

# E-Mobilitätsförderung 2021

Gesamtumfang 46 Millionen Euro für das Jahr 2021

Um den eingeschlagenen Kurs Richtung Dekarbonisierung des heimischen Verkehrssystems weiterzuführen stellt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für das Jahr 2021 insgesamt 46 Millionen Euro für die Förderung der Elektromobilität zur Verfügung. Die angeführten Förderangebote für Elektromobilität mit erneuerbarer Energie in Österreich werden vom BMK – und dort wo festgehalten – in Zusammenarbeit mit Automobilimporteuren, Zweiradimporteuren und Sportfachhandel umgesetzt.

**Voraussetzung** für alle Förderangebote E-Mobilität: 100 % Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern

Alle im Folgenden angeführten **Förderangebote** werden für sämtliche Antragstellungen ab den jeweils angeführten Zeitpunkten **bis zum 31. März 2022** (bzw. solange Budget verfügbar ist) in Abhängigkeit des Bundesbudget 2021 und der Beschlüsse der UFI Kommission und des KLIEN-Präsidiums vorgeschlagen und umfassen auch sämtliche bis 31. März 2022 (bzw. solange Budget verfügbar ist) registrierten Förderfälle.

Die detaillierten Förderangebote für E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur sind im Folgenden im Detail dargestellt.

Förderangebote für Privatpersonen .....	2
Förderangebote für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine .....	4
Förderangebote für den systemischen Ansatz für E-Lkw, E-Busse und E-Flotten .....	8
Förderangebote für E-Sonderfahrzeuge .....	10
Multimodale Mobilitätsknoten .....	10
Wie kommen Private, Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine zur Förderung?.....	11

## Förderangebote für Privatpersonen

- Start der angeführten Förderangebote ist der **1. Jänner 2021**
- Die Fördersätze für Privatpersonen sind Pauschalfördersätze, welche auf maximal 50 % der förderfähigen Kosten begrenzt sind.

### Elektro-Pkw

Der E-Mobilitätsbonus für Elektro-Pkw ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Automobilimporteuren für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1:

- E-Pkw mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV)  
2.000 Euro Automobilimporteure + 3.000 Euro BMK  
**insgesamt 5.000 Euro** pro Fahrzeug
- Plug-In Hybrid (PHEV) und Range Extender (REX, REEV)  
1.250 Euro Automobilimporteure + 1.250 Euro BMK  
**insgesamt 2.500 Euro** pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

**Voraussetzung:** maximal 60.000 Euro Brutto-Listenpreis (Basismodell), mindestens 50 km vollelektrische Reichweite nach WLTP. PHEV, REX, REEV mit Dieselantrieb sind nicht förderfähig.

### Elektro-Zweiräder und E-Leichtfahrzeuge

Der E-Mobilitätsbonus für E-Zweiräder (E-Mopeds, E-Motorräder und (E)-Transporträder) ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Zweiradimporteuren und dem österreichischen Sportfachhandel:

- E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb **Klasse L1e**  
350 Euro Zweiradimporteure + 450 Euro BMK  
**insgesamt 800 Euro** pro Fahrzeug

- E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb **Klasse L3e**  
500 Euro Zweiradimporteure + 700 Euro BMK  
**insgesamt 1.200 Euro** pro Fahrzeug

Der Anteil der Zweiradimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den in der Praxis üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

- Elektro-Transportrad oder Transportrad (**Ladegewicht >80 kg**)  
150 Euro + ein großes Fahrradservice\* Sportfachhandel + 850 Euro BMK  
**insgesamt 1.000 Euro** pro Fahrzeug

Der Anteil des österreichischen Sportfachhandels wird vom Nettopreis ergänzend zu den in der Praxis üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

- E-Leichtfahrzeug (**Klasse L2e, L5e, L6e, L7e**)  
**insgesamt 1.300 Euro BMK** pro Fahrzeug

### Private E-Ladeinfrastruktur

Die private E-Ladeinfrastruktur ist weiterhin **mit einem gemeinsamen Antrag** zusammen mit einem privaten E-Fahrzeugkauf und erstmals auch **unabhängig vom Fahrzeugkauf** als reine E-Ladeinfrastruktur-Förderung förderbar.

