

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: 2021-0.817.162

. Jänner 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Herr und weitere Abgeordnete haben am 19. November 2021 unter der **Nr. 8737/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verwirrspiel um Österreichs Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 6:

- *Ist das Ziel spätestens ab 2030 bei den PKW-Neuzulassung 100% Emissionsfreie Fahrzeuge zu erreichen, weiterhin gültig?*
 - a. *Wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden?*
 - b. *Wenn ja, wird zur Erreichung dieses Ziels die Neuzulassung von PKWs mit Verbrennungsmotor ab 2030 verboten?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*
 - d. *Wie hoch ist der Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen für die Jahre 2019, 2020, 2021?*
 - e. *Wie wird die Entwicklung bei diesen Fahrzeugen für die kommenden fünf Jahre abgeschätzt?*
 - f. *Gab es zu diesem Ziel einen Beschluss der Bundesregierung? Wann?*
- *Wenn Sie zur Erreichung der oben angeführten Ziele keine Verbote der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vorsehen, wie soll sonst sichergestellt werden, dass 100% der Neuzulassungen emissionsfrei sind?*

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) hat am 16. Juli 2021 den „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“¹ als neuen Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor vorgestellt.

Darin ist festgehalten, dass zur Erreichung des im Regierungsprogramm verankerten Ziels der Klimaneutralität 2040, der Fahrzeugbestand rechtzeitig auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden muss. Darüber hinaus ist im Regierungsprogramm verankert, dass es Ziel der Bundesregierung ist, ein Maßnahmenbündel zu schnüren, 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.

Für die Fahrzeugkategorie der PKW ist im Mobilitätsmasterplan 2030 deshalb das Ziel des Regierungsprogramms konkretisiert worden: Bis spätestens ab 2030 sollen 100 Prozent aller Neuzulassungen emissionsfrei sein. Im Falle einer konsequenten weiteren Reduktion der CO₂-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene ist auch ein Vorziehen dieses Ziels möglich.

Zur Erreichung dieses Ziels sind optimierte Rahmenbedingungen und unterstützende Maßnahmen erforderlich:

Ausweitung des Angebots emissionsfreier Fahrzeuge:

Damit die Fahrzeughersteller sukzessive die Produktion auf emissionsfreie Fahrzeuge umstellen und gleichzeitig Planungssicherheit für die Branche sichergestellt ist, sind klare Zielvorgaben erforderlich. Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für ambitionierte CO₂-Reduktionsziele bei den Verhandlungen im Europäischen Rat zu den CO₂-Zielen für Hersteller von PKW und leichten Nutzfahrzeugen (EU 2019/631) im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets ein. Die Europäische Kommission hat dazu am 14. Juli 2021 einen Vorschlag präsentiert, der ein de facto-Verkaufsende von neuen Benzin- und Diesel-PKW sowie leichten Nutzfahrzeugen in der EU für 2035 vorsieht.

Ausbau der Ladeinfrastruktur:

Im Gleichklang mit dem Hochlauf der Elektrofahrzeuge muss auch die Ladeinfrastruktur in Österreich ausgebaut werden. Im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative stellt mein Ressort dazu umfangreiche Förderungen für die Anschaffung von Ladestationen – sowohl für Private als auch für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine zur Verfügung.²

Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für ambitionierte Ausbauziele der europäischen Ladeinfrastruktur bei den Verhandlungen im Europäischen Rat zu der Verordnung zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (EU 2014/94) im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets ein.

Um die Errichtung von Ladestationen im Wohnungseigentum zu erleichtern (*Right to Plug*) wurde am 16.12.2021 die Novelle des Wohnungseigentumsgesetzes im Nationalrat beschlossen. Damit wird die Errichtung von E-Ladestellen im Wohnbau deutlich vereinfacht, da nicht mehr wie bisher die aktive Zustimmung aller Miteigentümer:innen erforderlich ist.

Künftig müssen Antragsteller:innen zur Errichtung einer Ladestation die Miteigentümer:innen über das geplante Projekt informieren, wenn die Miteigentümer:innen in Folge nicht aktiv Einspruch gegen das Vorhaben erheben, gilt dies als Zustimmung.

¹ <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan.html>

² https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/foerderungen/e-mobilitaet2021.html

Ankaufförderung für emissionsfreie Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur:

2021 stellte mein Ressort insgesamt rund 115 Millionen Euro für die Förderung der Elektromobilität zur Verfügung, teilweise unterstützt durch den Aufbau- und Resilienzplan der Europäischen Union. Diese wird dabei in weiten Teilen im Rahmen einer Public Private Partnership meines Ministeriums mit den Automobilimporteuren, den Zweiradimporteuren und dem Sportfachhandel umgesetzt.³

Mehrere Bundesländer beteiligen sich darüber hinaus durch Anschlussförderungen. Die E-Mobilitätsinitiative des BMK umfasst die Anschaffung von E-Fahrzeugen, die mit 100 % Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Das Förderangebot richtet sich an Privatpersonen, Betriebe und Kommunen.

Die Erreichung der formulierten Ziele wird durch die Schaffung optimierter Rahmenbedingungen, rechtlicher Regelungen und entsprechender Anreize auf europäischer und österreichischer Ebene erfolgen.

Den Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen für die Jahre 2019, 2020 und 2021 entnehmen Sie bitte aus nachstehender Tabelle:

		2019	2020	2021
PKW	<i>Elektro</i>	9242	15972	33366
	<i>Wasserstofffahrzeuge</i>	19	14	14
	Emissionsfreie Fzg.	9261	15986	33380
	Fzg. Insgesamt	329363	248740	239803
	Anteil Emissionsfrei	2,81%	6,43%	13,92%

Neben nachfrageseitigen Maßnahmen wie Ankaufförderungen und steuerlichen Anreizen ist die künftige Entwicklung sehr stark von dem Angebot der Fahrzeughersteller hinsichtlich emissionsfreier Fahrzeuge und die Bereitstellung entsprechender Stückzahlen für den österreichischen Markt abhängig. Wie aus dem CO₂-Monitoring für Neufahrzeuge⁴ ersichtlich ist, richten sich die Fahrzeughersteller dabei sehr stark nach den CO₂-Zielvorgaben auf europäischer Ebene in Form der EU Verordnung 2019/631. Die VO und auch der aktuelle Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der VO sieht erneut eine deutlich höhere Ambition für die Herstellerziele für 2025 vor. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neuen PKW und leichten Nutzfahrzeugen müssen dann künftig um 15% (gegenüber 2021) reduziert werden.

Auf dieser Basis und der dynamischen Marktentwicklung der letzten Monate (20% Anteil an den PKW-Neuzulassungen von vollelektrischen PKW im Monat November 2021) erscheint eine Steigerung auf über 50 Prozent in den nächsten fünf Jahren bei konsequenter Fortsetzung der Maßnahmen als realistisch. Vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaziele im Verkehr ist diese Entwicklung auch erforderlich.

³ https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/foerderungen/e-mobilitaet2021.html

⁴ https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/co2_monitoring/pkw.html sowie https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/co2_monitoring/lnf.html

Die Grundlage für die Zielsetzung im Mobilitätsmasterplan 2030 bildet das Regierungsprogramm, in dem dazu im Punkt Dekarbonisierung des Straßenverkehrs festgehalten ist:

- 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.
- Konsequenter Einsatz der Bundesregierung auf EU-Ebene für die seitens der Europäischen Kommission mit dem Green Deal angestrebte Neuverhandlung der Flotten-Emissionsvorgaben, um ab 2025 den Weg hin zu emissionsfreier Mobilität zu ebnen.

Der Mobilitätsmasterplan 2030 konkretisiert daher diesen Auftrag des Regierungsprogramms auf Basis der Erkenntnis, dass der zur Erreichung der Pariser Klimaziele notwendige Zeitpunkt spätestens das Jahr 2030 ist. Auch im aktuellen Regierungsprogramm der neuen deutschen Bundesregierung wurde ein ähnlich lautendes Ziel formuliert, nämlich bis 2030 15 Millionen vollelektrische PKW auf die Straße zu bringen. Diese Zielsetzung in Deutschland ist im Hinblick auf das Ambitionsniveau mit den Zielen des Mobilitätsmasterplans 2030 vergleichbar.

