

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: 2022-0.438.676

. August 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 15. Juni 2022 unter der **Nr. 11298/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verbot von Verbrennungsmotoren in der EU gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1, 2 und 3:

- *Wie sieht die klare Position Österreichs bezüglich des Verbots von Verbrennungsmotoren aus?*
- *Wird die gesamte Bundesregierung das Verbot von Verbrennern ab 2035 in Neufahrzeugen mittragen?*
 - a. *Wenn ja, warum?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Werden Sie sich als Umwelt- und Verkehrsministerin dafür einsetzen, dass Verbrennungsmotoren in Neufahrzeugen in Österreich bereits ab 2030 verboten werden?*
 - a. *Wenn ja, warum?*
 - b. *Wenn ja, wie groß ist das konkrete CO₂-Einsparungspotential?*
 - c. *Wenn ja, wie hoch werden die Mehrbelastungen für die heimische Bevölkerung sein?*
 - d. *Wenn ja, unterstützt der Koalitionspartner ein Verbot ab 2030?*
 - e. *Wenn ja, wie soll der zusätzliche Strombedarf auf Ihrer Sicht gedeckt werden?*

Das Ende der Verbrennungsmotoren für neue PKW und neue leichte Nutzfahrzeuge muss 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. Beim Umweltrat am 28. Juni 2022 hat Österreich den Kom-

promissvorschlag des französischen Vorsitizes, und damit einem De-facto Verkaufsende von neuen Benzin- und Dieselfahrzeugen in der EU ab 2035, wie fast alle EU-Mitgliedstaaten, unterstützt.

Die Österreichische Bundesregierung hat sich zusätzlich jedoch das Ziel gesetzt, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Das bedeutet, dass auch der Verkehrssektor bis dahin weitgehend ohne fossile Kraftstoffe auskommen muss. Mein Ministerium hat dazu den Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich erarbeitet, der den Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor vorgibt. Darin ist unter anderem das Ziel „100 Prozent aller PKW-Neuzulassungen emissionsfrei spätestens ab 2030“ festgehalten. Das Ziel „100 Prozent aller PKW-Neuzulassungen emissionsfrei spätestens ab 2030“ muss durch das Zusammenspiel einer Vielzahl von Instrumenten erfolgen. Siehe dazu inbs. zu den Maßnahmen und Instrumenten: 8574/AB XXVII. GP.

Für den Vergleich von Umwelteffekten von Fahrzeugen ist neben dem Fahrbetrieb auch die Betrachtung der Fahrzeug- und Energieproduktion erforderlich. Dies wird regelmäßig vom Österreichischen Umweltbundesamt mittels Ökobilanzierung untersucht. Dabei zeigt sich ein klarer Klimavorteil für batterieelektrische PKW (BEV), vor allem, wenn für die Energiebereitstellung Strom aus erneuerbaren Quellen herangezogen wird: Im Vergleich zu einem rein fossil angetriebenen PKW verursachen BEV je nach Fahrzeugsegment zwischen 67 % (Oberklasse) und 79 % (Kleinwagen) weniger Treibhausgas-Emissionen.

https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/zahlen/oekobilanz.html

Im gleichen Maß wie der Hochlauf der E-Mobilität erfolgt, müssen auch zusätzliche Strommengen aus erneuerbaren Energien zur Verfügung gestellt werden. Dieser Ausbau wird von der Bundesregierung mit umfangreichen Maßnahmen unterstützt. Bis 2030 soll der gesamte österreichische Strombedarf aus heimischer, grüner Energie produziert werden. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind durch ihren höheren Wirkungsgrad jedoch deutlich energieeffizienter als Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. So ist der durchschnittliche Energieverbrauch eines Elektroautos je nach Fahrzeugsegment mit 14 bis 23 Kilowattstunden je 100 Kilometer um 67 % bis 77 % niedriger als jener eines vergleichbaren Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor. Siehe dazu: <https://faktencheck-energiewende.at/faktencheck/e-mobilitaet/>

Wie bei Frage 5 ausgeführt wird, gleichen sich die Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu einem konventionellen Benzin- oder Dieselfahrzeug zunehmend an. Bestehende Preisunterschiede werden aktuell durch die Förderangebote meines Ressorts abgefedert.

