren Kontakt mit der NLL (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NOW/Deutschland)). Die Verpflichtung für den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Wohngebäuden ist bereits in Umsetzung. Weitere Maßnahmen (insb. bei öffentlicher Ladeinfrastruktur) sind nur notwendig, wenn ein Hochlauf in der Flotte, d.h. Zuwachs an Ladebedarf, über lange Zeit stärker ansteigt als der Ausbau der Ladeinfrastruktur (entstehen einer „Ladelücke“). Dies ist derzeit nicht der Fall.

## 020 Praxisgerechte Lösung im Hinblick auf das Eichrecht schaffen, um Abrechnung in kWh zu ermöglichen

**AATP-Verfasser:innen:** SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC  
**Adressat:innen zur Umsetzung:** Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen  
**Status:** abgeschlossen

### i Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:

Im Amtsblatt für das Eichwesen wurde eine [Auflistung](#) aller vor dem Inkrafttreten der [Verordnung Eichvorschriften für Ladetarifgeräte](#) im Juni 2023 nach §49 MEG anerkannten Ladeeinrichtungen veröffentlicht.

Alle hier angeführten und danach nach §49 MEG anerkannten Ladeeinrichtungen erfüllen alle Anforderungen der Verordnung Eichvorschriften für Ladetarifgeräte und sind somit nicht von den Übergangsbestimmungen und Fristen in §8 dieser Verordnung bis Ende 2025 betroffen und können damit darüber hinaus weiterhin zur Verrechnung von elektrischer Energie eingesetzt werden.

Alle anerkannten und zugelassenen Ladeeinrichtungen werden fortlaufend quartalsweise im [Amtsblatt](#) für das Eichwesen veröffentlicht.



**030 Förderung der Anschlüsse für Ladestationen und Wallboxen**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: *in Umsetzung*

**i Fortschritts-Update 2023:**

Koordiniert von AustriaTech in der Rolle als OLE – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität wird derzeit gemeinsam mit der FFG ein neues Förderprogramm für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in unterversorgten Gebieten angeboten: „LADIN“, LADeInfrastruktur in unterversorgten Gebieten. Das Programm startete 2023 und fokussiert sich auf Flächendeckung. Insbesondere liegen hier die Ausbauziele für Ladeinfrastruktur aus dem „Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität“ im Fokus. Ziel des Programms ist es, insb. in derzeit noch unterversorgten Gebieten ein Basisnetz an attraktiver Ladeinfrastruktur zu ermöglichen. Es handelt sich hier um ein zeitlich und budgetär begrenztes Förderprogramm, begonnen wurde mit einer einmaligen Ausschreibung, geöffnet von 08.11.2023 12:00 bis 06.03.2024 12:00.

Gefördert werden dabei Projekte zur Errichtung von öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur in derzeit unterversorgten Gebieten, in Form von Ladestationen mit min. 2 Ladepunkten mit einer Mindestladeleistung von je 50 kW und einer Gesamtladeleistung je Ladestation von 150 kW. Dabei werden Flächen als "unterversorgte Gebiete" definiert, die weiter als 7 km Fahrdistanz von bestehender Schnellladeinfrastruktur entfernt sind, und als Siedlungs-, Industrie- oder landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen sind. Die förderbaren Flächen sind in der [LADIN-Förderkarte](#) ausgewiesen. Förderbare Kosten sind u.a. Kosten für die Installation oder Modernisierung elektrischer oder anderer Komponenten die z. B. für die Errichtung der Ladeinfrastruktur erforderlich sind, einschließlich der Transformatoren für den Anschluss der Ladeinfrastruktur an das Netz

**048 Barrierefreiheit der Ladeinfrastruktur**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: *abgeschlossen*

**i Fortschritts-Update 2023:**

Die Richtlinie 03.07.21 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum definiert Bestimmungen zur Barrierefreiheit für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für mehrspurige Fahrzeuge, insb. die Bewegungsfläche rund um die Ladesäule sowie Vorgaben zur Höhe der Bedienelemente. Die RVS ist seit Juli 2022 rechtswirksam und ist über die [Website der FSV](#) beziehbar. Verweise auf die Notwendigkeit von barrierefreier Gestaltung von Ladeinfrastruktur finden sich auch in bestehenden und zukünftigen Förderprogrammen wieder und.

**049 Strategische Ladeinfrastrukturplanung**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: *in Umsetzung*

**i Fortschritts-Update 2023:**

Hier entstehen auf Initiative der AustriaTech/OLÉ ab dem Jahr 2023 Initiativen und Instrumente für unterschiedliche Stakeholder. Ziel ist es, Infrastruktur (öffentlich, halb-öffentlich, privat) gezielt auszubauen um hier Flächendeckung (Priorisierung 1) zu schaffen und im nächsten Schritt Bedarfsdeckung (Priorisierung 2). Dazu ist für den ersten Schritt notwendig, insb. in unterversorgten Gebieten für Flächendeckung zu sorgen zur Schaffung von ähnlichen Bedingungen für alle als Basis für spezifische/punktuale Unterstützungen. Die Fokus-Zielgruppen waren im Jahr 2023 Gemeinden, Städte, Kommunen und Regionen. Weiters ist eine starke Ausweitung der verfügbaren Daten zur Ladeinfrastruktur (Status Quo: Anzahl bzw. Dichte private und betriebliche Ladeinfrastruktur / Zukunft: geplanter Ausbau an Ladeinfrastruktur) notwendig, um koordiniert und effektiv an einem bestmöglichen Ausbau zu arbeiten, auch um den Netzausbau bestmöglich einplanen zu können. Hier sind gemeinsame Anstrengungen und Projekte notwendig.

Zusätzlich soll es mehr Unterstützung bei der Planung für Gemeinden und Städte geben. Insbesondere kleinere Gemeinden verfügen über wenige Ressourcen für komplexe Planungsvorhaben für Ladeinfrastruktur. Unterstützt wird daher vor allem bei Feststellung von Zuständigkeiten, dem Ausmaß des Ladebedarfs (öffentlich, privat, betrieblich) und dem Status Quo rundum vorhandene Netze und mögliche Partnerschaften. OLÉ plant dafür ein gamifiziertes Unterstützungstool für lokale Player.

Im Frühjahr 2024 soll das Unterstützungstool zur Verfügung stehen.

**050 Mobility Hubs**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: *in Ausarbeitung*

**i Fortschritts-Update 2023:**

Das [Dokument zur Sharing Strategie](#) ist abgeschlossen und veröffentlicht. Die [Sharing Strategie](#) wurde am 3. November 2023 von Frau Bundesministerin Gewessler veröffentlicht. Am 30. November findet mit der Sharing- und Mitfahrveranstaltung des BMK ein erstes Dialogforum statt. Maßnahme 6 des Strategiedokuments betrifft multimodale Mobilitätsknoten und befindet sich derzeit in Ausarbeitung.

Die weiteren Umsetzungsschritte bis 2025 sind bereits festgelegt, Seite 38 der Sharing Strategie legt diese dar. Im Fokus liegen die Erstellung eines Aktionsplans für Multimodalen Mobilitätsknoten (MMK) (von der Definition bis zum Konzept zur Ausrollung), die Festlegung von Mindeststandards insbesondere bezüglich der Infrastruktur für E-Fahrzeuge und für neue E-Mobilitätsformen (z.B. Carsharing) im Umfeld von Bahnhöfen, Haltestellen des ÖPNV und Park&Ride Anlagen, sowie Ergänzungen zu den Ausführungen der Richtlinie für Planung, Errichtung und Betrieb von Parkdecks, Park&Ride-Anlagen und Bike&Ride-Anlagen der ÖBB.

**051 Sauber und leise: Emissionsfreien Baumaschinen und Baufahrzeugen zum Durchbruch verhelfen**

*AATP-Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, Business Upper Austria, ecoplus., Fachverband Fahrzeugindustrie, Hydrofy, Liebherr, Rosenbauer, Wirtschaftskammer Wien, Worthington*

*Adressat:innen zur Umsetzung: ASFINAG, BMK*

Status: *angenommen*

**052 Lkw-Rastplätze auf Autobahnen und E-Ladeinfrastruktur**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK, ASFINAG*

Status: *in Umsetzung*

**i Fortschritts-Update 2023:**

E-Ladeinfrastruktur am Autobahn- und Schnellstraßennetz liegen im Zuständigkeitsbereich der ASFINAG, verlangen aber eine umfassende Koordination des Energiesektors (insb. Netzbetreiber), der Logistik-Branche (Logistikunternehmen, Frachtunternehmen), der Pläne der OEM und der Aktivitäten im internationalen Umfeld. Es ist eine Unterscheidung zwischen zwei Bereichen notwendig:

- Overnight-Charging** (vergleichsweise langsames Laden an bisherigen und potentiell neuen Nacht-Parkplätzen am Netz) und
- Fast-Charging an den Rastplätzen** (mit teils Ladegeschwindigkeiten bis zu 1 MW – sogenanntes Megawatt-Charging / MCS).

Es gibt Projekte/Unternehmungen aus Zusammenschlüssen/Joint Ventures der OEM, um koordiniert LKW-Ladeinfrastruktur am europäischen Netz aufzubauen – diese Pläne sind stets in die Ausbaupläne zu integrieren bzw. zu beachten, um Flächendeckung möglichst gezielt und schnell zu gewährleisten. Die AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) wird die zentrale Vorgabe zum Ausbaulevel und zu qualitativen Parametern der LKW-LIS am europäischen TEN-V-Netz liefern. AustriaTech/OLÉ kann eine koordinative Rolle übernehmen und wird gemeinsam mit dem BMK für die Berichtslegung zuständig sein. Laut „Sofortprogramm: Erneuerbare Energie in der Mobilität“ definiert die ASFINAG erste Standorte für LKW-Ladeinfrastruktur und beginnt mit baldigem Ausbau. Dieser Ausbau und Betrieb der E-Ladeinfrastruktur sollen durch die Vergabe von Konzessionen erfolgen. Dazu bereitet die ASFINAG derzeit eine Ausschreibung unter dem Titel „Konzessionsvergabe E Ladestationen auf Rastplätzen (KEL)“ vor. Um eine effiziente und den Marktbedingungen entsprechende Ausschreibung zu gewährleisten, wird als Vorbereitung eine diesbezügliche Markterkundung durchgeführt. Die Markterkundung wurde auf der ANKÖ-Plattform veröffentlicht und steht unter folgendem [Link](#) zum Download zur Verfügung.

Die eigentliche Ausschreibung der Konzessionen soll 2024 starten.

**053 E-Retrofit für Kfz**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: **in Umsetzung**

**i Fortschritts-Update 2023:**

Hier liegen dem AATP-Plattformmanagement die Kernergebnisse der Studie „ConVerT – Converting Commercial Vehicles to Locally Emission-free Drive Technologies“ vom Umweltbundesamt vor. Diese wurden in die Arbeitsgruppen zurückgespielt, um die Erkenntnisse in etwaige andere Handlungsempfehlungen einfließen zu lassen.

**ENIN:** Mit der 2. Ausschreibungsrunde von ENIN wurden auch Umrüstungen der Kategorie N2 + N3 förderfähig gemacht. Diese Möglichkeit wird auch in zukünftigen ENIN-Ausschreibungen bestehen bleiben. Förderbar sind 80% der Umrüstkosten.

Ab dem Jahr 2024 wird diese Möglichkeit der Umrüstungen auch im Programm EBIN (Busse) geschaffen.

**056 Right 2 Plug Gesetzgebung**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: **in Umsetzung**

**i Fortschritts-Update 2023:**

Siehe Handlungsempfehlung 016.

**057 Rahmenbedingungen für Carsharing verbessern**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: **in Ausarbeitung**

**i Fortschritts-Update 2023:**

Die [Sharing Strategie](#) wurde am 3. November 2023 von Frau Bundesministerin Gewessler veröffentlicht, worin die Maßnahme 02 „Rechtsrahmen für Sharing schaffen“ definiert wurde. Am 30. November findet mit der Sharing- und Mitfahrveranstaltung des BMK ein erstes Dialogforum statt. Der rechtliche Rahmen befindet sich derzeit in Ausarbeitung, dafür wird unter anderem am 1. Dezember ein Workshop des BMK zur weiteren Ausarbeitung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Sinne der Sharing Strategie veranstaltet. Zur geplanten Novelle des EstG gibt es jedoch keinen weiteren Fortschritt.

Künftig geplant ist die Umsetzung der 13 Maßnahmen des Sharing Strategiedokuments. Mit Blick auf die Handlungsempfehlungen gilt es anzumerken, dass mit der Ausarbeitung der Handlungsfelder Recht und Technische Integration bereits gestartet wurde, unter anderem im Rahmen des Workshops am 1. Dezember. Die Ausarbeitung der Handlungsfelder Infrastruktur und betriebliches Mobilitätsmanagement soll weiters im Frühjahr gestartet werden.

**071 Erhöhung der Sichtbarkeit von e-Ladestationen durch Beschilderung entlang Autobahnen und Schnellstraßen**

*AATP-Verfasser:innen: ÖAMTC, Renault Österreich*

*Adressat:innen zur Umsetzung: ASFINAG*

Status: **abgelehnt**

**077 Sicherstellen von Netzstabilität durch Anpassung von Förderbedingungen und Inbetriebnahmebestimmungen für Ladestationen**

*AATP-Verfasser:innen: Eaton, Fronius, go-e, KEBA*

*Adressat:innen zur Umsetzung: AustriaTech, BMK*

Status: **angenommen**

**078 Prozess zum Expertenfeedback bei Gesetzgebungsakten der EU auf nationaler Ebene einführen**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: **abgeschlossen**

**i Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:**

Im Dialogforum 2023 wurde auf zwei Kommunikationswege für Expert:innenfeedback hingewiesen:

Eine direkte Kontaktaufnahme mit den Fachabteilungen in den Ministerien: Für Mobilitätsthemen können Anfragen und Feedback über das BMK II/1 eingespielt werden. Weiters wird auf das Portal "[Have your Say](#)" der EU-Kommission verwiesen.

**079 Ausdrückliche Festlegung von elektrischem Fahren als Energieeffizienzmaßnahme**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: **abgeschlossen**

**i Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:**

Im Rahmen des Dialogforums stellte sich heraus, dass Inhalte, die die Thematik der Handlungsempfehlung betreffen, mit 02. November 2023 bereits in Kraft getreten sind. In bilateralen Gesprächen wird das Zustandekommen der Voraussetzungen und Einschränkungen mit der zuständigen Fachabteilung des BMK bilateral besprochen, die Handlungsempfehlung gilt damit aber bis auf Weiteres als umgesetzt.

**080 Betrieb einer Ladestation als Nebenrecht in der Gewerbeordnung verankern**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMAW*

Status: **abgelehnt**

**081 Beibehaltung der Wahlfreiheit für die Vergabe der Betreiber-ID (CPO-ID)**

*AATP-Verfasser:innen: SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK, E-Control*

Status: **abgelehnt**

**084 Schaffen von Rahmenbedingungen für marktbasiertere Integration von Ladeinfrastruktur und Stromnetze**

*AATP-Verfasser:innen: KEBA, Monta*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK, E-Control*

Status: **abgeschlossen**

**i Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:**

Das neue Elektrizitätswirtschaftsgesetz (ElWG) 2010 befindet sich kurz vor der [Begutachtung](#) und wird mit 2024 in Kraft treten. Weitere Ausführungen zum ElWG finden sich unter Handlungsempfehlung 012.

**085** Faire und transparente Bepreisung beim Laden sicherstellen

*AATP-Verfasser:innen: ASFINAG, Monta, Moon*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: abgeschlossen

**i** Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:  
 In Kürze wird ein Tool des BMK präsentiert, das die am Markt verfügbaren Produkte auf der Grundlage des individuellen Fahr- und Ladeverhaltens übersichtlich darstellt.

**087** Herstellen von Wettbewerbsgleichheit z. B. beim Nutzungsentgelt

*AATP-Verfasser:innen: Monta, VFT*

*Adressat:innen zur Umsetzung: E-Control, BMK*

Status: abgelehnt

**090** Transformation im kommunalen Bereich vorantreiben

*AATP-Verfasser:innen: A3PS, AIT, AVL, BMW, Fachverband Fahrzeugindustrie, FILL, IV, Liebherr, Magna, Rosenbauer*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMK*

Status: angenommen

**092** Vereinheitlichung der Genehmigung für Wasserstoff-Tankstellen

*AATP-Verfasser:innen: Austrian Energy Agency, Business Upper Austria, Hydrofy, Liebherr, Rosenbauer, Worthington*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMAW*

Status: abgelehnt

**093** Vereinheitlichung der Genehmigung für mobile Wasserstoff-Tankstellen

*AATP-Verfasser:innen: Hydrofy, Liebherr*

*Adressat:innen zur Umsetzung: BMAW*

Status: abgelehnt





# Ausblick Arbeitsjahr 2024

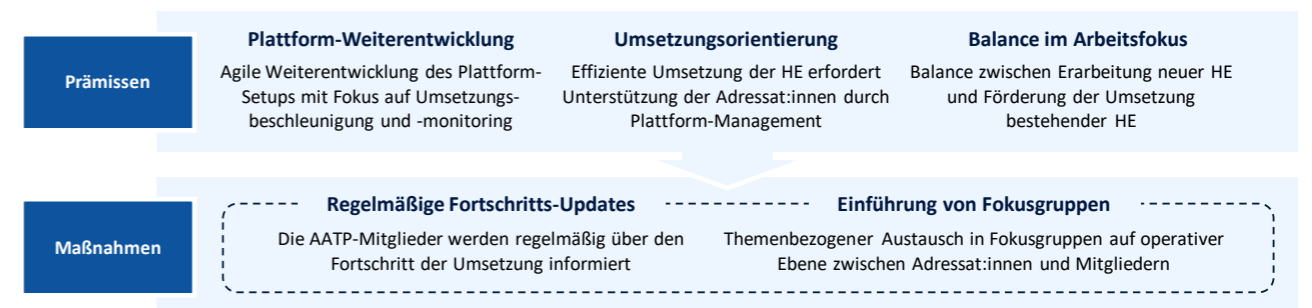


Abbildung 10: Prämissen und Maßnahmen des neuen AATP Jahresplans 2024

Im dritten Jahr der AATP liegt der Fokus auf der Umsetzung der erarbeiteten Handlungsempfehlungen. Zielsetzung ist, die schnellst- und bestmögliche Umsetzung für die einzelnen Empfehlungen zu erreichen. Dieser Schritt ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Arbeit der AATP.

