

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: 2022-0.438.345

. August 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Herr, Genossinnen und Genossen haben am 15. Juni 2022 unter der **Nr. 11390/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Wann kommt das Aus für Verbrenner in Österreich? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In Ihrer Anfragebeantwortung 8574/AB vom 19.1.2022 verweisen Sie bei der Frage nach dem Ende der Verbrennermotoren mehrmals auf den durch Ihr Ministerium erstellten „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“. Ist dieser Mobilitätsmasterplan 2030 innerhalb der Bundesregierung Konsens?*
 - a. *Wenn nein, in welchen Bereichen fehlt der Konsens?*

Der Auftrag zur Erarbeitung des Mobilitätsmasterplans 2030 (MMP 2030) entstammt dem Regierungsprogramm: „*Der Mobilitätsmasterplan 2030 soll den wirkungsorientierten strategischen Rahmen bieten, um Österreichs Mobilitätssektor nach ökologischen, ökonomischen und sozialen Zielen auszurichten.*“

Der Mobilitätsmasterplan 2030 ist ein Beitrag zur Erreichung des Österreichischen Klimaziels. Die Österreichische Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Das bedeutet, dass auch der Verkehrssektor bis dahin weitgehend ohne fossile Kraftstoffe auskommen muss. (Siehe:

<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan.html>)

Der Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich wurde von meinem Ressort erarbeitet und gibt daher den Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor vor.

Das Ende der Verbrennungsmotoren für neue PKW und neue leichte Nutzfahrzeuge muss aber vor allem auf Europäischer Ebene initiiert werden. Mit der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge, welche die CO₂-Ziele für die Hersteller von Neufahrzeugen regelt, steht dazu ein geeignetes Instrument zur Verfügung.

Zu Frage 2:

- *Der Mobilitätsmasterplan 2030 beinhaltet u.a. das Ziel ab 2030 ausschließlich Emissionsfreie Neuzulassungen (PKW und SNF <18 Tonnen) zu haben. Ist dieses Ziel innerhalb der Bundesregierung Konsens?
a. Wenn nein, woran hackt es?*

Der Mobilitätsmasterplan 2030 wurde vom Klimaschutzministerium konzipiert und veröffentlicht. Er dient als Karte und Kompass für den Verkehrssektor zur Erreichung des Jahrhundertprojekts der Klimaneutralität 2040 in Österreich. Der für das Erreichen der Pariser Klimaziele und der Klimaneutralität 2040 errechnete Zeitpunkt für die Neuzulassung von ausschließlich emissionsfreien PKW (Klasse M1), Fahrzeugen der Klasse L (Krafträder/Kraftfahrzeuge) sowie leichten Nutzfahrzeuge (Klasse N1) auf Österreichs Straßen ist spätestens das Jahr 2030. Mit ambitionierten neuen CO₂-Flottengrenzwerten für die Fahrzeughersteller ist das auch realistisch.

Beim Umweltrat am 28. Juni 2022 hat Österreich den Kompromissvorschlag des französischen Vorsitzes, und damit einem de facto Verkaufsende von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen in der EU ab 2035, wie fast alle EU-Mitgliedstaaten, unterstützt. Dadurch wurde eine Allgemeine Ausrichtung zu dem Dossier erreicht, die eine gute Grundlage für das Erreichen der Ziele des Mobilitätsmasterplans 2030 bietet.