- Wallbox oder intelligentes 3-phasiges Ladekabel in einem Ein-oder Zweifamilienhaus  
**insgesamt 600 Euro BMK** pro Ladestation bzw. Ladekabel
- Intelligente OCPP-fähige Ladestation bei Installation in einem Mehrparteienhaus als Einzelanlage  
**insgesamt 900 Euro BMK** pro intelligenter Ladestation
- Intelligente OCPP-fähige Ladestation bei Installation in einem Mehrparteienhaus als Teil einer Gemeinschaftsanlage

---

\* beim Kauf direkt beim Hersteller wird für den E-Mobilitätsbonus anstatt einem großen Fahrradservice ersatzweise drei Jahre Garantie anerkannt.

**insgesamt 1.800 Euro BMK** pro intelligente Ladestation als Teil einer Gemeinschaftsanlage

**Voraussetzung:** Eine Wallbox bzw. ein intelligentes Ladekabel ist **unabhängig vom Fahrzeugkauf** förderfähig. Eine Wallbox muss von einem konzessionierten Elektrofachbetrieb installiert und bei  $\geq 3,6$  kVA beim Netzbetreiber gemeldet werden. Material- und Montagekosten sowie die Kosten der baulichen Basis-Infrastruktur für Gemeinschaftsanlagen in einem Mehrparteienhaus sind förderfähig. Netzentgelte sind **nicht förderfähig**.

## Förderangebote für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine

- Start der angeführten Förderangebote ist der **1. Jänner 2021** (Elektro-Pkw) bzw. **Februar 2021** (Rest)
- Die Fördersätze für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine sind Pauschalfördersätze, welche auf maximal 30 % der förderfähigen Kosten begrenzt sind. Nachfolgend aufgelistete Förderungen werden grundsätzlich **nach der Umsetzung gewährt** (gemäß De-Minimis-Regelung).

### Elektro-Pkw

Der E-Mobilitätsbonus für Elektro-Pkw ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Automobilimporteuren für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1.

- E-PKW mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV),  $N1 \leq 2,0$  to  $hzG^*$   
2.000 Euro Automobilimporteure + 2.000 Euro BMK  
**insgesamt 4.000 Euro** pro Fahrzeug
- Plug-In Hybrid (PHEV) und Range Extender (REX, REEV)  
1.000 Euro Automobilimporteure + 1.000 Euro BMK  
**insgesamt 2.000 Euro** pro Fahrzeug

**Voraussetzung:** max. 60.000 Euro Brutto-Listenpreis (Basismodell), mindestens 50 km vollelektrische Reichweite nach WLTP. PHEV, REX, REEV mit Dieselantrieb sind nicht förderfähig.

---

\* to  $hzG$ : Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht

## Leichte E-Nutzfahrzeuge

Der E-Mobilitätsbonus für leichte E-Nutzfahrzeuge ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Automobilimporteuren für Fahrzeuge der Klassen M1, M2 und N1.

- Leichtes E-Nutzfahrzeug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), **N1>2,0 und ≤2,5 to hzG\***  
2.000 Euro Automobilimporteure + 5.500 Euro BMK  
**insgesamt 7.500 Euro** pro Fahrzeug
- Leichtes E-Nutzfahrzeug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) **N1>2,5 to hzG\***  
2.000 Euro Automobilimporteure + 10.500 Euro BMK  
**insgesamt 12.500 Euro** pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

## Elektro-Kleinbusse und Elektro-Leichtfahrzeuge

Für die Anschaffung von Fahrzeugen mit reinem Elektro- oder Brennstoffzellen-Antrieb:

- E-Kleinbus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), **M1>2,0 und ≤2,5 to hzG\***, zugelassen für mindestens 7+1 Personen:  
2.000 Euro Automobilimporteure + 5.500 Euro BMK  
**insgesamt 7.500 Euro** pro Fahrzeug
- E-Kleinbus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV), **M1>2,5 to hzG\***, zugelassen für mindestens 7+1 Personen:  
2.000 Euro Automobilimporteure + 10.500 Euro BMK  
**insgesamt 12.500 Euro** pro Fahrzeug
- E-Kleinbus (**Klasse M2**)  
2.000 Euro Automobilimporteure + 22.000 Euro BMK  
**insgesamt 24.000 Euro** pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

