

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Bundesrates
 Robert Seeber
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.069.246

. März 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Zaggl, Genossinnen und Genossen haben am 30.01.2020 unter der **Nr.3717/J-BR/2020** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Preise an Ladestationen für Elektroautos gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Anbieter von E-Ladestationen sind derzeit in Österreich aktiv?*
 - a. *Wie viele Anbieter davon sind privat?*
 - b. *Wie viele Anbieter sind staatliche/teilstaatliche Energieanbieter?*
- Schlüsseln Sie diese bitte nach Bundesland und unter Angabe der Anbieter auf.*

Derzeit sind 32 Betreiber_innen von öffentlich zugänglichen Ladestellen im Ladestellenverzeichnis der E-Control erfasst. Die Eigentümerstruktur der derzeit in Österreich aktiven Betreiber_innen von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur wird im Ladestellenverzeichnis nicht erhoben. Eine Aufschlüsselung nach Bundesländern unter Angabe der konkreten Anbieter_innen ist daher aktuell nicht verfügbar. Auf Grundlage der vorhandenen Meldedaten ist davon auszugehen, dass 17 der 32 erfassten Betreiber_innen im Ladestellenverzeichnis in ihrem Kerngeschäft Energieversorger_innen sind. Eine Übersicht der vorhandenen öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur je Bundesland ist verfügbar und über das Ladestellenverzeichnis der E-Control abrufbar (siehe auch die Antwort zur Frage 8).

Zu den Fragen 2, 4 und 6:

- *Haben diese Anbieter von Seiten des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Vorgaben, inwieweit die Preisgestaltung zu erfolgen hat?*

- a. Wenn ja: Welche?
 - b. Wenn nein: Wieso nicht?
- Ist durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vorgesehen, eine einheitliche Preisgestaltung für die verschiedenen Anbieter zu schaffen?
 - a. Wenn ja: Bis wann?
 - b. Wenn ja: Unter Anwendung welches Berechnungsmodells?
 - c. Wenn nein: Wieso nicht?
- Ist ein Preismonitoring vergleichbar dem Spritpreismonitoring angedacht/geplant?
 - a. Wenn ja: Wie wird dieses aussehen?
 - b. Wenn ja: Bis wann?
 - c. Wenn ja: Wird dabei festgelegt, wie oft sich der Preis verändern darf?
 - d. Wenn ja: Welche Schwierigkeiten sind dabei zu erwarten?
 - e. Wenn nein: Wieso nicht?

Aktuell gibt es seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie keine spezifischen Vorgaben zur Preisgestaltung bei öffentlich zugänglichen Ladestellen, allerdings sieht das Ladestellenverzeichnis der E-Control eine transparente Information über die Preise vor und kann in dieser Hinsicht (etwa bezüglich der Vergleichbarkeit) auch zukünftig sicher noch verbessert werden.

Derzeit ist es bereits möglich, dass die Betreiber_innen von öffentlich zugänglichen Ladestellen im Zuge der Meldung an das Ladestellenverzeichnis zusätzliche Preisinformationen je Ladepunkt angeben. Diese Informationen werden in weiterer Folge den Onlinenutzer_innen des Ladestellenverzeichnisses angezeigt. Dafür ist im Ladestellenverzeichnis ein eigenes Datenfeld vorgesehen, das den Preis in Cent pro Minute oder Cent pro Kilowatt je Ladepunkt anzeigt. Abschließend darf ganz allgemein sowohl für die Preisstruktur als auch die Preisauszeichnungen für Ladungen bei öffentlich zugänglichen Ladestellen auf die Bestimmungen des Preis- und Wettbewerbsrechts hingewiesen werden. Die Ausgestaltung dieser Rechtsmaterien ist dem Kompetenzbereich der Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort vorbehalten.

Zu Frage 3:

- In Anbetracht der Klimakrise ist damit zu rechnen, dass die E-Mobilität einen höheren Stellenwert bekommt. Somit ist davon auszugehen, dass es auch eine Erweiterung der Ladeinfrastruktur benötigt. Hat das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hierzu ein Konzept?
 - a. Wenn ja: Was sieht dieses vor?
 - b. Wenn ja: Wie hoch sind die Budgetmittel, die dafür aufgebracht werden müssen?
 - c. Wenn ja: Mit wie vielen Neuerrichtungen im Bereich der Ladeinfrastruktur ist zu rechnen?
Wie viele davon werden von staatlichen oder teilstaatlichen Energieversorgern betrieben?
 - d. Wenn nein: Wieso nicht?

Elektromobilität mit erneuerbaren Energien ist sowohl ein Schwerpunkt im Regierungsprogramm als auch im „Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich“ (NEKP).

