

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: 2021-0.663.996

16. November 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schnabel, Ottenschläger und weitere Abgeordnete haben am 22. September 2021 unter der **Nr. 7830/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbauziele Ladeinfrastruktur im angekündigten „Sofortprogramm erneuerbare Energie in der Mobilität“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann ist mit der Veröffentlichung des „Sofortprogramms erneuerbare Energie in der Mobilität“ in diesem Jahr zu rechnen?*
 - a. *Welche Akteure und Stakeholder sind beim Erstellen des Dokuments eingebunden?*
 - b. *Welche Expertinnen und Experten werden beim Erstellen des Dokuments beigezogen?*
 - c. *Sind die Länder und Gemeinden in diesem Erstellungsprozess eingebunden? Wenn nein, warum nicht?*
 - d. *Wird das Know-How der Automobilclubs in dieses Sofortprogramm einfließen?*
 - e. *Welche Standpunkte vertritt das BMK in diesem Erstellungsprozess?*

Die Veröffentlichung des „Sofortprogramms erneuerbare Energie in der Mobilität“ ist noch in diesem Jahr geplant.

Im Rahmen des Sofortprogrammes sind unterschiedliche Partizipationsformate wie beispielsweise Workshops mit den relevanten Stakeholdern im Stromsektor, dem Städte- und Gemeindebund, den Bundesländern und Expert:innen aus Interessensvertretungen wie beispielsweise den Automobilclubs geplant. Die Ergebnisse dieser Formate fließen in die Erstel-

lung des Sofortprogrammes ein, welches federführend von meinem Ressort mit Unterstützung der AustriaTech erstellt wird.

Zu Frage 2:

- *Welche Ziele verfolgt das BMK beim Ausbau der Ladeinfrastruktur?*

Die Entwicklung des elektrischen Fahrzeugbestandes und der Ausbau von öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur gehen Hand in Hand. Ausbauziele und Maßnahmen dazu werden im „Sofortprogramm erneuerbare Energie in der Mobilität“ ausgestaltet. Auch wird in der Strategie zur Verwendung alternativer Energieträger in der Mobilität der Zielpfad für den Aufbau der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur alternativer Energieträger weiter konkretisiert. Die Grundlagen dafür werden unter anderem im Rahmen der im 4. Call der Ausschreibung Zero Emission Mobility („Mengengerüst und Handlungsempfehlungen für den Aufbau von Zero-Emission Infrastruktur für den straßengebundenen Verkehr“) ausgeschrieben Studie bis Ende nächsten Jahres erarbeitet.

Darüber hinaus werden im Rahmen des Fit for 55-Paketes (und hierbei insbesondere in Bezug auf die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe)¹ aktuell Mindestvorgaben für den Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur verhandelt. Der aktuelle Entwurf sieht für PKW sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge alle 60 km Ladeparks am TEN-T-Netz sowie die Bereitstellung von 1 kW öffentlicher Ladeleistung für Elektro-PKW und leichte Nutzfahrzeuge vor (0,66 kW für PHEV).

Ziel ist es, ein flächendeckendes Angebot an Ladestationen zu schaffen, um den Bedürfnissen der E-Auto-Nutzer:innen bestmöglich gerecht zu werden.

Zu Frage 3:

- *Ist in jedem Bundesland mindestens ein Ladepunkt pro 10 E-Fahrzeuge vorhanden?*
- Wenn nein, welche Bundesländer sind davon betroffen?*
 - Verfolgt das BMK das Ziel, dass es in jedem Bundesland mindestens einen Ladepunkt pro 10 E-Fahrzeuge geben soll?*

In Summe gab es mit Juni 2021 7.270 Normalladepunkte (NLP) und 1.373 Schnellladepunkte (SLP). Zu diesem Zeitpunkt kommen in Österreich auf einen NLP rund elf E-PKW (BEV und PHEV), und auf einen SLP rund 60. Insgesamt gibt es 8.643 Ladepunkte in Österreich; somit stellt sich ein Verhältnis von einem Ladepunkt pro zehn E-PKW ein. Aufgeschlüsselt nach Bundesländern reichte die Anzahl an BEV-Fahrzeugen pro verfügbaren Ladepunkt im Jahr 2020 von 3,95 bis 10,67.