Zu den Fragen 2 und 6:

- *Ist das Ziel 100% emissionsfreie Neuzulassungen bei leichten Nutzfahrzeugen und schweren Nutzfahrzeugen unter 18 Tonnen bis 2030 zu erreichen, weiterhin gültig?*
 - a. *Wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden?*
 - b. *Wenn ja, wird zur Erreichung dieses Ziels die Neuzulassung von leichten Nutzfahrzeugen und schweren Nutzfahrzeugen unter 18 Tonnen mit Verbrennungsmotor ab 2030 verboten?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*
 - d. *Wie hoch ist der Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen für die Jahre 2019, 2020, 2021?*
 - e. *Wie wird die Entwicklung bei diesen Fahrzeugen für die kommenden fünf Jahre abgeschätzt?*
 - f. *Gab es zu diesem Ziel einen Beschluss der Bundesregierung? Wann?*
- *Wenn Sie zur Erreichung der oben angeführten Ziele keine Verbote der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vorsehen, wie soll sonst sichergestellt werden, dass 100% der Neuzulassungen emissionsfrei sind?*

Für die Fahrzeugkategorie der schweren Nutzfahrzeuge unter 18 Tonnen ist im Mobilitätsmasterplan 2030 festgehalten, dass ab 2030 100 Prozent aller Neuzulassungen emissionsfrei sein sollen. Zur Erreichung dieses Ziels sind optimierte Rahmenbedingungen und unterstützende Maßnahmen erforderlich:

Ankaufförderung für emissionsfreie Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur:

Im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2021 wird die Anschaffung von emissionsfreien LKW und Bussen sowie die dafür erforderliche Lade- oder Wasserstoffinfrastruktur seitens meines Ressorts gefördert. Für 2022 ist eine Ausweitung dieses Förderschwerpunkts geplant. Die Bundesregierung hat dazu Mittel aus der Recovery and Resilience Facility (RRF) der Europäischen Union beantragt und zugesprochen bekommen.

Mit der Recovery and Resilience Facility der Europäischen Union mit einem Volumen von 672,5 Mrd. Euro sollen die Auswirkungen der COVID19-Pandemie auf Wirtschaft und Gesellschaft in den kommenden Jahren abgefedert werden. Ein inhaltlicher Schwerpunkt des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020-2026 liegt dabei auf den neuen Förderprogrammen „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ (EBIN) sowie „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“ (ENIN), die Unternehmen bei der Flottenumstellung auf nicht-fossil betriebene Busse und Nutzfahrzeuge sowie bei der Errichtung der erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur unterstützt.

Die Förderprogramme werden zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Ressourcenschonung beitragen. Gleichzeitig werden weitere maßgebliche Umwelteffekte im Bereich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes erreicht. Die Planung und der Aufbau der zugehörigen Infrastruktur wirken sich dabei positiv auf die Beschäftigung aus.

EU VO zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (EU 2014/94)

Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für ambitionierte Ausbauziele der europäischen Ladeinfrastruktur bei den Verhandlungen im Europäischen Rat zu der Verordnung zum Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (EU 2014/94) im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets ein.

Mautrabatt für emissionsfreie Nutzfahrzeuge

Mit 1. September 2021 wurde der Rabatt auf die fahrleistungsabhängige Autobahnmaut für alle emissionsfreien Fahrzeuge, also jene mit reinem Elektro- oder mit reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb, von 50 Prozent auf 75 Prozent erhöht. Damit ist für lokal emissionsfreie LKW und Busse über 3,5 Tonnen nur mehr ein Viertel des höchsten EURO-Klassen-Tarifs zu entrichten.

Die Erreichung der formulierten Ziele wird durch die Schaffung optimierter Rahmenbedingungen, rechtlicher Regelungen und entsprechender Anreize auf europäischer und österreichischer Ebene erfolgen.

