



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-12.500/0011-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 22. Juli 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Weigerstorfer und weitere Abgeordnete haben am 24. Mai 2016 unter der **Nr. 9406/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend E-Mobilität gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Was wird das BMVIT unternehmen, damit die Akzeptanz der E-Mobilität in der Bevölkerung steigt?*

Bewusstseinsbildung für neue Technologien und deren Einsatz im täglichen Mobilitätsverhalten ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit des bmvit. Zum Beispiel wurde in Kooperation mit dem BMBF eine Unterrichtsunterlage für den Verkehrserziehungsunterricht namens „Intelligent unterwegs“ entwickelt. Diese steht unter [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/ausbildung/\\_unterrichtsmaterial/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/ausbildung/_unterrichtsmaterial/index.html) kostenlos zum Download zur Verfügung. Ebenso arbeiten wir daran, Elektromobilität in verschiedenen Bereichen zu etablieren und somit erste Kontakte mit dieser Technologie für die Bevölkerung zu schaffen. So wurde das Programm „E-Mobilität für alle: Urbane

Elektromobilität“ geschaffen, in dem es um die Demonstration und Erprobung gesamtverkehrlicher E-Taxi- und E-CarSharing-Angebote geht.

Zu Frage 2:

- *Wo sehen Sie die Gründe, dass sich die E-Mobilität - trotz hoher Förderungen – nicht durchsetzt?*

Auch wenn der technologische Ansatz der Elektromobilität ein alter ist - er geht auf das 19. Jahrhundert zurück - bestand in den letzten Jahren hohes Potential für die Steigerung der Marktreife der Technologie. Das bmvit hat daher einen Förderschwerpunkt auf Forschung und Entwicklung dieser Technologie gelegt. Zum Beispiel im Programm Leuchttürme der Elektromobilität oder Mobilität der Zukunft. Sieht man sich die Entwicklung dieser Technologie der letzten Jahre an, ist ein rasanter Anstieg der Leistung und Reichweiten erkennbar. Ebenso wird die Elektromobilität preislich immer attraktiver. Insbesondere die Steuerreform (für firmengenuzte E-Pkw entfällt ab 1.1.2016 der Sachbezug, zudem sind diese von der Vorsteuer absetzbar) zeigte, dass aus der Gewährung steuerlicher Begünstigungen ein eklatanter Anstieg der Zulassungszahlen resultiert. Die Zahl der Pkw mit ausschließlich elektrisch betriebenem Motor stieg im 1. Quartal 2016 um das 2,5-fache (+149,2%) oder um 594 Stück an. Es entschieden sich 868 juristische Personen, Firmen und Gebietskörperschaften etc. (+186,5%) und 124 Privatpersonen (+30,5%) für einen steuerbegünstigten Elektro-Pkw.

Ohne entsprechende regulatorische Rahmenbedingungen und der Förderung von Forschung und Entwicklung dieser Technologie gäbe es heute am Markt keine tauglichen Elektrofahrzeuge.

Zu Frage 3:

- *Werden die derzeitigen Förderschienen für die E-Mobilität voll ausgenutzt?*

Ja. Sämtliche relevanten Ausschreibungen waren überzeichnet und werden bis zum Budgetlimit ausgeschöpft.

Zu Frage 4:

- *Wie hoch waren die Förderungen der E-Mobilität von der FFG in den letzten drei Jahren und um wie viele Projekte handelte es sich dabei?*
  - i) *Wie viele dieser Projekte wurden in der Praxis umgesetzt?*

Förderungen 2013: € 9.606.000

geförderte Projekte 2013: 18

Förderungen 2014: € 14.258.000

geförderte Projekte 2014: 25

Förderungen 2015: € 12.125.000

geförderte Projekte 2015: 20

kumulierte Förderungen 2013 bis 2015: € 35.989.000.

Alle Projekte weisen Praxisrelevanz auf, was durch unabhängige ExpertInnen im Zuge des Evaluierungsprozesses sichergestellt wird. Die FFG fördert Entwicklungen bis zu Prototypen. Aus diesem Grund sind die Projekte der letzten drei Jahre zum überwiegenden Teil noch nicht abgeschlossen und wird eine Umsetzung in die Praxis erst in den nächsten Jahren erfolgen.

Zu Frage 5:

- *Wie hoch waren die Förderungen der E-Mobilität vom Austria Wirtschaftsservice in den letzten drei Jahren und um wie viele Projekte handelte es sich dabei?*
  - i) *Wie viele dieser Projekte wurden in der Praxis umgesetzt?*

Das Unterstützungsangebot der aws ist ein Portfolio aus Zuschüssen, Darlehen und Haftungen, überwiegend themenoffen, weshalb es keine elektromobilitätsspezifischen Unterstützungsangebote gibt. In den letzten drei Jahren wurden aus dem gesamten Angebot insgesamt 11 Projekte mit Elektromobilitätsbezug im engeren Sinn unterstützt. Darunter wurden rd. € 669.450,-- an Zuschüssen und rd. € 4,925 Mio an Krediten vergeben. Die Projekte der letzten drei Jahre sind zum überwiegenden Teil noch nicht abgeschlossen. Aus diesem Grund wird eine Umsetzung in die Praxis erst in den nächsten Jahren erfolgen.

