

**3614/AB-BR/2021**  
**vom 15.09.2021 zu 3902/J-BR**

**bmk.gv.at**

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

**Leonore Gewessler, BA**  
 Bundesministerin

An den  
 Präsidenten des Bundesrates  
 Mag. Christian Buchmann  
  
 Parlament  
 A-1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2021-0.507.420

15. September 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Christoph Steiner und weitere Bundesräte haben am 15. Juli 2021 unter der **Nr. 3902/J** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Klimaerwärmung und Einführung emissionsarmer Pkw gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Wie viele Wetterstationen messen in Österreich die Lufttemperatur?
- In welcher Höhe sind diese angebracht?
- Wo sind diese angebracht? (Bitte um Gliederung nach bebauter Umgebung, zB. Flughäfen, bzw. freie Flächen)
- Wie verteilen sich diese auf die Bundesländer?

Abgesehen von „Wetterstationen“ für den Privatgebrauch gibt es in Österreich eine Vielzahl von Temperaturmessungen von unterschiedlichen Betreiber:innen. Dazu zählen Messstationen von Bundesländern, Flugwetterdiensten, Kraftwerksbetreibern, Forschungseinrichtungen etc. Ein für die Klimabeobachtung wesentliches Netzwerk an repräsentativen meteorologischen Messstellen wird von der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) betrieben, auch im umfangreichen hydrographischen Messnetz wird an ausgewählten Stationen die Lufttemperatur erfasst. Grundsätzliche Informationen zum Messnetz der ZAMG sind unter <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/messnetze/wetterstationen> zu finden.

Die ZAMG ist eine nachgeordnete Dienststelle des BMBWF, das hydrographische Messnetz fällt in die Zuständigkeit des BMLRT; die Zuständigkeit für Detailinformationen liegt bei den betreffenden Ressorts.

Zu Frage 5:

- Welches Energiemodell legen Sie ihren Berechnungen der Klimaentwicklung zugrunde?

Mein Ressort führt keine Modellrechnungen zur möglichen Entwicklung des Klimas durch. Klimamodellierung erfordert erhebliche Ressourcen (u.a. Rechenkapazität) und wird vorrangig von wissenschaftlichen Einrichtungen durchgeführt.

Zu den Fragen 6 und 7:

- Wie hoch waren im Jahr 2020 und (im ersten Halbjahr) 2021 der Rückgang der Treibhausgas-Emissionen in Österreich?
- Wie hoch war im Jahr 2020 und (im ersten Halbjahr) 2021 der Rückgang der CO2-Emission?

Für das Jahr 2020 liegt nur eine Vorabschätzung der nationalen Treibhausgasemissionen vor; vollständige Inventurdaten für 2020 werden im Jänner 2022 vorliegen. Die Vorabschätzung zeigt einen Emissionsrückgang von 2019 auf 2020 für die Summe der Treibhausgase um 8 %, für CO<sub>2</sub> um 9 %. Für das laufende Jahr liegt mangels Datengrundlagen noch keine Emissionsberechnung vor.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- Gab es in den Jahren 2019, 2020 und (im ersten Halbjahr) 2021 einen Anstieg der Lufttemperatur im Vergleich zu den Vorjahren?
- Wenn ja, wie hoch und im Vergleich zu welchen Jahren?
- Konnte eine Relation zwischen den (niedrigeren) CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2020 und 2021 und der Entwicklung der gemessenen Lufttemperatur hergestellt werden?

Witterung und Temperaturmittelwerte der letzten Jahre werden in den Klimastatusberichten dargestellt, die vom Climate Change Centre Austria in Zusammenarbeit mit der ZAMG und der Universität für Bodenkultur unter Mitwirkung zahlreicher weiterer Forschungseinrichtungen erstellt werden: <https://ccca.ac.at/wissenstransfer/klimastatusbericht>. Diese Statusberichte werden erst im Laufe des jeweiligen Folgejahres erstellt. Aktuelle Informationen über die Abweichungen von Temperaturdaten gegenüber dem langjährigen Mittel sind auf der Homepage der ZAMG zu finden: <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/klima-aktuell/klimamonitoring/>.