Ziel der Bundesregierung ist ein Maßnahmenbündel, das dazu führt, dass ab dem für die Erreichung der Pariser Klimaziele notwendigen Zeitpunkt nur mehr emissionsfreie PKW, einspurige Fahrzeuge sowie leichte Nutzfahrzeuge auf Österreichs Straßen neu zugelassen werden.

Bereits im NEKP war dazu das klare Ziel festgehalten, bis zum Jahr 2030 bei den Neuzulassungen eine Schwerpunktverschiebung zu emissionsfreien PKW und leichten Nutzfahrzeugen zu erreichen. Insbesondere bei LKW und Bussen muss daher bis zum Jahr 2030 eine deutliche Steigerung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge mithilfe konkreter Anreize erreicht werden.

Weitere konkrete Maßnahmen zum forcierten Ausbau der Ladeinfrastruktur sind ebenfalls im NEKP festgehalten:

- Bedarfsgerechter Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur an Raststationen auf Autobahnen und Schnellstraßen, mit dem Ziel bis 2030 eine 100 % Netzabdeckung zu erreichen
- Weiterführung des bedarfsgerechten Ausbaus von P&R Anlagen mit Infrastruktur für E-Ladestationen.
- Weiterführung der Unterstützung zur Errichtung von privaten und betrieblichen E-Ladestationen
- Anpassung des Wohnrechts, um Ladestationen in Mehrparteienhäusern realisieren zu können

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur wird seit vielen Jahren vom Bund gefördert, so auch im Rahmen der aktuellen E-Mobilitätsoffensive 2019-2020: Das BMK (ehem. BMNT in Kooperation mit BMVIT) hat gemeinsam mit den Automobilimporteuren, Zweiradimporteuren und dem Sportfachhandel ein 93 Mio. Euro schweres Förderpaket für Elektromobilität mit erneuerbaren Energien für 2019-2020 initiiert. Dieses umfasst die Förderung des Ankaufs von Elektrofahrzeugen als auch den Ausbau von Ladeinfrastruktur. Die Förderangebote für Ladeinfrastruktur reichen von der einfachen Wallbox für den privaten Bereich, über öffentliche Ladestationen bis hin zu Schnellladestationen. Voraussetzung für alle Förderangebote ist, dass der Strom zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern stammt.

Zu Frage 5:

- *Welche Vorgaben macht das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hinsichtlich der Errichtung von E-Ladestationen?*
- a. *Wenn nein: Gibt es diese Vorgaben durch die Länder?*
 - b. *Wenn nein: Wieso nicht?*
 - c. *Wenn ja: Wie sehen diese im Detail aus?*

In Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl. Nr. L 307 vom 28.10.2014 S. 1, wurde am 12. Juli 2018 das Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe, BGBl. I Nr. 38/2018, erlassen.

Letzteres regelt die Rechte und Pflichten für Betreiber_innen von Ladepunkten und legt darüber hinaus Verordnungsermächtigungen fest, um die Umsetzung der zu erfüllenden technischen Spezifikationen für Strom-, Wasserstoff- und Erdgastankstellen zu gewährleisten. Ein wesentlicher Punkt des Gesetzes ist, dass Ladestellen an bestimmten Standorten und Flächen als öffentlich zugänglich betrieben werden und somit alle Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen ihr Fahrzeug, ohne Begründung eines Dauerschuldverhältnisses, „spontan“ aufladen können und ein sogenannter Ad Hoc Preis verrechnet wird.

Zudem haben die Betreiber_innen, gemäß § 22a Energie-Control Gesetz (BGBl. I Nr. 110/2010 idF BGBl. I Nr. 108/2017), die Ortsangaben von öffentlich zugänglichen Ladepunkten („Ladestellen“) der E-Control zu melden und die E-Control hat ihrerseits ein Register („Ladestellenverzeichnis“) zu führen, welches allen Nutzer_innen in offener und nichtdiskriminierender Weise zugänglich zu machen ist. Eine Betaversion des Ladestellenverzeichnisses wurde im November 2019 vorgestellt und ist abrufbar unter www.ladestellen.at.

Zu Frage 7:

- *Aktuell sind in Österreich rund 37.371 E-Fahrzeuge zugelassen (lt. Bericht „Elektromobilität in Österreich“). Wie wird sich diese Zahl in den nächsten Jahren entwickeln?*

Laut Statistik Austria umfasste die österreichische Pkw-Flotte per 31. Dezember 2019 etwas mehr als fünf Millionen Fahrzeuge. 37.371 davon (rund 0,74% des Gesamtbestandes) waren Elektroautos (rein elektrische Pkw und Plug-In Hybridfahrzeuge), davon 29.523 rein elektrische Fahrzeuge.

