

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

### **betreffend Förderung der Elektromobilität**

Die Mobilitätswende gilt als "Achillesferse" der Energiewende - die drei V (Vermeiden, Verlagern und Verbessern) müssen daher ernst genommen werden. Elektromobilität ist eine jener Technologien, die in Österreich – dank des relativ sauberen Strommixes – erheblich zur Verringerung der Treibhausgase beitragen können. Zusätzlich ist der elektrische Antrieb wesentlich effizienter als die Verbrennungsmotoren, welche derzeit überwiegend im Einsatz sind.

Daher ist eine Förderung dieser Technologie durchaus angebracht. Eine Förderung muss aber nicht nur monetär geschehen. Jede Förderung muss effizient, transparent und möglichst im Sinne der Fairness durchgeführt werden um alle Marktteilnehmer\_innen gleichermaßen zu erreichen.

Die Bereitstellung von Infrastruktur sowie das Initiieren eines Marktes durch Vorbildwirkung können gerade bei der Elektromobilität eine große Rolle spielen. Überhastete, nicht marktkonforme Förderungen, welche zwischen SPÖ- und ÖVP-Ministerien unnötig aufgeteilt werden, können mittelfristig kontraproduktiv sein (und sie erregen den Anschein von Klientelpolitik).

Für die monetäre Förderung von Elektromobilität fühlen sich derzeit unzählige Stellen zuständig. Transparenz ist auch hier kein hochgehaltenes Grundprinzip.

Das BMVIT hat, den Angaben der Homepage zufolge, innerhalb des „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“-Programmes zwei Ausschreibungen für Projekte mit dem strategischen Ziel *„Elektromobilität im Alltag rascher erfahrbar zu machen, die mit der Elektromobilität verbundenen Chancen für Österreich bestmöglich zu nutzen und den Mobilitätsbedarf der Menschen und der Wirtschaft durch eine effiziente, nachhaltige und intermodale Gestaltung des Verkehrssystems unter freier Wahl der Verkehrsmittel für die Zukunft sicherzustellen (Wirkungsorientierung im Bereich Umwelt und Verkehr).“*

Die zweite Ausschreibung des BMVIT-Programms lief bis März 2015 und sieht eine Förderung von Systemen marktnaher Elektromobilität vor, allem voran E-Taxis und/oder E-Car-Sharing. Dafür sind EUR 5,5 Mio zur Verfügung. Laut Medienberichten plant das BMVIT davon EUR 3 Mio in ein Projekt der Stadt Wien (<http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/4966587/Erste-ETaxis-in-Wien-unterwegs?from=suche.intern.portal>) zu investieren, wobei das BMVIT vor hat, 250 Fahrzeuge mit jeweils EUR 8.000 zu fördern – was allerdings nur EUR 2 Mio rechtfertigen würde.

Gleichzeitig fördert das BMLFUM im Rahmen der „Klimaaktiv mobil“-Förderschiene Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und Elektromobilität für alle Unternehmen, sonstige unternehmerisch tätige Organisationen, Vereine, konfessionelle Einrichtungen und öffentliche Gebietskörperschaften, die Fahrzeuge im öffentlichen Interesse (z.B.

Taxis, Carsharing, Mietwagen, etc.), die für alle öffentlich zugänglich sind, oder die Fahrzeuge für den Einsatz sozialer mobiler Dienste (z.B. Hauskrankenpflege, mobile therapeutische Dienste, Notdienste, etc.) zur Erfüllung gesellschaftlich sozialer Aufgaben anschaffen.

Die unterschiedlichen Förderhöhen und Voraussetzungen bei den verschiedenen Ministerien sind nicht verständlich.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

### Anfrage:

1. Wie beurteilt das BMVIT die Förderung des BMLFUM im Rahmen der „Klimaaktiv mobil“ Förderschiene hinsichtlich der Vereinfachung und Vereinheitlichung von Förderungen mit dem selben Ziel?
2. Kann das BMVIT eine Doppelförderung durch die oben genannten Förderschiene der zwei Ministerien ausschließen?
3. Wie begründen Sie die unterschiedlichen Voraussetzungen der Förderung der beiden Ministerien?
4. Wie begründen Sie die unterschiedlichen Höhen der Förderung der beiden Ministerien?
5. Ist es möglich, nachträglich Ankaufförderungen für E-Taxis zu beantragen?
  - a. Wenn ja, wo ist diese nachträgliche Gewährung festgeschrieben?
  - b. Wenn ja, wer und in welchem Umfang hat davon bereits Gebrauch gemacht?
6. Wofür wird der Rest der EUR 3 Mio ausgegeben, wenn 250 Fahrzeuge angeschafft werden sollen, welche jeweils mit EUR 8.000 gefördert werden?
7. Wofür ist der Rest der EUR 5,5 Mio an vorgesehen Mitteln für die Förderung von urbaner Elektromobilität vorgesehen?
8. Wie hoch waren die die Fördermittel in der ersten Phase (Ausschreibung endete am 30. Jänner 2014) „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ ursprünglich dotiert?
9. Inwieweit wurden diese Mittel in der ersten Phase ausgeschöpft?
  - a. Wenn nicht ausgeschöpft, wodurch wird seitens Ihres Ressorts begründet, dass es in der ersten Phase nicht zu einem Ausschöpfungsgrad von 100 Prozent gekommen ist?
10. Wieviele Fördermittel wurden aus der ersten Phase (Ausschreibung endete am 30. Jänner 2014) „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ in die zweite Phase verschoben?

  
Podszus (Podszus)  
Seckner (Seckner)  
Gassmann (Gassmann)  
Strolz (Strolz)  
Schellhorn (Schellhorn)