Den Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen für die Jahre 2019, 2020 und 2021 entnehmen Sie bitte aus nachstehender Tabelle:

	2019	2020	2021
LNF+SNF -			
N1 + N2			
Elektro	500	739	2377
Wasserstofffahrzeuge	0	0	0
Insgesamt	43956	36910	59200
Anteil Emissionsfrei	1,14%	2,00%	4,02%

Hinsichtlich emissionsfreier Busse sollen so bis zum zweiten Quartal 2026 mindestens 682 aller im innerösterreichischen Linienverkehr im Einsatz befindlichen Busse umgestellt und die für den Betrieb notwendigen Infrastrukturen installiert worden sein. Durch eine Umstellung

von derzeit fossil betriebenen Bussen auf emissionsfreie Antriebe, also Elektrobusse, Oberleitungsbusse oder Busse mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb und gleichzeitigem ausschließlichen Einsatz von erneuerbarer Energie, können die Emissionen drastisch gesenkt werden. Das Programm stellt einen maßgeblichen Eckpfeiler zur Erreichung der Klimaschutzziele für den Verkehrssektor in Österreich dar und soll die österreichische Verkehrswirtschaft – auch vor dem Hintergrund der verbindlichen Regelungen der Clean Vehicle Directive (CVD) – in optimaler Weise unterstützen.

Der Markt für emissionsfreie Nutzfahrzeuge ist dagegen weniger weit entwickelt als der Markt für emissionsfreie Busse. Neben nachfrageseitigen Maßnahmen wie Ankaufförderungen und steuerlichen Anreizen ist die künftige Entwicklung sehr stark von dem Angebot der Fahrzeughersteller und die Bereitstellung entsprechender Stückzahlen emissionsfreier Fahrzeuge für den österreichischen Markt abhängig. Seit 2019 gibt es erstmalig auf EU-Ebene auch CO₂-Ziele für Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen (EU VO 2019/1242). Die VO sieht ab 2025 erstmalig ein Reduktionsziel für LKW im Ausmaß von 15% gegenüber der Baseline (1. Juli 2019 bis zum 30. Juni 2020) vor. Im Rahmen des Green Deals soll diese VO an die aktuellen europäischen Klimaziele angepasst und die CO₂-Ziele verschärft werden. Die Europäische Kommission hat dazu für die zweite Jahreshälfte 2022 die Vorlage eines Verordnungsentwurfs angekündigt.

Die Hersteller selbst verkünden laufend eigene Zielsetzungen hinsichtlich des Absatzes von emissionsfreien Fahrzeugen, die zum Teil die derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen sogar übertreffen. So hat der weltgrößte Hersteller Daimler Trucks kürzlich erklärt, ein Anteil von 40-60% an emissionsfreien Fahrzeugen an den Neuzulassungen in 2030 sei für Europa realistisch. In Anbetracht der Tatsache, dass die neuen EU-Flottenvorgaben für LKW an dieser Stelle noch nicht eingepreist sind, da diese erst im 2. Halbjahr 2022 vorgestellt werden, erscheinen die Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 als ambitioniert, aber realistisch. Aus Klimaschutzsicht ist die Erreichung dieser Zielsetzungen jedenfalls notwendig.

Die Grundlage für die Zielsetzung im Mobilitätsmasterplan 2030 bildet das Regierungsprogramm, in dem u.a. folgendes zu dem Punkt Dekarbonisierung des Straßenverkehrs festgehalten ist:

- Konsequenter Einsatz der Bundesregierung auf EU-Ebene für die seitens der Europäischen Kommission mit dem Green Deal angestrebte Neuverhandlung der Flotten-Emissionsvorgaben, um ab 2025 den Weg hin zu emissionsfreier Mobilität zu ebnen.

Der Mobilitätsmasterplan 2030 konkretisiert diesen Auftrag des Regierungsprogramms auf Basis der Erkenntnis, dass der zur Erreichung der Pariser Klimaziele notwendige Zeitpunkt spätestens 2030 ist.

Zu den Fragen 3 und 6:

- *Ist das Ziel 100% emissionsfreie Neuzulassungen bei schweren Nutzfahrzeugen über 18 Tonnen bis 2035 zu erreichen, weiterhin gültig?*
 - a. *Wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden?*
 - b. *Wenn ja, wird zur Erreichung dieses Ziels die Neuzulassung von schweren Nutzfahrzeugen über 18 Tonnen mit Verbrennungsmotor ab 2035 verboten?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

- d. *Wie hoch ist der Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen für die Jahre 2019, 2020, 2021?*
- e. *Wie wird die Entwicklung bei diesen Fahrzeugen für die kommenden fünf Jahre abgeschätzt?*
- f. *Gab es zu diesem Ziel einen Beschluss der Bundesregierung? Wann?*
- *Wenn Sie zur Erreichung der oben angeführten Ziele keine Verbote der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vorsehen, wie soll sonst sichergestellt werden, dass 100% der Neuzulassungen emissionsfrei sind?*

Für die Fahrzeugkategorie der schweren Nutzfahrzeuge über 18 Tonnen ist im Mobilitätsmasterplan 2030 festgehalten, dass ab 2035 100 Prozent aller Neuzulassungen emissionsfrei sein sollen. Hinsichtlich erforderlicher Rahmenbedingungen und Maßnahmen zur Zielerreichung sehen Sie dazu meine Ausführungen zu Frage 2.

Darüber hinaus gilt, dass die Hersteller laufend eigene Zielsetzungen hinsichtlich des Absatzes von emissionsfreien Fahrzeugen verkünden, die zum Teil die derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen sogar übertreffen. So hat der weltgrößte Hersteller Daimler Trucks kürzlich erklärt, ein Anteil von 40-60% an emissionsfreien Fahrzeugen an den Neuzulassungen in 2030 sei für Europa realistisch. In Anbetracht der Tatsache, dass die neuen EU-Flottenvorgaben für LKW an dieser Stelle noch nicht eingepreist sind, da diese erst im 2. Halbjahr 2022 vorgestellt werden, erscheinen die Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030 als ambitioniert, aber machbar. Aus Klimaschutzsicht ist die Erreichung dieser Zielsetzungen jedenfalls notwendig.

Die Erreichung der formulierten Ziele wird durch die Schaffung optimierter Rahmenbedingungen, rechtlicher Regelungen und entsprechender Anreize auf europäischer und österreichischer Ebene erfolgen.

Den Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen für die Jahre 2019, 2020 und 2021 entnehmen Sie bitte aus nachstehender Tabelle:

	2019	2020	2021
SNF - N3			
(>12t)			
Elektro	2	0	2
Wasserstofffahrzeuge	0	0	0
Insgesamt	4086	3132	3361
Anteil Emissionsfrei	0,05%	0,00%	0,06%
Busse			
M2+M3			
Elektro	22	14	11
Wasserstofffahrzeuge	0	0	0
Insgesamt	1163	872	887
Anteil Emissionsfrei	1,89%	1,61%	1,24%

Zu Frage 4:

- *Ist das Ziel bei Neuzulassungen der öffentlichen Hand ab 2027 keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr anzuschaffen, weiterhin gültig? (Ausnahmen für Sonder- und Einsatzfahrzeuge sowie das Bundesheer)*
- Wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden?*
 - Wenn nein, warum nicht?*
 - Wie hoch ist der Anteil für die Jahre 2019, 2020, 2021?*
 - Wie wird die Entwicklung bei diesen Fahrzeugen für die kommenden fünf Jahre abgeschätzt?*
 - Sollten Sie keine Daten dazu haben: Wie soll die Erreichbarkeit und Erreichung des Regierungsprogramm-Punktes überprüft und sichergestellt werden?*

Der naBe-Aktionsplan ist für den Bund mit 1.7.2021 in Kraft getreten. Das Ziel, Beschaffungen für PKW und LNF entsprechend den im Kapitel 10 des naBe-Aktionsplans (www.nabe.gv.at) enthaltenen Vorgaben zu beschaffen, ist gültig und für den Bund verbindlich.

Die Öffentliche Hand steigt demnach auf E-Mobilität um. Bereits ab dem Jahr 2022 sind alle neu angeschafften Autos und Nutzfahrzeuge (M1 und N1) standardmäßig emissionsfrei. 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. Weiters ist zu prüfen, in welchem Ausmaß reine Elektrofahrzeuge oder Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeuge sowie wann Fahrzeuge mit Mischantrieb und wann fossilbetriebene Fahrzeuge, unter Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte für CO₂-Emissionen, einsetzbar sind. Zu berücksichtigen sind dabei u. a. die Einsatzdauer der Fahrzeuge und die Streckenprofile.