In diesem Zusammenhang ist es essentiell, dass die Plattform gemäß dem agilen Setups weiterentwickelt wird und sich künftig vorrangig auf das Monitoring und die Umsetzung der Handlungsempfehlungen konzentriert. Dies erfordert die gezielte Unterstützung der Adressat:innen, von den AATP-Mitgliedern sowie vom Plattform-Management. Gleichzeitig soll auch weiterhin die Möglichkeit bestehen, neue Handlungsempfehlungen in die AATP einzubringen und diese gemeinsam weiterzuentwickeln. Hier ist die richtige Balance zwischen der Erarbeitung neuer Handlungsempfehlungen und der Unterstützung in der Umsetzung bestehender Handlungsempfehlungen zu gewährleisten.

Um diese Ziele zu erreichen, werden Fokusgruppen eingeführt, in denen ein themenbezogener Austausch auf operativer Ebene zwischen Adressat:innen und AATP-Mitgliedern stattfindet. Im Gegensatz zum Dialogforum werden die Termine themenspezifisch und in einem deutlich kleineren, geschlossenen Setup durchgeführt. Somit bieten diese Gruppen den geeigneten Rahmen, die Themen detailliert zu besprechen und gemeinsam die Umsetzung bestehender Handlungsempfehlungen zu unterstützen.

Der Arbeitsplan wird entsprechend der genannten Änderungen angepasst. Die Interaktionsintensität mit den Adressat:innen nimmt zu, während für die AATP-Mitglieder weniger Workshops als zuvor anfallen werden. Die Kommunikation der Umsetzungsfortschritte soll weiterhin künftig nicht nur innerhalb der AATP erfolgen, sondern auch in regelmäßigen Abständen über die AATP-Website sowie den LinkedIn-Kanal zugänglich gemacht werden.

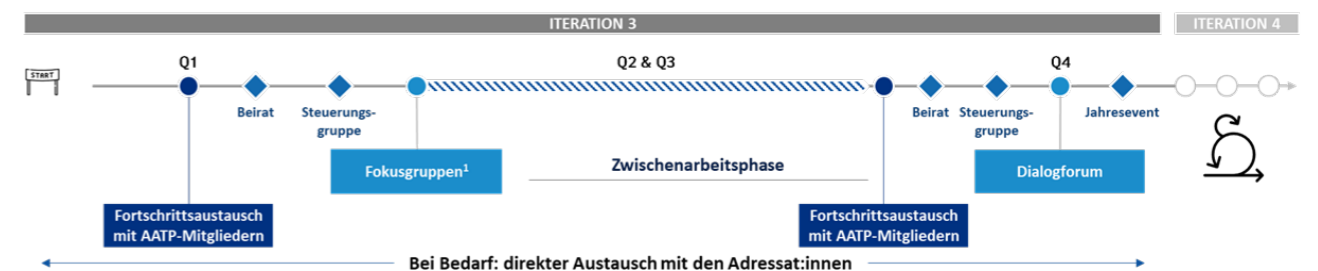






Abbildung 11: Der AATP Arbeitsplan für das Arbeitsjahr 2024

# Appendix - Arbeitsgruppe 1

## 001 – Infrastrukturen für Aus- und Weiterbildung verbessern

 Themen AG 1   
 Themen AG 2   
 Themen AG 3   
 Themen AG 4

**Themenfeld:**  
Themenfeld III 1, II, I, IV 1

**Verfasser:innen:**  
ÖAMTC ePower, Arbeiterkammer Wien, AIT

**Erstellungsdatum:** 13.06.2022

### Detailbeschreibung

1. Infrastrukturverbesserungen (z.B. Laborausstattung, Lehrmittel, Personalausstattung)
2. Investitionsprogramm + Finanzierung bereitstellen
3. Qualifizierungsverbände fördern (Lehrorte schaffen + Anpassung der aktuellen Lern- & Lehrangebote)





Mangel an Qualifikation und Fachkräften entlang der E-Mobilitätsthemen

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Durch entsprechende Ausbildung und Qualifizierung Fachkräfte vorhanden

## 022 - Aus- und Weiterbildung der für die Transformation benötigten Fachkräfte

 Themen AG 1   
 Themen AG 2   
 Themen AG 3   
 Themen AG 4

**Themenfeld:**  
I. - VII.

**Verfasser:innen:**  
AVL, A3PS, BMW Group, Magna, AIT, Industriellenvereinigung, Fachverband der Fahrzeugindustrie

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

### Detailbeschreibung

Schulung der Mitarbeiter, die zukünftig bei der Produktion sowie Forschung und Entwicklung von alternativen Antrieben und Fahrzeugtechnologien der Zukunft benötigt werden.  
 Dabei soll insbesondere auf regionale Spezifika, Schulungs- und Ausbildungsbedarfe als auch auf die Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzpotentiale, wie sie in der Studie E-MAPP2 erhoben werden, Rücksicht genommen werden.  
 Adaption der Ausbildungs-Curricula über sämtliche Ausbildungsschienen

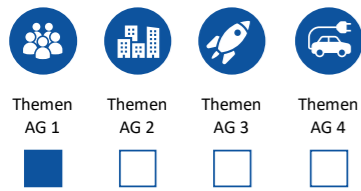
### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Beschäftigungspolitische Flankierung des Strukturwandels durch Unterstützung von Maßnahmen im Bereich der Aus-, Fort- und Weiterbildung.

Durch entsprechende Ausbildung und Qualifizierung sind ausreichend Fachkräfte vorhanden

## 031 - Adaptierung der (Elektro)fahrzeugspezifischen Ausbildung des Einzelhandelskaufmanns



**Themenfeld:**  
Fahrzeughandel & Fachkräftemangel, insbesondere im Zusammenhang mit der E-Mobilität

**Verfasser:innen:**  
Bundesgremium Fahrzeughandel

**Erstellungsdatum:** 17.08.2022

### Detailbeschreibung

Derzeit droht ein Fachkräftemangel für den Einzelhandelskaufmann, Schwerpunkt Fahrzeughandel, durch die Weiterentwicklung der E-Mobilität. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, die Ausbildung des genannten Berufes durch konkrete Änderungen, Ergänzungen und Anpassungen in den entsprechenden Lehrplänen zu reformieren und modernisieren.

#### Ad Berufsschulen:

Dringend notwendig ist eine Anpassung der Ausbildungsordnung für den Lehrberuf auf die spezifischen Bedürfnisse der Elektromobilität. Dies ist leicht messbar, da zur E-Mobilität derzeit keine spezifischen Ausbildungsinhalte im Bereich „Kraftfahrzeuge und Ersatzteile“ gem. § 3 Abs. 2 Ziffer 8 der Einzelhandel-Ausbildungsordnung bestehen. Notwendig ist daher die Ergänzung eines Punkts, in welchem der Einzelhandelskaufmann explizit über die E-Mobilität informiert und aufklärt. Unter anderem zum funktionsgerechten Verwenden und Aktualisieren (Aufladung, Updates usw.) von E-Autos, zum Umgang mit der Batterie/Akku, zur Ladeinfrastruktur und Förderungen in der E-Mobilität. Ladefuhrpark-Management. Im Bereich des Kundengesprächs das Anbieten und Präsentieren von alternativen Antriebstechnologien. Eine solche Adaptierung der Ausbildungsinhalte und Umsetzung in den Berufsschulen wäre seitens der Politik und Verwaltung mittelfristig innerhalb der nächsten 3 Jahren wünschenswert und umsetzbar.

#### Auswirkungen dieser Maßnahme:

Das Image für das E-Fahrzeug wird weiterhin durch das Ansprechen der jungen Generation verbessert und so ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und zur CO2 Reduktion. Deswegen steigt in weiterer Folge auch das öffentliche Interesse zu den E-Fahrzeugen. Die Bewusstseinsbildung zur E-Mobilität bei Kindern und Jugendlichen wird erhöht, somit werden die „Fachkräfte der Zukunft“ bereits sensibilisiert bzw. Interesse geweckt. Auf wirtschaftlicher Ebene fördert dies den Verkauf von E-Fahrzeugen mittel- und langfristig. Im Sinne der Technologieoffenheit ist das ein Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Durch solch eine Adaptierung wird das Berufsfeld attraktiver gestaltet, spricht eine neue Generation an und fördert dadurch indirekt den Verkauf von E-Fahrzeugen. Auch Arbeitsplätze werden deshalb erhalten und geschaffen.

### Zielerreichung

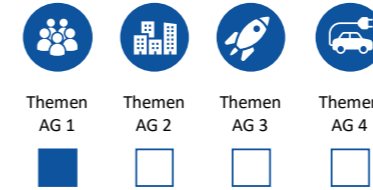
- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Wie oben beschrieben werden Arbeitsplätze erhalten und geschaffen und an die modernen, nachhaltigen Bedürfnisse angepasst. Der Lehrberuf Einzelhandelskaufmann, Schwerpunkt Fahrzeughandel wird an die modernen Anforderungen angepasst, da dieser auch dem Wandel der Zeit unterliegt.

Das Image für das E-Fahrzeug wird weiterhin durch das Ansprechen der jungen Generation verbessert und so ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und zur CO2 Reduktion. Deswegen steigt in weiterer Folge auch das öffentliche Interesse an E-Fahrzeugen.

Auf wirtschaftlicher Ebene fördert dies den Verkauf von E-Fahrzeugen mittel- und langfristig

## 034 - Ausbildungsinhalte in der Lehre anpassen



**Themenfeld:**  
Transformation & Arbeitsmarkt im Sinne eines sozial gerechten Übergangs; Lehrberufe für die Elektromobilität

**Verfasser:innen:**  
ÖGB

**Erstellungsdatum:** 12.08.2022

### Detailbeschreibung

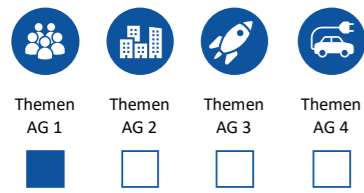
Die Ausbildungspläne für den Lehrberuf Kraftfahrzeugtechnik muss an die Elektromobilität angepasst werden und vor allem im Zuge der gesamten Ausbildungszeit integriert sein. Alle die einen Lehrabschluss in diesem Lehrberuf machen, sollen danach fachlich geeignet sein, um in der Elektromobilitätsbranche Fuß fassen zu können

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Der Fokus der Ausbildung liegt derzeit noch zu stark an Autos mit Verbrennermotoren. Wer einen Lehrabschluss im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik hat, hat bei einer weitgehenden Umstellung der Automobilindustrie auf Elektromobilität, keine langfristige Perspektive in diesem Bereich beschäftigt zu bleiben. Die Anpassung der Ausbildung hinkt nach und sollte so rasch wie möglich umgesetzt werden, um die Fachkräfte von Morgen frühzeitig und nachhaltig auszubilden.

## 035 – Jobgarantie für Arbeitnehmer:innen, die negativ von Veränderungsprozessen in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie betroffen sind, schaffen



<b>Themenfeld:</b> 3) Schaffung von Rahmenbedingungen für eine sozial gerechte Transformation
<b>Verfasser:innen:</b> Arbeiterkammer Wien, ÖGB
<b>Erstellungsdatum:</b> 12.08.2022

### Detailbeschreibung

Eine Studie vom Fraunhofer Institut im Auftrag des Fachverbandes der Fahrzeugindustrie geht von einem Arbeitsplatzverlust von rund 10.000 Beschäftigten aufgrund der Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie in Österreich aus. Für die betroffenen Beschäftigten braucht es daher neue Perspektiven und Einkommenssicherheit, um sich am Arbeitsmarkt neu orientieren zu können. Dies kann eine **staatliche Garantie im Hinblick auf ihre Weiterbeschäftigung** geben. Die Jobgarantie bedeutet dabei nicht, konkrete Arbeitsplätze auf Biegen und Brechen aufrechtzuerhalten, sondern jeder/m betroffenen Arbeitnehmer:in zumindest einen gleichwertigen Job zu garantieren (insb. im Hinblick auf **Qualifikation, Arbeitsbedingungen und Bezahlung**).

Dazu gibt es drei Mittel:

1. Beschäftigung erhalten, z.B. durch betriebliche Umstrukturierungen in eine „zukunftsfitte“ Produktion (siehe HE 036)
2. Aktive Unterstützung zur (Re-)Qualifizierung auf einen anderen Job (siehe HE 042 Recht auf einen zweiten Beruf bei vollem Lohn)
3. Schaffung neuer, qualitativ hochwertiger Arbeitsplätze (siehe u. a. HE 046)

Diese Jobgarantie soll verschiedene **arbeitsmarktpolitische bzw. Qualifizierungsinstrumente bündeln** und das Prinzip, dass niemand zurückgelassen wird, verwirklichen.

- Dazu soll jedem und jeder die Erhaltung des Lebensstandards garantiert werden, bis entweder eine neue, gleichwertige Anstellung im erlernten Beruf gefunden wurde oder eine Weiterqualifizierung ermöglicht wurde.
- Diese Maßnahmen sollen unter anderem durch öffentliche Beschäftigungsprogramme begleitet werden.

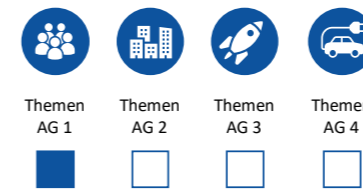
**Umsetzungsschritt:** Das BMAW muss die politischen, gesetzlichen budgetären & personellen Rahmenbedingungen schaffen, um kündigunggefährdeten Beschäftigten eine (Re-)Qualifizierung bei Beibehaltung des Lohnniveaus zu ermöglichen. Das AMS braucht darüber hinaus den Auftrag, diese Leistungen dieser Beschäftigtengruppe auch anzubieten.

### Zielerreichung

<input type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	<input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze

Diese Jobgarantie soll verschiedene arbeitsmarktpolitische- und Qualifizierungsinstrumente bündeln und das Prinzip, dass niemand im Zuge der Transformation zurückgelassen wird, verwirklichen. Dazu soll jedem und jeder die Erhaltung des Lebensstandards garantiert werden, bis entweder eine neue, gleichwertige Anstellung im erlernten Beruf gefunden wurde oder eine Weiterqualifizierung ermöglicht wurde.

## 041 – Instrumente zur (Re-)Qualifizierung von Arbeitnehmer:innen und arbeitssuchenden Personen in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie initiieren und fördern



<b>Themenfeld:</b> 1) Aus- und Weiterbildung im Kontext der Transformation zur Elektromobilität
<b>Verfasser:innen:</b> Arbeiterkammer Wien, ÖGB
<b>Erstellungsdatum:</b> 11.08.2022

### Detailbeschreibung

Die Transformation des Verkehrssektors bzw. der Industrie benötigt den Einsatz vieler arbeitsmarktpolitischer Instrumente, um Arbeitnehmer:innen und arbeitssuchende Personen zu unterstützen sich die notwendigen Fähigkeiten und Kompetenzen anzueignen, um fit für die zukünftigen Anforderungen in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie zu sein.

Dazu sollen:

- **Implacement- und Outplacement-Arbeitsstiftungen** für Beschäftigte der Elektromobilitätsbranche weiterentwickelt werden,
- **Arbeitszeit-Modelle** so gestaltet werden, dass Personen mit Betreuungspflichten Ausbildung und Beschäftigung ermöglicht wird,
- ein **Qualifizierungsgeld** Arbeitnehmer:innen und arbeitssuchenden Menschen angeboten werden müssen, um Mitarbeiter:innen und jenen, die aufgrund der Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie ihren Job verlieren, (Re-)Qualifizierung zu ermöglichen,
- und die **Lehrausbildungen auf zukunftsfähige Berufe** in der Elektromobilitätsindustrie müssen ausgeweitet werden.

Ziel ist es, den **politischen, rechtlichen und budgetären Rahmen** (insb. BMAW) zu **schaffen**, um die Instrumente in der Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie umzusetzen.

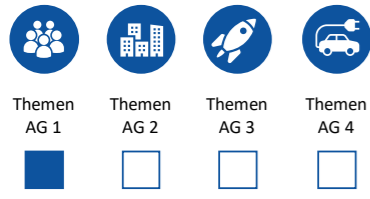
### Zielerreichung

<input type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	<input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Die Handlungsempfehlung trägt dazu bei, mehr Menschen in die Fahrzeug- und Zulieferindustrie zu bringen und **Arbeitsplätze durch qualifizierte Arbeitskräfte zu schaffen und zu erhalten**.
- Durch die innovative Weiterentwicklung der Branche werden **zusätzliche Beschäftigungspotenziale** gehoben.



## 044 – Fokus der öffentlichen Arbeitsvermittlung (AMS) auf zukunftsfähige Berufe



**Themenfeld:**  
IV 1., IV 2., V 1., V 2., VII 1.

**Verfasser:innen:**  
Arbeiterkammer Wien

**Erstellungsdatum:** 11.08.2022

### Detailbeschreibung

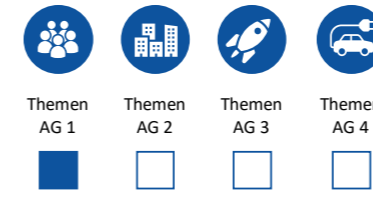
Das AMS muss in Anbetracht der zu bewältigenden Transformationsleistung den Auftrag sowie die personellen und finanziellen Ressourcen bekommen, den Fokus auf Aus- und Weiterbildung zu legen und so vermehrt Zeiten der Arbeitssuche für (Re-)Qualifizierungen nutzen zu können. Nur so kann eine nachhaltige Vermittlung in ökologisch sowie wirtschaftlich nachhaltigen Branchen wie die Elektromobilität ermöglicht und das entsprechende Fachpersonal ausgebildet werden.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotentiale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Das für die Transformation der Automobilindustrie dringend notwendige Fachkräftepersonal wird ausgebildet und zusätzliche Beschäftigungspotentiale gehoben.

