

---

**12959/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 04.02.2013**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

## **Anfragebeantwortung**

NIKOLAUS BERLAKOVICH

Bundesminister



lebensministerium.at

An die  
Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer  
Parlament  
1017 Wien

ZI. LE.4.2.4/0220-I/3/2012

Wien, am 4. FEB. 2013

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Mag. Christiane Brunner, Kolleginnen und Kollegen vom 05. Dezember 2012, Nr. 13218/J, betreffend Kofinanzierung von Landes-Energieversorgern über den Klima- und Energiefonds KLI.EN – Beispiel „illwerke vkw“

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Mag. Christiane Brunner, Kolleginnen und Kollegen vom 05. Dezember 2012, Nr. 13218/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Beim Programm „Modellregionen E-Mobilität mit Erneuerbaren Energien“ handelt es sich um das erste Pilotvorhaben zur breiten Erprobung der E-Mobilität in Österreich. Das Modellprojekt VLOTTE zeichnet eine hohe Multiplikatorwirkung aus, wobei mehrere Beurteilungsaspekte zu berücksichtigen sind, wie etwa die Bedingung des Einsatzes von zusätzlichen 100% erneuerbarer Energien für die E-Mobilität, die geforderte Integration mit dem Öffentlichen Verkehr und Mobilitätsmanagement sowie die nur marginal vorliegende Praxiserfahrung mit

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

E-Fahrzeugen zum Projektstart, vor allem das fehlende Marktangebot von kostengünstigen Elektrofahrzeugen aus Großserien durch die Automobilhersteller. Modellprojekte wie die VLOTTE ebnen den Weg für eine breite Markteinführung der Elektromobilität, indem wichtige Erkenntnisse über Hindernisse und Erfolgsfaktoren gewonnen werden können. Beispielsweise wäre es ohne die Erfahrungen in den Modellregionen zu einer großflächigen Bereitstellung von ungeeigneten Ladeinfrastrukturen gekommen, da die Erfahrung über die benötigte Anzahl, Größe, Verteilung, etc. nicht vorhanden war.

Die CO<sub>2</sub> -Vermeidungskosten (d.h., im ggst. Fall die spezifischen Förderkosten) beim Projekt VLOTTE können nicht, wie in der Anfrage angeführt, bei 11.800 Euro/t CO<sub>2</sub> angesetzt werden. Der Umwelteffekt des eingesetzten Förderbudgets ist auf die Nutzungsdauer (10 Jahre) zu beziehen und zu errechnen und nicht auf ein einzelnes Projektjahr. Im Projekt VLOTTE werden 4.545 t/CO<sub>2</sub> direkt vermieden. Die CO<sub>2</sub> Vermeidungskosten liegen somit bei etwa 1.000 Euro/t CO<sub>2</sub>. Dieser Wert beinhaltet jedoch nicht nur die reinen Fahrzeugkosten, sondern auch Investitionen in Erneuerbare Energien, Ladeinfrastruktur mit Strom aus erneuerbaren Energien und Begleitforschungsaktivitäten. Auch waren zu Beginn des Programms durch die fehlende Marktverfügbarkeit von E-Fahrzeugen die Anschaffungskosten für E-Fahrzeuge noch deutlich höher. Mittlerweile haben sich die Anschaffungskosten etwa um 1/3 reduziert und somit werden die spezifischen Förderkosten günstiger zu stehen kommen.

#### Zu Frage 2:

Das Projekt VLOTTE hat die Ziele des Antrags übererfüllt. VLOTTE hat 362 Fahrzeuge, 250 Ladestationen und stromproduzierende Anlagen aus Basis Erneuerbarer Energien im Ausmaß des Stromverbrauchs der Fahrzeuge eingereicht und umgesetzt. Die prognostizierte Fahrleistung der Fahrzeuge lag bei 7.500 km/Jahr. Die tatsächliche Fahrleistung liegt mit 8.500 km/Jahr sogar höher. Es wurden somit mehr Fahrleistungen von konventionellen Fahrzeugen auf E-Fahrzeuge verlagert.

#### Zu Frage 3:

Der Verkehr ist einer der größten Versucher der Treibhausgas- (THG) Emissionen in Österreich. Es konnte zwar seit 2005 – unter anderem durch die bereits gesetzten Maßnahmen – der bis dahin ungebremsste Wachstumstrend gebrochen und seither ein Rückgang der THG-Emissionen erreicht werden, allerdings sind noch erhebliche zusätzliche THG-Reduktionen im Verkehr erforderlich, um die Ziele 2020 auch erreichen zu können. Der motorisierte Individualverkehr hat daher am Klimaproblem Verkehr einen wesentlichen Anteil.

Neben Maßnahmen wie z.B. der Forcierung alternativer Antriebe und Kraftstoffe, der Förderung und Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs und der Ausbau des Radverkehrs und des Mobilitätsmanagements, hat die Elektromobilität mit Strom aus 100% Erneuerbaren Energien ein großes Potential, die THG-Emissionen aus dem Verkehr langfristig signifikant zu senken. Dieses Potential kann in der frühen Einführungsphase nur genutzt werden, wenn durch Förderungen die – aufgrund fehlender Modellvielfalt von E-Fahrzeugen und damit eines nicht funktionierenden Massenmarktes – höheren Kosten für Elektrofahrzeuge und die erforderliche Ladeinfrastruktur abgedeckt werden.

