



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.000/0023-I/PR3/2017  
DVR:0000175

Wien, am 28. April 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Bayr, Genossinnen und Genossen haben am 1. März 2017 unter der **Nr. 12075/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend elektronisch angetriebene Mobilität in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In der reformierten Erneuerbaren Energien Richtlinie unterliegt der Einsatz von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor neuen Mehrfachanrechnungsfaktoren, so auch die elektrisch angetriebene Mobilität. Wie hoch ist damit der anrechenbare Anteil von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor derzeit?*

Der Anteil von erneuerbaren Energien im Verkehr wird gemäß EU-Richtlinie 2009/28/EG von den nationalen Statistischen Ämtern erhoben und an Eurostat gemeldet. Darin wird der Anteil erneuerbarer Energien bei der Straße mit einem Faktor 5 und bei der Bahn mit einem Faktor 2,5 aufgewertet.

Österreich weist für 2015 einen Anteil von 11,4% auf (2013: 9,5%; 2014: 10,9%). Österreich liegt damit deutlich über dem EU-Schnitt (2015: 6,7%) hinter Schweden und Finnland an dritter Stelle der EU-Staaten.

Zu Frage 2:

- *Wie hat sich der Anteil an elektrisch angetriebener Mobilität im Verkehrssektor zwischen 2013 und 2015 entwickelt? Bitte um Auflistung nach Jahr und Unterscheidung zwischen Personen- und Güterverkehr?*

Statistik Austria erhebt im Rahmen der Energiestatistik, die auch die Datengrundlage für die Statistik der erneuerbaren Energie darstellt den Energieverbrauch nach Energieträgern und Sektoren. Eine Unterscheidung nach Personen- und Güterverkehr ist dabei aber nicht möglich.

Sektoraler Endenergieverbrauch elektrischer Energie nach Sektoren (in Terajoule):

	2013	2014	2015
Eisenbahn	5.821	5.710	5.771
Sonstiger Landverkehr	4.668	4.567	4.631

Quelle: Statistik Austria

Die Kategorie „Eisenbahn“ umfasst den gesamten Eisenbahnbereich einschließlich Orts- und Regionalverkehr. Der sonstige Landverkehr umfasst den elektrischen Straßenverkehr (O-Busse und elektrisch betriebene Kfz) sowie Seil- und Zahnradbahnen.

Der Anteil der elektrisch betriebenen Kfz hat sich im selben Zeitraum von 2013-2015 – wenngleich noch auf niedrigem Niveau – fast verdoppelt.

Zu Frage 3:

- *Welcher Anteil an elektrisch angetriebener Mobilität im Verkehrssektor wird für 2030 angestrebt? Bitte um Auflistung nach elektrisch angetriebener Mobilität bei Fahrrädern, PKW, leichte Nutzfahrzeuge, LKW, Busse (Batteriebetrieben sowie O-Busse) und Schienenverkehr (Straßenbahn, U-Bahn, Regionalbahn, Zug- und Schienengüterverkehr).*

Der Diesel- und Benzinverbrauch muss im nächsten Jahrzehnt bis 2030 und darüber hinaus signifikant reduziert werden, um das Ziel – die globale Erwärmung langfristig auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen – zu erreichen. Die entscheidende Herausforderung dabei ist die weitgehende Entkoppelung der prognostizierten gesteigerten Verkehrsleistungen vom fossilen Treibstoffverbrauch. Verkehrsprognosen sagen für Österreich sowohl im Personen- (25%) als auch im Güterverkehr (33%) ein steigendes Verkehrsaufkommen bis 2025 voraus. 73% der Personenverkehrsleistung werden derzeit mit dem PKW erbracht, 24% mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und 3% zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad. Trotz der im EU-Vergleich höchsten pro Kopf Anzahl an Bahnkilometern und einem ebenfalls vergleichsweise hohen Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr bleibt der PKW das dominierende Verkehrsmittel im Personenverkehr außerhalb der Ballungsräume. Im Güterverkehr weist die Bahn in Österreich einen im europäischen Vergleich sehr hohen Anteil von 32% im Modalsplit auf. Auch hier ist angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens und trotz eines Ziels von 40% im Modalsplit 2030 mit einem weiteren Zuwachs auf der Straße zu rechnen. Demzufolge müssen trotz steigendem Verkehr die fast ausschließlich durch den Straßenverkehr verursachten Treibhausgasemissionen deutlich sinken.