## 073 – Adaptierung des Lehrberufs Einzelhandelskaufmann an die Elektromobilität



**Themenfeld:**  
1) Aus- und Weiterbildung im Kontext der Transformation zur Elektromobilität

**Verfasser:innen:**  
Bundesgremium Fahrzeughandel

**Erstellungsdatum:** 17.04.2023

### Detailbeschreibung

Derzeit droht ein Fachkräftemangel für den Einzelhandelskaufmann, Schwerpunkt Fahrzeughandel, durch die Weiterentwicklung der E-Mobilität. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf die Ausbildung des genannten Berufes durch konkrete Änderungen, Ergänzungen und Anpassungen in den entsprechenden Lehrplänen zu reformieren und modernisieren.

**Ad Berufsschulen:** Dringend notwendig ist eine Anpassung der Ausbildungsordnung für den Lehrberuf auf die spezifischen Bedürfnisse der Elektromobilität.

- Dies ist leicht messbar, da zur E-Mobilität derzeit keine spezifischen Ausbildungsinhalte im Bereich „Kraftfahrzeuge und Ersatzteile“ gem. § 3 Abs. 2 Ziffer 8 der Einzelhandel-Ausbildungsordnung bestehen.
- Notwendig ist daher die Ergänzung eines Punktes, in welchem der Einzelhandelskaufmann explizit über die E-Mobilität informiert und aufklärt, u. a. zu folgenden Themen:
  - Funktionsgerechtes Verwenden und Aktualisieren (Aufladung, Updates usw.) von E-Autos
  - Umgang mit der Batterie/Akku
  - Ladeinfrastruktur und Förderungen in der E-Mobilität
  - Ladefuhrpark-Management
  - Anbieten und Präsentation von alternativen Antriebstechnologien im Kundengespräch
- **Eine solche Adaptierung der Ausbildungsinhalte und Umsetzung in den Berufsschulen wäre seitens der Politik und Verwaltung mittelfristig innerhalb der nächsten 3 Jahren wünschenswert und umsetzbar.**





### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotentiale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Das Image für das E-Fahrzeug wird weiterhin durch das Ansprechen der jungen Generation verbessert und so ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und zur CO<sub>2</sub> Reduktion. Deswegen steigt in weiterer Folge auch das öffentliche Interesse zu den E-Fahrzeugen.
- Die Bewusstseinsbildung zur E-Mobilität bei Kindern und Jugendlichen wird erhöht, somit werden die „Fachkräfte der Zukunft“ bereits sensibilisiert bzw. Interesse geweckt.
- Auf wirtschaftlicher Ebene fördert dies den Verkauf von E-Fahrzeugen mittel- und langfristig. Im Sinne der Technologieoffenheit ist das ein Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.
- Durch solch eine Adaptierung wird das Berufsfeld attraktiver gestaltet, spricht eine neue Generation an und fördert dadurch indirekt den Verkauf von E-Fahrzeugen.
- Auch Arbeitsplätze werden deshalb erhalten und geschaffen.

# Appendix - Arbeitsgruppe 2

## 083 – Fördermittel für Kompetenzaufbau von Betriebsräten:innen zur Gestaltung der Transformation in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie bereitstellen

				<b>Themenfeld:</b> 3) Schaffung von Rahmenbedingungen für eine sozial gerechte Transformation
Themen AG 1	Themen AG 2	Themen AG 3	Themen AG 4	<b>Verfasser:innen:</b> Arbeiterkammer Wien, ÖGB
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>Erstellungsdatum:</b> 20.04.2023

### Detailbeschreibung

Um die Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie unterstützen zu können, braucht es zusätzliche **Fördermittel für Kompetenzaufbau zu Transformationsfragen**.

Die Einbindung der Beschäftigten, die Nutzung ihrer Kenntnisse und Erfahrungen sowie die Berücksichtigung ihrer Interessen sind wichtige Voraussetzungen für ein Gelingen der Transformation. Damit die Beteiligung der Arbeitnehmer:innen im Transformationsprozess optimal wirksam wird, ist es nötig, ihre Fähigkeiten und Kenntnisse in Bezug auf betriebliche und überbetriebliche Transformationsprozesse aus- und weiter aufzubauen. Daher ist ein angemessener Teil der Fördermittel für transformationsspezifische Analyse, Beratung und Prozessbegleitung bei der Mitbestimmung an der betrieblichen Ausgestaltung von Arbeitsbedingungen und Arbeitsorganisation im soziotechnologischen Wandel zu verwenden (Schlagworte: Veränderung der Betriebsorganisation einschließlich Arbeitszeitsysteme, betriebliche Landkarten für Berufsprofile und Kompetenzen, ganzheitliche und gesunde Produktionskonzepte, neue Führungs- und Bürokonzepte: Lean Management, Lean Office, selbstorganisierte Teamarbeit, agile Arbeit – New Work, Next Work).





**Ziel ist daher, dass ein angemessener Teil einschlägiger Fördermittel für transformationsspezifische Analyse, Beratung und Prozessbegleitung bei der Mitbestimmung an der betrieblichen Ausgestaltung von Arbeitsbedingungen und Arbeitsorganisation im soziotechnologischen Wandel verwendet werden.**

### Zielerreichung

<input checked="" type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	<input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze

Insbesondere in der Zulieferindustrie gibt es derzeit große Leerstellen an Wissen über die aktive Gestaltung von Transformationsprozessen und die Optionen für Unterstützungsmaßnahmen bzw. -förderungen. Die Fördermittel für den Kompetenzaufbau sollen dazu beitragen dieses Wissen in die Betriebe zu bringen und die Mitbestimmung zu stärken.

## 021 - Schaffung eines nationalen Transformationsfonds für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie

				<b>Themenfeld:</b> IV 1., IV 2., V 1., V 2., VII 1.
Themen AG 1	Themen AG 2	Themen AG 3	Themen AG 4	<b>Verfasser:innen:</b> AVL, A3PS, BMW Group, Magna, AIT, Industriellenvereinigung, Fachverband der Fahrzeugindustrie
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>Erstellungsdatum:</b> 18.08.2022

### Detailbeschreibung

**Errichtung eines nationalen Transformationsfonds in der Höhe von mindestens 250 Mio. Euro für die forschenden und produzierenden Wirtschaftsbetriebe (Industrie & KMUs) der österreichischen Fahrzeugindustrie**

*Transformation der Fahrzeugindustrie in Österreich durch Finanzierung von:*

- Forschung, Entwicklung
- Produktionsumstellungen in den im Strukturwandel befindlichen Unternehmen (Förderfähigkeit der Umstellung und Errichtung von Fertigungsanlagen zur Produktion von alternativen Antrieben, um Produktion und Beschäftigung in Österreich halten zu können.)
- Beschäftigungs- und strukturpolitische Flankierung des Strukturwandels durch Unterstützung von Maßnahmen im Bereich der Aus-, Fort- und Weiterbildung und auch der Standortpolitik

*Dadurch sollen folgende relevante Themen adressiert und umgesetzt werden:*

- Schaffung von Entwicklungstools, Produktionstechnologien und -anlagen für alle Arten von voll- und teilelektrifizierten Antrieben (inkl. Wasserstofftechnologie) sowie auch das Gesamtfahrzeug betreffend (Simulationstechniken, Mess- und Prüftechniken inkl. End-of-Line-Testing, Fertigungsmaschinen, Produktionsanlagen und deren Automatisierung)
- Entwicklung der Wasserstoff- und E-Fahrzeugtechnologie in Österreich und der dazugehörigen Fertigungstechnologien sowie unterstützende Fahrzeugtechnologien (beispielsweise Leichtbau, Fahrzeugsicherheit, Energiemanagement, etc.)
- Voll- und teilelektrifizierte Antriebe als Übergangstechnologien auf dem Weg zur »Zero Emission Mobility« adressieren, diese haben großes Potenzial zur Dekarbonisierung beizutragen
- Neue Produkte mit alternativem Antrieb: Produktpotentiale für sämtliche Fahrzeuge im Bereich PKW, NFZ, Busse, Traktoren und andere off-Road-Fahrzeuge sowie 2-Räder heben
- Neue Digitalisierungsprodukte für auton. Fahren, Fahrsicherheit, effiziente Mobilität, Komponenten der Vernetzung und Automatisierung, Software etc.
- Digitalisierung und Ökologisierung der Produktion
- Auf- und Ausbau der Förderfähigkeit der Erprobung von alternativen Antrieben, automatisierten Fahrmanövern, Fahrzeugkonzepten für neue Mobilitätsformen und deren Demonstrator-Fahrzeugen
- Identifikation Evaluierungs- und Weiterentwicklungsbedarf bestehender nationaler Forschungs- und Förderprogramme
- Langfristige, planbare und in ausreichender Höhe dotierte Programme zur Forschungsförderung für sämtliche Bereiche der E-Mobilität, um Produkt- und Fertigungstechnologien zu unterstützen.
- Ansiedlungsfaktoren in der Wertschöpfungskette Produktion und Assembling, insbesondere auch im Bereich Wasserstoff

### Zielerreichung

<input checked="" type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	<input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze

Erfolgreiche Transformation und dadurch Erhalt der Fahrzeugindustrie am Standort Österreich: Wertschöpfung kann in Österreich gehalten bzw. ausgebaut werden und Produkte aus Österreich werden für den Weltmarkt produziert. Es wird durch österreichisches Know-How und heimische Produktion ein Beitrag zu nachhaltiger Mobilität geleistet. Beschäftigung bleibt in Österreich erhalten, zusätzliche Beschäftigungspotentiale werden gehoben. Forschung & Entwicklung aus Österreich, um Produkte und Technologien für den Weltmarkt zu entwickeln.

**023 – Schaffung von attraktiven Forschungs-Förderungs- bzw. Forschungs-Finanzierungsrahmenbedingungen zur Entwicklung von Fahrzeug- und Fertigungstechnologien (für voll- oder teilelektrifizierte Antriebe)**

Themen AG 1

Themen AG 2

Themen AG 3

Themen AG 4

**Themenfeld:** 1) Grundlagenforschung, angewandte Forschung, Entwicklung und Produktion & 3) Prüfung und Hebung des Potenzials von Investitionsförderungen im Kontext der Transformation zur Forcierung von Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit

**Verfasser:innen:**  
A3PS, AIT, AVL, BMW Group, Fachverband der Fahrzeugindustrie, FILL, Industriellenvereinigung, Liebherr, Magna, Rosenbauer

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

**Detailbeschreibung**

**Ausgangslage:**

Es existieren bereits verschiedene gut geeignete Forschungsförderprogramme für die zur Entwicklung von Fahrzeug- und Fertigungstechnologien (für voll- oder teilelektrifizierte Antriebe). Intention dieser HE ist es, ergänzend zu den bestehenden Programmen:

- Mittel der bestehenden Programme aufzustocken (Forschungsförderung und Finanzierung von Entwicklung)
- Weitere Themen für Förderprogramme und Ausschreibungen zu Forschungsförderungen zu definieren, um eine Förderung der Entwicklung von nachhaltigen Fahrzeug- und Fertigungstechnologien unter dem Aspekt einer gesamtheitlichen Betrachtung der Wertschöpfungskette sicher zu stellen

Diese HE soll eine Abwanderung von F&E-lastigen Betrieben und Forschungsinstitutionen verhindern und den Erhalt von Wettbewerbsfähigkeit absichern.

**Vorschlag Umsetzungsschritte:**

Konkret sind dazu aktuelle Themen basierend auf fortzuführende Programme und neu aufzustellende Programme mit den Adressat:innen zu erarbeiten. Forschungsförderung und Finanzierung von Entwicklung sollte dabei differenziert betrachtet werden.

**Zielerreichung**

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch nachhaltige F&E Aktivitäten (Zero Emission und effizientere Antriebe)
- Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich
- Erhaltung von Arbeitsplätzen & Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Vermeidung einer drohenden Abwanderung von F&E - lastigen Unternehmen

**024 - Bestehende Fördertöpfe mit ausreichend Mitteln ausstatten - Direkte Fördermittel zur Forschung und Entwicklung neuer Produkte und Prozesse**

Themen AG 1

Themen AG 2

Themen AG 3

Themen AG 4

**Themenfeld:**  
I.6

**Verfasser:innen:**  
AVL, A3PS, BMW Group, Magna, AIT, Industriellenvereinigung, Fachverband der Fahrzeugindustrie

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

**Detailbeschreibung**

Die Österreichischen Förderinstrumente sind im Wesentlichen gut - jedoch meist mit zu geringen Fördermitteln bestückt. So auch europäische Förderinstrumente (IPCEI), die sich aus nationalen Mitteln finanzieren.

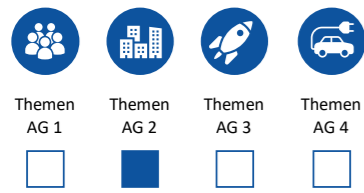
**Zielerreichung**

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Förderung der österreichischen Innovationskraft. Steigerung der Attraktivität von Aus- und Weiterbildung -> Hebung der Beschäftigungspotentiale

## 028 – Unterstützung (Förderung von Entwicklung und Investitionskosten) zur Erschließung neuer Geschäftsfelder



**Themenfeld:** 3) Prüfung und Hebung des Potenzials von Investitionsförderungen im Kontext der Transformation zur Forcierung von Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit

**Verfasser:innen:**  
A3PS, AIT, AVL, BMW Group, Fachverband der Fahrzeugindustrie, FILL, Industriellenvereinigung, Liebherr, Magna, Rosenbauer

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

### Detailbeschreibung

#### Zielsetzung:

Nutzung existierender Maschinen, Anlagen und Know-how zur Transformation bestehender Betriebe (Sicherung von Arbeitsplätzen) für neue Produkte.

#### Vorschlag Umsetzungsschritte:

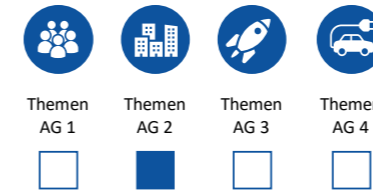
- Unterstützung (durch Förderung von Investitions- und Entwicklungskosten) der von der Transformation betroffenen Betriebe in der Etablierung neuer Geschäftsfelder (z. B. E-Fahrzeugkomponenten, wasserstoffbasierte Antriebe bzw. Komponenten dazu in weiteren Mobilitätsfeldern wie Aviation oder Schifffahrt)

### Zielerreichung



Erhalt von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen

## 029 - Direkte Fördermittel zur Ökologisierung von Industrieanlagen/-stätten



**Themenfeld:**  
III.3, IV.2

**Verfasser:innen:**  
AVL, A3PS, BMW Group, Magna, AIT, Industriellenvereinigung, Fachverband der Fahrzeugindustrie

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

### Detailbeschreibung

Bereitstellen von industriespezifischen (Fahrzeugindustrie) Direktförderung für die Umsetzung von direkten und indirekten CO2 Einsparungsmaßnahmen

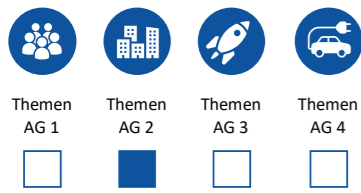
Risiko bei aktuellen Ausschreibungen (z.B. "Transformation der Wirtschaft"), dass die Fahrzeugindustrie die definierten Fördervoraussetzung nicht erfüllen kann z.B. (Nicht industrie-spezifische) CO2 Benchmarks

### Zielerreichung



Erhalt/Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Nachweis eines günstigen CO2-Footprints bei zukünftigen Auftragsvergaben.

## 036 – Dekarbonisierungsroadmaps/Transformationspläne für Unternehmen der Fahrzeug- und Zulieferindustrie einführen



**Themenfeld:** 2) Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen & 4) Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Produktion

**Verfasser:innen:**  
Arbeiterkammer Wien, ÖGB

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

### Detailbeschreibung

#### Einführung von Dekarbonisierungsroadmaps/ Transformationspläne für Unternehmen:

Auf betrieblicher Ebene sollen **mittel- und langfristige Planungsinstrumente** verankert werden. Unternehmen sollen, unter verpflichtender Einbindung von Betriebsrät:innen oder Beschäftigten, langfristige Pläne erstellen, die darstellen welche Herausforderungen identifiziert werden können, mit welchen Instrumenten und Mitteln sie diese bewältigen können, welche Veränderungen und Auswirkungen sich daraus ergeben und welche Begleitmaßnahmen getroffen werden müssen, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder auf ein Minimum zu beschränken.

Die Roadmaps sollen **Szenarien beinhalten**, wie die jeweiligen Etappen der Dekarbonisierung gestaltet werden. **Wichtige Kerninhalte** sollen sein:

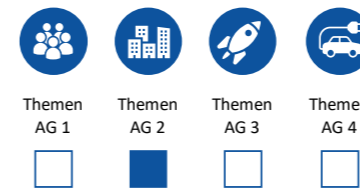
- (1) Ein Impact Assessment, das die Auswirkungen auf die Beschäftigten aufzeigt,
- (2) Status Quo und notwendige Schritte zum Erreichen der spezifischen Klimaziele,
- (3) Technische Umsetzungsschritte und Investitionspläne, Änderungen der Betriebsorganisation, der Produktion, des Produkts,
- (4) Konkrete „Just Transition“ Maßnahmen, die den antizipierten Veränderungsprozess flankierend begleiten [für genaue Ausführungen siehe HE 37].

### Zielerreichung



Transformation wird aktiv und vorausschauend gestaltet, dabei werden Ängste und Widerstand abgebaut sowie negative Auswirkungen weitgehend vermieden bzw. Zukunftsperspektiven geschaffen.

## 037 – Soziale Kriterien als Fördervoraussetzung für Subventionen zur Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie festlegen



**Themenfeld:**  
2) Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen

**Verfasser:innen:**  
Arbeiterkammer Wien, ÖGB

**Erstellungsdatum:** 12.08.2022

### Detailbeschreibung

Dekarbonisierungsroadmaps/ Transformationspläne sollen eine **Voraussetzung für Förderungen von Unternehmen sein** (z.B. Klima- und Transformationsoffensive). Nur wenn ein Unternehmen eine Dekarbonisierungsroadmap/ Transformationspläne mit Betriebsrät:innen und Belegschaft erstellt hat oder im Kollektivvertrag vereinbart hat (auf Basis des AVG), soll dieses Unternehmen Förderungen erhalten. **Standort und Beschäftigungsgarantien** sichern Beschäftigung im Sektor in Österreich.