- E-Leichtfahrzeug (Klasse L2e, L5e, L6e, L7e)  
**insgesamt 1.300 Euro BMK** pro Fahrzeug

## Elektro-Zweiräder

Der E-Mobilitätsbonus für E-Zweiräder (E-Mopeds, E-Motorräder, E-Fahrräder und (E)-Transporträder) ist eine gemeinsame Förderaktion von BMK mit den Zweiradimporteuren und dem österreichischen Sportfachhandel:

- E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L1e  
350 Euro Zweiradimporteure + 450 Euro BMK  
**insgesamt 800 Euro** pro Fahrzeug
- E-Zweirad mit reinem Elektroantrieb Klasse L3e  
500 Euro Zweiradimporteure + 700 Euro BMK  
**insgesamt 1.200 Euro** pro Fahrzeug

Der Anteil der Zweiradimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den in der Praxis üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

- Elektro-Fahrrad  
150 Euro + ein großes Fahrradservice\* Sportfachhandel + 250 Euro BMK  
**insgesamt 400 Euro** pro Fahrrad

**Voraussetzung:** Ansuchen zur Förderung von Elektrofahrrädern müssen eine Mindestanzahl von 5 E-Fahrrädern beinhalten.

- Elektro-Transportrad oder Transportrad (Ladegewicht >80 kg)  
150 Euro + ein großes Fahrradservice\* Sportfachhandel + 850 Euro BMK  
**insgesamt 1.000 Euro** pro Fahrrad

---

\* beim Kauf direkt beim Hersteller wird für den E-Mobilitätsbonus anstatt einem großen Fahrradservice ersatzweise drei Jahre Garantie anerkannt.

Der Anteil des österreichischen Sportfachhandels wird vom Nettopreis ergänzend zu den in der Praxis üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.

## Öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur mit nicht-diskriminierendem Zugang

- AC-Normalladepunkt mit mindestens 11 kW bis  $\leq 22$  kW  
**insgesamt 2.500 Euro BMK** pro Ladepunkt
- DC-Schnellladepunkt mit  $< 100$  kW  
**insgesamt 15.000 Euro BMK** pro Ladepunkt
- DC-Schnellladepunkt mit  $\geq 100$  kW  
**insgesamt 30.000 Euro BMK** pro Ladepunkt

**Voraussetzung:** Für alle öffentlich zugänglichen Ladestellen gilt: Es ist jeder Ladepunkt verpflichtend in das E-Control Register einzutragen und an der Ladeeinrichtung oder im Web der ad-hoc Preis auszuweisen. Um eine nachvollziehbare und transparente Abrechnung des Ladestroms an der geförderten Infrastruktur zu ermöglichen, ist diese derart auszuführen, dass zukünftig die Abrechnung nach der Maßeinheit Kilowattstunde (kWh) erfolgen kann. AC-Ladestationen sind dafür zumindest mit einer MID zertifizierten Zähleinrichtung auszustatten sowie DC-Ladestationen zumindest für die Nachrüstung mit einer zertifizierten Zähleinrichtung vorzubereiten. Etwaige weitere Voraussetzungen für eine künftige kWh-Abrechnung sind nach Möglichkeit ebenfalls zu berücksichtigen. Weiters ist eine nicht-diskriminierende Roamingfähigkeit sowie eine faire und nicht-diskriminierende Gestaltung der Roaming-Gebühren sicherzustellen. Dies kann durch das Einstellen eines Offer To All (OTA) auf einer Roaming-Plattform erfolgen um die Voraussetzung zu schaffen, dass mit jedem interessierten Roaming-Partner in einem angemessenen Zeitraum und zu fairen Konditionen ein Roaming-Vertrag abgeschlossen werden kann.

