



**SMATRICS**

# SMATRICS Masterplan 2.0

Ladeinfrastruktur 2030 – Next Steps in die e-mobile Zukunft Österreichs

# E-Mobilität in ÖSTERREICH

2023

SMATRICS startet Implementierung von **Plug & Charge** Lösungen bei Ladeinfrastruktur

SMATRICS

2024

Start des Förderprogramms **LADIN**

Inkrafttreten der **AFIR**

SMATRICS als **Eichstelle** für E-Ladestationen ermächtigt

2025

Launch der **SMATRICS Direct Payment Terminals**

Start **eMOVE Austria**

**Marktanteil von 22 Prozent** bei Ultraschnellladepunkten basierend auf SMATRICS EnBW und unserem Partnernetz

Teile des **EIWG** treten in Kraft

Mehr als **4.600 HPC-Ladepunkte** in ganz Österreich

2026

SMATRICS Direct Payment Terminals erhalten Bestätigung über **Eichrechtskonformität**

Launch des **SMATRICS Depot Clubs**

# VORWORT

Als wir vor einigen Jahren den ersten „SMATRICS Masterplan“ vorgelegt haben, befand sich die Elektromobilität an einem entscheidenden Punkt: Damit der Hochlauf gelingen konnte, mussten entscheidende gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen erst geschaffen werden. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur stand noch am Anfang und die Gruppe der E-Mobilist:innen bestand überwiegend aus technikaffinen Pionier:innen und sogenannten Early Adopters.

Seither hat sich die Elektromobilität dynamisch weiterentwickelt. Vieles, was damals noch Zukunftsperspektive war, ist heute Realität: die Zahl der Elektrofahrzeuge wächst kontinuierlich, Österreich verfügt über ein gut ausgebautes, flächendeckendes Ladenetz, und insbesondere beim Ausbau von Schnellladeinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren Beeindruckendes geleistet. Auch die Servicequalität hat sich stark verbessert: etwa durch den Ausbau von Direct Payment, Änderungen im Eichrecht sowie Anpassungen beim Recht auf Ladeinfrastruktur im Wohnungseigentumsgesetz.

Gleichzeitig zeigt die Bilanz zur Halbzeit auf dem Weg zu 2030: Die Transformation der Mobilität ist kein Selbstläufer. Politische und regulatorische Rahmenbedingungen sind nach wie vor ausschlaggebend für die Geschwindigkeit, mit der dieser Wandel voranschreitet. Auch externe Einflüsse, wie geopolitische Krisen, haben eine Anpassung der Zielsetzungen oder eine Neubewertung erforderlich gemacht. Umso wichtiger ist es, den eingeschlagenen Kurs beizubehalten und die Mobilitätswende mit Klarheit, Verlässlichkeit und einem gemeinsamen Zukunftsbild weiter voranzutreiben.

Denn eines hat sich nicht geändert: Für eine erfolgreiche Mobilitäts- und Energiewende braucht es mehr denn je ein intelligentes Gesamtsystem – mit einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur als Rückgrat. Genau deshalb ist jetzt der richtige Zeitpunkt, den Masterplan zu aktualisieren. Denn auch die Herausforderungen sind komplexer geworden. Die Zeit der Testläufe und Einzellösungen ist vorbei. Ladeinfrastruktur, Erneuerbare, Stromnetze, Speicher, Digitalisierung und Mobilität wachsen noch stärker zusammen. Erfolgreich werden wir nur sein, wenn wir diese Bereiche vernetzt denken und die Schnittstellen konsequent mitentwickeln.

Wir erleben in der täglichen Umsetzung, dass Prozesse über Unternehmens-, Branchen- und Zuständigkeitsgrenzen hinweg oft noch zu langsam oder zu komplex sind. Gerade an diesen Schnittstellen wird sich künftig entscheiden, wie schnell wir unsere gemeinsamen Ziele erreichen. Gleichzeitig richtet sich Elektromobilität längst an eine deutlich breitere Zielgruppe. In der Mitte der Gesellschaft angekommen, steigen die Anforderungen an Benutzerfreundlichkeit, Transparenz und Information. Laden muss selbstverständlich werden – einfach, zuverlässig und überall verfügbar.

Zugleich rücken neue Themen in den Fokus: Die Elektrifizierung des Schwerverkehrs und der Logistik eröffnet enorme Chancen – für den Klimaschutz, für innovative Geschäftsmodelle und für Österreich als bedeutenden Wirtschafts- und Transitstandort. Auch in diesem Bereich müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen rechtzeitig geschaffen werden.

Die fünf Handlungsfelder des aktualisierten SMATRICS Masterplans 2.0 greifen genau diese Entwicklungen auf. Sie zeigen auf, wo wir heute stehen, welche Fortschritte bereits erzielt wurden und welche Schritte nun erforderlich sind. Dabei geht es nicht um theoretische Wunschbilder, sondern um praktische Lösungen und um die physikalischen, wirtschaftlichen und regulatorischen Realitäten der Energiewende.

**Unser Ziel bleibt unverändert: ein klimaneutrales Österreich im Jahr 2040. Die Elektromobilität ist dafür ein zentraler Baustein. Die Ladeinfrastruktur ist das Fundament, auf dem dieser Wandel aufbaut.**

**Hauke Hinrichs**  
CEO SMATRICS



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Evaluierung der fünf Maßnahmen aus 2022 für mehr Tempo bei der Mobilitätswende</b> .....	<b>5</b>
<b>Maßnahme 1: Dringliche Gesetze und Maßnahmen auf den Weg bringen</b> .....	<b>6</b>
1.1: Direct Payment & Kreditkartenterminals .....	6
1.2: Eichrecht .....	6
1.3: Recht auf eine Ladestation im Wohnungseigentum .....	7
1.4: Sachbezug für Ladungen zu Hause .....	7
1.5: <b>NEU</b> 24/7 Zugänglichkeit .....	8
1.6: <b>NEU</b> Ladeinfrastruktur praxistauglich und barrierefrei gestalten .....	8
1.7: <b>NEU</b> Gezielte Anreize .....	9
1.8: <b>NEU</b> V2X .....	9
<b>Maßnahme 2: Energieintegration durch Digitalisierung und Prozesse fit für E-Mobilität machen</b> .....	<b>10</b>
2.1: Standardisierte Prozesse bei der Infrastrukturerrichtung .....	10
2.2: Entlastung bei den Verteilnetzbetreibern .....	10
2.3: Hohe Netzentgelte – Leistungspreis steigt unverhältnismäßig .....	11
2.4: Digitalisierung und Steuerung .....	11
<b>Maßnahmen 3: Maximaler Raum für die elektrifizierte Mobilitätswende</b> .....	<b>12</b>
3.1: Widmungen entlang der Autobahnen und im urbanen Bereich sowie verpflichtende Ausbauziele .....	12
3.2: Qualität statt Quantität bei bestehenden Verpflichtungen .....	12
3.3: Einbindung in digitale und multimodale Verkehrsangebote .....	13
M 3.4: <b>NEU</b> Rahmenbedingungen für E-LKW Ladeinfrastruktur .....	13
<b>Maßnahme 4: Attraktivierung durch Förderungen</b> .....	<b>14</b>
4.1: KVO-Regelung ausbauen und verschärfen .....	14
4.2: Zuschüsse für Ladeinfrastruktur in Randbereichen .....	14
<b>Maßnahme 5: Die Suche nach qualifizierten Fachkräften</b> .....	<b>15</b>
<b>Zielbild 2030/2040</b> .....	<b>15</b>