#### Zu Frage 4:

Bei der Ausschreibung Modellregion Elektromobilität handelt es sich um ein Programm, bei dem Mittel im Wettbewerb vergeben werden. Im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung konnten sich alle geeigneten Unternehmen, Vereine oder weitere Organisationen um eine Förderung bewerben. Eine internationale Jury hat das Projekt VLOTTE als das beste Projekt zur Förderung vorgeschlagen. Im Zuge des Projekts wurden viele Eigenmittel von den Antragstellern im Projekt investiert, da die Förderung teilweise auch investive Maßnahmen abdeckt. Diese notwendige Vorleistung des Antragstellers hat zur Verbreitung des Modells E-Mobilität mit Erneuerbaren Energien u.a. bei anderen Energieversorgern beigetragen.

#### Zu Frage 5:

Bei der Frage der Kosten-Nutzen Bewertung von Klimaschutzmaßnahmen ist immer zu berücksichtigen, dass zur Erreichung der Klimaschutzverpflichtungen, wie z.B. der THG-Reduktion oder des Zieles von 10% Erneuerbarer Energie im Verkehr bzw. von 34% Erneuerbarer am Bruttoendenergieverbrauch, Maßnahmenbündel erforderlich sind. Diese Maßnahmenbündel umfassen systembedingt Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Kosten-Nutzen Verhältnissen, denn Maßnahmen mit neuen alternativen Technologien wie etwa E-Mobilität, Maßnahmen mit hohen Infrastrukturinvestitionen wie der öffentliche Verkehr oder Maßnahmen und Investitionen in F&E, Bewusstseins-, Aus- und Weiterbildung haben systembedingt kurzfristig immer schlechte Kosten-Nutzen Verhältnisse. Trotzdem sind sie zur Erreichung der Ziele erforderlich, denn nur dadurch können konkrete Alternativen zum derzeitigen Verkehrs- und Energiesystem geschaffen werden. Damit die beste Software funktioniert, braucht es eine gute Hardware. Für eine aussagekräftige Bewertung sind daher immer die gesamten Maßnahmenbündel heranzuziehen und nicht einfach Einzelmaßnahmen willkürlich herauszugreifen. In diesem Sinne ist auch der KLIEN bemüht, seine an ihn gestellten Anforderungen zu erfüllen.

Die Forcierung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr soll daher weiterhin mittels Ausschreibungen und Förderlinien des KLI.EN als Schwerpunkt unterstützt und intensiviert werden. Daher unterstützt der Klima- und Energiefonds die Implementierung des Umsetzungsplanes Elektromobilität in und aus Österreich. Neben der Forcierung der E-Mobilität unterstützt der KLI.EN daher auch als zweiten Schwerpunkt im Verkehr die multimodale Mobilität und Logistik im Personen- und Güterverkehr. Die Programmlinien reichen hier vom effizienten Güterverkehr in Ballungsräumen und der Regionallogistik mit Anschlussbahnförderung, der Förderung von Mikro ÖV-Systemen bis hin zum Aktionsprogramm klima:aktiv mobil mit den Schwerpunkten in den Bereichen Umstellungen von Fuhrparks auf alternative Antriebe und E-Fahrzeuge, dem Ausbau des Radverkehrs und von klimaschonendem Mobilitätsmanagement.

Zu Frage 6 a) bis e):

Im Zuge der Umsetzung des im Parlament beschlossenen Klimaschutzgesetzes wurden die von sechs Arbeitsgruppen vorgeschlagenen Maßnahmen in einer Studie im Auftrag mehrerer Ministerien sowie der Bundesländer evaluiert. Die Ergebnisse fließen in die Diskussionen des Nationalen Klimaschutzkomitees sowie des Klimaschutzbeirats ein. Parallel dazu finden auch Gespräche mit den hauptbetroffenen Ministerien sowie mit den Ländern auf politischer Ebene statt. Ausgehend von meiner Initiative steht das BMLFUW in offiziellen Verhandlungen mit den Ländern über den sogenannten Klimaschutz-Verantwortlichkeitsmechanismus nach § 7 Klimaschutzgesetz (KSG).

Die nach KSG auf Basis der Ergebnisse der Verhandlungsgruppen evaluierten Maßnahmen für 2013 bis 2020 umfassen umfangreiche Maßnahmen sowohl im Zuständigkeitsbereich des Bundes (vor allem BMVIT, BMF, aber auch BMLFUW) als auch der Länder. Das BMLFUW wird dabei seine bisherige proaktive Rolle im Klimaschutz auch im Verkehr fortsetzen und intensivieren. Dazu zählen neben dem Beitrag des BMLFUW zur Implementierung des Umsetzungsplans Elektromobilität in und aus Österreich insbesondere die weitere Förderung von Maßnahmen zu klimaschonendem Mobilitätsmanagement für Betriebe, Gemeinden und Verbände, die Forcierung von Flottenumstellungen auf alternative Antriebe, der weitere Ausbau des Radverkehrs und die Spritsparinitiative durch das klima:aktiv mobil Programm des BMLFUW. Damit leistet das BMLFUW im Rahmen der Möglichkeiten im Sektor Verkehr wichtige Beiträge zur Zielerreichung des EU Klima- und Energiepakets für 2020.

Der Bundesminister: