

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

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

Geschäftszahl: 2021-0.231.102

21. Mai 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 26. März 2021 unter der **Nr. 6124/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Entwicklung und Ausbau der E-Mobilität in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wieviel Prozent des Fahrzeugaufkommens in Österreich soll auf E-Mobilität umgestellt werden und in welchem Zeitraum?*

Gemäß Regierungsprogramm 2020-2024 dieser Bundesregierung ist es das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu sein. Dieses Ziel umfasst auch den Verkehrssektor, hier bedarf es großer Anstrengungen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs.

Ziel der Bundesregierung ist es, ein Maßnahmenbündel zu entwickeln, das dazu führt, dass ab dem für die Erreichung der Pariser Klimaziele notwendigen Zeitpunkt nur mehr emissionsfreie PKW, einspurige Fahrzeuge sowie leichte Nutzfahrzeuge auf Österreichs Straßen neu zugelassen werden.

Gerade die ersten Wochen und Monate im Jahr 2021 haben gezeigt, dass sich die Automobilbranche im Umbruch befindet. Volkswagen beispielsweise hat als weltgrößter Hersteller angekündigt, bis 2030 70% reine E-Autos (BEV) in Europa verkaufen zu wollen. Jaguar wird ab 2025 zu einer reinen Elektro-Marke, Volvo ab 2030, Ford in Europa ebenfalls ab 2030. Diese Entwicklungen gibt es aber nicht nur in Europa. General Motors hat sich zum Ziel gesetzt, ab 2035 weltweit zu einer reinen Elektrofahrzeug-Marke zu werden.

Im PKW-Bereich ist somit absehbar, allein aus den Ankündigungen der Hersteller selbst, dass in den nächsten Jahren der E-Antrieb bei den Neuzulassungen die Verbrennerfahrzeuge überholen wird. Aufgrund der besonders hohen Energieeffizienz im Betrieb und der Skaleneffekte

in der Produktion wird diese Technologie in den nächsten Jahren auch die günstigere Alternative für die Endkund_innen sein werden.

Unter der Voraussetzung hoher Neuzulassungsanteile bis 2030 ist zu erwarten, dass bis 2040 der allergrößte Anteil der Fahrleistung elektrisch, klimaneutral und mit höchster Energieeffizienz abgewickelt wird.

Zu den Fragen 2 und 8:

- *Welche Fördersummen sind dafür veranschlagt?*
- *Welche Unterstützungen/Förderungen gibt es im Bereich der Forschung und Entwicklung für Mobilität/Verkehrsalternativen in Österreich?*

UG 34 - Forschung

2021 sind im Rahmen der von der FFG abgewickelten thematischen Forschungsförderungsprogramme € 5 Mio. für Batterietechnologien vorgesehen. Dazu kommen rund € 10 Mio. für Forschungsprojekte im Bereich der Elektromobilität, die im Rahmen der Basisprogramme erwartet werden sowie € 45 Mio. für das IPCEI EuBatIn.

UG 41 – Mobilität/UG 43 – Klima, Umwelt, Energie

Das BMK fördert die Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge und deren Infrastruktur im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2021 sowohl für Private, als auch für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine. Die dafür veranschlagten Mittel für das Jahr 2021 sind € 46 Mio.

Für das sehr anwendungsnahe Forschungsprogramm „Zero Emission Mobility“ sind zusätzlich weitere € 8 Mio. vorgesehen. In Summe stehen daher € 54 Mio. zur Verfügung.

Für den oben genannten Bereich sind in der UG 41 im Jahr 2021 € 38 Mio. budgetiert und in der UG 43 € 16 Mio..

Zu Frage 3:

- *Wieviel Prozent Ihres Ressortbudgets sind für die Umstellung auf E-Mobilität vorgesehen?*

UG 34 - Forschung

Der Anteil der zu Frage 2 genannten Summe i.H.v. 60 Mio. € an den im BVA 2021 für die UG 34 vorgesehenen Mitteln beträgt 10,7%.

