

AATP



Jahresbericht 2022

Austrian Automotive
Transformation Platform

--- Arbeitsweise und erste Ergebnisse ---

Inhaltsverzeichnis

<u>VORWORT</u>	<u>4</u>
<u>1. EINLEITUNG – EIN JAHR AATP</u>	<u>5</u>
<u>2. STRUKTUR UND ARBEITSWEISE</u>	<u>6</u>
2.1 ENTSTEHUNG.....	6
2.2 ZIELE UND AUFTRAG	6
2.3 FACHLICHER FOKUS	8
2.4 STRUKTUR	9
2.5 ARBEITSPROZESS	13
2.6 MITGLIEDER.....	14
2.7 ERFOLGE BEIM AUFBAU DER AATP	16
<u>3. THEMENSONDIERUNG</u>	<u>17</u>
3.1 TRANSFORMATION UND ARBEITSMARKT IM SINNE EINES SOZIAL GERECHTEN ÜBERGANGS (AG 1)	21
3.2 TRANSFORMATION DER FORSCHENDEN UND PRODUZIERENDEN WIRTSCHAFTSBETRIEBE DER ÖSTERREICHISCHEN FAHRZEUGINDUSTRIE (AG 2)	23
3.3 RESILIENTE UNTERNEHMENSLANDSCHAFT ÖSTERREICH (AG 3).....	25
3.4 LADEINFRASTRUKTUR UND E-MOBILITÄTSMARKT ÖSTERREICH (AG 4).....	26
3.5 ERFOLGE DER THEMENSONDIERUNG	27
<u>4. DIE ARBEITSGRUPPEN UND IHRE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN</u>	<u>28</u>
4.1 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AG 1	31
4.2 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AG 2	32
4.3 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AG 3	34
4.4 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AG 4	35
4.5 ERFOLGE DER HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	40
<u>5. DIALOGGRUNDEN</u>	<u>42</u>
5.1 ERFOLGE DES DIALOGFORUMS	44
<u>6. JAHRESVERANSTALTUNG</u>	<u>45</u>
<u>7. AUSBLICK AKTIVITÄTEN 2023</u>	<u>46</u>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übergeordnete Zielsetzungen der Plattform	7
Abbildung 2: Inhaltlicher Fokus.....	8
Abbildung 3: Struktur der AATP.....	9
Abbildung 4: Dimensionen der Mitglieder	10
Abbildung 5: Botschafter:innen-Team	11
Abbildung 6: Mitglieder des Beirats mit Bundesministerin Leonore Gewessler .	12
Abbildung 7: Arbeitsweise der AATP.....	14
Abbildung 8: Mitglieder der AATP	15
Abbildung 9: Ausgangspunkte Sondierungsworkshops.....	18
Abbildung 10: Ergebnisse der Sondierungsarbeitsgruppen	19
Abbildung 11: Übersicht Themen-Arbeitsgruppen	20
Abbildung 12: Vorlage der Handlungsempfehlungen	29
Abbildung 13: Bundesministerin Leonore Gewessler bei der Eröffnung des AATP Dialogforums	42
Abbildung 14: Dialogforum AATP.....	43
Abbildung 15: Plattformleiter Oliver Danninger.....	43
Abbildung 16: Podiumsdiskussion "Success Stories" im Rahmen der Eco-Mobility Konferenz 2022	45

Vorwort

Um Österreichs Ziel, Klimaneutralität bis 2040, zu erreichen, ist der Umbau unseres Mobilitätssystems unerlässlich. Dieser ist zwar bereits voll im Gange – der Anteil der E-Autos auf heimischen Straßen wächst kontinuierlich und Carsharing-Modelle erfreuen sich wachsender Beliebtheit – nach wie vor bleiben jedoch viele CO₂-Einsparungspotenziale ungenutzt. Zu diesen gehören neben der Vermeidung und der Verlagerung auch die Dekarbonisierung und somit Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs.

Die vor einem Jahr ins Leben gerufene „Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP)“ setzt genau hier an: Ihr Ziel ist es, die bevorstehenden und dringend notwendigen Veränderungen unserer Mobilität bestmöglich zu nutzen. Im Sinne des Klimaschutzes, aber auch zur Sicherung heimischer Arbeitsplätze, der Wertschöpfung und für den Standort Österreich. Diese Transformation findet in einer äußerst dynamischen Industrie mit starkem internationalem Wettbewerb und inmitten von zahlreichen Bekenntnissen zum Phase-out der Verbrennertechnologie statt. Um ihr proaktiv zu begegnen, erfordert es einen strukturierten, agilen und antizipativen Ansatz und die Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP) bietet den Stakeholdern genau das.

Die Plattform erlaubt es allen wesentlichen Stakeholdern, diese Transformation aktiv mitzugestalten und lebt von der breiten Beteiligung von Expert:innen aus allen relevanten Sektoren: Dazu gehört neben der österreichischen Automobilindustrie samt ihren vor- und nachgelagerten Branchen auch der Bereich der Lade- und Betankungsinfrastruktur. Der Ausbau dieser Infrastruktur ist entscheidend, um die steigende Nachfrage nach Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu decken und die Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen zu fördern. Sowohl Industrie als auch Infrastruktur sind essenziell für die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende in Österreich.

Die Bilanz nach dem ersten Jahr und die Vielzahl an erarbeiteten Handlungsempfehlungen kann sich bereits sehen lassen. Wir wünschen der AATP alles Gute, um auch in den kommenden Jahren so konstruktiv zusammenzuarbeiten und die Transformation weiterhin gemeinsam zu gestalten und voranzutreiben. Bei allen, die aktiv in den zahlreichen Workshops gearbeitet haben und so zum erfolgreichen Abschluss dieses ersten Jahres beigetragen haben, bedanken wir uns ganz herzlich!

Bernd Vogl



Geschäftsführer des Klima- und Energiefonds

1. Einleitung – ein Jahr AATP

Der Trend hin zu emissionsfreier Mobilität verdeutlicht sich zunehmend. Die Absatzziele für rein elektrische Fahrzeuge haben sich in den letzten Monaten massiv erhöht, während immer mehr Fahrzeughersteller einen Ausstieg aus der Verbrennertechnologie verkünden. Gleichzeitig stimmten Abgeordnete des EU-Parlaments im Juni 2022 für die überarbeiteten CO₂-Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die Teil des Pakets „Fit für 55 in 2030“ sind. Vorbehaltlich einer förmlichen Annahme haben sich die Gesetzgeber auf folgende Ziele geeinigt: Bis 2030 soll eine CO₂-Emissionsreduktion von 55% für neue Pkw und von 50% für neue leichte Nutzfahrzeuge gegenüber den Werten von 2021 erreicht werden. Bis 2035 wird eine CO₂-Emissionsreduktion von 100% in beiden Bereichen angestrebt. Somit wird das Ziel der Emissionsneutralität ab 2035 auch auf EU-Ebene unterstützt.

Damit geht ein enormer Handlungsdruck einher, um auch in den neuen Wertschöpfungsketten Fuß fassen und die nötigen Fachkräfte gewinnen zu können. Auch der Hochlauf an Ladestationen für E-Fahrzeuge (sowohl im privaten als auch im öffentlichen Bereich) führt zu einem Fachkräftebedarf und neuen Geschäftsfeldern sowie Wertschöpfungspotenzialen in der Elektrotechnikbranche.

Um diesen neuartigen Herausforderungen gesamthaft entgegenzutreten, wurde die Austrian Automotive Transformation Platform (AATP) ins Leben gerufen. Die Transformation hin zu emissionsfreien Antrieben (Zero Emission) und dem dafür notwendigen umfangreichen Infrastrukturausbau soll auf diese Weise beschleunigt werden. Neben den sich ergebenden Wertschöpfungspotenzialen sollen auch Schulungs- und Ausbildungsbedarfe gefördert und ausgeweitet werden.

Für diese Aufgabe ist es essenziell, alle wesentlichen Stakeholder aus Wirtschaft, Industrie, Forschung, Interessensvertretung und Verwaltung mit einzubeziehen. Dieser Kreis aus Expert:innen arbeitet gemeinsam an Handlungsempfehlungen zur aktiven Flankierung des Strukturwandels in der Mobilitätswirtschaft.

2. Struktur und Arbeitsweise

2.1 Entstehung

Die Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP) wurde im Rahmen des „Mobilitätsmasterplans 2030 für Österreich“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als innovatives Dialogformat eingerichtet.

Die AATP ist als interagierendes Unternehmens- und Stakeholder-Netzwerk mit thematischem Fokus auf alle wirtschaftsrelevanten Themengebiete rund um die Entwicklungspotenziale in und aus der Elektromobilität zu verstehen und baut u.a. auf den Erkenntnissen der E-MAPP 2-Studie auf, die 2020 von der Fraunhofer Austria Research GmbH, der TU Wien und der Smart Mobility Power GmbH erstellt wurde.

Durch die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Verkehrs sieht sich die Automobil- und Zulieferindustrie mit einem grundlegenden Strukturwandel konfrontiert. Die E-Mobilitätswirtschaft kann als Job- und Wirtschaftsmotor dienen und hohe Chancen für die heimische Automobilindustrie ermöglichen. Auf Basis dieser Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale sowie den damit verbundenen Risiken für die österreichische Automobilindustrie wurde die AATP zur Vernetzung aller involvierten Akteur:innen aufgebaut.

2.2 Ziele und Auftrag

Konzipiert als Arbeitsplattform, ist es das Ziel der AATP, dass fachspezifische Expert:innen aus freiwillig partizipierenden, relevanten Unternehmen Handlungsempfehlungen und Maßnahmen entwickeln, um die Potenzialfelder der Wertschöpfungskette Elektromobilität zu heben und den dadurch entstehenden Herausforderungen bestmöglich zu begegnen.

Die Ziele der AATP lassen sich in eine strategische und in eine operative Ebene unterteilen (vgl. Abb. 1).

