

 **Bundesministerium**  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

[bmk.gv.at](https://bmk.gv.at)

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

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

[leonore.gewessler@bmk.gv.at](mailto:leonore.gewessler@bmk.gv.at)  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2024-0.088.805

. März 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kainz und weitere Abgeordnete haben am 31. Jänner 2024 unter der **Nr. 17687/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umgang mit gebrauchten bzw. beschädigten Elektroautos gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Elektrofahrzeuge sind momentan in Österreich gemeldet (Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Fahrzeugtyp)?*

Die finalen Bestands-Daten für alle Fahrzeugkategorien für 2023 liegen laut Statistik Austria im März 2024 vor. Die folgende Tabelle stellt den Datenstand mit 31.12.2022 für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) dar; einzelne Fahrzeugkategorien können auf Basis der Neuzulassungsdaten 2023 hochgerechnet werden. Diese Daten wurden von OLE – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität der Bundesagentur AustriaTech hochgerechnet.

Datenstand per 31.12.2022 (Quelle: Statistik Austria)		Hochrechnung per 31.12.2023 (AustriaTech GmbH)
Personenkraftwagen Kl. M1	110 225	155 491
Motorfahrräder Kl. L1e	11 656	21 708
Motorräder Kl. L3e	4 667	
Vierrädrige Kraftfahrz. Kl. L7e	915	
Mehrspurige Kraftfahrz. Kl. L5e	28	
Mehrspurige Kraftfahrz. Kl. L2e	738	
Kleinmotorräder Kl. L3e	2	
Vierrädrige Leichtkfz Kl. L6e	615	
Omnibusse Kl. M2 und M3	202	260

Lastkraftwagen Kl. N1	7 582	10 847
Lastkraftwagen Kl. N2	81	110
Lastkraftwagen Kl. N3	18	32
Sattelzugfahrzeuge	4	20
Motor und Transportkarren	50	
Traktoren	-	
Zweiachsmäher	-	
Obst und Weinbautraktoren	-	
Klein und Kompakttraktoren	-	
Sonstige Zugmaschinen	59	
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen	176	
Selbstfahr. Arbeitsmasch. Kl. N	2	
Mähdrescher	-	
Sonstige Erntemaschinen	-	
Wohnmobile	2	
Sonstige Kraftfahrzeuge	58	

Aufgeteilt nach Bundesländern liegen die zugelassenen batterieelektrischen Fahrzeuge der Kategorie M1 (PKW) vor. Die Zahlen basieren auf der Gesamtauswertung für 31.12.2022; auch hier liegen die Daten für 2023 erst im März 2024 vor; der starke Hochlauf von 47.621 neu zugelassenen BEV-PKW im Jahr 2023 (entspricht im Vergleich zu 2022 einem Anstieg von 39,4 % oder 13.456 Pkw) ist daher nicht dargestellt.

<b>Datenstand per 31.12.2022 (Quelle: Statistik Austria)</b>	
Burgenland	3 420
Kärnten	5 388
Niederösterreich	21 665
Oberösterreich	21 746
Salzburg	8 957
Steiermark	14 510
Tirol	10 204
Vorarlberg	6 530
Wien	17 805

#### Zu Frage 2:

- *Wie viele der in Österreich gemeldeten Elektrofahrzeuge haben einen oder mehrere Vorbesitzer (bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Fahrzeugtyp)?*

Diese Daten liegen meinem Ministerium nicht vor.

#### Zu Frage 3:

- *Wie hoch ist das Durchschnittsalter der in Österreich gemeldeten Elektrofahrzeuge (Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Fahrzeugtyp)?*

Das exakte Durchschnittsalter der zugelassenen Elektrofahrzeuge ist nicht bekannt, da die Angabe des Baujahrs für die Fahrzeugzulassung irrelevant ist und nicht erfasst wird. Es wird lediglich das Datum der erstmaligen Zulassung erfasst.

Auf Basis der neuzugelassenen batterieelektrischen Fahrzeuge der Kategorie M1 (BEV-PKW) kann jedoch eine statistische Auswertung auf Basis des Jahres der erstmaligen Zulassung gemacht werden:

Batterieelektrische Neuzulassungen der Kategorie M1 (BEV-PKW) von 2010 bis 2023 (Quelle: Statistik Austria)		Prozentueller Anteil [% an Gesamtzulassungen von 2010 bis 2023]
2010	112	0,1
2011	631	0,4
2012	427	0,3
2013	654	0,4
2014	1 281	0,8
2015	1 677	1,0
2016	3 826	2,4
2017	5 433	3,4
2018	6 757	4,2
2019	9 242	5,7
2020	15 972	9,9
2021	33 366	20,7
2022	34 165	21,2
2023	47 521	29,5
Summe	161 064	100

Daraus resultiert, dass über 71 % der in den letzten 14 Jahren zugelassenen BEV-PKW in den letzten drei Jahren (2021, 2022, 2023) zugelassen wurden und damit weniger als 40 Monate in Österreichs Zulassungsstatistik aufscheinen.