Zu den Fragen 3 bis 6:

- *Dieses 2030-Ziel spiegelt sich bisher auch in keinen bindenden Beschlüssen wider und ist entsprechend auch nicht verbindlich. Planen Sie dies nachzuholen?
a. Planen Sie einen Ministerratsvortrag dazu?
b. Wenn ja, wann?
c. Planen Sie einen Beschluss im Ministerrat dazu?
d. Wenn ja, wann?
e. Planen Sie eine Gesetzesvorlage dazu?
f. Wenn ja, wann?
g. Wenn nein, warum nicht?*
- *Weder der Mobilitätsmasterplan 2030 noch Ihre Anfragebeantwortung 8574/AB geben an, wie ausschließlich emissionsfreie Neuzulassungen (PKW und SNF <18 Tonnen) sichergestellt werden können. In Ihrer Anfragebeantwortung führen Sie ausschließlich Maßnahmen an, den Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen zu erhöhen (Ausweitung des Angebots, Ausbau der Ladeinfrastruktur etc), aber nicht, wie diese ab 2030 sicher 100% erreichen können. Welche Maßnahmen planen Sie, um die Erreichung des Zieles sicherzustellen?*
- *Reichen die aktuellen Gesetze aus, damit ab 2030 nur mehr emissionsfreie Neuzulassungen (PKW und SNF <18 Tonnen) erfolgen?
a. Wenn nein, welche Gesetze wären zusätzliche notwendig?*

- *Sehen Sie ein Verbot von Neuzulassungen mit Verbrennermotoren ab 2030 als notwendig an, um sicherzustellen, dass ab 2030 keine Neuzulassungen mit Verbrennermotoren erfolgen?*
- a. *Wenn ja, ist dies Konsens in der Bundesregierung?*
 - b. *Planen Sie einen Ministerratsvortrag dazu?*
 - c. *Wenn ja, wann?*
 - d. *Planen Sie einen Beschluss im Ministerrat dazu?*
 - e. *Wenn ja, wann?*
 - f. *Planen Sie eine Gesetzesvorlage dazu?*
 - g. *Wenn ja, wann?*
 - h. *Wenn nein, wie wollen Sie ohne Verbot 100% ab 2030 sicherstellen?*

Der Auftrag zur Erarbeitung des Mobilitätsmasterplans 2030 (MMP 2030) entstammt – wie in Frage 1 bereits erläutert – dem Regierungsprogramm.

Wesentlich für die Zielerreichung ist, dass der Verkauf von emissionsfreien Fahrzeugen zur Priorität der Fahrzeughersteller wird. Das wichtigste Instrument dafür ist wie oben beschrieben die europäische Gesetzgebung zu CO₂-Zielen für die Fahrzeughersteller. Die Bestimmungen der EU-Verordnung werden zum Ergebnis haben, dass Hersteller EU-Länder mit höherer Kaufkraft und der notwendigen Ladeinfrastruktur bereits weit früher mit ausschließlich emissionsfreien PKW beliefern werden.

Die Hersteller haben diese Zielsetzungen mittlerweile mit eigenen Ankündigungen schon selbst bestätigt oder wollen sie sogar übertreffen.

Auf nationaler Ebene unterstützt das BMK ebenfalls den Umstieg auf die E-Mobilität. In Österreich stehen im Jahr 2022 insgesamt 167,2 Millionen Euro für die E-Mobilitätsoffensive, die auch Ladestationen beinhaltet, bereit. Diese werden nun um weitere 20 Mio. Euro aufgestockt. Der Anteil von Elektro-PKW an den gesamten Neuzulassungszahlen steigt dadurch stetig und betrug im Jahr 2021 bereits 13,9%. Damit liegt Österreich im EU-Vergleich auf Platz 3, wobei der erste Platz durch die Niederlande mit 19,95 Prozent belegt wird und der zweite durch Schweden mit 19,09 Prozent. Ende 2021 waren bereits 76.539 vollelektrische PKW im Bestand vorhanden – dies entspricht mit Jahresende 2021 dem 5. Platz in der EU bzw. dem 7. Platz in Europa. Neben den Ankaufsprämien gibt es für E-Fahrzeuge auch steuerliche Begünstigungen, die einen Umstieg noch zusätzlich vorantreiben. Siehe dazu aber auch meine Anfragebeantwortung 8574/AB

Zu den Fragen 7 bis 9:

