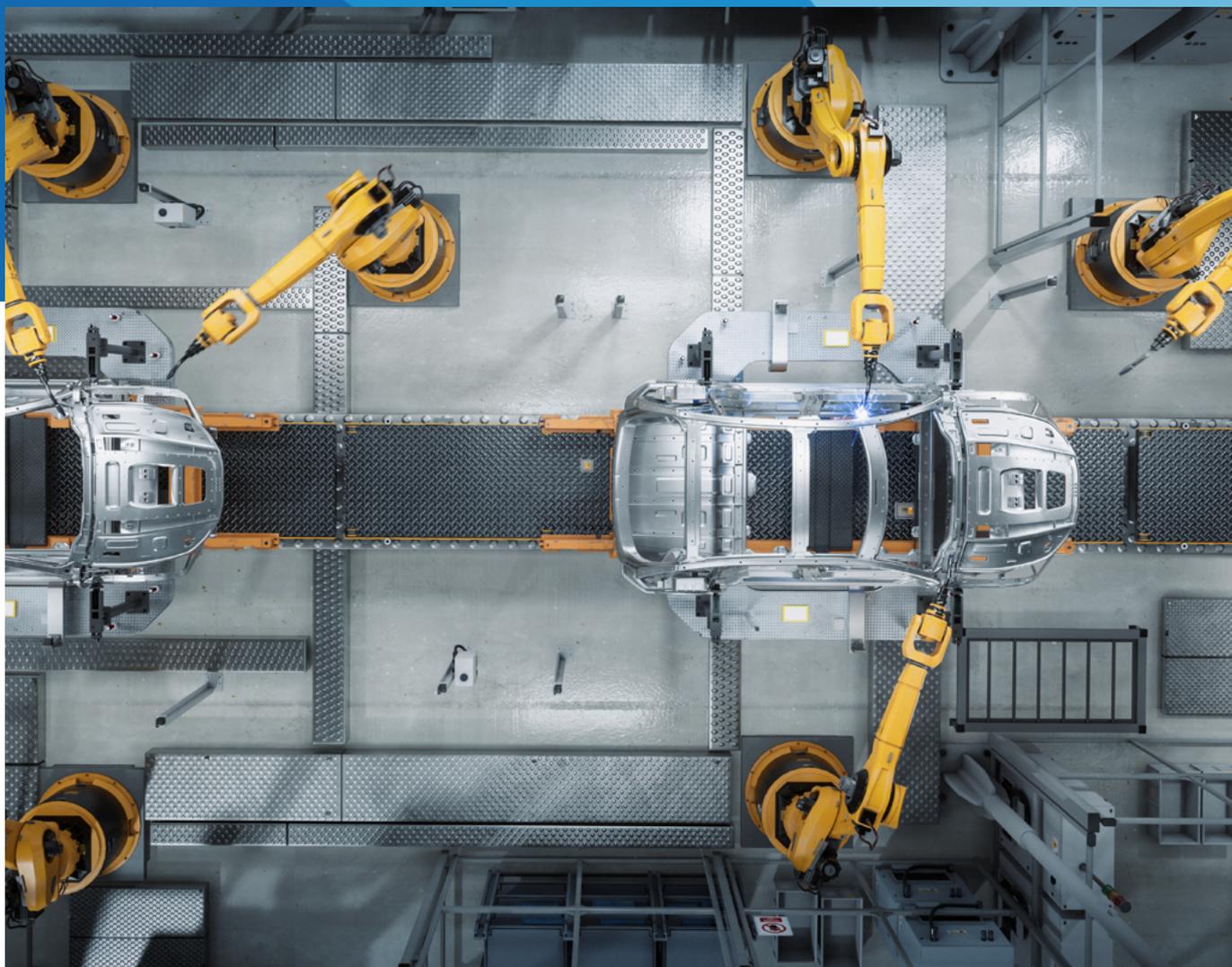


AATP AUSTRIAN AUTOMOTIVE TRANSFORMATION PLATFORM

JAHRESBERICHT 2024

Résumé der Zusammenarbeit und Potentiale für die Zukunft



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

 **Bundesministerium**
Arbeit und Wirtschaft



AATP Jahresbericht 2024

Résumé der Zusammenarbeit und
Potentiale für die Zukunft

März 2025

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.

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.

Automatisierte Montagearbeiten
an einer Fahrzeugkarrosserie



Die Herrengasse in der Grazer
Innenstadt

Vorwort

Die europäische Automobilindustrie steht vor großen und vielfältigen Herausforderungen. Diese werden durch den disruptiven Wandel, neue Antriebsformen, geringe Absatzzahlen und den zunehmenden Konkurrenzdruck aus Asien angetrieben.

Als Antwort auf diese Herausforderungen wurde 2021 die AATP (Austrian Automotive Transformation Plattform) ins Leben gerufen, um diesen Wandel aktiv mitzugestalten und das in den Veränderungen liegende Potential bestmöglich zu nutzen. In den letzten drei Jahren konnten unter breiter Beteiligung zahlreicher Expert:innen konkrete Chancen und Umsetzungsschritte diskutiert und in weiterer Folge viele der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen erfolgreich umgesetzt werden.

In diesem Abschlussbericht blicken wir zurück auf die erzielten Erfolge, die umgesetzten Maßnahmen und die noch bevorstehenden Herausforderungen. Eines

ist aber bereits klar: Die Arbeit der AATP ist heute relevanter denn je. Die Plattform hat sich als unverzichtbares Instrument erwiesen, um den Wandel in der Automobilindustrie mitzugestalten und die Weichen für eine klimafreundliche, zukunftsfähige Automotive-Industrie zu stellen. So kann der Wirtschaftsstandort gestärkt sowie Arbeitsplätze und Wertschöpfung, auch der vor- und nachgelagerten Branchen, gesichert werden.

Wir danken allen, die in den letzten Jahren aktiv zur erfolgreichen Arbeit der AATP beigetragen haben.



Bernd Vogl
Geschäftsführer Klima- und Energiefonds



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	05
1. Einleitung	10
2. Arbeitsweise in der AATP	13
2.1. Stakeholder der AATP	
2.2. Überblick über den Arbeitsprozess	
2.3. Deep Dive: Ergebnisse des Dialogforums 2024	
3. Ergebnisse der Plattform-Zusammenarbeit	20
3.1. Arbeits- und Umsetzungsergebnisse insgesamt	
3.2. Umsetzungsergebnisse in der Transformation	
4. Résumé: Erfolgsfaktoren und Grenzen der AATP	29
4.1. Erfolgsfaktoren in der Zusammenarbeit	
4.2. Limitationen und Weiterentwicklungspotentiale	
5. Stimmen aus dem Beirat	32
6. Ausblick über das weitere Vorgehen der AATP	36
Anhang: Handlungsempfehlungen nach Arbeitsgruppen	38



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stakeholder-Landschaft in der AATP	13
Abbildung 5: AATP Mitgliedsorganisationen mit Ende 2024 nach Wertschöpfungssegmenten	14
Abbildung 2: Übersicht der Botschafter:innen der AATP mit Ende 2024	14
Abbildung 3: Übersicht der Mitglieder des AATP Beirats in 2024	15
Abbildung 4: Übersicht der Mitglieder der AATP Steuerungsgruppe in 2024	15
Abbildung 6: Elemente und Ablauf des jährlichen AATP Arbeitsprozesses	16
Abbildung 7: Weiterentwicklungen und Anpassungen im Arbeitsprozess und -fokus der AATP	16
Abbildung 8: Dashboard zu den KPI und Ergebnissen der AATP aus den vergangenen drei Jahren	20
Abbildung 9: Aufteilung der Umsetzungsergebnisse nach Arbeitsgruppen	21
Abbildung 10: Darstellung der in der AATP behandelten Themenfelder nach Arbeitsgruppen	22
Abbildung 11: Zusammenfassung der zentralen Erfolgsfaktoren der AATP	29

Autobahn und Bremslichter bei Nacht

1. Einleitung

Die Reduktion von CO₂-Emissionen stellt eine zentrale Herausforderung für die Gesellschaft und Wirtschaft dar. Bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen in der EU um mindestens 55% im Vergleich zu 1990 reduziert werden¹, um die nationalen Klimaziele zu erfüllen. Der Transportsektor, verantwortlich für etwa 30% der gesamten CO₂-Emissionen Österreichs, spielt hierbei eine Schlüsselrolle. Zusätzlich steht die Branche unter hohem Wettbewerbsdruck, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Konkurrenz von außerhalb der europäischen Märkte. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es für die österreichische Automobil- und Zulieferindustrie unumgänglich, kontinuierlich neue Technologien und Dienstleistungen zu entwickeln, wie beispielsweise hinsichtlich autonomer und emissionsfreier Fertigungs- und Fahrzeugtechnologien sowie neuer Mobilitätskonzepte und Fahrzeugarten. Digitale Technologien und neue Geschäftsmodelle, zum Beispiel aufbauend auf kreislaufwirtschaftlichen Prinzipien, versprechen dabei Produktivitätssteigerungen und die Erschließung neuer Wertschöpfungspotenziale. Sie stellen aber auch einen immensen Digitalisierungs- und Transformationsdruck für die heimischen Unternehmen dar. Damit einher geht auch zukünftig ein erheblicher Investitionsbedarf in die (Re-)Qualifizierung der Belegschaft in einer Branche, in der rund 7,4% der Erwerbstätigen in Österreich ihre Beschäftigung finden². Die heimische Automobil- und Zulieferindustrie befindet sich folglich inmitten umfassender Herausforderungen im Zuge der Transformation hin zu einer CO₂-neutralen und digitalisierten Zukunft.

So ist die batterieelektrisch betriebene Mobilität für die absehbare Zukunft klar gesetzt, was auch die Entwicklung im Fahrzeugbestand und beim Ausbau

¹ accilium (2022). [Dekarbonisierung der Mobilität. Mit welchen Hebeln Europa die Lücken in der Klimazielerreichung verringern kann.](#)

² Economica Institut für Wirtschaftsforschung (2023). [Die Leitbranche Automobilwirtschaft in Österreich – Volkswirtschaftliche Effekte und Innovationsleistung.](#)

der Infrastruktur sichtbar ist. Mit Ende 2024 wurde die Marke von 200.000 batterieelektrischen in Österreich zugelassenen PKW überschritten und es gilt, die europäischen und nationalen Rahmenbedingungen für bereits über 25.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte umzusetzen. Mit erwarteten 25 % Neuzulassungsanteil im Jahr 2025 und bis zu 90 % im Jahr 2030 gilt es, Maßnahmen für lokale Wertschöpfung zu setzen und den Transformationsprozess zu beschleunigen.

Die Austrian Automotive Transformation Platform (AATP), ins Leben gerufen im Rahmen des Mobilitätsmasterplans des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), agiert dabei als wichtige Infrastruktur, um diese Transformation erfolgreich zu bewältigen, sowie aktiv, zielgerichtet und partizipativ mitzugestalten. Die AATP spielt eine entscheidende Rolle, indem sie Unternehmen in der Kommunikation ihrer Bedürfnisse und Herausforderungen unterstützt, notwendige Veränderungen umzusetzen und die erforderlichen Kompetenzen zu entwickeln. Durch die breite Beteiligung aller in der Transformation involvierten Stakeholder an der Arbeit in der AATP schafft die Plattform eine sachorientierte und zielgerichtete Infrastruktur zum Dialog und Arbeit an Lösungen zur Bewältigung der Transformation und ihrer Herausforderungen. Dadurch wird ein relevanter Beitrag geleistet, um die Positionierung der heimischen Branche im internationalen Wettbewerb, den Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen und sowie die Sicherung von bestehenden und zukünftigen Wertschöpfungspotenzialen zu gewährleisten.

Tunneleinfahrt auf einer österreichischen Autobahn





Fertigungsstraße in der
Automobilproduktion

2. Arbeitsweise in der AATP

2.1. Stakeholder der AATP

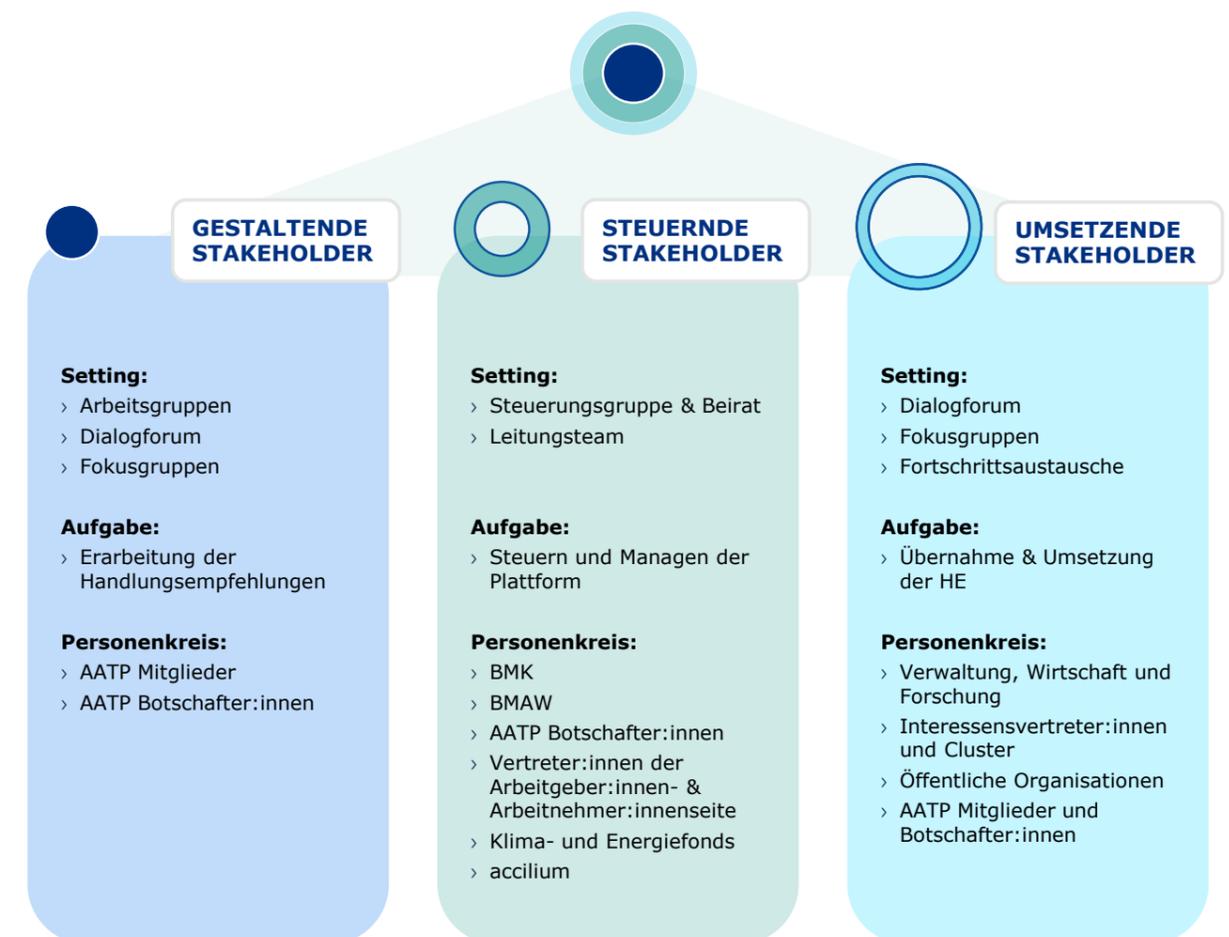


Abbildung 1: Stakeholder-Landschaft in der AATP

GESTALTENDE STAKEHOLDER

AATP Mitglieder

Die AATP Mitglieder sind das Herzstück der AATP und bestehen aus Vertreter:innen aus Industrie, Verwaltung, Forschung und weiteren Stakeholdergruppen. Aktuell sind 73 Organisationen Teil der Plattform, vertreten werden diese durch rund 140 aktive Mitglieder. Der Fokus liegt hier gleichermaßen auf großen, etablierten Unternehmen wie auch auf kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Auf diese Weise können die Interessen und Bedarfe der gesamten Wertschöpfungskette sowie von Unternehmen mit unterschiedlichen Einflussmöglichkeiten in der AATP abgebildet werden. Hauptaufgabe der AATP-Mitglieder ist es, gemeinsam in fachlich fokussierten Arbeitsgruppen einen Katalog an Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Außerdem werden auch Enabler:innen und Interessenvertreter:innen mit in die Plattform eingebunden. Diese Vielfältigkeit gewährleistet, dass eine mehrdimensionale und somit möglichst sachliche Betrachtung der relevanten Themen erfolgt.

