

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.261.843

. Juni 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kainz und weitere Abgeordnete haben am 05. April 2022 unter der **Nr. 10609/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Förderung der Ladeinfrastruktur in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Wie viele öffentlich zugängliche Schnellladestationen gibt es derzeit in Österreich? Bitte auch um Aufgliederung nach Bundesländern.*
- *Wie viele Heimpladestationen gibt es in Österreich derzeit insgesamt? Bitte auch um Aufgliederung nach Bundesländern.*
- *Wie viele Haushalte gibt es in Österreich derzeit, welche über eine private Wall-Box verfügen? Bitte auch um Aufgliederung nach Bundesländern.*

Meinem Ministerium liegen Daten über öffentlich zugängliche Ladepunkte (sowohl private als auch betriebliche) vor. In Summe gibt es derzeit (Quelle: ladestellen.at (E-Control); Datenstand: 15. April 2022) in Österreich 10.296 Normalladepunkte (NLP) und 1.853 Schnellladepunkte (SLP). Auf einen NLP kommen rund elf E-PKW (BEV und PHEV), auf einen SLP rund 63. Insgesamt sind es 12.149 Ladepunkte in Österreich, wobei auf einen Ladepunkt rund zehn E-PKW kommen.

Die Aufteilung nach Bundesländern untergliedert sich wie folgt:

Tabelle 1 - öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen

Bundesland	Normalladepunkte ($\leq 22\text{kW}$)	Schnellladepunkte ($> 22\text{kW}$)
Burgenland	314	75
Kärnten	555	138
Niederösterreich	2.599	412
Oberösterreich	1.341	299
Salzburg	897	157
Steiermark	918	285
Tirol	1.498	240
Vorarlberg	603	122
Wien	1.571	125

Die Datenlage für nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte (sowohl private als auch betriebliche) beschränkt sich auf die geförderten Ladeinfrastrukturen, welche allerdings nur einen Anteil aller installierten Ladeinfrastrukturen ausmachen.

Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass für jedes E-Fahrzeug auch eine eigene (nicht öffentlich zugängliche) Ladestelle installiert ist. Die Aufteilung der E-PKW im Bestand nach Bundesländern gibt daher einen Überblick über die installierten Ladeinfrastrukturen:

Tabelle 2 - E-PKW im Bestand 31. Dezember 2021 (Quelle: Statistik Austria)

Bundesland	Bestand E-PKW
Burgenland	2.172
Kärnten	3.703
Niederösterreich	15.377
Oberösterreich	15.141
Salzburg	6.383
Steiermark	10.487
Tirol	7.030

Vorarlberg	4.655
Wien	11.591

Daten, bezüglich wie viele Haushalte über eine private Wall-Box verfügen, liegen meinem Ressort nicht vor.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- *Wie viele Förderanträge wurden seit 1. Jänner 2022 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Anfrage für die Errichtung von öffentlich zugängliche Schnellladestationen bereits eingereicht? Bitte auch um Aufgliederung nach Bundesländern.*
- *Wie viele Förderanträge wurden seit 1. Jänner 2022 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Anfrage für die Errichtung von Heimpladestationen bereits eingereicht? Bitte auch um Aufgliederung nach Bundesländern.*
- *Wie viele Förderanträge wurden seit 1. Jänner 2022 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Anfrage für die Errichtung von Wall-Boxen bereits eingereicht? Bitte auch um Aufgliederung nach Bundesländern.*

Seit dem 01. Jänner 2022 wurden bei der Abwicklungsstelle der Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) in Summe 335 Anträge für 1.008 öffentlich zugängliche Ladepunkte eingereicht (exklusive negativ beurteilter Fälle bis zum Stichtag 30. Mai 2022). Die Aufteilung nach Bundesländern ist dabei wie folgt:

Tabelle 3 - Anträge öffentlich zugängliche Ladepunkte

Bundesland	Anzahl Anträge	Anzahl Ladepunkte
Burgenland	17	49
Kärnten	23	50
Niederösterreich	63	175
Oberösterreich	67	227
Salzburg	35	80
Steiermark	38	102
Tirol	65	168
Vorarlberg	15	99
Wien	12	58

Seit dem 1. Jänner 2022 wurden bei der Abwicklungsstelle der KPC in Summe 5.628 Anträge für private Ladepunkte eingereicht (exklusive negativ beurteilter Fälle bis zum Stichtag 30. Mai 2022). Die Aufteilung nach Bundesländern ist dabei wie folgt:

Bundesland	Anzahl Anträge
Burgenland	244
Kärnten	363
Niederösterreich	1.470
Oberösterreich	1.310
Salzburg	340
Steiermark	757
Tirol	558
Vorarlberg	255
Wien	331