Strategische Zielebene:



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



Operative Zielebene:



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

Abbildung 1: Übergeordnete Zielsetzungen der Plattform

Auf der strategischen Ebene liegt der Fokus vor allem darauf, die Chancen zu nutzen, die durch den Strukturwandel entstehen. Dieser kann einerseits genutzt werden, um dem Klimawandel proaktiv zu begegnen. Andererseits ergeben sich durch die Transformation auch zusätzliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungspotenziale, die es zu heben gilt. Gleichzeitig ist es von großer Bedeutung, bestehende Arbeitsplätze in der Automobilindustrie bzw. in den vor- und nachgelagerten Branchen zu halten und – wenn möglich – sogar auszubauen.

Auf operativer Ebene werden in der AATP konkrete Handlungsempfehlungen zur aktiven Flankierung des Strukturwandels erarbeitet. Diese adressieren bewusst unterschiedliche Themenbereiche. Die potenziellen Adressat:innen jener Maßnahmen reichen von der Politik über Unternehmen bis hin zu Sozialpartner:innen und der Forschung. Auf Basis der Umsetzung der Handlungsempfehlungen sollen aktiv die nächsten Schritte für den Strukturwandel und die Mobilitätswende gesetzt werden.

Zum Erreichen dieser Ziele wird das kollektive Wissen der Mitglieder in interdisziplinären Arbeitsgruppen genutzt, um den Wandel voranzutreiben. Durch den agilen und kollaborativen Plattformansatz und die flexible Besetzung der Arbeitsgruppen durch den konstanten Pool an AATP-Mitgliedern können detaillierte Handlungsempfehlungen erarbeitet werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist nicht Teil der AATP, jedoch wird die Umsetzung durch das Plattform-Management vorbereitet und in Form eines Monitoring-Prozesses begleitet.

2.3 Fachlicher Fokus

Die AATP betrachtet die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität. Dazu zählen sowohl das Fahrzeug per se als auch die dazugehörige Ladeinfrastruktur und jegliche Dienstleistungen im E-Fahrzeugökosystem.

Es werden vorwiegend batterie- sowie marktrelevante wasserstoffelektrische Mobilität betrachtet. Hybride Antriebe sowie regenerative Treibstoffe für Verbrennungsmotoren und deren Antriebstechnologien liegen außerhalb des Fokus der AATP. Primärenergieerzeugung wird im Sinne der inhaltlichen Fokussierung nicht betrachtet.

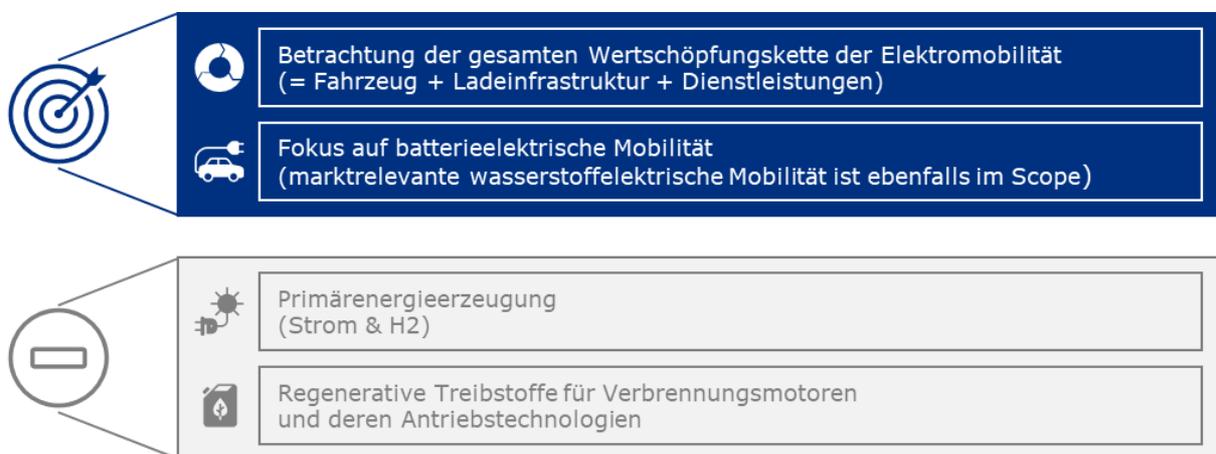


Abbildung 2: Inhaltlicher Fokus

2.4 Struktur

Die Mitglieder der AATP sind in drei Gruppen unterteilt: steuernde, gestaltende sowie umsetzende Stakeholder.

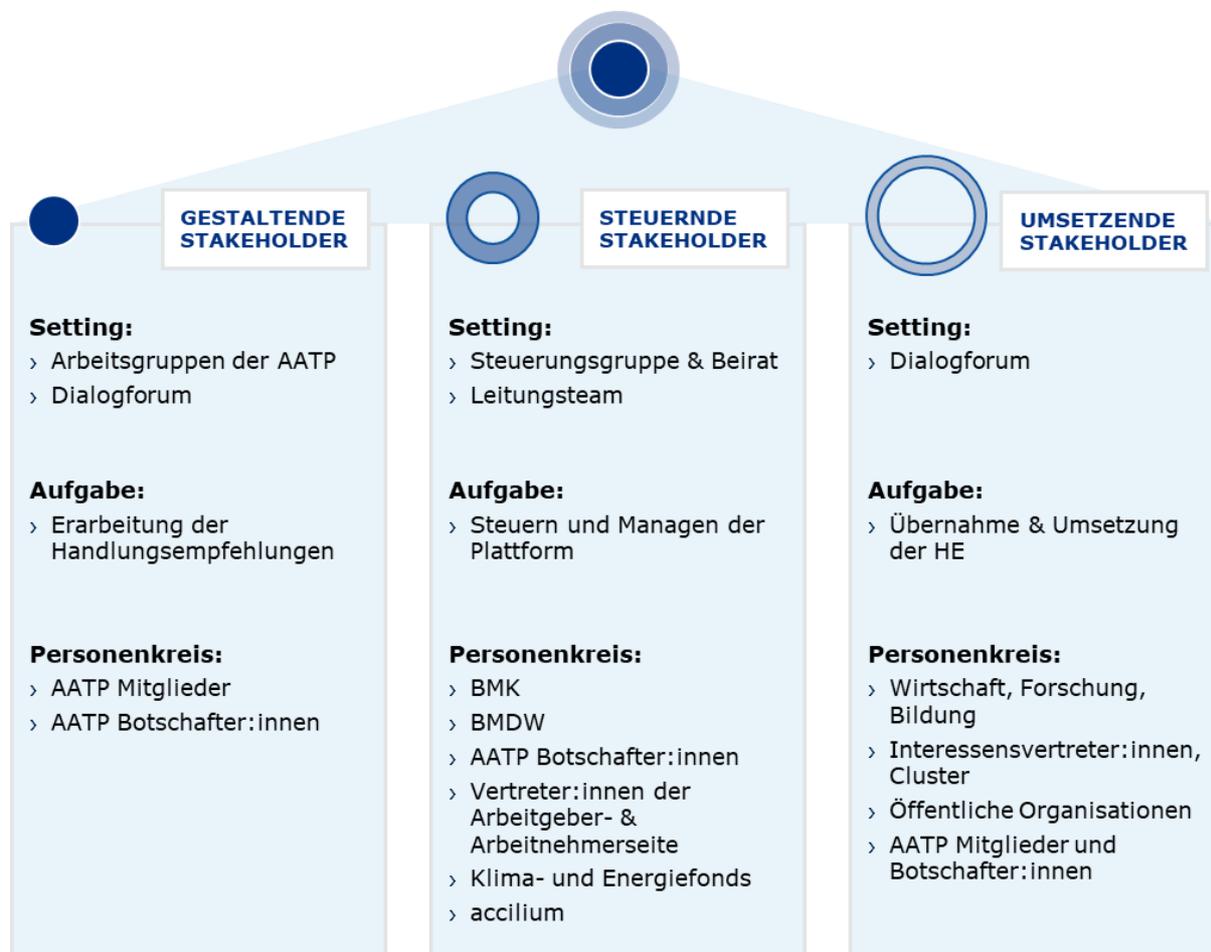


Abbildung 3: Struktur der AATP

Gestaltende Stakeholder

Als gestaltende Stakeholder werden die AATP-Mitglieder bezeichnet. Sie sind das Herzstück der AATP und bestehen aus Vertreter:innen aus Industrie, Politik, Forschung und anderen Enabler:innen. Hauptaufgabe der AATP-Mitglieder ist es, gemeinsam in fachlich fokussierten Arbeitsgruppen einen Katalog an Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

Die Besetzungslogik basiert auf einer Architekturmatrix in drei Dimensionen, die jeweils möglichst gleichermaßen berücksichtigt werden (vgl. Abb. 4):

1. Wertschöpfungssektor bzw. Branchenzugehörigkeit der Organisation
2. Persönliche Fachkompetenz innerhalb der Organisation
3. Enabler:innen und Interessenvertreter:innen

Für die Arbeit der AATP ist es essenziell, dass eine möglichst große Repräsentanz aller drei Dimensionen gegeben ist. Neben der Einbindung von Organisationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette wird somit auch die persönliche Fachkompetenz differenziert betrachtet, sodass auch in diesem Feld verschiedene Perspektiven eingebracht werden können. Schlussendlich werden über die dritte Dimension auch Enabler:innen und Interessenvertreter:innen mit in die Plattform eingebunden. Diese Vielfältigkeit gewährleistet, dass eine mehrperspektivische und somit möglichst sachliche Betrachtung der relevanten Themen erfolgt.

		Dimension 1: Unternehmen in den Wertschöpfungssektoren			Dimension 3: Enabler und Interessenvertreter:innen			
		Fahrzeug- & Zulieferindustrie	Ladeinfrastruktur-industrie	Betrieb u. Service-dienstleistungen im E-Fahrzeugsystem	Struktur- u. Beschäftigungs-politik	Ausbildung, Qualifizierung, Forschung	Interessens-vertreter:innen	Cluster u. Wirtschafts-agenturen
Dimension 2: Fachliche Kompetenz in der Organisation	Forschung & Entwicklung							
	Human Ressource							
	Produktion inkl. Fertigungs-anlagen							
	Vertrieb & Marketing							

Abbildung 4: Dimensionen der Mitglieder

AATP-Botschafter:innen

Das Team an AATP-Botschafter:innen arbeitet ebenfalls aktiv in den Arbeitsgruppen mit. Darüber hinaus agieren die derzeit sieben Botschafter:innen auch als Repräsentant:innen der AATP und sind das „Gesicht nach außen“. Somit bringen sie einerseits ihre fachliche Expertise in die AATP ein und fungieren gleichzeitig als Multiplikator:innen sowohl über die verschiedenen AATP-Kommunikationskanäle als auch bei verschiedenen Präsenzveranstaltungen. Die aktuelle Besetzung des Kreises an Botschafter:innen kann Abb. 5 entnommen werden.



