

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

Geschäftszahl: 2021-0.433.619

16. August 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 17. Juni 2019 2021 unter der **Nr. 7074/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verkehrsministerin bekräftigt Verkaufsverbot für Verbrenner gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7:

- *Setzen Sie sich als Umweltministerin dafür ein, dass auch der Betrieb und Verkauf von gebrauchten Benzin- und Dieselfahrzeugen ab 2030 oder in absehbarer Zeit verboten wird?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wann ist mit einem Verbot des Betriebes gebrauchter Verbrenner zu rechnen?*
- *Wenn nein, kann ein Verbot ausgeschlossen werden?*
- *Wenn ja bei 5., inwiefern?*
- *Wenn nein bei 5., warum nicht?*

Wir haben uns als Bundesregierung das Ziel gesetzt, in Österreich bereits im Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Dazu muss auch der Verkehrssektor sukzessive dekarbonisiert werden, damit dieser bis 2040 ohne fossile Kraftstoffe auskommt.

Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, insbesondere Elektrofahrzeuge bzw. Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge mit Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energien erforderlich.

Um diese Entwicklung zu forcieren, steht uns auf europäischer Ebene vor allem die Verordnung zu den CO₂-Flottenzielen für Unternehmen, die PKW und leichte Nutzfahrzeuge herstell-

len, zur Verfügung. Die Europäische Kommission hat erkannt, dass die CO₂-Ziele für diese Unternehmen ein zentrales Element der Mobilitätswende sind und präsentierte daher am 14. Juli 2021 einen revidierten Vorschlag mit erhöhten Zielsetzungen. Diese Verordnung bezieht sich lediglich auf neu auf den Markt gebrachte Fahrzeuge. Da diese Fahrzeuge in weitere Folge aber meist auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt weiterverkauft werden, sorgen wir durch ambitionierte Zielsetzungen bei den Neufahrzeugen auch dafür, dass die Fahrzeuge am Gebrauchtwagenmarkt weniger Emissionen verursachen. Sogar die Fahrzeugherstellenden Unternehmen selbst, an der Spitze mit dem weltgrößten Autobauer Volkswagen, fordern ambitioniertere Zielsetzungen und CO₂-Flottenstandards.

Mein Ressort unterstützt sowohl Private als auch Betriebe aktiv im Rahmen der „E-Mobilitäts-offensive“ in Zusammenarbeit mit Automobilimportierenden und Zweiradimportierenden Unternehmen sowie dem Sportfachhandel beim Umstieg auf E-Fahrzeuge. E-PKW für Private werden dabei mit einer Förderung von € 5.000 unterstützt, E-PKW für Betriebe mit € 4.000. Darüber hinaus wird auch die Anschaffung von Ladestationen finanziell gefördert.

Anhand der Zulassungszahlen sehen wir, dass die E-Mobilität der Zukunftsmarkt ist: Während der PKW-Markt bei den Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2021 in Österreich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 19 % zugelegt hat, erhöhte sich der Absatz von rein elektrischen PKW mit 15.347 Stück um 219 %.

Die Öffentliche Hand geht mit dem Aktionsplan Nachhaltige Beschaffung dabei mit gutem Beispiel voran und steigt auf E-Mobilität um. Bereits ab dem Jahr 2022 werden alle neu angeschafften PKW und Nutzfahrzeuge (M1 und N1) standardmäßig emissionsfrei sein. Ausnahmen müssen begründet werden und können nur erteilt werden, wenn beispielsweise das Laden am Standort nicht möglich ist oder die durchschnittliche tägliche Fahrstrecke über 160 Kilometern liegt.

Zu den Fragen 8 bis 12:

- *Werden auch LKW bei dem im Bericht genannten Verbot betroffen sein?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, gibt es bereits ausreichend Alternativen im LKW-Sektor?*
- *Wenn nein bei 10, warum ist dennoch ein Verbot geplant?*

Im Bereich der emissionsfreien LKW ist der Markt nicht so weit entwickelt wie bei den PKW. Mit dem Fokus auf das Jahr 2040 muss aber natürlich auch dieses Fahrzeugsegment sukzessive dekarbonisiert werden. Dazu forcieren wir einerseits die zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Auf der anderen Seite wollen wir die Betriebe durch günstige Rahmenbedingungen motivieren, auf emissionsfreie Fahrzeuge umzusteigen.