AATP Botschafter:innen

Die AATP-Botschafter:innen bringen einerseits ihre fachliche Expertise durch Mitarbeit in den Arbeitsgruppen in die AATP ein und fungieren gleichzeitig als Repräsentant:innen sowohl über die verschiedenen AATP-Kommunikationskanäle als auch bei verschiedenen Präsenzveranstaltungen.

Mit dem Arbeitsjahr 2024 sind zwei der sechs Botschafter:innen aus ihrer Rolle ausgeschieden, die folgende Übersicht zeigt daher den aktuellen Stand des Botschafter:innenkreises (schraffiert sind die ausgeschiedenen Botschafter:innen):



Abbildung 2: Übersicht der Botschafter:innen der AATP mit Ende 2024

STEUERENDE STAKEHOLDER

Leitungsteam

Das Leitungsteam ist für die operative Leitung der Plattform, das Monitoring der Ressourcen und die kontinuierliche Fortschrittskontrolle zum Arbeitsprogramm zuständig. Aktuell sind vier Personen Teil des Leitungsteams, bestehend aus dem Klima- und Energiefonds und acilium.

Beirat

Der Beirat ist die zweite Gruppe der steuernden Stakeholder und das beratende Gremium der AATP. Zu den Aufgaben gehören unter anderem das kontinuierliche Feedback zum agilen Plattformmodell und die Identifizierung relevanter Themen. Aktuell sind 16 Personen Mitglieder des Beirats. Stimmberechtigt sind alle Botschafter:innen sowie jeweils drei Vertreter:innen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite. Nicht stimmberechtigt im Beirat sind die Mitglieder der Steuerungsgruppe.

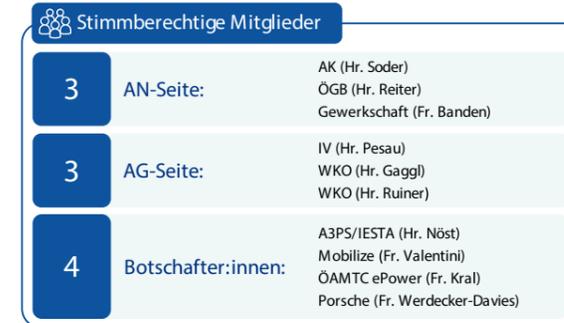


Abbildung 3: Übersicht der Mitglieder des AATP Beirats in 2024

Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe fungiert als oberstes Entscheidungsgremium. Hier werden das jährliche Arbeitsprogramm, die inhaltliche Schwerpunktsetzung sowie Entscheidungen hinsichtlich der zu bearbeitenden Themenfeldern und Handlungsempfehlungen getroffen. Das Gremium ist besetzt mit jeweils zwei Personen aus dem Klima- und Energiefonds, dem Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft (BMAW) und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).



Abbildung 4: Übersicht der Mitglieder der AATP Steuerungsgruppe in 2024

UMSETZENDE STAKEHOLDER

Als umsetzende Stakeholder werden die Adressat:innen bezeichnet, in deren Einflussbereich eine potenzielle Umsetzung der Handlungsempfehlungen fällt. Obwohl die Umsetzung der Handlungsempfehlungen per se nicht Teil der AATP ist, unterstützt die Plattform bei der Suche nach geeigneten Ansprechpartner:innen und gewährleistet und koordiniert eine strukturierte Übergabe an die Adressat:innen der Handlungsempfehlungen.

Abbildung 5: AATP Mitgliedsorganisationen mit Ende 2024 nach Wertschöpfungssegmenten



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

2.2. Arbeitsprozess der AATP

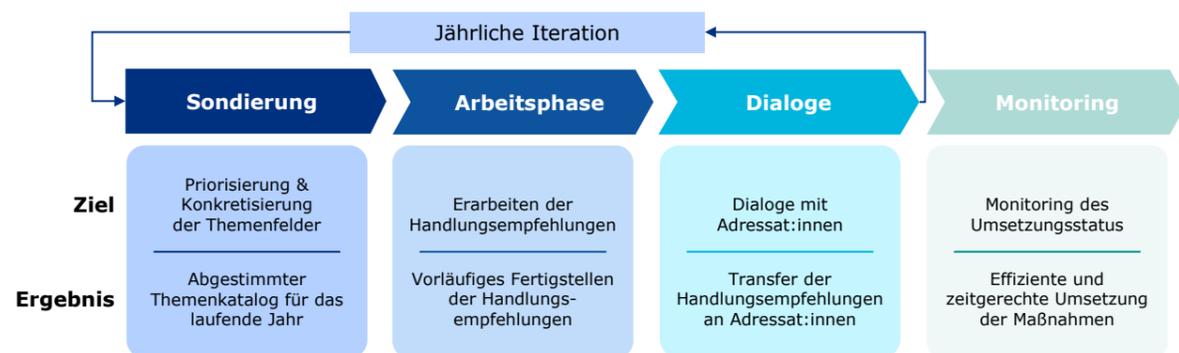


Abbildung 6: Elemente und Ablauf des jährlichen AATP Arbeitsprozesses

Der Arbeitsprozess der AATP¹ wurde jährlich iterativ und dynamisch aufgesetzt, um flexibel auf die jeweils relevantesten Themen einzugehen, sowie gleichzeitig den Fokus der Plattformarbeit agil redefinieren zu können. Grundsätzlich erfolgte Anfang des jeweiligen Jahres die Erarbeitung und Priorisierung der zu bearbeitenden **Themenfelder**. Die Ausarbeitung der konkreten **Handlungsempfehlungen** – dem Kernprodukt der Plattformarbeit – folgte im Anschluss im Rahmen von organisationsübergreifenden Workshop-Settings – **Arbeitsgruppen** – und organisations-interne Abstimmungen bzw. Einreichung der Handlungsempfehlungen im Nachgang. Im Anschluss an die inhaltliche Fertigstellung folgten weitere iterative Feedbackschleifen mit Mitgliedern der AATP, um die breitestmögliche Vertretbarkeit der formulierten

Handlungsempfehlungen im Sinne der Plattformziele sicherzustellen. Seitens des Plattform-Managements wurde dabei versucht, mit gezielten Dialogen etwaigen **Dissens** in der Mitgliederschaft aufzulösen, indem inhaltlich nachgebessert wurde. Schlussendlich entstand jährlich ein bewerteter und abgestimmter Katalog an Handlungsempfehlungen, mit dem die nächsten Schritte in Richtung Umsetzung getätigt werden können.

Im Rahmen des **Dialogforums** – einem jährlich stattfindenden Austauschformats gemeinsam mit den Mitgliedern der AATP und den in den Handlungsempfehlungen adressierten umzusetzenden Stakeholdern – wurden die abgestimmten Handlungsempfehlungen von den jeweiligen Ersteller:innen den potenziellen Adressat:innen vorgestellt. Im Vordergrund stand dabei, ein gemeinsames Verständnis hinsichtlich der Zielsetzung der Maßnahmen herzustellen sowie das Potential und

die nächsten Schritte hinsichtlich der Umsetzung der Handlungsempfehlungen zu diskutieren. Im Idealfall wurden die Handlungsempfehlungen von den Adressat:innen für weitere interne Abstimmungen und einen potenziellen **Umsetzungsstart** mitgenommen. Nach Mitnahme der Handlungsempfehlungen durch die Adressat:innen sah der Prozess ein kontinuierliches Monitoring des Umsetzungsfortschritts und eventueller Hürden in der Umsetzung der Maßnahmen vor. Im halbjährlich stattfindenden **Fortschrittsaustausch** präsentierten Adressat:innen die jeweiligen Letztstände der Umsetzung, welche zur Wahrung der Transparenz den Mitgliedern der AATP zur Verfügung gestellt wurden.

2024 wurde der Plattformfokus primär auf die Unterstützung der Maßnahmen-Umsetzung gelegt. Mithilfe von **Fokusgruppen** – bedarfsorientierten Dialog- und Arbeitsterminen in Kleingruppen – wurden gezielt inhaltliche Inputs aus der AATP an die Adressat:innen geliefert, um diese in der Umsetzung der Maßnahmen zu unterstützen und um ausgewählte AATP Mitglieder sowie AATP-externe Themen-Expert:innen in engeren Austausch mit den jeweiligen Adressat:innen zu bringen. Auch wurde das Format Dialogforum umstrukturiert, um verstärkt die Umsetzungsergebnisse der jeweiligen Handlungsempfehlungen in den Vordergrund zu rücken – siehe dazu den folgenden Deep Dive.

¹ Die Plattform-Architektur inklusive dem Governance-Modell und dem Arbeitsprozess wurden in den vorhergehenden Jahresberichten in 2022 und 2023 ausführlicher erklärt. Tiefere Beschreibungen können in diesen Berichten nachgelesen werden. Die Jahresberichte sind unter folgenden Links abrufbar: [2022](#) und [2023](#)

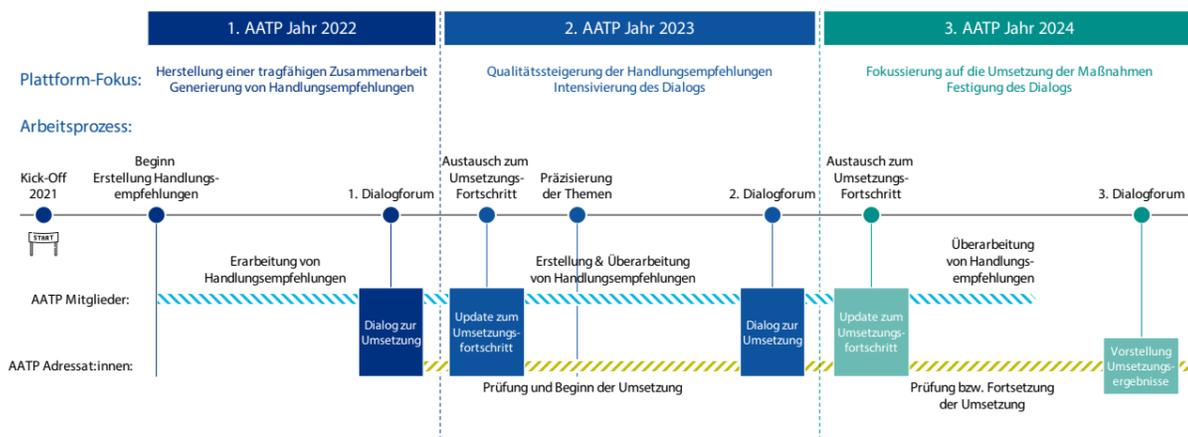
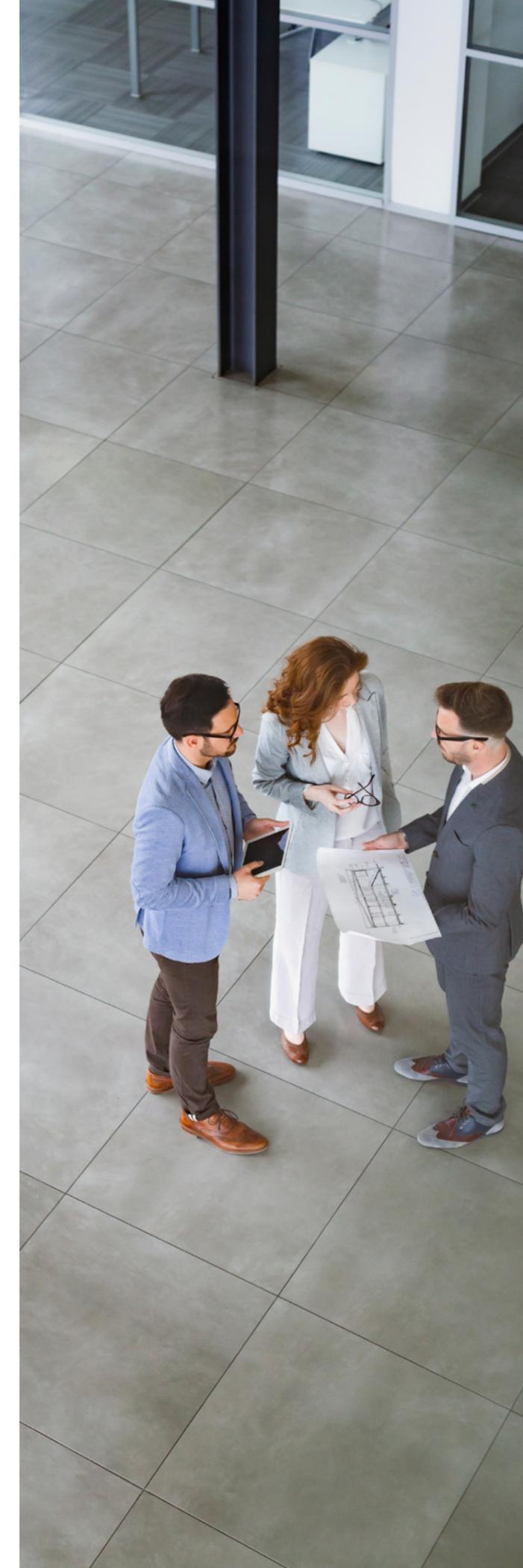


Abbildung 7: Weiterentwicklungen und Anpassungen im Arbeitsprozess und -fokus der AATP



Eventteilnehmer:innen im Austausch während der Pause

2.3. Deep Dive: Ergebnisse des Dialogforums 2024

Das AATP Dialogforum 2024 legte den Fokus auf die Präsentation und Diskussion der Umsetzungsergebnisse im Kontrast zu den Vorjahresveranstaltungen, in denen der Austausch zu den Handlungsempfehlungen im Vordergrund stand. Via eines „World Café“ Terminformats – rotierende Themen-Breakout-Sessions in Kleingruppen – wurden dabei Umsetzungsergebnisse zu mehr als 20 Handlungsempfehlungen von den Adressat:innen vorgestellt. Die Breakouts erlaubten dabei den tiefergehenden Dialog zwischen Adressat:innen und AATP Mitgliedern hinsichtlich der Erreichung der Zielsetzungen der erarbeiteten Handlungsempfehlungen, weiteren Umsetzungspotenzialen, sowie des Einzählens in die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Fahrzeug- und Zulieferindustrie.

Die detaillierten Umsetzungsergebnisse können der Detaildarstellung der Handlungsempfehlungen im Appendix entnommen werden. Allgemein lassen sich aber vier Kern-Themen aus den Diskussionen im Dialogforum festhalten:

RESILIENZ DURCH KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die Implementierung von kreislaufwirtschaftlichen Themenbereichen – insbesondere hinsichtlich wiederverwertbarer Wertstoffe aus batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen – ist von zentraler Wichtigkeit zur langfristigen Ressourcensicherung und -unabhängigkeit für den Produktionsstandort Österreichs bzw. Europas.

FORTSCHRITT DES LADEINFRASTRUKTUR-HOCHLAUFS

Der Hochlauf von Ladeinfrastruktur in Österreich schreitet sowohl für PKW als auch für den Schwerverkehr voran – dezidierte Förderprogramme, sowie Matchmaking-Angebote zwischen Betreibern und Grundstückseigentümern und Pilot-Projekte entlang des österreichischen Autobahnnetzes sorgen für ein im EU-Vergleich starkes Angebot an Ladestationen in allen Leistungskategorien und damit für alle Ladeszenarien. Insbesondere im Schwerverkehr hält sich die Nachfrage auf Nutzer:innen-Seite jedoch noch in Grenzen.

EMISSIONSFREIHEIT BEI BAUMASCHINEN

Klimafreundlichkeit als Ausschreibungskriterium bei Baustellen schafft signifikante Emissionsreduktionen – insbesondere durch den Einsatz von emissionsfreien Baumaschinen, aber auch durch stärkeren Fokus auf die Ablaufplanung der Baustellenprojekte. Gleichzeitig soll die Förderbarkeit von emissionsfreien Baumaschinen und Sonderfahrzeugen im diesjährigen [Zero Emission Mobility plus \(ZEM+\)](#) Förderprogramm zusätzliche Anreize für die Verwendung klimaverträglicher Baumaschinen schaffen. Organisatorische wie auch betriebswirtschaftliche Herausforderungen dabei bleiben aber Standzeiten der Maschinen aufgrund des Ladebedarfs bzw. die nötige Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur auf der Baustelle.

