

3761/AB-BR/2023

vom 25.01.2023 zu 4060/J-BR

= Bundesministerium bmk.gv.at

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An die
Präsidentin des Bundesrates
Korinna Schumann
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2022-0.860.573

24. Jänner 2023

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Bundesrat Schachner, Genossinnen und Genossen haben am 30. November 2022 unter der Nr. 4060/J-BR/2022 an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Stromtankstellen: Intransparenz bei der Preisbildung als Blockade für die Verkehrswende gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Wie viele E-Fahrzeuge (Räder, PKW, LKW) sind aktuell in Österreich zugelassen? Bitte um Aufschlüsselung nach Art des Fahrzeugs, Bundesland sowie Art der Nutzung (privat oder betrieblich)

Die Bestandszahlen, aufgeschlüsselt auf die Bundesländer, liegen meinem Ressort aktuell nur für den 31. Dezember 2021 vor. Die Daten vom Jahr 2022 werden erst Anfang 2023 vorliegen. Es ist aber an den Gesamtbestandszahlen vom Oktober 2022 bereits ein deutlicher Anstieg bei den E-PKW, E-LKW und Zweirädern zu erkennen.

| | PKW (M1) | Lastkraftwagen Klasse N1 (<3,5 t) | Lastkraftwagen Klasse N2 (<12t) | Lastkraftwagen Klasse N3 (>12t) | Motorbikes/Trikes /Quadricycles (Kl. L) |
|--------------------------|----------|-----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| Burgenland | 2.172 | 95 | - | - | 555 |
| Kärnten | 3.703 | 172 | - | - | 844 |
| Niederösterreich | 15.377 | 883 | 31 | 2 | 3.368 |
| Oberösterreich | 15.141 | 557 | 2 | - | 2.808 |
| Salzburg | 6.383 | 546 | 4 | - | 740 |
| Steiermark | 10.487 | 557 | 1 | - | 1.963 |
| Tirol | 7.030 | 598 | 1 | - | 1.450 |
| Vorarlberg | 4.655 | 239 | - | - | 771 |
| Wien | 11.591 | 1.980 | 1 | 2 | 3.217 |
| Gesamtbestand 31.12.2021 | 76.539 | 5.627 | 40 | 4 | 15.716 |
| Gesamtbestand 31.10.2022 | 103.265 | 7.338 | 73 | 18 | 19.791 |

Im Jahr 2021 wurden 83 % der BEV-PKW zur betrieblichen Nutzung neuzugelassen und 17 % zur privaten Nutzung (Statistik Austria, 2022). Daten zur Art der Nutzung sind nur auf Basis der Gesamtneuzulassungen von E-PKWs vorhanden, aufgeschlüsselt auf Bestand oder Bundesländer liegen meinem Ressort jedoch derzeit keine Daten vor.

Zu den Fragen 2 und 8:

- *Laut dem Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK sollen ab 2030 ausschließlich emissionsfreie PKW und Zweiräder neuzugelassen werden. Wie gestaltet sich der Pfad zum Ausbau der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur? Welche Zwischenziele sollen jeweils bis 2025, 2030 und 2035 diesbezüglich erreicht werden?*
- *Sowohl in der Anfragebeantwortung 7665/AB XXVII. GP wie auch 3618/AB-BR/2021 wird auf das „Sofortprogramm erneuerbare Energie in der Mobilität“ verwiesen, das für Ende 2021 angekündigt wurde.*
 - a. *Wann wird dieses Programm erscheinen?*
 - b. *Welche Eckpunkte soll das Programm umfassen?*
 - c. *Sollen darauf aufbauend Gesetzesvorlagen ausgearbeitet werden?*
 - i. *Wenn ja: Bis wann sollen diese vorliegen?*
 - ii. *Wenn nein: Warum nicht?*

