

BEO

5 Punkte für
Elektromobilität
Oktober 2025

Impressum

Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ)

Gemeinnütziger Verein zur Förderung der E-Mobilität in Österreich

Wiener Straße 151, 4020 Linz, Österreich

office@beoe.at, www.beoe.at

5-PUNKTE-PROGRAMM

E-Mobilität für alle:

Flächendeckend, leistbar, zukunftssicher.

INHALT

Vorwort	05
1: Öffentlich laden für alle	06
2: Laden zu Hause und am Firmenstandort	08
3: Laden für LKW und Busse	11
4: Ökologisierung der Mobilität	13
5: Digitalisierung und Innovation	15
Ausblick: Österreich 2030	17

VORWORT

Der Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) versteht sich als zentrale Anlaufstelle für E-Mobilität in unserem Land. Seit mittlerweile zehn Jahren arbeiten die Mitglieder im BEÖ am Auf- und Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für E-Mobilität unter Verwendung von 100 Prozent Erneuerbarer Energie aus Österreich.

Wir vernetzen die relevanten Akteure, bringen unsere Expertise in politische und rechtliche Diskussionen ein und geben E-Mobilität eine starke Stimme.

Wir treiben Pilotprojekte und Best Practices voran, zeigen, was schon heute möglich ist, und wir leisten Bewusstseinsarbeit, damit E-Mobilität verstanden, akzeptiert und gelebt wird.

Mit diesem 5-Punkte-Programm greifen wir aktuelle Entwicklungen auf, formulieren unsere Anliegen, benennen Aufgaben und präsentieren Lösungen. Unser Ziel: E-Mobilität zur tragenden Säule einer nachhaltigen, leistbaren und zukunftssicheren Mobilität in Österreich machen.

Die Zukunft fährt elektrisch. Wir laden alle Interessierten ein, E-Mobilität gemeinsam zum Erfolg zu machen.

Andreas Reinhardt

Vorsitzender, Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ)

1: Öffentlich laden für alle

Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Sie ermöglicht Teilhabe am Wirtschafts-, Bildungs- und Sozialleben und ist ein entscheidender Faktor für Lebensqualität und Attraktivität des Standorts. Aus Sicht des BEÖ ist E-Mobilität der Schlüssel für eine klimafreundliche und zukunftssichere Mobilität für alle Menschen.

Ein klares politisches Bekenntnis zur E-Mobilität ist bereits im Programm „eMove Austria“ des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur verankert. Dort wird die Förderung klimafreundlicher Mobilität als gesamtgesellschaftliche Aufgabe definiert. In den letzten Jahren hat die E-Mobilität signifikante Fortschritte gemacht. Mit zunehmendem Umweltbewusstsein und dem Drängen auf eine Reduzierung von CO₂-Emissionen haben E-Fahrzeuge weltweit an Popularität gewonnen. Die Vorstellung, dass E-Mobilität eine vorübergehende Erscheinung sei, ist längst überholt. Im Vergleich zu Antrieben wie Wasserstoff oder E-Fuels überzeugt E-Mobilität durch ihre deutlich höhere Energieeffizienz, geringere Betriebskosten und die unmittelbare Einsetzbarkeit in Kombination mit erneuerbaren Energien.

Technologische Vorteile der E-Mobilität

- **Hohe Effizienz:** Ein batterieelektrisches Fahrzeug wandelt Energie drei- bis viermal effizienter in Bewegung um als Verbrennungsmotoren oder E-Fuel-Antriebe.
- **Erneuerbare Energien:** Das Ladenetz der BEÖ-Mitglieder basiert ausschließlich auf Strom aus erneuerbaren Quellen. Damit wird der Umstieg auf E-Mobilität zu einem echten Beitrag für den Klimaschutz.
- **Gesteuertes Laden:** Intelligente Ladeinfrastruktur ermöglicht es, den Ladevorgang flexibel an die Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie anzupassen. Das reduziert Netzspitzen und führt zu geringeren Netzkosten für die Nutzer:innen.