ZENTRALE STELLUNG VON AUS- UND WEITERBILDUNG

Die Transformation der Gesellschaft in Richtung einer emissionsarmen und ressourcenschonenden Wirtschaft wirkt sich auch auf den Bereich der Aus- und Weiterbildung bzw. auf den Arbeitsmarkt aus: Qualifizierungsanforderungen an Auszubildende, Beschäftigte, Berufseinsteiger:innen und Arbeitssuchende werden sich verändern. Diese Änderungen machen auch vor der Automotiveindustrie nicht halt. Der [Aktionsplan Just Transition: Aus- und Weiterbildung](#) des BMK setzt daher klare Schritte, um die Transformation neben dem Energie- und Wärmebereich auch im Mobilitätsbereich zu unterstützen. Darüber hinaus sind in weiteren Ressorts (v.a. BMAW und BMBWF) im Bereich Aus- und Weiterbildung, sowohl auf der Ebene von einzelnen Arbeitnehmer:innen, als auch bei Unternehmen relevante unterstützende Formate für diese Transformation bereits etabliert und werden stetig weiter ausgebaut.

Laden eines Elektroautos am
Parkplatz in der Garage



3. Ergebnisse der Plattform-Zusammenarbeit

3.1. Arbeits- und Umsetzungsergebnisse insgesamt

Teilnehmer:innen & zeitliches Involvement



Arbeitsergebnisse



Abbildung 8: Dashboard zu den KPI und Ergebnissen der AATP aus den vergangenen drei Jahren

Das Kernprodukt des AATP Arbeitszyklus sind Handlungsempfehlungen, welche im beschriebenen AATP Dialogforum an die umsetzenden Stakeholder zur Umsetzungsprüfung und -verwirklichung übergeben werden. Im Laufe der dreijährigen Plattform-Zusammenarbeit wurden über **90 Handlungsempfehlungen** von den AATP Mitgliedern erarbeitet. 69 dieser Empfehlungen erfüllten nach mehrfachen Prüf-Instanzen seitens der Gremien die inhaltlichen und formalen Anforderungen für eine Aufnahme in den Diskurs im Rahmen des Dialogforums. Mit Ablauf des Arbeitsjahrs 2024 konnten 43 der Handlungsempfehlungen an die

Adressat:innen übergeben werden: Während mit Ende des Jahres 16 Handlungsempfehlungen sich nach wie vor in Umsetzung befinden, konnten ganze **27 Maßnahmen durch die Adressat:innen umgesetzt** werden¹.

¹ Die Bewertung, ob eine Handlungsempfehlung durch die erarbeiteten Maßnahmen der Adressat:innen als umgesetzt zu markieren ist, obliegt den Adressat:innen selbst. So können durchaus Handlungsempfehlungen als umgesetzt gemeldet werden, auch wenn der Umfang oder Tiefe der getroffenen Maßnahmen nicht den ursprünglichen Erwartungen und Visionen der Ersteller:innen entsprechen. Andererseits lässt dieses Setup aber auch eine Situations-Flexibilität bei Änderungen der Bedürfnisse des Markts zu, die eine realitätstreuere Begegnung der Transformationsherausforderungen ermöglicht.

Umsetzungsergebnisse der AATP

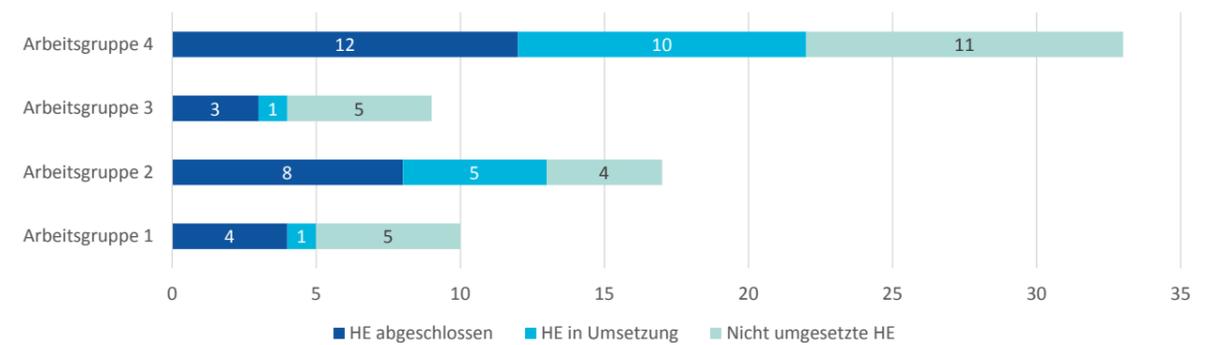


Abbildung 9: Aufteilung der Umsetzungsergebnisse nach Arbeitsgruppen

Die Ergebnisse, die in der vierjährigen Zusammenarbeit durch die AATP initiiert, begleitet oder beobachtet wurden, decken eine Bandbreite an Bereichen der Transformation ab. Einerseits konnten viele der im folgenden Abschnitt präsentierten Maßnahmen durch zielgerichtete Einflüsse aus der AATP im Sinne der Plattform-Ziele geschärft, beschleunigt und in ihrer Fundierung gestärkt werden. So sind beispielsweise die Klima- und Transformationsoffensive oder Förderschienen ZEM+ und LADIN keine Initiativen der AATP. Dennoch wurden durch AATP-Handlungsempfehlungen spezifische und branchenweit tragfähige Inputs geliefert, die solche Maßnahmen in ihrer Umsetzung beschleunigt, konkretisiert oder auf andere Art und Weise unterstützt haben. Gleichzeitig ist es in Zusammenarbeit zwischen

den AATP-Mitgliedern auch gelungen, AATP-eigene Maßnahmen von der Initiierung zur Umsetzung zu begleiten und so nachhaltig für positive Veränderung in der Branche zu sorgen.

Im Folgenden werden ausgewählte Handlungsfelder vorgestellt, in denen besonders weitreichende und wirksame Maßnahmen unter Mitwirkung und Unterstützung der AATP und ihrer Mitglieder umgesetzt wurden und werden. Die von diesen Handlungsfeldern berührten Handlungsempfehlungen, sowie sämtliche erarbeiteten Handlungsempfehlungen können inklusive deren ausformulierten Status Quo im Appendix dieses Berichts aufgerufen werden.

Kennzeichnung eines Parkplatzes mit E-Lademöglichkeiten



3.2. Umsetzungsergebnisse in der Transformation

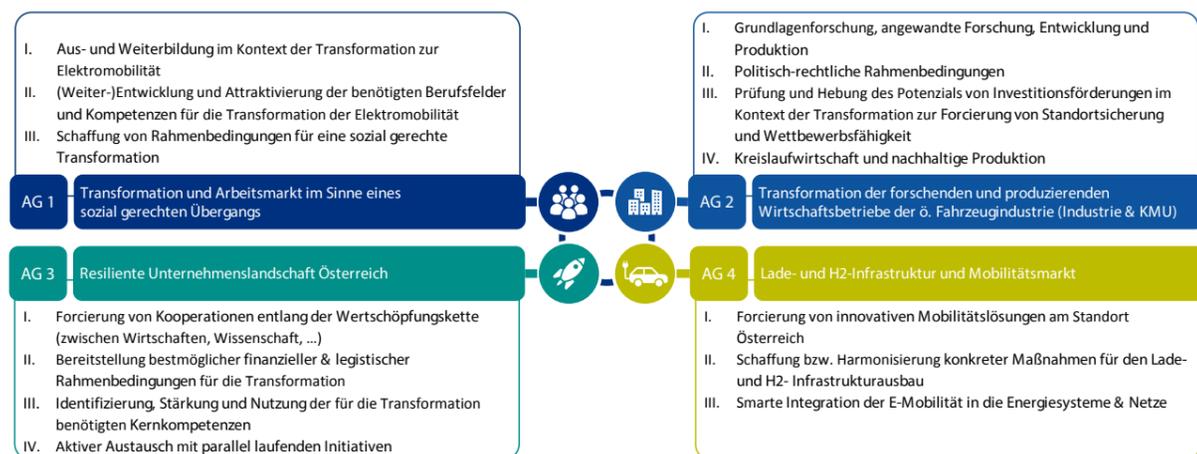


Abbildung 10: Darstellung der in der AATP behandelten Themenfelder nach Arbeitsgruppen

THEMENFELD: SCHAFFUNG BZW. HARMONISIERUNG KONKRETER MASSNAHMEN FÜR DEN LADE- UND H2- INFRASTRUKTURAUSBAU

Ein erstes Handlungsfeld, in dem signifikante Erfolge – unter anderem auch durch Bemühungen der AATP und ihrer Mitglieder – vermerkt werden können, ist die Etablierung und Verbesserung von Rahmenbedingungen zur Beschleunigung des Ladeinfrastruktur-Ausbau in Österreich. Folgende Erfolge konnten dabei erzielt werden:

Ausweitung der Fördermittel für den Ausbau von E-Ladeinfrastruktur

Zur Ausweitung der für den Ausbau der heimischen Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität zur Verfügung stehenden Fördermittel wurden mehrere Förderschienen durch das BMK gemeinsam mit der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) und der Kommunalkredit Public Consulting (KPC) ins Leben gerufen. Neben ENIN und EBIN¹, die sich insbesondere auf Investitionsförderungen in emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge und Busse und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur fokussieren, wurden mit dem Förderprogramm LADIN sieben Millionen Euro zur Verbesserung der Schnellladeinfrastruktur in bislang unterversorgten Gebieten bereitgestellt. Damit wurde unter anderem auf **Handlungsempfehlung 030** „Förderung

¹ EBIN „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ und ENIN „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ sind Förderschienen der FFG die Unternehmen beim der Flottenumstellung auf nicht-fossil betriebene Busse und Nutzfahrzeuge sowie der Errichtung der Lade- und Betankungsinfrastruktur unterstützt.

der Anschlüsse für Ladestationen und Wallboxen“ reagiert, welche die Förderung der Anschlusskosten für einen flächendeckenden Ladeinfrastrukturausbau gefordert hatte. In dieser Hinsicht war das erklärte Ziel von LADIN, sowohl die Gebietsabdeckung als auch die Erreichbarkeit von Schnellladestationen zu verbessern, indem u.a. Planungs- und Investitionskosten für die Schnellladestationen mit bis zu 60 % der Investitionskosten unterstützt werden. Ausführliche Informationen und die erforderlichen Antragsdokumente für den mit März 2024 abgeschlossenen 1. Call des Förderprogramms LADIN sind auf der [Website der FFG](#) erhältlich.

Leitfaden für das Laden im Mehrparteienwohnbau

Mit dem Leitfaden für das Laden im Mehrparteienwohnbau, erstellt durch die Wirtschaftskammer Wien, wurden die Forderungen aus der **Handlungsempfehlung 011** „Erstellung eines Leitfadens für Planung, Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur in öffentlichen und nicht-öffentlichen Garagenparkplätzen“ erfüllt.

Der vorliegende Leitfaden dient zur Orientierung im Bereich Planung, Errichtung & Betrieb von Ladeinfrastruktur im Mehrparteienwohnbau. Der Leitfaden umfasst rechtliche Rahmenbedingungen, wie auch technische- und organisatorische Empfehlungen. Ein Bestandteil des Leitfadens ist auch das Kapitel „Referenzanlagen“, in dem Beispiele für die Umsetzung aufgezeigt werden. Der Leitfaden kann [hier](#) heruntergeladen werden.

Grundstücks-Matchmaking für den Ladeinfrastruktur-Ausbau

Mit **Handlungsempfehlung 018** „Verpflichtung von Gebietskörperschaften und Unternehmen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur“ wurde der verstärkte Ausbau von Ladeinfrastruktur auf kommunaler Ebene gefordert. Seitens der Umsetzer:innen wurden keine Schritte in Richtung einer verpflichtenden Quote von Ladepunkten pro Einwohner und vorgeschriebener Ladeleistungen gesetzt. Mit der neuen Plattform „**ladegrund.at**“ wurde durch Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (OLÉ) der Bundesagentur AustriaTech im Auftrag des BMK allerdings ein Matchmaking-Service ins Leben gerufen, der Grundstückseigentümer:innen in Gemeinden mit interessierten Investor:innen für Ladeinfrastruktur-Bauprojekten vernetzen soll. Auf dieser Plattform soll einerseits die Identifizierung passender Liegenschaften und Standorte für mögliche Bauprojekte auf Investor:innenseite ermöglicht werden. Grundstückseigentümer:innen oder Pächter:innen von Liegenschaften haben umgekehrt die Möglichkeit, ihre Flächen zu melden und für die Bebauung für E-Ladeinfrastruktur anzubieten. Die Plattform richtet sich dabei an Gemeinden, Privatpersonen, kommunale Unternehmen sowie Investor:innen und ist unter diesem [Link](#) verfügbar.

Organisatorische Infrastruktur für den Hochlauf der Wasserstoff-Antriebe

Ein Hochlauf der mit Wasserstoff betriebenen Langstrecken- und Schwerlastmobilität benötigt eine durchgängige und ausreichende Energieversorgung entlang der europäischen Verkehrskorridore (TEN-V). Durch die Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) wurden auf EU-Ebene die grundlegenden Vorgaben und Zielsetzungen definiert – noch ist man in Österreich allerdings weit entfernt von einer

solchen flächendeckenden Betankungsinfrastruktur. **Handlungsempfehlung 014** „Festlegung einer kritischen Masse an H2-Tankstellen, um Beginn einer H2-Mobilität zu ermöglichen“ verkörpert daher das Bestreben der AATP Mitglieder, die regulatorisch-administrative Basis für diesen Hochlauf zu legen. Im Zuge der Umsetzung wurde die **Hydrogen Partnership Austria**, kurz **HyPA**, von BMAW und BMK durch die Bündelung der Initiativen „H2Austria“ und „Hydrogen Austria“ ins Leben gerufen. Diese Bündelung an Ressourcen und Fördermitteln soll die Umsetzung der nationalen Wasserstoffstrategie unterstützen. Dabei steht der Dialog zwischen den in der heimischen Wasserstoffwirtschaft involvierten Stakeholdern im Vordergrund – u.a. im Rahmen von halbjährlich stattfindenden Roundtables. Ziel dieses Formats ist es, durch den Austausch zwischen führenden Stakeholdern im Bereich des Wasserstoff-Schwerlastverkehrs und der dazugehörigen Infrastruktur 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. Abgesehen davon werden die Förderschienen EBIN und ENIN der FFG aktiv zum Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur für den Schwerverkehr in Österreich genutzt und ausgebaut. Weiterführende Informationen zu HyPA und ihren Roundtables können der [Plattform-Website](#) entnommen werden.

Ladeinfrastruktur an Garagenparkplätzen





THEMENFELD: AUS- UND WEITERBILDUNG IM KONTEXT DER TRANSFORMATION ZUR ELEKTROMOBILITÄT

In **Handlungsempfehlung 022** „Aus- und Weiterbildung der für die Transformation benötigten Fachkräfte“ wurde die Notwendigkeit von Anpassung in den Aus- und Weiterbildungsinhalten für Berufe im Bereich der Produktion sowie Forschung und Entwicklung von alternativen Antrieben und Fahrzeugtechnologien der Zukunft betont. Die umsetzenden Stakeholder griffen diese Themen im Rahmen der Transformationsoffensive auf, in der zwischen 2023 und 2026 rd. 23 Mio. Euro für niederschwellige Qualifizierungsförderungen, maßgeschneiderte Qualifizierungsprojekte und Entwicklung geeigneter Schulungsformate investiert werden. Gleichzeitig stehen mit der [Umweltstiftung](#) – einer Implacement Zielgruppen-Stiftung, die auf Initiative der Sozialpartner in Kooperation mit AMS, BMAW und BMK eingerichtet wurde – bis 2025 rd. 17,5 Mio. Euro für arbeitsmarktferne bzw. Menschen ohne formalen Abschluss in Richtung Klima-bezogene Jobs (beispielsweise E-Ladeinfrastruktur, KfZ-Elektriker, Green Mobility) zur Verfügung.