**A) Standort- und Beschäftigungsgarantien:** Ein Nachweis über die geplante Entwicklung der Stammebelegschaft sowie des Betriebsstandorts ist dem jeweiligen Förderantrag beizulegen. Innerhalb von mindestens fünf Jahren nach Abschluss des geförderten Projekts sind betriebsbedingte Kündigungen auszuschließen und reguläre Beschäftigungsverhältnisse zu erhalten. In Fällen, in denen dennoch mehr als 3% der Mitarbeiter:innen abgebaut werden sollen, statt Kurzarbeit in Anspruch zu nehmen, den Sozialpartnern umfassende Stellungnahme- und Beratungsrechte zustehen. In einem Antrag muss das Unternehmen detailliert darlegen und begründen, warum keine zumutbaren Alternativen (wie z. B. Kurzarbeit) möglich waren. Aus der Beschäftigungsgarantie erwächst ein einklagbares Recht. Dieses kann als Kündigungsschutz für die Arbeitnehmer:innen oder wirksame Vertragsstrafe bei einer Standortverlagerung bzw. betriebsbedingten Kündigungen ausgestaltet werden.

**B) Der/die Förderwerber:in hat – im Fall seines Bestehens – eine Bestätigung des zuständigen Organs der Arbeitnehmer:innenschaft** (Betriebsausschuss, Zentralbetriebsrat, Konzernvertretung) vorzulegen, dass die Dekarbonisierungsroadmaps/ Transformationspläne dem Betriebsrat rechtzeitig übermittelt wurden und entsprechende Beratungen zwischen Betriebsrat und Geschäftsführung dazu stattgefunden haben, bei denen dem Betriebsrat die Möglichkeit gegeben wurde, Anregungen und Vorschläge zu erstatten:

- Mengenmäßig Ziele in Bezug auf die Emission von Treibhausgasen, auf den Einsatz von Energie und den Energieträgermix und geplante Schritte zur Umsetzung sowie gegebenenfalls weiterer, damit zusammenhängender Zielsetzungen (Energieeffizienz, Ressourceneinsatz, Kreislaufwirtschaft, ...);
- Technische Umsetzungsschritte mit der Darlegung von Investitionsplänen, Änderungen der Betriebsorganisation und der Produktion;
- Auswirkungen und Veränderungen in Bezug auf die Belegschaft hinsichtlich Zahl der Beschäftigten, Arbeitszeit, Arbeitsorganisation, betriebliche Ausbildung, insbesondere Lehrlingsausbildung, Weiterbildung und Qualifikationen, betriebliche Reorganisation;
- Konkrete „Just Transition“-Maßnahmen, die diese Umsetzungsschritte flankierend begleiten, insbesondere Qualifizierungspläne, und eine betriebliche Vereinbarung auf das Recht auf Weiterbildung und Qualifizierung;
- Begleitendes Controlling durch regelmäßige Evaluierung und gegebenenfalls Anpassung im Zusammenwirken mit dem Betriebsrat;
- Im Fall von Betriebsänderungen im Sinne des § 109 ArbVG Beratungen mit dem Betriebsrat über die Gestaltung der Maßnahmen, unter anderem über Arbeitszeitverkürzung und gegebenenfalls über einen Sozialplan sowie über die Bereitstellung der Mittel zur Verhinderung, Beseitigung oder Milderung wesentlicher Nachteile für die Arbeitnehmer:innen.

**C) In den drei Jahren vor der Einreichung der Förderung darf gegen das Unternehmen oder gegen zu dessen Vertretung nach außen Berufene im Sinne des § 9 VStG keine Strafe wegen schwerer sozial- und arbeitsrechtlicher Verstöße verhängt worden sein. Als solche sind insbesondere anzusehen:** Bestrafungen nach dem Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG), dem Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz (SBBG) oder dem Gleichbehandlungsgesetz (GlBG).

Die Dekarbonisierungsroadmap/ Transformationspläne muss ebenfalls an die zuständige Gewerkschaft übermittelt werden und sollte soweit möglich standardisiert werden. Monitoring und Weiterentwicklung des Transformationsplans können im Rahmen der viertjährlichen Wirtschaftsgespräche (§ 92 ArbVG) als regelmäßiger Tagesordnungspunkt stattfinden. Für die Analyse und Bewertung der Fahrpläne sollen eigene Beratungskapazitäten aufgebaut werden, wofür ein angemessener Teil aus den Fördermitteln zur Verfügung zu stellen ist.

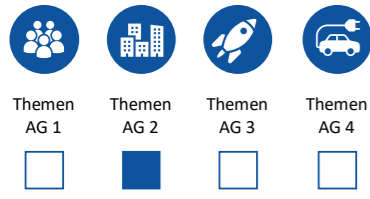
Zusätzlich sollen die Dekarbonisierungsroadmaps/ Transformationspläne im Aufsichtsrat beschlossen werden.

### Zielerreichung



Unternehmen haben größere Anreize die Transformation vorausschauend zu gestalten, Ängste abzubauen und negative Auswirkungen frühzeitig zu vermeiden.

## 054 - Schaffung eines Regelwerks für Vehicle 2 Grid



**Themenfeld:**  
II.1

**Verfasser:innen:**  
Renault Österreich, IV

**Erstellungsdatum:** 02.08.2022

### Detailbeschreibung

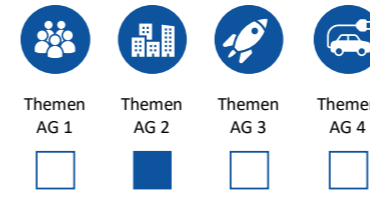
Schaffung eines Regelwerks für Vehicle 2 Grid: Wie geht man mit dem Strom aus BEVs um, der in das Netz oder ins Haus eingespeist wird? Wie geht man mit dem Strom um, der als Dienstwagenfahrer in der Firma getankt wird und dann zu Hause für die Versorgung des Eigenheimes genutzt wird? Wie sehen die Abrechnungssysteme aus? Welche steuerlichen Vorteile entstehen für eine/n FahrzeugbesitzerIn, der/die die Fahrzeugbatterie mit V2G Technologie für Netzstabilisierungsmaßnahmen zur Verfügung stellt und damit die Batterie einem schnelleren Alterungsprozess aussetzt? Wo soll überhaupt V2G möglich sein? Sowohl privat als auch an öffentlichen Ladesäulen? Nationale und europäische Gesetzgebung sollten im Einklang sein, um auch grenzüberschreitend V2G ausnützen und anbieten zu können. Wie sehen die Abrechnungssysteme aus, wenn Strom aus den BEVs in die Netze eingespeist wird?

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotentiale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

1. Klimaschonende Technologien sparen CO<sub>2</sub> ein.
2. V2G kann auch für eine Optimierung der Netzverfügbarkeit dienen.
3. Intensivere Nutzung der Traktionsbatterie im Auto gewährleistet, dass die verbauten Ressourcen ihrer tatsächlichen Bestimmung verstärkt zugeführt werden.

## 061 – Aufbau eines Wertschöpfungskreislaufes für Traktionsbatterien in Österreich



**Themenfeld:**  
4) Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Produktion

**Verfasser:innen:**  
ecoplus

**Erstellungsdatum:** 19.08.2022

### Detailbeschreibung

Das Europäische Parlament verabschiedete am 14. Juni 2023 eine Aktualisierung der Batterierichtlinie, durch die sichergestellt werden soll, dass Batterien am Ende deren Lebensdauer wiederverwendet, wiederaufbereitet oder recycelt werden können. Bis 2030 werden voraussichtlich mindestens 30 Millionen emissionsfreie Elektrofahrzeuge auf den Straßen der EU unterwegs sein und daraus folgend eine bedeutende Masse an nicht mehr für den Straßenverkehr tauglichen Fahrzeugen anfallen. Aktuell werden in Österreich mehr als 90 % der Fahrzeuge am Ende des Lebenszyklus exportiert. Damit gehen wertvolle Ressourcen und Wertschöpfung für unsere Gesellschaft verloren. Die Batterie stellt bei Elektrofahrzeugen eine ressourcentechnische Schlüsselkomponente dar.

Durch den Aufbau eines durchgängigen und geschlossenen Kreislaufes soll dieses Potential für Traktionsbatterien gehoben werden. Beginnend vom Handel als Schnittstelle zum Nutzer, über die Demontage, über die Logistik, Verwertung, Entsorgung, Materialrückgewinnung bis hin zu neuen Rohstoffen und Produkten.

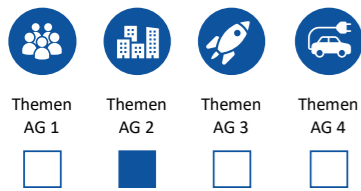
Die Schaffung von Voraussetzung für Second-Life-Anwendungen von Traktionsbatterien nach dem Ende des ersten Lebenszyklus (Sicherheit, tatsächliche Kapazität, Zellspannung, ...) sollen hierbei explizit berücksichtigt werden.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotentiale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Ziel dieser Handlungsempfehlung ist es, das Wertschöpfungspotential des gesamten Produktlebenszyklus von Traktionsbatterien bestmöglich zu nutzen, vom Design über den Verbrauch bis hin zum Recycling und zu neuen Produkten.

## 074 – Erleichterten Zugang zu Investitionsförderungen für Baumaschinen und Sonderfahrzeuge schaffen



**Themenfeld:** 3) Prüfung und Hebung des Potenzials von Investitionsförderungen im Kontext der Transformation zur Forcierung von Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit

**Verfasser:innen:**  
A3PS, BMW Group, Fachverband der Fahrzeugindustrie, Liebherr

**Erstellungsdatum:** 19.04.2023

### Detailbeschreibung

#### EBIN-Programm:

Förderungsmöglichkeiten für Sonderfahrzeuge (Stichwort: E-Bagger) werden zwar im Leitfaden „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine“ vom Klima- und Energiefonds, nicht aber im FFG-Leitfaden angeführt. Daher werden folgende Anpassungen vorgeschlagen:

- **Sonderfahrzeuge im FFG-Leitfaden aufnehmen**
- Präzisierung des Begriffs ‚E-Bagger‘ – es wäre **zweckmäßig, hier von mobilen Bau- und Arbeitsmaschinen zu sprechen**
- „km-Laufleistung“ ist zur Beurteilung für CO<sub>2</sub>-Wirksamkeit bei der Baumaschine ungeeignet, daher **jährliche CO<sub>2</sub>-Einsparung als führendes Kriterium ansetzen**

#### ENIN-Programm:

Hier werden ebenfalls zwei Anpassungen vorgeschlagen:

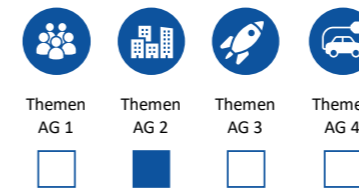
- Förderung von **Sonderfahrzeugen** (Bau- und Arbeitsmaschinen) **ist auch hier aufzunehmen**, sodass für den Betreiber nur **ein** gemeinsamer Förderantrag für Lade-/Tankinfrastruktur, LKW und Baumaschinen erforderlich wird.
- **Wasserstoffantriebe: Ausweitung der Fördermöglichkeiten auf den Wasserstoff-Hubkolbenmotor**, da dieser vollwertig CO<sub>2</sub>-wirksam ist und im Vergleich zur Brennstoffzelle vergleichsweise kurzfristig fertig entwickelt werden kann.

### Zielerreichung

- CO<sub>2</sub>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Durch den Einsatz vom Wasserstoffmotor ist eine vergleichsweise schnelle, wirksame CO<sub>2</sub>-Reduktion möglich.
- Motorenentwicklung und Motorenbau sind europäische Kerntechnologien und somit essenziell für die nationale Wertschöpfung.
- Es werden die in Europa verfügbaren Rohstoffquellen für den Wasserstoffmotor genutzt. Recyclierfähigkeit ist in Europa durchgängig gegeben. Es bedarf somit keiner limitiert verfügbaren, importierten und wenig bis gar nicht wiederverwertbaren Rohstoffe (wie z. B. Kupfer oder seltene Erden).
- Mit der Fertigung von Wasserstoffmotoren werden vorhandene Arbeitsplätze erhalten.

## 089 – Technologieneutrale Förderschienen für Fahrzeugtechnologien schaffen, um sämtliche ressourcenschonenden Antriebsarten fördern zu können



**Themenfeld:** 3) Prüfung und Hebung des Potenzials von Investitionsförderungen im Kontext der Transformation zur Forcierung von Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit

**Verfasser:innen:**  
A3PS, AIT, AVL, BMW Group, Fachverband der Fahrzeugindustrie, FILL, Industriellenvereinigung, Liebherr, Magna, Rosenbauer

**Erstellungsdatum:** 16.06.2023

### Detailbeschreibung

Bislang wurde im 3 Mrd. Paket des BMK (Klimaauffensive) die Fahrzeugindustrie nicht berücksichtigt.

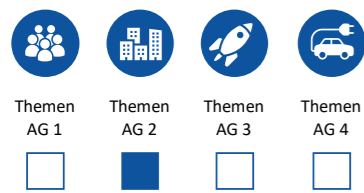
Bei den technologieneutralen Basisprogrammen sollen zusätzliche Mittel des BMK aus der Transformationsoffensive für Fördermöglichkeiten für Forschungs- und Investitionsvorhaben der Fahrzeugindustrie zugeordnet werden. (Technologieneutrale Ausgestaltung, damit unter anderem auch folgende Antriebstechnologien gefördert werden können: Brennstoffzelle, Wasserstoffverbrennungsmotor, BEV, etc.). Gleichzeitig sollten diese Technologieprogramme ausreichend - entsprechend der Empfehlungen von A3PS dotiert - werden.

### Zielerreichung

- CO<sub>2</sub>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Durch zusätzliche Mittel bei den technologieneutralen Basisprogrammen sollen neue ressourcenschonende Technologien schneller entwickelt werden.

## 091 – Förderung für Schutzrechtsthemen im Zuge der Transformation der Fahrzeug- und Zulieferindustrie gewährleisten



<b>Themenfeld:</b> 2) Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen
<b>Verfasser:innen:</b> FILL
<b>Erstellungsdatum:</b> 20.06.2023

### Detailbeschreibung

Unternehmen, die von einer bestehenden Technologie bzw. Produkten kommend im Zuge der Transformation auf neue Technologien und Produkte umsteigen, laufen Gefahr bestehende Schutzrechte oder entstehende Schutzrechte zu verletzen. Bspw. in der Produktionstechnologie von Antriebssträngen und der Transformation auf voll- und teilelektrifizierten Antriebssträngen können Schutzrechte den Aufbau von Produktionsanlagen und Lieferketten hemmen.

Es wird daher vorgeschlagen die Kosten für die folgenden ausführlichen Recherchen im Patentwesen zu fördern, unabhängig von der Unternehmensgröße:

- Recherchen zum Stand der Technik
- Recherchen und Überwachungen von Mitbewerbern und Patentklassen, Freedom to operate Recherche
- Eigene Schutzrechtsanmeldungen (AT, EP und PCT inkl. Validierungskosten)

Neben den technischen Risiken zu neuen Produkten und Technologien sind die Risiken durch Patente in relevanten Märkten ein KO-Kriterium für Aktivitäten bei der Transformation. Die Handlungsfreiheit und Strategie von Unternehmen kann stark eingeschränkt werden. Kosten in Zusammenhang mit diesem Thema können schnell mehrere tausend Euro erreichen. Der Patentscheck der FFG ist hierfür ungenügend und GU sind davon ausgenommen. Förderbar sollten alle Aufwände (Kosten sowie in-kind Leistungen und Schulungen) zu Patentwesen in Bezug auf die Transformation sein. Die Förderquote sollte wenigstens bei 55% für GU liegen (angelehnt an kooperative Industrielle Forschung).

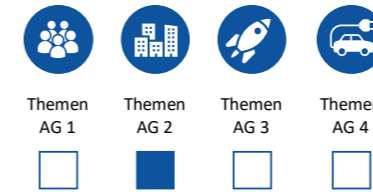
Wegen der Beihilfenintensitäts-Beschränkungen für Einzelprojekte könnte über die Plattform AATP oder ein ähnliches Netzwerk eine Kooperation erzielt werden.

### Zielerreichung



- Steigerung des Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotentials an österreichischen Standorten durch Patente (weniger Abwanderung der Industrie in Billiglohnländer)
- Arbeitsplatzsicherung und Wachstum durch patentrechtlich abgesicherte Produkte in relevanten Märkten

## 094 – Förderungsanreize für Test- und Erprobungsfahrzeuge im F+E Bereich schaffen



<b>Themenfeld:</b> 3) Prüfung und Hebung des Potenzials von Investitionsförderungen im Kontext der Transformation zur Forcierung von Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit
<b>Verfasser:innen:</b> A3PS, Liebherr
<b>Erstellungsdatum:</b> 23.07.2023

### Detailbeschreibung

Der Schritt in der Fahrzeugprüfung ist für den Hersteller oftmals eine große, kostenintensive Hürde für den erfolgreichen Schritt zur **zeitnahen Markteinführung/Serienproduktion**. Förderungsanreize (Bsp. ZEM-Implementation Programm in der Vergangenheit), welche den **Aufbau von Erprobungsfahrzeugen und Aufwände für den konsequenten Testbetrieb** unterstützen, würden Entscheidungen beschleunigen können und die **Zeit zum Markteintritt verkürzen**.

Aus diesen Gründen wird eine Schaffung bzw. Neuaufgabe von **F+E Förderprogrammen mit dem Fokus auf den Industrialisierungsschritt** von Fahrzeugen und Sonderfahrzeugen wie mobile Bau- und Arbeitsmaschinen mit hohem Technologie-Reifegrad vorgeschlagen.

