



MAG. KLAUDIA TANNER  
BUNDESMINISTERIN FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

S91143/43-PMVD/2024

12. Juni 2024

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates

Parlament  
1017 Wien

Die Abgeordneten zum Nationalrat Litschauer, Freundinnen und Freunde haben am 12. April 2024 unter der Nr. 18305/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „alternative Antriebe beim Bundesheer“ gerichtet. Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1 und 2:

Infolge des eingeschränkten Angebots von Wasserstofftankstellen und dazugehöriger Infrastruktur (Stand Februar 2024: insgesamt lediglich fünf öffentliche Wasserstofftankstellen – Wien, Wiener Neudorf, Asten, Graz und Innsbruck) sind diese Fahrzeuge für militärische Einsatzbereiche und Anwendungen derzeit nur bedingt einsetzbar.

Zu 3:

Neben den hohen Anschaffungskosten dieser mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnik betriebenen Fahrzeuge sind auch die Betriebskosten deutlich höher als jene bei vergleichbaren Elektrokraftfahrzeugen. Bei einem Durchschnittsverbrauch von knapp unter einem Kilogramm Wasserstoff für rund zehn Euro auf 100 km entspricht dies etwa einem Kraftfahrzeug mit Diesel- bzw. Benzinverbrauch mit rund 6 Litern auf 100 km. Ein vergleichbares Elektrofahrzeug mit einem durchschnittlichen Verbrauch von ca. 20 Kilowattstunden auf 100 km, gerechnet mit einem durchschnittlichen Strompreis von ca. 40 Cent pro Kilowattstunde, verursacht etwa nur die halben Kosten.

Zu 4, 8, 11 und 12:

Nein.

Zu 5:

Im Zuge der Einrichtung von autarken Liegenschaften des Österreichischen Bundesheeres (ÖBH) werden nachhaltige Lösungen zur Erzeugung und Speicherung von alternativen Treibstoffen und Energieträgern angedacht. Einem Ausbaustufenplan folgend ist jedoch frühestens ab dem Jahr 2026, nach Erreichen der „Notfallautarkie“, eine Umsetzung dazu denkbar.

Zu 6, 7 und 9:

Diese Fahrzeuge verfügen über einen Dieselmotor klassischer Bauart. Zudem können auch Treibstoffe aus dem NATO Single Fuel Concept (F34) zum Betrieb verwendet werden, die aus Umweltschutzgründen in Österreich nicht zum Einsatz kommen. Mangels Verfügbarkeit alternativer Antriebe für militärische Gefechtsfahrzeuge am Markt war nur ein herkömmliches Antriebssystem möglich.

Zu 10:

Der Betrieb von militärischen Fahrzeugen, militärischen Geländefahrzeugen und im besonderen von militärischen Gefechtsfahrzeugen mit Elektromotoren würde zweifellos wesentliche militärische Vorteile bieten; dies betrifft auch die Bereiche der Wartung und Logistik. Aktuell ist das Problem der Erzeugung und die Bereitstellung von Strom mit Batterien oder Brennstoffzellen, auch unter extremen Umweltbedingungen, für die militärisch notwendigen Leistungen noch nicht gelöst. Neben einer überschaubaren Anzahl an Elektro- oder hybriden Antrieben für Geländefahrzeuge gibt es besonders im militärischen Bereich derzeit so gut wie keine über das Konzeptstadium hinausgehende Lösungen.

Zu 13:

Betriebsmittel werden grundsätzlich in dislozierten Liegenschaften des ÖBH gelagert. Darüber hinaus wird auf die bestehende allgemeine Infrastruktur zurückgegriffen. Im Fall einer ausbleibenden oder eingeschränkten Anschlussversorgung (zerstörte Raffinerien, Tanklager, Kraftwerke, Leitungsnetze) ist jegliche Mobilität und auch die allgemeine Versorgung mit Energieträgern eingeschränkt.

Mag. Klaudia Tanner