Hinsichtlich der Ausbildungsinhalte im Rahmen der (Lehr-)berufsausbildungen – insbesondere **Handlungsempfehlung 031** forderte eine „Adaptierung der (Elektro)fahrzeugspezifischen Ausbildung Einzelhandelskaufmann:frau“ – wurden Anpassungen durch das BMAW umgesetzt. So gab es 2023 und 2024 im Rahmen der betrieblichen Lehrstellenförderung die Fördermaßnahme [Digi-Scheck](#). Das Ziel des Digi-Schecks für Lehrlinge war 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. Relevante Lehrberufe wurden wie folgt angepasst sowie im Rahmen von sogenannten „Lehrberufspaketen“ unter Einbindung aller Stakeholder laufend aktualisiert:

- › 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 – Kraftfahrzeuge und Ersatzteile“](#) kann auch durch den zusätzlichen Schwerpunkt „Digitaler Verkauf“ ergänzt und mit diesem kombiniert werden.

Ingenieurin unternimmt Kontrollarbeiten an einer Maschine in der Fahrzeugfertigung

- › Seit 1. Mai 2021 gibt es den Lehrberuf [Entsorgungs- und Recyclingfachkraft](#). Der konkrete Ausbildungsleitfaden dazu ist aktuell in Planung/Entstehung.

THEMENFELD: (WEITER-)ENTWICKLUNG UND ATTRAKTIVIERUNG DER BENÖTIGTEN BERUFSFELDER UND KOMPETENZEN FÜR DIE TRANSFORMATION DER ELEKTROMOBILITÄT

Sichtbarkeit und Fokus der Vermittlung auf nachhaltige Jobangebote

In Anbetracht der zu bewältigenden Transformationsherausforderungen für den Arbeitsmarkt braucht es in der Arbeitsmarktvermittlung einen verstärkten Fokus auf Aus- und Weiterbildungsangebote, um Zeiten der Arbeitssuche für (Re-)Qualifizierungen nutzen zu können. Dadurch soll eine nachhaltige Vermittlung in ökologisch sowie wirtschaftlich nachhaltige Branchen ermöglicht und das entsprechende Fachpersonal ausgebildet werden. So lauteten die Forderungen der **Handlungsempfehlung 044** „Fokus der öffentlichen Arbeitsvermittlung (AMS) auf zukunftsfähige Berufe“, welchen AMS und BMAW mit mehreren Initiativen Rechnung getragen.

Einerseits haben AMS und BMAW, angelehnt an die europäische Statistik zur umweltorientierten Produktion und Dienstleistung eine Liste von **Green Jobs** erstellt. Darin wurden 536 Berufe als Green Jobs identifiziert und definiert, sowie die dazugehörigen Ausbildungsinhalte und Zusatzqualifikationen. In der AMS Jobbörse sind die inserierten Stellen nun auch als Green Jobs markiert, wodurch zielgerichtet auf diese Green Jobs vermittelt werden. Mit März 2024 waren ca. 15% aller offenen Stellen im AMS sind solche Green Jobs. Weitere Informationen können hier abgerufen werden.

Andererseits ist aber auch die Steigerung von Effizienz und Effektivität der AMS-Vermittlung ein gegenwärtiges Ziel der Modernisierungsoffensive der AMS EDV. Mit der App **alleJobs** hat das AMS dabei eine Online-Plattform realisiert, die nicht nur alle beim AMS gemeldeten offenen Stellen, sondern auch Stellen aus nahezu alle anderen Job-Portalen in Österreich enthält. Die Plattform wird zukünftig mit unterschiedlichen Funktionalitäten, wie die Darstellung von Green Jobs weiterentwickelt, um den Marktanteil des AMS in der Arbeitsplatzvermittlung zu erhöhen. Weitere Informationen finden sich [hier](#).

Ein weiterer Meilenstein zur zukunftssicheren Anpassung der AMS-Vermittlung ist dabei das sogenannte **„SkillsMatching“**, welches mit Mitte 2025 umgesetzt werden soll. Im Rahmen dieses Programms

wird nicht nur anhand konkreter Berufe, sondern vielmehr über bei Arbeitssuchenden vorhandenen und von Firmen gesuchten Kompetenzen berufsübergreifend gematcht. Weiterführend bietet das AMS [hier](#) Informationen zur Funktionsweise des Matchings.

THEMENFELD: PRÜFUNG UND HEBUNG DES POTENZIALS VON INVESTITIONSFÖRDERUNGEN IM KONTEXT DER TRANSFORMATION ZUR FORCIERUNG VON STANDORTSICHERUNG UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Anpassungen von Förderschienen hinsichtlich Förderbarkeit emissionsfreier Bau- und Sonderfahrzeuge

In bestehenden Förderschienen nationaler Fördergeber zur finanziellen Unterstützung der Anschaffung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben fehlte bislang die ausreichende Berücksichtigung von Bau- und Arbeitsmaschinen. Gleichzeitig fehlte für solche Sonderfahrzeuge auch im Schritt des Tests und Erprobung der Fahrzeuge in der Entwicklung ein entsprechendes Förderprogramm – Förderschienen wie das Zero Emission Mobility (ZEM)¹-Implementation Programm wurden nicht fortgeführt. Im Rahmen von zwei **Handlungsempfehlungen – 074** „Erleichterter Zugang zu Investitionsförderungen für Baumaschinen und Sonderfahrzeuge schaffen“ und **094** „Förderungsanreize für Test- und Erprobungsfahrzeuge im F+E-Bereich schaffen“ – konnten diese Lücken in der Förderungslandschaft adressiert werden. Im Zuge der Erstellung des Ausschreibungsleitfadens des 7. Calls von ZEM wurden emissionsfreie Bau- und Arbeitsmaschinen im Schwerpunkt „Zero Emission Vehicles“ aufgenommen und ausgeschrieben. Parallel und angelehnt dazu erfolgten weitere Präzisierungen im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2024 – dem primären E-Mobilitäts-Förderprogramm der KPC. Auch wurden Wasserstoffhubkolbenmotoren im Förderumfang des Sonderfahrzeug-Schwerpunkts der ZEM Förderschiene mit aufgenommen, um insbesondere für die Anwendungszwecke von Bau- und Arbeitsmaschinen technologieoffene Förderoptionen bieten zu können. Hinsichtlich der Förderung von Test- und Erprobungsfahrzeugen konnte die Aufnahme von Elementen des Förderprogrammes „Zero Emission Mobility Implementation“ in die reguläre ZEM Förderschiene im 7. Call als Schwerpunktthemenfeld „Demonstration von emissionsfreien Spezialfahrzeugen im Realbetrieb“ aufgenommen werden. Weitere Informationen können dem [ZEM 2024 Ausschreibungsleitfaden](#) entnommen werden.

¹ **Zero Emission Mobility** (vormals „Leuchttürme der Elektromobilität“) ist ein Forschungs- und Demonstrationsprogramm des Klima- und Energiefonds im Bereich der nachhaltigen und emissionsfreien Mobilität und Energieversorgung. Dabei liegt der Schwerpunkt auf marktnahen, konsortialen Forschungsprojekten mit Demonstrationsanteil und klarer Umsetzungsperspektive.



Präzisierung von Fördermitteln für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie

Fördermittel für die Automobilindustrie – wie in den **Handlungsempfehlungen 021** „Schaffung eines nationalen Transformationsfonds für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie“, **023** „Schaffung von attraktiven Forschungs-Förderungs- bzw. Forschungs-Finanzierungsrahmenbedingungen zur Entwicklung von Fahrzeug- und Fertigungstechnologien (für voll- oder teilelektrifizierte Antriebe)“ und **029** „Direkte Fördermittel zur Ökologisierung von Industrieanlagen/-stätten“ gefordert – können insbesondere im Rahmen der [Klima- und Transformationsoffensive](#) abgerufen werden, durch die die österreichische Bundesregierung von 2023-2030 insgesamt 5,7 Mrd. Euro zur Verfügung stellt.

Im Rahmen dieser Offensive stehen seitens des BMAW von 2023 bis 2026 600 Mio. Euro Fördermittel für die Transformation zu einer nachhaltigen, auf erneuerbaren Energie basierenden und digitalisierten Wirtschaft zur Verfügung. Der Automotive-Sektor ist dabei so wie die Halbleiterindustrie ein Schwerpunkt. Weiterführende Informationen finden sich dazu [hier](#).

Seit März 2023 wurden durch das BMAW im Rahmen der **Forschungs- und Technologieentwicklungsförderung** der Transformationsoffensive bereits 240 Forschungsprojekte (FFG-Basisprogramme inkl. Frontrunner) gefördert, im Schwerpunkt Automotive waren dies u.a. Projekte zu Digitalisierungslösungen für eine effiziente und effektive Fahrzeugentwicklung, E-Mobilität, Entwicklung von High-Performance Inverter oder autonome Plattform für HX-Generationen.

Seitens BMK sieht die Finanzierungsvereinbarung für 2024 bis 2026 via AWS und FFG eine Reihe von FTI-Maßnahmen vor – dem FTI-Schwerpunkt „Mobilitätswende“ stehen dabei 90 Mio. Euro für FTI-Maßnahmen zur Verfügung. Im Rahmen der Beteiligung an zwei Important Projects of Common European Interest (IPCEI) trägt Österreich zur Stärkung des nationalen Forschungs- und Innovationsstandorts für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie bei. Am **IPCEI für Batterien (IPCEI EuBatIn)** partizipiert Österreich mit sechs direkten sowie fünf assoziierten Partnern, wofür Fördermittel in Höhe von bis zu 45 Millionen Euro aus Mitteln des BMK bereitgestellt werden. Das **IPCEI für Wasserstoff (IPCEI H2)** umfasst die Beteiligung von fünf Unternehmen und wird mit Fördermitteln in Höhe von bis zu 125 Millionen Euro unterstützt, ko-finanziert durch das BMK sowie das BMAW durch Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität (RRF).

Emissionsfreie Baumaschinen im Einsatz auf der Wiedner Hauptstraße in Wien

Im Rahmen der Klima- und Transformationsoffensive des Bundes ist auch das Programm **Transformation der Industrie** verankert. 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. Für das Programm Transformation der Industrie sind jährlich bis 2030 weitere Ausschreibungen geplant. Von Mai bis September 2023 hat 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 acht Projekte mit einer Gesamtsumme von 127 Mio. Euro gefördert, die insgesamt jährlich 2,37 Mio. Tonnen CO₂eq einsparen sollen. Eine zweite Ausschreibung zur Unterstützung von Investitionskosten hat von Juni bis September 2024 stattgefunden. Dabei wurden fünf Projekte zur Förderung vorgeschlagen mit einem Fördervolumen von 61,4 Mio. Euro und Einsparungen von 212.000 Tonnen CO₂eq pro Jahr. Zusätzlich wurden im Rahmen dieses Programms neue Förderungsrichtlinien erarbeitet und veröffentlicht, die es ermöglichen, neben Investitionskosten auch laufende Kosten (Betriebskosten) für bis zu zehn Jahre zu fördern. Eine erste Ausschreibung zur Unterstützung von laufenden Kosten (sog. „Transformationszuschuss“) wurde Ende 2024 veröffentlicht.

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, Projekteinreichungen sind dabei laufend möglich. Weitere Informationen sind dem [Ausschreibungsleitfaden](#) der Transformation der Industrie Förderschiene zu entnehmen.

Im Rahmen des Programms **Transformation der Wirtschaft**, verankert im nationalen Aufbau- und Resilienzplan und finanziert mit rund 100 Mio. Euro durch NextGenerationEU, wurden bereits drei erfolgreiche Ausschreibungen durchgeführt. Bei der 1. Ausschreibung gingen zwei erfolgreiche Projekte mit einer jährlichen CO₂-Einsparung von rund 2.538 Tonnen hervor, bei der 2. Ausschreibung zehn erfolgreiche Projekte mit einer jährlichen CO₂ Einsparung von rund 52.000 Tonnen und bei der 3. Ausschreibung acht erfolgreiche Projekte mit einer jährlichen CO₂ Einsparung von rund 54.663 Tonnen. 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.

THEMENFELD: KREISLAUFWIRTSCHAFT UND NACHHALTIGE PRODUKTION

In den vergangenen Arbeitszyklen wurden mehrere Handlungsempfehlungen hervorgebracht, die Maßnahmen für den Aufbau kreislaufwirtschaftlicher Wertschöpfungsprozesse sowie die Glättung der dafür notwendigen Rahmenbedingungen in Österreich vorsahen: **Handlungsempfehlungen 061** zum „Aufbau eines Wertschöpfungskreislaufes für Traktionsbatterien in Österreich“, **064**, um „Rahmenbedingungen für sichere Versorgung des Reparaturmarkts mit Antriebs-Batteriezellen [zu] schaffen“, sowie **053** „E-Retrofit für Kfz“ und **070** „Wertschöpfung und Ressourcen im Inland behalten – künstliche Verkürzung der natürlichen Lebensdauer von Fahrzeugen durch geeignete Rahmenbedingungen und Instrumente (z.B. Reparaturbonus) eindämmen“. Diese Handlungsempfehlungen zielen darauf ab, die nötigen regulatorischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine Kreislaufwirtschaft in der Elektromobilität in die Wege zu leiten – von Themen wie Eco-Design in der Fahrzeugproduktion über Rücklauf-Prozesse nach Ende des „First-Life“ der batterieelektrischen Fahrzeuge, sowie Second-Life, Recycling- und Entsorgungsinfrastrukturen.

In den vergangenen Monaten und Jahren wurden dahingehend einige Kreislaufwirtschafts-Initiativen, speziell im Batterierecycling, von und unter starker Beteiligung von Mitgliedsorganisationen der AATP gestartet:

Projekt **„BattBox - Recycling of Traction Batteries: Processes for a Circular Battery Ecosystem“** entstand in einem Konsortium, das AATP Mitglieder wie den Automobilcluster Oberösterreich, AVL List und FILL inkludiert. Das Projekt zielt darauf ab, durch optimierte Demontageprozesse und zirkuläre Wertschöpfungsketten die nachhaltige Nutzung von Traktionsbatterien in der E-Mobilität zu fördern, indem ressourcenschonende und flexible Lösungen für die Wiederverwendung, Wiederaufbereitung und das Recycling entwickelt werden. Es adressiert die derzeitige Herausforderung mangelnder Materialkreisläufe und leistet einen Beitrag zur Verringerung der Abhängigkeit von kritischen Metallimporten sowie zur Sicherung der Rohstoffversorgung in Europa. Weitere Informationen befinden sich auf der [Projektwebsite](#).

Projekt „**SafeLIB - Safety Aspects of Lithium-Based Traction Batteries including the Qualification for Second Life Applications**“ verfolgt einen interdisziplinären Ansatz, um die Sicherheit, Nachhaltigkeit und Second-Life-Nutzung von Lithium-Ionen-Batterien zu verbessern. Mittels der Kombination innovativer Modellierungs- und Simulationsmethoden mit experimentellen Testverfahren werden dabei Alterungseffekte, technische Herausforderungen sowie rechtliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen umfassend analysiert. Das Projektkonsortium inkludiert dabei die AATP Mitglieder AC Styria, AVL List, FILL, Fronius und Porsche. Weitere Informationen sind [hier](#) verfügbar.