Am 12. Dezember 2022 wurde das Sofortprogramm Erneuerbare Energie ([Laden so einfach wie Tanken: Sofortprogramm beschleunigt Ausbau der E-Mobilität – BMK INFOTHEK](#)) in der Mobilität veröffentlicht. Mit dem Sofortprogramm wurden einerseits Zielsetzungen für den Ladeinfrastrukturausbau aber auch 41 konkrete Maßnahmen in den Kategorien Ladeinfrastruktur, Nutzer:innenkomfort, Flottendekarbonisierung und öffentliche Beschaffung, Erneuerbare Kraftstoffe, Förderungen, Forschungsprogramme und F&E-Dienstleistungen, Piloten und Experimentierräume, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Kooperationen und Partnerschaften erarbeitet.

So soll im Jahr 2030 österreichweit jede Person (95 % der Bevölkerung) in maximal 15 Kilometern einen Standort zum Schnellladen erreichen können. Für die meisten Menschen in Österreich wird die Distanz zur nächsten Schnellladestation deutlich unter 3 Kilometern liegen.

Im Jahr 2030 soll am hochrangigen Straßennetz im Schnitt alle 25 Kilometer ein Schnelllade- Standort für PKW und leichte Nutzfahrzeuge zur Verfügung stehen, wobei zwischen den Standorten ein Maximalabstand von 50 Kilometern nicht überschritten wird. Dafür werden bis 2025 die Mindestziele der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) umgesetzt sein, ab 2027 sollen bereits 800 Ladepunkte an mindestens 70 Standorten zur Verfügung stehen, die eine Mindestleistung von jeweils 150 Kilowatt aufweisen. Bis zum Jahr 2030 werden es mindestens 1.500 Ladepunkte an bis zu 100 Standorten sein. Damit wird im Zeitraum bis 2030 die AFIR deutlich übererfüllt.

Die jeweiligen Maßnahmen enthalten dabei jeweils eine Angabe zum Zeitpunkt der Umsetzung.

Ebenfalls befindet sich gerade die [Studie GREENROAD \(Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr\)](#) (https://www.e-sieben.at/de/projekte/21044_Greenroad.php) in Erarbeitung. Als zentrales Studienergebnis werden basierend auf dem Ziel der Klimaneutralität 2040 konkrete Hand-

lungsempfehlungen inkl. eines Mengengerüsts für den Ausbau der Zero Emission-Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr erarbeitet, wobei der Fokus auf der Energieeffizienz des Gesamtsystems liegt. Es werden Szenarien für den Infrastrukturausbau und -aufbau entwickelt, wobei die Zeiträume bis 2025, 2030, 2035 und 2040 beleuchtet werden. Darüber hinaus werden die damit verbundenen Kosten ermittelt und mögliche politische Maßnahmen sowie die Auswirkungen auf den Fachkräftebedarf analysiert.

Zu Frage 3:

- *Inwiefern sollen Fahrzeuge, die zur Bereitstellung der flächendeckenden Daseinsvorsorge genutzt werden, auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden? Welche konkreten Umsetzungspläne gibt es diesbezüglich?*
 - a. *Inwiefern soll die dazu benötigte Ladeinfrastruktur flächendeckend bereitgestellt werden? Bis wann ist mit einem Ausbau zu rechnen?*

Bezüglich der Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge, die zur Bereitstellung der flächendeckenden Daseinsvorsorge genutzt werden, gibt es derzeit keine gesonderten Zielsetzungen. Diese fügen sich in die allgemeinen Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplan 2030 ein. Ebenso können erfragte Fahrzeuge die öffentliche Ladeinfrastruktur für PKWs bzw. schwere Nutzfahrzeuge, die sukzessive weiter ausgebaut wird, nutzen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *In der Anfragebeantwortung 7665/AB XXVII. GP wird zu Frage 11 beantwortet, dass sowohl das Ladestellenverzeichnis sowie ein weiteres Projekt ab dem ersten Halbjahr 2022 zu einer besseren Vergleichbarkeit der Preise bei Stromtankstellen und mehr Transparenz führen soll.*
 - a. *Welches Projekt neben dem Ladestellenverzeichnis ist hier konkret gemeint? Wann wird dieses Projekt umgesetzt sein?*
 - b. *Wann wird die Vollversion des Ladestellenverzeichnis verfügbar sein?*
- *Welche Schritte sind geplant, um die Preistransparenz bei Stromtankstellen herzustellen?*
 - a. *Bis wann sollen diese Schritte gesetzt werden?*