Zu Frage 6:

- *Wird an Projekten im Bereich der E-Mobilität in der Binnenschifffahrt derzeit gearbeitet?*
  - i) *Werden diese gefördert?*
  - ii) *Falls ja, in welcher Höhe und von welchen Stellen? Um wie viele Projekte handelt es sich dabei?*

Während sich Elektroboote im Sportbootbereich unter anderem auf Grund vieler Verbotsbereiche für Sportboote mit Verbrennungskraftmotoren steigender Beliebtheit erfreuen, sind rein elektrische Antriebe in der Berufsschifffahrt auf Grund der hohen Leistungsanforderungen und insbesondere der langen Distanzen technisch nicht umsetzbar. Auch die Europäische Union setzt für diesen Bereich nicht auf E-Mobilität, sondern auf alternative Treibstoffe, insbesondere verflüssigtes Erdgas (LNG).

Zu Frage 7:

- *Wird an (nicht in der Frage 6 genannten) klimagerechten Konzepten in der Binnenschifffahrt gearbeitet?*
  - i) *Werden diese gefördert?*
  - ii) *Falls ja, in welcher Höhe und von welchen Stellen?*
  - iii) *Um wie viele Projekte handelt es sich?*

Die Binnenschifffahrt hat im Vergleich zu Schiene und Straße den geringsten Energieverbrauch je Tonnenkilometer - im Vergleich zur Straße liegt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß je Tonnenkilometer bei nur einem Drittel.

Zur weiteren Verringerung der Klimabelastung durch die Binnenschifffahrt verfolgt das bmvit gemeinsam mit viadonau und anderen österreichischen Partnern zwei Strategien (samt Forschungs- und Umsetzungsprojekten):

1. Untersuchung der **Auswirkungen des Klimawandels** auf die Binnenschifffahrt und Erarbeitung entsprechender Infrastruktur- und Technologiemaßnahmen. Hierzu wurden beispielsweise drei EU-geförderte (FP7) Projekte mit österreichischer Beteiligung durchgeführt:
  - ECCONET (Effects of climate change on the inland waterway networks): 01/2010-12/2012, Förderung (österreichischer Anteil): € 127.399

- EWENT (Extreme weather impacts on European networks of transport): 12/2009-05/2012, Förderung (österreichischer Anteil): € 68.936
- MOWE IT (Management of weather events in the transport system): 10/2012-09/2014, Förderung (österreichischer Anteil): € 70.729

Ergänzend zu den Projektaktivitäten nimmt viadonau an der Permanent Task Group on Climate Change der PIANC (The World Association for Waterborne Transport Infrastructure) aktiv teil.

2. Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen durch **schiffstechnische Maßnahmen** (z.B. Einsatz von LNG, energieeffiziente Schiffsformen und Antriebe) und **kraftstoffsparendes Fahren**. Hierzu wurden in den letzten Jahren beispielsweise folgende internationale Projekte mit österreichischer Beteiligung durchgeführt:

- LNG Masterplan: 01/2013-12/2015, Förderung gesamt (TEN-T): € 34 Mio., Koordination durch Pro Danube Management GmbH, Budget der 7 österreichischen Projektpartner: € 3 252.200
- Innovatives Donauschiff: 01/2012-12/2013, Förderung gesamt (EU DG Regio, Donaunraumstrategie): € 275.000
- MOVE IT! (Modernisation of vessels for inland waterway freight transport): 11/2011-10/2014, Förderung EU FP7 (österreichischer Anteil): € 161.767
- PROMINENT (Promoting innovation in the inland waterways transport sector): 05/2015-04/2018, Förderung EU H2020 (österreichischer Anteil): € 902.141 (genehmigtes Budget)

Das „Förderprogramm umweltfreundliches Binnenschiff“ [www.viadonau.org/foerderung\\_binnen\\_schiff](http://www.viadonau.org/foerderung_binnen_schiff) unterstützt zudem Unternehmen, die regelmäßig auf der österreichischen Donau Güterschifffahrt betreiben, mit bis zu 40% Zuschuss, damit diese die in Forschungsprojekten gewonnenen Erkenntnisse zu klima- und umweltschonenden Innovationen in die Praxis umsetzen. Fördergeber ist das bmvit, abwickelnde Stelle viadonau. Bisher (3 Calls seit 2014) wurden Fördermittel in der Höhe von € 341.472 für 15 Schiffe ausbezahlt bzw. vertraglich zugesagt.

Zu Frage 8:

- *Wie ist die derzeitige E-Tankstellendichte in Österreich und wie hat sich diese in den letzten 2 Jahren entwickelt?*

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass derzeit de facto jeder Besitzer eines Elektrofahrzeugs Zugang zu zumindest einem privaten Ladepunkt hat. Dies ist typischerweise eine Heimpladestation oder eine Lademöglichkeit am Arbeitsplatz.