Abbildung 5: Botschafter:innen-Team

Steuernde Stakeholder

Die AATP wird von drei verschiedenen Gremien gemanagt, die im Folgenden näher beleuchtet werden.

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 accilium.

Steuerungsgruppe

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

Beirat

Der Beirat ist die dritte 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. Weiters kann der Beirat – bei Erreichen einer einfachen Mehrheit – Empfehlungen an die Steuerungsgruppe aussprechen, gewisse Themenfelder oder Handlungsempfehlungen nicht weiter zu verfolgen. Hierfür bedarf es jedenfalls schwerwiegender Einwände sowie einer entsprechenden Begründung zur Ablehnung.

Aktuell sind 21 Personen Mitglieder des Beirats. Stimmberechtigt sind alle Bot-schafter:innen (vgl. Abb. 5) sowie jeweils zwei Vertreter:innen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite. Nicht stimmberechtigt im Beirat sind die Mitglieder des Klima- und Energiefonds und der Ministerien.



Credit: Klima- und Energiefonds/APA-Fotoservice/Tesarek

Abbildung 6: Mitglieder des Beirats mit Bundesministerin Leonore Gewessler

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.

Der Personenkreis der umsetzenden Stakeholder im ersten Zyklus der AATP hat sich primär auf Vertreter:innen der Ministerien (primär BMAW und BMK) sowie auf Cluster-Organisationen konzentriert.

2.5 Arbeitsprozess

Um die Bearbeitung stets aktueller Themen zu gewährleisten, wurde die AATP als iterativer Prozess aufgesetzt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die zu bearbeitenden Themen stets aktuell sind. Der grundlegende Arbeitsprozess ist jedes Jahres identisch, wird jedoch im Sinne des agilen Setups der Plattform konstant weiterentwickelt und optimiert.

Im ersten Quartal des Jahres werden die potenziell zu bearbeitenden Themenfelder gesammelt, konkretisiert und priorisiert. Diese Themenfelder sind die Basis für die Erarbeitung der Handlungsempfehlungen im weiteren Arbeitsprozess.

Nach der Erarbeitung und Priorisierung der Themenfelder folgt die Ausarbeitung der konkreten Handlungsempfehlungen. Hier wird sowohl eine organisationsübergreifende Ausarbeitung im Workshop-Setting ermöglicht als auch die organisationsinterne Abstimmung und Einreichung der Handlungsempfehlungen im Nachgang.

Nach der vorläufigen Fertigstellung werden die Handlungsempfehlungen allen Mitgliedern der AATP zur Verfügung gestellt. An dieser Stelle wird es den Mitgliedern ermöglicht, etwaigen Dissens gegenüber anderen Maßnahmen einzubringen. Dies ist besonders hervorzuheben, da rein konsensuale Handlungsempfehlungen aufgrund der Größe der Plattform und der damit einhergehenden Heterogenität der Teilnehmer:innen unrealistisch sind bzw. an verschiedenen Stellen den Arbeitsprozess einschränken oder verlangsamen würden. Aus diesem Grund wird begründeter Dissens entsprechend zugelassen und dokumentiert. Hier können beispielsweise Stellungnahmen hinsichtlich Umsetzbarkeit, Sinnhaftigkeit oder auch inhaltliche Anmerkungen eingebracht werden.

Seitens des Plattform-Managements wird versucht, mit gezielten Dialogen zwischen den Ersteller:innen der Handlungsempfehlungen und den Dissensgebern den Dissens aufzulösen, indem leichte Anpassungen vorgenommen werden oder etwaige Bedenken durch eine detailliertere Erklärung aufgelöst werden. Schlussendlich entsteht ein bewerteter und abgestimmter Katalog an Handlungsempfehlungen, mit dem die nächsten Schritte in Richtung Umsetzung getätigt werden können.

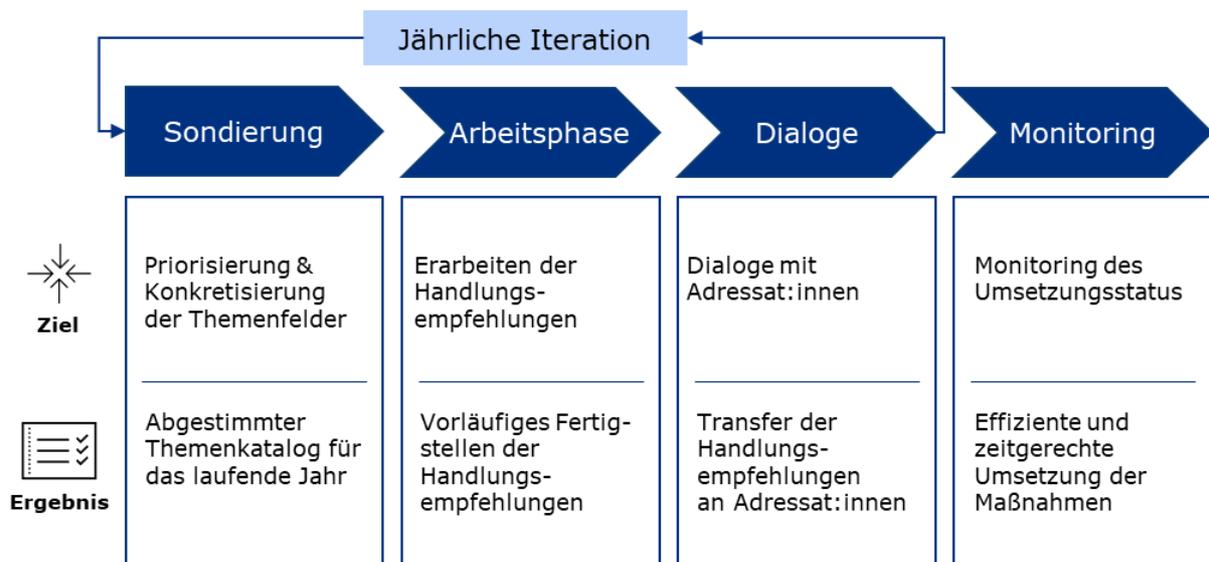


Abbildung 7: Arbeitsweise der AATP

Das Dialogforum ist schließlich der Termin, in dem die abgestimmten Handlungsempfehlungen von den jeweiligen Ersteller:innen den potenziellen Adressat:innen vorgestellt werden. Im Vordergrund steht hier, ein gemeinsames Verständnis hinsichtlich der Zielsetzung der Maßnahmen herzustellen und zu identifizieren, in wessen Verantwortung eine potenzielle Umsetzung läge. Im Idealfall werden Handlungsempfehlungen von den Adressat:innen für weitere interne Abstimmungen und einen potenziellen Umsetzungsstart mitgenommen.

Ab diesem Zeitpunkt startet zudem ein Monitoring-Prozess seitens des Plattform-Managements. Dieser hat einerseits zum Ziel, die Umsetzung der Handlungsempfehlungen zu treiben und dient andererseits auch dazu, Transparenz innerhalb der AATP über die Umsetzungsstände zu schaffen und die Ergebnisse in die Themenfindung für das nächste Jahr einzubeziehen.

2.6 Mitglieder

Aktuell sind über 50 Organisationen Teil der Plattform. Vertreten werden diese durch ca. 100 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. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit für die Mitglieder, sich gegenseitig die Notwendigkeit der Anpassung zu vermitteln und voneinander zu lernen.



Abbildung 8: Mitglieder der AATP

Bewerbungsprozess

Es gibt mehrere Möglichkeiten, AATP-Mitglied zu werden. So ist es möglich, sich über die Homepage oder per Mail zu bewerben. Weiters sind auch eine Empfehlung und Nominierung durch diverse Parteien möglich. So können beispielsweise aktive Mitglieder (z. B. Kolleg:innen aus derselben Organisation oder auch Personen aus anderen Firmen) neue Mitglieder nominieren. Sozialpartner:innen und die Plattformbetreiber:innen haben ebenfalls die Möglichkeit, weitere geeignete Personen vorzuschlagen.

Die Auswahlkriterien für die Plattformleitung sind neben der inhaltlichen Expertise vor allem eine Ausgewogenheit in der Repräsentanz entlang der Wertschöpfungskette und die Mitgliederzahl in den jeweiligen Dimensionen.

2.7 Erfolge beim Aufbau der AATP



KERNERGEBNISSE BEIM AUFBAU DER AATP



Breite und Tiefe der Mitglieder

- Alle relevanten Sektoren der Wertschöpfungskette (Fahrzeug- und Zulieferindustrie, Ladeinfrastrukturindustrie und Betrieb- sowie Servicedienstleistungen im E-Fahrzeugökosystem) sind in die Plattform eingebunden.
- Es wirken gleichermaßen Konzerne und KMU mit, sodass ein ganzheitlicher Blick auf die Transformation gewährt wird.
- Gleichzeitig bringen auch die Teilnehmer:innen unterschiedliche Fachkompetenzen mit. So wurde explizit ein ausgeglichener Mix aus Vertreter:innen aus Forschung & Entwicklung, Human Ressource, Produktion, Vertrieb & Marketing sowie Strategie & Geschäftsführung angestrebt.

Agiles Zusammenarbeitsmodell

Etwaige Herausforderungen konnten durch schnelle Anpassungen der Plattform sichergestellt werden.

Neutrale Plattformorganisation

Die neutrale Plattformorganisation gewährleistet, dass die Grundziele der AATP und keine Einzelinteressen verfolgt werden.

Ergebnisorientiertes Setup

Das Zusammenarbeitsmodell ermöglicht das gemeinsame Arbeiten trotz der teilweise sehr heterogenen Interessensgruppen. Hier wurde durch die Arbeitsgruppen sowie dem gezielten Zulassen von Dissens eine tragfähige Struktur geschaffen.