Transparenz und Kundenerlebnis beim Laden

Der BEÖ steht für vollständige Preistransparenz. Die Ladetarife sind auf den jeweiligen Websites der BEÖ-Mitglieder und über digitale Lösungen wie Apps öffentlich einsehbar. Gut zu wissen: Rund 80 bis 90 Prozent der E-Mobilist:innen haben einen Ladevertrag

abgeschlossen. Damit ist ihr Tarif unabhängig von Ort und Zeit des Ladevorgangs verlässlich bekannt. Das schafft Sicherheit und Planbarkeit im Alltag. Davon zu unterscheiden ist das Ad-hoc-Laden, das ebenso jederzeit an einer Ladestation möglich ist, und mit Kreditkarte bezahlt wird. Beide Modelle stellen sicher, dass Nutzer:innen jederzeit Zugang zu Ladeinfrastruktur haben. Das Kund:innen-Erlebnis ist der Schlüssel: Laden muss einfach, sicher und verständlich für alle sein.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Eine verlässliche steuerliche Behandlung des Ladens ist für den weiteren Hochlauf der E-Mobilität von zentraler Bedeutung. Der Europäische Gerichtshof (EUGH) hat entschieden, dass Ladevorgänge rechtlich primär als Lieferung von Elektrizität gelten, ergänzt durch Nebenleistungen wie IT-Services. Damit sind klare Rahmenbedingungen geschaffen, doch die Umsetzung in der Praxis ist nach wie vor komplex.

Die Mehrwertsteuer wird stets in dem Land fällig, in dem die Ladung erfolgt. Für E-Mobility-Service-Provider bedeutet das bisher oft eine Vielzahl an Registrierungen und administrativen Hürden. Mit der EU-Reform „VAT in the Digital Age“ (ViDA), die seit April 2025 gilt, wird eine Vereinfachung durch digitale Meldepflichten und EU-weite E-Invoicing-Standards angestrebt. Aus Sicht des BEÖ braucht es jedoch dringend eine europaweit einheitliche, steuerliche Regelung beim Laden, um faire Wettbewerbsbedingungen und einfache Abwicklung für Anbieter wie Nutzer:innen sicherzustellen.

FORDERUNGEN DES BEÖ

1. **Klares politisches Bekenntnis** zum erwiesenen Potential der E-Mobilität über das Regierungsprogramm hinaus.
2. **Massentauglicher Zugang zur E-Mobilität** muss auch politisch gesichert werden durch den Abbau von Hürden beim Laden und durch Investitionen in Infrastruktur.
3. **Europäische Harmonisierung:** Einführung einer europaweit einheitlichen steuerlichen Regelung beim Laden, insbesondere in Bezug auf die Rechnungslegung und Mehrwertsteuer.

2: Laden zu Hause und am Firmenstandort

Das Ladeangebot für E-Autos ist umfassend zu sehen, das unterscheidet E-Mobilität vom Tanken von Verbrennerfahrzeugen. Neben den öffentlich zugänglichen Ladestellen sind private Wallboxen und halböffentliche Ladestellen eine wesentliche Säule. Laut Schätzungen erfolgen rund 80 Prozent der Ladungen dort, wo ein Fahrzeug längere Zeit steht: zu Hause und am Arbeitsplatz. Daher ist ein einfacher Zugang zum privaten Laden entscheidend für die breite Akzeptanz von E-Mobilität. Dabei geht es sowohl um das Laden im beruflichen Umfeld als auch um Lösungen für das Wohnen in Miet- und Eigentumsobjekten.

Anpassungen im Miet- und Wohnrecht

Im privaten Bereich hängt der Zugang zu Ladeinfrastruktur stark von rechtlichen Rahmenbedingungen ab. Im Wohnungseigentumsrecht geht es darum, gemeinschaftliche Ladelösungen wesentlich vereinfacht zu ermöglichen und als bevorzugte Maßnahme zu verankern. Damit können Genehmigungsverfahren vereinfacht und blockierende Entscheidungen einzelner Eigentümer:innen verhindert werden.