Zu Frage 4:

- *Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Elektrofahrzeugen hat es seit 2010 gegeben (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren, Bundesländern und Fahrzeugtyp)?*

Das Unfallmerkmal „Antriebsart: Elektrisch“ wurde im Jahre 2018 eingeführt und wird seit damals von der Exekutive bei der Unfallaufnahme erfasst. Dies bedeutet, dass vor diesem Jahr keine Aussage zu Unfällen mit Elektrofahrzeugen möglich ist. Wir haben eine Auswertung der „Unfälle mit Beteiligung von Elektrofahrzeugen“ sowie der „Beteiligten Elektrofahrzeuge an Unfällen“, nach Jahr, Bundesländern und Fahrzeugtyp, für die Jahre 2018-2022, ausgewertet.

Im Jahr 2022 ereigneten sich insgesamt 34.869 Unfälle mit Personenschaden, wovon 12,5% (4.346) Unfälle mit Beteiligung von zumindest einem Fahrzeug mit elektrischem Antrieb waren.

Das bedeutet, dass es im Jahr 2022 insgesamt 4.346 Unfälle mit Personenschaden, bei denen zumindest ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb beteiligt war, gegeben hat. Insgesamt waren bei diesen Unfällen 4.520 Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb beteiligt.

In etwa 84% dieser Unfälle betreffen die Fahrzeugkategorie „Nicht motorisierter Verkehr“, worunter Unfälle mit dem Elektrofahrrad sowie dem Elektro-Scooter zu verstehen sind. Unfälle mit der Beteiligung von Elektro-Pkw stellen ca. 11% aller Unfälle mit Beteiligung von Elektrofahrzeugen dar. Der Rest von ca. 5% entfällt auf Unfälle mit Elektro-Motorrad, Omnibus, Gütertransport/Zugmaschinen sowie sonstige Fahrzeuge.

Jahr	Unfälle mit Personenschaden bei denen ein FZG mit elektrischem Antrieb beteiligt war	Beteiligte Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb
2022	4.346	4.520
2021	3.109	3.219
2020	2.326	2.405
2019	1.816	1.870
2018	1.310	1.353

#### Unfälle mit Elektrofahrzeugen 2018-2022 nach Bundesländern:

2022	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Kraftrad <sup>1</sup> und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	3	8	29	18	3	16	8	10	40	135
Kraftfahrzeug, Personen- beförderung	12	29	86	105	85	65	41	26	88	537
davon Pkw Omnibus	12 -	28 1	86 -	98 7	40 46	65 -	40 1	26 -	88 -	483 55
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	-	5	9	12	-	5	1	2	8	42
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr <sup>2</sup>	40	284	497	536	348	474	447	367	666	3 659
Sonstige	-	-	-	1	2	-	-	1	2	6
Insgesamt <sup>3</sup>	55	325	615	668	437	555	497	400	794	4 346

1) Moped, Motorrad, Kleinmotorrad, Leichtmotorrad.

2) Elektrofahrrad, Elektro-Scooter.

3) Mehrfachbeteiligungen verschiedener Verkehrsarten an einem Unfall möglich.

2021	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Kraftrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	1	6	17	18	1	17	8	5	35	108
Kraftfahrzeug, Personen- beförderung	9	15	49	57	52	25	22	18	57	304
davon Pkw Omnibus	8 1	15 -	49 -	47 10	19 33	25 -	22 -	17 1	57 -	259 45
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	3	5	5	7	3	8	1	1	4	37
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter	34	268	353	385	229	359	369	255	422	2 674

Verkehr										
Sonstige	-	-	1	1	-	1	-	-	-	3
Insgesamt	47	294	423	466	284	407	399	277	512	3 109

2020	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Krafttrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	1	2	12	8	2	11	10	8	18	72
Kraftfahrzeug, Personen- beförderung	2	9	28	43	57	24	19	10	35	227
davon Pkw Omnibus	2 -	9 -	28 -	33 10	11 46	24 -	19 -	10 -	35 -	171 56
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	-	2	3	5	-	2	1	-	3	16
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr	33	182	255	289	193	292	299	238	233	2 014
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3
Insgesamt	35	195	297	345	252	328	329	257	288	2 326

2019	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Krafttrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	1	1	15	12	4	6	4	6	17	66
Kraftfahrzeug, Per- sonen- beförderung	3	10	27	36	66	26	16	14	32	230
davon Pkw Omnibus	3 -	10 -	27 -	25 11	13 53	25 1	16 -	14 -	28 4	161 69
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	-	2	4	1	2	3	2	1	2	17
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr	26	114	197	239	139	161	252	195	183	1 506
Sonstige	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Insgesamt	31	126	243	288	210	196	274	214	234	1 816