UG 41 – Mobilität/UG 43 – Klima, Umwelt, Energie

Für den in der gegenständlichen Anfrage dargestellten Bereich der E-Mobilitätsoffensive sind in Summe 54 Mio. € gesamt in der Untergliederung 41 und 43 budgetiert. In der UG 41 bedeutet dies rd. 0,8% (das Budget der UG 41 beträgt 4.612,9 Mio. €) und in der UG 43 rd. 2,4% (das Budget der UG 43 beträgt 680,6 Mio. €) des Gesamtbudgets der Untergliederungen im BFG 2021.

Zusätzlich sollen im Rahmen der aktuellen BFG Novelle 2021 weitere 15 Mio. € im Rahmen der Mittel des Aufbau- und Resilienzplans zur Verfügung gestellt werden.

Zu Frage 4:

- *Werden Sie die Förderung von E-Mobilität jedenfalls weiterhin priorisieren/ausbauen, obwohl eine Studie hinsichtlich der „sicherheitstechnischen Fragestellungen“ erst im Durchführungsprozess ist?*

Wie bereits in früheren Beantwortungen ausgeführt, unterliegt die Zulassung von Elektrofahrzeugen strengen europäischen Qualitätskriterien. Außerdem ist festzuhalten, dass ein E-Fahrzeug allgemein als sehr sicher gilt. So haben sowohl der ADAC als auch die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) festgestellt, dass sich E-Fahrzeuge beim Brandverhalten nicht wesentlich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren unterscheiden. Dies konnte auch in einem österreichischen Forschungsprojekt (BRAFA) bestätigt werden.

Allerdings ist der richtige Umgang bei einem Brand mit einem E-Fahrzeug entscheidend, obwohl keine erhöhte Brandgefahr von E-Fahrzeugen ausgeht.¹ Genau diese Abläufe gilt es weiter zu optimieren, unter anderem auch mit Hilfe von Forschungsprojekten die den beteiligten Akteur_innen die dafür notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen.

Fahrzeugen mit teil- oder rein elektrischem Antriebssystem wird jedenfalls kein höheres Gefahrenpotential zugerechnet als mit fossilen Energieträgern betriebenen Fahrzeugen.

Zu Frage 5:

- *Werden in Zukunft herkömmliche Verbrennungsmotoren bei Autos gänzlich verboten oder einem erhöhten Steuersatz unterzogen?*
- *5a. Wenn ja, wann und inwiefern?*
- *5b. Wenn nein, inwiefern ist dies auszuschließen?*

Ich verweise hierzu auf meine Beantwortung zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage 6119/J.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Welche Alternativen zur E-Mobilität gäbe es aus Ihrer Sicht noch und werden solche von Ihnen gefördert/unterstützt?*
- *Wenn ja, inwiefern und bis wann sollen diese tatsächlich zum Einsatz kommen?*

Für ein nachhaltig CO₂-freies Verkehrssystem ist eine massive Effizienzsteigerung innerhalb der Verkehrsträger, einschließlich Schienen- und Schifffahrtsverkehr, als auch in der gesamten, multimodalen Transportkette notwendig. Das schließt die Wahl der Antriebstechnologien, der optimalen Infrastruktur, des technischen Fortschritts, aber auch eine Erhöhung der Auslastung mit ein.

Für den Personenverkehr gilt, dass für kurze Wege aktive Mobilität am effizientesten ist. Für PKW sind batterieelektrische Systeme aus heutiger Sicht die effizienteste Technologie. Darüber hinaus wird bei Bussen oder auch auf der nicht elektrifizierten Schiene neben batterieelektrischen Fahrzeugen zusätzlich Wasserstoff zum Einsatz kommen. Im Schiffsverkehr sind neben Batterie und Wasserstoff auch erneuerbare synthetische Kraftstoffe eine Option. Diese flüssigen, erneuerbaren Kraftstoffe sind aus heutiger Sicht auch die wahrscheinlichste Option für einen klimaneutralen Flugverkehr.