Im Mehrgeschosswohnbau sollte zudem sichergestellt werden, dass Bauträger:innen beim Neubau ausreichende Vorkehrungen treffen: eine ausreichend dimensionierte Hausanschlussleitung, Vorsehen von Kabelwegen sowie genügend Raum für die Vorinstallation von Verteilerschränken. Damit kann eine spätere Umsetzung von Ladeinfrastruktur technisch und wirtschaftlich erleichtert werden.

Darüber hinaus gilt es, gemeinschaftliche Ladeinfrastruktur-Anlagen zu fördern, um vor allem im Gebäudebestand die Eintrittshürde deutlich zu senken. Diese Anlagen verhindern Insellösungen, ermöglichen intelligentes Lastmanagement und reduzieren so die erforderliche Anschlussleistung. Ladeinfrastruktur ist in Brandmeldeanlagen so zu integrieren, dass unnötige Mehrkosten vermieden und höhere Leistungsklassen für Ladeeinrichtungen zugelassen werden.

Gebäuderichtlinie österreichweit vereinheitlichen

Die überarbeitete EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) verlangt europaweit den Ausbau von Ladeinfrastruktur in gewerblich genutzten Gebäuden. Für Österreich ist es notwendig und

sinnvoll, diese Vorgaben einheitlich für alle Bundesländer und praxisnah umzusetzen. Entsprechende Umsetzungsvorschläge liegen vor. Neben der Mindestausstattung sollten alternativ Schnellladeleistungen berücksichtigt werden, um bestmöglichen Kundennutzen zu garantieren. Damit die vorgeschriebene Nachrüstung aller Bestandsgebäude, die nicht zu Wohnzwecken dienen, mit mehr als zwanzig Stellplätzen gelingt, ist die Frist dafür (derzeit bis 1.1.2027) um mindestens zwei Jahre zu verlängern.

Wohnbauförderung als Vorbild: In Oberösterreich und Vorarlberg gibt es bereits Förderungen, die Ladeinfrastruktur im Wohnbau direkt berücksichtigen. Diese Programme setzen Anreize für die gemeinschaftliche Errichtung von Ladepunkten und die technische Vorbereitung im Neubau. Der BEÖ sieht darin wegweisende Beispiele, die bundesweit aufgegriffen werden sollten, um den Zugang zu privatem Laden fair und zukunftssicher zu gestalten.

Neben rechtlichen Anpassungen spielen auch Fördermodelle eine zentrale Rolle:

THG-Quoten: Seit 2022 können E-Mobilist:innen ihre eingesparten CO₂-Mengen vermarkten. Über die sogenannte Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) erhalten private wie betriebliche Nutzer:innen eine jährliche Prämie für den elektrischen Fahrstrom. Diese zusätzliche Einnahme stärkt die Wirtschaftlichkeit der E-Mobilität und fördert so deren Verbreitung.

Laden an Firmenstandorten

Firmenflotten sind ein wesentlicher Hebel für die Transformation der Mobilität. Rund 60 Prozent der E-Fahrzeuge in Österreich werden betrieblich genutzt. Wesentlich für einen erfolgreichen Umstieg sind passende Ladeangebote am Firmenstandort, weiters eine positive TCO-Berechnung (Total Cost of Ownership) sowie das Erreichen von CO₂-Vorgaben für Flotten.

Die Vorsteuerabzugsberechtigung für Firmen-E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur stärkt Unternehmen und wirkt sich zugleich positiv auf den zukünftigen Gebrauchtwagenmarkt aus. Die Sachbezugsregelung für E-Dienstwagen hat sich als wirksames steuerliches Anreizmodell etabliert und funktioniert erfolgreich als Lenkungsinstrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität für Mitarbeiter:innen.

