

An den
Präsidenten des Bundesrates
Peter Samt
Parlament
1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.423.465

25. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Bundesrat Bernard und weitere Abgeordnete haben am 27. Mai 2025 unter der **Nr. 4342/J-BR/2025** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Schließung von Wasserstofftankstellen in Österreich an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *War die aktuelle Bundesregierung beziehungsweise Ihr Ministerium darüber informiert worden, dass alle Wasserstofftankstellen durch die OMV geschlossen werden?*
- *Haben Sie oder zuständige Personen Ihres Ministeriums sich dafür eingesetzt, die Schließung aller Wasserstofftankstellen zu verhindern?*
 - a. *Wenn ja, bei wem?*
 - b. *Wenn nein, weshalb ignorieren Sie Ihr eigenes Regierungsprogramm?*

Mein Ministerium wurde über die Schließung der Wasserstofftankstellen im April 2025 informiert, zu einem Zeitpunkt wo über die Schließung bereits medial berichtet wurde. Die Schließung basierte auf OMV-interne Strategien, auf welche mein Ministerium keinen Einfluss hat.

Zu Frage 3:

- *Was ist aus dem zukunftsweisenden Projekt des früheren Verkehrsministers Norbert Hofer geworden, das 2019 in Zusammenarbeit mit Linde Gas und Hyundai Österreich 1000 Wasserstoff-LKW nach Österreich bringen und bei dem Linde Gas die Wasserstofftankstellen bereitstellen sollte?*

Dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BM IMI) liegen zum aktuellen Stand keine Informationen vor.

Zu den Fragen 4 bis 7:

- *Ist von Ihrem Ministerium geplant, neue Wasserstofftankstellen in Österreich zur Etablierung eines Wasserstoff-Kernnetzes zu errichten?*
 - a. *Wenn ja, wie viele?*
 - b. *Wenn ja, wann?*
- *Warum wurde der Fokus auf Wasserstoff im aktuellen Regierungsprogramm reduziert?*
- *Welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um das Ziel von 50 Wasserstofftankstellen bis 2025 zu erreichen?*
- *Wie möchte das BMIMI sicherstellen, dass die Investitionen in Wasserstofftechnologien weiterhin nachhaltig und effizient sind?*

Für die direkte Nutzung von Wasserstoff im Straßenverkehr sind noch zahlreiche technische Fragen offen. Das BM IMI ist dazu seit vielen Jahren ganz intensiv im Austausch mit der Branche und der Hydrogen Partnership Austria (HyPA). Zuletzt wurde diese Zukunftsfrage am 31. März 2025 auch im dritten Roundtable Wasserstoff im Schwerverkehr mit 50 Branchenvertreter:innen diskutiert: <https://www.hypa.at/news/nachbericht-3-roundtable-wasserstoff-im-schwerverkehr>

In Zukunft werden verschiedene Technologien im Antriebsmix gebraucht werden, gleichzeitig haben die Technologien Stärkefelder, die nicht in jeder Anwendung ausgeschöpft werden können. Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz von Wasserstoff im Straßenverkehr noch in Diskussion. Klar ist, je nach Technologieentwicklung in den nächsten Jahren und tatsächlichem Bedarf wird es mittelfristig auch wieder öffentlicher Wasserstoffinfrastruktur bedürfen.

Um die Ziele der zurzeit geltenden Fassung der AFI-Verordnung zu erfüllen, welche bis zu zehn Wasserstofftankstellen in Österreich bis 2030 entspricht, gibt es die Möglichkeit Infrastrukturprojekte über die Förderschiene CEF-AFIF einzureichen. Die nächste Einreichmöglichkeit ist bis 4. März 2026 geöffnet. Fakt ist, dass die derzeit noch bestehenden OMV-Wasserstofftankstellen nicht AFI-verordnungskonform sind. Sie verfügen also nicht ausreichend Kapazität, um pro Tag eine entsprechende Menge an Fahrzeugen zu versorgen. Insofern hat diese Schließung keine Auswirkung auf die Zielerreichung gemäß AFI-Verordnung. Ziel ist es jetzt, in einer vertiefenden Untersuchung Erkenntnisse zum bedarfsgerechten Rollout einer Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur zu gewinnen und zentrale Fragestellungen zur Ausrollung einer AFIR konformen H₂-Tankstelleninfrastruktur zu klären.