Bei dem Projekt handelt es sich um einen Ladetarif-Vergleichsrechner, der basierend auf den Fahrgewohnheiten eines:einer E-Mobilist:in den jeweils günstigsten Ladetarif berechnet. Durch die Verknüpfung des Rechners mit dem Ladestellenverzeichnis werden zudem die zu dem Tarif passenden einzelnen Ladestellen angezeigt. Das Tool befindet sich gerade im Finalisierungsstadium und soll im ersten Quartal 2023, gemäß dem ursprünglichen Zeitplan im Sinne eines Soft-Livegangs, online gehen. Die erweiterte Version des Ladestellenverzeichnisses ist höchstwahrscheinlich für das erste Halbjahr 2023 zu erwarten, zumal die Erlassung der diesbezüglichen Verordnung und kleinere technische Anpassungen der Einmeldeverpflichteten einige Wochen in Anspruch nehmen werden. Von einer „Vollversion“ zu sprechen ist allerdings insofern etwas irreführend, als dass damit zu rechnen ist, dass das Ladestellenverzeichnis wohl auch in Zukunft weiter ausgebaut werden wird.

Aktuell werden seitens des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen Eichvorschriften für Ladetarifgeräte erarbeitet. Diese sollen die zukünftige Verrechnung nach Kilowattstunden erleichtern. Ebenfalls werden seitens meines Ressorts im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive nur öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen gefördert, die eine zukünftige Abrechnung nach der Maßeinheit Kilowattstunde ermöglichen.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Führen Sie aktuell Gespräche mit dem Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft betreffend einheitlichen Abrechnungseinheiten (bspw. nach kWh) der Kosten bei Stromtankstellen?*
 - a. Wenn ja: Wie ist der aktuelle Stand dieser Gespräche?
 - b. Wenn ja: Wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?
 - c. Wenn nein: Warum nicht?
- *Führen Sie aktuell Gespräche mit dem Bundesminister für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz betreffend den Problemen des Konsument*innenschutzes bei der Preistransparenz bei Stromtankstellen?*
 - a. Wenn ja: Wie ist der aktuelle Stand dieser Gespräche?
 - b. Wenn ja: Wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?
 - c. Wenn nein: Warum nicht?

Die zuständigen Fachabteilungen der Ministerien sind zu den Themen der Preistransparenz und der Verrechnung nach kWh im regelmäßigen Austausch. Diese Themen sind ebenfalls Bestandteil der Überarbeitung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), welche im Rahmen des Fit For 55-Paketes verhandelt werden.

Zu Frage 9:

- *Wien-Energie hat mit der zweiten Novemberwoche einen Relaunch der „Wien Energie-Tanke“-App gestartet, mit dem transparente Echtzeit-Daten über die geladene Strommenge (in kWh), Ladedauer und Kosten während dem Tankvorgang abgerufen werden können. Ist eine ähnliche App auch bundesweit in Planung?*
 - a. Wenn ja: Bis wann soll diese verfügbar sein?
 - b. Wenn nein: Warum nicht?

Zu dieser Frage erlaube ich mir auf meine Beantwortung der Frage 4 zu verweisen. Der Ladetarif-Vergleichsrechner hat zum Ziel, der ladenden Person bereits vor dem Ladevorgang eine transparente Übersicht über die durch den Ladevorgang anfallenden Kosten zu bieten und geht daher vom Zweck her in dieselbe Richtung wie die genannte App.

Leonore Gewessler, BA