### Zielerreichung







- Beschleunigung des Fußfassens der neuen Antriebstechnologien durch finanzielle Unterstützung in der Erprobungsphase
- Aufwertung des Entwicklungsstandortes Österreich, indem österreichische Unternehmen mit der Fahrzeugprüfung als wesentlicher Schritt zur Serie betraut werden
- Festigung der Kompetenzen und Standortabsicherung durch die Betreuung der Fahrzeugprüfung als wesentlicher Industrialisierungsschritt
- Absicherung von Arbeitsplätzen durch den Bau von Testflotten



# Appendix - Arbeitsgruppe 3

## 008 – Projektentwicklung für datenbasierte, umweltwirksame und effizienzsteigernde Logistikkooperationen

				<b>Themenfeld:</b> 1) Forcierung von Kooperationen entlang der Wertschöpfungskette
Themen AG 1 <input type="checkbox"/>	Themen AG 2 <input type="checkbox"/>	Themen AG 3 <input checked="" type="checkbox"/>	Themen AG 4 <input type="checkbox"/>	<b>Verfasser:innen:</b> AIT, Hydrofy
<b>Erstellungsdatum:</b> 22.08.2023				

### Detailbeschreibung

**Ausgangssituation:**  
Gerade in der Logistik – im Speziellen in der Transportlogistik – sind Kooperationen wesentliche Voraussetzungen für effiziente Prozesse. Aber auch vielzitierte Bündelungseffekte zur Dekarbonisierung im Güterverkehr hängen stark von der Kooperationsbereitschaft, aber auch der Schaffung notwendiger rechtlicher Rahmenbedingungen ab. Die Bedeutung aber auch das Potenzial der Unternehmensfunktion Logistik als Wettbewerbs- und Resilienzfaktor braucht oftmals mehr Beachtung und Unterstützung.

**Handlungsempfehlung:**  
Durch eine entsprechend operativ tätige Projektentwicklungsplattform werden vertikale und horizontale Kooperationen gestärkt. Letztendlich können dadurch auch regionale Lieferketten an Stärke erfahren. Informationen, Datenverarbeitungsservices zur Findung von Synergie-Potentialen, Projektideen, Innovationsansätze, Kooperationspartner, Vermittlung von Fördermöglichkeiten, etc. sind nur ein paar Services, die eine neutrale externe Projektentwicklungs-plattform anbieten kann. Den größten Mehrwert eines externen Projektentwicklers stellt die Vermittlung von Partnern, Experten und Know-how Trägern oder gleichgesinnten Bedarfsträgern innerhalb einer Branche oder branchenübergreifend dar.

Die Ziele der zu entwickelnden Logistikprojekte orientieren sich am Masterplan Güterverkehr 2030. Nicht-Ziel der HE ist die Entwicklung einer neuen Plattform, sondern die Nutzung bestehender Strukturen und deren Ergänzung um eine operative Komponente im Sinne der Entwicklung von Innovationsprojekten.





**Umsetzungsschwerpunkte in der Startphase:**

- Organisatorische und strategische Verankerung einer Projektentwicklungsfunktion innerhalb einer existierenden oder noch zu gründenden Dachorganisation unter Einbindung der bestehenden Plattformen (Austrian Logistics, BVL, VNL, CNL, Hydrogen Mobility Austria, ...)
- Beschreibung kooperativer Ansätze und Synergie-Potentiale als Basis für Optimierungsprojekte in der Logistik zur Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung, dadurch Erleichterung der Nutzung und Analyse von Logistikdaten
- Kreativität und Austausch von Projektideen fördern (z. B. durch Initiierung von Innovation Challenges, Workshop Formaten, Einbindung von Startups etc.), um Innovationsthemen und Projektinhalte zu generieren

### Zielerreichung

<input checked="" type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	<input type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chancen des Strukturwandels für Klimaschutz nutzen</li> <li>• Leistung eines Beitrags zur möglichst zeitnahen Dekarbonisierung des Verkehrssektors</li> </ul>	

## 010 – Bestehende Cluster zur Entwicklung und zum Bau von Komponenten entlang der Wertschöpfungskette verstärken und vernetzen

				<b>Themenfeld:</b> 1) Forcierung von Kooperationen entlang der Wertschöpfungskette
Themen AG 1 <input type="checkbox"/>	Themen AG 2 <input type="checkbox"/>	Themen AG 3 <input checked="" type="checkbox"/>	Themen AG 4 <input type="checkbox"/>	<b>Verfasser:innen:</b> Arbeiterkammer Wien, APCOA, Bundesverband eMobility Austria, ecoplus, ENIO, Wirtschaftskammer Wien
<b>Erstellungsdatum:</b> 14.06.2022				

### Detailbeschreibung

**Ausgangssituation:**  
Verletzlich durch globale Lieferketten: Die Kosten der Transporte steigen kontinuierlich. Der Eigenfertigungsgrad beträgt bei Ladesäulen nur rund 20%. Der Transport verursacht eine hohe CO<sub>2</sub> Belastung.

**Handlungsempfehlung:**  
Deshalb braucht es eine Initiierung von Clustern für rasche branchenübergreifende Innovationsprozesse und ineinander greifende Komponentenbau sowie Wissenstransfer. Physische u. virtuelle Cluster sorgen für kurze, sichere Transportwege und steigende regionale Wertschöpfung durch die Wiederaufnahme ausgelagerter Produktion für den europäischen Markt (Insourcing).

Auf bestehenden Clustern kann aufgesetzt werden (ACStyria, Steiermark und/oder Automobil-Cluster, Oberösterreich). Kooperation und Wissenstransfer sollen gefördert und gestärkt werden.

### Zielerreichung

<input checked="" type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	<input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze
<ul style="list-style-type: none"> <li>• CO<sub>2</sub> Reduktion durch Verknüpfung der Lieferketten</li> <li>• Schaffung von Wertschöpfungspotentialen durch Insourcing und regionale Produktion</li> <li>• Stärkung und Erneuerung des Arbeitsmarkts</li> </ul>	

**025 - Umsetzung von transnational geförderten/finanzierten F&E Kooperationen ergänzend zu bestehenden nationalen Kooperationen (vorab Identifikation von Thesen <-> Leader-Nationen)**

Themen AG 1

Themen AG 2

Themen AG 3

Themen AG 4

**Themenfeld:**  
1) Forcierung von Kooperationen entlang der Wertschöpfungskette

**Verfasser:innen:**  
AVL, A3PS, BMW Group, Magna, AIT, Industriellenvereinigung, Fachverband der Fahrzeugindustrie

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

**Detailbeschreibung**

Vorschlag des BMK an den entspr. EU-Ministerrat zur Ausweitung der nationalen Technologieförderprogramme für die Teilnahme von Partnern aus anderen Mitgliedsstaaten (MS) gekoppelt mit der Verpflichtung, positiv evaluierte Förderanträge aus anderen MS anzuerkennen und den Partnern des eigenen MS automatisch Forschungsförderungen gem. der nationalen Regelungen zu gewähren.

**Zielerreichung**

CO<sup>2</sup>-Reduktion

Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale

Sichern bestehender Arbeitsplätze

Beschleunigung des Übergangs zu klimaneutraler Mobilität in AT durch Nutzung von Synergien auf gesamt-EU-Ebene

**046 – Regionale Transformations-Hubs für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie vor Ort implementieren**

Themen AG 1

Themen AG 2

Themen AG 3

Themen AG 4

**Themenfeld:** 1) Forcierung von Kooperationen entlang der Wertschöpfungskette, 2) Bereitstellung bestmöglicher finanzieller & legislativer Rahmenbedingungen, 3) Identifizierung, Stärkung und Nutzung der für die Transformation benötigten Kernkompetenzen

**Verfasser:innen:**  
Arbeiterkammer Wien, Automobil-Cluster

**Erstellungsdatum:** 18.08.2022

**Detailbeschreibung**

Im Umbau braucht es ein übergreifendes Transformations-Gesamtkonzept. Ziele für ein solches Konzept muss es sein die notwendige Transformation in den Regionen selbst zu forcieren, um damit die Leistungsfähigkeit der wirtschaftlichen Strukturen und so die Voraussetzung für ein hohes Beschäftigungsniveau zu sichern sowie den Wissenstransfer aus Forschung und Entwicklung insbesondere hin zu KMUs und den Stakeholdern zu unterstützen. Durch die Einrichtung und Unterstützung von (regionalen) Transformations-Hubs sollen Netzwerkstrukturen gestärkt und darüber hinaus Kooperationen und konkrete Transformationsprojekte unterstützt und beschleunigt werden. Transformations-Hubs sollen thematische und regionale Transformations-Netzwerke dort unterstützen, wo Transformation stattfindet. In den Regionen, die eine starke Abhängigkeit vom Fahrzeugbau haben und sie beziehen alle regionalen Akteure (zB Sozialpartner, AMS, Gemeinden, Beschäftigte und Unternehmen) in den Prozess miteinbezogen. Kooperationen und individuelle Transformationsprojekte sollen gefördert und beschleunigt werden. Finanzierungsmittel für konkrete Projekte der Aus- und Weiterbildung sowie der Regionalentwicklung könnten uU über den Just Transition Fond bereitgestellt werden.

Regionale Transformationshubs können über bestehende Strukturen und über zusätzliche Fördermittel (aus der Klima- und Transformationsoffensive, den Just Transition Fonds (JTF)) für Regionalentwicklung umgesetzt werden.

**Zielerreichung**

CO<sup>2</sup>-Reduktion

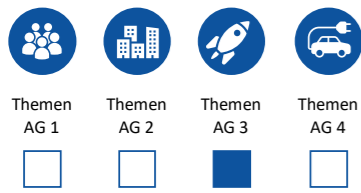
Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale

Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Unterstützung der regionalen Strukturentwicklung in der Transformation,
- Reduktion von Informations- und Suchkosten,
- Förderung von Kooperation und Netzwerkbildung,
- Standort und Beschäftigungssicherung.

## 064 – Rahmenbedingungen für sichere Versorgung des Reparaturmarkts mit Antriebs-Batteriezellen schaffen



**Themenfeld:** 3) Identifizierung, Stärkung und Nutzung der für die Transformation benötigten Kernkompetenzen

**Verfasser:innen:**  
Autohaus Waldviertel, VFT

**Erstellungsdatum:** 16.08.2022

### Detailbeschreibung

Lieferengpässe/Lieferkettenprobleme und Unruhen können dazu führen, dass defekte Batterien nicht rasch repariert werden können und Fahrzeuge stillstehen.

Ansiedlung und Etablierung regionaler Produktionskapazitäten für Antriebs-Batteriezellen ermöglichen/fördern, sinnvollerweise basierend auf regional/europaweit verfügbaren Rohstoffen. Ziel: Sichere Verfügbarkeit von Batteriezellen zur Reparatur von E-Fahrzeugen, denn aus Sicht des Reparaturmarktes ist es essenziell, dass die Lieferkapazitäten groß genug sind, um den künftig steigenden Bedarf zu decken. Gleichzeitig braucht es u.a. auch die entsprechende Logistik, um auch im Bereich Batteriezellen eine regionale Kreislaufwirtschaft zu ermöglichen.

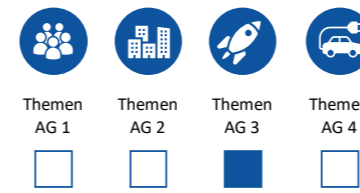
Es ist auch die Frage durch die Fahrzeugindustrie zu klären, ob und auf welchem Produktionslevel eine Batterieproduktion in Österreich auf die Wege kommt.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Die Reparaturfähigkeit fördert Akzeptanz des E-Fahrzeugs und trägt damit zur Wechselbereitschaft der Nutzer bei; Reparaturfähigkeit ist die Voraussetzung für einen Anschlussmarkt (Stichwort Wertschöpfung und Arbeitsplätze) und Gebrauchtwagenmarkt (insbes. nach Ablauf der Neuwagengarantie) von E-Fahrzeugen und damit eine Voraussetzung für die breite Akzeptanz dieses Antriebskonzepts. Die Reparaturfähigkeit trägt zu einer längeren Nutzungsdauer bei und reduziert damit den Ressourceneinsatz in der Fahrzeug-Neuproduktion.

## 065 – Förderlandschaft auf leistbare emissionsfreie Fahrzeuge für mehrheitliche Nutzer:innenschicht im Massenmarktsegment ausrichten



**Themenfeld:** 2) Bereitstellung bestmöglicher finanzieller & legislativer Rahmenbedingungen für die Transformation

**Verfasser:innen:**  
Autohaus Waldviertel, Hydrofy, VFT

**Erstellungsdatum:** 17.08.2022

### Detailbeschreibung

#### **Ausgangssituation:**

Damit die Mobilitätstransformation zeitnah gelingt, braucht es leistbare emissionsfreie Fahrzeuge wie z. B. batterieelektrische oder H2-Fahrzeuge.

#### **Handlungsempfehlung:**

Wir empfehlen, die aktuelle Förderlandschaft so umzugestalten, dass es für Fahrzeughersteller interessanter wird, günstigere Autos mit emissionsfreien Antrieben auf den Markt zu bringen und gleichzeitig für die Mehrheit der Fahrzeugnutzer:innen leistbar wird.

Konkret empfehlen wir batterieelektrische und H2-Fahrzeuge bis zu einem Brutto-Kaufpreis von EUR 40.000,- überproportional zu fördern. So können emissionsfreie Massenfahrzeuge auf dem Preisniveau von Massenfahrzeugen mit Verbrennungsantrieb angeboten werden; deren durchschn. Brutto-Kaufpreis liegt derzeit bei rund EUR 30.000,-. Durch Förderung des Massenmarktes entstehen rascher wichtige Lerneffekte, die zu rascher sinkenden Stückkosten und zur Kostendegression beitragen. Dadurch wird die Energiewende bzw. die Mobilitätstransformation schneller vorangetrieben.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

#### **CO<sub>2</sub> Reduktion:**

Beschleunigung des Umstiegs von Verbrennungs- auf emissionsfreie Fahrzeuge durch leistbare Massenmodelle.

#### **Erhalt der Arbeitsplätze:**

Massenmarkt trägt zum Erhalt von Arbeitsplätzen in der Automobilproduktion, der Zulieferindustrie und im Reparaturmarkt bei.

**070 – Wertschöpfung und Ressourcen im Inland behalten – künstliche Verkürzung der natürlichen Lebensdauer von Fahrzeugen durch geeignete Rahmenbedingungen und Instrumente (z.B. Reparaturbonus) eindämmen**

Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:** 2) Bereitstellung bestmöglicher finanzieller & legislativer Rahmenbedingungen für die Transformation

**Verfasser:innen:**  
Autohaus Waldviertel, VFT

**Erstellungsdatum:** 16.08.2022

**Detailbeschreibung**

**Ausgangssituation:**  
Aufgrund des hohen Anteils der Antriebsbatterie am Fahrzeugwert ist die Gefahr groß, dass kaputte/verunfallte E-Fahrzeuge zu schnell in der Wrackbörse landen und damit einhergehend, dass Wertstoffe ins Ausland verbracht werden. Wir empfehlen Rahmenbedingungen zu schaffen, die dazu beitragen, dass die Reparatur vor der Neuanschaffung priorisiert wird. Denn die Nachhaltigkeit der Wrackbörse ist schon heute zu hinterfragen: Wenn die natürliche Lebensdauer eines Fahrzeugs, für dessen Produktion bereits wertvolle Ressourcen eingesetzt wurden, künstlich aus versicherungstechnischen Gründen verkürzt wird, ist das kein Beitrag zur Nachhaltigkeit – schon heute werden dem österreichischen Reparaturmarkt darüber Wertschöpfung und Wertstoffe entzogen. Umso wichtiger ist es, dass Beschädigungen an der Antriebsbatterie von E-Fahrzeugen – unabhängig vom Verschulden (Haftpflicht- vs. Kaskoschaden) – nicht aus versicherungstechnischen Gründen zur Abwanderung in die Wrackbörse führen.

**Handlungsempfehlung:**  
Wir empfehlen, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen und/oder vorhandene Instrumente (Stichwort Reparaturbonus) entsprechend umzugestalten, damit das Reparieren anstelle der Wrackbörse gefördert wird und zeitwertgerechte Reparaturen auch vor dem Hintergrund versicherungstechnischer Überlegungen der Assekuranzen länger möglich sind.

**Zielerreichung**

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Die Reparatur eines defekten Fahrzeugs ist ressourcenschonender als die Produktion eines kompletten Neufahrzeugs. Zusätzliche Wertschöpfungspotenziale können im Sinne einer Kreislaufwirtschaft durch Recycling von defekten Batteriezellen gehoben werden. Gleichzeitig steckt im Bereich der Wiederaufbereitung Potenzial für neue Arbeitsplätze, während gleichzeitig im Reparaturmarkt Arbeitsplätze erhalten werden können.

**086 – Etablieren einer dezidierten Anlaufstelle zum Thema Datenökonomie**

Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:** 2) Bereitstellung bestmöglicher finanzieller & legislativer Rahmenbedingungen für die Transformation

**Verfasser:innen:**  
VFT

**Erstellungsdatum:** 06.06.2023

**Detailbeschreibung**

Die Transformation der Mobilität geht mit der Transformation der Wirtschaft in Richtung Datenökonomie einher. E-Fahrzeuge sind vernetzte, digitale Produkte. Datenverfügbarkeit und -zugang spielen eine zentrale Rolle im Bereich Reparatur, Wartung und Service. So hat darum neben anderen datenspezifischen Regelwerken u.a. auch die geplante EU-Datengesetzgebung (Data Act) große Auswirkungen auf den Automotive-Sektor in Österreich. Seit Mitte 2022 ist allerdings unklar, wer die österreichischen Interessen in Hinblick auf diese und andere Regularien z.B. in EU-Arbeitsgruppen vertritt. Aktuell ist kein/e Ansprechpartner:in bekannt. Wir empfehlen daher dringend, eine themenverantwortliche Stelle z.B. in einem Ministerium zu nominieren bzw. etablieren, deren Fachexpert:innen als Anlaufstelle für Fragestellungen rund um das Thema Datenökonomie / Datengesetzgebung u.ä. zur Verfügung stehen.

**Zielerreichung**

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Ressourcenschonung, Akzeptanz von E-Mobilität, Erhalt von Arbeitsplätzen: E-Fahrzeuge sind langlebige Güter. Die langfristige Reparaturfähigkeit schont Ressourcen und ist ein wirtschaftlicher Hygienefaktor für viele private Fahrzeughalter:innen im Zuge eines potenziellen Umstiegs. Die vielen Unternehmen des Reparatursektors spielen dabei eine wichtige Rolle. Für sie geht es darum, ihre Leistungen auch in einer automatisierten Datenökonomie anbieten und innovieren zu können. Im Zusammenhang mit datenspezifischen Regularien ist darum eine definierte, nationale Anlaufstelle notwendig, die den aktiven Dialog mit allen Marktteilnehmer:innen führt und die österreichische Position z.B. in europäischen Legislativprozessen vertritt.