3. Themensondierung

Zu Beginn des Arbeitszyklus der AATP sind die sogenannten Sondierungsarbeitsgruppen ausgesuchte Arbeitskreise, die sich mit der Ausgestaltung der inhaltlichen Stoßrichtung der AATP befassen. Auf Basis der sehr hohen Resonanz und zur Sicherstellung der Produktivität und Qualität fanden insgesamt vier inhaltlich identische Sondierungsarbeitsgruppen statt. Die Sitzungen wurden mit gestaltenden Stakeholdern aus Konzernen, KMU, Verwaltung, Vertreter:innen der Arbeitgeber:innen- (Fachverbände & Industriellenvereinigung) sowie der Arbeitnehmer:innenseite (Arbeiterkammer & Österreichischer Gewerkschaftsbund) besetzt.

Zielsetzung

Die wesentliche Zielsetzung der Sondierungsarbeitsgruppen war es, den Themenkatalog für die weitere Bearbeitung im Zuge des agilen Plattformmodells für die AATP zu erarbeiten. Da die Transition in Richtung Elektromobilität eine thematisch sehr umfassende ist, sind die durch die gestaltenden Stakeholder zu bearbeitenden Themen vielfältig und divers. Um sicherzustellen, dass an den wesentlichen und einflussreichen Hebeln hin zu einer erfolgreichen Transition gearbeitet wird, wurden die Sondierungsarbeitsgruppen als erstes Arbeitsgremium im Zyklus der AATP etabliert.

Neben der Ausarbeitung des Themenkatalogs verfolgen die Sondierungsarbeitsgruppen zwei weitere wesentliche Ziele. Zum einen wurde ein erstes Kennenlernen der gestaltenden Stakeholder initiiert, welche in weiterer Folge in Form der Themen-Arbeitsgruppen zusammengearbeitet haben. Zum anderen bestand die Möglichkeit, zu Beginn des Arbeitsprozesses detailliertes Feedback zum agilen Plattformmodell der AATP zu geben. Durch die Konzeption als dynamisches Plattformmodell wurden die eingegangenen Rückmeldungen zur kontinuierlichen Verbesserung der AATP berücksichtigt.

Erarbeitung der Themenfelder

Als Basis für die Bearbeitung des Themenkatalogs wurden zwei wesentliche Quellen herangezogen. Als wesentlicher Input dienten die Erkenntnisse aus der durch das BMK beauftragten E-MAPP 2-Studie, welche sich mit den Wertschöpfungspotenzialen sowie den Qualifizierungsbedarfen in Österreich im Zuge der Elektromobilität befasste. Darüber hinaus wurde in der Auftaktveranstaltung der AATP im November 2021 dazu aufgerufen, per Online-Umfrage relevante Themenfelder für die AATP zu nennen (vgl. Abb. 9).



Abbildung 9: Ausgangspunkte Sondierworkshops

Auf Basis dieser Vorarbeit wurde die inhaltliche Arbeit an den Themenfeldern begonnen. Als Ergebnis dieser Diskussionen entstand ein weiterentwickelter Themenkatalog, der in weiterer Folge durch das Plattform-Management aufbereitet und konsolidiert wurde. Bei der Bearbeitung der Themenfelder wurde dabei stets ein Augenmerk daraufgelegt, dass die inhaltlichen Leitplanken der AATP eingehalten werden, ebenso wie darauf, dass die Meinung der gesamten Gruppe passend widerspiegelt wurde. Wichtig ist hierbei auch zu betonen, dass ein Dissens zu den Themenfeldern und deren Inhalten zugelassen wurde und transparent für alle Mitglieder einsehbar ist.

Bewertung der Themenfelder

Auf Basis der im vorigen Kapitel skizzierten Arbeitsweise wurde im Nachgang an die Sondierworkshops dazu aufgerufen, die gemeinsam erarbeiteten Inhalte individuell zu bewerten. Um die Vielfalt der Themen zielgerichtet abzuarbeiten, wurde dazu eine Bewertung entlang der Kategorien a) Themenfeld ist relevant für das eigene Unternehmen/Organisation und b) Themenfeld ist relevant für die Wertschöpfung Elektromobilität in Österreich vorgenommen.

Das Ergebnis lässt sich Abbildung 10 entnehmen, wobei insbesondere die politisch-rechtlichen Rahmenbedingungen, Weiterbildung und Schulung von Mitarbeitenden sowie Unternehmensstrategie und Wertschöpfung als Top-Themen identifiziert wurden.



Methodik

- Es wurden insgesamt **vier Sondierungs-Workshops** mit **ca. 40 Teilnehmer:innen** durchgeführt.
- Alle TeilnehmerInnen wurden gebeten, die für die AATP identifizierten relevanten **Themenfelder** von 1 (nicht wichtig) bis 10 (sehr wichtig) **zu bewerten**.
- Die Themenfelder wurden anhand **der beiden Dimensionen bewertet:**
a) relevant für die eigene Organisation und
b) relevant für die Wertschöpfung Elektromobilität in Österreich
- Die Ergebnisse wurden **konsolidiert** und **je Themenfeld entlang beider Dimensionen ausgewertet**.



Höchste Prioritäten

- Die Themenfelder mit den **höchsten Bewertungen** waren
1. Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen **(8.52)**
 2. Weiterbildung und Schulung von MitarbeiterInnen **(8.15)**
 3. Unternehmensstrategie und Wertschöpfung **(7.8)**



Niedrigste Prioritäten

- Die Themenfelder mit den **niedrigsten Bewertungen** waren
1. Zugang zu Fachpersonal aus Drittstaaten **(5.97)**
 2. Neue Mobilitätsdienstleistungen **(6.17)**
 3. KMU-Kooperationen und Netzwerke **(6.61)**

Abbildung 10: Ergebnisse der Sondierungsarbeitsgruppen

Nachdem jede:r Teilnehmer:in der Sondierungsarbeitsgruppen die Möglichkeit hatte, eine individuelle Bewertung zu den jeweiligen Themenfeldern abzugeben, wurden die Ergebnisse bei der Finalisierung des Themenkatalogs berücksichtigt. Als finales Arbeitsergebnis der Sondierungsphase wurde der Themenkatalog verabschiedet und durch Beirat und Steuerungsgruppe bestätigt.

Auf Basis der gemeinschaftlich definierten Themenfelder wurden in einem nächsten Schritt vier thematische Arbeitsgruppen definiert, die jeweils mit Fachexpert:innen entlang der Wertschöpfungskette besetzt wurden (vgl. Abb. 11). Die genauen Themenfelder jeder Arbeitsgruppe sind auf den Folgeseiten ersichtlich. Die erarbeiteten Handlungsempfehlungen der einzelnen Arbeitsgruppen werden ferner in Kapitel 5 beschrieben.

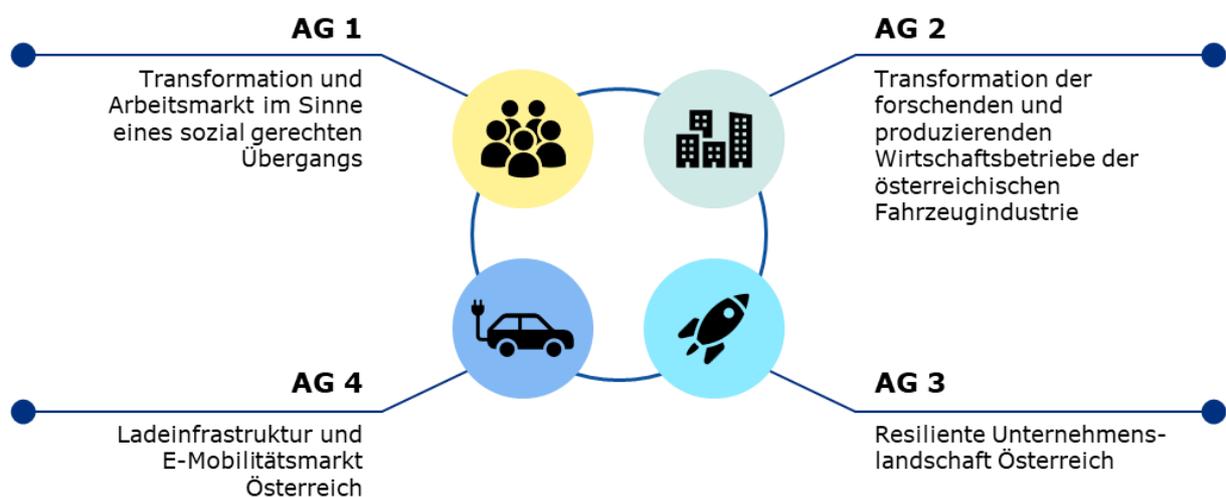


Abbildung 11: Übersicht Themen-Arbeitsgruppen

3.1 Transformation und Arbeitsmarkt im Sinne eines sozial gerechten Übergangs (AG 1)

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

Der Themenkatalog für AG 1 lautete demnach wie folgt:



Transformation und Arbeitsmarkt im Sinne eines sozial gerechten Übergangs

I. Lehrberufe für die Elektromobilität

1. Lehrberufe aufwerten und attraktiver gestalten
2. Bedeutsame Berufe für die Elektromobilität stärken
3. Erarbeiten von qualitativ hochwertigen und gut bezahlten Jobs

II. Universitäre Ausbildung

1. Studieninhalten/Studiengängen adaptieren und ggf. neu schaffen
2. Einsatz von Technologie in universitärer Ausbildung erhöhen

III. Schulausbildung

1. Praxisbezug in der schulischen Ausbildung erhöhen
2. Digitale Kompetenzen vermitteln

IV. Arbeitsmarkt „Elektromobilität“

1. Attraktivität des Berufsfeldes Elektromobilität hervorheben
2. Berufswandler:innen unterstützen

V. Attraktive und lebensstandardsichernde Weiterbildung und Schulung von Mitarbeiter:innen und jenen, die aufgrund der Transformation ihren Job verlieren

1. Qualifizierungsförderung und Inhalte zugänglich machen
2. Weiterbildung und Umschulung für alle Arbeitenden erleichtern
3. Erarbeitung von Modellen, die eine gute finanzielle Absicherung während der Qualifizierung sicherstellen