Seit dem 01. Jänner 2022 wurden bei der Abwicklungsstelle der KPC in Summe 920 Anträge für 2.237 nicht öffentlich zugängliche betriebliche Ladepunkte eingereicht (exklusive negativ beurteilter Fälle bis zum Stichtag 30. Mai 2022). Die Aufteilung nach Bundesländern ist dabei wie folgt:

Tabelle 4 - Anträge nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte

Bundesland	Anzahl Anträge	Anzahl Ladepunkte
Burgenland	22	60
Kärnten	46	68
Niederösterreich	141	327
Oberösterreich	214	557
Salzburg	130	259
Steiermark	110	277
Tirol	150	291
Vorarlberg	38	107
Wien	69	291

Zu Frage 7:

- *Wie sieht Ihr Konzept in Bezug auf die Erweiterung der Ladeinfrastruktur in Österreich konkret aus?*
- a.) *Was haben Sie diesbezüglich für das Jahr 2022 noch geplant?*
- b.) *Mit wie vielen Neuerrichtungen im Bereich der Ladeinfrastruktur rechnen Sie für das Jahr 2022 noch? Bitte auch um Aufgliederung nach Wall-Boxen, Heimladestationen und öffentlich zugänglichen Schnellladestationen.*

Im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative 2022 werden die bewährten Förderinstrumente des vergangenen Jahres, der E-Mobilitätsinitiative 2021, für Private und Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine weiter fortgeführt. Ebenso wird am Sofortprogramm Erneuerbare Energien in der Mobilität gearbeitet. Dieses gibt Ziele für den weiteren Ladeinfrastrukturaufbau vor und enthält bereits konkrete Maßnahmen für deren Erfüllung. Ebenso erfolgte soeben der Startschuss für die Studie Greenroad aus dem Programm Zero Emission Mobility. Hier erfolgt eine weitere Präzisierung der Ermittlung des Mengengerüsts für die erforderliche Infrastruktur eines emissionsfreien Straßenverkehrs.

Auch erarbeitet mein Ministerium aktuell die Grundlagen zur Weiterentwicklung des aktuellen Förderangebotes um beispielsweise flächenspezifische Aspekte.

Auf der Basis der bisherigen Fördereinreichungen (01. Jänner 2022 – 30. Mai 2022) kann folgende Prognose für das gesamte Jahr 2022 abgeleitet werden:

Private Ladeinfrastrukturen: $5.628/149 * 365 = 13.787$ Ladepunkte

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen: $1.008/149 * 365 = 2.469$ Ladepunkte

Nicht öffentlich zugängliche betriebliche Ladeinfrastrukturen: $2.237/149 * 365 = 5.480$ Ladepunkte.

Zu Frage 8:

- *Wie ist das Verhältnis von Stromtankstellen zu E-Fahrzeugen in Österreich aufgegliedert nach Bundesländern derzeit?*
- a.) *Wie soll das Verhältnis im Optimalfall aussehen?*

Meinem Ministerium liegen keine bundeslandbezogenen Daten zu PHEV-Fahrzeugen im Bestand vor. Daher kann hierzu keine über Frage 1 hinausgehende Beantwortung vorgenommen werden.

Um die öffentliche Ladeinfrastruktur unterschiedlich großer Länder international vergleichen zu können, muss man die Anzahl der Ladepunkte zu den vollelektrischen Fahrzeugen in Relation setzen, da eine absolute Zahl noch keine valide Aussage darüber gibt, wie gut ein Land mit Ladeinfrastruktur ausgestattet ist. Auf Basis der 10.540 öffentlich zugänglichen Normal- und Schnellladepunkte in Österreich und der Elektrofahrzeuge im Bestand kommen rund sieben vollelektrische PKW (und drei Plug-In-Hybride) auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt. Österreich schneidet damit im europäischen Vergleich bereits sehr gut ab. Norwegen als Musterland für E-Mobilität hatte beispielsweise Ende 2021 insgesamt rund 24.690 öffentlich zugängliche Ladepunkte und weist rund 17 vollelektrische PKW pro öffentlich zugänglichem Ladepunkt auf - ein Wert, der mehr als doppelt so hoch ist wie derzeit in Österreich. Grund dafür ist die bei einem sehr hohen vollelektrischen Fahrzeugbestand in Norwegen vergleichsweise besser ausgelastete Infrastruktur. Deutschland weist zum Vergleich rund zehn, Frankreich rund acht und Schweden rund sechs vollelektrische PKW pro öffentlich zugänglichem Lade-

punkt auf. Die Niederlande setzen im europäischen Vergleich am stärksten auf öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Mit bereits rund 91.740 öffentlich zugänglichen Ladepunkten und einer Relation von rund drei vollelektrischen PKW pro Ladepunkt belegen sie im internationalen Vergleich bereits seit Längerem den ersten Platz bei der Ladeinfrastruktur. Generell gilt es hinsichtlich der Ladeinfrastruktur, eine mittlere Auslastung in Balance mit dem Fahrzeugbestand im Land zu erzielen. (Quelle: EAFO)