Die Elektromobilität gilt hier als Schlüsseltechnologie, um bereits in den nächsten Jahren signifikante Beiträge zur Zielerreichung zu gewährleisten, dies gilt mittelfristig insbesondere für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Bis zum Jahr 2030 wird dementsprechend ein Neuzulassungsanteil von 100% für emissionsfreie PKW und leichte Nutzfahrzeuge angestrebt. Für schwere Nutzfahrzeuge ist es das Ziel, durch weitere Forschung & Entwicklung als auch möglicherweise erste Pilot- und Teststandorte (*siehe auch Frage 4*) die technologischen Optionen zu verbreitern. Dies gilt ebenso für den Busbereich. Für Fahrräder sind keine Zielsetzungen angedacht, die Durchdringung mit E-Antrieben liegt bereits jetzt bei 15% der Neuanschaffungen.

Die Schiene bietet sich als Verkehrsträger hervorragend für einen elektrifizierten und CO<sub>2</sub>-neutralen Betrieb an. Derzeit sind 70% der Eisenbahnstrecken in Österreich elektrifiziert, der Anteil von elektrischer Energie am Gesamtenergieverbrauch des Eisenbahnverkehrs liegt lt. Statistik Austria bei 76%. Ziel des bmvit ist es, diesen Anteil weiter zu steigern.

Einerseits soll das Streckennetz weiter elektrifiziert werden. Im Rahmenplan 2017-2022 der ÖBB

Infrastruktur AG sind für ca. 500 Mio. € Projekte vorgesehen, die eine Elektrifizierung von Strecken zum Ziel haben. Als wichtigstes Projekt ist hier die Verbindung von Wien über Marchegg nach Bratislava zu nennen. Bei einigen Privatbahnen liegen Projekte über die Elektrifizierung von Strecken vor. Die Entscheidung über die Elektrifizierung einer Strecke darf dabei nicht nur aus betriebswirtschaftlicher Sicht erfolgen sondern soll auch Nutzen der CO<sub>2</sub>-Einsparung besonders würdigen.

Andererseits muss künftig auch auf der Schiene auf innovative Technologien gesetzt werden, die einen CO<sub>2</sub>-neutralen Bahnverkehr auch auf nicht elektrifizierten Strecken ermöglichen, etwa durch den Einsatz von Hybridlokomotiven. Pilotversuche dazu sind etwa bei der ÖBB-Produktions GmbH im Laufen.

Straßenbahnen fallen nicht in Bundeskompetenz. Bekannte Ausbauprojekte finden sich in Wien, Graz, Linz, Innsbruck und Gmunden.

#### Zu Frage 4:

- *Plant Ihr Ressort ebenfalls Pilot- bzw. Testbetriebe von Oberleitungen für LKWs auf Autobahnen?*

Im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge gibt es bis dato eine Reihe von vielversprechenden Forschungsergebnissen und ersten angekündigten Kleinserienmodellen in den nächsten Jahren. Technologische Optionen sind etwa batterieelektrische LKW, die zukünftig auch in Steyr gebaut werden. Weiters zählen dazu Oberleitungs-LKW, CNG und LNG Fahrzeuge, die mit Bio-Erdgas betrieben werden oder auch Wasserstofffahrzeuge.

Im Bereich der Oberleitungs-LKW werden erste Teststrecken auch in Deutschland gebaut. Technologisch werden alle Optionen geprüft, wenngleich noch keine Entscheidung für eine konkrete Teststrecke getroffen wurde.

#### Zu Frage 5:

- *Aus welchen Quellen stammt der Strom für die österreichische elektrisch angetriebene Mobilität? Bitte um Auflistung nach Verkehrsmitteln und Energiequellen.*

Im Individualverkehr kann dazu keine Aussage getroffen werden. Hier kann der österreichische Strommix als Anhaltspunkt dienen, wenngleich bei Bundesförderungen in diesen Bereichen der Nachweis der Versorgung mit erneuerbarer Energie als Kriterium zu erbringen ist. Die Elektrizität für die elektrisch betriebene Eisenbahn in Österreich (ÖBB) wird zu 92% aus erneuerbarer Energie abgedeckt.

Mag. Jörg Leichtfried