VI. Zugang zu Fachpersonal

1. Zusammenarbeit mit ausländischen Studierenden vertiefen
2. Arbeitspolitische Rahmenbedingungen prüfen

VII. Rahmenbedingungen für sozial gerechte Transformation

1. Schaffung von Rahmenbedingungen, um eine sozial gerechte Transformation der Automobilindustrie zu ermöglichen.
2. Konzeptionierung einer Überleitung in "neue" Branchen, die gewährleistet, dass die Qualität der Arbeitsplätze, insbesondere im Hinblick auf Qualifikation, Arbeitsbedingungen und Entgelt aufrecht erhalten oder verbessert wird

3.2 Transformation der forschenden und produzierenden Wirtschaftsbetriebe der österreichischen Fahrzeugindustrie (AG 2)

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



Transformation der forschenden und produzierenden Wirtschaftsbetriebe der österreichischen Fahrzeugindustrie

I. Forschung, Entwicklung und Produktion

1. Entwicklungstools, Produktionstechnologien und -anlagen für alle Arten von voll- und teilelektrifizierten Antrieben (inkl. Wasserstofftechnologie) sowie auch Gesamtfahrzeug (Simulationstechniken, Mess- und Prüftechniken inkl. End-of-Line-Testing, Fertigungsmaschinen, Produktionsanlagen und deren Automatisierung)
2. Entwicklung der Wasserstoff- und E-Fahrzeugtechnologie in Österreich sowie der dazugehörigen Fertigungstechnologien
3. Ansiedlungsfaktoren in der Wertschöpfungskette Produktion und Assembling, insbesondere auch im Bereich Wasserstoff
4. Erhebung und Nutzung des Potentials teilelektrischer Antriebe für die Dekarbonisierung im Kontext der europäischen Vorgaben*
5. Neue Produkte mit alternativem Antrieb: Produktpotentiale für sämtliche Fahrzeuge im Bereich PKW, NFZ, Busse, Traktoren und andere off-Road-Fahrzeuge sowie 2-Räder heben
6. Langfristige, planbare und in ausreichender Höhe dotierte Programme zur Forschungsförderung für sämtliche Bereiche der E-Mobilität, um Produkt und Fertigungstechnologien zu unterstützen.
7. Neue Digitalisierungsprodukte für autonomes Fahren, Fahrsicherheit, effiziente Mobilität, etc.
8. Auf- und Ausbau der Förderfähigkeit der Erprobung von alternativen Antrieben, automatisierten Fahranwendungen und deren Demonstrator-Fahrzeugen
9. Identifikation Evaluierungs- und Weiterentwicklungsbedarf bestehender nationaler Forschungs- und Förderprogramme

II. Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen

1. Regulatorische Vorgaben im Tempo der Industrie, um die Transformation in adäquater Geschwindigkeit und wirksam zu begleiten
2. Informationspolitik und Transparenz bzgl. Regulatorien intensivieren
3. Adaption europäischer Förderrichtlinien für Unterstützung der Transformation der Produktionsbetriebe erwirken (Beihilfenrecht)
4. Erhebung und Nutzung des Potentials von Einnahmen aus Brückentechnologien für die Finanzierung der Transformation im Kontext der europäischen Vorgaben*
5. Längerfristige Lenkung der Industrie- und Forschungspolitik bzw. -strategie zur Sicherung und zum Ausbau der Wertschöpfung der österr. Fahrzeug- und Zulieferindustrie
6. Schaffung eines europäischen Marktes, Einklang mit EU-Zielen anstreben
7. Steuerrechtliche Rahmenbedingungen zur Unterstützung der Unternehmen bei Transformationsmaßnahmen prüfen
8. Rolle und Potentiale der einzelnen Gebietskörperschaften zur Unterstützung der Transformation identifizieren (u. a. als Fördergeber aber auch Eigentümer öffentlicher Gebäude)

III. Prüfung und Hebung des Potenzials von Investitionsförderungen im Kontext der Transformation zur Forcierung von Standortsicherung und Wettbewerbsfähigkeit

1. Schaffung eines Transformationsmaßnahmenpakets, um die Transformation zu unterstützen.
2. Förderfähigkeit der Umstellung und Errichtung von Fertigungsanlagen zur Produktion von alternativen Antrieben, um Produktion und Beschäftigung in Österreich halten zu können.
3. Investitionsförderungen für das große gesellschaftliche Ziel (Transformation) schaffen

IV. Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Produktion

1. Nachhaltige Lieferketten aufbauen
2. Klimaneutrale Produktion priorisieren und Förderungen schaffen

3.3 Resiliente Unternehmenslandschaft Österreich (AG 3)

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



Resiliente Unternehmenslandschaft Österreich

I. Kooperationen und Netzwerke

1. Plattformen und Netzwerke nutzen
2. Kooperationsmodelle forcieren
3. Regionale Lieferketten stärken

II. Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft

1. Zusammenspiel von Forschung und Wirtschaft verstärken
2. Einbindung Forschungsergebnisse erhöhen
3. Produktentwicklung im Kontext Elektromobilität ausbauen
4. Europäische Fördermechanismen nutzen

III. Unternehmensstrategie und Wertschöpfung

1. Transformation und Strukturwandel nutzen
2. Kernkompetenzen für Unternehmen im Rahmen des Strukturwandels ausarbeiten
3. Repositionierung und Adaption des Leistungsangebots der Unternehmen unterstützen (neue Geschäftsmodelle)
4. Orientierung am Europäischen/Globalen Markt sicherstellen

IV. Gesamtstrategie österreichische Wirtschaftsaurichtung

1. Zukunftsfähige Wertschöpfungspotenziale ermitteln und abschätzen (Einbettung in Industrie- und verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Konzepte auf Bund- und Länderebene)
2. Anschlussfähigkeit und Synergie zu anderen Strategien sicherstellen
3. Identifikation von Investitionsnotwendigkeiten der öffentlichen Hand
4. Standortbestimmung der Rolle der öffentlichen Hand als strategischer Eigentümer

3.4 Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsmarkt Österreich (AG 4)

Die vierte Arbeitsgruppe fokussierte sich auf sowohl auf Ladeinfrastruktur als auch gesamthaft auf den österreichischen E-Mobilitätsmarkt.

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



Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsmarkt Österreich

I. Direkte und indirekte Wertschöpfungspotentiale aus der Elektromobilität

1. Direkte und indirekte Wertschöpfungspotentiale und deren Förderung ermitteln
2. Neue Geschäftsmodelle rund um das E-Mobilitäts-Ökosystem beschleunigen
3. Ansiedlungsfaktoren in der Wertschöpfungskette der E-Mobilität evaluieren und attraktivieren

II. Neue Produkte und Mobilitätsdienstleistungen

1. Elektrifizierte Fahrzeuge im vernetzten Mobilitäts-Ökosystem priorisieren

III. Kriterien für Lade- und H2-Infrastruktur

1. Errichtung von Betrieb und Nutzung von Ladeanlagen (öffentlich, halb-öffentlich & privat) erleichtern
2. Netzdienliches Laden und Smart Charging realisieren
3. Ausrollung einer öffentlichen Wasserstoffinfrastruktur evaluieren
4. Laden am Arbeitsplatz forcieren

IV. Förderung von Ladeinfrastruktur

1. Ladeinfrastrukturförderung im öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Raum weiterentwickeln
2. Technologieneutrale Nachfrage nach netzverträglichen Ladeanlagen forcieren
3. Verknüpfung Ladeinfrastruktur mit Flottenzielen sicherstellen
4. Anreize für Netzbetreiber schaffen

3.5 Erfolge der Themensondierung



KERNERGEBNISSE DER THEMENSONDIERUNG



Breite der Themenfelder

- Es wurden 19 zu bearbeitende Themenfelder erstellt und in vier Themen-Arbeitsgruppen aufgeteilt. Diese sind die Basis für die kollektive Erarbeitung der Handlungsempfehlungen.
- Durch die erarbeiteten Themenfelder wurden alle übergeordneten Ziele der AATP adressiert und die Wertschöpfungskette gesamthaft abgebildet.
- Der Themenkatalog wurde in mehreren Iterationen angepasst, sodass dieser die verschiedenen Perspektiven der Wertschöpfungskette abbildet und somit alle AATP Mitglieder betrifft.



Umsetzungsorientierung des Themenkatalogs

- Die Themenfelder wurden direkt von den in der Transformation involvierten Akteur:innen erarbeitet. Auf diese Weise wurde ein praxis- und umsetzungsorientierter Themenkatalog sichergestellt.
- Die Interessen der teilnehmenden Organisationen wurden ausgewogen und verhältnismäßig berücksichtigt.

4. Die Arbeitsgruppen und ihre Handlungsempfehlungen

Nachdem in der vorangegangenen Themensondierungsphase die Themenfelder für den ersten AATP-Zyklus definiert und vier Arbeitsgruppen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten gegründet wurden, wurden je Arbeitsgruppe zwei Workshops durchgeführt. Zwischen den beiden Workshops wurde eine individuelle Zwischenarbeitsphase für die Mitglieder eingerichtet.

Zielsetzung

Um der bevorstehenden Transformation ganzheitlich entgegenzutreten zu können, bedarf es zwischen den betroffenen Stakeholdern abgestimmte Maßnahmen. Zielsetzung der Themen-Arbeitsgruppen war es daher zunächst, abgestimmte Handlungsempfehlungen zu den vorab definierten Themenfeldern zu erarbeiten und ein gemeinsames Verständnis zum weiteren Vorgehen zu schaffen.

Die Zwischenarbeitsphase diente den Mitgliedern v. a. zur individuellen bzw. organisationsinternen Erarbeitung weiterer Handlungsempfehlungen zwischen den Arbeitsgruppen.

Die zweite Runde der Arbeitsgruppen diente der Strukturierung und Bewertung der Handlungsempfehlungen sowie der Dokumentation von auftretendem Dissens, sofern Organisationen vereinzelte Handlungsempfehlungen nicht mittragen konnten. Das Ergebnis waren fertig vorbereitete Handlungsempfehlung zur Übergabe an potenziellen Adressat:innen im Dialogforum (vgl. Kapitel 5).