Zu Frage 4:

- *Werden Sie als Klimaschutzministerin auf andere EU-Staaten einwirken, sollten diese Entscheidungen nicht Ihrer Meinung entsprechen?*
 - a. *Wenn ja, wieso?*
 - b. *Wenn ja, inwiefern werden Sie darauf einwirken?*
 - c. *Wenn ja, mit welcher Berechtigung wirken Sie auf die Entscheidung anderer Staaten ein?*

Ein Austausch mit anderen EU-Mitgliedstaaten erfolgt zu der Thematik natürlich laufend, unter anderem bei den Ratsarbeitsgruppen zu der Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge oder zuletzt auch beim Umwelttrat am 28. Juni 2022 in Luxemburg.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Wie sollen sich Menschen mit einem geringen Einkommen in Zukunft ein teures Elektroauto konkret leisten?*
- *Rechnen Sie damit, dass Elektrofahrzeuge künftig für die heimische Bevölkerung leistbar sein werden?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Elektromobilität erfährt in den letzten Jahren einen großen Aufschwung. Neben der besseren Versorgung durch Ladeinfrastruktur haben Kund:innen auch zunehmend größere Auswahl bei Elektrofahrzeugen – die Modellvielfalt steigt enorm. Dieser Trend zeigt sich auch in den steigenden Neuzulassungszahlen von Elektrofahrzeugen. Die Kosten gleichen sich dabei auch zunehmend den Kosten von vergleichbaren Verbrennern an, während die Batteriekapazität und somit die Reichweite von Elektrofahrzeugen weiter steigt.

Zur Abfederung von etwaigen Mehrkosten hat das BMK umfangreiche Förderungen für Private und Betriebe eingeführt. Diese wurde zuletzt 2021 auch aufgestockt. Aktuell erhalten Privatpersonen bis zu 5.000 EUR beim Ankauf eines E-Fahrzeuges sowie bis zu 1.800 EUR bei der Anschaffung einer Ladeinfrastruktur. Neben der Ankaufsförderung gibt es im betrieblichen Bereich auch steuerliche Förderungen, die die Anschaffung eines E-Fahrzeuges erheblich begünstigen. Insgesamt steht für die E-Mobilitäts-offensive 2022 ein Gesamt-Förderbudget von 167,2 Millionen Euro zur Verfügung. Siehe dazu auch Frage 7 und Frage 10.

Zu Frage 7:

- *Werden Ihrerseits Maßnahmen gesetzt, um Menschen im ländlichen Raum, die auf das eigene KFZ angewiesen sind, zu entlasten bzw. zu unterstützen?*
 - a. *Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen werden gesetzt?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Im Rahmen der E-Mobilitäts-offensive werden für alle Menschen Förderangebote bereitgestellt, die auf ein eigenes KFZ angewiesen sind. Das Angebot reicht von der Unterstützung der Anschaffung von (E-)Transporträdern, über E-PKW bis hin zu schweren E-Sonderfahrzeugen. Es stehen dabei Angebote sowohl für Private, als auch Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine zur Verfügung. Mit dem Entlastungspaket der Bundesregierung dieses Jahr wurde die Pendlerpauschale erhöht und die Nutzung des ÖV soll noch billiger werden: Das Anti-Teuerungspaket beinhaltet eine 50-prozentige Erhöhung der Pendlerpauschale und eine Ver vierfachung der Pendlereuros bis 30. Juni 2023. Die Regierung stellt weiters jährlich 150 Millionen Euro für Preissenkungen und eine Angebots-erweiterung des ÖV zu Verfügung. Dadurch soll ein weiterer Anreiz geschaffen werden, wenn möglich, auf den öffentlichen Verkehr um-zusteigen. Zusätzlich wurden im ÖBB-Rahmenplan 2022–2027 für die kommenden sechs Jah-ren 18,2 Milliarden Euro als Investition in ein modernes Eisenbahnnetz festgelegt.

Zu Frage 8 und 9:

- *Weshalb steuern Sie in dieser radikalen Form auf das Verbot von Verbrennungsmotoren in Österreich zu?*
Unterstützen Sie das Verbot von Verbrennungsmotoren aus realpolitischen oder ideologischen Gründen.

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.