2018	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
------	-------	------	----	----	------	-------	-------	------	------	---

Kraftrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	-	3	13	10	1	11	9	1	11	59
Kraftfahrzeug, Personen- beförderung	1	6	23	25	57	31	14	5	19	181
davon Pkw Omnibus	1 -	6 -	22 1	18 7	14 43	30 1	13 1	5 -	19 -	128 53
Kraftfahrzeug, Güterbeförderung, Zugmaschinen etc.	1	-	6	5	1	1	2	-	1	17
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr	15	59	130	194	107	123	206	141	79	1 054
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	17	68	172	234	166	166	231	146	110	1 310

Quelle:

STATcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA

Straßenverkehrsunfallstatistik: Gegenstand der Statistik Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich.

An Unfällen Beteiligte Elektrofahrzeuge 2018-2022 nach Bundesländern:

2022	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Kraftrad <sup>1</sup> und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	3	8	29	19	3	16	8	10	40	136
Kraftfahrzeug, Personen- beförderung	12	29	89	106	86	65	42	26	88	543
davon Pkw Omnibus	12 -	28 1	89 -	99 7	40 46	65 -	41 1	26 -	88 -	488 55
Kraftfahrzeug, Güterbeförderung, Zugmaschinen etc.	-	5	9	12	-	5	1	2	8	42
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr <sup>2</sup>	44	290	513	556	358	494	467	385	686	3 793
Sonstige	-	-	-	1	2	-	-	1	2	6
Insgesamt	59	332	640	694	449	580	518	424	824	4 520

1) Moped, Motorrad, Kleinmotorrad, Leichtmotorrad.

2) Elektrofahrrad, Elektro-Scooter

2021	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Kraftrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	1	6	18	18	1	17	8	5	35	109
Kraftfahrzeug, Personen- beförderung	9	15	49	57	52	25	22	18	57	304
davon Pkw Omnibus	8 1	15 -	49 -	47 10	19 33	25 -	22 -	17 1	57 -	259 45
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	3	5	5	7	3	8	1	1	4	37
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr	37	277	358	401	239	370	382	261	441	2 766
Sonstige	-	-	1	1	-	1	-	-	-	3
Insgesamt	50	303	431	484	295	421	413	285	537	3 219

2020	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Kraftrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	1	2	12	8	2	11	10	8	18	72
Kraftfahrzeug, Per- sonen- beförderung	2	9	28	43	57	24	19	10	35	227
davon Pkw Omnibus	2 -	9 -	28 -	33 10	11 46	24 -	19 -	10 -	35 -	171 56
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	-	2	4	5	-	2	1	-	3	17
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr	34	190	264	303	199	299	312	245	241	2 087
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2
Insgesamt	37	203	308	359	258	336	342	264	298	2 405

2019	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Kraftrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	1	1	15	12	4	6	4	6	17	66
Kraftfahrzeug, Per- sonen- beförderung	3	10	27	36	67	26	16	14	32	231

davon Pkw Omnibus	3 -	10 -	27 -	25 11	14 53	25 1	16 -	14 -	28 4	162 69
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	-	2	4	1	2	3	2	1	2	17
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr	27	118	203	246	146	166	260	199	190	1 555
Sonstige	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Insgesamt	32	131	249	295	219	201	282	220	241	1 870

2018	Bgld.	Ktn.	NÖ	OÖ	Sbg.	Stmk.	Tirol	Vbg.	Wien	Ö
Kraftrad und drei- bzw. vierrädriges (Leicht)Kfz	-	3	13	10	1	11	9	1	11	59
Kraftfahrzeug, Per- sonen- beförderung	1	6	23	25	57	31	14	5	19	181
davon Pkw Omnibus	1 -	6 -	22 1	18 7	14 43	30 1	13 1	5 -	19 -	128 53
Kraftfahrzeug, Gü- terbeförderung, Zugmaschinen etc.	1	-	6	5	1	1	2	-	1	17
Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicht motorisierter Verkehr	15	63	133	205	112	126	215	147	80	1 096
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	17	72	175	245	171	169	240	153	111	1 353

Quelle:

STATcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA

Straßenverkehrsunfallstatistik: Gegenstand der Statistik Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Österreich.

Zu den Fragen 5, 6 und 7:

- Wie viele der bei den Unfällen beteiligten Elektrofahrzeuge waren – für die Versicherungen – ein Totalschaden (Angabe in Prozent und absoluten Zahlen)?
- Wie viele der bei Unfällen beteiligten Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb (Verbrenner) waren – für die Versicherungen – ein Totalschaden (Angabe in Prozent und absoluten Zahlen)?
- Gibt es einen Unterschied in der durchschnittlichen Höhe der Versicherungskosten zwischen herkömmlichen Fahrzeugen (Verbrennungsmotor) und Elektrofahrzeugen? Wie sieht dieser im Detail aus (Bitte um Aufschlüsselung nach einzelnen Kostenstellen)?



