



Frau Präsidentin
des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

ZI. LE.4.2.4/0218-RD 3/2018

Wien, am 26. Jänner 2017

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Ulrike Weigerstorfer, Kolleginnen und Kollegen vom 21.12.2016, Nr. 11359/J, betreffend „Elektromobilität in der Praxis“

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Ulrike Weigerstorfer, Kolleginnen und Kollegen vom 21.12.2016, Nr. 11359/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Die forcierte Einführung der Elektromobilität in Österreich betrifft mehrere Ressorts, die Länder, Städte und Gemeinden sowie die Auto- und E-Wirtschaft. Daher hat die Bundesregierung am 3. Juli 2012 den von BMLFUW, BMWFW, BMVIT unter Einbeziehung der relevanten Akteure und Maßnahmenträger erarbeiteten „Umsetzungsplan für E-Mobilität in und aus Österreich“ mit 65 Maßnahmen beschlossen.

Das BMLFUW setzt den Umsetzungsplan Elektromobilität in seinem Wirkungsbereich mit folgenden Schwerpunkten um:

1. Fortsetzung und Weiterentwicklung der klimaaktiv mobil Förderungen für E-Fahrzeuge und alternative Antriebe sowie für die E-Ladeinfrastruktur für Betriebe, Gemeinden und Vereine
2. Konsolidierung und Vernetzung der 8 Modellregionen für E-Mobilität mit 100% erneuerbarer Energien durch den Klima- und Energiefonds



3. Analysen zu Umweltauswirkungen (Ökobilanzierung alternativer Fahrzeuge) sowie Nutzerverhalten

Das BMLFUW forciert E-Mobilität dabei mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen, da nur so ein Beitrag zur Erreichung des EU 2020 Ziels von 10% erneuerbarer Energie im Verkehr möglich erscheint.

In Erfüllung der österreichischen Umsetzungsverpflichtung von Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl. Nr. L 307 S. 1 wurde in der Folge, gemeinsam von BMVIT, BMLFUW, BMWFW, den Ländern und dem Österreichischen Städte- und Gemeindebund der neue Nationale Strategierahmen „Saubere Energie im Verkehr“ entwickelt und am 06.12.2016 im Ministerrat beschlossen.

In der Verantwortlichkeit des ho. Ressorts liegen insbesondere die folgenden Themen:

1. Fortführung des klimaaktiv mobil Förderprogramms für Betriebe, Vereine und Gemeinden für den Ankauf von Elektrofahrzeugen aller Fahrzeugklassen bei Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energieträgern sowie Fortführung der klimaaktiv mobil Förderung für Ladeinfrastruktur für Betriebe, Gemeinden und Vereine.
2. Novelle des Personenkraftwagen-Verbraucherinformationsgesetzes (Pkw-VIG) zur Anpassung der Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von neuen PKW in Umsetzung des Artikels 7 (Nutzerinformation) der Richtlinie 2014/94/EU.
3. Novelle zur Kraftstoffverordnung 2012 zur Umsetzung der technischen Spezifikationen für den an Wasserstofftankstellen angebotenen Wasserstoff.

Um die Dekarbonisierung im Verkehr und die erforderliche Mobilitätswende voranzutreiben, haben das BMLFUW und das BMVIT ihre Kräfte gebündelt und ein umfassendes „Aktionspaket zur Förderung der Elektromobilität mit erneuerbarer Energie in Österreich“ unter Beteiligung der Autoimporteure und Zweiradwirtschaft mit 7 Eckpunkten erarbeitet:

1. Förderung für Elektro-Pkw und Elektro-Zweiräder für Private und für Betriebe, Gebietskörperschaften, Vereine (gemeinsam mit Autoimporteuren)
2. Förderung für weitere E-Fahrzeugkategorien (E-Zweiräder, E-Kleinbusse, leichte E-Nutzfahrzeuge, E-(Cargo)-Bikes, etc.) (teilw. gemeinsam mit Zweiradimporteuren)
3. Auf- und Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
4. Investitionsoffensive E-Mobilitätsmanagement, E-Logistik und elektrischer öffentlicher Verkehr
5. Regulatorische Rahmenbedingungen
6. Beschaffung durch die öffentliche Hand
7. Forschung, Entwicklung und Demonstration

Der finanzielle Umfang des Gesamtpaketes umfasst rund 72 Mio. Euro; dieser wird vom BMLFUW, BMVIT und den Autoimporteuren mit je rund 24 Mio. € getragen.