FORDERUNGEN DES BEÖ

1. **Förderungen für privates Laden zuhause** (*charge@home*) sowie Anreize für die Digitalisierung von Fuhrparks (digitale Plattformen, Lastmanagement).
2. **Anreize für gemeinschaftliche Ladelösungen** im Mehrgeschosswohnbau, um Insellösungen zu vermeiden, Netzkapazitäten effizient zu nutzen und Eintrittshürden zu minimieren.
3. **Österreichweite Harmonisierung** bei der Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie, mit klaren, nutzerfreundlichen Vorgaben und der Möglichkeit höherer Leistungsklassen.
4. **Ausweitung der Wohnbauförderung** auf Ladeinfrastruktur nach dem Vorbild von Oberösterreich und Vorarlberg in allen Bundesländern.
5. **Integration der THG-Quote als etabliertes Instrument**, um private und betriebliche E-Mobilität wirtschaftlich zusätzlich zu stärken.
6. **Beibehaltung der steuerlichen Begünstigungen** bei E-Dienstwagen (Sachbezugsregelung, Vorsteuerabzug) als wirksamstes Lenkungsinstrument; gleichzeitige stärkere Besteuerung nicht-elektrischer Dienstwagen.

3: Laden für Lkw und Busse

Der Schwerverkehr – Gütertransporte und Busse – ist der nächste große Baustein für das Gelingen der Verkehrswende. Eine leistungsfähige, flächendeckende Ladeinfrastruktur kann E-Mobilität auch in diesem Sektor zum Durchbruch verhelfen. Österreich hat als Transitland eine besondere Verantwortung, da ein großer Teil des europäischen Güterverkehrs über heimisches Staatsgebiet abgewickelt wird.

EU-weite Ausbauziele

Die Europäische Union hat mit der AFIR-Verordnung verbindliche Ausbauziele vorgegeben: Bis 2030 sollen entlang des TEN-T-Kernnetzes alle 60 Kilometer Ladehubs für E-Lkw entstehen, im Gesamtnetz alle 100 Kilometer. In Österreich liegt die Verantwortung für die Umsetzung maßgeblich bei der ASFINAG. Bereits heute stehen an vielen Raststationen Ladestellen für E-Pkw zur Verfügung, künftig werden diese konsequent um Lkw-spezifische Ladeinfrastruktur erweitert. Pilotprojekte wie der geplante Truck-Stop Hausruck zeigen, wie leistungsfähige Ladehubs mit Megawatt-Anschlüssen künftig aussehen werden. Positiv ist aus Sicht des BEÖ, dass die ASFINAG mit den nächsten Ausbauschritt in die Wege geleitet hat. Ein europaweites Ausschreibungsverfahren wurde im September 2025 gestartet.

Technische Anforderungen

Ladehubs für E-Lkw und E-Busse benötigen Anschlussleistungen im Megawatt-Bereich, was eine enge Abstimmung mit Netzbetreibern und Investitionen in Trafostationen erfordert. Mit dem kommenden Megawatt Charging System (MCS) werden Ladeleistungen von bis zu 3,75 MW möglich, womit auch Fernverkehrstransporte zuverlässig elektrisch betrieben werden können. Für E-Busse sind leistungsfähige Depot- und Opportunity-Lösungen wichtig, die bereits durch Programme des Bundes wie EBIN gefördert werden.

Der Weg zum Ausbau ist jedoch mit Hürden verbunden. Genehmigungsverfahren sind komplex und dauern häufig zu lange, was den Markthochlauf bremst. Die Bereitstellung geeigneter Flächen für Ladehubs ist vielerorts ungeklärt und muss frühzeitig in die Stadt- und Verkehrsplanung integriert werden. Hinzu kommen historische Gebietsschutzregelungen, die den Wettbewerb entlang hochrangiger Straßennetze einschränken und eine rechtzeitige Umsetzung der EU-Vorgaben erschweren. Auch der Zugang zu leistungsfähigen Netzanschlüssen bleibt eine der größten Herausforderungen. Positiv ist, dass das aktuelle

Regierungsprogramm „eMove Austria“ den Ausbau der Ladeinfrastruktur für den Schwerverkehr ausdrücklich betont und E-Lkw als wichtigen Treiber für die Verkehrswende anerkennt. Programme wie ENIN für emissionsfreie Nutzfahrzeuge oder EBIN für E-Busse setzen wichtige Impulse und geben Akteuren die notwendige Unterstützung beim Umstieg.

FORDERUNGEN DES BEÖ

1. Vereinfachung und Beschleunigung der **Genehmigungsverfahren für E-Ladehubs** mit einheitlichen Vorgaben.
2. Frühzeitige Sicherstellung **leistungsfähiger Netzanschlüsse und Trafokapazitäten** in enger Abstimmung mit den Netzbetreibern.
3. Aufhebung historischer Gebietsschutzregelungen für einen fairen Wettbewerb entlang des hochrangigen Straßennetzes und zur Einhaltung der EU-Ausbauziele
4. Fortführung der **Förderprogramme für Ladeinfrastruktur im Schwerverkehr** (ENIN, EBIN) als wesentliche Impulse für den Markthochlauf.
5. Investitionen in zukunftsfähige **Schnellladeinfrastruktur für E-Lkw**, als Beitrag zur effizienten und klimafreundlichen Gestaltung des Gütertransports und als Antwort auf die steigende Transitnachfrage.
6. Klares **politisches Commitment**, um Investitionsbedingungen stabil und verlässlich zu halten.

4: Ökologisierung der Mobilität

Eine zukunftsfähige, ökologische Mobilität verlangt mehr als den Austausch von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch Elektroautos. Sie bedeutet eine umfassende Transformation unseres Mobilitätssystems. Der BEÖ sieht E-Mobilität dabei als einen zentralen Treiber, eingebettet in ein Zusammenspiel unterschiedlicher Mobilitätsformen, die gemeinsam einen nachhaltigen, effizienten und ressourcenschonenden Verkehr ermöglichen.

Urbane Lösungen

In Städten eröffnet die Verknüpfung von E-Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Sharing-Angeboten und neuen Mobilitätsdiensten große Chancen. Beispiele wie WienMobil Auto oder tim – täglich.intelligent.mobil – in Graz und Linz zeigen, wie Carsharing sinnvoll in bestehende Netze integriert werden kann. Auch ÖBB Rail&Drive verbindet Bahn und (E-) Auto zu einem durchgängigen Mobilitätsangebot, das insbesondere die „letzte Meile“ abdeckt. Ergänzt durch E-Taxis, für die Wien bereits eine klare Vorgabe getroffen hat: ab 2025 nur noch emissionsfreie Neuzulassungen, entsteht ein Bild der multimodalen Mobilität, das österreichweit Schule machen sollte.

Im ländlichen Raum

Auch im ländlichen Raum bietet E-Mobilität neue Chancen. Die BEÖ-Mitglieder haben sich von Anfang an zum Ziel gesetzt, ihr öffentliches Ladenetz flächendeckend auszurollen, nicht nur in urbanen Zentren und entlang des hochrangigen Straßennetzes. Kooperationen, etwa mit Supermärkten, bieten Ladelösungen dort, wo sich Menschen ohnehin bewegen. Neben dem Individualverkehr geht es auch im ländlichen Raum um neue Verkehrskonzepte. Carsharing, E-Fuhrparks in Gemeinden oder Unternehmen sowie flexible Ergänzungsangebote wie Rufbusse können Versorgungslücken schließen, wo der öffentliche Verkehr weniger dicht ausgebaut ist. Hier ist es wichtig, die Maßnahmen niederschwellig und elektrisch auszubauen, sowie mit Bewusstseinsarbeit und Best Practices Menschen motivierend bei ihrem Umstieg zu begleiten.

Speicher

Die E-Mobilität leistet darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zur Energiesystemintegration. Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur können als Speicher dienen und so die Energiewende unterstützen. Intelligentes Laden trägt dazu bei, erneuerbare Energien besser ins Netz zu integrieren und Kosten für Nutzer:innen zu senken.

Damit die Ökologisierung der Mobilität gelingt, braucht es aber klare politische Leitplanken. Bestehende steuerliche Begünstigungen wie die Sachbezugsbefreiung für E-Dienstwagen müssen beibehalten werden, die Pendlerpauschale sollte so angepasst werden, dass klimafreundliche Mobilität besser honoriert wird. Förderungen sind gezielt einzusetzen, im Schwerverkehr ebenso wie im Wohnbau, und dürfen nicht durch parallel bestehende Subventionen für fossile Technologien ausgehebelt werden.

Die Transformation der Mobilität ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Der BEÖ versteht sich dabei als Impulsgeber: durch den Ausbau eines flächendeckenden, erneuerbaren Ladenetzes, durch die Verknüpfung mit neuen Mobilitätsformen und durch die aktive Mitgestaltung politischer Rahmenbedingungen.

FORDERUNGEN DES BEÖ

1. **Beibehaltung der Sachbezugsbefreiung für E-Dienstwagen** und der NoVA-Befreiung für E-Fahrzeuge
2. **Anpassung der Pendlerpauschale**, damit klimafreundliche Mobilitätsformen gezielt gefördert werden.
3. Verstärkte Schaffung zielgerichteter Förderungen, insbesondere für den **Schwerverkehr**, den **Wohnbau** und für **Ladeinfrastruktur**.
4. **Ökologisierung über den Individualverkehr hinaus**: Förderung von Carsharing, Carpooling, multimodaler Mobilität und Energiespeicherlösungen.
5. **Klare Vorgaben für E-Taxis nach dem Wiener Vorbild**: Nur noch emissionsfreie Neuzulassungen österreichweit.
6. **Schließen von Mobilitätslücken im ländlichen Raum**, wie es in eMove Austria angelegt ist, durch gezielte Förderungen und neue Angebotsmodelle.
7. **Verankerung konkreter CO₂-Ziele für den Verkehrssektor** im Klimaschutzgesetz, um die Transformation verbindlich zu machen.
8. **Keine fossilen Gegenanreize**: Förderungen im Bereich der E-Mobilität dürfen nicht durch Beihilfen für fossile Fahrzeuge (z. B. NoVA-Befreiung für Diesel-Nutzfahrzeuge) unterlaufen werden.

5: Digitalisierung und Innovationen

E-Mobilität ist längst mehr als nur das Fahren mit Strom. Sie eröffnet neue Möglichkeiten, wie Energie genutzt, gespeichert und intelligent gesteuert werden kann. Damit wird sie zu einem wesentlichen Bestandteil einer modernen Energie- und Verkehrswende. Der BEÖ und seine Mitglieder verstehen sich dabei als aktive Entwicklungspartner: Wir begleiten die Einführung innovativer Systeme und schaffen Klarheit in einem zunehmend komplexen Energiemanagement.

Smart Charging

Intelligentes Laden ermöglicht es, den Ladevorgang an die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien, die aktuelle Netzauslastung und die Bedürfnisse der Nutzer:innen anzupassen. Dadurch lassen sich Lastspitzen vermeiden, Kosten optimieren und erneuerbare Energien besser integrieren. Smart Charging wird so zu einem Baustein für die Netzstabilität.

Dynamic Pricing

Flexible Tarife schaffen Anreize, das Fahrzeug genau dann zu laden, wenn Strom im Überfluss vorhanden und günstig ist, etwa bei hoher Wind- oder PV-Erzeugung. Das entlastet nicht nur das Stromnetz, sondern ermöglicht den Nutzer:innen auch, von günstigen Preisen zu profitieren. Voraussetzung dafür sind geeignete Rahmenbedingungen, Kostenwahrheit und eine einfache, digitale Abrechnung.

Bidirektionales Laden

Noch mehr Potenzial eröffnet das bidirektionale Laden. E-Fahrzeuge können in Zukunft nicht nur Energie aufnehmen, sondern auch wieder abgeben: an das eigene Haus (Vehicle-to-Home), an andere Nutzer:innen (Vehicle-to-Load) oder an das Netz (Vehicle-to-Grid). Damit werden E-Fahrzeuge zu mobilen Speichern, die die Energiewende aktiv unterstützen. Damit dieses Potenzial genutzt werden kann, braucht es klare Marktregeln: Wer darf Strom zurückspeisen? Wie wird abgerechnet? Welche Netzentgelte fallen an? Die derzeitigen „Sonstigen Marktregeln“ (SoMa) decken die daraus resultierenden Anforderungen nicht ab.