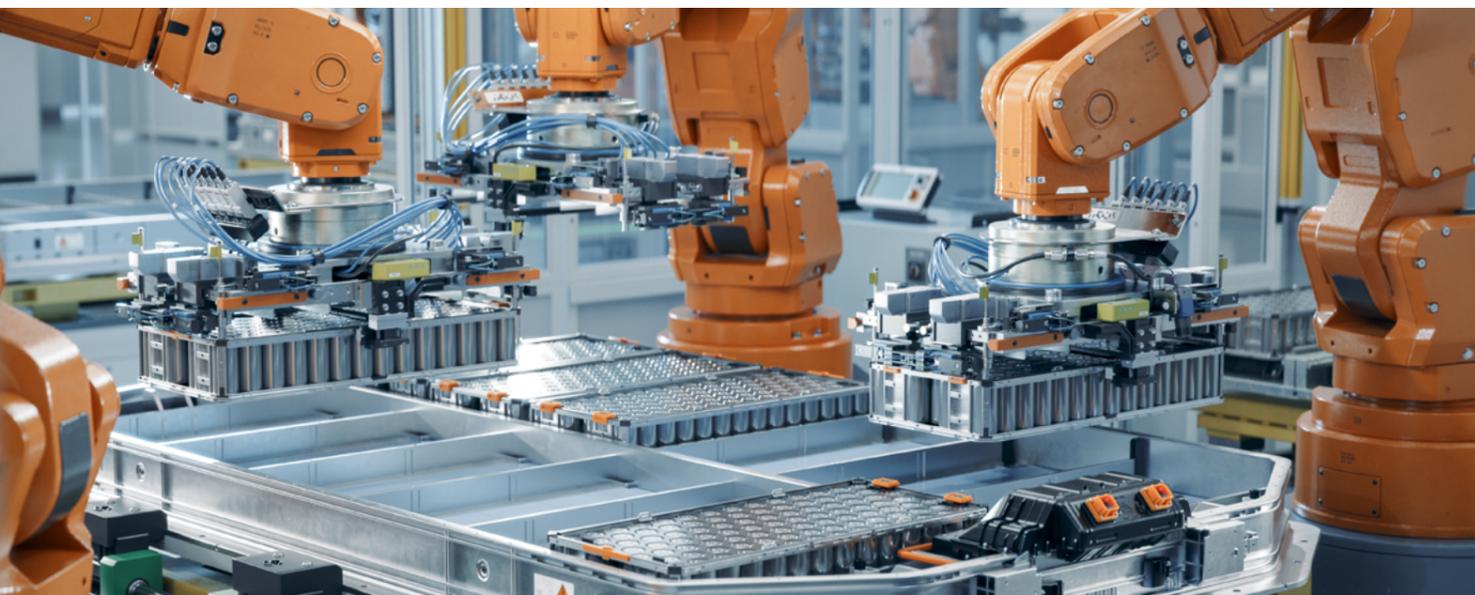
„**FuLiBatteR – Future Lithium-Ion-Battery Recycling for Recovery of Critical Raw Materials**“ ist eine Initiative des COMET-Zentrums K1-MET, gemeinsam mit einem Projektkonsortium, das u.a. OEM wie Audi und Entsorgungsbetriebe wie Saubermacher inkludiert. Sie fokussiert sich auf die Rückgewinnung kritischer Rohstoffe aus dem Aktivmaterial (auch Schwarzmasse genannt) von Lithium-Ionen-Batterien (LIB) unterschiedlicher Anwendungsbereiche (Automobil, stationäre und portable Speichermedien) zum Schließen von Stoffkreisläufen. Weitere Informationen finden sich [hier](#).

Auch auf wissenschaftlicher Ebene schufen vom Klima- und Energiefonds finanzierte Studien wie „**LIBRAT - Entwicklung einer Wertschöpfungskette für das Recycling von Lithium-Ionen-Batterien (LIB) in Österreich**“ und „**RECOVER-E – Sicherheitsrelevante Fragen bei Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen**“ – durchgeführt von Institutionen wie BOKU, Montanuniversität Leoben und WIFO – zeigen, wie Recyclingkonzepte weiterentwickelt und skaliert werden können, um den Ressourcenkreislauf zu schließen und Österreichs Abhängigkeit von globalen Rohstoffmärkten zu reduzieren.

Um das bestehende Wissen aus diesen Initiativen zu bündeln und darauf basierend weiterführende Maßnahmen anzustoßen, wurde gemeinsam mit eco-plus, der niederösterreichischen Wirtschaftsagentur im Dezember 2024 eine Fokusgruppe zu Wertschöpfungspotentialen einer Kreislaufwirtschaft in Österreich organisiert. Eingeladen waren dabei neben den Studienautor:innen und Stakeholdern der beschriebenen Projekte auch Vertreter:innen des BMK, sowie Vertreter:innen der Recycling- und Entsorgungsbranche, wie dem Verband österreichischer Entsorgungsbetriebe und der Saubermacher Battery Services. Ziel des Termins war die Erhebung bestehender regulatorischer und wirtschaftlicher Hürden im Aufbau eines Wertschöpfungskreislaufs für Lithium-Ionen-Batterien aus Elektrofahrzeugen. Gleichzeitig wurde damit ein Startschuss für die verstärkte Zusammenarbeit der Stakeholder auf nationaler Ebene gelegt, aus welcher zukünftige Maßnahmenempfehlungen an politische Stakeholder in Österreich und der EU erwachsen soll. In Kooperation mit der Fahrzeug- und Zulieferindustrie, der Recycling- und Entsorgungsbranche, sowie Wissenschaft und Verwaltung werden Lösungswege hin zu einem Wertschöpfungskreislauf in der Elektromobilität in Österreich mit breit gefächerten Perspektiven für die Wirtschaft erarbeitet. Fokuspunkte sind dabei:

- › Aufbaus einer **österreich- bzw. europaweiten Rückführungs- und Recyclinginfrastruktur** für Lithium-Ionen-Batterien
- › die **Wiederverwendung von Batterien** im Rahmen von **Second Life-Anwendungen** als Zwischenschritt bis zum vollständigen Recycling
- › regulatorische Klarheit, u.a. hinsichtlich der **Rahmenbedingungen im Transport** und dem **Einsatz von Sekundärrohstoffen**
- › die Relevanz der **Zusammenarbeit in gemeinsamen Initiativen** zwischen Unternehmen, Wissenschaft und der Verwaltung

Automatisierte Fertigung von Batterien für batterie-elektrische Fahrzeuge



4. Résumé: Erfolgsfaktoren und Grenzen der AATP

Nach vier Jahren Plattformarbeit haben sich klare Erfolgsfaktoren, die zu einer erfolgreichen Zusammenarbeit geführt haben, sowie Limitationen in der Effektivität und Durchschlagskraft der Plattformarbeit und Governance herauskristallisiert. Dies führt dazu, dass zwar viele, aber nicht alle für die Transformation relevanten Themenfelder durch die AATP adressiert und behandelt werden konnten. Dieser Befund ist einerseits als konstruktive Kritik der geleisteten Arbeit, aber auch andererseits als Auftrag für die Zukunft der AATP zu verstehen. Um die Zusammenarbeit der AATP in weiterer Folge noch besser und ergebnisreicher zu gestalten, sowie um anderen Plattformen in ihrer Konzeption ein „Good Practice“ bieten zu können, werden im folgenden die wichtigsten Erfolgsfaktoren der Zusammenarbeit sowie die konkreten Limitationen und Weiterentwicklungspotentiale diskutiert.

4.1. Erfolgsfaktoren in der Zusammenarbeit



Abbildung 11: Zusammenfassung der zentralen Erfolgsfaktoren der AATP

Folgende Erfolgsfaktoren haben vordergründig dazu beigetragen, dass in den letzten vier Jahren effektiv und effizient an der Erreichung der Zielsetzung der AATP gearbeitet werden konnte:

Schaffung neutraler Dialog- und Arbeitsräume

Die Errichtung neutraler Räume, in dem die thematischen Schnittmengen der wesentlichen Gestalter:innen und Beteiligten in der Transformation der Fahrzeug- und Ladeinfrastruktur-Industrie in der Sache aus- und bearbeitet werden konnten, ist einer der großen Erfolgsfaktoren der Plattform.

Unterordnung von Einzelinteressen

Durch das Zurückstellen von Einzelinteressen der in der Plattform engagierten Stakeholder zugunsten der gemeinsam priorisierten Themenbereiche, sowie durch das Ausblenden tagespolitischer Themen und

politischer Affektionen konnte das kollektive Wissen effizient genutzt werden, um „in medias res“ wirkungsvoll an den Zielsetzungen der AATP zu arbeiten.

Breite und praxisnahe Perspektiven und Expertise

Die Erarbeitung der in der AATP entstandenen Handlungsempfehlungen direkt durch die in der Transformation involvierten Unternehmen, sowie die gleichzeitige Involvierung der umsetzenden Stakeholder für eine tragfähige Umsetzung ermöglichte die fruchtbare und effiziente Zusammenarbeit.

Vernetzung der Stakeholder auf Augenhöhe

Die AATP nahm mehrmals eine Vermittlerinnenrolle zwischen den regionalen Unternehmen und der nationalen Verwaltung ein und ermöglichte so eine effektive Kommunikation der dezentralen Meinungsvielfalt und ihrer Relevanz auf nationaler Ebene.

4.2. Limitationen und Weiterentwicklungspotentiale

Als eine wesentliche Limitation der AATP wurde von einigen Teilnehmer:innen die **teilweise fehlende Durchschlagskraft in der Umsetzung** von Handlungsempfehlungen, moniert. Dieser Umstand liegt vor allem in der Plattformarchitektur und dem -design aus dem Jahre 2021 begründet. Der Involvierung der C-Level Ebene wurde in der Gründung der AATP nicht der Stellenwert beigemessen, sondern der Fokus lag und liegt vor allem auf den operativen Akteur:innen in Wirtschaft und Verwaltung. Die fehlende politische Involvierung kam insbesondere in jenen Instanzen zu tragen, in denen konkrete Fördermittel für verschiedene Bereiche – unter anderem die Aus- und Weiterbildung bzw. Requalifizierung von Facharbeitskräften oder Investitionsförderungen für Forschungs- und Entwicklungsprojekte – empfohlen wurden.

So gelang es auch nicht, über die AATP hinausgehende Transformationsinitiativen, wie einen dezidierten Transformationsfonds für die österreichische Fahrzeug- und Zulieferindustrie zu realisieren, wengleich an vielen Stellen Impulse hierfür geliefert wurden. So fokussierte sich die AATP gemäß dem Gründungsgedanken auf die Umsetzung niederschwelliger Maßnahmen auf nationaler und regionaler Verwaltungs-Ebene.

Eine weitere Grenze der Plattform war in bestimmten Fällen das **fehlende Match-Making** zwischen **Ersteller:innen** der Handlungsempfehlungen und deren Adressat:innen. So konnten teilweise wertvolle fachlich-inhaltliche Empfehlungen durch Mangel einer zuständigen Adressat:in nicht vorangetrieben werden. Für eine umfassendere Umsetzung des in der AATP erarbeiteten Katalogs an Handlungsempfehlungen sind ein stärkerer „Buy-In“ eines breiteren Anteils der ministeriellen Verwaltungsabteilungen, sowie eine Verbesserung der Kommunikationswege in der Feststellung und Zuweisung von Verantwortlichkeiten zwischen der Plattform und den Umsetzer:innen nötig.

Ein dritter, vorwiegend durch die Mitglieder der AATP eingebrachter Kritikpunkt am bisherigen Plattform-Setup ist die mangelnde Möglichkeit zur **interdisziplinären Mitarbeit** in den Arbeitsgruppen der AATP. So fixierte das bisherige Setup eher die Strukturen in den einzelnen Arbeitsgruppen und Themenfeldern und sah wenig Austausch zwischen diesen Gruppen vor. Die Vorteile, die ein solch interdisziplinäres Setup bietet, darunter beispielsweise zusätzliche Peer-to-Peer Qualitätskontrollen,

breitere Perspektiven auf die Handlungsbedarfe in den Themenfeldern oder auch einen konsolidierten Maßnahmenkatalog mit weniger fachlich-inhaltlichen Überschneidungen, rechtfertigt die zukünftig stärkere Berücksichtigung einer solchen strukturellen und strategischen Änderung im Aufbau und Betrieb der Plattform.

Neben den festgestellten Limitationen wurden aber auch nicht-limitierende Verbesserungspotentiale an der Plattform festgestellt, wie beispielsweise die **Ausweitung der Mitgliedschaft** zur Inklusion von weiteren relevanten Stakeholdergruppen, darunter: Finanzierungsinstitute, Netzbetreiber, Regional-Vertretungen und weitere Cluster-Organisationen, sowie Vertreter:innen gesamteuropäischer Interessen.



Ingenieure stellen Maschinen für die Automobilfertigung ein

5. Stimmen aus dem Beirat

Da dieser Jahresbericht gleichzeitig auch als Abschlussbericht der letzten drei Jahre der AATP fungiert, soll ein Teil davon auch die Perspektiven der Mitglieder des AATP Beirats hinsichtlich der Arbeit und Ergebnisse sowie zukünftige Bedarfe der AATP abbilden. Die folgenden Absätze wurden von den Beiratsmitgliedern verfasst und unverändert in den Bericht aufgenommen.



PATRIZIA ILDA VALENTINI | MOBILIZE FINANCIAL SERVICES

Head of Mobilize

In einer herausfordernden Wirtschaftslage, in der sich nun mal die Autobranche in Europa und Österreich befindet und, die sich in den kommenden Jahren voraussichtlich auch nicht so leicht entspannen wird, ist eine gute Zusammenarbeit im Sinne des Erhalts einer nationalen Wertschöpfung durch den Automotivsektor von entscheidender Bedeutung. Dank der AATP konnten in den letzten Jahren die individuellen Stärken der jeweiligen Stakeholder für eine gemeinsame Lösungsfindung dafür eingebracht werden. Dies fördert nicht nur die Effizienz, sondern auch die Kreativität und Innovationskraft der österreichischen Automobilwirtschaft und eröffnet neue Möglichkeiten für Zusammenarbeit und Wachstum. Weiters zeigt es auf, wo Fördermaßnahmen oder auch Regelungen notwendig sind, um eine Realität darzustellen, die erst im Werden ist. In einer instabilen Wirtschaftslage können starke Netzwerke wie die, die durch die AATP in den letzten Jahren entstanden sind, dazu beitragen, Risiken zu minimieren und Chancen zu maximieren.

Die AATP übernimmt eine Schlüsselrolle, um die tiefgehende Transformation des Automobilsektors begleiten zu können und alle Kräfte zu bündeln, die nun notwendig sind, um in eine neue, ertragsbringende, Arbeitsplatz sichernde und Wertschöpfung generierende Zukunft für das Autoland Österreich zu gehen. Aus meiner Sicht ist eine enge Kooperation seitens der AATP mit der neu geschaffenen Plattform STELE auch gefragt, denn die Autobranche kann nicht ohne die Entwicklungen der Energiebranche ihr Bestehen sichern, wenn man auf alternative Antriebe, wie Elektromobilität setzt. Daher begrüße ich einen Schulterschluss zwischen diesen beiden Plattformen, sowie die Regionalisierung der AATP-Tätigkeit, um von der Bundesebene auch auf die Ebene zu kommen, die schlussendlich den Wandel umsetzen muss.

MARCELLA KRAL | ÖAMTC EPOWER

Senior Managerin B2B-Kooperationen-Elektromobilität | New Business

Die Fahrzeug- und Zulieferindustrie in Österreich steht vor einer beispiellosen Transformation und Disruption. Die Integration neuer Technologien, die Anpassung an stärkere Umweltauflagen und die fortschreitende Digitalisierung prägen die Branche und erfordern rasche und fundierte Anpassungsprozesse. In diesem Wandel und als Plattform für alle Akteure spielt die Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP) eine zentrale Rolle. Als Botschafterin der AATP möchte ich betonen, dass durch die Vielfalt der Arbeitsgruppen und den „Wettbewerb der besten Ideen“ eine enorme Dynamik entsteht. Die gemeinsam ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen können rasch eingereicht und umgesetzt werden. Themen wie Nachhaltigkeitsberichterstattung, ESG, CSRD und CSDDD werden dazu führen, dass z.B. die Unternehmen vermehrt auch in eigene Ladeinfrastruktur investieren und in Elektrofahrzeuge. Dabei die Hürden ausmerzen, die es bei der Umsetzung noch gibt und die Chancen der Transformation zu verstehen und Herausforderungen zu erkennen sind wichtige Ziele der AATP! Eine fundierte Informationsbasis führt in Folge dazu die richtigen für eine nachhaltige Zukunft zu setzen.



MICHAEL SODER | AK WIEN

Referent Abteilung Wirtschaftspolitik

MARTIN REITER | ÖGB

Büroleitung des ÖGB Klimabüros

Die Transformation gelingt nur gemeinsam mit dem Beschäftigten und einer klaren industriepolitischen Strategie. Die geoökonomische, politische Lage sowie die technologischen Umbrüche stellen nicht nur die europäische, sondern auch die österreichische Fahrzeug- und Zulieferindustrie vor große Herausforderungen. In solchen Zeiten muss es politisches Ziel sein Wertschöpfung, Beschäftigung und damit Wohlstand in Österreich nachhaltig zu sichern und die soziale Ausgewogenheit in der Veränderung zu bewahren. Wichtig für den Erfolg von Plattformen wie die der AATP ist es, dass die Interessen und Vorschläge der Beschäftigten wirksam in den Prozess eingebracht werden können und es in Folge auch eine politische Auseinandersetzung über sie gibt. Weiters muss ein Commitment von allen betroffenen öffentlichen Stellen eingefordert und sichergestellt werden.