# EVALUIERUNG DER FÜNF MASSNAHMEN AUS 2022 FÜR MEHR TEMPO BEI DER MOBILITÄTSWENDE

Die folgenden Maßnahmen bauen auf den Empfehlungen des SMATRICS Masterplans aus dem Jahr 2022 auf und adressieren unterschiedliche Bereiche, die für den Hochlauf der E-Mobilität und das Gelingen der Mobilitätswende entscheidend sind:

## Maßnahme 1:

Dringliche Gesetze und Maßnahmen auf den Weg bringen

## Maßnahme 2:

Energieintegration durch Digitalisierung und Prozesse fit für E-Mobilität machen

## Maßnahmen 3:

Maximaler Raum für die elektrifizierte Mobilitätswende

## Maßnahme 4:

Attraktivierung durch Förderungen

## Maßnahmen 5:

Die Suche nach qualifizierten Fachkräften

**Seit der Veröffentlichung des ersten SMATRICS Masterplans im Jahr 2022 hat Österreich beim Ausbau der Elektromobilität wichtige Fortschritte erzielt. Gleichzeitig haben sich die politischen, wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen verändert und erfordern daher einen erweiterten Blick auf die Mobilität der Zukunft.**

SMATRICS hat daher alle Maßnahmen und Einzelmaßnahmen einer Überprüfung unterzogen und mit Hilfe eines Ampelsystems bewertet. Im Folgenden wird dargestellt, welche Forderungen bereits umgesetzt wurden, wo Fortschritte erzielt werden konnten und in welchen Bereichen weiterhin Handlungsbedarf besteht. Ergänzend dazu kommen einige Maßnahmen, die aus heutiger Sicht entscheidend sind, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, Energie und Mobilität stärker zu vernetzen und die Weichen für ein intelligentes, klimaneutrales Mobilitätssystem bis 2030 und darüber hinaus sicherzustellen.



Ziel umgesetzt



Ziel teilweise erreicht



Ziel nicht erreicht

# MASSNAHME 1: DRINGLICHE GESETZE UND MASSNAHMEN AUF DEN WEG BRINGEN

## 1.1: DIRECT PAYMENT & KREDITKARTENTERMINALS

*Die beste Ladeinfrastruktur ist jene, über die niemand nachdenken muss.*

### Impuls

Ende 2022 gab es keinerlei Vorgaben zur Bereitstellung von Direct Payment Terminals bei öffentlichen Ladepunkten. Der Besitz einer Ladekarte oder das Bezahlen über Ladeapps erforderte von den Nutzer:innen gewisse Vorkenntnisse und konnte zuweilen eine Barriere für noch unsichere E-Mobilist:innen darstellen. Die damals in Ausarbeitung befindliche Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) hat die verpflichtende Möglichkeit für Kreditkartenzahlungen an Ladestationen mit 50 und mehr Kilowatt – also bei Schnell- (DC) und Ultraschnellladepunkten (HPC) – in Aussicht gestellt.

### Umsetzung

Mit 13.04.2024 trat die diesbezügliche AFIR in Kraft und regelt seitdem, dass alle neuen DC- und HPC-Ladestationen mit Direct Payment Terminals ausgestattet und alle bestehenden bis 01.01.2027 nachgerüstet werden müssen. Für die E-Mobilität heißt das: Laden kann mit einem weiteren etablierten Zahlungsmittel niederschwellig erfolgen.

Mit klarem Fokus auf Komfort und Verlässlichkeit hat SMATRICS eine eigene Lösung entwickelt. Im Joint Venture SMATRICS EnBW, einer gemeinsamen Gesellschaft von SMATRICS und EnBW, wurden bereits Anfang 2025 alle Standorte mit Payment Terminals ausgestattet. Auch im Partnernetz wurde die Lösung bereits ausgerollt.

## 1.2: EICHRECHT

*Verlässlichkeit und Transparenz an der Ladesäule sind keine Extras, sondern Grundvoraussetzung.*

### Impuls

Aufgrund fehlender einheitlicher rechtlicher Rahmenbedingungen für Ladestationen wurde vor Ende 2022 nicht nach tatsächlichem Verbrauch beim E-Laden, also nach Kilowattstunde, abgerechnet. Um diese Forderung zu erfüllen, war erst eine Anpassung des Maß- und Eichrechts notwendig. Ebenso waren (Nach-)Eichungen ausschließlich über das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) möglich, weitere ermächtigte Eichstellen für Ladegeräte gab es nicht.

### Umsetzung

Am 01.06.2023 trat die Verordnung des Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen über Eichvorschriften für elektrische Tarifgeräte zur Messung von elektrischer Energie an Ladepunkten zum Betrieb von Elektrofahrzeugen in Kraft. Die Verordnung regelt:

- welche technischen Anforderungen Ladetarifgeräte erfüllen müssen,
- wie Messdaten eines einzelnen Ladevorgangs erfasst und gespeichert werden,

- welche Genauigkeitsanforderungen gelten,
- wie Messwerte Kund:innen nachvollziehbar angezeigt werden müssen,
- welche Voraussetzungen für Erst-, Neu- und Nach-eichungen gelten.

Seitdem hat sich eine Abrechnung nach verbrauchter kWh flächendeckend durchgesetzt. Zudem wurden die Übergangsregelungen ausgeweitet: Alte Geräte können bis 01.01.2027 erst-, neu und nachgeeicht werden. Die aktuell geltenden Übergangsregelungen bis 2032 stellen die dringend notwendige Planungssicherheit für alle Marktteilnehmenden sicher.

Mit der Ermächtigung zur eigenen Eichstelle gehört SMATRICS Ende 2024 zu den ersten Unternehmen in Österreich, die E-Ladestationen herstellerunabhängig eichen können. Damit leistet SMATRICS einen konkreten Beitrag zum Ausbau der notwendigen Eichkapazitäten und zur beschleunigten Umsetzung eichrechtskonformer Ladeinfrastruktur. Aktuell gibt es in Österreich eine Handvoll ermächtigter Eichstellen für Ladegeräte.

## Zukunftsauftrag

Auf europäischer Ebene ist im März 2026 eine Anpassung der „Measuring Instruments Directive“ (MID), also die europäische Messgeräte-Richtlinie, veröffentlicht worden. Diese legt erstmals europaweit einheitliche Anforderungen auch für Messsysteme in der E-Ladeinfrastruktur fest und wird endgültig die Grundlage für eine europaweite harmonisierte und eichrechtskonforme Abrechnung nach Kilowattstunden schaffen. SMATRICS unterstützt eine praxistaugliche Umsetzung ohne nationale Verschärfungen, wie ein sogenanntes „Gold Plating“. Zudem begrüßt SMATRICS, dass weitere marktunterstützende und betrieblich sinnvolle Erleichterungen in der MID geregelt werden, z. B. ein Ladekabeltausch ohne Nachzeichnungspflicht. Da die MID erst 2028 in den Mitgliedsländern Gültigkeit erlangt, sollten kommende Erleichterungen bereits vorher in der nationalen Gesetzgebung berücksichtigt werden.

## 1.3: RECHT AUF EINE LADESTATION IM WOHNUNGSEIGENTUM

### Impuls

Vor 2021 war es nur Besitzer:innen von Einfamilienhäusern möglich, über die Installation einer Wallbox in der eigenen Garage zu entscheiden. Weder Wohnungseigentümer:innen noch Mieter:innen hatten ein Recht auf Installation von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern.

*Zugang zu Ladeinfrastruktur darf nicht einkommensabhängig sein, sondern muss alle Bevölkerungsgruppen einschließen.*

### Umsetzung

Mit dem „Right to Plug“ im Zuge der Wohnungs-Eigentums-Gesetz-Novelle 2022 können nun auch Wohnungseigentümer:innen in Gemeinschaftsanlagen eine Ladestation bis 5,5 kW errichten, ohne die aktive Zustimmung aller anderen Eigentumsparteien einzuholen. Damit wurde erstmals ein rechtlicher Rahmen geschaffen, der Wohnungseigentümer:innen den Zugang zur Errichtung privater Ladepunkte im Gemeinschaftseigentum deutlich erleichtert – ab sofort gilt bei Antragstellung Schweigen der anderen Wohnparteien als Zuspruch.

Mit der neuen europäischen Gebäuderichtlinie kamen 2024 weitere Verpflichtungen, wie fest installierte Ladepunkte oder Leerverrohrungen in Wohngebäuden hinzu, allerdings ist die Richtlinie aktuell noch nicht vollständig umgesetzt.

## Zukunftsauftrag

Die derzeitige Rechtslage ist immer noch unvollständig. Neben Wohnungseigentümer:innen muss es auch Mieter:innen und Genossenschaftsmieter:innen ermöglicht werden, das Laden zu Hause umzusetzen. Aus Sicht von SMATRICS ist eine einheitliche Regelung für den Zugang zu privater Ladeinfrastruktur für einen breiten Hochlauf der Elektromobilität sinnvoll und wichtig. Schließlich erfolgt der Großteil der Ladungen zu Hause oder am Arbeitsplatz. Eine Differenzierung führt zu einer strukturellen Benachteiligung jener Gruppen ohne Eigentum. Als Vorbild könnte Deutschland dienen, das bereits seit 2020 ein weitergehendes, ausdrückliches gesetzlich verankertes Recht auf eine Lademöglichkeit für Mieter:innen und Wohnungseigentümer:innen umgesetzt hat.

Ebenfalls dringend notwendig ist aus Sicht von SMATRICS eine Vereinheitlichung der Gebäude-Energieeffizienzrichtlinie (EPBD), die aktuell weder vollständig umgesetzt ist noch einheitliche Regelungen für alle Bundesländer vorsieht.

## 1.4: SACHBEZUG FÜR LADUNGEN ZU HAUSE

### Impuls

2022 wurde erstmals die Befreiung von der Sachbezugssteuer für das Zuhause-Laden von Dienstwägen diskutiert und mit Anfang 2023 auch umgesetzt. Damit sollten elektrische Firmenflotten generell und das Laden zu Hause attraktiver werden.

### Umsetzung

Der Sachbezug für das Laden zu Hause ist gefallen, allerdings wurden andere Regelungen eingeführt, die die E-Mobilität nicht bis wenig unterstützen, wie etwa die Versicherungssteuer für E-Autos. Darüber hinaus wurde für die kommenden Jahre ein Sachbezug auf Dienstwagen angekündigt. Zeitgleich profitieren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiterhin von Maßnahmen wie der Spritpreisbremse.

*Wir dürfen das Vertrauen und die Investitionsbereitschaft in E-Mobilität von Privatpersonen und Unternehmen nicht leichtfertig aufs Spiel setzen.*

## Zukunftsauftrag

Bei fortschreitender Technologiereife sind Bonifikationen weniger stark gefordert, allerdings darf man keine Kehrtwende vollziehen. SMATRICS setzt sich für konsistente, an die jeweilige Hochlaufphase angepasste Unterstützungsmaßnahmen ein. Beschleuniger für den Fahrzeughochlauf sind nicht nur Steuerbefreiungen, sondern auch eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur, lokale Initiativen und ein allgemein höheres Bewusstsein in der Bevölkerung für die Vorteile der E-Mobilität.

### 1.5: NEU 24/7 ZUGÄNGLICHKEIT

*Keine Sperrstunde beim öffentlichen Laden.*

#### Impuls

Öffentliche Ladeinfrastruktur sollte im Idealfall rund um die Uhr verfügbar und nutzbar sein. Der Ausbau wurde in den vergangenen Jahren besonders im Handel stark vorangetrieben – ganz nach dem Motto: dort laden, wo die täglichen Wege ohnehin hinführen. Die Gewerbeordnung führt allerdings in einzelnen Fällen dazu, dass Handelspartner die auf ihren Parkflächen verfügbare Ladeinfrastruktur ausschließlich während der Öffnungszeiten zugänglich machen dürfen. Dadurch wird die Nutzung dieser Infrastruktur deutlich eingeschränkt.

## Zukunftsauftrag

Ein Begutachtungsentwurf zur Gewerbeordnung vom Februar 2026 sieht hier nun Änderungen vor. SMATRICS begrüßt den Änderungsantrag, der Ladeanlagen genehmigungsfrei stellen würde, wenn ausschließlich Ladestationen auf dem Grundstück betrieben werden – also wie bei Ladeparks – oder wenn bestehende Betriebsanlagen um Ladestationen erweitert werden. Dies muss schnellstmöglich umgesetzt und anschließend klar und eindeutig allen Stakeholdern kommuniziert werden.