Arbeitsprozess

Auf Basis einer strukturierten Vorlage wurden für jede Handlungsempfehlung folgende Details erarbeitet (vgl. Abb. 12):

- Detailbeschreibung der Handlungsempfehlung
- Beitrag der Handlungsempfehlung zu den AATP-Zielen
- Zielgruppe der Handlungsempfehlung
- Empfehlung für den frühesten Umsetzungsbeginn
- Adressat:in der Handlungsempfehlung
- Konkrete Dialogpartner:innen für die potenzielle Umsetzung

ID - Name der Handlungsempfehlung (Formulierung als Ziel: Was soll erreicht werden?)

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

Themenfeld:
(Angabe des Themenfeldes)

Verfasser:in:
(Angabe der Organisation(en), keine Namen)

Datum:
(Einreichung der Handlungsempfehlung)

Status der Umsetzung

Nicht angenommen/abgelehnt

angenommen von Adressat:in

Ausarbeitung gestartet

in Umsetzung

abgeschlossen

Detailbeschreibung der Handlungsempfehlung

2-3 beschreibende Sätze zur Klärung der Fragen:

- „Was ist konkret zu tun?“
- „Was ist der Auslöser bzw. Beweggrund?“

„Smarte“ Formulierung notwendig (mit den Kriterien spezifisch, messbar, ausführbar, realistisch und terminierbar). Eine detaillierte sowie thematisch abgegrenzte Beschreibung erhöht die Umsetzungswahrscheinlichkeit!

Beitrag der Handlungsempfehlung zu den AATP Zielen

2-3 Sätze zum konkreten Beitrag zu den AATP Zielen:

- Wie zählt die oben beschriebene Handlungsempfehlung auf die AATP Ziele ein?
- Was genau wird getan, dass die Ziele erreicht werden können?

CO2 Reduktion - Chancen des Strukturwandels für Klimaschutz nutzen

Zusätzliche Wertschöpfungspotentiale heben Zusätzliche Beschäftigungspotentiale heben

Arbeitsplätze in der Automobilindustrie bzw. in vor- oder nachgelagerten Branchen schaffen bzw. erhalten

Zielgruppe der Handlungsempfehlung

Arbeitgeber Branche/Wirtschaftszweig sowie Unternehmensbereich bzw. Abteilung spezifizieren.
Hinweis: „Arbeitgeber“ bezieht sich immer auf die in der Wertschöpfung betrachteten Unternehmen, z. B. Unternehmen, die Ladeinfrastruktur herstellen.

Arbeitnehmer Branche/Wirtschaftszweig und ggf. Beschäftigungsstatus (Angestellter, in Umschulung etc.) spezifizieren.
Hinweis: „Arbeitnehmer“ bezieht sich immer auf die in der Wertschöpfung betrachteten Unternehmen (z. B. Personen, die in der Ladestellen-Produktion arbeiten, jedoch NICHT allgemein Arbeitnehmer:innen die am Arbeitsplatz laden)

Empfehlung für frühesten Umsetzungsbeginn

Beginn der Wirksamkeit der Maßnahme (erste Wirkungsentfaltung)

2023 2024 2025+

Ggf. ergänzende Informationen

Adressat:in der Handlungsempfehlung

Aus- und Weiterbildung Sozialpartner

Politik & Verwaltung Forschung

Unternehmen Weitere: Angabe

Dialogpartner für die Umsetzung

Angabe der Organisation (Name, Abteilung) als einzuladender Umsetzungspartner für die Dialogrunden.

WICHTIG: Es ist eine/n primäre/n Adressat:in anzugeben. Bei mehreren Dialogpartnern bitte eine Priorisierung vornehmen und diese mit Zahlen hinter den Organisationen/Personen angeben (z.B. BMK (1), BMDW (2) etc.)

Abbildung 12: Vorlage der Handlungsempfehlungen

Die sowohl in den Arbeitsgruppen als auch individuell erarbeiteten Handlungsempfehlungen wurden nach der ersten Themen-Arbeitsgruppe und der Zwischenarbeitsphase an alle AATP-Mitglieder (auch arbeitsgruppenübergreifend) verteilt. Auf dieser Basis konnte eine Bewertung vorgenommen sowie etwaiger Dissens festgehalten werden.

In der darauffolgenden zweiten Runde der Themen-Arbeitsgruppen wurde etwaiger Dissens adressiert bzw. Verständnisfragen zu den Maßnahmen gestellt. Auf diese Weise konnte in vielen Fällen bestehender Dissens durch verbale Erklärung der Handlungsempfehlung bzw. Anpassungen in der jeweiligen Formulierung aufgelöst werden. Andernfalls wurde der Dissens transparent dokumentiert.

Transparenter Dissens ist ein zentrales Element der AATP. Durch die Heterogenität der Teilnehmer:innen können nicht in allen Themenbereichen kollektiv uneingeschränkt tragbare Handlungsempfehlungen verfasst werden. Um dennoch ein rasches Vorankommen und Weiterarbeiten zu gewährleisten, wird etwaiger Dissens dokumentiert, sodass sich Organisationen bewusst von erarbeiteten Handlungsempfehlungen distanzieren können.

Eine weitere Besonderheit der AATP ist es, dass bereits bestehende Handlungsempfehlungen in die Plattform eingebracht werden können, die sich noch nicht in Umsetzung befinden. In diesen Fällen wirkt die AATP als Umsetzungsbeschleuniger.

Die Stoßrichtung der Handlungsempfehlungen der einzelnen Arbeitsgruppen wird in den folgenden Unterkapiteln auf Überschriftenebene dargestellt. Darüber hinaus werden einzelne Handlungsempfehlungen in einem erweiterten Detailgrad vorgestellt, die sich im Arbeitsprozess als besonders wichtig für die Mitglieder herausgestellt haben oder bei denen eine Umsetzung bereits gestartet hat. Der Detaillierung der weiteren Handlungsempfehlungen wird gemeinsam mit den Adressat:innen vorangetrieben, sodass der Reifegrad sukzessive gesteigert wird.

4.1 Handlungsempfehlungen AG 1



Transformation und Arbeitsmarkt im Sinne eines sozial gerechten Übergangs



Aus- & Weiterbildung

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
01	Verbesserung der Infrastrukturen für Aus- & Weiterbildung
22	Aus- und Weiterbildung der für die Transformation benötigten Fachkräfte
31	Adaptierung der (Elektro)fahrzeugspezifischen Ausbildung des Einzelhandelskaufmanns
34	Anpassung der Ausbildungs- und Lehrinhalte an die Elektromobilität
44	Fokussierung der öffentlichen Arbeitsvermittlung (AMS) auf zukunftsfähige Berufe
62	Schaffung einer Plattform zur Identifikation und Nutzung von Kompetenzpotentialen in den für die Transformation zur Elektromobilität wichtigen Wissensbereichen



Sozial gerechte Transformation

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
02	Schaffung von Rahmenbedingungen für eine sozial gerechte Transformation in der Automobilindustrie
31	Schaffung eines Transformationsfonds für den Automobilbereich
35	Schaffung einer Jobgarantie für Arbeitnehmer:innen, die negativ von Veränderungsprozessen betroffen sind
41	Schaffung von Instrumenten zur (Re-)Qualifizierung von Arbeitnehmer:innen und arbeitssuchenden Personen
42	Zahlung des vollen Lohns bei Ausbildung in einem zweiten Beruf
43	Schaffung von klimafreundlichen und zukunftsfähigen Unternehmens- und Personalberatungen

4.2 Handlungsempfehlungen AG 2



Transformation der forschenden und produzierenden Wirtschaftsbetriebe der österreichischen Fahrzeugindustrie



Transformationsfonds

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
21	Schaffung eines nationalen Transformationsfonds für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie Detaildarstellung
23	Schaffung von attraktiven Forschungs-Förderungs- bzw. Forschungs-Finanzierungsrahmenbedingungen zur Entwicklung von Fahrzeug- und Fertigungstechnologien (für voll- oder teilelektrifizierte Antriebe)
24	Ausstattung bestehender Fördertöpfe mit ausreichend Mitteln - Direkte Fördermittel zur Forschung und Entwicklung neuer Produkte und Prozesse
26	Direkte Investitionsförderung zur Wettbewerbsgleichstellung
28	Unterstützung (Förderung von Entwicklung und Investitionskosten) zur Erschließung neuer Geschäftsfelder
29	Bereitstellung von direkten Fördermitteln zur Ökologisierung von Industrieanlagen/ -stätten



Kreislaufwirtschaft

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
45	Stärkung digitaler Kreislaufwirtschafts-Hub & Missionsorientierung im Bereich F&E
58	Implementierung von Maßnahmen, um Traktionsbatterien für Second Life Projekte freizugeben
59	Schaffung eines Rezyklat-Umweltsiegels
61	Errichtung eines Kompetenzzentrum für ausrangierte Traktionsbatterien – BLD (Battery Life Determination)

Im Arbeitszyklus kristallisierte sich heraus, dass Handlungsempfehlung ID 21 zur Schaffung eines nationalen Transformationsfonds von einer Vielzahl beteiligter Stakeholder besonders unterstützt wird und somit ein arbeitsgruppenübergreifend zentrales Thema für die Mitglieder der AATP ist. Aus diesem Grund erfolgt hierfür ein Detailauszug aus der erarbeiteten Handlungsempfehlung.