Eine der wichtigsten Säulen für die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Industrie liegt in den hervorragenden Kompetenzen, Fähigkeiten und Qualifikationen der Fachkräfte und Beschäftigten. Um in tiefgreifenden Transformationsprozessen reüssieren zu können braucht es deshalb einen wirtschafts-, arbeitsmarkt- und bildungspolitischen Fokus auf die Verbesserung der Aus- und Weiterbildung. Eine Fachkräftestrategie ist gemeinsam mit einer Weiterbildungs- und Qualifizierungsoffensive dringend notwendig und umzusetzen. Darüber hinaus müssen diese Maßnahmen in eine österreichische Industrie- und Produktivitätsstrategie eingebettet sein. Im Gegensatz zu anderen Ländern fehlt in Österreich eine solche und wird im Umbruch zur Gefahr für Standort, Beschäftigung und Wertschöpfung. Es braucht deshalb eine klare Entwicklungsperspektive und die Ambition sich in neu entstehende europäische Wertschöpfungsketten zu positionieren und in Richtung einer Kreislaufwirtschaft weiterzuentwickeln.



MICHAEL NÖST | A3PS & IESTA

Mitglied des Vorstands A3PS, CEO und Vorstandsvorsitzender IESTA

Die Automobilindustrie steht vor einem tiefgreifenden Wandel, der durch die Digitalisierung, Elektrifizierung und nachhaltige Produktionsprozesse geprägt ist. AATP hat sich in diesem Zusammenhang als wertvolle Initiative gezeigt, in der die notwendige Transformation der österreichischen Fahrzeugindustrie hin zu Dekarbonisierung, Nachhaltigkeit und Klimaneutralität gezielt vorangetrieben wird. Dadurch erfährt die Fahrzeugindustrie in ihren Bestrebungen, die damit einhergehenden Herausforderung im internationalen Wettbewerb zu bewältigen, eine wertvolle Unterstützung.

Im Sommer 2024 hat der Fachverband der österr. Fahrzeugindustrie und IESTA unterstützt durch die österr. Automobilcluster und A3PS eine Umfrage zum Thema Transformationsbedarf in der österr. Automobilindustrie und damit verbunden zum Qualifizierungsbedarf durchgeführt. Als Ergebnis wurden folgende drei Themenfelder identifiziert in die zukünftig investiert und Qualifizierung vorangetrieben werden sollte: „Digitalisierung & KI Anwendungen in der Fahrzeugentwicklung und Produktion“, „Dekarbonisierung & Elektrifizierung von Fahrzeugen“ sowie damit verbunden „nachhaltig geführte Prozesse, Kreislaufwirtschaft und neue Managementansätze“.

In Kontext dieser Bedarfe gewinnt die kontinuierliche Weiterbildung von Fachkräften in der Branche an Bedeutung. Aus dem Kreis der AATP Partner hat sich dazu im Herbst 2024 ein Konsortium zusammengeschlossen und das Innovationslabor „AT.LAB“ geründet, das zukünftig als zentrale Plattform dienen soll, um die Qualifikationen der Beschäftigten gezielt zu modernisieren und flexibel an die neu gestellten Anforderungen anzupassen. Ziel des AT.LAB ist es einen Beitrag seitens der „Qualifizierung“ zu leisten, um die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Branche - neben bereits bewährten Initiativen wie der AATP und weiteren Plattformen - zu stärken.

Hochspannungsleitungen in österreichischer Tallage in den Alpen



6. Ausblick über das weitere Vorgehen der AATP

Der ursprüngliche Projektrahmen der AATP war auf drei volle Arbeitsjahre angesetzt, beginnend mit 2022 und endend in 2024. Basierend auf der bisherigen, erfolg- und ereignisreichen Zusammenarbeit im Rahmen der Plattform befindet sich eine Fortsetzung der AATP ab 2025 in Planung. Die Relevanz der Plattform wurde nicht zuletzt durch die aktuellen europäischen Aktivitäten in diesem Bereich unterstrichen, beispielsweise mit dem am 5. März vorgestellten „**Industrial Action Plan for the European automotive sector**“¹.

Gleichzeitig ist auch in Österreich eine neue Bundesregierung angetreten, um den Standort Österreich attraktiver für Unternehmen zu gestalten oder auch den Automotive-Cluster zum Mobilitäts- und Forschungscluster weiterzuentwickeln.

Vor diesem Hintergrund dieser sehr aktuellen Entwicklungen auf europäischer und nationaler Ebene soll unmittelbar keine Präjudiz durch eine Weiterführung der AATP geschaffen werden. Daher wird die AATP in ihren operativen Aufgaben vorerst pausieren, bis Klarheit hinsichtlich der nächsten Schritte und Prioritäten der neuen Bundesregierung besteht.

¹ Der Industrial Action Plan for the European automotive sector kann unter [folgendem Link](#) eingesehen werden.

Alle Veröffentlichungen im Web-Auftritt der Plattform bleiben auf der Homepage www.aatp.at bestehen. Das Mitglieder-Informationszentrum, indem alle öffentlichen Terminprotokolle und Fortschrittsberichte durch die Mitglieder eingesehen werden können, bleibt ebenso verfügbar.

Das Plattform-Management seitens Klima- und Energiefonds und seitens accilium bedankt sich an dieser Stelle herzlich bei allen Mitglieds-Organisationen und ihren Vertreter:innen für die engagierte und ergebnisreiche Mitarbeit im Laufe der vergangenen drei Jahre.

Ausblick in die Zukunft der österreichischen Fahrzeug- und Zulieferindustrie



Handlungsempfehlungen der AG1

001 – Infrastrukturen für Aus- und Weiterbildung verbessern


 Verfasser:innen: ÖAMTC ePower, Arbeiterkammer Wien, AIT
 Adressat:innen: BMK

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

? offen ⌚ angenommen ⌚ in Umsetzung
 ✗ nicht angenommen ⌚ Ausarbeitung gestartet ⬤ abgeschlossen

Zu Punkt 1 Infrastrukturverbesserungen (z.B. Laborausstattungen): Die Ausschreibung verzögert sich um einige Monate und soll im Laufe des Jahres 2024 veröffentlicht werden. Verwiesen wird auf den Just Transition Aktionsplan – in dem Mobilität nicht im Fokus aber unter das Dach der Green Jobs gestellt wird. Aufgrund der Ungleichmäßigkeiten in der Rechtsmaterie betreffend Förderungen von (Berufs-)Schulen gestaltet sich die Lösungssuche derweil als herausfordernd. Die Hoffnung ist, bis Sommer 2024 einen Weg gefunden zu haben. Gleichzeitig liegt die Thematik inhaltlich und finanziell auch teilweise beim BMBWF, weshalb hier ein gemeinsamer Lösungsweg derzeit in Abstimmung ist.

Punkt 2 Investitionsprogramm 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. Am 15.03. tagte hierzu die KEM Jury, es wurden 4 Projekte eingereicht, die Ausschreibung belief sich auf 252.000 Euro → Fördernehmer:in sind in dem Fall die Regionen bzw. regionale wissenschaftliche Partner.

Zu Pkt 3 Qualifizierungsverbände: Es erfolgt die Genehmigung der Richtlinie in AMS Gremien Umsetzungsstart ab 3. Quartal 2024. Daten liegen erstmals ab Ende 2024 vor. Aussagekräftige Auswertungen sind erst ab Ende 2025 sinnvoll.

Welche Schritte sind künftig für diese Handlungsempfehlung in Planung: Infrastrukturverbesserungen nach Evaluierung eventuell weiterführen. Ebenso das Investitionsprogramm des Klimafonds. Nach Umsetzung auch Kommunikation an die Schulen zum Förderprogramm.

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


 Verfasser:innen: AVL, A3PS, BMW Group, Magna, AIT, Industriellenvereinigung, Fachverband der Fahrzeugindustrie
 Adressat:innen: BMAW, BMK

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

? offen ⌚ angenommen ⌚ in Umsetzung
 ✗ nicht angenommen ⌚ Ausarbeitung gestartet ⬤ abgeschlossen

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. arbeitsmarktferne Menschen in Richtung Klima-bezogene Jobs (beispielsweise E-Ladeinfrastruktur, Kfz Elektriker, Green Mobility).

031 - Adaptierung der (Elektro)fahrzeugspezifischen Ausbildung des Einzelhandelskaufmanns



Verfasser:innen: Bundesgremium Fahrzeughandel

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4



Adressat:innen: BMAW

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



Verfasser:innen: ÖGB

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4



Adressat:innen: BMAW

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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, ÖGB

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMAW, AMS

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 arbeitssuchenden Personen in der Fahrzeug- und Zulieferindustrie initiieren und fördern



Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, ÖGB

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMAW, AMS

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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).

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



Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4



Adressat:innen: BMAW

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.

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Für Details zu Umsetzungsergebnissen der Handlungsempfehlung siehe Kapitel 3.2. zu den Erfolgsgeschichten aus der Transformation

073 – Adaptierung des Lehrberufs Einzelhandelskaufmann an die Elektromobilität



Verfasser:innen: Bundesgremium Fahrzeughandel

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4



Adressat:innen: BMAW

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 alle 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.

Handlungsempfehlungen der AG2

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

Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, ÖGB
Adressat:innen: BMAW

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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).

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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

offen
 angenommen
 in Umsetzung
 nicht angenommen
 Ausarbeitung gestartet
 abgeschlossen

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.

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

Verfasser:innen: AVL, A3PS, BMW Group, Magna, AIT, Industriellenvereinigung, Fachverband der Fahrzeugindustrie
Adressat:innen: BMAW, BMK

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Detailbeschreibung

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

offen
 angenommen
 in Umsetzung
 nicht angenommen
 Ausarbeitung gestartet
 abgeschlossen

Eine detaillierte Beschreibung der Umsetzungsschritte finden sich im Kapitel 3.2. zu den Erfolgsgeschichten aus der Transformation

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



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



Adressat:innen: BMAW, BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



BMAW IV/A/1: Mit Ende 2022 wurde die Klima- und Transformationsoffensive der Bundesregierung beschlossen, das BMAW wird bis 2026 600 Mio. Förderungen u.a. in den Schwerpunktsbranchen Automotive, Life Science, und Halbleiter zur Verfügung stehen. Im November 2023 ist die dritte Schiene der Klima- und Transformationsoffensive (Standort- und Investitionsförderung) angelaufen. Bis dato sind 28 Anträge eingegangen, mehrheitlich aus dem Automotive-, Baustoff- und Energiesektor. Im Rahmen der Forschungs- und Technologieentwicklungsförderung der Transformationsoffensive werden vier Projekte aus dem Bereich Automotive gefördert.

A3PS: Im A3PS Position Paper R&D Demand 2024+, das derzeit in den Arbeitskreisen aktualisiert wird, werden die Punkte der Handlungsempfehlung 023 aufgenommen. Insbesondere den Vorschlag, die bestehenden Mittel zur F&E Förderung aufzustocken und eine Förderung der Entwicklung von nachhaltigen Fahrzeug- und Fertigungstechnologien unter dem Aspekt einer gesamtheitlichen Betrachtung der Wertschöpfungskette sicher zu stellen.

BMK III/4: Die Finanzierungsvereinbarung 2024-2026 sieht eine Reihe von FTI-Maßnahmen vor. Für die Jahre 2024-2026 stehen dem FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende 90 Mio. Euro für FTI-Förderungen zur Verfügung.

BMAW IV/A/1: Die Finanzierungsvereinbarungen mit FFG und AWS wurden abgeschlossen, die Handlungsempfehlung ist damit umgesetzt.

A3PS: Update A3PS Position Paper R&D Demand 2024+ bis ca. Mai 2024, sowie Aufnahme der Handlungsempfehlung auch in die nächste Roadmap-Aktualisierung

BMK III/4: Kontinuierlicher Austausch mit A3PS findet statt.

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



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



Adressat:innen: BMAW, BMK

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.

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



BMAW:

Diese Handlungsempfehlung liegt nicht ausschließlich beim BMAW. Die dem BMAW im Rahmen der UG 33 für Forschungsförderungen zur Verfügung stehenden Mittel werden in den jährlichen Budgetverhandlungen mit dem BMF verhandelt. Die Höhe der Mittel ist daher von diesen Verhandlungen abhängig.

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-Beihilferechts, 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



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



Adressat:innen: BMAW

Detailbeschreibung

Ausgangssituation:

Das regionale Förderprinzip in benachbarten EU-Ländern lässt Investitionsförderungen bis zu 50% zu. Dies verzerrt den Wettbewerb im Zuge der Transformation wesentlich und vorhandene Betriebe/Betriebsstandorte werden bei umfangreichen Neuinvestitionen signifikant im Wettbewerb benachteiligt. Dies führt zu einer Abwanderung der Industrie.

Handlungsempfehlung:

Unterstützung der von der Transformation betroffenen Betrieben durch die öffentliche Hand auch in Gebieten, die nicht der regionalen Förderung unterliegen. Begründung: Hinsichtlich der Transformation, die sämtliche Mitgliedsstaaten der EU betrifft, soll es gleiche Spielregeln für alle geben.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



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



Adressat:innen: BMAW

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)

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Sowohl FFG als auch aws haben zu verschiedensten Entwicklungsstufen von neuen Geschäftsfeldern unterschiedliche Förderungsprogramme beginnend beim Innovationsscheck oder Patentscheck bis hin zur Forschungsförderung von neuen Anwendungen in Unternehmen z.B. COMET Zentren. Auch dabei handelt es sich um langfristige Programme und kann daher nur in laufender Umsetzung sein.

Als Ministerium können keine direkte Unterstützungen für einzelne Unternehmen vergeben werden, sondern es werden Förderungsprogramme aufgrund bestimmter Herausforderungen für Unternehmen am Markt (zuletzt COVID und Energiekrise) entwickelt. Diese Programme werden in weiterer Folge von Abwicklungsstellen umgesetzt wie beispielsweise der Austria Wirtschaftsservice oder der Forschungsförderungsgesellschaft.

- aws Kernprogramme - Allgemeine Förderungsberatung (24h-auskunft@aws.at)
- Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) (foerderservice@ffg.at)

Hilfreich ist es auch, den Förderpilot [Startseite \(foerderpilot.at\)](http://foerderpilot.at) zu nutzen.

029 - Direkte Fördermittel zur Ökologisierung von Industrieanlagen/-stätten



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



Adressat:innen: BMK

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

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 Betriebs-standorte 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. Weitere Informationen zum Umsetzungsstand sind im Kapitel 3.2. ersichtlich.

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



Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, ÖGB



Adressat:innen: BMAW

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].

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 mithilfe 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



Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, ÖGB

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMAW

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 Stammbesellschaft 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 (GIBG).

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

? offen ⌚ angenommen 🚀 in Umsetzung
 ✘ nicht angenommen 🕒 Ausarbeitung gestartet 🟢 abgeschlossen

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



Verfasser:innen: Renault Österreich, IV

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMK

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 auszunutzen und anbieten zu können. Wie sehen die Abrechnungssysteme aus, wenn Strom aus den BEVs in die Netze eingespeist wird?

1. Klimaschonende Technologien sparen CO2 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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

? offen ⌚ angenommen 🚀 in Umsetzung
 ✘ nicht angenommen 🕒 Ausarbeitung gestartet 🟢 abgeschlossen

Die politische Koordinierung des Entwurfs des EIWG wurde Anfang des Jahres 2024 abgeschlossen. Anschließend daran ist dieses in Begutachtung gegangen und Stellungnahmen konnten bis zum 23. Februar 2024 abgegeben werden. Es gab Einreichungen von 130 Stellungnahmen, darunter kam viel zu Netzzutrittsthemen und Netzentgelten für Speicheranlagen.

Nach Begutachtung scheiterte eine Beschlussfassung im Ministerrat bis dato am politischen Konsens innerhalb der Bundesregierung. Dieses Gesetzesvorhaben wird in die nächste Legislaturperiode weitergereicht – mit schwer abschätzbarem Ausgang und Zeitplan.

061 – Aufbau eines Wertschöpfungskreislaufes für Traktionsbatterien in Österreich



Verfasser:innen: ecoplus



Adressat:innen: BMK

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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Details zu Umsetzungsfortschritten bei der Handlungsempfehlung 061 können dem Kapitel 3.2. entnommen werden.