Zu Frage 9:

- *Inwiefern hat die Zunahme von E-Autos und E-Ladestationen Auswirkungen auf unser Stromnetz?*

Der Umstieg auf E-Fahrzeuge geht mit einem höheren Strombedarf einher. Voraussetzung für eine klimaschonende E-Mobilität ist daher, dass der dafür benötigte Strom aus (zusätzlichen) Ökostromanlagen stammt. Wenn 10 % aller PKW in Österreich elektrisch fahren würden, wäre der jährliche Strombedarf (derzeit gesamt ca. 70 TWh) rechnerisch um 1,3 TWh, also lediglich 1,8 % höher. Bei einer Million Fahrzeugen wären es 2,6 TWh oder 3,6 %. Der Stromertrag einer kleinen Photovoltaikanlage (ca. 18 m² Fläche und 2,6 kWp) deckt den Strombedarf eines E-Autos ab; jener eines 3 MW-Windrades den Bedarf von 2.700 E-Autos. Würden alle PKW elektrisch fahren, würde der Strombedarf um rund 18 % steigen. Mit der entsprechenden Vorlaufzeit ist dies eine bewältigbare Aufgabe.

Zu Frage 10:

- *Welche Maßnahmen wurden konkret getroffen, um eine Überlastung unseres Stromnetzes durch den vermehrten Verbrauch von Energie aufgrund der Zunahme von E-Autos und E-Ladestationen in Österreich zu verhindern?*
 - a.) *Gibt es irgendwelche Maßnahmen welche in nächster Zukunft getroffen werden müssen, um eine Überlastung künftig zu verhindern? Bitte auch um Angabe welche Maßnahmen konkret getroffen werden müssen.*

Die bestehende Energieinfrastruktur in Kombination mit den heimischen Energieressourcen gewährleistet zurzeit ein sehr hohes Niveau an Versorgungssicherheit in Österreich. Durch die Zunahme neuer Verbrauchsdimensionen, wie beispielsweise Elektromobilität, einer anderen Erzeugungsstruktur, Digitalisierung und einer stärkeren Marktkopplung wird das Energiesystem vor neue Herausforderungen gestellt. Expert:innen gehen aber davon aus, dass dieses hohe Niveau an Versorgungssicherheit im Zuge der Transformation des Energiesystems erhalten bleibt.

Um die Integration der E-Mobilität in das Stromnetz möglichst effizient zu gestalten, wurden bereits einige Maßnahmen gesetzt. Die E-Mobilitätsoffensive 2022 enthält bereits Vorgaben für die Förderung privater und betrieblicher Ladeinfrastrukturen. So wird die Kommunikationsfähigkeit und Integrationsfähigkeit der Ladeinfrastruktur in ein Lastmanagement für betriebliche Ladeinfrastrukturen und private Ladeinfrastrukturen in Mehrparteienhäusern vorausgesetzt. Auch beinhalten die Leitfäden eine Empfehlung für eine Schnittstelle, um zukünftig leistungsreduzierende Eingriffe vornehmen zu können.

Im Rahmen der WEG-Novelle 2022 erfolgten wohnrechtliche Anpassung, die Erleichterungen für die Errichtung von Ladeinfrastrukturen im Mehrparteienwohnbau vorsehen. Der Fokus dieser Anpassungen liegt hierbei auf Vorrichtungen zum Langsamladen eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges bzw. bei der Errichtung von gemeinsamen Elektro-Ladeanlagen. Die

Systematik dieser Novelle zielt dabei darauf ab, zukünftig möglichst vielen Bewohner:innen Zugang zu Ladeinfrastrukturen zu ermöglichen und dabei eine Überlastung des Stromnetzes zu verhindern.

Zu Frage 11:

- *Welche Maßnahmen werden seitens Ihres Ressorts konkret getroffen, um die Versorgungssicherheit Österreichs in punkto Strom zu gewährleisten?*

Die bestehende Energieinfrastruktur in Kombination mit den heimischen Energiere Ressourcen gewährleistet ein sehr hohes Niveau an Versorgungssicherheit in Österreich (Ausfallsicherheit von 99,9 % im Elektrizitätssektor). Mein Ministerium beobachtet in enger Zusammenarbeit mit der E-Control und den relevanten Stakeholdern die Stromversorgungslage sehr genau, um jederzeit im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten auf Veränderungen reagieren zu können.