ID 21	Schaffung eines nationalen Transformationsfonds für die Fahrzeug- und Zulieferindustrie
	<p>Errichtung eines nationalen Transformationsfonds in der Höhe von mindestens 250 Mio. Euro für die forschenden und produzierenden Wirtschaftsbetriebe (Industrie & KMUs) der österreichischen Fahrzeugindustrie</p> <p>Transformation der Fahrzeugindustrie in Österreich durch Finanzierung von:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Dadurch sollen folgende relevante Themen adressiert und umgesetzt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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) 2. Entwicklung der Wasserstoff- und E-Fahrzeugtechnologie in Österreich und der dazugehörigen Fertigungstechnologien sowie unterstützende Fahrzeugtechnologien (beispielsweise Leichtbau, Fahrzeugsicherheit, Energiemanagement, etc.) 3. Voll- und teilelektrifizierte Antriebe als Übergangstechnologien auf dem Weg zur »Zero Emission Mobility« adressieren, diese haben großes Potenzial zur Dekarbonisierung beizutragen 4. Neue Produkte mit alternativem Antrieb: Produktpotentiale für sämtliche Fahrzeuge im Bereich PKW, NFZ, Busse, Traktoren und andere off-Road-Fahrzeuge sowie 2-Räder heben 5. Neue Digitalisierungsprodukte für autonomes Fahren, Fahrsicherheit, effiziente Mobilität, Komponenten der Vernetzung und Automatisierung, Software etc. 6. Digitalisierung und Ökologisierung der Produktion 7. Auf- und Ausbau der Förderfähigkeit der Erprobung von alternativen Antrieben, automatisierten Fahrmanövern, Fahrzeugkonzepten für neue Mobilitätsformen und deren Demonstrator-Fahrzeugen 8. Identifikation Evaluierungs- und Weiterentwicklungsbedarf bestehender nationaler Forschungs- und Förderprogramme 9. Langfristige, planbare und in ausreichender Höhe dotierte Programme zur Forschungsförderung für sämtliche Bereiche der E-Mobilität, um Produkt- und Fertigungstechnologien zu unterstützen. 10. Ansiedlungsfaktoren in der Wertschöpfungskette Produktion und Assembling, insbesondere auch im Bereich Wasserstoff

*Exemplarische
Detailbeschreibung*

Wichtig: Die Arbeitnehmerseite hat der Handlungsempfehlung in dieser Form (ohne Verknüpfung spezifischer Förderbedingungen) nicht zugestimmt. Die Kopplung der Gelder an soziale und ökologische Kriterien (wie Standort- und Beschäftigungsgarantien) sei hier unverzichtbar.

4.3 Handlungsempfehlungen AG 3



Resiliente Unternehmenslandschaft Österreich



Resiliente Unternehmenslandschaft

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
09	Finanzielle Unterstützung in der Adaption der Produktionsanlagen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu halten
27	Stärkung des Employer Brandings Fahrzeugindustrie
64	Schaffung von Rahmenbedingungen für sichere Versorgung des Reparaturmarkts mit Antriebs-Batteriezellen
65	Schaffung von Rahmenbedingungen für leistbare E-Fahrzeuge
70	Schonung von Ressourcen & Erhaltung des Reparaturmarkts (keine Wrackbörse für E-Autos)



Kooperationen

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
08	Schaffung eines nationalen Logistikkonzepts zur Bündelung regionaler Lieferketten
25	Umsetzung von transnational geförderten/finanzierten F&E Kooperationen ergänzend zu bestehenden nationalen Kooperationen (vorab Identifikation von Thesen <-> Leader-Nationen)
46	Errichtung von regionalen Transformations-Hubs

4.4 Handlungsempfehlungen AG 4



LADEINFRASTRUKTUR & E-MOBILITÄTSMARKT ÖSTERREICH



Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
12	Österreichweite Vereinheitlichung eines beschleunigten und verbindlichen Modus/Prozesses für den Netzantrag und Netzzugang
15	Sachbezugsbefreiung für Laden des Dienstwagens zuhause <i>Umsetzung bereits gestartet <input checked="" type="checkbox"/></i>
16	Stärkung des Rechts auf eine Ladestation im Wohnungseigentum
17	Entfall der Ökostrompauschale bei Netzantrag für Ladestation
18	Verpflichtung von Gebietskörperschaften und Unternehmen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur
20	Implementierung einer praxisgerechten Lösung im Hinblick auf das Eichrecht um Abrechnung in kWh zu ermöglichen
30	Förderung der Anschlüsse für Ladestationen und Wallboxen
48	Implementierung von Maßnahmen, um Ladeinfrastruktur barrierefrei zu machen
54	Schaffung eines Regelwerks für Vehicle 2 Grid
56	Ausarbeitung einer Gesetzgebung für Right 2 Plug



Initiativen und neue Geschäftsmodelle

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
10	Initiierung von Clustern zur Entwicklung und Bau von Komponenten (Hardware/Software) entlang der Wertschöpfungskette
51	Schaffung der Voraussetzungen für emissionsfreien Baustellen
53	Schaffung von Rahmenbedingungen, um den nachträglichen Einbau von E-Antrieben in KFZ zu fördern
57	Verbesserung der Rahmenbedingungen für Carsharing



Infrastrukturausbau

ID	HANDLUNGSEMPFEHLUNG
11	Erstellung eines Leitfadens für Planung, Reinvestition und Betrieb für öffentliche und nicht-öffentliche Garagenparkplätze in Bezug auf die E-Mobilitätsanforderungen <i>Umsetzung bereits gestartet</i> <input checked="" type="checkbox"/>
14	Festlegung einer kritischen Masse an H2-Tankstellen, um Beginn einer H2-Mobilität zu ermöglichen
49	Strategische Ladeinfrastrukturplanung, um die Diskrepanz zwischen Stadt und Land zu mindern
50	Errichtung von Mobility Hubs bei Bahnhöfen, Autohäusern und Gemeinden
52	Errichtung von LKW-Rastplätzen auf Autobahnen inkl. E-Ladeinfrastruktur
55	Errichtung von erneuerbare Energiegemeinschaften <i>Umsetzung bereits gestartet</i> <input checked="" type="checkbox"/>

ID 11	Erstellung eines Leitfadens für Planung, Reinvestition und Betrieb für öffentliche und nicht-öffentliche Garagenplätze in Bezug auf die E-Mobilitätsanforderungen
	<p>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.</p> <p>Warum?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es gibt kein gesammeltes Know-How und kein einheitliches Vorgehen • Skalierbare Lösungen sind nicht vorhanden <p>Beitrag zu den AATP Zielen: Steigende und leistbare Enabler für den Zugang zu ausreichender, barrierefreier und leistbarer Elektromobilitätsinfrastruktur</p>



	Aktueller Umsetzungsstand	
<p>Die Erstellung des Garagenleitfadens wird derzeit von der Wirtschaftskammer Wien initiiert. Hierzu befindet sich diese aktuell in der Ablaufplanung und Einbindung aller relevanten Akteur:innen. Ein Abschluss des Projekts soll noch in 2023 erfolgen.</p>		

ID 15	Sachbezugsbefreiung für Laden des Dienstwagens zu Hause
<p>Für das Laden von Dienstwägen zuhause gab es – zum Zeitpunkt der Erstellung der Handlungsempfehlung – keine klare bzw. einfache steuerliche Regelung. Dies wurde – sobald der Dienstgeber dem Dienstnehmer die Ladekosten für Ladungen in ein arbeitgebereigenes Fahrzeug zuhause ersetzt – als lohnsteuerpflichtiger Arbeitslohn behandelt. Dies war unabhängig davon, ob die Ladekosten teilweise, pauschal oder belegsmäßig nachgewiesen wurden. Dieses Verfahren reduziert die Attraktivität von E-Dienstwägen erheblich und sollte im Sinne des Ausbaus der Elektromobilität überdacht werden.</p>	



	Aktueller Umsetzungsstand	
<p>Durch den Ministerratsbeschluss vom 14. September 2022 wurde eine Änderung der Sachbezugswerteverordnung erzielt. Dadurch wird das steuerfreie Aufladen emissionsfreier arbeitgebereigenen Fahrzeuge sichergestellt.</p> <p>Ab 1. Jänner 2023 ist somit – neben dem nach der bisherigen Verwaltungspraxis bereits begünstigten unentgeltlichen Aufladen arbeitgebereigener emissionsfreier Fahrzeuge beim Arbeitgeber – sowohl für einen Kostenersatz des Arbeitgebers für Ladestrom als auch für die (teilweise) Kostentragung bzw. Zurverfügungstellung einer Ladestation beim Arbeitnehmer kein Sachbezug anzusetzen.</p> <p>Kann die benötigte Strommenge bei der Ladung zu Hause eindeutig zugeordnet werden, kommt ein neu geschaffenes kWh-Geld zur Verrechnung, das der Arbeitgeber steuerfrei ersetzen kann. Der von der E-Control künftig jährlich ermittelte durchschnittliche Strompreis beträgt für 2023 22,247 Cent/kWh.</p>		

ID 55

Erneuerbare Energiegemeinschaften

Erneuerbare Energiegemeinschaften sollen zum einen zu einer Dezentralisierung der Stromproduktion führen und zum anderen einen wesentlichen Beitrag zur Produktion von erneuerbarem Strom leisten.

Meistens braucht es eine:n beherzten Kümmer:in, welche:r die Energiegemeinschaft initiiert, umsetzt und am Leben erhält. Um Bürger:innen zu helfen, Energiegemeinschaften ins Leben zu rufen, wäre der Zugang zu einer zertifizierten Energiegemeinschaft-Manager:in Ausbildung notwendig, die Bürger:innen oder Fachkräfte wie Elektroinstallateure zu Umsetzer:innen klimaschonender Technologien macht.

Diese spezielle ausgebildeten Bürger:innen können dann über die eigene Energiegemeinschaft hinaus anderen zur Hilfe stehen. Zum anderen braucht es auch eine Aufwandsentschädigung dieser Bürger:innen, die in ihrer Freizeit unbezahlt ein Energieversorgungsstruktur auf die Beine stellen, von dem nicht nur die Bürger:innen, sondern das ganze Land und vor allem das Klima profitiert.



Aktueller Umsetzungsstand



Entsprechende Schulungen werden bereits über die Energieberatungsstellen der Bundesländer sowie weiteren Stellen angeboten bzw. sollen künftig angeboten werden.