Laut Abschätzungen des Umweltbundesamtes wird sich der Bestand an Elektrofahrzeugen in den nächsten Jahren massiv erhöhen. Diese Annahmen werden vorrangig auf günstige Rahmenbedingungen in Österreich (z.B. Vorsteuerabzug und Entfall des Sachbezugs für betriebliche E-Pkw) sowie die ab 2020 deutlich verschärften EU CO₂-Flottenziele für Fahrzeughersteller und damit einhergehend die Ankündigungen zur Erweiterung der Modellvielfalt zurückgeführt.

In dem „With Existing Measures“ Entwicklungsszenario unter Beibehaltung der vorhandenen Rahmenbedingungen geht das Umweltbundesamt von einem exponentiellen Anstieg des Anteils von Elektrofahrzeugen an der Gesamtflotte aus. So werden für das Jahr 2025 rund 380.000 und für das Jahr 2030 etwas mehr als eine Million rein elektrische Pkw und Plug-In Hybridfahrzeuge im österreichischen Fahrzeugbestand erwartet.

Mit dem Blick auf das Regierungsprogramm muss festgehalten werden, dass die derzeit vorliegenden Schätzungen bezüglich der Zulassungszahlen im Hinblick auf die Erreichung der Pariser Klimaziele und folglich auch der vereinbarten Klimaneutralität Österreichs mit 2040 noch starker als bisher angenommen steigen werden. Mit dem im Regierungsprogramm bereits vereinbarten Maßnahmen im Bereich der E-Mobilität soll daher ein wichtiger Schritt zur Dekarbonisierung des öffentlichen- und des Individualverkehrs gesetzt werden.

Zu Frage 8:

- *Folgt man der Empfehlung der Europäischen Union, ist ein Verhältnis von rund 10 Stromtankstellen pro 100 Fahrzeuge sinnvoll. Somit kommen auf eine E-Tankstelle rund 10 Fahrzeuge. Bei einer Zulassungszahl von 37.371 Fahrzeugen und aktuell rund 4.200 Tankstellen ist diese Quote österreichweit erfüllt. Wie ist das Verhältnis zwischen Fahrzeugen und E-Tankstellen in den jeweiligen Bundesländern? Bitte führen Sie die Zahlen der zugelassenen E-Fahrzeuge sowie die Ladestationen an und geben Sie einen Ausblick auf die zu erwartende Entwicklung bis 2025.*

In Erwägungsgrund 23 der Richtlinie 2014/94/EU wird als Richtwert ein Ladepunkt für je 10 Fahrzeuge empfohlen. In der nachgestellten Tabelle werden die Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladestellen sowie die rein elektrisch betriebenen E-PKWs je Bundesland angeführt. Hierzu wird ergänzend angemerkt, dass die öffentlich zugänglichen Ladestellen zumeist über mehrere Ladepunkte zum Aufladen von Elektrofahrzeugen verfügen.

Insgesamt sind bei diesen Ladestellen rund 4200 öffentlich zugängliche Ladepunkte gemäß der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verfügbar.

Die Tabelle erfasst hingegen nicht die Ladepunkte, die nicht öffentlich zugänglich sind. Dazu können etwa die Ladepunkte in privaten Haushalten oder am Arbeitsplatz zählen. Dies ist vor dem Hintergrund bedeutsam, dass rund 80-90% der Ladungen an eben jenen privaten und „halbprivaten“ Ladepunkten (zB am Arbeitsplatz, zu Hause) erfolgen.

Wie in der Frage 7 beantwortet wird sich laut Umweltbundesamt der Bestand an Elektrofahrzeugen in den nächsten Jahren massiv erhöhen. Die Anzahl der Ladestationen wird dementsprechend ebenso steigen.

	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien
E- PKW (rein elektrisch betrieben) <i>Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Kfz-Bestand 2019, abgerufen am 19.2.20</i>	728	1 492	6 378	5 358	2 268	4 391	2 877	2 178	3 853
Anzahl der Ladestellen (1 Ladestelle besteht zumeist aus mehreren Ladepunkten) <i>Quelle: E-Control, Auswertung Ladestellenverzeichnis 10.2.2020</i>	86	116	478	242	197	206	334	323	220

Zu Frage 9:

- *Ist damit zu rechnen, dass das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in absehbarer Zeit den Kauf von E-Autos forcieren will?*
- Wenn ja: Wie?*
 - Wenn ja: Ist eine Abwrackprämie für alte Verbrenner vorgesehen?*
 - Wenn ja: Wie sieht die konkrete Zielsetzung aus?*
 - Wenn ja: Wie hoch sind die dafür vorgesehenen Budgetmittel?*
 - Wenn nein: Wieso nicht?*

Im Rahmen der aktuellen E-Mobilitätsinitiative 2019-2020 fördert das BMK in Kooperation mit den Automobilimporteuren bereits die Anschaffung von E-Pkw. Darüber hinaus werden auch eine Reihe weitere Fahrzeugkategorien gefördert, wie E-Cargo Bikes, E-Nutzfahrzeuge und E-Busse. Voraussetzung für alle Förderangebote ist, dass der Strom bzw. Wasserstoff zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern stammt (www.umweltfoerderung.at).