- *Im Zuge der COP26 gab es Diskussionen rund um das Verbot von Verbrennermotoren. Damals zeigte sich der Staatssekretär in Ihrem Ministerium, der nunmehrige Finanzminister Magnus Brunner, ablehnend gegenüber jeglichen Verboten. betreffend ausschließlich emissionsfreie Neuzulassungen ab 2030 (PKW und SNF <18 Tonnen) im Austausch mit Bundesminister Brunner?*
- a. *Wenn ja, wann?*
 - b. *Wenn ja, unterstützt er dieses Ziel?*
 - c. *Wenn ja, haben Sie auch ein explizites Verbot von Verbrennermotoren ab 2030 angesprochen?*
 - d. *Wenn ja, unterstützt er ein solches Verbot?*

- e. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Waren Sie betreffend ausschließlich emissionsfreie Neuzulassungen ab 2030 (PKW und SNF <18 Tonnen) im Austausch mit Bundesminister Kocher?*
- Wenn ja, wann?*
 - Wenn ja, unterstützt er dieses Ziel?*
 - Wenn ja, haben Sie auch ein explizites Verbot von Verbrennermotoren ab 2030 angesprochen?*
 - Wenn ja, unterstützt er ein solches Verbot?*
 - Wenn nein, warum nicht?*
- *Waren Sie betreffend ausschließlich emissionsfreie Neuzulassungen ab 2030 (PKW und SNF <18 Tonnen) im Austausch mit weiteren Mitgliedern der Bundesregierung?*
- Wenn ja, mit welchen?*
 - Wenn ja, wer unterstützt dieses Ziel (und wer nicht)?*
 - Wenn ja, haben Sie auch ein explizites Verbot von Verbrennermotoren ab 2030 angesprochen?*
 - Wenn ja, wer unterstützt ein solches Verbot (und wer nicht)?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Ich bin mit den Kolleg:innen in der Bundesregierung in einem regelmäßigen Austausch.

Beim Umweltminister:innenrat am 28. Juni 2022 hat Österreich den Kompromissvorschlag des französischen Vorsitzes, und damit ein de facto-Verkaufsende von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen in der EU ab 2035, wie fast alle EU-Mitgliedstaaten, unterstützt. Um die Allgemeine Ausrichtung am Umweltrat zu erreichen, fanden laufend interministerielle Abstimmungen für eine Österreichische Position bei den Verhandlungen statt.

Zu Frage 10:

- *Der Mobilitätsmasterplan 2030 sieht für SNF mit mehr als 18 Tonnen ausschließlich emissionsfrei Neuzulassungen ab 2035 vor. Auch hier fehlen bisher konkrete Maßnahmen, um dieses Ziel sicherzustellen oder in bindende Beschlüsse zu gießen. Mit Bitte um Beantwortung der Fragen 2-9 entsprechend SNF mit mehr als 18 Tonnen.*

Mein Ressort fördert bereits jetzt die Umstellung auf emissionsfreie leichte Nutzfahrzeuge bzw. emissionsfreie Sonderfahrzeuge bei Betrieben, Gebietskörperschaften und Vereinen sowie die erforderliche Ladeinfrastruktur im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2022.

Das Förderangebot wird heuer noch um das Förderprogramm „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ ENIN verstärkt, welches die Förderung emissionsfreier (batterieelektrischer Antrieb, Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge, Oberleitungsfahrzeuge) leichter und schwerer Nutzfahrzeuge und deren Infrastruktur mit attraktiven Fördersätzen vorsieht. Über die Recovery and Resilience Facility (RRF - Aufbau und Resilienzfähigkeit) der Europäischen Union und mit weiteren nationalen Mitteln stehen Österreich insgesamt € 365 Millionen für die Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und deren Infrastruktur zur Verfügung, davon sind € 85 Millionen für 2022 vorgesehen.