Zum Stand der Publikation dieses Berichts sind drei konkrete Schulungen verfügbar:

- **Österreichischer Verband für Elektrotechnik (OVE):** Lehrgang in Kooperation mit Energie Zukunft Niederösterreich (EZN) zum Manager:in von Energiegemeinschaften (Zertifikationslehrgang):
<https://www.ove.at/ove-academy/seminare/detail/ove-zertifikatslehrgang-zum-manager-von-energiegemeinschaften/>
- **OÖ Energiesparverband:** Neue lokale Energiegemeinschaften (Kurz-Trainingsseminar):
<https://www.energiesparverband.at/news/news-detail/kurz-trainingsseminar-neue-lokale-energiegemeinschaften>
- **ARS-Akademie:** Die neuen Energie-Gemeinschaften - Gründen und zum Erfolg führen (Seminar):
<https://ars.at/seminar/33083/>

4.5 Erfolge der Handlungsempfehlungen

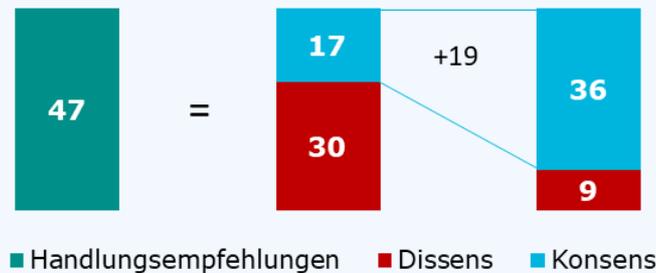


KERNERGEBNISSE DER HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN (1/2)



1 Anzahl der Handlungsempfehlungen

- Insgesamt wurden im ersten AATP-Zyklus 47 Handlungsempfehlungen erarbeitet.
- Bei 30 Handlungsempfehlungen entstand von mindestens einem AATP Mitglied Dissens. Durch den gemeinschaftlichen Arbeitsprozess konnte man sich in 36 Fällen auf eine tragbare Formulierung für alle Beteiligten einigen. Dies führte dazu, dass nur 9 Handlungsempfehlungen mit bestehendem Dissens übrig geblieben sind.



! Zulassen von Dissens

- Trotz der Heterogenität der Mitglieder wurde durch das Zulassen von Dissens ein tragfähiges Zusammenarbeitsmodell geschaffen.
- Nicht jede Handlungsempfehlung muss von jedem Mitglied getragen werden. In neun Fällen wurde detaillierter Dissens dokumentiert.

⚖️ Ausgewogene Zielsetzungen

- Die Themenfelder wurden von den Handlungsempfehlungen ausgewogen adressiert. Somit sind die Maßnahmen im Kontext der Themenfelder vollständig.
- Die erstellten Handlungsempfehlungen zahlen ausgewogen auf die übergeordneten Ziele der AATP ein:





Kurz- bis mittelfristige Ausrichtung

- Die Handlungsempfehlungen der AATP verfolgen einen kurzen bis mittelfristigen Umsetzungshorizont.
- Gleichzeitig setzen die Handlungsempfehlungen bewusst auf unterschiedlichen Ebenen an: Einige Maßnahmen sind sehr umfassend und benötigen aus diesem Grund erfahrungsgemäß eine längere Implementierungsdauer. Andererseits wurden auch einige im Verhältnis enger gefasste Maßnahmen entwickelt, deren Umsetzung deutlich schneller vorgenommen werden kann.



Erste Erfolge

Drei Handlungsempfehlungen befinden sich bereits in Umsetzung:

- ID 11: Erstellung eines Leitfadens für Planung, Reinvestition und Betrieb für öffentliche und nicht-öffentliche Garagenparkplätze in Bezug auf die E-Mobilitätsanforderungen
- ID 15: Sachbezugsbefreiung für das Laden von Dienstwägen zuhause
- ID 55: Erneuerbare Energiegemeinschaften

5. Dialogrunden

Das Dialogforum ist jene Veranstaltung, bei welcher der Austausch zwischen den Ersteller:innen sowie den Adressat:innen zum Inhalt der Handlungsempfehlungen stattfindet.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand das Erreichen von drei Zielen:

Zielsetzungen

-  Gemeinsames Verständnis zwischen Ersteller:innen und Adressat:innen zu:
 - **Inhalt der Handlungsempfehlungen**
 - Priorisierte **Verantwortungsbereiche** auf Adressat:innen-Seite
-  **Mitnahme zur internen Diskussion** durch eine:n der Adressat:innen

Demnach stand vor allem der fachlich inhaltliche Austausch zwischen den Teilnehmer:innen im Vordergrund. Aufgrund der unterschiedlichen Perspektiven der Dialogpartner:innen war das gegenseitige inhaltliche Verständnis besonders wichtig.



Abbildung 13: Bundesministerin Leonore Gewessler bei der Eröffnung des AATP Dialogforums

Teilnehmer:innen

Insgesamt waren zum Dialogforum über 60 AATP-Mitglieder sowie 15 potenzielle Adressat:innen der Handlungsempfehlungen vor Ort.

Die genaue Auswahl des Personenkreises auf Seiten der Adressat:innen erfolgte auf Basis der ausgefüllten Vorlagen der Handlungsempfehlungen. Hier erfolgte seitens des Plattform-Managements vorab eine Prüfung, ob die Verantwortungsbereiche in den Handlungsempfehlungen korrekt definiert wurden. In diesem Fall wurden die zuständigen Ansprechpersonen in den Ministerien auf Abteilungsebene kontaktiert und zum Dialogforum eingeladen. Alle Adressat:innen wurden bereits vorab über die Zielsetzung und die Erwartungshaltung im Dialogforum informiert.



Abbildung 14: Dialogforum AATP



Abbildung 15: Plattformleiter Oliver Danninger

5.1 Erfolge des Dialogforums



KERNERGEBNISSE DES DIALOGFORUMS



Präsentation der Handlungsempfehlungen

- 47 Handlungsempfehlungen wurden im Dialogforum vorgestellt.
- 34 dieser Maßnahmen wurden inhaltlich fertiggestellt, sodass eine potentielle Umsetzung auf dieser Basis starten kann.
- Bei 31 Handlungsempfehlungen wurden bereits die richtigen Adressat:innen gefunden – bei weiteren 16 Handlungsempfehlungen gibt es noch einen Bedarf, weitere Adressat:innen hinzuzuziehen.
- Bei sieben Handlungsempfehlungen werden auf Basis der Gespräche im Dialogforum noch kleinere Anpassungen benötigt. Sobald diese umgesetzt wurden, kann eine Übergabe an die Adressat:innen erfolgen.
- Sechs Handlungsempfehlungen waren in Bezug auf die AATP-Ziele noch zu unscharf formuliert und werden aus diesem Grund noch nicht an die Adressat:innen übergeben. Wichtig: Diese Maßnahmen werden im nächsten Zyklus wieder aufgegriffen und gemeinsam in den Arbeitsgruppen inhaltlich geschärft.



Anzahl der Teilnehmer:innen

- Am Dialogforum nahmen über 60 AATP Mitglieder teil.
- 15 potentielle Adressat:innen der Handlungsempfehlungen waren vor Ort, um einen ersten Austausch zu den Maßnahmen zu führen.



Netzwerk- und Dialogmöglichkeit

- Auf Basis der Gespräche im Dialogforum sind zehn Folgetermine entstanden (sowohl zwischen Mitgliedern als auch potentiellen Adressat:innen).
- Der Dialog auf Augenhöhe zwischen Vertreter:innen aus den von der Transformation betroffenen Unternehmen und den zuständigen Adressat:innen wurde als besonders zielführend und innovativ hervorgehoben.

6. Jahresveranstaltung

Nach einem ereignisreichen ersten Jahr wurden die ersten Ergebnisse aus dem Arbeitsprozess im Rahmen der A3PS Eco-Mobility Konferenz in Wien präsentiert. Es nahmen rund 120 führende Vertreter:innen aus mehr als zehn Ländern aus Industrie, Forschung und Entwicklung sowie Technologiepolitik teil. Die Veranstaltung bot die Gelegenheit, sich über die aktuellen Entwicklungen und Markteinführungen effizienter Antriebskonzepte und nachhaltige Energieträger auszutauschen.

Im Rahmen der Konferenz wurde die AATP besonders für den strukturierten Übergabeprozess der Handlungsempfehlungen an die Adressat:innen gelobt. Weiters ist der übergreifende Vernetzungsaspekt mit bestehenden Organisationen hervorzuheben. Auf diese Weise konnten diverse Synergiepotenziale genutzt werden.



Abbildung 16: Podiumsdiskussion "Success Stories" im Rahmen der Eco-Mobility Konferenz 2022

7. Ausblick Aktivitäten 2023

Da die AATP als iterativer Prozess ausgelegt wurde, bleibt der grundlegende Arbeitsprozess zwar gleich, jedoch wird entsprechend des agilen Ansatzes wieder eine neue Themensondierung stattfinden. Diese stellt sicher, dass die in der AATP behandelten Themen stets aktuell und branchenrelevant sind.

Gleichzeitig wird mehr Fokus auf die inhaltliche Arbeit gelegt werden können. Nachdem 2022 der operative Start für alle Mitglieder im Rahmen der AATP war, wurde in den einzelnen Veranstaltungen viel Augenmerk auf das kollektive Verständnis des Arbeitsprozesses und der methodischen Herangehensweise gelegt. Dieser Prozess ist nun bekannt, wird stellenweise nachjustiert und bedarf daher deutlich weniger Erklärung.

Monitoring des Umsetzungsprozesses

Nachdem bereits einige Handlungsempfehlungen an die Adressat:innen übergeben wurden, wird ein weiterer Aspekt im neuen Zyklus auch das Monitoring der Handlungsempfehlungen bzw. der Umsetzungsstatus dieser relevant. Alle 34 inhaltlich fertiggestellten Handlungsempfehlungen, die erfolgreich im Dialogforum adressiert wurden, werden im Laufe des Jahres 2023 weiterverfolgt.

Für das Monitoring des Umsetzungsprozesses wird es voraussichtlich zweimal jährlich einen Fortschrittsaustausch mit den Adressat:innen zum Umsetzungsstand der Handlungsempfehlungen geben. Hiermit wird einerseits sichergestellt, dass die Handlungsempfehlungen jeweils weiterbearbeitet werden. Andererseits sollen die AATP-Mitglieder und insbesondere die Ersteller:innen der Handlungsempfehlungen über den aktuellen Umsetzungsstand informiert bleiben.

Der Fortschrittsaustausch findet vor der Erarbeitung neuer Handlungsempfehlungen im neuen AATP-Zyklus statt. Auf Basis der aktuellen Umsetzungsstände können somit neue Schwerpunktthemen definiert werden. Der Prozess ist somit ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die gesamte AATP.

Gleichzeitig wird der Umsetzungsstatus auch in regelmäßigen Abständen auf den diversen Kanälen öffentlich gemacht.