Nachhaltige und effiziente Investitionen sichert mein Ressort, indem es wettbewerbliche Fördercalls mit klaren Impact-Kriterien nutzt, bei denen auch Querschnittsanforderungen (nachhaltige Wertschöpfungsketten, Kreislaufwirtschaft, gesellschaftliche Akzeptanzfragen) adressiert werden.

Zu Frage 8:

- *Sind Kooperationen mit anderen europäischen Ländern geplant, um ein grenzüberschreitendes Wasserstoffnetz zu schaffen?*
 - a. *Wenn ja, welche?*

Österreich ist besonders aktiv, um die Entwicklung des Südkorridors voranzutreiben. Dazu wurde eine trilaterale Arbeitsgruppe mit Deutschland und Italien eingerichtet. Die Zuständigkeit hierzu liegt allerdings nicht beim BM IMI, sondern im Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus (BMWET). Seitens Innovationsbereich wird der Aufbau von drei Hydrogen Valleys in Österreich unterstützt. Alle drei haben grenzüberschreitende Aspekte (Richtung Slowenien, Italien, Schweiz, Deutschland, Ungarn, Slowakei).

Zu Frage 9:

- *Wie möchte das BMIMI die öffentliche Akzeptanz und das Bewusstsein für Wasserstofftechnologien fördern?*

Über Demonstrationsprojekte und Reallabore werden Technologien im Realbetrieb demonstriert und tragen so zur Bewusstseinsbildung und Akzeptanz bei. In den Ausschreibungen der Energieforschung werden gesellschaftliche Akzeptanzfragen adressiert.

Zu Frage 10:

- *Wie viele Strom-Ladestellen für E-LKWs wurden seit 2020 im österreichischen Verkehrsnetz geschaffen?*

Es gibt bereits einige (zumindest zwölf) dezidierte LKW-Ladestandorte in Österreich. Mit Umsetzung der Ladepunktdaten-VO wird die Datenqualität mit Juli 2025 dahingehend gestärkt, sodass genaue Auswertungen zu dezidierter LKW-Ladeinfrastruktur möglich sein werden. Da N1-Fahrzeuge auch an der Ladeinfrastruktur für PKW geladen werden (können), stehen dieser Fahrzeugkategorie mit Stand April 2025 rund 28.100 öffentlich-zugänglich Ladepunkte zur Verfügung. 2.269 davon sind Hochleistungsladepunkte (HPC-Ladepunkte) mit mehr als 150 kW Ladeleistung.

Aktuell wird ein Großteil der batterieelektrischen LKW in Depots bzw. am Firmenstandort geladen. Dies verschiebt sich mit dem starken Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur an den Hauptverkehrsrouten, was insbesondere durch das EU-Förderprogramm CEF/AFIF stark unterstützt wird.

Zu Frage 11:

- *Wie viele Neuanmeldungen von E-LKWs wurden seit 2020 registriert?*

Seit 2020 wurden über alle LKW-Fahrzeugkategorien (N1, N2, N3 und Sattelzugfahrzeuge) hinweg 12.304 E-LKW neu zugelassen. Aufgeteilt auf die Fahrzeugkategorien, befinden sich mit April 2025 insgesamt 14.533 N1-E-Fahrzeuge (2,8% am N1-Gesamtbestand), 182 N2-E-Fahrzeuge (2%) und 137 N3-E-Fahrzeuge (0,3%) im Bestand.

Zu Frage 12:

- *Wie gedenken Sie, im LKW-Transportwesen eine CO2-Reduktion ohne Förderung von Wasserstofftechnologien zu erreichen?*

Die Förderungen EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur) und ENIN (Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) waren in den letzten Jahren offen für Projekte zu batterieelektrischen Fahrzeugen, Oberleitungsfahrzeugen und Fahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb. Es ist geplant, diese Technologieoffenheit beizubehalten. Der allergrößte Teil der Einreichungen sind bis dato jedoch Projekte mit batterieelektrischen Fahrzeugen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