Plug&Charge

Ein weiterer Baustein ist Plug&Charge nach dem Standard ISO 15118. Damit genügt es, das Ladekabel einzustecken, und das Fahrzeug authentifiziert sich automatisch, ganz ohne App oder Ladekarte. Für echten Mehrwert muss es anbieter- und herstellerübergreifend funktionieren.

Batterien der Zukunft

Die Batterieentwicklung für E-Fahrzeuge bewegt sich in Richtung leistungsfähigerer Lösungen. Neben Lithium-Ionen-Batterien gewinnen kobalt- und nickelärmere Materialien wie LFP (Lithium- Eisen-Phosphat) und LMFP (Lithium-Mangan-Eisen-Phosphat) an Bedeutung. Parallel dazu eröffnen Silizium-Anoden und Feststoff-Batterien Perspektiven für höhere Energiedichten, schnelleres Laden und noch mehr Sicherheit. Ein weiterer Trend ist der Einsatz von Natrium-Ionen-Batterien, die ohne Lithium oder Kobalt auskommen und besonders für preisgünstige Fahrzeuge und stationäre Speicher interessant sind.

Das Recycling von Batterien bekommt für die Zukunft eine noch größere Bedeutung: Bis 2035 könnten laut Fraunhofer ISI bis zu 30 Prozent des Batterie-Rohstoffbedarfs (Lithium, Nickel, Kobalt) durch recycelte Materialien gedeckt werden. Auch Österreich ist in der Batterieforschung aktiv. Beispielsweise wird im Rahmen des Green Energy Lab an Second-Life-Batterien für stationäre Speicher und zu bidirektionalem Laden geforscht (Car2Flex).

FORDERUNGEN DES BEÖ

1. **Gesetzliche Verankerung eines anbieter-offenen Plug&Charge-Systems** nach ISO 15118, um Interoperabilität und maximale Kundenorientierung sicherzustellen.
2. **Definition klarer Marktregeln für bidirektionales Laden:** Anpassung der „Sonstigen Marktregeln“ (SoMa) zur fairen Einbindung von Netz- und Kundeninteressen.
3. **Bevorzugung intelligenter Ladelösungen im Wohnbau**, um Lastmanagement, Smart Charging und Dynamic Pricing breit zu verankern.
4. **Positionierung Österreichs als Vorreiter** bei Smart Charging, Dynamic Pricing und bidirektionalem Laden, mit klaren politischen Leitplanken und gezielten Förderungen.

Ausblick: Österreich 2030

Mit fortschreitender Technologie, verbesserten Rahmenbedingungen und einer wachsenden Akzeptanz in der Gesellschaft können E-Autos eine Schlüsselrolle bei der Erreichung globaler Klimaziele spielen. Die Innovationen, von drahtlosen Ladetechnologien bis zu soliden Batterien, versprechen die Grenzen dessen, was heute möglich ist, weiter zu verschieben.

Regierungen auf der ganzen Welt haben die Bedeutung der E-Mobilität für den Klimaschutz und die Reduktion von Luftverschmutzung erkannt. Dazu gehören finanzielle Anreize wie Kaufprämien, Steuervergünstigungen und Unterstützung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Auch setzen immer mehr Länder auf gesetzliche Vorgaben, wie die Festlegung ambitionierter CO₂-Flottengrenzwerte oder das Auslaufen des Verkaufs neuer Verbrennerfahrzeuge bis zu einem bestimmten Zeitpunkt.

E-Mobilität geht über Innovation im Verkehr hinaus und wird laut EU-Vorgaben (*Fit for 55*, *AFIR*) sowie der österreichischen Energie- und Klimastrategie bis 2030 als integraler Bestandteil des Energiesystems verstanden. E-Fahrzeuge werden zu mobilen Speichern, die überschüssige erneuerbare Energie aufnehmen und bei Bedarf wieder ins Netz einspeisen können. So werden Photovoltaik- und Windstrom besser nutzbar gemacht, Versorgungssicherheit erhöht und Abhängigkeiten von fossilen Importen reduziert. Intelligente Ladelösungen helfen gleichzeitig, Netze zu entlasten und Kosten zu senken. E-Fahrzeuge können im Notfall sogar zur Grundversorgung beitragen. Gleichzeitig ist die digitale Sicherheit dieser Systeme eine zentrale Herausforderung: Cyber-Sicherheit muss von Anfang an Teil der Standardisierung sein, um Vertrauen und Stabilität zu gewährleisten.