# Appendix - Arbeitsgruppe 4

## 011 - Erstellung eines Leitfadens für Planung, Reinvestition und Betrieb für öffentliche und nicht-öffentliche Garagenplätze in Bezug auf die E-Mobilitätsanforderungen

Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:**  
I.2

**Verfasser:innen:**  
Arbeiterkammer Wien, APCOA, Bundesverband eMobility Austria, ecoplus, ENIO, WKW

**Erstellungsdatum:** 14.06.2022

### Detailbeschreibung

Erstellung eines Leitfadens unter Beachtung der aktuellen rechtlichen Vorgaben, zur Orientierung und Handlungsanleitung für Bauträger und Hausverwaltungen. Perspektivische Umsetzung in geltendes Recht soll angestrebt werden. Gesamtziel: Schaffung von ausreichender Ladeinfrastruktur.

#### Warum?

- Es gibt kein gesammeltes Know-How und kein einheitliches Vorgehen
- Skalierbare Lösungen sind nicht vorhanden

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Steigende und leistbare Enabler für den Zugang zu ausreichender, barrierefreier und leistbarer Elektromobilitätsinfrastruktur

## 012 - Österreichweite Vereinheitlichung eines beschleunigten und verbindlichen Modus/Prozesses für den Netzantrag und Netzzugang

Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:**  
III. 1

**Verfasser:innen:**  
BMK, Eaton, E-VO, SMATRICS

**Erstellungsdatum:** 14.06.2022

### Detailbeschreibung

Lange Wartezeiten auf Angebote, Heterogene Landschaft zur Antragstellung bei den verschiedenen Netzbetreibern. Stellenwert von Anfragen aus dem Bereich Ladeinfrastruktur erhöhen und dadurch Bearbeitungszeiten verringern.

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale

Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Durch einen rascheren Netzzugang kann die für die E-Mobilität notwendige Ladeinfrastruktur schneller ausgerollt werden. Damit kann eine CO<sub>2</sub> Reduktion durch die zügige Umsetzung der E-Mobilität sichergestellt werden. Zusätzlich könnten durch eine bessere Ausstattung der Netzbetreiber neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

## 014 - Schaffung einer kritischen Masse an öffentlich zugänglichen H2-Tankstellen



Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:**  
III. 3

**Verfasser:innen:**  
Austrian Energy Agency, Compleo, Energie Steiermark

**Erstellungsdatum:** 14.06.2022

### Detailbeschreibung

Eine Wasserstoff Langstrecken- und Scherlastmobilität benötigt eine durchgängige und ausreichende Energieversorgung entlang der europäischen Verkehrskorridore (TEN-V). Dazu ist rasch eine leistungsfähige Tankstelleninfrastruktur zu errichten. Dies schließt multimodale Knoten mit ein, wenn z. B. Brennstoffzellenbusse aufgrund ihrer Charakteristika (Tankzeiten, Abwärmenutzung, räumen Restriktionen) einen Vorteil gegenüber anderer Alternativen aufweisen. Als Nukleus für den zu erwartenden europäischen Hochlauf der Wasserstoff-Scherlastmobilität wäre eine flächendeckende Versorgung mit öffentlich zugänglichen Tankstellen in Österreich aufzubauen. Die Vorgaben der AFIR stellen dafür das Mindestmaß dar.

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

CO<sub>2</sub>-Reduktion: Der Einsatz von erneuerbarem Wasserstoff im straßengebundenen Schwerverkehr bedarf einer entsprechenden Tankstelleninfrastruktur entlang der TEN-V Netzwerkes und der urbanen Knoten  
 Beschäftigung: Österreichische Stakeholder wie AVL, Energiedienstleister wie Energie Steiermark, OMV oder das K1-Kompetenzzentrum HYCentA finden einen nationalen Primärmarkt als Ausgangspunkt für die Nutzung von Skaleneffekten.

## 016 - Stärkung des Rechts auf eine Ladestation im Wohnungseigentum



Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:**  
III. 1

**Verfasser:innen:**  
SMATRICS

**Erstellungsdatum:** 15.07.2022

### Detailbeschreibung

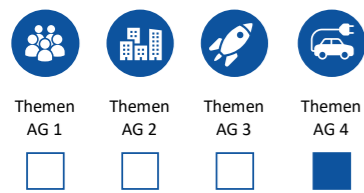
- Aktuell kann jedes Mitglied der Wohnungseigentumsgemeinschaft die Errichtung einer persönlichen Ladestation verhindern
- Stärkung des Rechts auf eine Ladestation, zB.: „Dem Wohnungseigentümer steht es zu auf einem persönlichen Parkplatz auf eigene Kosten eine Ladestation zu errichten, wenn gewährleistet ist, dass es sich dabei um eine intelligente und steuerbare Infrastruktur handelt, mit der Lastspitzen entsprechend der lokalen Stromversorgung reguliert werden können, und die entstehenden Stromkosten nach Anschluss an die Hausstromversorgung dem einzelnen Eigentümer direkt zuweisbar sind und verrechnet werden können und kein begründeter Widerspruch von einem anderen Wohnungseigentümer rechtzeitig erklärt worden ist.“
- Die Ladung von E-Autos soll unter Nutzung von Energiemanagementsoftware im Verbunde der Ladestellen Vorzugsweise in Zeiten hoher Verfügbarkeit von Erneuerbaren Energien erfolgen. Dazu sollen den Anbietern Preismodelle ermöglicht werden die die Flexibilität der Nutzer (E-Lader) belohnen.
- Neben dem Recht auf Ladestationen im Wohnungseigentum, ist ebenfalls ein Anrecht auf Ladestellen im Mietrecht anzudenken.

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Basisvoraussetzung für Akzeptanz / Machbarkeit der E-Mobilität in der Masse → CO<sub>2</sub> Reduktion
- Wertschöpfung für Infrastrukturhersteller und Betreiber

## 018 - Verpflichtung von Gebietskörperschaften und Unternehmen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur



Themenfeld:  
III. 1

Verfasser:innen:  
SMATRICS

Erstellungsdatum: 15.07.2022

### Detailbeschreibung

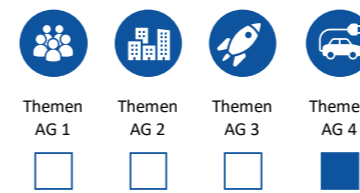
- Aktuell gibt es Errichtungsverpflichtungen für Unternehmen mit Parkplätzen in den Bauordnungen einiger Bundesländer.
- Schaffung einer gesetzlichen Verpflichtung für Gebietskörperschaften und Unternehmen mit öffentlich zugänglichen Parkplätzen, Ladeinfrastruktur zu errichten. Bspw. X Ladepunkte je 100 Einwohner im Gemeindegebiet. Ein öffentlich zugänglicher Parkplatz ist ein Parkplatz oder ein Teil eines Parkplatzes, zu welchem ein uneingeschränkter Kreis von Nutzern nichtdiskriminierend Zugang hat.
- Fokus auf tatsächlichen Bau (nicht nur Leerverrohrung) und Leistung der Infrastruktur statt Masse (DC/HPC statt AC Wallboxen)
- Umsetzung z.B. im Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe bzw. Ausbau der Regelungen in den Bauordnungen.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Basisvoraussetzung für Akzeptanz / Machbarkeit der E-Mobilität in der Masse → CO<sub>2</sub> Reduktion

## 020 – Praxisgerechte Lösung im Hinblick auf das Eichrecht schaffen, um Abrechnung in kWh zu ermöglichen



Themenfeld: 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

Verfasser:innen:  
SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC ePower

Erstellungsdatum: 26.04.2023

### Detailbeschreibung

Die „Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen über Eichvorschriften für elektrische Tarifgeräte zur Messung von elektrischer Energie in Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge (Eichvorschriften für Ladetarifgeräte)“ wurde mittlerweile veröffentlicht und ist in Kraft getreten.

Diese Verordnung ist für Ladestationsbetreiber, EMP und Hersteller mit hohem finanziellen Aufwand verbunden, welcher im Endeffekt von Verbrauchern getragen werden muss. Dazu kommt, dass die „REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council“ (kurz „AFIR“) nach dem letzten Entwurf nach der politischen Einigung eine Verpflichtung zur Verrechnung nach kWh an öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit ≥ 50kW maximaler Ausgangsleistung vorsieht.

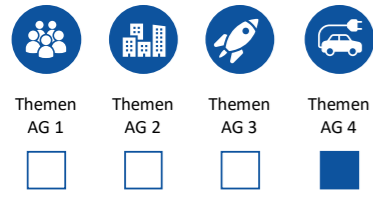
Aus diesen Gründen sollte die Verordnung über die Eichvorschriften für Ladetarifgeräte in einem Workshop mit CPO, EMP, Ladestationshersteller, dem BEV und dem BMAW auf die Folgen der AFIR und auf die wirtschaftlichen Folgen hin evaluiert werden.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Die Handlungsempfehlung führt zu einer geringeren Kostenbelastung für Anbieter öffentlicher Ladeinfrastruktur und damit einhergehend zu größeren Investitionstätigkeiten der Anbieter von öffentlicher Ladeinfrastruktur, was die Anzahl der öffentlichen Ladeinfrastruktur erhöht und somit die E-Mobilität attraktiver macht.

## 030 - Förderung der Anschlüsse für Ladestationen und Wallboxen



<b>Themenfeld:</b> III. 1
<b>Verfasser:innen:</b> SMATRICS
<b>Erstellungsdatum:</b> 15.07.2022

### Detailbeschreibung

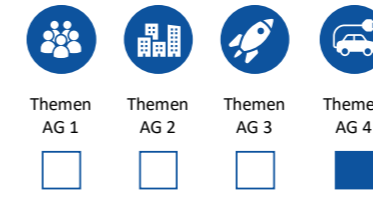
- Derzeit besteht die Situation, dass Ladestationen und Wallboxen für E-Fahrzeuge gefördert werden. An sich ist das begrüßenswert, jedoch nicht ausreichend, da die Anschlüsse nicht gefördert werden. Die Kosten für Anschlüsse sind am freien Markt messbar. Für eine ausreichende, flächendeckende Ladeinfrastruktur ist auch eine umfassende Förderung notwendig, die auch die Anschlusskosten beinhaltet. Durch Förderungen bzw. Subventionen wird das Infrastrukturnetz nachhaltig ausgebaut. Ein prozentualer Förderbeitrag der Anschlusskosten ist mathematisch und wirtschaftlich gut umsetzbar bzw. realistisch. Durch eine entsprechende Anpassung der Fördermaßnahmen auf Bundes- und/oder Länderebene ist solch eine Umsetzung bis Ende 2023 realistisch.

### Zielerreichung

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion                  | <input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale |
| <input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale | <input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze           |

- Eine Förderung der Anschlüsse bei den Ladestationen erhöht in der Bevölkerung die Bereitschaft, die Lade-Infrastruktur nachhaltig zu erweitern und verbessern. Dadurch wird auch das Kaufinteresse seitens der Konsumenten an E-Fahrzeugen stark erhöht. Dies wirkt sich einerseits spürbar- und messbar auf die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Andererseits werden bestehende Arbeitsplätze in der Automobilbranche - insbesondere im Fahrzeughandel- durch das gesteigerte Interesse an der E-Mobilität erhalten und ggf. erweitert.

## 048 – Barrierefreiheit der Ladeinfrastruktur



<b>Themenfeld:</b> III. 1
<b>Verfasser:innen:</b> SMATRICS
<b>Erstellungsdatum:</b> 15.07.2022

### Detailbeschreibung

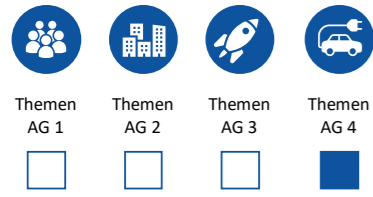
- Barrierefreien Zugang zu Ladeinfrastruktur gewährleisten. Standorte aller Ladestationen und Tankstellen sowie die Ladestationen und Tankstellen selbst sollten so gestaltet sein, dass sie älteren Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität benutzt werden können. Hierbei müssen viele Aspekte (zB Höhe des Bildschirms bzw der Bedienungsknöpfe bei Ladestation, keine Bordsteinkante bei Ladestation, ausreichend Platz bei Parkplatz für Rollstuhlfahrer:innen, etc berücksichtigt werden. Bestehende Behindertenparkplätze sollen nachträglich mit barrierefreien Ladesäulen ausgestattet werden. Neu gebaute Ladeplätze sollen von Beginn an als barrierefrei geplant werden. Alle Ladeinfrastrukturbetreiber:innen sollten vor dem Markthochlauf auf sichere Standards (va Anhänge I und III der Richtlinie 2019/88217) abstellen.

### Zielerreichung

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> CO <sup>2</sup> -Reduktion                  | <input type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale |
| <input type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale | <input type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze           |



## 049 – Strategische Ladeinfrastrukturplanung



<b>Themenfeld:</b> III. 1
<b>Verfasser:innen:</b> SMATRICS
<b>Erstellungsdatum:</b> 15.07.2022

### Detailbeschreibung

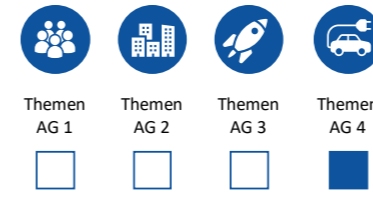
- Ziel einer strategischen Ladeinfrastrukturplanung sollte daher nicht (nur) eine hohe Dichte von Ladestationen in der Stadt sein, sondern auf die Abdeckung der ersten/letzte Meile im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr insbesondere auch für den ländlichen Raum ausgerichtet sein. Im Sinne inklusiver Mobilität sollen dabei auch beispielsweise E-Scooter, E-Fahrräder oder autonome Fahrzeuge mitgedacht werden. In einem vernetzten Mobilitäts-Ökosystem könnten zudem Pilotprojekte aufgesetzt werden, die die Sinnhaftigkeit von dezentralen „Sharing“-Systemen bei Ladestationen prüfen, i.e. dass Haushalte beispielsweise Shared E-Fahrzeuge gegen Mobilitätsgutscheine aufladen.

### Zielerreichung

CO <sup>2</sup> -Reduktion	Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	Sichern bestehender Arbeitsplätze

Im Sinne der CO<sub>2</sub> Reduktion muss die E-Mobilitätswende so gesteuert werden, dass E-Mobilität komplementär zum öffentlichen Verkehr wirkt. Chancen der Digitalisierung können genutzt werden, um Sharing-Systeme aufzusetzen, die wiederum mit neuen Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenzialen einhergehen.

## 050 – Mobility Hubs



<b>Themenfeld:</b> III. 1
<b>Verfasser:innen:</b> SMATRICS
<b>Erstellungsdatum:</b> 15.07.2022

### Detailbeschreibung

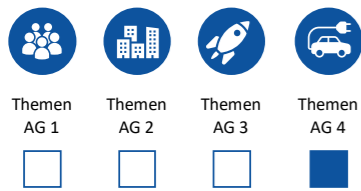
- Bahnhöfe, KFZ-Werkstätten und Autohäuser sind über das ganze Bundesgebiet verteilt. Ihre wirtschaftliche Zukunft ist – bedingt durch geringere Reparaturanfälligkeit von E-KFZ und Trends zum Sharing – ungewiss. Sie könnten zu Mobility Hubs umgewandelt werden, wo „ge-sharte“ E-Fahrzeuge gewartet, geladen und disponiert werden. Dies schafft Arbeitsplätze und Mobilitätsangebote in ländlichen Regionen. Daher: Förderung von Pilotprojekten für die Einrichtung und den Umbau von Mobility Hubs in ländlichen Regionen (Sharing Konzepte, örtliche AutohändlerInnen, Autowerkstätten) im Umbau in Richtung e-mobiler Mobilitätsdienstleistungen unterstützen.

### Zielerreichung

CO <sup>2</sup> -Reduktion	Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	Sichern bestehender Arbeitsplätze

Dies schafft (bzw. erhält) Arbeitsplätze und Mobilitätsangebote in ländlichen Regionen und hilft bei der Marktdurchdringung mit Sharing-Modellen bei E-Fahrzeugen (2- und 4-rädrig) im ländlichen Raum. Durch gezielte Umschulungen wird Expertise im Bezug auf Wartung von E-Fahrzeugen und optimaler Disponierung von Sharing-Fahrzeugen aufgebaut.

## 051 – Sauber und leise: Emissionsfreien Baumaschinen und Baufahrzeugen zum Durchbruch verhelfen



<b>Themenfeld:</b> 1) Forcierung von innovativen Mobilitätslösungen am Standort Österreich
<b>Verfasser:innen:</b> Arbeiterkammer Wien, Business Upper Austria, ecoplus., Fachverband der Fahrzeugindustrie, Hydrofy, Liebherr, Rosenbauer, Wirtschaftskammer Wien, Worthington
<b>Erstellungsdatum:</b> 03.08.2022

### Detailbeschreibung

**Zielsetzung: Vergabekriterium für emissionsfreie Baustelle**  
 Erste Pilotprojekte für emissionsfreie Baustellen wurden 2022 gestartet und sollen weiterentwickelt werden. Wenn es gelingt die Umsetzung in Österreich weiter zu forcieren erlangen österreichische Hersteller einen Vorsprung, der es ihnen ermöglicht die Produktion und damit auch die Arbeitsplätze in Österreich gegen internationalen Wettbewerb abzusichern. Emissionsfreie Baugeräte auf Baustellen mit emissionsfreien Antrieben (BEV, FECV, H2 ICE) sollen verstärkt eingesetzt werden. Dies führt zu Fortschritten bei der Minderung von Lärm, krebserzeugenden Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub>-Emissionen ohne hohe Kostenbelastungen. Österreichische Unternehmen haben bereits die notwendigen Komponenten entwickelt und sind bereit für den Markthochlauf. Der nationale Aktionsplan für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung naBe sowie das Vergaberecht fordern Nachhaltigkeit in der öffentlichen Beschaffung, was eine Berücksichtigung von Emissionen beinhaltet. Diese Handlungsempfehlung ergänzt den naBe.