## Betriebliche Ladeinfrastruktur ohne öffentlichen Zugang

- AC-Normalladepunkt mit  $\leq 22$  kW  
**insgesamt 900 Euro BMK** pro Ladepunkt
- DC-Schnellladepunkt mit  $< 50$  kW  
**insgesamt 4.000 Euro BMK** pro Ladepunkt

- DC-Schnellladepunkt mit  $\geq 50$  kW aber weniger als 100 kW  
**insgesamt 10.000 Euro BMK** pro Ladepunkt
- DC-Schnellladepunkt mit  $\geq 100$  kW  
**insgesamt 20.000 Euro BMK** pro Ladepunkt

**Voraussetzung:** Die betriebliche Ladeinfrastruktur ist **unabhängig vom Fahrzeugkauf** förderfähig, muss aber von einem konzessionierten Elektrofachbetrieb installiert und bei  $\geq 3,6$  kVA beim Netzbetreiber gemeldet werden. Weiters muss die Ladeinfrastruktur kommunikationsfähig und in ein Lastmanagement integrierbar sein.

## Förderangebote für den systemischen Ansatz für E-Lkw, E-Busse und E-Flotten

- Start der angeführten Förderangebote **Februar 2021**
- Die Antragstellung der nachfolgend aufgelisteten Förderungen muss **vor** der ersten rechtsverbindlichen Bestellung von Leistungen, vor Lieferung, vor Baubeginn oder vor einer anderen Verpflichtung, die die Investition unumkehrbar macht, erfolgen (gemäß AGVO).

Insbesondere bei E-Lkw, E-Bussen und E-Flotten (inkl. Wasserstoff) müssen die Fahrzeuge gemeinsam mit dem Auf- und Ausbau der Infrastruktur systemisch geplant werden. Eine Umsetzung soll bedarfsorientiert, mit einer entsprechenden betriebswirtschaftlichen Auslastung und einer gemeinsamen Projektentwicklung von Fahrzeugen und Infrastruktur erfolgen.

- E-Nutzfahrzeug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse N2)  
2.000 Euro Automobilimporteure + 22.000 Euro BMK  
**insgesamt 24.000 Euro** pro Fahrzeug
- E-Nutzfahrzeug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse N3)  
5.000 Euro Automobilimporteure + 55.000 Euro BMK  
**insgesamt 60.000 Euro** pro Fahrzeug

Der Anteil der Automobilimporteure wird vom Netto-Listenpreis ergänzend zu den üblichen gewährten Rabatten in Abzug gebracht.



- E-Bus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse M3 bis zu 39 zugelassene Personen inkl. Fahrer)  
**insgesamt 52.000 Euro** pro Fahrzeug
- E-Bus mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse M3 mit mehr als 39 und bis zu 120 zugelassene Personen inkl. Fahrer)  
**insgesamt 78.000 Euro** pro Fahrzeug
- E-Bus oder Buszug mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzelle (FCEV) (Klasse M3 mit mehr als 120 zugelassene Personen inkl. Fahrer)  
**insgesamt 130.000 Euro** pro Fahrzeug

#### **Infrastrukturbonus für den Systemischen Ansatz:**

- AC-Normalladepunkt mit  $\leq 22$  kW (intelligent und OCPP-fähig) in Kombination mit E-Nutzfahrzeug bzw. E-Bus  
900 Euro Betriebliche Ladeinfrastruktur + 450 Euro Systembonus  
**insgesamt 1.350 Euro** pro Ladepunkt
- DC-Schnellladepunkt mit  $< 50$  kW in Kombination mit E-Nutzfahrzeug bzw. E-Bus  
4.000 Euro Betriebliche Ladeinfrastruktur + 2.000 Euro Systembonus  
**insgesamt 6.000 Euro** pro Ladepunkt
- DC-Schnellladepunkt mit  $\geq 50$  kW aber weniger als 100 kW in Kombination mit E-Nutzfahrzeug bzw. E-Bus  
10.000 Euro Betriebliche Ladeinfrastruktur + 5.000 Euro Systembonus  
**insgesamt 15.000 Euro** pro Ladepunkt
- DC-Schnellladepunkt mit  $\geq 100$  kW in Kombination mit E-Nutzfahrzeug bzw. E-Bus  
20.000 Euro Betriebliche Ladeinfrastruktur + 10.000 Euro Systembonus  
**insgesamt 30.000 Euro** pro Ladepunkt
- Wasserstofftankstelle, nur in Kombination mit FCEV-Nutzfahrzeug bzw. FCEV-Bus  
**insgesamt 150.000 Euro**

**Hinweis:** Der Systembonus wird zuzüglich zur Anschaffung eines E-Nutzfahrzeugs (N2 oder N3) bzw. eines E-Busses (M3) gewährt. Wo keine Serienfahrzeuge erhältlich sind, erfolgt die Berechnung der Förderhöhe im Einzelfall.