074 – Erleichterten Zugang zu Investitionsförderungen für Baumaschinen und Sonderfahrzeuge schaffen



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



Adressat:innen: BMAW, BMK

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 CO₂-Wirksamkeit bei der Baumaschine ungeeignet, daher jährliche CO₂-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 CO₂-wirksam ist und im Vergleich zur Brennstoffzelle vergleichsweise kurzfristig fertig entwickelt werden kann.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



EBIN-Programm: Die Aufnahme von Bau- und Arbeitsmaschinen in das Förderprogramm EBIN wurde im Zuge der Erstellung des Nachfolgeprogrammes EBIN II seitens der Fachabteilung II/1 in Absprache mit der Abwicklungsstelle FFG geprüft. Diese kamen zum Ergebnis, dass eine Aufnahme von Bau- und Arbeitsmaschinen in das Förderprogramm EBIN dessen Wesen, spezifischen Zielsetzungen als auch dem bestehenden und bewerteten Bewertungsmechanismus des Förderprogrammes nicht dienlich zeigen würde, weswegen die Berücksichtigung dieser Kategorie in einem anderen Förderprogramm forciert werden sollte. Ebenfalls wurde eine Aufnahme dieser Kategorien iRd abgehaltenen EBIN-Stakeholderworkshops nicht als wesentliche prioritäre Anpassung dem BMK kommuniziert.

ENIN-Programm: Die Aufnahme von Bau- und Arbeitsmaschinen in das Förderprogramm ENIN wurde seitens der Fachabteilung II/1 in Absprache mit der Abwicklungsstelle FFG geprüft. Diese kamen zum Ergebnis, dass eine Aufnahme von Bau- und Arbeitsmaschinen in das Förderprogramm ENIN auf Basis der bestehenden Sonderrichtlinie nicht umsetzbar erscheint. In den Förderprogrammen EBIN und ENIN sind vorerst keine weiteren Schritte zur Aufnahme von Bau- und Arbeitsmaschinen geplant.

E-Mobilitätsoffensive 2024: Die Aufnahme von Bau- und Arbeitsmaschinen bzw. deren Präzisierung in die E-Mobilitätsoffensive 2024 wurde seitens der Fachabteilung und der KPC überprüft. Diese Prüfung kam zum Ergebnis, dass eine Präzisierung und Adaption der Förderkategorie sinnvoll erscheint. Mögliche Anpassungen werden im Verlauf des Frühjahres erarbeitet und nach internen Abwägungen ggf. vorgenommen.

Zero Emission Mobility: Die Forcierung von Projekten zur Entwicklung und Erprobung emissionsfreier Bau- und Arbeitsmaschinen im Rahmen des 7. Calls des Förderprogrammes Zero Emission Mobility wurde seitens der Fachabteilung II/1, des KLIE und der FFG überprüft. Diese Prüfung kam zum Ergebnis, dass eine Schwerpunktlegung sinnvoll und möglich erscheint.

Wasserstoffhubkolbenmotor: Die Aufnahme von Wasserstoffhubkolbenmotoren in die bestehenden E-Mobilitätsförderungsprogramme wurde in Absprache der Abteilungen II/1, ST 5, III/3 und III/4 diskutiert und bewertet. Diese Prüfung kam zum Ergebnis, dass eine Aufnahme im Förderprogramm Zero Emission Mobility als sinnvoll und möglich erscheint.

Welche Schritte sind künftig für diese Handlungsempfehlung in Planung?

Zero Emission Mobility & E-Mobilitätsoffensive 2024: Mit der Ausschreibung Zero Emission Mobility Plus wurde die Förderbarkeit von Wasserstoffhubkolbenmotoren bzw. von Bau- und Arbeitsmaschinen umgesetzt und mit aufgenommen. Mehr Informationen: <https://www.ffg.at/zero-emission-mobility/call2024> Sonderfahrzeuge & Baumaschinen wurden einerseits als Schwerpunkt explizit hervorgehoben, andererseits wurden für diese Fahrzeuge betreffende Förderschwerpunkte auch Wasserstoffhubkolbenmotoren als förderbare Antriebstechnologie berücksichtigt. Bei der nächsten Umsetzung in 2025 wird die E-Mobilitätsoffensive 2025 überarbeitet hinsichtlich der Förderbarkeit in der Anschaffung von Sonderfahrzeugen. Details sind dazu in Prüfung bzw. Ausarbeitung. Dahingehend wird die bislang ohnehin konkret gehaltene Beschreibung eines „Sonderfahrzeug“ nochmals präzisiert und angepasst.

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






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

Adressat:innen: BMK

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Detailbeschreibung

Bislang wurde im 3 Mrd. Paket des BMK (Klimaoffensive) 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.

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

 offen
  angenommen
  in Umsetzung

 nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen

Was hat sich seit dem letzten Update getan? Welche Fortschritte konnten verzeichnet werden?
 In den Basisprogrammen fördert die FFG FTI-Projekte durch themenoffene Förderungen ohne thematischen Fokus. Jährlich wird dort ein Fördervolumen von ungefähr 10 Mio. durch Mobilitätstechnologieprojekte zugeschrieben.

Welche Schritte sind künftig für diese Handlungsempfehlung in Planung?
 Verweis an die zuständige Abteilung im BMK für weiterführenden Austausch

Die Transformationsoffensive bezieht sich auf den Standort (Transformation der Wirtschaft), nicht auf das Produkt (Anwendungsfall für Transformation der Industrie), daher an dieser Stelle der Verweis auf HE 029 adressiert durch BMK VI/7 (Fr. Wagner) sowie auf ZEM+ zu Wasserstoffverbrennungsmotoren

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






Verfasser:innen: FILL

Adressat:innen: BMK, Patentamt

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

 offen
  angenommen
  in Umsetzung

 nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen

Rückmeldung Fr. Tiefenbacher (Patentamt) im Nachgang des Dialogforums 2023 (4.12.2023):
 Wir stimmen Ihrer Einschätzung, wonach das Abklären von diversen Handlungsspielräumen im Bereich vorbestehende Schutzrechte und FTO, nicht zuletzt aufgrund der Einführung des Einheitspatents, immer weiter an Relevanz gewinnt, voll und ganz zu.

Wie Sie bereits in der Empfehlung festhalten, bieten wir seitens des Patentamts Recherchen zum Stand der Technik mit Lieferung eines entsprechenden Recherchenberichts binnen durchschnittlich 6 Wochen an. Mit diesem Service stehen wir gerne auch für zukünftige Projekte als Partner zur Verfügung.

Das Patentamt ist allerdings nicht befugt, Förderungen auszustellen, weshalb wir Sie hier freundlich auf die FFG verweisen dürfen. Wir nehmen Ihre Anregung gerne zum Anlass, uns diesbezüglich weiter mit dem BMK kurz zu schließen.

Nach Rückmeldung vom Patentamt kann noch auf die Förderinstrumente der FFG verwiesen werden:
<https://www.ffg.at/instrumente> (z.B. Patent.Scheck)

Handlungsempfehlungen der AG3

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


 Verfasser:innen: A3PS, Liebherr
 Adressat:innen: BMK

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Detailbeschreibung

Der Schritt in der Fahrzeugerprobung 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. Neuauflage von F+E Förderprogrammen mit dem Fokus auf den Industrialisierungsschritt von Fahrzeugen und Sonderfahrzeugen wie mobile Bau- und Arbeitsmaschinen mit hohem Technologie-Reifegrad vorgeschlagen.

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

 offen
  angenommen
  in Umsetzung
  nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen

In Absprache mit dem KLIEN und der FFG wurde die Überprüfung der Aufnahme von Elementen des ehemaligen Förderprogrammes „Zero Emission Mobility Implementation“, welche den angesprochenen Aufbau von Erprobungsfahrzeugen und den konsequenten Testbetrieb besser unterstützten, in das reguläre Förderprogramm „Zero Emission Mobility“ durchgeführt. Mit der Ausschreibung Zero Emission Mobility Plus wurde Möglichkeiten zur Förderbarkeit des Aufbaus von Erprobungsfahrzeugen und dem konsequenten Testbetrieb etabliert. Mehr Informationen: <https://www.ffg.at/zero-emission-mobility/call2024>

Welche Schritte sind künftig für diese Handlungsempfehlung in Planung?
 Hier wird explizites Feedback von den Ersteller:innen der Handlungsempfehlung gewünscht, um zu evaluieren, ob die umgesetzten Förderangebote die ursprünglichen Intentionen und Bedürfnisse der Handlungsempfehlungen abdeckt.

008 – Projektentwicklung für datenbasierte, umweltwirksame und effizienzsteigernde Logistikkoooperationen


 Verfasser:innen: AIT, Hydrofy
 Adressat:innen: BMK

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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 Projektentwicklungsplattform 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 Logistikkdaten
- 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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

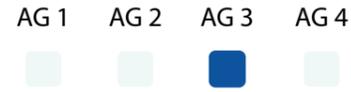
 offen
  angenommen
  in Umsetzung
  nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen

- Eine Allumfassende österreichische Plattform kann nicht errichtet werden
- Regional-spezifische Themen nachschärfen – Träger muss die Region selbst sein

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



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



Adressat:innen: BMAW

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 CO2 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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Was hat sich seit dem letzten Update getan? Welche Fortschritte konnten verzeichnet werden?

- Seit Jahren widmet sich die Nationale Clusterplattform der branchen- und bundesländerübergreifenden Vernetzung der österreichischen Cluster. Weitere Informationen: [Clusterplattform Österreich \(bmaw.gv.at\)](https://www.bmaw.gv.at/clusterplattform)
- Es handelt sich um eine wachsende Community. Die Zahl ist in den letzten rund 5 Jahren um 25 Prozent auf 80 Cluster und Netzwerke gestiegen.
- Zur Vernetzung der Cluster haben wir im Jahr 2023 folgende Vernetzungsseite gestartet: [ClusterkarteWeb \(clusternetworking.gv.at\)](https://www.clusternetworking.gv.at)

Hauptaufgabe von Clusteraktivitäten ist der Austausch und das aktuell halten von thematischen Schwerpunkten für spezifische Branchen. Nachdem es dabei um eine langfristige Maßnahme geht, kann es nur in laufender Umsetzung sein. Als Ministerium können keine direkte Unterstützungen für einzelne Unternehmen vergeben werden, sondern es werden Förderungsprogramme aufgrund bestimmter Herausforderungen für Unternehmen am Markt (zuletzt COVID und Energiekrise) entwickelt. Diese Programme werden in weiterer Folge von Abwicklungsstellen umgesetzt wie beispielsweise der Austria Wirtschaftsservice oder der Forschungsförderungsgesellschaft.

- aws Kernprogramme - Allgemeine Förderungsberatung (24h-auskunft@aws.at)
- Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH (FFG) (foerderservice@ffg.at)

Hilfreich ist es auch, den Förderpilot [Startseite \(foerderpilot.at\)](https://www.foerderpilot.at) zu nutzen.

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



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



Adressat:innen: BMK

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.

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



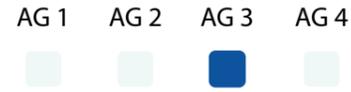
Das BMK III/4 befindet sich in stetigem Dialog mit der A3PS, ein Austausch auf Abteilungsleitungsebene findet ca. alle zwei Monate statt. Die A3PS hat eine Roadmap zu aktuellen Forschungs- und Entwicklungs Herausforderungen erstellt, welche von der Sektion III, sowie in der Abteilung III/4 unterstützt 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



Verfasser:innen: Arbeiterkammer Wien, Automobil-Cluster Oberösterreich



Adressat:innen: BMAW, BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 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



Verfasser:innen: Autohaus Waldviertel, VFT



Adressat:innen: BMK

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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Verfasser:innen: Autohaus Waldviertel, Hydrofy, VFT

Adressat:innen: BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

? offen ⌚ angenommen 🔄 in Umsetzung
 ✗ nicht angenommen 🕒 Ausarbeitung gestartet 🟢 abgeschlossen

Begründung zur Ablehnung im Dialogforum 2023:

Die Handlungsempfehlung wird mit Handlungsempfehlung 061 konsolidiert.

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



AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Verfasser:innen: Autohaus Waldviertel, VFT

Adressat:innen: BMK

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.

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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

? offen ⌚ angenommen 🔄 in Umsetzung
 ✗ nicht angenommen 🕒 Ausarbeitung gestartet 🟢 abgeschlossen

Eine F&E Dienstleistung wurde im Rahmen von Zero Emission Mobility Plus zum Thema Retrofitting von Elektrofahrzeugen ausgeschrieben: <https://www.ffg.at/zero-emission-mobility/call2024> Ausschreibung ist bis Oktober 2024 offen.

Dabei handelt es sich um einen Nischenmarkt für kleinstrukturierte Unternehmen, welcher aus Sicht des BMK interessant und erforschungswürdig erachtet wird. Die Studie soll technisch ausgelegt sein, um festzustellen, was technisch überhaupt denkbar wäre und was bspw. seitens OEM passieren bzw. geliefert werden muss, damit die technische Umsetzung möglich ist. Fokus der Studie zielt jedoch jedenfalls auf Traktionsbatterien ab. Eine Möglichkeit zur Einbindung der Verfasser:innen in der Studie wäre, die Verfasser:innen mit in einen Projekt- und Studienbeirat aufzunehmen zur inhaltlichen bzw. thematischen Steuerung der Studie.

Der Beginn der Studie wird mit frühestens Anfang 2025 geschätzt.

Anmerkung: Die Studie ist das Angebot, in dem das BMK II/1 die Handlungsempfehlung adressieren kann. Sollte die Zielsetzung seitens HE-Verfasser:innen darüber hinausreichen oder inhaltlich abweichen, ist eine Rückmeldung seitens der Verfasser:innen bezüglich des Rahmens und Ziels der HE notwendig und an Plattform-Management zu adressieren.

Handlungsempfehlungen der AG4

086 – Etablieren einer dezidierten Anlaufstelle zum Thema Datenökonomie


 Verfasser:innen: VFT
 Adressat:innen: BMK

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.

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 automotiven 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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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


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

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

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Der „WKW - Leitfaden für das Laden im Mehrparteienwohnbau“ wurde im Herbst 2024 veröffentlicht. Im Leitfaden wurden u.a. rechtliche Themen rundum Eigentum/Genossenschaft/Miete abgebildet, sowie die Varianten Einzel- und Gemeinschaftsanlage. Im Appendix finden sich weiters fünf Beispiele – jeweils 1 Seite lang – mit Referenzblättern für verschiedene Herangehensweisen, welche erfolgreich umgesetzt wurden. Der Leitfaden gibt einen verlässlichen Überblick über die Möglichkeiten in diesem Bereich. 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



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

Adressat:innen: BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Siehe Handlungsempfehlung 054

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



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

Adressat:innen: BMK

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.

CO2-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 Skalen Effekten.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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.

Am 21. Dezember 2023 fand im Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) der erste Roundtable „Wasserstoff im Schwerverkehr“ statt. Die Veranstaltung, organisiert von BMK und der Hydrogen Partnership Austria (HyPA), brachte über 70 Expert:innen aus der Branche zusammen, um den aktuellen Stand der Wasserstofftechnologie zu diskutieren und zukünftige Entwicklungen zu beleuchten. Der zweite Roundtable zu "Wasserstoff im Schwerverkehr" wurde am 16. September 2024 organisiert. Das Webinar widmete sich den Erfahrungen ausgewählter Projekte aus den Programmlinien EBIN und ENIN sowie ZEM. Erfahrungen werden geteilt von Wien Energie, IKEA, Gebrüder Weiss und Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH. Weiters wird kurz auf aktuelle Entwicklungen und Neuigkeiten zu den Rahmenbedingungen für den Einsatz von Wasserstoff im Schwerverkehr eingegangen.

Bezüglich der AFIR fand am 11. Juli 2024 ein Informations-Webinar zu CEF Transport Alternative Fuel Infrastructure Facility (AFIF) statt. Die Aufzeichnung des Webinars kann unter folgendem [Link](#) gefunden werden. Im Rahmen der AFIR (Art. 24 Abs. 1) musste die Europäische Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2024 einen Bericht über die Technologie- und Marktreife schwerer Nutzfahrzeuge vorlegen. Der Bericht berücksichtigt Marktentwicklungen, technologische Fortschritte und technische Spezifikationen. Zudem bewertet die Kommission die Anforderungen an Wasserstofftankstellen (Art. 6) im Hinblick auf Technologie- und Marktentwicklungen, höhere Kapazitäten und Ziele für die Infrastruktur flüssigen Wasserstoffs sowie die Erweiterung der Anforderungen auf das TEN-V-Gesamtnetz. Das Roundtable-Format wird auch zukünftig weitergeführt.