Zur Sicherstellung der zukünftigen Gestaltung der Stromversorgungssicherheit und der Prävention von Stromversorgungskrisen erstellt mein Ministerium gemäß § 88a Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010 eine Versorgungssicherheitsstrategie.

Der Umbau der bestehenden Netze spielt eine wichtige Rolle, da durch ein gut ausgebautes Stromnetz die nötige Netzstabilität gewährleistet werden kann. Das Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz sieht daher die Erstellung eines integrierten österreichischen Netzinfrastukturplans (NIP) bis Mitte 2023 vor. Durch die Erstellung des NIP werden die bisher getrennten Infrastrukturbedarfsplanungen der Bereiche Strom- und Gas zusammengeführt. Somit wird die Grundlage eines koordinierten und bedarfsgerechten Ausbaus der Energieinfrastruktur zur Erreichung der Klima- und Energieziele bei gleichzeitiger Gewährleistung der Netz- und Versorgungssicherheit geschaffen.

Zu Frage 12:

- *Welche Auswirkungen hat der Ukraine-Russland Krieg auf die Preise der öffentlichen E-Tankstellen?*

Aufgrund der derzeitigen Datenlage, die ausschließlich freiwillig eingemeldete Ad-Hoc-Preise an öffentlich zugänglichen Ladepunkten erfasst, ist diese Frage nicht bis ins letzte Detail beantwortbar. Stichproben zeigen jedoch, dass die Ladepreise an öffentlich zugänglichen Tankstellen im Gegensatz zu den allgemeinen Strompreisen sehr konstant geblieben sind, sich im Vergleich zum Vorjahr im Durchschnitt kaum verändert haben, und sich die aktuellen Strompreiserhöhungen noch nicht in hohem Ausmaß auf die Angebote von Ladekarten und Ladeverträgen ausgewirkt haben dürften.

Zu Frage 13:

- *Wie beurteilt Ihr Ressort die Tatsache, dass viele Menschen in Anbetracht der steigenden Preise beim Laden von E-Autos die E-Mobilität vor dem Aus sehen?*
a.) Was haben Sie hier geplant, um die Menschen vom Gegenteil zu überzeugen?

Ausgelöst durch die derzeitige politische Situation befinden sich die Energiepreise auf einem historischen Hoch. Dies betrifft allerdings nicht nur elektrischen Strom, sondern auch klassische fossile Kraftstoffe wie Diesel und Benzin. Während Fahrzeuge mit Diesel- bzw. Benzinantrieb auf die Versorgung mit Kraftstoffen an Tankstellen angewiesen sind, können Elektrofahrzeuge auch den selbst produzierten Strom laden und somit potentiell den Autarkiegrad stei-

gern und Kosten reduzieren. Um E-Mobilist:innen zukünftig eine transparente Auskunft über die Kosten von öffentlichen Ladeinfrastrukturen zu geben, wird aktuell an einer Erweiterung des Ladestellenverzeichnisses der E-Control gearbeitet. Auch ein Tool zur besseren Vergleichbarkeit der Ladepreise an öffentlich zugänglichen Ladestellen ist gerade in Entwicklung.

Im Rahmen der ökosozialen Steuerreform sollen die Menschen in Österreich spürbar entlastet und unser Steuersystem vereinfacht werden. Bei der Reform steht neben dieser Entlastung besonders die ökologisch-soziale Umbesteuerung im Vordergrund – ökologisch nachhaltiges Verhalten soll künftig stärker attraktiviert werden, während es bei ökologisch schädlichem Verhalten einer stärkeren Kostenwahrheit bedarf (unter Rücksicht auf die soziale Verträglichkeit bzw. die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft).

Generell befinden wir uns in einer Phase, in der immer mehr Menschen von passiven Konsument:innen von Energie in eine aktive Rolle treten – sei es beispielsweise durch die Installation von PV-Anlagen auf Dächern von Privathäusern oder auch die im Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz und in den darauf basierenden Verordnungen festgelegten Förderungen von Energiegemeinschaften, die v.a. Privatpersonen und Vereinigungen solcher die aktive Teilhabe an der Deckung ihres eigenen Energiebedarfs unter Gewährleistung einer Vielzahl von finanziellen und organisatorischen Erleichterungen ermöglichen. Von all diesen Neuerungen kann auch beim Laden von E-Fahrzeugen im eigenen Haushalt profitiert werden.

Leonore Gewessler, BA