### 1.6: NEU LADEINFRASTRUKTUR PRAXISTAUGLICH UND BARRIEREFREI GESTALTEN

*Ohne Praxistauglichkeit keine Mobilitätswende.*

#### Impuls

Mit der Einführung der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen 03.07.21 „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum“ („RVS 03.07.21“) wurde erstmals ein österreichweit einheitlicher Qualitätsstandard für die Planung, Errichtung und den Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur geschaffen. Gleichzeitig wurden durch die zuvor genannten RVS sowie das Barrierefreiheitsgesetz wichtige Grundlagen gelegt, um Ladeinfrastruktur für möglichst viele Menschen zugänglich und nutzbar zu machen. Anforderungen wie geeignete Bedienhöhen, ausreichende Bewegungsflächen oder eine gut erreichbare Anordnung der Ladepunkte tragen wesentlich dazu bei, die Akzeptanz und Nutzbarkeit der Elektromobilität zu erhöhen.

Mit dem rasanten Ausbau der Ladeinfrastruktur zeigt sich jedoch, dass einzelne Vorgaben und Nachweispflichten mit erheblichem administrativem Aufwand verbunden sind. Förderverfahren, Dokumentationsanforderungen, Genehmigungsprozesse sowie nicht eindeutige Vorgaben verursachen zusätzliche Kosten und Zeitverzögerungen. Auch bestehende infrastrukturelle Gegebenheiten, insbesondere bei der Umsetzung auf vorhandenen Parkflächen, werden nicht ausreichend berücksichtigt. Gleichzeitig stammen manche Regelungen noch aus einer frühen Marktphase der Elektromobilität und bilden die heutigen technologischen und betrieblichen Realitäten nicht mehr vollständig ab. Betreiber sind häufig gezwungen, individuelle Lösungen zu entwickeln, um die Anforderungen der notwendigen Barrierefreiheitsstandards zu erfüllen.

## Zukunftsauftrag

SMATRICS spricht sich klar dafür aus, die zuvor genannten RVS regelmäßig auf ihre Verhältnismäßigkeit und Praxistauglichkeit zu überprüfen. Diese müssen auch künftig den Stand der Technik abbilden und gleichzeitig stärker auf Umsetzbarkeit und Effizienz ausgerichtet werden. So können hohe Qualitätsstandards gesichert werden, ohne den dringend notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur durch übermäßige Bürokratie zu bremsen.

Barrierefreiheit muss als selbstverständlicher Bestandteil moderner Ladeinfrastruktur konsequent weiterentwickelt werden. SMATRICS bekennt sich zu einer barrierefreien, nutzer:innenfreundlichen und zukunftsfähigen Ladeinfrastruktur und plädiert für einen praxismahen Ansatz, der sowohl die Bedürfnisse der Nutzer:innen als auch die Umsetzbarkeit für Betreiber berücksichtigt. Entscheidend sind klare Vorgaben und eine Weiterentwicklung nach dem Prinzip „Design für alle“. Denn während Barrierefreiheit oft darauf abzielt, Hindernisse für Menschen mit Behinderungen zu beseitigen, verfolgt der „Design für alle“-Ansatz das Ziel, Lösungen von Anfang an so zu gestalten, dass sie für möglichst viele Nutzer:innen intuitiv, sicher und komfortabel funktionieren.

## 1.7: NEU GEZIELTE ANREIZE

*Passgenaue Anreize für jede Marktphase.*

### Impuls

In den vergangenen Jahren haben steuerliche Begünstigungen und Förderungen wesentlich dazu beigetragen, die Elektromobilität in Österreich zu etablieren. Maßnahmen wie die Sachbezugsbefreiung oder Kaufanreize haben den Markthochlauf beschleunigt und sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen den Umstieg erleichtert. Mittlerweile wurden zahlreiche Förderungen reduziert oder beendet, während gleichzeitig neue Belastungen diskutiert werden. Dass eine zunehmend marktfähige Technologie weniger Unterstützung benötigt, ist nachvollziehbar. Um den weiteren Markthochlauf der Elektromobilität abzusichern, braucht es jedoch auch in der aktuellen Marktphase verlässliche Anreize und stabile politische Rahmenbedingungen.

### Zukunftsauftrag

Um den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen, braucht es auch künftig wirksame Förderinstrumente und steuerliche Entlastungen. SMATRICS spricht sich dafür aus, bestehende Vorteile für emissionsfreie Mobilität abzusichern, zusätzliche Belastungen zu vermeiden und öffentliche Mittel gezielt für Maßnahmen einzusetzen. Dazu zählen unter anderem eine langfristige Mautbefreiung für E-LKW bis mindestens 2031 (wie in Deutschland), Sonderabschreibungen für Investitionen in nachhaltige Energie- und Ladeinfrastruktur sowie passgenaue Unterstützungsmodelle für KMU.

## 1.8: NEU V2X

*V2X wird der ultimative Fitnessstest für unser Energiesystem.*

### Impuls

Mit dem Hochlauf der Elektromobilität steigt die Bedeutung von Vehicle-to-X-Technologien (V2X) – also des bidirektionalen Ladens – für ein resilientes und flexibles Energiesystem. Elektrofahrzeuge können künftig nicht nur Strom beziehen, sondern auch als dezentrale Speicher zur Integration erneuerbarer Energien, zur Netzstabilisierung und zur Optimierung von Energieflüssen beitragen. Das Potenzial von bidirektionalem Laden ist groß, gleichzeitig fehlen noch wesentliche technische, wirtschaftliche und regulatorische Voraussetzungen für einen breiten Einsatz. Mit dem Elektrizitätswirtschafts-Gesetz (EIWG) wurden erste wichtige Weichen für die Nutzung von Flexibilitäten und bidirektionalem Laden gestellt. Für eine flächendeckende Umsetzung fehlen jedoch weiterhin zentrale Rahmenbedingungen. Offene Fragen bestehen insbesondere bei Standards und Schnittstellen, der eichrechtskonformen Messung und Abrechnung von Rückspeisung sowie bei der Marktintegration von Fahrzeugbatterien als Flexibilitätsressource. Vorhandene technische Lösungen sind derzeit nicht herstellerübergreifend interoperabel. Einheitliche Kommunikationsstandards zwischen Fahrzeug, Ladeinfrastruktur, Energiemanagementsystemen und Netzbetreibern befinden sich erst im Aufbau.