**Konkrete Umsetzungsschritte:**

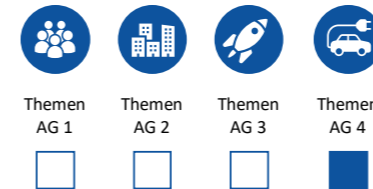
- Erste Ausschreibungen und weitere Pilotprojekte, Bevorzugung von emissionsfreien Baustellen, u.a. zukünftig in den Hoch- und Tiefbaukriterien des nationalen Aktionsplan für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung (naBe) über das geplante, optionale Zuschlagskriterium "Perspektivische CO<sub>2</sub> neutrale Baustellenabwicklung"
- Einen Ansprechpartner im zuständigen Ministerium identifizieren
- Mittelfristiges Ziel: Anpassung des Vergaberechts (BMJ)

### Zielerreichung

CO <sup>2</sup> -Reduktion	Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Öffentliche Auftragsvergabe bei Baustellen mit emissionsfreien Antrieben kann Barrieren überwinden. Hierbei sollen sowohl F&E als auch Produktion dieser Produkte in Österreich gestärkt werden.
- Eine verstärkte Verwendung von emissionsfreien Antrieben verhilft österreichischen Herstellern zu einem Vorsprung im internationalen Wettbewerb. Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Österreich werden abgesichert.
- Die Attraktivität und Qualität von Arbeitsplätzen in der Bauwirtschaft wird verbessert.

## 052 – Lkw-Rastplätze auf Autobahnen und E-Ladeinfrastruktur



<b>Themenfeld:</b> III. 1
<b>Verfasser:innen:</b> SMATRICS
<b>Erstellungsdatum:</b> 15.07.2022

### Detailbeschreibung

- Autobahnrastplätze für E-Lkw im überregionalen Güterverkehr adaptieren. Die geringere Reichweite von E-Lkw wird neue Dienstleistungspakete durch Erfordernisse bei der Ladeinfrastruktur erfordern. E-Lkw brauchen in den Nachtstunden einen gesicherten und reservierbaren Parkplatz zum Aufladen.

### Zielerreichung

CO <sup>2</sup> -Reduktion	Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale	Sichern bestehender Arbeitsplätze

## 053 – E-Retrofit für Kfz

Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

Themenfeld:  
III. 1

Verfasser:innen:  
SMATRICS

Erstellungsdatum: 15.07.2022

### Detailbeschreibung

- Nachträglichen Einbau von E-Antrieben in Kfz fördern. Viele fossil betriebene Kfz werden in den nächsten Jahren wegen Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft oder höherer Treibstoffkosten auf Null-Emissionsantriebe umgestellt werden. Der Preis für Batterien wird dagegen drastisch sinken. Ein E-Retrofit wird derzeit noch erschwert (zB Umtypisierung). Ein Aktionsprogramm (va Imagekampagnen) sollte dies erleichtern.

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

## 056 - Right 2 Plug Gesetzgebung

Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

Themenfeld:  
III. 1

Verfasser:innen:  
SMATRICS

Erstellungsdatum: 15.07.2022

### Detailbeschreibung

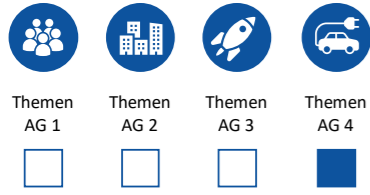
- Anpassung der Right to Plug Gesetzgebung, indem 3,7 kW Wallboxen und 11 kW Wallboxen ohne jegliche Zusage oder Absage und auch nicht nach 2 Monate Wartefrist montiert werden können. Sobald jemand ein Elektroauto erwirbt und die Montage einer 3,7 kW oder 11kW Wallbox, nach Prüfung eines Elektrotechnikers und Netzfreigabe, in einem Eigenheim oder in einem Zweiparteienhaus oder in einem Mehrparteienhaus oder in einer Wohnanlage mit vielen Wohnungseigentümer möglich ist, soll diese auch umgehend errichtet werden können ohne Zustimmung der Eigentümer.

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

1. Derzeit ist eine unzureichende Gesetzgebung für die Errichtung von Heim-Ladeinfrastruktur gegeben, die den Ausbau bremst und damit die Implementierung der Elektromobilität.
2. Klimaschonende Technologien sparen CO<sub>2</sub> ein.

## 057 - Rahmenbedingungen für Carsharing verbessern



**Themenfeld:**  
III. 1

**Verfasser:innen:**  
SMATRICS

**Erstellungsdatum:** 15.07.2022

### Detailbeschreibung

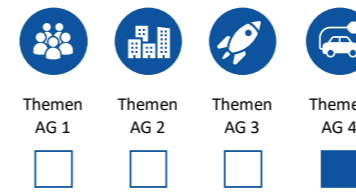
- Ein einzelnes Carsharing-Fahrzeug kann bis zu 10 private PKW ersetzen und beschleunigt die Dekarbonisierung der Mobilität. Es braucht auf Bundesebene rechtliche Verbesserungen für Carsharing ähnlich dem Carsharing-Gesetz in Deutschland, es braucht einen Rechtsrahmen, um Rechtssicherheit für neue Angebote sowie die Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsregelungen zu gewährleisten. Kümmerer, die die Carsharing Fahrzeuge verwalten, gehören in eine angemessenen Verdienststruktur eingebettet.
- Carsharing effektiv zu betreiben ist sehr Kosten intensiv. Um kostendeckend wirtschaften zu können braucht es Lenkungsmaßnahmen wie die österreichweite Aufhebung der Parkgebühr für e-Carsharing Fahrzeugen, Förderungen für die e-Carsharing Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur, sowie Ansiedlungsmaßnahmen seitens des Bundes, der Bundesländer und der Stadt, wenn eine Umsetzung von Carsharing Dienstleistungen von Privatunternehmen gewünscht ist.

### Zielerreichung



1. Klimaschonende Technologien sparen CO2 ein.
2. Schaffung neuer Arbeitsplätze und dabei solle die Beschäftigten in den neuen Jobs auch geschützt werden (faire Löhne, Weiterbildung).
3. Schaffung von zusätzlichen Mobilitätsangebot in Siedlungsbereiche, wo es keine Mobilitätslösungen gibt, also Kampf gegen die Mobilitätsarmut vor allem für Frauen im ländlichen Bereich.

## 071 – Erhöhung der Sichtbarkeit von e-Ladestationen durch Beschilderung entlang Autobahnen und Schnellstraßen



**Themenfeld:** 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

**Verfasser:innen:**  
ÖAMTC ePower, Renault Österreich

**Erstellungsdatum:** 15.03.2023

### Detailbeschreibung

Entlang der Hauptverkehrsrouten soll die Sichtbarkeit von e-Ladestationen (DC) verbessert werden durch eine einheitliche Beschilderung. Dabei soll die Entfernung zur nächsten Ladesäule alle x Kilometer angezeigt werden. Dies ermöglicht den e-Mobilist:innen eine effiziente Routenplanung und fördert die Sichtbarkeit und Akzeptanz der Elektromobilität. Die analoge Auffindbarkeit von Ladeinfrastruktur ohne die Nutzung von digitalen Medien erleichtert neuen e-Nutzer:innen den Umstieg auf Elektromobilität. Etwaige Reichweitenängste können hierdurch minimiert werden.

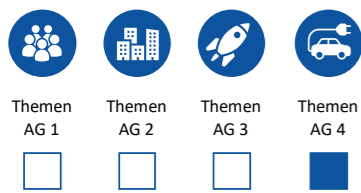
Zusätzlich sollten im Umkreis von ~10 Kilometern Lademöglichkeiten angezeigt werden mit deutlichen Hinweisschildern, die sich abseits der Autobahnen befinden. Dies ermöglicht den Fahrer:innen eine schnellere Orientierung zu den Lademöglichkeiten und trägt zur weiteren Förderung der Elektromobilität bei. Des Weiteren fehlen weitere Hinweistafeln am Gelände der Rastplätze, um die Ladestation tatsächlich zu finden.

### Zielerreichung



Die Erhöhung der Sichtbarkeit von e-Ladestationen erleichtert neuen e-Nutzer:innen den Umstieg auf Elektromobilität. Diese steigende Akzeptanz der E-Mobilität führt zu CO2-Reduktion.

## 077 – Sicherstellen von Netzstabilität durch Anpassung von Förderbedingungen und Inbetriebnahmebestimmungen für Ladestationen



<b>Themenfeld:</b> 3) Smarte Integration der E-Mobilität in die Energiesysteme & Netze
<b>Verfasser:innen:</b> Eaton, Fronius, go-e, KEBA
<b>Erstellungsdatum:</b> 21.04.2023

### Detailbeschreibung

#### Ausgangssituation:

Konsument\*innen sehen sich derzeit mit einem riesigen Angebot an nicht-netzdienlicher Ladetechnik konfrontiert, die aufgrund von Überkapazitäten zu sehr geringen Preisen angeboten wird. Die/Der überwiegend „noch unwissende“ Konsument\*in möchte zunächst nur sein Elektroauto laden und ist daher mit dieser günstigen Ladetechnik auf den ersten Blick zufrieden, ohne die Konsequenzen für das Handeln überblicken zu können. Allerdings zahlt diese Ladetechnologie nicht auf die CO<sub>2</sub>-Reduktion ein – da es sich um Ladestationen handelt, die keine smarten Funktionen ermöglichen, welche nachhaltiges und netzdienliches Laden sicherstellen. Damit gelangen derzeit viele Ladestationen auf den Markt, die in den kommenden Jahren eine Gefahr für die Stromnetze bergen, obwohl so gut wie jeder Hersteller auch nachhaltigere Ladelösungen im Portfolio hat. Ladestationen, die nicht intelligent sind, bieten so z. B. auch keine Anbindung für das Photovoltaik-Überschussladen.

Die Förderprogramme in Österreich zielen seit 2023 bereits darauf ab, dass nur netzdienliche Ladelösungen förderfähig sein sollen, allerdings greift dies aufgrund der hohen Preisunterschiede zwischen „nicht netzdienlichen“ und „smarten“ Ladestationen noch nicht ausreichend. Außerdem wird laut Förderrichtlinie lediglich gefordert, dass die Integration einer Ladestation über Kommunikationsstandards wie OCPP oder Modbus sichergestellt sein muss. Einfach nur einen Kommunikationsstandard zu fordern, ohne bereits seitens Hersteller der Ladetechnologie vorbereitete Keys für das Lastmanagement zu fordern, greift hier zu kurz, denn das Bereitstellen der Schnittstelle alleine besagt noch nicht, dass wirklich Lastmanagement möglich ist. OCPP hat eine Vielzahl von Keys die im Grunde kein Hersteller vollständig bereitstellen vermag. Teilweise werden nur Keys für das Bezahlen von Ladevorgängen bereitgestellt. Daher ist aus unserer Sicht eine weitere staatliche Regulierung erforderlich, bevor netzschädigende Lösungen den Markt zu sehr penetrieren und letztendlich die Angst vor einem Blackout beflügeln und die Installation von Ladestationen in einigen Regionen nicht mehr vorangetrieben werden kann.

#### Maßnahme:

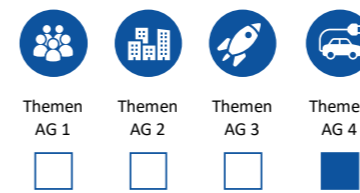
Die daraus resultierende Handlungsempfehlung ist eine Anpassung der Förderbedingungen für Ladestationen mit Beginn der Förderperiode 2024 und das Verbot des In-Verkehr-Bringens von nicht netzdienlicher Ladetechnik bis spätestens Mitte/Ende 2024. So sollte netzdienliche und förderfähige Ladetechnik intern bzw. über Standardschnittstellen bereits Funktionalitäten fertig programmiert bereitstellen, die eine herstellerunabhängige Steuerung der Ladestation im Sinne von Smart Charging ermöglichen. Die Schnittstellen dürfen zudem nicht codiert sein, sondern müssen ohne monatliche Mehrkosten seitens des Betreibers der Ladestation verwendet werden können, da die kostenpflichtige Entsperrung ansonsten dem Zweck zuwider läuft. Smart Charging bedeutet z. B. Begrenzung der maximalen Ladeleistung ohne Komplettabschaltung an einer oder mehreren Ladestationen sowie prioritäres Laden an bestimmten Ladestationen und Regulierung anhand des Gesamtenergieverbrauchs eines Gebäudes (statisches plus dynamisches Lastmanagement), Laden abhängig von aktuellem Strompreis bzw. von Verfügbarkeit von Überschussstrom im Netz, Vermeiden von Laden in Spitzenlastzeiten durch freie Integration ins Netz oder Laden nur mit grüner Energie.

### Zielerreichung

- CO<sub>2</sub>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Ermöglichen eines punktuellen Ausbaus von Stromnetzen ohne blinde Flecken und ohne Überforderung der Netze, auch langfristig. Smarte Ladestationen erfordern mehr Know-how und Facharbeitskräfte mit Perspektive im Unternehmen.

## 078 – Prozess zum Expertenfeedback bei Gesetzgebungsakten der EU auf nationaler Ebene einführen



<b>Themenfeld:</b> 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H <sub>2</sub> -Infrastrukturausbau
<b>Verfasser:innen:</b> SMATRICES, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC ePower
<b>Erstellungsdatum:</b> 26.04.2023

### Detailbeschreibung

Bei EU-Rechtsakten haben EU-Staaten die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Erfahrungsgemäß werden Stellungnahme von EU-Staaten besser berücksichtigt als Stellungnahmen von Unternehmen, die bei einem EU-Rechtsakt eingehen. Diese Stellungnahme von Staaten sind daher sehr wichtig und entscheidend für die Qualität eines EU-Rechtsaktes.

In dieser neuen Branche Elektromobilität haben öffentlichen Stellen jedoch oft nicht das Expertenwissen, das Unternehmen dieser Branche besitzen. Damit einhergehend kann es schwierig sein, die Tragweite von rechtlichen Regelungen zu erfassen. Gesetzgebungsakte sollten jedoch so klar und verständlich wie möglich formuliert werden, um Unternehmen dieser relativ neuen Branche Unsicherheiten zu nehmen.

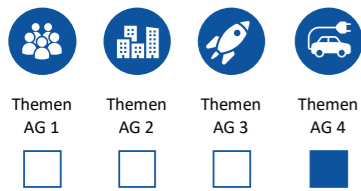
Aus diesen Gründen sollte der Staat Österreich bei seiner Stellungnahme einen Prozess etablieren, um das Detailwissen der Branche in die Stellungnahme miteinfließen zu lassen. Organisatorisch könnte den formalen Prozess der Verteilung des zu begutachtenden Rechtsakts und die Einholung der Stellungnahme durch die OLÉ (Österreichs Leitstelle Elektromobilität) stattfinden.

### Zielerreichung

- CO<sub>2</sub>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Die Handlungsempfehlung trägt dazu bei, Rechtsunsicherheit zu beseitigen, indem EU Rechtsakte genauere Regelungen enthalten, als bisher. Dies kann zu einem schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur führen, was die allgemeine Akzeptanz von Elektromobilität hebt. Ein beschleunigter Ausbau von Ladeinfrastruktur muss natürlich von fähigen Arbeitnehmern gestemmt werden.

## 079 – Ausdrückliche Festlegung von elektrischem Fahren als Energieeffizienzmaßnahme



**Themenfeld:** 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

**Verfasser:innen:** SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC ePower

**Erstellungsdatum:** 26.04.2023

### Detailbeschreibung

Das Bundes-Energieeffizienzgesetz 2023 wurde am 14.06.2023 in seiner neuen Fassung kundgemacht. In § 62 Abs 4 Z 1 EEEffG wird dem BMK im Einvernehmen mit dem BMAW eine Ermächtigung zur Festlegung weiterer Energieeffizienzmaßnahmen eingeräumt, welche für die BIG und für den Bund anrechenbar sind. Diese Ermächtigung sollte genutzt werden, um elektrisches Fahren als Energieeffizienzmaßnahme für die Ermöglicher von elektrischem Fahren (= Betreiber von Ladestationen) festzulegen. Mit dieser Incentivierung wird ein Anreiz zum Ausbau der Infrastruktur geschaffen.

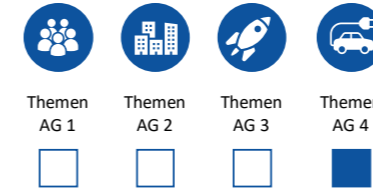
Nach den Regelungen des bisherigen EEEffG und der auf diesem Gesetz basierenden [Energieeffizienz-Richtlinienverordnung](#) konnte, neben den in Anlage 1 der Verordnung genannten Energieeffizienzmaßnahmen, eine Energieeffizienzmaßnahme durch ein Gutachten geschaffen und oder bewertet werden. Das elektrische Fahren war eines solcher Energieeffizienzmaßnahmen, welche durch einen Gutachter geschaffen und bewertet wurde. Da dieses Gutachten bereits vorliegt, sollte das elektrische Fahren ausdrücklich als Energieeffizienzmaßnahme in einen möglichen Katalog als Anlage der noch kommenden Energieeffizienz-Verordnung, ähnlich zur Anlage 1 der oben genannten, mittlerweile außer Kraft getretenen Verordnung, aufgenommen werden.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Finanzielle Anreizschaffung zum Ausbau von Ladeinfrastruktur des Bundes und damit Erfüllung einer Vorbildwirkung des Bundes in Kombination mit finanziellem Anreiz für Ladestationsbetreiber in Ladeinfrastruktur zu investieren.

## 080 – Betrieb einer Ladestation als Nebenrecht in der Gewerbeordnung verankern



**Themenfeld:** 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

**Verfasser:innen:** SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC ePower

**Erstellungsdatum:** 26.04.2023

### Detailbeschreibung

Der Ausbau von Ladestationen muss weiter vorangehen, um die Klimaziele zu erreichen und den Verkehr zu dekarbonisieren. Dazu muss es für jedes Unternehmen, mag dieses noch so klein sein, möglich sein, rechtssicher möglich sein, Ladestationen bei seinem Betrieb zu errichten und diese für – sofern dies gewünscht ist – für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen (z.B. Restaurants, Supermärkte, Einkaufszentren, etc.). Derzeit herrscht Rechtsunsicherheit, da viele dieser Unternehmen zwar bereit sind in Ladestationen zu investieren, jedoch nicht wissen, ob der Betrieb einer Ladestation oder das betreiben lassen dieser von einem Ladestationsbetreiber und oder einem E-Mobilitätsanbieter unter eines der Nebenrechte der Gewerbeordnung fällt oder hierfür extra ein Gewerbe angemeldet werden muss. Vor eine Gewerbebeantragung schrecken viele Unternehmen zurück, da diese auch mit Kosten und Aufwand verbunden ist.