Unmittelbar entsteht die erste Wasserstoffinfrastruktur (für größere Fahrzeuge) über die Förderschienen EBIN und ENIN, dort ist es möglich die Infrastruktur als öffentlich zu deklarieren.

016 - Stärkung des Rechts auf eine Ladestation im Wohnungseigentum



Verfasser:innen: SMATRICS

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMK



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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) in Frage käme und welche Maßnahmen hierfür erforderlich wären. Die Studie wurde 2024 fertiggestellt und veröffentlicht: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/2024-Right2Plug-Manual.pdf> bzw. https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Right2Plug_Ergebnisbericht.pdf

Die Studienautor:innen sind Herry Consult, das Institut für Immobilien, Bauen und Wohnen (IIBW) sowie e7 energy innovation & engineering.

Die Handlungsempfehlung ist somit vorläufig abgeschlossen, die zugrundeliegende Thematik soll weiterführend auf Basis der Studie betrachtet und bearbeitet werden.

018 - Verpflichtung von Gebietskörperschaften und Unternehmen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur



Verfasser:innen: SMATRICS

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMK, AustriaTech/OLÉ



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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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.

Gemeinsam mit BEÖ wird an einer Harmonisierung der EPBD-Interpretation und -Kommunikation insb. für Ladeinfrastruktur im Wohnbau gearbeitet, hier gibt es einen laufenden Parallelprozess, der noch im August fortgesetzt wird. BEÖ arbeitet dabei aktuell Empfehlungen für eine einheitliche Umsetzung über alle Bundesländer hinweg aus und stellt diese nach Fertigstellung den Bundesländern zur Verfügung. Die Plattform ladegrund.at ist seit April 2024 kostenfrei zugänglich.

Im Zuge der Ausarbeitung der E-Mobilitäts-Förderungen 2025 werden punktuell Teile aus der Maßnahme eingearbeitet bzw. diskutiert. Die AustriaTech in ihrer Rolle als OLÉ - Österreichs Leitstelle für Elektromobilität startete im Herbst 2024 mit einer Fokussaktivität für Gemeinden und Regionen – hier werden fokussiert Unterstützungsleistungen und Angebote für Gebietskörperschaften in der Region ausgearbeitet. Gesetzliche Verpflichtungen sind weiterhin nicht vorgesehen.

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



AG 1 AG 2 AG 3 AG 4



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

Adressat:innen: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

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 $\geq 50\text{kW}$ 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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



AG 1 AG 2 AG 3 AG 4



Verfasser:innen: SMATRICS

Adressat:innen: BMK

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.

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 CO₂-Emissionen aus. Andererseits werden bestehende Arbeitsplätze in der Automobilbranche - insbesondere im Fahrzeughandel- durch das gesteigerte Interesse an der E-Mobilität erhalten und ggf. erweitert.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Koordiniert von AustriaTech in der Rolle als OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität wurde 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.

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



Verfasser:innen: SMATRICS

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



Verfasser:innen: SMATRICS

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMK, AustriaTech/OLÉ

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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/punktueller 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 vorallem 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.

1. Projekt mit klimaaktiv mobil – Kommunikationsprozess mit Gemeinden/Kommunen und Regionen. Ziel ist dabei der Aufbau von Kompetenz vor Ort, v.a. in kleineren Gemeinden. Es werden rechtliche Grundbedingungen, Förderungen, Leitfäden gesammelt und klar & neu zugänglich gemacht, was der aktuellste Wissens- und Datenstand ist. Ergebnisse werden voraussichtlich im Februar 2025 zur Verfügung stehen. Die Kommunikation läuft hauptsächlich über die KEM-Manager:innen, aber auch eine Zusammenarbeit mit Energieagenturen ist im Laufe des Projekts gegeben.
2. Prozess zur Entwicklung eines kostenfreien Ladeinfrastruktur-Rechners mit Fokus-Zielgruppe Gemeinde-Vertreter:innen, Regional-Vertreter:innen, lokale Unternehmen, etc. ist mit 07/2024 gestartet und ist nun in Ausarbeitung. Eine erste veröffentlichte Version ist mit Dezember 2024 zu erwarten. Die (Arbeitstitel) planmäßig ausgestellten „Zertifikate“ des Rechners, in denen kompakt sämtliche Zahlen/Daten/Fakten der Gemeinde zu Ladepunkten, Einwohner:innen, etc. dargestellt werden + die Szenario-Berechnung zum nötigen öffentlichen Ladeangebot für den erwarteten Bedarf sollen u.a. als Verhandlungsgrundlage für Gespräche auf kommunaler Ebene zum Ausbau von Ladeinfrastruktur dienen. Eine erweiterte 2.0 Version soll danach als flexibles Tool mit Darstellungen über Gemeinden hinweg möglich machen.

050 – Mobility Hubs



Verfasser:innen: SMATRICS



Adressat:innen: BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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.

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.

In Hinblick auf die Ergänzungen zu den Ausführungen der Richtlinie für Planung, Errichtung und Betrieb von Parkdecks, Park&Ride-Anlagen und Bike&Ride-Anlagen der ÖBB darf angemerkt werden, dass monatlich stattfindende Arbeitsgruppensitzungen zwischen BMK, ÖBB-Infrastruktur AG, den Bundesländern sowie dem Städte- und Gemeindebund stattfinden.

Zur 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 wurde außerdem eine wissenschaftliche Begleitstudie durch die AustriaTech durchgeführt, welche unter anderem mit Standortanalysen und Umfragen gearbeitet hat. Zudem wurde durch die ÖBB-Infrastruktur AG das Projekt Sharing Hub ins Leben gerufen, wo Mindeststandards zum Anbieten von Car-, Bike- und Scooter-Sharing sowie Mikro-ÖV Diensten auf Flächen der ÖBB ausgearbeitet wurden.

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



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



Adressat:innen: ASFINAG, BMK

Detailbeschreibung

Zielsetzung: Vergabekriterium für emissionsfreie Baustelle

Erste Pilotprojekte für emissionsfreie Baustellen wurden 2022 gestartet und sollen weiterentwickelt werden. Wenn es uns 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 CO₂-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 CO₂ neutrale Baustellenabwicklung"
- Einen Ansprechpartner im zuständigen Ministerium identifizieren
- Mittelfristiges Ziel: Anpassung des Vergaberechts (BMJ)

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Die erste Tiefbau-Baustelle der ASFINAG mit angebotenen Zuschlagskriterien „E-Baugeräte“ wurde 2024 abgeschlossen. Im August hat eine Evaluierung stattgefunden. Es wurden vorrangig „kleinere“ E-Baugeräte (Transporter, Baggerlader) eingesetzt – Anteil der E-Baugeräte an gesamten erforderlichen Baugeräte-Einsatz >5% (Gesamtleistung ca. 110.000 kWh). Die Energieversorgung der Baustelleneinrichtung mittels mobiler PV-Anlage hat gut funktioniert, der Energie-Überschuss wurde zum Laden der E-Baugeräte eingesetzt.

Fazit: Bei Großgeräten (z.B. Raupen-/Kettenbagger >2t) sehen wir derzeit keinen Markt. Problematisch ist die Integration des Ladens in den Baubetrieb – die Limits des Einsatzes sind die vorhandene Ladekapazität vor Ort – weil es noch immer eine ortsfeste Energieversorgung zum Laden benötigt – und die Einsatzdauer der E-Baugeräte. Temporäre Batteriespeichersysteme sind zudem sehr teuer. Zukünftig müssen hier andere Konzepte entwickelt werden – bspw. mobile Batteriesysteme für die Baustelle – dies ist eine Notwendigkeit zur weiteren Forcierung der „emissionsfreien“ Baustelle. Resümee: Einsatz von E-Baugeräten aktuell weit hinter den Erwartungen.

Seitens BMK V/7 gibt es keine neuen Entwicklungen, der Entwurf für die Überarbeitung des naBe Aktionsplans wurde mit allen Ressorts abgestimmt und sollte nach wie vor anschließend per MRV beschlossen werden.

052 – Lkw-Rastplätze auf Autobahnen und E-Ladeinfrastruktur



Verfasser:innen: SMATRICS

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: ASFINAG, BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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:

1. Overnight-Charging (vergleichsweise langsames Laden an bisherigen und potentiell neuen Nacht-Parkplätzen am Netz) und
2. 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. Geplant ist, dass die Umsetzung 2026/27 erfolgen soll. Die Skepsis hinsichtlich E-LKW ist nach wie vor hoch, es gibt aber Tendenzen seitens der Frächter, E-LKWs auszuprobieren. Die bereits in Betrieb genommenen LKW-Ladestationen werden bisher kaum durch LKW genutzt.

Welche Schritte sind künftig für diese Handlungsempfehlung in Planung?

Weiterarbeiten an der Ausschreibung. Austausch mit anderen Ländern und der Wirtschaft hinsichtlich Bedarf und Erwartungen. Ausroll-Konzept wird reduziert (Ladepunkte pro Standort) und kontinuierlich beobachtet, wie sich die Nachfrage entwickelt. AFIR ist nach wie vor die rechtlich bindende Vorgabe, die eingehalten werden soll. → Hochlauf verschiebt sich aber tendenziell nach hinten. Bis 2030 alle Rastplätze & Stationen mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet.

053 – E-Retrofit für Kfz



Verfasser:innen: SMATRICS

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Adressat:innen: BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 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. Es wurde auch bereits eine Förderzusage für ein Umrüstungsprojekt im 4. ENIN-Call genehmigt. Dabei wird ein N3-Fahrzeug >18t auf einen Elektroantrieb umgerüstet.

Ab 2024/25 werden diese Umrüstungen auch im Programm EBIN II (Busse) gefördert werden – Details sind derzeit in Ausarbeitung.

056 - Right 2 Plug Gesetzgebung



Verfasser:innen: SMATRICS



Adressat:innen: BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) in Frage käme und welche Maßnahmen hierfür erforderlich wären. Die Studie wurde 2024 fertiggestellt und veröffentlicht: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/2024-Right2Plug-Manual.pdf> bzw. https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Right2Plug_Ergebnisbericht.pdf

Die Studienautor:innen sind Herry Consult, das Institut für Immobilien, Bauen und Wohnen (IIBW) sowie e7 energy innovation & engineering.

Die Handlungsempfehlung ist somit vorläufig abgeschlossen, die zugrundeliegende Thematik soll weiterführend auf Basis der Studie betrachtet und bearbeitet werden.

057 - Rahmenbedingungen für Carsharing verbessern



Verfasser:innen: SMATRICS



Adressat:innen: BMK

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 Ansiedelungsmaßnahmen seitens des Bundes, der Bundesländer und der Stadt, wenn eine Umsetzung von Carsharing Dienstleistungen von Privatunternehmen gewünscht ist.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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 2023 fand mit der Sharing- und Mitfahrveranstaltung des BMK ein erstes Dialogforum statt. Der rechtliche Rahmen befindet sich derzeit in Ausarbeitung, dafür wurde unter anderem am 1. Dezember 2023 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. Im Hinblick auf die Umsetzung der Sharing Strategie wurden von der Austriatech im Auftrag des BMK Daten erhoben und es gab Gespräche mit Stakeholdern und unterschiedlichen Akteuren. Zur Verbesserung des Rechtsrahmens für Carsharing wurden im Frühjahr 2024 mehrere bilaterale Gespräche mit ausgewählten Stakeholdern geführt, welche sicherstellen sollen, dass möglichst praxistaugliche Regelungen geschaffen werden können. Ein Entwurf für die rechtlichen Rahmenbedingungen befindet sich nunmehr in interner Ausarbeitung. Durch die neuen Bestimmungen sollen insbesondere das stationsbasierte Carsharing gestärkt und die Rahmenbedingungen für Carsharing gesamthaft verbessert werden.

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



Verfasser:innen: ÖAMTC ePower, Renault Österreich



Adressat:innen: BMK

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



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



Adressat:innen: AustriaTech, BMK

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 Ladetechnik nicht auf die CO₂-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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Start der Förderperiode E-Mobilitätsoffensive 2024 wurde vollzogen mit Februar 2024 und damit einhergehend die Verpflichtung für die Kommunikationsstandards ModBus und OCPP. In der Handlungsempfehlung wurde angemerkt, dass diese Standards nicht reichen bzw. dass einzelne Teile des Standards spezifiziert werden sollen. Das wurde nun dezidiert nicht aufgenommen, da es im Laufe des Prozesses (trotz Austausch mit Herstellern) nicht möglich war, einen Modus zu finden, der der Forderung entspricht und nicht gleichzeitig einen großen Teil des Markts ausschließt. Es war daher aktuell kein gangbarer Weg zu finden. Das liegt auch an der Motivation, dass im Hochlauf der E-Mobilität ein großer Marktteil nicht ausgeschlossen werden soll. Empfehlung: Bei stärkeren Ladeleistungen soll (>3,7kW) darauf geachtet werden, dass Ladestationen vorbereitet sind, über Schnittstelle leistungsreduzierende Maßnahmen durchführen zu können. Jedoch wird weiterhin nach einer Herangehensweise gesucht, die gangbar ist und die noch klarer die Netzstabilitätsthemen in die (geförderte) Ladeinfrastruktur einbringt. Hängt stark von der technischen Weiterentwicklung der Standards ab und ob es möglich ist, diese spezifischen Keys zu benennen.

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






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

Adressat:innen: BMK

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

 offen
  angenommen
  in Umsetzung

 nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen

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






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

Adressat:innen: BMK

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

 offen
  angenommen
  in Umsetzung

 nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen

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 besprochen, die Handlungsempfehlung gilt damit aber bis auf Weiteres als umgesetzt.

080 – Betrieb einer Ladestation als Nebenrecht in der Gewerbeordnung verankern



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



Adressat:innen: BMAW

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 Gewerbebeanmeldung 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 gewerblichen Betriebsanlagengenehmigung bedarf.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



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



Adressat:innen: BMK, E-Control

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



Verfasser:innen: KEBA, Monta



Adressat:innen: BMK, E-Control

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 marktbasiertere 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 marktbasiertere 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 CO₂-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 marktbasiertere Modelle zur Netzstabilisierung Instrumente, die in anderen Ländern bereits umgesetzt wurden, um Netze zu entlasten; hier fehlen allerdings die entsprechenden Instrumente, um marktbasiertere 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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



Umsetzung der in der Handlungsempfehlung thematisierten Maßnahmen außerhalb AATP:

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

085 – Faire und transparente Bepreisung beim Laden sicherstellen



Verfasser:innen: ASFINAG, Monta, Moon



Adressat:innen: BMK

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 Ladeeinheit (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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung



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



AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

Verfasser:innen: Monta, VFT

Adressat:innen: E-Control, BMK

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.

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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

offen
 angenommen
 in Umsetzung
 nicht angenommen
 Ausarbeitung gestartet
 abgeschlossen

090 – Transformation im kommunalen Bereich vorantreiben



AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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

Adressat:innen: BMK

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 CO₂-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.

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

offen
 angenommen
 in Umsetzung
 nicht angenommen
 Ausarbeitung gestartet
 abgeschlossen

Seitens BMK V/7 gibt es keine neuen Entwicklungen, der Entwurf für die Überarbeitung des naBe Aktionsplans wurde mit allen Ressorts abgestimmt und sollte nach wie vor anschließend per MRV beschlossen werden.

092 – Vereinheitlichung der Genehmigung für Wasserstoff-Tankstellen






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

Adressat:innen: BMAW

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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 H2-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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

 offen
  angenommen
  in Umsetzung

 nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen

093 – Vereinheitlichung der Genehmigung für mobile Wasserstoff-Tankstellen






Verfasser:innen: Hydrofy, Liebherr

Adressat:innen: BMK

AG 1 AG 2 AG 3 AG 4

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

Umsetzungsfortschritt bzw. Begründung der Nicht-Umsetzung

 offen
  angenommen
  in Umsetzung

 nicht angenommen
  Ausarbeitung gestartet
  abgeschlossen



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

 **Bundesministerium**
Arbeit und Wirtschaft