Die Österreichische Bundesregierung hat sich zusätzlich jedoch das Ziel gesetzt, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Das bedeutet, dass auch der Verkehrssektor bis dahin weitgehend ohne fossile Kraftstoffe auskommen muss. Mein Ministerium hat dazu den Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich erarbeitet, der den Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor vorgibt. Darin ist unter anderem das Ziel „100 Prozent aller PKW-Neuzulassungen emissionsfrei spätestens ab 2030“ festgehalten.

Diverse Studien haben festgestellt, dass der batterieelektrische Betrieb von PKWs das größte CO₂-Reduktionspotential hat¹. Um die Klimaneutralität 2040 im Verkehrssektor und der Pariser Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, ist die Förderung der E-Mobilität vor allem in vom öffentlichen Verkehr nicht erschlossenen Gebieten notwendig.

Gerade im PKW-Bereich haben sich die Hersteller selbst schon auf diesen Weg begeben. Viele der Hersteller haben dazu angekündigt, bereits ab 2030 zur Gänze oder zumindest zu einem großen Teil nur noch emissionsfreie PKW in der EU auf den Markt zu bringen.

Die Elektro-Mobilität birgt weiters laut der Studie "E-Mobility – Austrian Production Potential, Qualification and Training needs" der Fraunhofer Austria Research Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH), gemeinsam mit der Technischen Universität Wien und der Smart Mobility Power GmbH, enorme Beschäftigungs- und Wertschöpfungspotenziale für die heimische Wirtschaft. Gerade für Österreichs international renommierte Automobilindustrie bedeutet dies in Zeiten der Klima- und Covid-19-Krise enorme Chancen für Arbeitsplatzschaffung und wirtschaftliches Wachstum.²

Zu Frage 10:

- *Wird es künftig weitere Förderungen geben, um das Elektroauto für Bürger leistbar zu machen?*
 - a. *Wenn ja, wie hoch wird diese sein?*
 - b. *Wenn ja, wie lange wird es diese geben?*
 - c. *Wenn ja, steht dies bereits in Planung?*
 - d. *Wenn nein, wieso nicht?*
 - e. *Wenn nein, werden andere Fördermittel zur Verfügung gestellt?*

Es wird auch zukünftig umfangreiche Förderangebote für E-Mobilität geben. Die genaue Ausgestaltung der einzelnen Förderprogramme wird dabei laufend evaluiert und stetig weiterentwickelt. Mit den neuen Förderprogrammen EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur) und ENIN (Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur) stehen insgesamt 256 Mio. Euro bzw. 365 Mio. Euro aus der Recovery and Resilience Facility der EU und nationalen Mitteln zur Verfügung.

Zusätzlich dazu stehen eine Reihe steuerliche Vorteile für Elektromobilität zur Verfügung.

¹ Siehe zuletzt zum Beispiel den Bericht „Die Ökobilanz von Personenkraftwagen“ des Umweltbundesamts: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0763.pdf>

² https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/2020_E-MAPP2_-FhA_TU_SMP_v2.3.pdf

Im Zusammenspiel dieser Maßnahmen wird der Umstieg auf die E-Mobilität erleichtert werden.

Zu Frage 11 und 12:

- *Wieso werden Ihrerseits keine anderen Treibstoffe wie E-Fuels oder Wasserstoff als Klimaneutral klassifiziert?*
- *Warum wird Ihrerseits einzig und allein auf den Betrieb von E-Fahrzeugen gesetzt?*

Für die Erreichung der Pariser Klimaziele bzw. des Ziels der Österreichischen Bundesregierung, bis zum Jahr 2040 klimaneutral zu sein, ist es notwendig, die Emissionen im Verkehr drastisch zu senken. Der Mobilitätsmasterplan 2030 beschreibt hier einen möglichen Weg, wie die Emissionen in den Dimensionen (Verkehr) Vermeiden, Verlagern und Verbessern reduziert werden können. In sehr vielen Anwendungsfällen sind aktuell bereits Elektrofahrzeuge verfügbar und derzeit die effizienteste und kostengünstigste Alternative für emissionsfreien Verkehr.

Im Kontext der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge werden neben reinen Elektrofahrzeugen auch Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge als emissionsfrei klassifiziert.