## Förderangebote für E-Sonderfahrzeuge

Sonderfahrzeuge, Baumaschinen und Off-Road Anwendungen mit elektrischem Antrieb (BEV, FCEV) sind ebenfalls förderfähig, der Fördersatz wird im Einzelfall berechnet.

## Multimodale Mobilitätsknoten

- Start der angeführten Förderangebote **Februar 2021**
- Die Antragstellung der nachfolgend aufgelisteten Förderungen muss **vor** der ersten rechtsverbindlichen Bestellung von Leistungen, vor Lieferung, vor Baubeginn oder vor einer anderen Verpflichtung, die die Investition unumkehrbar macht, erfolgen (gemäß AGVO).

Ein Multimodaler Mobilitätsknoten (MMK) ist ein Platz oder Bereich im öffentlich zugänglichen Raum an dem mehrere Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Den Ausgangspunkt eines Multimodalen Mobilitätsknotens bildet eine bestehende oder neu errichtete Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in deren unmittelbarer Nähe bzw. direkt in die Haltestelle integriert zusätzliche emissionsfreie Mobilitätsdienstleistungen errichtet werden. Die Angebote können von der Einbindung des Fuß- und Radverkehrs bis hin zu Carsharing, Taxidienstleistungen (wie auch Anrufsammeltaxis) oder auch Leihwagenangeboten reichen. Weiters ist darauf zu achten, dass die Interoperabilität mit bereits bestehenden österreichischen Systemen in anderen Städten und Regionen gewährleistet ist (z.B. TIM Graz, TIM Linz).

- Förderfähig ist die Errichtung eines Multimodalen Mobilitätsknoten mit **max. 50.000 Euro** pro Mobilitätsknoten

Als Fördervoraussetzung müssen mindestens drei dieser vier Elemente integriert werden:

- Emissionsfreies Taxiangebot (z.B. emissionsfreier Taxistandplatz in MMK integriert)
- Emissionsfreies, stationsgebundenes Carsharing
- Öffentlich zugängliche Ladepunkte gemäß BGBl. I Nr. 38/2018 idgF
- Leihrad und/oder Fahrradabstellplätze

**Hinweis:** Gefördert werden investive Maßnahmen zur Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur (Multimodale Mobilitätsknoten).

## Wie kommen Private, Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine zur Förderung?

Die Förderung erfolgt im Rahmen der bewährten Förderinstrumente der Umweltförderung im Inland, des klimaaktiv-mobil-Programms und des Klima- und Energiefonds. Als One-Stop-Shop-Abwicklungsstelle für alle Förderungen fungiert die KPC (Kommunalkredit Public Consulting GmbH).

Hilfestellung bei der Fördereinreichung für Betriebe, Flottenbetreiber, Gebietskörperschaften und Vereine bietet das klimaaktiv mobil Programm – [klimaaktivmobil.at](https://klimaaktivmobil.at)

**Online-Registrierung** sowie **Einreichung von Förderungsanträgen** erfolgen über die Abwicklungsstelle KPC unter [umweltfoerderung.at](https://umweltfoerderung.at). Rechnungen, die die geforderten Voraussetzungen erfüllen, können anerkannt werden.

Alle Voraussetzungen und Details sowie Registrierung und Einreichung unter [umweltfoerderung.at](https://umweltfoerderung.at).



mit Unterstützung  
der Umweltförderung  
im Inland

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



### Impressum

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Abteilung II/1 Mobilitätswende & Digitalisierung

E-Mail: [ii1@bmk.gv.at](mailto:ii1@bmk.gv.at)

Abteilung II/6 – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

E-Mail: [ii6@bmk.gv.at](mailto:ii6@bmk.gv.at)

Stand: April 2021