Ziel ist es, den Anteil emissionsfreier Nutzfahrzeuge deutlich zu steigern. So sollen bis zum zweiten Quartal 2026 mindestens 2.767 Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 auf emissionsfreie Modelle umgestellt und die für den Betrieb notwendigen Infrastrukturen installiert wor-

den sein. Die Förderabwicklung läuft über die Forschungsförderungsgesellschaft –FFG nach Ausschreibungs-Prinzip.

Die Europäische Kommission hat analog zu den CO₂-Zielen für Hersteller von PKW und leichten Nutzfahrzeugen auch eine Anhebung des Ambitionsniveaus bei den CO₂-Zielen für Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen (Verordnung EU 2019/1242) angekündigt. Der Vorschlag für die Novellierung der Verordnung ist von der Europäischen Kommission für Ende November 2022 angekündigt. Dabei wird analog zu emissionsfreien PKW erwartet, dass Hersteller in Österreich bereits entsprechend früher als das letztendlich beschlossene EU-weite Flottenziel ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge anbieten werden.

Die Hersteller, insbesondere auch im LKW-Bereich, haben diese Zielsetzungen mittlerweile mit eigenen Ankündigungen schon selbst bestätigt oder wollen sie sogar übertreffen. So will Daimler, als weltgrößter Hersteller von LKW, im Jahr 2030 schon bis zu 60 % aller Neufahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb (batterieelektrischer Antrieb bzw. Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge) verkaufen.

Hinsichtlich des Ausbaus von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge wurde mit der Allgemeinen Ausrichtung der Verordnung zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU) eine Position der Mitgliedstaaten beim Technologieminister:innenrat am 2. Juni 2022 gefunden. Es wird erwartet, dass auch zu dieser Verordnung die Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament vom Tschechischen Ratsvorsitz im Herbst gestartet werden. Ziel der Verordnung ist es unter anderem, ab 2025 ein Basis-Ladenetz für Elektrofahrzeuge, inkl. für schwere Nutzfahrzeuge, aufzubauen.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Gibt es Prognosen, wie viele PKWs mit Verbrennermotoren bis 2030 zugelassen werden?*
 - a. *Wenn ja, mit der Bitte um Auflistung nach Jahr und Anzahl*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
 - c. *Wenn nein, gibt es Pläne, diese zu erheben bzw. prognostizieren zu lassen?*

- *Gibt es Prognosen, wie viele emissionsfreie PKWs bis 2030 zugelassen werden?*
 - a. *Wenn ja, mit der Bitte um Auflistung nach Jahr und Anzahl*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
 - c. *Wenn nein, gibt es Pläne, diese zu erheben bzw. prognostizieren zu lassen?*

Ziel des MMP 2030 ist es, dass spätestens ab 2030 nur noch emissionsfreie PKW neu zugelassen werden. Die Rahmenbedingungen sollen dabei so gesetzt werden, dass ein weitgehend lineares Wachstum von emissionsfreien PKW-Neuzulassungen zu einem Bestand von 1,6 Millionen vollelektrischen PKW in Österreich führt.

Falls allerdings die absolute Anzahl an PKW Neuzulassungen über mehrere Jahre in der Größenordnung der Jahre 2020 und 2021 verbleibt, kann auch die absolute Anzahl an emissionsfreien Fahrzeugen im Bestand im Jahr 2030 geringer ausfallen.

Es wird erwartet, dass Neuzulassungen von konventionellen Benzin- und Dieselfahrzeugen entsprechend dem Hochlauf der emissionsfreien PKW zurückgehen werden. Dies wird auch durch die Strategien der wichtigsten Fahrzeughersteller bestätigt.