Gerade im PKW-Bereich haben viele der Hersteller jedoch angekündigt, bereits ab 2030 zur Gänze oder zumindest zu einem großen Teil nur noch emissionsfreie E-PKW in der EU auf den Markt zu bringen

Auch seitens der E-Mobilitätsförderungen des BMK wird auf emissionsfreie Fahrzeuge abgezielt. Diese Definition umfasst neben batterieelektrischen Fahrzeugen auch Fahrzeuge mit Wasserstoffbrennstoffzellenantrieb aber auch Oberleitungsbusse, die beispielsweise im Förderprogramm EBIN eingereicht werden können. Die aktuellen Förderprogramme haben daher nicht nur batterieelektrische Fahrzeuge im Fokus, sondern fördern auch Fahrzeuge mit Wasserstoffbrennstoffzellen bzw. Oberleitungen. Darüber hinaus investiert mein Ministerium in den umfassenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Zu Frage 13:

- *Ist in Zukunft mit einem „Blackout“ zu rechnen?*
 - a. *Wenn ja, wie hoch ist die Chance eines Blackouts?*
 - b. *Wenn ja, aus welchen Gründen wird mit einem Blackout gerechnet?*
 - c. *Wenn ja, wieso setzen Sie dennoch auf einen enorm hohen Stromverbrauch?*
 - d. *Wenn ja, wieso wird die „Energiewende“ in einer solch radikalen und schnellen Form umgesetzt?*
 - e. *Wenn ja, welche Schritte setzen Sie als zuständige Ministerin dagegen?*
 - f. *Wenn ja, werden die Bürger vonseiten der Bundesregierung frühgenug über die Vorbereitung eines Ernstfalles informiert?*
 - g. *Wenn ja, welche Vorsorgen wurden für einen Blackout bereits getroffen?*

Die durch die Regulierungsbehörde E-Control jährlich erstellte Ausfall- und Störungsstatistik auf Basis des Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetzes (ElWOG; <https://www.e-control.at/statistik/strom/statistik-fuer-versorgungsqualitaet/stoerungsstatistik>) ergab zuletzt eine kundenbezogene Nichtverfügbarkeit - exklusive regional außergewöhnlicher Ereignisse - für Österreich von in Summe 40,07 Minuten. Die Bezugsgröße für diese Berechnung ist die Anzahl der Netzbenutzer:innen. Unterschieden nach geplanten und ungeplanten Versor-

gungsunterbrechungen (exklusive regional außergewöhnlicher Ereignisse) errechnen sich im aktuell verfügbaren Bewertungsjahr 2020 hier Werte von 13,50 Minuten für geplante und 26,58 Minuten für nicht geplante Abschaltungen. Diese Ergebnisse bezüglich der Nichtverfügbarkeit der Stromversorgung sind seit vielen Jahren auf gleichbleibend sehr geringen Niveaus, es liegen somit keinerlei technische Indikationen oder Hinweise vor, die auf eine gestiegene Wahrscheinlichkeit einer Versorgungsunterbrechung hinweisen.

Außerdem ist aufgrund des sehr guten Kraftwerksmix die Wahrscheinlichkeit eines Blackouts in Österreich als gering einzustufen.

Im Falle eines Blackouts, eines Netzzustandes, in dem der Betrieb des Übertragungsnetzes ganz oder teilweise eingestellt ist, obliegt es gemäß den einschlägigen Rechtsgrundlagen dem Übertragungsnetzbetreiber, den ordentlichen Betriebszustand des Übertragungsnetzes wiederherzustellen (vgl. § 40 Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010, die Verordnung (EU) 2017/1485 zur Festlegung einer Leitlinie für den Übertragungsnetzbetrieb sowie die Verordnung (EU) 2017/2196 zur Festlegung eines Netzkodex über den Notzustand und den Netzwiederaufbau des Übertragungsnetzes). So hat der Übertragungsnetzbetreiber aufgrund der geltenden Rechtslage einen Systemschutzplan zu erstellen, welcher Maßnahmen zur Beherrschung von kritischen Netzzuständen, zur Vermeidung von Großstörungen bzw. zur Begrenzung ihrer Auswirkungen enthält. Der Systemschutzplan ist auf der Webseite des Übertragungsnetzbetreibers Austrian Power Grid AG öffentlich zugänglich. Die Pläne werden laufend sowohl auf nationaler als auch EU-weiter Ebene abgestimmt und aktualisiert.

Leonore Gewessler, BA