Ein flächendeckendes Ladenetz ist ein zentrales Kriterium für Unternehmen, die ihre Flotten elektrifizieren wollen. Österreich kann hier mit seinem Know-how im Energiemanagement und dem konsequenten Ausbau erneuerbarer Energien punkten. Auch im Tourismus gewinnt das Thema an Bedeutung: Eine verlässliche Ladeinfrastruktur macht Österreich zu einer attraktiven Destination für nachhaltiges Reisen. Der Hochlauf der Ladeinfrastruktur zeigt bereits, wie stark Österreich von dieser Entwicklung profitiert. Allein die Mitglieder des BEÖ investier(t)en in den Jahren 2024 bis 2025 mehr als 75 Millionen Euro in den Ausbau öffentlicher, erneuerbarer Ladenetze.

CHANCEN FÜR ÖSTERREICH

1. **Klimaschutz und Lebensqualität:** E-Mobilität senkt Emissionen und Lärm, verbessert die Luftqualität und steigert die Attraktivität von Städten und Gemeinden.
2. **Wirtschaft und Standort:** Investitionen in Ladeinfrastruktur, Energiemanagement und Software schaffen Wertschöpfung in Österreich und sichern Arbeitsplätze in Zukunftsbranchen.
3. **Tourismus und Mobilität:** Ein flächendeckendes, erneuerbares Ladenetz stärkt Österreichs Rolle als nachhaltige Destination.
4. **Energiesicherheit:** Durch Smart Charging und bidirektionales Laden werden erneuerbare Energien besser integriert, Abhängigkeiten von fossilen Importen sinken und die Versorgung wird resilienter.
5. **Gesellschaftlicher Mehrwert:** E-Mobilität verbindet individuelle Mobilität mit gemeinschaftlichen Lösungen wie Carsharing und multimodalen Angeboten; ein Vorteil für Stadt und Land gleichermaßen.

Der BEÖ wird sich auch in Zukunft mit seiner positiven Arbeit einbringen, um den Markthochlauf der E-Mobilität weiter voranzutreiben und echten Fortschritt erst möglich zu machen. Unser Anspruch ist es, die Transformation der Mobilität als verlässlicher Partner aktiv zu begleiten.

Anregungen und Rückmeldungen

zu diesem 5-Punkte-Programm sind herzlich willkommen.  office@beoe.at

Der Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) vertritt die Interessen von 13 Energieunternehmen in Österreich und setzt sich für den flächendeckenden Ausbau von E-Mobilität unter Verwendung von 100 Prozent Erneuerbarer Energie aus Österreich ein. Die Mitglieder sind: BE Solution GmbH (Burgenland Energie), Energie AG Vertrieb GmbH, Energie Graz GmbH, Energie Steiermark Kunden GmbH, EVN Energieservices GmbH, illwerke vkw AG (vkw), Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), KELAG-Kärntner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, LINZ AG, Salzburg AG, TINEXT (TIWAG-Next Energy Solutions GmbH), Wels Strom GmbH und Wien Energie GmbH. www.beoe.at

Haftungsausschluss

Die in dieser Publikation bereitgestellten Informationen wurden mit größter Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Dennoch übernimmt der Herausgeber keinerlei Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Inhalte. Jegliche Haftungsansprüche, insbesondere für materielle oder immaterielle Schäden, die aus der Nutzung oder Nichtnutzung der angebotenen Informationen entstehen, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens des Herausgebers kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt. Die Inhalte dienen ausschließlich allgemeinen Informationszwecken und stellen keine rechtliche, wirtschaftliche oder sonstige fachliche Beratung dar. Für Entscheidungen, die auf Grundlage der enthaltenen Informationen getroffen werden, übernimmt der Herausgeber keine Verantwortung. Alle Rechte an dieser Publikation bleiben den Urheber:innen vorbehalten. © BEÖ, Oktober 2025