Zu Frage 13:

- *Gibt es Pläne, was mit bereits produzierten und existierenden Gebrauchtwagen bzw. funktionstüchtigen Fahrzeugen mit Verbrennermotoren geschehen soll, wenn diese nicht mehr zugelassen werden dürfen?*
 - a. *Wenn ja, wie sehen diese aus?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Verordnung zu den CO₂-Zielen für Hersteller, die aktuell auf europäischer Ebene verhandelt wird, betrifft ausschließlich die Zulassung neuer Personenkraftwagen bzw. neuer leichter Nutzfahrzeuge.

Zu Frage 14:

- *In Ihrer Anfragebeantwortung 8574/AB geben Sie an, dass ab 2022 alle von der öffentlichen Hand neu angeschafften Autos und Nutzfahrzeuge standardmäßig emissionsfrei sein müssen und Ausnahmen begründet werden müssen.*
 - a. *Wie viele Autos und Nutzfahrzeuge wurden Seit Jahresbeginn 2022 durch die öffentliche Hand angeschafft?*
 - b. *Wie viele davon waren emissionsfrei? (Bitte um Aufschlüsselung nach Art des Antriebs)*
 - c. *Wie viele Ausnahme-Bewilligungen gab es bisher?*
 - d. *Ist die BBG neben der Beschaffung auch für die Prüfung der Ausnahme-Gründe zuständig?*
 - i. *Wenn nein, wer dann?*
 - ii. *Wie werden diese überprüft?*
 - e. *Welche Ausnahme-Gründe wurden bisher ins Feld gebracht? (Mit Bitte um Auflistung der Gründe sowie deren Häufigkeit)*

Seit Jahresbeginn 2022 wurden durch mein Ministerium keine neuen Fahrzeuge angeschafft.

Das generelle Procedere zur Umsetzung des naBe ist wie folgt: Das jeweilige Ministerium entscheidet, was aus dem Portfolio der BBG oder auch außerhalb dieses Angebots beschafft wird. Die BBG bietet für alle Fahrzeugklassen auch Verträge mit alternativbetriebenen Fahrzeugen an, so dass die Auftraggeber jedenfalls die Möglichkeit haben, entsprechend naBe-Vorgaben einzukaufen oder zu leasen. Die BBG wickelt die Ausschreibungen ab und bietet die entsprechenden Produkte und Leistungen an, Entscheidungen fallen in den jeweiligen Ministerien. Die tatsächliche Vertragsabwicklung aus einer RVB findet zwischen dem Kunden (Ministerium) und dem Lieferanten statt, je nach Vertrag sind das unterschiedliche.

Die BBG ist nicht für die Prüfung der Ausnahmegründe zuständig, da dies in der Verantwortung der zu beschaffenden Ressorts liegt. Detailliertere Angaben zu den KFZ-Abrufen liegen meinem Ministerium derzeit nicht vor und sind bei den jeweiligen Bundesministerien zu erfragen.

Zu Frage 15:

- *Nachdem sich das Europäische Parlament für ein Verbrenner-Verbot ab 2035 eingesetzt hat, wird es nun um eine EU-weitere Einigung gehen. Welche Position nimmt Österreich in diesen Verhandlungen ein?*
- a. Wurde dies in einem Ministerrat bereits thematisiert?*
 - b. Haben Sie dies mit anderen Mitgliedern der Bundesregierung besprochen?*
 - c. Wenn ja, was war das Ergebnis?*
 - d. Wenn nein, wann werden Sie dies nachholen*

Beim Umweltrat am 28. Juni 2022 hat Österreich den Kompromissvorschlag des französischen Vorsitzes, und damit ein de facto-Verkaufsende von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen in der EU ab 2035, wie fast alle EU-Mitgliedstaaten, unterstützt.

Es ist davon auszugehen, dass die Tschechische Ratspräsidentschaft die Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament noch im Herbst beginnen wird und versuchen wird, diese auch abzuschließen. Grundsätzlich ist die Position bezüglich des Neuzulassungsverbots ab 2035 im Rat wie auch im Europäischen Parlament sehr ähnlich.

Leonore Gewessler, BA