Um diesen Unternehmen Rechtssicherheit zu gewähren und um kein Gewerbe anmelden zu müssen, sollte der Betrieb einer Ladestation ausdrücklich in den Nebenrechten eines Gewerbetreibenden verankert werden, beispielsweise durch Einfügung einer neuen Z 16 mit den Inhalt „das Abgeben von Strom an einen Ladestationsbetreiber/E-Mobilitätsanbieter zum Zweck des Betriebs von Ladestationen“. Alternativ dazu könnte dies auch durch ein Rundschreiben der Oberbehörde (analog zu dem Rundschreiben für Betriebsanlagengenehmigungen für Ladestationen) erfüllt werden.

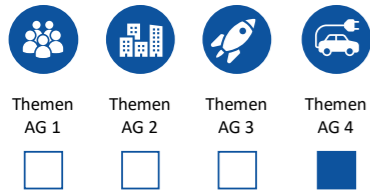
Korrespondierend dazu sollte ausdrücklich geregelt werden, dass eine Ladestation, sofern diese entsprechend dem Erlass des damaligen BMDW, Geschäftszahl: 2021-0.118.512, keine geschützten Interessen gemäß § 74 Abs 2 Z 1 bis 5 GewO beeinträchtigt, keiner gewerberechtlichen Betriebsanlagengenehmigung bedarf.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Gewährleistung von rechtlicher Sicherheit, dass der Betrieb von Ladestationen ein Nebenrecht jedes Gewerbes ist und damit Anreizschaffung für den beschleunigten Ausbau von Ladestationen.

## 081 – Beibehaltung der Wahlfreiheit für die Vergabe der Betreiber-ID (CPO-ID)



**Themenfeld:** 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

**Verfasser:innen:**  
SMATRICS, Alfen, Bundesverband eMobility Austria, Energie Steiermark, ENIO, ÖAMTC ePower

**Erstellungsdatum:** 26.04.2023

### Detailbeschreibung

Die E-Control hat in deren Webinar vom 22.03. „Das österreichische Ladestellenverzeichnis – Einblicke für aktive und potentielle Betreiber:innen von Ladestellen“ deren Ansicht der Betreiber-ID (CPO-ID) dargestellt. Nach der Ansicht der E-Control soll zukünftig – im Widerspruch zur derzeitigen Praxis – die Betreiber-ID ausschließlich vom wirtschaftlichen Betreiber (Eigentümer der Ladestation) vergeben werden. Technische Betreiber sollen keine CPO-ID mehr beantragen können.

Dies hemmt den Ausbau der Ladeinfrastruktur und somit die Elektromobilität und stellt die wirtschaftlichen Betreiber vor eine immense Aufgabe. Roaming über Hsubject, und dessen Protokoll zum Roaming, basiert derzeit auf der CPO/Sub CPO Logik, welche damit ausgehebelt wird. Zudem wäre dies ein österreichischer Alleingang, da alle anderen Länder auch diese Logik implementiert haben.

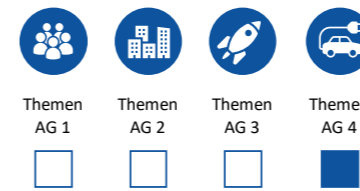
Nebenbei sei erwähnt, dass es für den Verbraucher nicht relevant, wer der wirtschaftliche Betreiber einer Ladestation ist. Für den Verbrauch einzig relevant ist zu wissen, was der Verbraucher an dieser Ladestation bezahlt, was nicht der wirtschaftliche Betreiber vorgibt, sondern der EMP (zumeist technischer Betreiber). Die derzeitige Praxis bietet eine Wahlfreiheit, wer die CPO-ID beantragt und wem sie vergeben wird. Dies sollte beibehalten werden und bestenfalls gesetzlich verankert werden.

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

Gewährung von Rechtssicherheit und internationales Funktionieren der E-Mobilität

## 084 – Schaffen von Rahmenbedingungen für marktbasierter Integration von Ladeinfrastruktur und Stromnetze



**Themenfeld:**  
3) Smarte Integration der E-Mobilität in die Energiesysteme & Netze

**Verfasser:innen:**  
KEBA, Monta

**Erstellungsdatum:** 31.05.2023

### Detailbeschreibung

#### Stand heute:

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird durch Einschränkungen im lokalen/regionalen Netzausbau gebremst, Ladestationsbesitzer bekommen oft nicht die benötigte Leistung zugesprochen, oder müssen die Kosten für den Netzausbau bezahlen. Zudem wird das Laden selten marktbasierter gesteuert, was dazu führt, dass Ladevorgänge gleichzeitig gestartet werden und Lasten nicht in die Randbereiche (Nacht, Mittag) verschoben werden und damit Ladestationsbesitzer weniger Leistung zugesprochen bekommen (durch die erwartete Gleichzeitigkeit).

#### Handlungsempfehlung:

Wir schlagen eine marktbasierter Regelung der Lasten durch Ladestationen vor.

- Ziel soll es ein, Ladestationsbesitzer zu motivieren, variable Stromtarife zu nutzen, um E-Fahrzeuge dann zu laden, wenn die Belastung für das Netz am geringsten und möglichst viel überschüssige Energie oder Energie aus CO<sub>2</sub>-freien oder Erneuerbaren Energieträgern vorhanden ist (Smart Charging).
- Dabei sind ein eigener variabler Tarif nur für das E-Fahrzeug als auch steuerliche Erleichterungen bei Nutzung von variablen Tarifen vielversprechende Instrumente. Hinweis: Um eigene variable E-Charging Tarife nur für die E-Ladestation und ohne zusätzliche Zählpunkte darstellen zu können, wäre eine separate Abrechnung über eine Mess- und Eichrechtskonforme E-Ladestation denkbar.
- Stromanbieter sollen motiviert werden, stündlich variable Tarife anbieten, was heutzutage noch selten der Fall ist. Noch zielführender wären zusätzlich variable Netzgebühren, um Verbräuche zu Spitzenzeiten zu vermeiden.
- Zusätzlich sind marktbasierter Modelle zur Netzstabilisierung Instrumente, die in anderen Ländern bereits umgesetzt wurden, um Netze zu entlasten; hier fehlen allerdings die entsprechenden Instrumente, um marktbasierter Lösungen zu erarbeiten. So können in UK zum Beispiel größere Lasten wie Ladestationen am Regelmarkt als Primärreserve zur Netz -Stabilisierung angeboten werden (Demand Side Response), wovon Ladestationsbesitzer auch finanziell profitieren können.

**Die erwarteten Effekte sind eine höhere Profitabilität von Ladestationen, bessere Integration von E-Mobilität ins Energienetz (beispielsweise erhöhte Netzstabilität) und eine optimierte Nutzung erneuerbarer Energiequellen.**

### Zielerreichung

- CO<sup>2</sup>-Reduktion
- Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
- Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale
- Sichern bestehender Arbeitsplätze

- Die HE trägt zu einer dynamischen Kommunikation zwischen Verbrauchern und den Netzen bei und vermeidet somit unnötigen Netzausbau. Eine Marktsteuerung anhand variabler Strom- und Netztarife entspricht einer Demand-Reaktion auf die aktuelle Netzsituation PLUS die Verfügbarkeit erneuerbarer Energie.
- Somit sind beim Aufwand und Material für den Netzausbau sowie beim Strommix für eMobilität + Verbeidung eines Ausbaus von Backupkapazitäten (tendenziell Gas oder graue Importe) die Hebel in der CO<sub>2</sub> Reduktion.

## 085 – Faire und transparente Bepreisung beim Laden sicherstellen



Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:** 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

**Verfasser:innen:**  
ASFINAG, Monta, Moon

**Erstellungsdatum:** 24.05.2023

### Detailbeschreibung

Der „Ladetarifdschungel“ stellt eine der größten Hürden beim Umstieg auf Elektromobilität dar. Insbesondere bei Privat-Nutzenden ist die Preissensibilität sehr hoch und somit herrscht große Skepsis gegenüber den derzeitigen Tarif- und Abrechnungsmodellen. Für eine bessere Akzeptanz braucht es eine leichte Vergleichbarkeit der Ladetarife und eine Preisauszeichnung, sodass bereits vor dem Laden erkennbar ist, wieviel pro Ladeinheit (kWh) bezahlt werden muss. Ebenso muss die verfügbare Ladeleistung erkennbar sein. Beim Bezahlen müssen neben den Ladekarten immer auch die gängigen Kredit-/Debitkarten akzeptiert werden. Der Tarif für das sogenannte Adhoc-Laden darf nur minimal teurer als ein Ladekartentarif sein, vergleichbar mit den derzeitigen Bonuskartenmodellen bei Tankstellen. Roaming-Angebote sollen sich an den Ad-Hoc Preisen orientieren, um möglichst vielen Fahrern einfachen Zugang zu Ladestationen zu geben, ohne in die Gefahr einer signifikanten Kostenexplosion/Überbepreisung zu geraten. Voraussetzung ist eine rechtlich gedeckte Abrechnungsmöglichkeit nach kWh.

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

CO<sup>2</sup>-Reduktion durch eine Erhöhung der Attraktivität von E-Mobilität

## 087 – Herstellen von Wettbewerbsgleichheit z. B. beim Nutzungsentgelt



Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

**Themenfeld:** 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

**Verfasser:innen:**  
Monta, VFT

**Erstellungsdatum:** 31.05.2023

### Detailbeschreibung

Wettbewerb fördert Innovation und Effizienz und schafft Auswahl für Verbraucher:innen. Bei Stromnetzen gibt es keinen Wettbewerb. Umso wichtiger ist es, dass z.B. Energieversorger ihren Zugang zum Stromnetz – z.B. wenn es um den Vertrieb und die Errichtung von Ladeinfrastruktur geht – nicht missbräuchlich verwenden (z.B. Geräte gratis an Kunden abgeben, wenn sie einen Liefervertrag über eine bestimmte Mindestdauer abschließen). Erfahrungen, die infrastrukturerrichtende KMU gemacht haben, legen die dringende Empfehlung nahe, dass in Hinblick auf die Errichtung von Ladeinfrastruktur Spielregeln definiert werden müssen, die es KMU ermöglichen, in den Wettbewerb mit Energieversorgern zu treten.

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotenziale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Die breite Transformation zur E-Mobilität setzt die Errichtung der notwendigen Infrastruktur – allen voran Lademöglichkeiten – voraus. Um die Infrastruktur rasch in die Fläche zu bekommen, wird es notwendig sein, diese Aufgabe nicht nur den Energieversorgern zu überlassen, sondern auf möglichst viele Schultern – sprich Unternehmen – zu verteilen. Das Verhindern von Wettbewerbsverzerrung bzw. das Schaffen von Wettbewerbsgleichheit trägt damit zu einer rascheren Verdichtung der Ladeinfrastruktur als Voraussetzung für E-Mobilität bei und bietet zusätzliche Wertschöpfungspotenziale für KMU.



## 090 – Transformation im kommunalen Bereich vorantreiben



Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

<b>Themenfeld:</b> 1) Forcierung von innovativen Mobilitätslösungen am Standort Österreich
<b>Verfasser:innen:</b> A3PS, AIT, AVL, BMW Group, Fachverband der Fahrzeugindustrie, FILL, Industriellenvereinigung, Liebherr, Magna, Rosenbauer
<b>Erstellungsdatum:</b> 16.06.2023

### Detailbeschreibung

**Ausgangssituation:**  
Ein wesentliches Handlungsfeld zur Transformation in Richtung E-Mobilität sind Fördermöglichkeiten bei Wechsel auf emissionsfreie Fahrzeuge bzw. auch bei Umrüstung bestehender Fahrzeuge. Derzeit gibt es die Förderrichtlinien ENIN für Nutzfahrzeuge und EBIN für Busse. Diese Maßnahmen sind Teil des Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) und darauf ausgerichtet kurzfristig eine möglichst hohe THG-Reduktion zu erzielen.

**Handlungsempfehlung:**  
Ergänzend soll durch geeignete Förderprogramme oder angepasste Förderrichtlinien eine verstärkte Förderung der Transformation zu emissionsfreien Sonderfahrzeugen und Baufahrzeugen, und hier speziell auch im kommunalen Bereich geschaffen werden.

Der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im Kommunalbereich hat große Signalwirkung auf andere Anwendungsgebiete. Die lange Behaltdauer von kommunalen Sonderfahrzeugen (teilweise über 20 Jahre) bedingt, dass der gesamte CO<sub>2</sub>-Ausstoß über die Lebensdauer der Fahrzeuge hoch ist. EU-Programme fördern und fordern klimaneutrale Städte, wie die EU-Mission Net Zero Cities. Kommunale Sonderfahrzeuge sind Kleinserienprodukte, bei denen die Transformation seitens Hersteller ohne Förderprogramme nur schwer möglich ist. Zugleich sollen auch die Vergabekriterien durch öffentliche Haushalte entsprechend angepasst werden, damit Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bevorzugt werden.

### Zielerreichung

<input checked="" type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input checked="" type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotentiale	<input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze

Ein hoher Anteil an emissionsfreien Kommunalfahrzeugen trägt (auch wegen der langen Behaltdauer) zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bei. Gleichzeitig werden andere Transformationsbereiche durch Signalwirkung unterstützt. Die damit verbundene Stärkung der heimischen Industrie sichert bestehende Arbeitsplätze.

## 092 – Vereinheitlichung der Genehmigung für Wasserstoff-Tankstellen



Themen AG 1  Themen AG 2  Themen AG 3  Themen AG 4

<b>Themenfeld:</b> 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H <sub>2</sub> -Infrastrukturausbau
<b>Verfasser:innen:</b> Austrian Energy Agency, Business Upper Austria, Hydrofy, Liebherr, Rosenbauer, Worthington
<b>Erstellungsdatum:</b> 22.06.2023

### Detailbeschreibung

**Ausgangssituation:**  
Wasserstoff-Tankstellen werden auf Bezirkshauptmannschaftsebene genehmigt. Aufgrund der Neuartigkeit dieser Technologie führt das zu einer Überlastung der Behörden und zu einer differenzierten Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen. Technischer Umfang und Detailgrad bei den Anträgen variiert derzeit von Bundesland zu Bundesland stark. Verschärfend wirkt, dass die Regularien auf EU-Ebene laufend überarbeitet (AFID) werden, was die Herausforderung für die zuständigen Behörden zusätzlich erhöht. (Beispiel Deutschland: durch die technische Richtlinie TRBS 3151 umgesetzt)

**Vorschlag Handlungsempfehlung: Unterstützung der Genehmigungsbehörden**

- Erstellung eines schlanken Leitfadens auf Basis EU-konformer Richtlinien, durch eine von der Republik Österreich anerkannten Stelle. (einschließlich mobiler H<sub>2</sub>-Tankstellen, siehe Deutschland Richtlinie TRBS 3151 und HE mobile Tankstellen)
- Ausreichende Unterstützung für eine beschleunigte und einheitliche Implementierung neuer EU-Regularien und Feedback an die EU auf Basis neuer technischer Entwicklungen.

**Umsetzungsschritte:**

- Identifizierung einer Stelle zur Unterstützung der Behörden und des Genehmigungsprozesses
- Definition einer Antragsbearbeitungszeit (für Planungssicherheit und als Evaluierungs-Metrik)
- Laufende Evaluierung des Genehmigungsprozesses und der Unterstützungen durch ein Expertengremium (Firmen, Gesetzgeber, Bezirkshauptmannschaft ect.)
- Einbeziehung aller Stakeholder und Plattformen, auch EU-weit

### Zielerreichung

<input checked="" type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Reduktion	<input type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale
<input type="checkbox"/> Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotentiale	<input checked="" type="checkbox"/> Sichern bestehender Arbeitsplätze

Beschleunigte Ausrollung von dekarbonisierten Technologien

## 093 – Vereinheitlichung der Genehmigung für mobile Wasserstoff-Tankstellen



Themen AG 1   
Themen AG 2   
Themen AG 3   
Themen AG 4

**Themenfeld:** 2) Schaffung bzw. Harmonisierung konkreter Maßnahmen für den Lade- und H2-Infrastrukturausbau

**Verfasser:innen:**  
Hydrofy, Liebherr

**Erstellungsdatum:** 12.06.2023

### Detailbeschreibung

#### **Ausgangssituation:**

Für Fahrzeuge mit H2-Antrieb, welche auf eigener Achse keine stationären Tankstellen erreichen können, bedarf es mobiler Betankungslösungen. Bei Dieselfahrzeugen ist die mobile Betankung Stand der Technik und mit wirtschaftlich tragbarem Genehmigungsaufwand verbunden, was in Deutschland durch die technische Richtlinie TRBS 3151 auch für die mobile Wasserstoff-Betankung sichergestellt wird. In Österreich ist die mobile Wasserstoffbetankung nicht einheitlich geregelt.

#### **Vorschlag Handlungsempfehlung:**

Schaffung einer einheitlichen Regelung in Anlehnung an die deutsche Richtlinie TRBS 3151.

#### **Umsetzungsschritte:**


- Identifizierung einer Stelle zur Unterstützung der Behörden und des Genehmigungsprozesses (Gleiche Stelle wie bei stationären H2-Tankstellen)
- Laufende Evaluierung des Zulassungsprozesses und der Unterstützungen durch ein Expertengremium (Firmen, Gesetzgeber, Bezirkshauptmannschaft etc.)
- Einbeziehung aller Stakeholder und Plattformen, auch EU-weit

### Zielerreichung

CO<sup>2</sup>-Reduktion  Heben zusätzlicher Beschäftigungspotentiale  
 Heben zusätzlicher Wertschöpfungspotentiale  Sichern bestehender Arbeitsplätze

Schnelle Dekarbonisierung durch den Einsatz von grünem Wasserstoff



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

 **Bundesministerium**  
Arbeit und Wirtschaft