¹ <https://www.feuerwehrmagazin.de/nachrichten/news/keine-erhoehte-brandgefahr-durch-elektrofahrzeuge-in-tiefgaragen-105548>

Der Güterverkehr wird aus heutiger Sicht bei Tagesfahrleistungen bis rund 300 Kilometer weitgehend batterieelektrisch abgewickelt werden. Für schwerere Fahrzeuge und höhere Reichweiten wird zusätzlich Wasserstoff in speziellen Einsatzgebieten eine Rolle spielen. Im Transitbereich gibt es, bis auf den besonders effizienten Güterverkehr auf der elektrifizierten Schiene, in Europa zahlreiche Aktivitäten in Richtung Electric Road Systeme, die Oberleitung erscheint hier neben den anderen emissionsfreien Technologien eine von mehreren aussichtsreichen technologischen Optionen.

Für Schiffe und Flugzeuge im Güterverkehr gilt technologisch dasselbe wie im Personenverkehr. Hier gibt es, abgesehen von einigen Nischen für Batterie- und Wasserstoffanwendungen, am ehesten ein Einsatzgebiet für erneuerbare und klimaneutrale Kraftstoffe.

Durch die hohen Umwandlungsverluste und niedrigen Wirkungsgrade beim Einsatz von strombasierten synthetischen Kraftstoffen sind ungleich größere erneuerbare Energiemengen für deren Herstellung notwendig. Somit werden diese auch langfristig preislich nicht mit wesentlich effizienteren Technologien, wie der direkten Elektrifizierung im Straßenverkehr, konkurrieren können.

Zu Frage 9:

- *Welche Informationen zu neuen bzw. alternativen Fahrzeugtechnologien stehen dem BMKUEMIT zur Verfügung und von welchen Stellen werden diese in welchen Intervallen übermittelt?*

Von Ressortseite gibt es laufend Gespräche mit einer Vielzahl von Expert*innen in den unterschiedlichen Fachgebieten. Diese finden in einer Vielzahl von Formationen auf europäischer und nationaler Ebene statt, im Zuge von Forschungsprogrammen, Projektbeiräten oder gemeinsamen Plattformen und Initiativen als auch in bilateralen Gesprächen.

Zu Frage 10:

- *Wie bewertet das BMKUEMIT die Entwicklung der Mobilität in Österreich in den nächsten Jahrzehnten (2030, 2040, 2050)?*

Das gesamtstaatliche Klimaziel für den Verkehr ist die verbindliche Handlungsanleitung, an der sich die strategische Planung aller Verkehrsträger ausrichten muss. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs von circa 24 Millionen tCO₂eq (Stand 2019) bis 2040 auf null tCO₂eq reduziert werden.

Der klimaneutrale Verkehr gelingt mit der Verkehrswende (Vermeiden, Verlagern) und der Energiewende im Verkehr (verbessern mit Phase-Out fossiler Energieträger und 100% erneuerbare Energie im Verkehr). Beides zusammen umschreibt die notwendige Mobilitätswende für das zukünftige Mobilitätssystem 2040.

Im Personenverkehr wird das Ziel durch einen - gegenüber den bisherigen Planungen und Konzepten - deutlich gesteigerten Ausbau des öffentlich zugänglichen Verkehrs für alle Siedlungsräume, den massiven Ausbau und die Umwidmung von Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr sowie den ambitionierten Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugtechnologien erreicht.

Im Güterverkehr wird das Ziel durch mehr Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern (zum Beispiel Straße und Schiene) und damit höherer Effizienz in den Transportketten sowie der Stärkung der Regionalität erreicht. Dies wird ergänzt um entschlossene Maßnahmen ge-

gen den Tanktourismus. Das kommende Jahrzehnt ist im Güterverkehr entscheidend für den Umstieg auf klimaneutrale Technologien, da bis 2030 die Infrastrukturentscheidungen dafür getroffen werden müssen – auf den Transitrouten in Abstimmung mit unseren europäischen Partnern.

Leonore Gewessler, BA