Im Bereich der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur sind mit Stand Mai 2016 (e-tankstellenfinder.at) 1.369 Ladepunkte verfügbar. Diese Ladepunkte verfügen über die nach EU RL 2014/94/EU vorgegebenen Steckerstandards Typ2 / AC als auch CCS / DC und CHAdeMO / DC. Rund 18% davon (242 Ladepunkte) sind sogenannte Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von größer 22 Kilowatt (in der Regel 50 Kilowatt).

In den letzten Jahren wurde massiv in den Ausbau der Lade- sowie Schnellladeinfrastruktur investiert.

Zu Frage 9:

- *Welche Projekte gibt es, um die Ladeinfrastruktur österreichweit auszubauen?*
  - i) *Werden diese gefördert?*
  - ii) *Falls ja, in welcher Höhe und von welchen Stellen?*

Das gesamte österreichische Ladeinfrastrukturnetz wurde überwiegend aus öffentlichen Mitteln gefördert. Unter anderem erfolgten Unterstützungsleistungen aus den Programmen: Modellregionen Elektromobilität (Klima- und Energiefonds), Klima:aktiv Mobil (Klima- und Energiefonds), Klima- und Energiemodellregionen (Klima- und Energiefonds), Leuchttürme der Elektromobilität (Klima- und Energiefonds), Connecting Europe Facility (vormals TEN-T der Europäische Kommission) und etwaigen Landesförderungen.

Die Höhe der Förderungen und Gesamtbudgets sind in den jeweiligen Programmen unterschiedlich.

Zu Frage 10:

- *Es wurden bereits Vorschläge für Führerscheinfragen im Bereich E-Mobilität ausgearbeitet. Werden diese auch in der Praxis abgefragt und werden Ausbildungsfahrten mit einem E-Auto vorgenommen?*

Seit März 2016 sind speziell für den Bereich Elektromobilität ausgearbeitete Führerscheinfragen für den theoretischen Teil der Führerscheinprüfung Modul B im Einsatz. Es handelt sich dabei um 10 Hauptfragen, die jeweils mit einer Zusatzfrage versehen sind. Die Fahrschulen vermitteln dieses Wissen über eigene Lehrmaterialien im theoretischen Unterricht und teilweise durch den Einsatz von E-Fahrzeugen in den praktischen Fahrstunden. Ebenso wurde in einer Umfrage der Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit „Umfrage Qualitätssicherung in der Fahrausbildung und Harmonisierung der Fahrschulinspektion“ das Thema Elektromobilität aufgenommen. Zu der Verbreitung von E-Fahrzeugen in Fahrschulen gibt es keine validierte Zahl.

Zu Frage 11:

- *Welche Maßnahmen sind geplant, damit E-Autofahrer im Verkehr (ähnlich wie in Norwegen) privilegiert werden?*

Ich habe bereits mehrfach betont, Österreich bis 2020 „elektrofit“ machen zu wollen. Um dieses Ziel zu erreichen bedarf es zweifellos einer ganzen Reihe an Maßnahmen, um verstärkt Anreize für die Attraktivierung der Elektromobilität zu setzen. Aus diesem Grund werden derzeit mehrere konkrete Vorschläge evaluiert und soll noch dieses Jahr ein konkretes Maßnahmenpaket vorgestellt werden.

Zu Frage 12:

- *Plant das Bundesministerium ein Verbot der Benzin- und Dieselfahrzeuge?*

Ein Verbot der Zulassung von Benzin- und Dieselfahrzeugen ist nicht geplant und wäre europarechtswidrig.

Zu Frage 13:

- *Werden Maßnahmen zur Schließung der finanziellen Kluft zwischen E-Mobilität und "konventionellen" Fahrzeugen gesetzt?*
  - a) Falls ja, welche?*
  - b) Wie wurden diese durch den sinkenden Ölpreis beeinflusst?*

In Österreich sind eine Reihe von Maßnahmen in diese Richtung gesetzt worden. Neben der Befreiung von der Normverbrauchsabgabe sowie der motorbezogenen Versicherungssteuer, ist insbesondere auch die neu reformierte Besteuerung von Firmenfahrzeugen zu nennen. Durch die volle Vorsteuerabzugsfähigkeit von Elektro-Pkw wurden diese bis zu einem Anschaffungswert von € 40.000 um 16,67% billiger - bis zur doppelten Angemessenheitsgrenze von € 80.000 anteilmäßig. Bei privater Nutzung des Firmenfahrzeugs wurde der Sachbezug auf 0% gesenkt, dadurch zahlt der Arbeitnehmer signifikant weniger Lohnsteuer und der Arbeitgeber erspart sich zusätzlich Lohnnebenkosten.

Die wirtschaftliche Nutzung von Elektrofahrzeugen ist bereits heute in vielen Anwendungsfällen darstellbar. Insbesondere in der gesamthaften Betrachtung über die Nutzungsdauer (TCO- Total Cost of Ownership) können Elektrofahrzeuge durch niedrige Unterhalt- und Wartungskosten punkten. Auch die Stromkosten sind im Vergleich niedriger als die Kosten für fossilen Treibstoff. Nichtsdestotrotz verringern sinkende Treibstoffkosten tendenziell den Anreiz, auf Elektromobilität umzusteigen.

Mag. Jörg Leichtfried