Im Rahmen der E-Mobilitäts-offensive stellen wir gemeinsam mit der Fahrzeugwirtschaft bereits umfangreiche Förderungen für den Umstieg auf emissionsfreie LKW zur Verfügung. Die Bandbreite reicht dabei von rein elektrischen LKW über Nutzfahrzeuge mit Brennstoffzellen-/Wasserstoffantrieb bis hin zu Oberleitungssystemen.

N1 E-Nutzfahrzeuge werden mit bis zu € 12.500 pro Fahrzeug gefördert, N2 E-Nutzfahrzeuge mit bis zu € 24.000 Euro pro Fahrzeug und N3 E-Nutzfahrzeuge mit bis zu € 60.000 pro Fahrzeug. Da bei E-LKW, E-Bussen und E-Flotten (inkl. Wasserstoff) die Fahrzeuge gemeinsam mit

dem Auf- und Ausbau der Infrastruktur systemisch geplant werden müssen, wird hier noch ein Systembonus für den gleichzeitigen Aufbau der Ladeinfrastruktur gewährt.

Weiters sind im Rahmen des europäischen Wiederaufbaufonds für die Elektrifizierung von Busflotten für die nächsten Jahre rd. € 256 Mio., sowie € 50 Mio. für die Umstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge (N1) und die dafür nötige Infrastruktur vorgesehen.

Auch hier wollen wir mit einer ambitionierten österreichischen Position bei der Überarbeitung der CO₂-Zielvorgaben für LKW-herstellende Unternehmen deutlich mehr Dynamik in dieses Fahrzeugsegment bringen. Die Fahrzeugherstellenden Unternehmen haben bereits angekündigt, beginnend mit dem heurigen Jahr in die Serienproduktion von Elektro-LKW zu gehen. Erste Großserienmodelle sind mit dem Jahr 2023/2024 zu erwarten. Nach den Ankündigungen der betreffenden Unternehmen, allen voran des Marktführers Daimler Trucks, wird die Serienproduktion von Wasserstoff-LKWs nach 2025 aufgenommen werden.

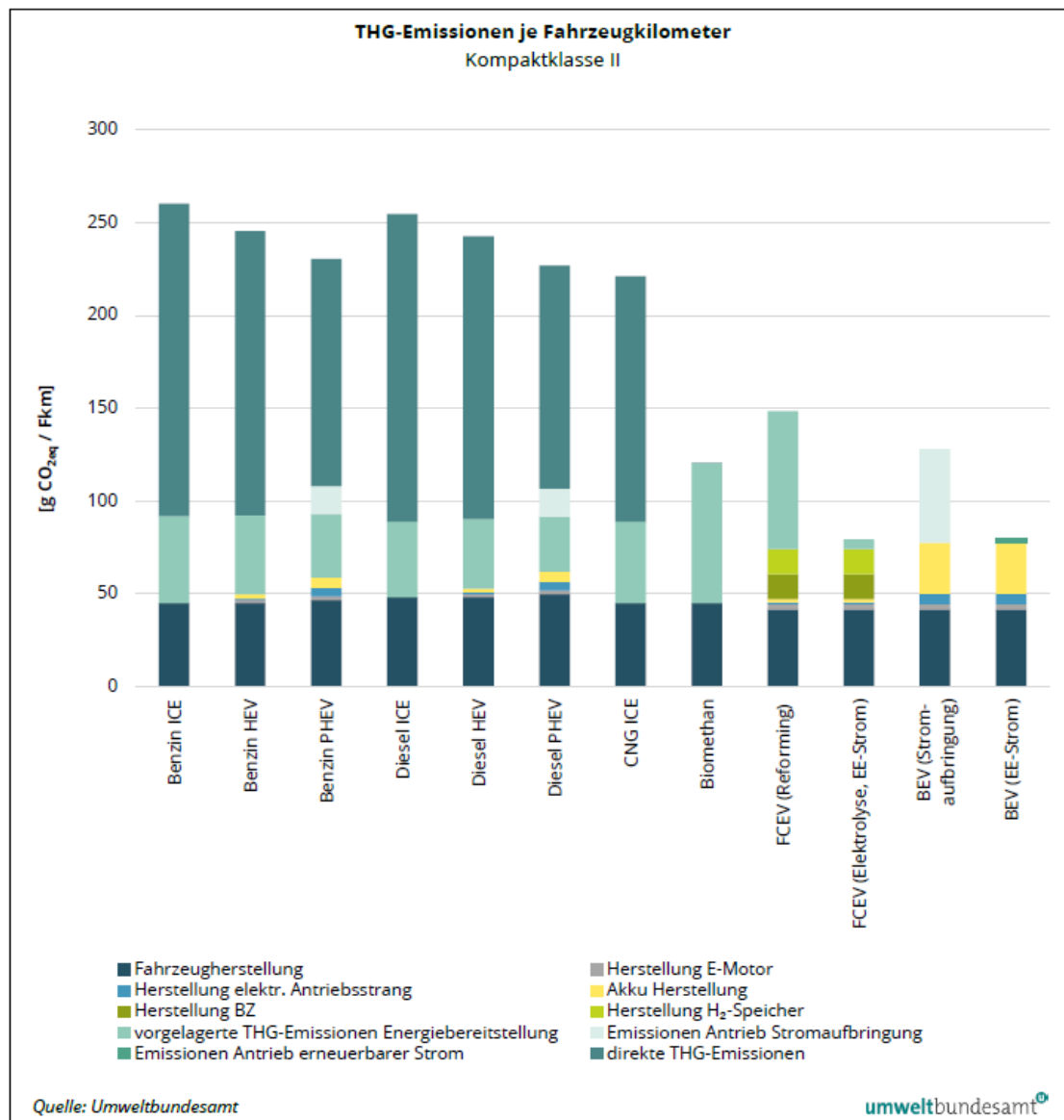
Zu den Fragen 13 bis 17:

- *Warum werden Fahrzeuge, die mit E-Fuels oder Wasserstoff betrieben werden, Ihrerseits nicht gefördert?*
- *Inwiefern weisen E-Fahrzeuge eine bessere Klimabilanz als Fahrzeuge, die mit E-Fuels oder Wasserstoff betrieben werden auf?*
- *Gibt es Ihrerseits Statistiken oder Berechnungen, wonach E-Fahrzeuge eine bessere Klimabilanz als Fahrzeuge, die mit E-Fuels oder Wasserstoff betrieben werden?*
- *Wenn ja, um welche konkreten Studien oder Berechnungen handelt es sich hierbei?*
- *Wenn nein, auf welchen Statistiken oder Berechnungen fußt die Annahme, dass E-Fahrzeuge eine bessere Klimabilanz aufweisen?*

Mein Ressort fördert im Rahmen der „E-Mobilitätsoffensive“ in Zusammenarbeit mit den Automobilimportierenden Unternehmen den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge. Das umfasst auch Brennstoffzellenfahrzeuge, die mit Wasserstoff zu 100% aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Es ist daher für Fahrzeuge ohne schädliche Emissionen Technologieoffenheit gewährleistet.

Für den Vergleich von Umwelteffekten von Fahrzeugen ist neben dem Fahrbetrieb auch die Betrachtung der Fahrzeug- und Energieproduktion erforderlich. Diese wird regelmäßig vom Österreichischen Umweltbundesamt im Auftrag des BMK mittels Ökobilanzierung untersucht. Die aktuelle Version der „Ökobilanz von Personenkraftwagen - Bewertung alternativer Antriebskonzepte hinsichtlich CO₂-Reduktionspotential und Energieeinsparung“ wurde im April dieses Jahres veröffentlicht. Demnach ergibt 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 THG-Emissionen. Ähnlich gut schneiden Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoff (FCEV) ab, allerdings weisen diese Fahrzeuge eine wesentlich schlechtere Energieeffizienz als BEV auf.

Abbildung 1: Treibhausgasemissionen je Fahrzeugkilometer in der Kompaktklasse II.



E-Fuels können zwar klimaneutral aus erneuerbaren Energien eingesetzt werden, für die Herstellung der e-Fuels, mit 100 % Strom aus erneuerbaren Energiequellen und CO₂ aus der Umgebungsluft, ist der kumulierte Energieaufwand aber je nach Fahrzeugsegment um den Faktor 9 bis 12 höher als bei rein elektrischen PKW. Der Anspruch hoher Effizienz im Umgang mit erneuerbarer Energie wird aus unserer Sicht den breiten Einsatz von strombasierten flüssigen synthetischen Kraftstoffen im Segment der PKW limitieren. Daher sollte der Einsatz von e-Fuels auf jene Verkehrsmodi und Fahrzeugkategorien fokussiert werden, wo batterieelektrische Antriebe oder brennstoffzellenbasierte Systeme in ihrem Einsatz beschränkt sind, z.B. im Flugverkehr.