Für die Witterung eines einzelnen Jahres ist die Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre nur einer von vielen Einflussfaktoren. Der Jahresmittelwert der CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre zeigte in den letzten Jahren einen Anstieg in der Größenordnung von über einem halben Prozent pro Jahr und liegt mittlerweile, wie in der Anfrage dargestellt, bei mehr als 400 ppm. Die globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen dürften 2020 infolge der Maßnahmen gegen die Pandemie um höchstens ein Zehntel niedriger liegen als 2019; der Anstieg der CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre ist daher 2020 kaum gebremst worden. Ein Zusammenhang von Temperaturwerten einzelner Jahre mit einer derart geringen Änderung des Anstiegs der atmosphärische CO<sub>2</sub>-Konzentration entzieht sich der Beobachtung.

Zu Frage 11:

- Planen Sie nach Vorgabe und Ankündigung der Europäischen Kommission in Österreich weitere strengere Emissionsnormen für Pkws?

Wir haben uns als Bundesregierung das Ziel gesetzt, in Österreich bereits im Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Dazu muss auch der Verkehrssektor sukzessive dekarbonisiert werden, damit dieser bis 2040 ohne fossile Kraftstoffe auskommt.

Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge bzw. Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge mit Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energien erforderlich.

Die Europäische Kommission hat erkannt, dass die EU Verordnung zu CO<sub>2</sub>-Zielen für Hersteller:innen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ((EU) 2019/631) ein zentrales Element für die Mobilitätswende ist und hat daher am 14. Juli 2021 einen revidierten Vorschlag mit erhöhten Zielsetzungen präsentiert. Diese Verordnung bezieht sich auf neu auf den Markt gebrachte Fahrzeuge und sieht vor, dass das CO<sub>2</sub>-Ziel für 2030 für Pkw von -37,5% (im Vergleich zu 2021) auf -55% erhöht wird und für leichte Nutzfahrzeuge (LNF) von -31% auf -50%. Das neue 2035-Ziel von für Pkw und LNF beträgt nach dem Vorschlag der EU-Kommission-100%.

Im Mobilitätmasterplan 2030 wurde ebenfalls ein entsprechend ambitioniertes Ziel gesetzt: 100% aller Pkw Neuzulassungen sollen in Österreich spätestens ab 2030 emissionsfrei sein. Dieses Ziel steht auch im Einklang mit vielen Fahrzeugherstellenden Unternehmen, die selbstgesteckte Ziele von emissionsfreien Fahrzeugen ebenfalls rund um das Jahr 2030 erreichen wollen.

Ich werde mich dazu weiterhin für günstige Rahmenbedingungen für Elektrofahrzeuge in Österreich einsetzen. Mein Ressort unterstützt aktuell sowohl Private als auch Betriebe aktiv im Rahmen der „E-Mobilitätsoffensive“ in Zusammenarbeit mit Automobilimporteur:innen, Zweiradimporteur:innen und Sportfachhandel beim Umstieg auf E-Fahrzeuge. E-Pkw für Private werden dabei mit einer Förderung von € 5.000,- unterstützt, E-Pkw für Betriebe mit € 4.000,- Darüber hinaus wird auch die Anschaffung von Ladestationen finanziell gefördert.

Anhand der Zulassungszahlen sehen wir, dass die E-Mobilität der Zukunftsmarkt ist: Während der Pkw-Markt bei den Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2021 in Österreich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 19% zugelegt hat, erhöhte sich der Absatz von reinelektrischen Pkw mit 15.347 Stück um 219%.

Die Öffentliche Hand geht mit dem Aktionsplan Nachhaltige Beschaffung dabei mit gutem Beispiel voran und steigt auf E-Mobilität um. Bereits ab dem Jahr 2022 sind alle neu angeschafften Pkw und Nutzfahrzeuge (M1 und N1) standardmäßig emissionsfrei. Ausnahmen müssen begründet werden und können nur erteilt werden, wenn beispielsweise das Laden am Standort nicht möglich ist oder die durchschnittliche tägliche Fahrstrecke über 160 Kilometern liegt.

#### Zu den Fragen 12 bis 15:

- *Sind ein Ausbau und Installierung von E-Ladestationen entlang des österreichischen Straßennetzes geplant?*
- *Wenn ja, in welchem Umfang?*
- *Wenn ja, wie lautet der Zeitplan?*
- *Wenn ja, auf welchen Straßen?*

Auf Österreichs Straßen gab es nach dem zweiten Quartal 2021 7.270 Normalladepunkte und 1.373 Schnellladepunkte. Auf einen Ladepunkt kommen rund zehn E-Pkw. Entlang den Autobahnen und Schnellstraßen befindet sich im Schnitt bereits jetzt alle 80 Kilometer eine E-Ladestation. Die ASFINAG überprüft regelmäßig die Auslastung der Ladepunkte.

Ein Ausbau ist aufgrund von mehreren Vorgaben geplant: Derzeit wird auf EU-Ebene über eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verhandelt. Der am 14.07.2021 veröffentlichte Entwurf dieser Verordnung sieht vor, dass es entlang des Transeuropäischen Kernnetzes alle 60 Kilometer eine E-Ladestation für Pkw und für Lkw geben muss. Dabei sind Ausbauschritte für 2025, 2030 und für das Gesamtnetz auch 2035 vorgesehen.

Die Verordnung gibt ein Mindestmaß für den Infrastrukturausbau in allen Mitgliedsstaaten vor. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 werden wir in Österreich noch ambitionierter sein: Ausbauziele und Maßnahmen dazu werden im „Sofortprogramm erneuerbare Energie in der Mobilität“ noch im Jahr 2021 näher konkretisiert.

Im Zuge der 4. Ausschreibung „Zero Emission Mobility“ des Klima- und Energiefonds sollen ebenfalls Mengengerüste und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero-Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr identifiziert werden. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in weiterer Folge der im Regierungsprogramm genannten Strategie zur Verwendung alternativer Energieträger in der Mobilität zu Grunde liegen.

Um den weiteren Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu forcieren stellt mein Ressort ebenfalls Fördermittel für deren Errichtung im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive zur Verfügung.

Eine Übersicht aller in Österreich verfügbarer Ladestationen steht unter der Webseite [www.ladestellen.at](http://www.ladestellen.at) zur Verfügung.

#### Zu Frage 16:

- *Wie hoch schätzen Sie den Mehrbedarf an Strom durch das zu erwartende Mehraufkommen von elektrischen Pkws und Nutzfahrzeugen in Österreich?*

Zur Erreichung der Klimaneutralität muss auch der Verkehrssektor zunehmend insbesondere mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt werden, wozu die Ausbaupotentiale der erneuerbaren Energien in Österreich optimal genutzt werden müssen. Elektrofahrzeuge sind durch ihren höheren Wirkungsgrad deutlich energieeffizienter als herkömmliche Autos mit Verbrennungsmotoren. So liegt der Wirkungsgrad eines E-Autos bei rund 85 %, der eines Autos mit Verbrennungsmotor bei ca. 25 %.

Gemäß den Berechnungen im „Faktencheck E-Mobilität – Antworten auf die wichtigsten Fragen zur E-Mobilität“ würde der jährliche Strombedarf bei 1 Mio E-Pkw in Österreich um ca. 3,6% bzw. 2,6 TWh ansteigen. Würden alle rd. 5 Mio Pkw in Österreich elektrisch fahren, würde der Strombedarf demnach um rund 18% bzw. 13 TWh steigen.

Leonore Gewessler, BA