Zahlreiche Maßnahmen zur Forcierung von E-Fahrzeugen sind im Regierungsprogramm festgehalten, u.a.:

- Die Anschaffung von E- und Wasserstoff-PKW soll weiterhin gefördert werden (Privatwagen-Prämie).
- Fortführung Ankauksförderungen und Förderungen für E-Busse, H2-Busse inklusive Infrastruktur, E-Ladestationen und Flottenumstellungen auf Ebene der Länder und des Bundes mit Vereinfachung des Förderregimes

- Mehrkosten der Elektrifizierung von Busflotten für zeitgerechte Umsetzung der Clean Vehicles Directive finanziell fördern, Phase out-Pfad für Diesel festlegen
- Entwicklung von Umstellungsstrategien für Reisebusflotten in Richtung emissionsfreie Antriebssysteme
- Ab 2025 emissionsfreier Betrieb von neu zugelassenen Taxis, Mietwagen und Carsharing-Autos; entsprechende Anpassung u.a. des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und der sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen
- Förderangebote für emissionsfreie Antriebe in den Flotten bedarfsorientierter Verkehrssysteme wie Car-Sharing, Rufbusse, Taxi und Sammeltaxi etc.

Ein weiterer Schwerpunkt im Regierungsprogramm ist die Vorreiterrolle und Vorbildwirkung der öffentlichen Hand durch verbindliche Vorgaben, insbesondere auch im KFZ-Bereich:

- Es soll die Beschaffung von emissionsfrei betriebenen Fahrzeugen durch die öffentliche Hand zum Standard werden. Ausnahme für gewisse Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren wird zur Ausnahme und muss begründet werden.
- Aus für Neuzulassung von Kfz (PKW) mit Verbrennungsmotoren in öffentlicher Beschaffung (mit Ausnahme der Sonderfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Bundesheers) ab 2027
- Ausbau bundesweiter Beschaffungsaktion emissionsfreier Nutzfahrzeuge für kommunale Flotten

Zu Frage 10:

- *Stichwort Versorgungssicherheit mit elektrischer Energie: Ist die bestehende Infrastruktur im Leitungsnetz ausreichend dimensioniert, um die Entwicklung bis 2030 abzudecken?*
- a. Wenn nein: Welche Maßnahmen sind notwendig, um die Infrastruktur dafür sicherzustellen?*
 - b. Wenn nein: Welche Maßnahmen ergreift das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie damit die Versorgungssicherheit hergestellt werden kann?*
 - c. Wenn nein: Wie hoch sind die Mittel im Budget, um die Versorgungssicherheit herzustellen?*
 - d. Wenn nein: Welche Vorhaben sind, nach Priorität gereiht, dringend notwendig, um die Versorgungssicherheit herzustellen?*

Der bedarfsorientierte Ausbau und die Gewährleistung der Sicherheit des Übertragungsnetzes ist Aufgabe des Übertragungsnetzbetreibers, d.h. der Austrian Power Grid AG (APG). Was die Verteilernetze betrifft, so obliegt diese Verantwortung den Verteilernetzbetreiber_innen. Gemäß § 37 ElWOG 2010 (BGBl. I Nr. 110/2010 idF BGBl. I Nr. 108/2017) erstellt der/die Übertragungsnetzbetreiber_in jährlich einen zehnjährigen Netzentwicklungsplan (NEP) für das Übertragungsnetz, der sich auf die aktuelle Lage und die Prognosen im Bereich von Angebot und Nachfrage stützt.

Im aktuellen Netzentwicklungsplan 2019 (Planungszeitraum 2020-2029) für die Regelzone APG sind Netzausbauprojekte vorgesehen, welche einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Gewährleistung der Versorgungssicherheit mit elektrischer Energie sowie zur Netzintegration von Energie aus erneuerbaren Quellen leisten.

Um zukünftige Anpassungen der Netzinfrastruktur effizienter zu gestalten, ist im Regierungsprogramm des Weiteren eine Prüfung von Erleichterungen im Starkstromwegerecht für Erweiterungen und Änderungen bereits bestehender Leitungen vorgesehen.

Leonore Gewessler, BA