Siehe dazu die aktuelle Ökobilanz des Umweltbundesamtes:

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

Zu den Fragen 18 bis 20:

- *Kann Ihrerseits ausgeschlossen werden, dass die Herstellung der Akkus und der Betrieb der E-Fahrzeuge keine nachhaltigen Schäden der Umwelt verursachen?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Ökobilanz zu alternativen PKW weist einen klaren Klimavorteil von E-PKW im Vergleich zu Benzin- und Dieselfahrzeugen auf. Dennoch muss auch bei dieser Antriebsart darauf geachtet werden, die negativen Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Der Betrieb von E-Fahrzeugen verursacht deutlich weniger Treibhausgasemissionen und benötigt weniger kumulierten Energieeinsatz, wenn Strom bzw. Wasserstoff zu 100% aus erneuerbaren Energien eingesetzt wird. Aus diesem Grund ist die Inanspruchnahme von Förderungen für den Ankauf von emissionsfreien Fahrzeugen im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative des BMK an den Nachweis gebunden, dass ausschließlich Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energien eingesetzt wird.

Die Europäische Kommission hat am 10. Dezember 2020 ihren Vorschlag für eine Modernisierung der EU-Rechtsvorschriften für Batterien vorgelegt mit dem Ziel, mehr Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus von Batterien zu etablieren. Neben verbindlichen Anforderungen für alle Batterien, die in der EU in Verkehr gebracht werden, sorgt der Vorschlag für eine Batterienverordnung auch für die Entwicklung einer nachhaltigeren und wettbewerbsfähigeren EU-Batterieindustrie und forciert die verantwortungsvolle Ressourcenbeschaffung sowie die Einführung eines Mindestgehalts an recyceltem Material (inkl. Kobalt, Nickel und Lithium) und eines kleineren CO₂-Fußabdrucks.

Gemäß dem Vorschlag sollen daher Wirtschaftsakteur:innen, die eine Batterie (wiederaufladbare Industriebatterien und Traktionsbatterien mit internem Speicher mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh) auf dem EU-Markt in Verkehr bringen, hinsichtlich einer verantwortungsvollen Ressourcenbeschaffung verpflichtet werden, Vorkehrungen zur Erfüllung einer risikobasierten Sorgfaltspflicht in der Lieferkette (insb. für Kobalt, Nickel und Lithium) zu treffen. Die Einführung einer risikobasierten Strategie zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht in ihrer Lieferkettenstrategie soll auf international anerkannten Grundsätzen der Sorgfaltspflicht beruhen (welche nicht nur den OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten umfassen) und auf den spezifischen Kontext und die Umstände der einzelnen Wirtschaftsakteur:innen zugeschnitten sein. Zudem sollen die Vorkehrungen der Wirtschaftsakteur:innen zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht in der Lieferkette einer unabhängigen Überprüfung durch eine notifizierte Stelle unterzogen werden, deren Berichte den Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedsstaaten auf Verlangen vorgelegt werden sollen.

Zu Frage 21:

- *Wie hoch ist der Verkaufsanteil der E-Fahrzeuge aufgeteilt auf Firmen- und Privatkunden in Österreich?*

Nach Angaben der Statistik Austria lag der Anteil an privaten Fahrzeughalter:innen bei den von Jänner bis Juni 2021 neu zugelassenen Elektro-PKW bei 16,0% (2020: 22,4%; 2019: 21,4%), 84,0% entfielen demnach auf betriebliche Anschaffungen.

Zu den Fragen 22 bis 24:

- *Wird Ihr Plan, wonach die Neuzulassung von Verbrennerfahrzeugen ab 2030 verboten werden soll, seitens Ihres Koalitionspartners unterstützt?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Bundesregierung hat sich im gemeinsamen Regierungsprogramm 2020-2024 eine klare Zielsetzung gegeben: „Ziel der Bundesregierung ist ein Maßnahmenbündel, 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.“

Zu Frage 25:

- *Wie hoch ist die Fördersumme, die seit Anfang des Jahres 2021 bis zur Beantwortung dieser Anfrage für den Ankauf von E-Autos bezahlt wurde?*

Zum Stichtag 5. Juli 2021 wurden im Jahr 2021 insgesamt 24.710 Anträge für die Förderung der E-Mobilität bei der Abwicklungsstelle KPC eingebracht. Das zu diesem Zeitpunkt gebundene Budget betrug € 65,7 Mio..

Leonore Gewessler, BA