Zu Frage 2:

Daten hinsichtlich des Elektrizitätswesens fallen in den Zuständigkeitsbereich des BMWFW.

Zu Frage 3:

Das Produktions- und Importniveau für die Stromversorgung richtet sich nach der aktuellen Nachfrage, wobei Zweites in erheblichem Maße von den Strommarktpreisen abhängig ist. Grundsätzlich ist anzumerken, dass laut einer Vielzahl von Studien der Stellenwert von Elektrizität im Energiesystem steigen und die künftige Stromerzeugung wesentlich stärker auf volatilen Energieträgern wie Wind oder Sonnenenergie basieren wird. Das „Elektrizitätssystem der Zukunft“ muss also flexibler und smarter sein als heute, um auch weiterhin eine sichere, wettbewerbsfähige und klimafreundliche Stromversorgung gewährleisten zu können. Dafür kommt ein Mix aus unterschiedlichen regulatorischen, technischen und ökonomischen Instrumenten und Maßnahmen zum Einsatz. Wesentlich ist, diese und andere Herausforderungen im künftigen Strommarkt auf europäischer Ebene zu diskutieren – die Vollendung des europäischen Energiebinnenmarktes ist ja ein Kernelement im Rahmen der Energieunion.

Zu Frage 4:

Die diesbezügliche Zuständigkeit liegt beim BMWFW.

Zu Frage 5:

Zum Jahresende 2016 betrug der Pkw Bestand in Österreich rd. 4,8 Mio Fahrzeuge. Wird der reale Durchschnittsverbrauch eines rein elektrischen Fahrzeugs pro 100 Kilometer mit rund 20 kWh und eine Jahresfahrleistung von 10.000 Kilometern angenommen, so beträgt der Energiebedarf für die Hälfte der Fahrzeuge 4,8 TWh pro Jahr – das entspricht knapp 8% des Stromendverbrauches 2015.

Zu Frage 6:

Die Förderungen des BMLFUW im Zusammenhang mit Elektromobilität sind immer an den Nachweis der Verwendung von Strom aus 100% erneuerbaren Energien gekoppelt. Die Zuständigkeit für die Stromkennzeichnung liegt beim BMWFW und bei der E-Control.

Zu Frage 7:

Der Stand der Ladeinfrastruktur ist im „Nationaler Strategierahmen - Saubere Energie im Verkehr“, Wien November 2016 beschrieben:

„Hinsichtlich der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge ist eine österreichweite Basisversorgung hergestellt. Somit ist eine landesweite Abdeckung am TEN-V Kernnetz inklusive städtischer bzw. vorstädtischer Ballungsräume und anderer dicht besiedelter Gebiete vorhanden (siehe Annex).

Im Rahmen des TEN-V-Projekts Central European Green Corridors wurde eine landesweite Schnellladeinfrastruktur (> 22 kW Ladeleistung) aufgebaut. Hinzu kommen regionale Initiativen, die in bestimmten Abständen (bspw. 15 Kilometer bei Normalladeinfrastruktur oder 60 Kilometer bei Schnellladeinfrastruktur) öffentlich zugängliche Ladepunkte errichten.

Mit Stand Ende 2015 sind knapp 90 Schnellladestationen mit rund 250 Ladepunkten in Betrieb. Bis Ende des ersten Halbjahrs 2016 erhöhte sich diese Zahl auf 124 Schnellladestationen mit 316 Ladepunkten. Insgesamt sind derzeit rund 1.650 öffentlich zugängliche Ladepunkte gemäß Annex 2 der Richtlinie 2014/94/EU an 828 Standorten installiert, deren Anzahl beständig steigt.“

Der Bundesminister