### Zukunftsauftrag

SMATRICS sieht im bidirektionalen Laden einen essenziellen, integralen Bestandteil für Ladeinfrastruktur und das Energiesystem der Zukunft. Dafür müssen technische, wirtschaftliche, rechtliche und gesellschaftsrelevante Aspekte gleichermaßen adressiert werden. Um das Potenzial von V2X-Technologien bis 2030 zu heben, braucht es einheitliche technische Standards und Schnittstellen, offene rechtliche und eichrechtliche Fragen müssen geklärt, wirtschaftliche Hemmnisse abgebaut sowie Anreize für netz- und systemdienliche Anwendungen eingeführt werden, wie z. B. Befreiung von Netzbühren beim Rückspeisen. Ebenso entscheidend sind gezielte Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Bestehende Erfahrungen aus Deutschland können dabei wichtige Anhaltspunkte für eine raschere Umsetzung in Österreich liefern.

## MASSNAHME 2: ENERGIEINTEGRATION DURCH DIGITALISIERUNG UND PROZESSE FIT FÜR E-MOBILITÄT MACHEN

### 2.1: STANDARDISIERTE PROZESSE BEI DER INFRASTRUKTURERRICHTUNG

*Standardisierungen als Wegbereiter für den voranschreitenden Hochlauf.*

#### Impuls

Der Prozess von der Netzanfrage bis zur Zählermontage ist österreichweit bislang nicht einheitlich geregelt. Die Verteilnetzbetreiber wenden jeweils unterschiedliche Vorgaben und Abläufe an. Das führte zu erhöhtem administrativem Aufwand, unklaren Aufgabenverteilungen und verlängerten Abwicklungszeiten.

#### Umsetzung

Auch in den vergangenen drei Jahren konnten in diesem Bereich keine Verbesserungen erzielt werden. Im neuen Elektrizitätswirtschafts-Gesetz (EIWG) ist lediglich verankert, dass Verteilnetzbetreiber online über eine Website mit Kund:innen kommunizieren können.

#### Zukunftsauftrag

Mehr Akteure, die in den Energiebereich vordringen, und der gleichzeitige Hochlauf der E-Mobilität erfordern heute mehr denn je standardisierte Prozesse und zeitgerechte Abwicklungen. Die Bundesregierung ist gefordert, verbindliche und einheitliche Mindeststandards für Abläufe, Prozesse, Fristen und Digitalisierungsmaßnahmen vorzugeben, die von den Verteilnetzbetreibern zeitnah umzusetzen sind. Ohne entsprechende Vorgaben drohen weitere Verzögerungen bei Netzanschlüssen. Dies beeinträchtigt die Investitionssicherheit, erschwert die wirtschaftliche Planung für Ladeinfrastrukturbetreiber und bremst den weiteren Ausbau der Elektromobilität.

### 2.2: ENTLASTUNG BEI DEN VERTEILNETZBETREIBERN

*Am Schnittpunkt Netz darf es für Ladeinfrastruktur nicht ‚Bitte warten‘ heißen.*

#### Impuls

Verteilnetzbetreiber mussten bereits im Jahr 2022 mit zu wenig Personal für die steigende Zahl an Anschlussanfragen kämpfen – Treiber dieser Entwicklung sind insbesondere der Ausbau von Photovoltaikanlagen, Ladeinfrastruktur und Wärmepumpen. Die daraus resultierenden Kapazitätsengpässe bestehen weiterhin.

#### Umsetzung

Zur Verbesserung der Planbarkeit und zur Erhöhung der Transparenz wurde inzwischen eine Regelung geschaffen, wonach Verteilnetzbetreiber Betreibern von Ladepunkten spätestens vier Wochen nach Verweigerung des Netzzugangs mitzuteilen haben, welche Maßnahmen zur Optimierung, Verstärkung oder zum Ausbau des Netzes erforderlich sind, um den beantragten Anschluss zu ermöglichen, und in welchem Zeitraum diese umgesetzt werden können. Diese Regelung stellt zwar eine punktuelle Verbesserung dar, adressiert jedoch weder das grundlegende Ressourcenproblem bei den Verteilnetzbetreibern noch den überwiegenden Teil des gesamten Abwicklungsprozesses.

#### Zukunftsauftrag

Einzelmaßnahmen dienen nur der Symptombehebung. Für eine tatsächliche Beschleunigung der Antragsabwicklung braucht es einen ganzheitlichen Ansatz. SMATRICS plädiert daher neben einer personellen Stärkung für eine konsequente Digitalisierung und Standardisierung von Prozessen. Wartezeiten auf Netzangebote im aktuellen Hochlauf der Elektromobilität von bis zu einem halben Jahr sind weder trag- noch argumentierbar.

## 2.3: HOHE NETZENTGELTE – LEISTUNGSPREIS STEIGT UNVERHÄLTNISSMÄSSIG

*Planbarkeit verlangt stabile Preisentwicklungen.*

### Impuls

Der Hochlauf der E-Mobilität erfordert den raschen Ausbau leistungsstarker Schnellladeinfrastruktur. Dafür sind hohe Netzanschlussleistungen für öffentliche Ladeparks notwendig, um ein verlässliches und nutzer:innenfreundliches Ladeerlebnis sicherzustellen – insbesondere bei immer weiter steigenden Ladeleistungen und damit kürzeren Ladezeiten.

### Umsetzung

Ladeleistungen von bis zu 400 kW pro Ladepunkt sind mittlerweile Stand der Technik und notwendig, um öffentliches Schnellladen im Alltag als gleichwertige Alternative zum konventionellen Tanken zu etablieren. Gleichzeitig führen die dafür notwendigen hohen Netzanschlussleistungen zu überproportional steigenden Netzkosten. Bereits ab einer Netzanschlussleistung von 400 kW werden Ladeparks der Netzebene 5 zugeordnet. Dadurch fallen hohe Ökostrompauschalen sowie stark steigende, leistungsabhängige Netzentgelte an.

Die Situation hat sich in den vergangenen Jahren dramatisch verschärft: So hat sich der Leistungspreis, welcher den überwiegenden Kostenbestandteil der Netzentgelte ausmacht, im Burgenland und Niederösterreich um 50 Prozent erhöht, in Wien und Oberösterreich immerhin noch um rund 30 Prozent, um nur einige große Verteilnetzbetreiber beispielhaft zu nennen.

Gleichzeitig wurde die zwischenzeitliche Entlastung bei der Ökostrompauschale und beim heutigen Erneuerbaren-Förderbeitrag wieder ausgesetzt. Damit steigen die Betriebskosten für High-Power-Charging-Standorte (HPC) deutlich schneller als deren Auslastung. Dadurch wird der wirtschaftliche Betrieb von Schnellladeinfrastruktur zunehmend erschwert. Perspektivisch erhöht dies auch den Druck, steigende Kosten an die Nutzer:innen weiterzugeben.

### Zukunftsauftrag

Damit die Betriebskosten für HPC-Standorte deren Wirtschaftlichkeit mittelfristig nicht gefährden, braucht es angepasste regulatorische Rahmenbedingungen für öffentliche Ladeparks: SMATRICS spricht sich dafür aus, die Berechnung der Spitzen anzupassen und nicht die höchste Viertel-Stunden-Leistungsspitze eines Monats, sondern die höchsten zehn Spitzen als Berechnungsgrundlage heranzuziehen. Gleichzeitig sollten Leistungsreduktionen monetär entlohnt werden – das sich insbesondere bei Depotladungen von LKW anbieten würde.

## 2.4: DIGITALISIERUNG UND STEUERUNG

*Smarte Planung für langfristige Nutzung.*

### Impuls

Mit dem Hochlauf der E-Mobilität steigt auch der Bedarf an einer intelligenten und netzdienlichen Steuerung von Ladeinfrastruktur. Bereits 2022 war absehbar, dass unterschiedliche technische Vorgaben sowie fehlende Standards bei Schnittstellen und Steuerungssystemen zu steigender Komplexität und höheren Kosten führen würden. Gleichzeitig bietet die Digitalisierung großes Potenzial, Ladeinfrastruktur flexibel und effizient zu steuern.

### Umsetzung

Zwar wird die Einführung digitaler Schnittstellen und Kommunikationsstandards mittlerweile diskutiert und teilweise vorbereitet, eine österreichweit einheitlich Lösung liegt jedoch weiterhin nicht vor. Die geltenden technischen und organisatorischen Regeln (TOR) schreiben lediglich die grundsätzliche Steuerbarkeit von Ladestationen vor, definieren aber nicht deren konkrete technische Umsetzung.

In der Praxis führt das zu unterschiedlichen Anforderungen je nach Verteilnetzbetreiber – von abweichenden Datenpunktlisten bis hin zu individuellen Kommunikations- und Integrationstests. Viele Netzbetreiber verlangen zudem physische Fernwirkchnittstellen, die zusätzliche Investitionskosten von rund 10.000 bis 15.000 Euro pro Ladepark verursachen können. Einheitliche Standards für Transformatoren und Kundenanlagen fehlen bislang ebenfalls. Die Folge sind Inselösungen, zusätzlicher technischer Aufwand und steigende Errichtungskosten.

## Zukunftsauftrag

Für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität braucht es österreichweit einheitliche digitale Standards für die Steuerung von Ladeinfrastruktur. Ziel muss eine standardisierte Backend-zu-Backend-Kommunikation zwischen Verteilnetzbetreibern und Ladeinfrastrukturbetreibern sein – anstelle individueller physischer Fernwirklösungen.

Offene und herstellerunabhängige Standards wie OpenADR bieten die Chance, Ladeinfrastruktur flexibel, netzdienlich und kosteneffizient zu steuern. Damit könnten teure Insellösungen und redundante technische Anforderungen vermieden werden. SMATRICS setzt sich daher für bundesweit einheitliche Vorgaben für digitale Schnittstellen und Datenpunkte ein sowie für standardisierte Kommunikationsprotokolle für die Steuerung von Ladeinfrastruktur, klare technische Vorgaben für Transformatoren und Kundenanlagen und eine Harmonisierung der Anforderungen aller Verteilnetzbetreiber.

Denn ohne einheitliche digitale Prozesse steigen Komplexität, Kosten und Integrationsaufwand – und damit die Hürden für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur.

## MASSNAHMEN 3: MAXIMALER RAUM FÜR DIE ELEKTRIFIZIERTE MOBILITÄTSWENDE

### 3.1: WIDMUNGEN ENTLANG DER AUTOBAHNEN UND IM URBANEN BEREICH SOWIE VERPFLICHTENDE AUSBAUZIELE

*Ausbauziele erfordern Weitblick und eine koordinierte Gesamtstrategie.*

#### Impuls

Charge Point Operator haben den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur entlang des hochrangigen Straßennetzes in Österreich frühzeitig vorangetrieben und eine gute Basis geschaffen. Auch die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) setzt nun entsprechende Maßnahmen, um die Zielvorgaben entsprechen der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) zu erfüllen.

#### Umsetzung

Gemäß AFIR muss Ladeinfrastruktur entlang des hochrangigen Straßennetzes für PKW und schwere Nutzfahrzeuge in Abständen von jeweils maximal 60 km verfügbar sein. Das Ladestationsnetz in Österreich ist hier bereits sehr gut ausgebaut und entspricht weitgehend den AFIR-Anforderungen. Weitere Schritte, wie der Ausbau entlang der ASFINAG-Rastplätze oder die Erarbeitung konkreter Vorgaben für den Ladeinfrastrukturausbau von E-LKW, sind gerade in Diskussion und Umsetzung. Die Aufnahme konkreter Ausbauziele in das Bundesstraßengesetz befindet sich derzeit in Vorbereitung. Auch die Ausstattung von Ladeparks mit ergänzender Infrastruktur wie Sanitäranlagen, Verpflegungsangeboten und Aufenthaltsmöglichkeiten wird punktuell weiterentwickelt. Gleichzeitig erschwert der Gebietschutz rund um bestehende Tankstellenstandorte den weiteren Ausbau der E-Ladeinfrastruktur und wirkt damit als strukturelles Hemmnis.

## Zukunftsauftrag

SMATRICS befürwortet eine nationale Schärfung der Ausbauziele entlang des hochrangigen Straßennetzes, wie sie derzeit im Rahmen der Überarbeitung des Bundesstraßengesetzes diskutiert wird. Vorgesehen wäre eine Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für PKW in Abständen von 25 km und für schwere Nutzfahrzeuge in Abständen von 40 km. Die Anhebung der Ausbauziele besonders für schwere Nutzfahrzeuge ist angesichts des aktuell raschen Hochlaufs essenziell.

Neben der Errichtung von Ladepunkten müssen auch Aufenthaltsqualität und ergänzende Infrastruktur wie Sanitäranlagen, Gastronomie- und Nahversorgungsangebote mitgedacht werden, um Schnellladestandorte attraktiv, nutzerfreundlich und wirtschaftlich betreibbar zu gestalten.

### 3.2: QUALITÄT STATT QUANTITÄT BEI BESTEHENDEN VERPFLICHTUNGEN

*Der Hochlauf der E-Mobilität braucht mehr Qualität und Flexibilität.*

## Impuls

In den vergangenen Jahren lag ein starker Fokus auf dem Ausbau von Ladeinfrastruktur im halböffentlichen Bereich, etwa bei Supermärkten, Einkaufszentren oder Bürogebäuden. Bereits 2022 war absehbar, dass verpflichtende Vorgaben für Ladeinfrastruktur stärker an der tatsächlichen Nutzung, den Aufenthaltsdauern und den konkreten Bedürfnissen von Kund:innen ausgerichtet werden müssen.

## Umsetzung

Ein erheblicher Teil der mehr als 4.600 HPC-Ladepunkte in Österreich befindet sich bei Supermärkten, Einkaufszentren und weiteren Handelspartnern. Mit der Gebäudeeffizienz-Richtlinie bestehen zudem Vorgaben zur Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur bei Gebäuden und Parkplätzen. Die konkrete Ausgestaltung dieser Anforderungen ist jedoch zwischen den Bundesländern uneinheitlich. So bestehen in Vorarlberg und Tirol derzeit keine inhaltlich verbindlichen Vorgaben für Wohngebäude, Nichtwohngebäude und deren Stellplätze.

### Zukunftsauftrag

Der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur muss sich stärker an der tatsächlichen Nutzung orientieren. Ziel muss es sein, nicht nur die Anzahl der Ladepunkte zu errichten, sondern bedarfsgerechte, leistungsfähige und wirtschaftlich sinnvolle Infrastruktur bereitzustellen. Zu begrüßen wären österreichweit einheitliche Vorgaben für Ladeinfrastruktur bei Gebäuden und Stellplätzen, eine stärkere Berücksichtigung von Aufenthaltsdauer und Nutzungsverhalten sowie flexiblere Anforderungen an die Ladeleistung anstelle starrer Vorgaben zur Anzahl der Ladepunkte.

## 3.3: EINBINDUNG IN DIGITALE UND MULTIMODALE VERKEHRSANGEBOTE

*Gemeinsam nachhaltig mobil unterwegs sein.*

### Impuls

Elektromobilität ist eine wichtige Ergänzung zum öffentlichen Verkehrsangebot und kann insbesondere im urbanen Raum einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten. In Kombination mit Bahn, Bus, Sharing-Angeboten und weiteren Verkehrsträgern ermöglicht sie eine effiziente und klimafreundliche Mobilität über die gesamte Wegstrecke hinweg. Bereits heute zeigen Angebote wie Ladeinfrastruktur an Park-&-Ride-Standorten, dass Elektromobilität und öffentlicher Verkehr sinnvoll zusammenspielen können. Nutzer:innen können die sogenannte erste und letzte Meile mit dem Elektrofahrzeug zurücklegen, auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und ihr Fahrzeug währenddessen laden.

### Umsetzung

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss zukünftig noch stärker als Teil eines integrierten Mobilitätssystems gedacht werden. Erste multimodale Mobilitätshubs sind bereits etabliert, Carsharing- und andere Mobilitätsangebote werden künftig zunehmend elektrifiziert werden. Der dafür notwendige Ausbau der Ladeinfrastruktur an Mobilitätsknoten muss ausreichend berücksichtigt werden. Maßnahmen zum Ausbau der Schnellladeinfrastruktur – insbesondere an Bahnhöfen – verbessern das Angebot laufend.

## M 3.4: NEU RAHMENBEDINGUNGEN FÜR E-LKW LADEINFRASTRUKTUR

*Neue Player verändern die Spielregeln.*

### Impuls

Mit dem Hochlauf der Elektromobilität wird deutlich, dass an die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge und LKW andere Anforderungen gestellt werden als an Ladeinfrastruktur für PKW. Die AFIR unterscheidet derzeit im Wesentlichen nur zwischen öffentlich zugänglicher und nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur, ohne nach Fahrzeugkategorien oder tatsächlicher Nutzer:innengruppe zu unterscheiden. Für LKW-Standorte kann diese Definition in Zukunft problematisch werden, wenn für den Schwerverkehr vorgesehene E-LKW-Stellplätze durch E-PKW belegt werden.

## Zukunftsauftrag

Die europäische Regulierung muss die Besonderheiten des Schwerverkehrs stärker berücksichtigen und diese Lücke in der AFIR schließen. SMATRICS spricht sich dafür aus zu prüfen, ob für E-LKW-Ladeinfrastruktur eigene Regelungen erforderlich sind.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass das Ladeinfrastrukturnetz durch eine gemeinsame Nutzung bestehender nicht öffentlich zugänglicher oder halböffentlicher Ladedepots weiter ausgebaut werden kann. Dadurch entstehen zusätzliche Geschäftsmodelle und neue Kooperationsmöglichkeiten. Diese Potenziale sollten ebenfalls bei der Weiterentwicklung von Ladeinfrastruktur gezielt berücksichtigt werden.

## MASSNAHME 4: ATTRAKTIVIERUNG DURCH FÖRDERUNGEN

### 4.1: KVO-REGELUNG AUSBAUEN UND VERSCHÄRFEN

*Erneuerbare Energien als wertvolles Gut anerkennen.*

#### Impuls

Bereits vor einigen Jahren hat sich gezeigt, dass die österreichische Kraftstoffverordnung (KVO) ein wirksames Instrument sein kann – wenn mit ausreichend wirksamen Anreizen hinterlegt. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Treibhausgasminderungsziele konsequent eingefordert werden. Zum damaligen Zeitpunkt lagen die Sanktionen für das Verfehlen der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele mit 15 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent deutlich unter dem Niveau anderer europäischer Länder. Dadurch war der Erwerb von erneuerbarem Strom durch verpflichtete Mineralölunternehmen wirtschaftlich kaum attraktiv und der Beitrag der KVO zum Ausbau der Ladeinfrastruktur wenig attraktiv. Vor diesem Hintergrund wurden deutlich höhere Ausgleichsbeträge sowie eine stärkere Anrechenbarkeit erneuerbarer Energien auf die CO<sub>2</sub>-Ziele gefordert.

#### Umsetzung

In den vergangenen Jahren wurden wesentliche Anpassungen vorgenommen: Die Ausgleichsbeträge für die Nichterreichung der Treibhausgasminderungsziele wurden deutlich angehoben und an internationale Vergleichsniveaus angenähert. Zudem wurde die Anrechnung erneuerbarer Energien und damit der Beitrag von Strom zur Zielerreichung erhöht. Diese Maßnahmen haben die Rahmenbedingungen für Investitionen in die Ladeinfrastruktur verbessert und die Marktintegration erneuerbarer Energien gestärkt.

Gleichzeitig zeigt sich, dass die Wirkung weiterhin hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibt. Die Preisbildung wird mittlerweile weniger durch die Höhe des Ausgleichsbetrags bestimmt als durch alternative Erfüllungsoptionen, insbesondere durch andere erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs wie grüner Wasserstoff oder E-Fuels. Hinzu kommt, dass die europäische Renewable Energy Directive (RED-III) eine Reduktion des Anrechnungsfaktors für erneuerbaren Strom vorsieht, wodurch dessen Beitrag zur Zielerreichung an Wert verlieren könnte. Auch ein weiteres potenziell wirksames Instrument, die handelbaren Energieeffizienz-Zertifikate, wurde nach nur zwei Jahren mit der Novellierung des Bundes-Energieeffizienzgesetzes wieder abgeschafft.