¹

https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf

▼ Öffentliche Ladepunkte in Österreich 2020 ²

6.660 Normalladepunkte (≤22 kWh)

1.299 Schnellladepunkte (>22 kWh)

BEV-Bestand pro verfügbare
Ladepunkte im Bundesland

3,95  10,67

Ladepunkte Österreich Gesamt: 7.959

BEV+PHEV pro Ladepunkt: 8

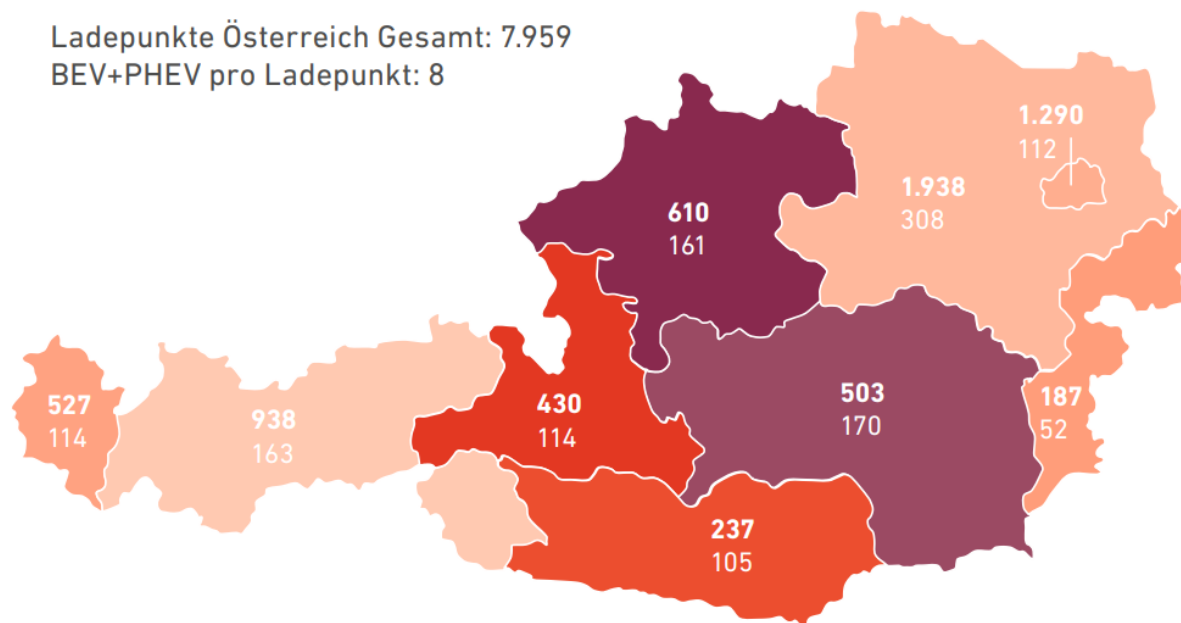


Abbildung 1 - Öffentliche Ladepunkte in Österreich 2020

Während die aktuellen Zielsetzungen nach den Vorgaben der Europäischen Kommission auf dem erwähnten Verhältnis 1:10 basieren, werden im aktuellen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowohl distanz-, als auch leistungs-basierte Mindestziele diskutiert.

Im Schnitt sind bereits jetzt entlang der Autobahnen und Schnellstraßen alle 80 Kilometer E-Ladestationen vorhanden. Aktuell stehen an 31 Raststationen Ladestationen mit Ladeleistungen bis zu 350 kW für Elektro-Autos zur Verfügung².

Näheres zur zukünftigen Entwicklung siehe Frage 2.

Zu Frage 4:

- *Wird Österreich in den kommenden Jahren das Ziel der Europäischen Kommission – ein Ladepunkt pro 10 E-Fahrzeuge – erreichen können?*

Wir gehen davon aus, dass auch zukünftig eine adäquate Anzahl an öffentlicher sowie privater Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zur Verfügung steht. Um dies zu bewerkstelligen, be-

² <https://www.asfinag.at/parken-rasten/e-ladestationen/>

darf es allerdings einer Vielzahl an Maßnahmen, die unter anderem im Rahmen des „Sofortprogramms erneuerbare Energie in der Mobilität“ erarbeitet werden.

Das Ziel von einem Ladepunkt pro 10 E-Fahrzeugen ist derzeit erreicht. Zukünftig wird dieses Verhältnis nicht der einzige Gradmesser sein. Denn gerade das Vorzeigeland Norwegen hat insgesamt ein deutlich schlechteres Verhältnis von 1:20. Das ist dem Umstand geschuldet, dass zwar in absoluten Zahlen wesentlich mehr Infrastruktur besteht, diese gleichzeitig aber auch durch wesentlich mehr E-Fahrzeuge deutlich besser ausgelastet ist.

Näheres zur zukünftigen Entwicklung siehe Frage 2.

Zu Frage 5:

- *Werden die E-Auto-Pendlerströme bei der Planung eines dichteren Ladeinfrastrukturnetzes in den urbanen Regionen berücksichtigt?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Soll es in den Regionen mit einem hohen täglichen Pendlerzuzug eine höhere Dichte an Ladepunkten geben?*
 - c. *Wenn ja, welche Maßnahmen werden diesbezüglich gesetzt?*
 - d. *Wenn ja, finden dazu Gespräche mit den Bundesländern und Gemeinden statt?*
 - e. *Welchen Richtwert strebt das BMK im urbanen Raum an Ladepunkten im Verhältnis zu den E-Fahrzeugen an?*

Das aktuelle Fördersystem bietet Angebote sowohl für private, als auch für betriebliche oder öffentliche Ladepunkte mit unterschiedlichen Ladeleistungen an. Eine Unterscheidung aufgrund urbaner oder ruraler Lage wird aktuell nicht vorgenommen. So können beispielsweise Unternehmen ihren Angestellten Lademöglichkeiten am Firmenparkplatz bieten oder Ladepunktbetreiber:innen an stark frequentierten Knotenpunkten öffentliche Ladepunkte zur Verfügung stellen.

Im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive werden Teile der Investitionskosten in Form einer Pauschale gefördert. Da der restliche Anteil der Investitionskosten und die Betriebskosten zur Gänze von den Fördernehmer:innen getragen werden müssen, liegt es in deren Interesse, eine möglichst hohe Auslastung zu erreichen und somit auch in Regionen mit einem hohen täglichen Pendler:innenzuzug eine höhere Dichte an Ladepunkten zu errichten.

Näheres zur zukünftigen Entwicklung siehe Frage 2.

Zu Frage 6:

- *Gibt es von Seiten des BMK und Pläne Maßnahmen zur Errichtung zusätzlicher Schnellladestationen an Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*

Das Autobahnen- und Schnellstraßennetz wird auch zukünftig eine gewichtige Rolle beim Ladeinfrastrukturaufbau einnehmen. Im Rahmen des angesprochenen Sofortprogramms werden die Ausbauziele auch auf dem hochrangigen Straßennetz stetig konkretisiert werden.

Näheres zur zukünftigen Entwicklung siehe Frage 2.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Wie hoch soll die Dichte von Schnellladestationen in Österreich bis 2025 sein?*
 - a. *Welche konkreten Annahmen sind Grundlage dieser Berechnung?*
- *Wird es von Seiten des BMK ein Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur in naher Zukunft geben?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, soll es mit den unterschiedlichen Akteuren – Automobilclubs, Länder und Gemeinden, Stromanbieter und Netzbetreibern – ein Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur erstellt werden?*
 - c. *Wenn ja, finden derzeit Gespräche mit den Stromanbietern und Netzbetreibern bezüglich der Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur statt?*

Näheres zur zukünftigen Entwicklung siehe Frage 2. Es finden zusätzlich auf verschiedenen Ebenen in meinem Ressort Gespräche und ein Austausch mit Stromanbieter:innen, Netzbetreiber:innen und Ladestellenbetreiber:innen zum Thema Ladestationen statt.

Zu Frage 9:

- *Gab es in den vergangenen Wochen Fortschritte bei der Ausarbeitung eines neuen Bezahlsystems auf kWh-Abrechnung?*

Die Umsetzungsverantwortung eines Bezahlsystems auf kWh-Abrechnung liegt beim Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. Mein Ressort befürwortet eine transparente und faire Verrechnung von Ladestrom auch nach kWh.

Wir haben in diesem Sinne bereits Vorgaben in den Förderprogrammen für öffentliche Ladeinfrastruktur vorgesehen, welche unter anderem hardwareseitig für die Verrechnung nach kWh vorbereitet sein muss³.

Zu Frage 10:

- *Finden derzeit Abstimmungsgespräche bezüglich der Umstellung auf kWh-Abrechnung statt?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, mit welchen Akteuren wird über die Umstellung des Bezahlsystems auf kWh-Abrechnung gesprochen?*

Die Umsetzungsverantwortung eines Bezahlsystems auf kWh-Abrechnung liegt beim Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. Mein Ressort befürwortet eine transparente und faire Verrechnung von Ladestrom auch nach kWh.

Mein Ressort steht zu diesem Thema sowohl auf politischer als auch fachlicher Ebene im ständigen Austausch mit dem für preis- und wettbewerbsrechtliche Fragen zuständigen Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. Ebenfalls sind wir zu dieser Thematik im Austausch mit allen relevanten Interessensvertretungen.

³ <https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/foerderungsaktion-e-ladeinfrastruktur/navigator/fahrzeuge/e-ladeinfrastruktur-2021.html>

Weitere Gespräche zu diesem Thema werden auch im Rahmen des „Sofortprogrammes erneuerbare Energie in der Mobilität“ geführt (siehe dazu Punkt 2).

Zu Frage 11:

- *Sind noch weitere Schritte zur Vereinfachung der Nutzung und der Übersichtlichkeit der Ladepunkte in Österreich geplant?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, welche Schritte sind von Seiten des BMK geplant?*

Zur Verbesserung der E-Mobilität aus Perspektive des Verbraucher:innenschutzes ist neben dem Ausbau des Ladestellenverzeichnisses ein speziell auf die Vergleichbarkeit der Preise abstellendes Projekt in Planung. Diese beiden Projekte sollen bereits im ersten Halbjahr 2022 wesentliche Verbesserungen in Bezug auf die online abrufbaren Informationen zu einzelnen Ladestellen und die Transparenz von Ladepreisen bringen.

Leonore Gewessler, BA