Dazu liegen meinem Ministerium keine Daten vor. Der Vollzug des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetzes fällt in den Zuständigkeitsbereich des BMJ bzw. BMF.

Zu Frage 8:

- *Wie und nach welchen Faktoren bzw. Kriterien wird nach einem Verkehrsunfall mit einem Elektroauto beurteilt, ob ein Elektroauto noch bzw. wieder verkehrstauglich ist?*
  - a. *Wie ist die Haftbarkeit bei solchen Entscheidungen?*

Es gibt dazu für Elektroautos keine speziellen Regelungen, ebenso wenig wie für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Die Frage wird von der Fachwerkstätte, die die Reparatur durchführt, beurteilt werden müssen und wird von der Art der Beschädigung abhängen. Die Behörde (Bezirksverwaltungsbehörde bzw. Landespolizeidirektion) kann gemäß § 56 KFG eine besondere Überprüfung von Fahrzeugen anordnen, wenn Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, wie insbesondere dann, wenn aus einer Verkehrsunfallmeldung ersichtlich ist, dass das Fahrzeug schwere Beschädigungen, wie z. B. gravierende Verformungen des Fahrwerks, aufweist.

Zu Frage 9:

- *In wie vielen Fällen nach einem Unfall mit Elektroautos gab es in weiterer Folge Probleme mit den Batterien?*

Dazu liegen meinem Ministerium keine Informationen vor. Es gibt auch keine gesetzliche Grundlage, dass solche Informationen, gesammelt werden müssten.

Zu Frage 10:

- *Ist es angedacht, engere rechtliche Rahmenbedingungen für die Autohersteller zu schaffen, um eine bessere Überprüfbarkeit der Autobatterien bei Elektroautos zu gewährleisten?*
  - a. *Wenn ja, wie sollen diese aussehen?*
  - b. *Wenn nicht, warum nicht?*

Engere rechtliche Rahmenbedingungen für die Autohersteller, um eine bessere Überprüfbarkeit der Autobatterien bei Elektroautos zu gewährleisten, können nur auf EU-Ebene geschaffen werden können. Hierzu gibt es keinen Spielraum für nationale Sonderregelungen.

Auf EU-Ebene wird derzeit ein Vorschlag für eine Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) verhandelt.

Im Kompromisstext nach dem Trilog sind Bestimmungen enthalten, dass die Hersteller die Fahrzeuge (M und N) mit „SOH monitors“ ausrüsten müssen, d. h. Geräten/Systemen, die den State of Health (SOH, Alterungszustand) der Antriebsbatterie überwachen müssen; Daten dazu müssen über den OBD-Port verfügbar sein.

Die neuen Bestimmungen zu den Lebensdauervorgaben für Antriebsbatterien sehen vor, dass diese nach 5 Jahren oder 100 000 km mindestens 80 % und nach 8 Jahren oder 160 000 km mindestens 72 % der ursprünglichen Kapazität haben müssen (Werte für M1; N1: 75/67

%). Anpassungen und Mindestanforderungen für andere Klassen kann die Kommission mit delegierten Rechtsakten festlegen.

Zu Frage 11:

- *Bestehen Rahmenbedingungen für den Weiterverkauf von Elektrofahrzeugen?*
  - a. *Wenn ja, wie sehen diese aus?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Beim Weiterverkauf von Elektrofahrzeugen handelt es sich - so wie bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auch - um zivilrechtliche Rechtsgeschäfte. Es gibt dabei keine spezifischen Rahmenbedingungen für den Weiterverkauf von Elektrofahrzeugen.

Zu Frage 12:

- *Wie hoch ist die durchschnittliche Lebensdauer von Elektrofahrzeugen in Österreich (Bitte um Auflistung nach Fahrzeugtypen, Kilometer und Jahren)?*

Dazu sind meinem Ministerium keine Daten bekannt. Die Lebensdauer eines Fahrzeugs kann nicht über die Neuzulassungs- bzw. Bestandsdaten der Statistik Austria erhoben werden. Fällt ein Fahrzeug aus der Statistik, kann es verunfallt, verschrottet oder in einem anderen Staat zugelassen worden sein. Dazu gibt es für Elektrofahrzeuge keine separaten Auswertungen, die vorliegen. Ausgehend von der Beantwortung der Frage 3 kann jedoch auf die verhältnismäßig sehr junge Flotte an batterieelektrischen Fahrzeugen der Kategorie M1 (BEV-PKW) hingewiesen werden.

Leonore Gewessler, BA