## Zukunftsauftrag

Für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur braucht es ein regulatorisches Umfeld, das den Einsatz von erneuerbarem Strom langfristig attraktiv hält und Investitionen gezielt lenkt. Österreich sollte daher die Spielräume bei der Umsetzung der RED III nutzen und den Anrechnungsfaktor 4 für erneuerbaren Strom beibehalten. Darüber hinaus braucht es zusätzliche marktbasierende Anreizsysteme, die Investitionen in Ladeinfrastruktur und Energieeffizienz wirksam unterstützen. Damit der Ausbau der Ladeinfrastruktur weiterhin dort erfolgt, wo er den größten Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten kann, darf der Wert erneuerbarer Energie im Verkehrssystem nicht geschwächt werden.

### 4.2: ZUSCHÜSSE FÜR LADEINFRASTRUKTUR IN RANDBEREICHEN

*Fördern heißt niemanden zu übersehen oder zu übervorteilen.*

## Impuls

Der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur konzentrierte sich in der frühen Ausbauphase vor allem auf hochrangige Verkehrsachsen und urbane Zentren. In den letzten Jahren wurden für eine flächendeckende Versorgung mit Ladeinfrastruktur verstärkt auch weniger frequentierte Regionen und periphere Gebiete in den Fokus genommen.

## MASSNAHME 5: DIE SUCHE NACH QUALIFIZIERTEN FACHKRÄFTEN

*Die Mobilitätswende von morgen lebt vom Know-how von heute.*

## Impuls

Mit dem Ausbau der E-Mobilität entstehen weiterhin neue Geschäftsmodelle und Anwendungsfelder, die die Bereiche Energie, Elektrotechnik und Informationstechnologie zunehmend stärker miteinander verbinden. Bereits vor einigen Jahren war absehbar, dass die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitäts- und Energiewende maßgeblich von der Verfügbarkeit ausreichend qualifizierter Fachkräfte abhängt.

## Umsetzung

Mit Maßnahmen und Förderprogrammen wie eMOVE Austria, LADIN und ENIN wurden von der Bundesregierung wichtige Impulse gesetzt, um Versorgungslücken in ländlichen Regionen sowie entlang wichtiger Logistikrouten zu schließen. Dies ist ein wesentlicher Schritt, damit E-Mobilität in Österreich zur Selbstverständlichkeit wird.

## Umsetzung

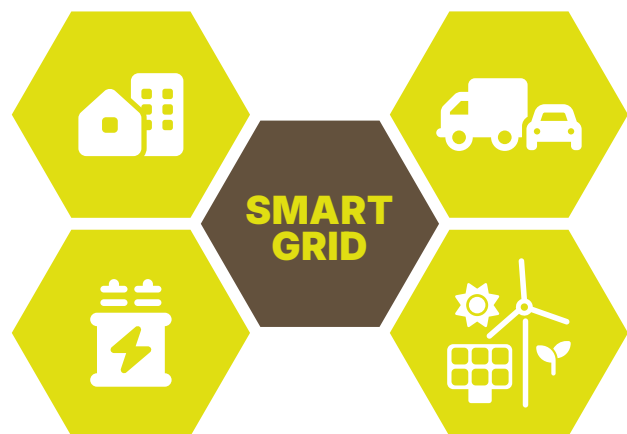
Die Bedeutung technischer Fachkräfte wurde auf politischer Ebene mittlerweile erkannt. Im Rahmen der Fachkräfteverordnung wurden zahlreiche technische Berufe als Mangelberufe eingestuft, wodurch der Zugang zur Rot-Weiß-Rot-Karte grundsätzlich erleichtert wurde. Österreich benötigt eine langfristige Fachkräfteoffensive, die Ausbildung, Weiterbildung und internationale Rekrutierung gleichermaßen umfasst. Technische Ausbildungswege müssen laufend an die Anforderungen der Energiewende angepasst und Kapazitäten an Universitäten, Fachhochschulen und Berufsschulen weiter ausgebaut werden.

## ZIELBILD 2030/2040

Die Analyse der Maßnahmen zeigt deutlich: die größten Herausforderungen bestehen nach wie vor bei der Energieintegration und Digitalisierung. Hier sind weitreichende Eingriffe und Veränderungen notwendig, Teile davon wurden mit dem EIWG auch schon auf den Weg gebracht. Genauso relevant sind aber auch die Entbürokratisierung und Standardisierung von Prozessen – besonders in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten und sogenannten Tippingpoints.

Unser Zielbild ist klar: Im Jahr 2030 ist Elektromobilität in Österreich selbstverständlicher Bestandteil des Alltags. Der überwiegende Teil der neu zugelassenen PKW fährt elektrisch und ein flächendeckendes Netz an Ladepunkten ermöglicht komfortables Laden im Alltag, auf Reisen und im Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus hat die Elektrifizierung des Güterverkehrs deutlich an Dynamik gewonnen und wird eines der bestimmenden Themen der nächsten Jahre werden.

Fahrzeuge, Ladepunkte, Photovoltaikanlagen, Speicher und Stromnetze sind miteinander verbunden und werden aufeinander abgestimmt gesteuert. Energie wird dort erzeugt, gespeichert und genutzt, wo sie den größten systemischen und wirtschaftlichen Nutzen stiftet. Digitalisierung und intelligente Steuerung sorgen dafür, dass Energieflüsse optimiert, Netze entlastet und Kosten reduziert werden. Das verbindet Mobilität und Energieversorgung zu einem leistungsfähigen Ökosystem, das Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz gleichermaßen unterstützt.



Bis 2040 entwickelt sich dieses System konsequent weiter. Elektrofahrzeuge sind zunehmend aktiver Bestandteil des Energiesystems. Sie speichern Energie, stellen Flexibilität bereit und leisten einen Beitrag zur Netzstabilität. Technologien wie Vehicle-to-Grid ermöglichen es, vorhandene Ressourcen intelligent zu nutzen und zusätzliche Wertschöpfung zu schaffen. Für Kund:innen steht dabei nicht die Technologie im Mittelpunkt, sondern eine integrierte Energielösung.

## **Impressum:**

Herausgeber: SMATRICS GmbH & Co KG  
Europaplatz 2 / Stiege 4 / 4.OG, 1150 Wien  
[www.smatrics.com](http://www.smatrics.com)

Layout & Satz: Himmelhoch GmbH  
Druck: 210 Repa.neo Wien City, Wien

Stand: Juni 2026

**bleiben Sie informiert.**  
Einfach QR-Code scannen und  
laufend alle Neuigkeiten zum  
Thema Elektromobilität erhalten.