Die BBG setzt jedenfalls die naBe-Kriterien konsequent um. Die nachfragenden öffentlichen Einrichtungen können aus einem entsprechenden Angebot an Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotoren abrufen.

Im Betrachtungszeitraum 1.1.2019 bis 30.11.2021 wurden nachstehende Fahrzeuge für den Bund zugelassen:

Gesamtfahrzeuge: 2.349

davon:

Plug-In Hybridfahrzeuge: 60

Elektrofahrzeuge: 76

CNG Fahrzeuge: 2

Wasserstoff-Fahrzeuge: 6

Der positive Trend zur E-Mobilität lässt sich an den Bestellzahlen für 2021 klar ablesen: Zusätzlich gibt es derzeit (exkl. BMI) einen offenen Auftragsbestand von 297 Fahrzeugen per Ende November 2021, hiervon sind 123 rein elektrisch.

Es wird davon ausgegangen, dass sich diese positive Entwicklung angesichts der dynamischen Marktentwicklung, der technischen Weiterentwicklung und dem kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur fortsetzen wird. Der Anteil an fossil betriebenen Fahrzeugen wird deutlich sinken, weil diese bis 2027 nur mit Begründung und gemäß dem Entscheidungsbaum im naBe-Aktionsplan (tägliche Fahrtstrecke max. 160 km bei PKW und 80 km bei LNF, vorhandene Lademöglichkeit und Verfügbarkeit in erforderlicher Größe und Ausstattung) beschafft werden können.

Zu Frage 5:

- *Das Regierungsprogramm sieht darüber hinaus vor, ab 2025 bereits den emissionsfreien Betrieb von neuzugelassenen Taxis, Mietwagen und Carsharing-Autos. Welche Schritte wurden dafür bereits gesetzt?*
- a. *Wann soll die Anpassung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes erfolgen?*
 - b. *Wie hoch ist der Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen in den folgenden Bereichen:*
 - i. *Taxis?*
 - ii. *Mietwagen?*
 - iii. *Carsharing-Autos?*
 - c. *Sollten Sie keine Daten dazu haben: Wie soll die Erreichbarkeit und Erreichung des Regierungsprogramm-Punktes überprüft und sichergestellt werden?*

Im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive stellt mein Ressort umfangreiche Förderungen für die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur, auch für Betreiber:innen von Taxi- und Mietwagenflotten sowie auch für die Anschaffung von Car Sharing-Autos zur Verfügung. Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Förderangebote ist, dass der Strom bzw. Wasserstoff zu 100% aus erneuerbaren Energieträgern stammt.

Im Zusammenhang mit den oben genannten Förderungen wird jedenfalls davon ausgegangen, dass Taxiunternehmen ein großes Interesse daran haben werden, ab dem Jahr 2025 ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge neu anzuschaffen.

Der Anteil an emissionsfreien Neuzulassungen in folgenden Bereichen sind:

Taxis: Von Jänner bis November 2021 wurden 783 PKW der Kategorie 25 „zur Verwendung im Rahmen des Taxigewerbes (ab 03/2005)“ neu zugelassen. Das entspricht einem Anteil von 7,4 % (Quelle: Statistik Austria).

Mietwagen: Von Jänner bis November 2021 wurden 124 PKW der Kategorie 22 „Vermietung ohne Lenker“ und Kategorie 29 „entgeltliche Personenbeförderung Ausflugs/Stadtrundfahrten/Mietwagen/Gästewagen neu zugelassen. Das entspricht einem Anteil von 11,8 % (Quelle: Statistik Austria).

Carsharing-Autos: Dazu gibt es keine spezifische Kategorie in der Neuzulassungs-Datenbank der Statistik Austria. Die Eignung emissionsfreier Fahrzeuge für den Carsharing-Betrieb wurde allerdings schon in einer Reihe von Projekten demonstriert, z.B.:

Projekt „e-taxi 2.0“:

<https://www.klimafonds.gv.at/themen/mobilitaetswende/serviceseiten/zem/zem-implementation-etaxi-2-0-dekarbonisierung-der-taxiflotten-in-wien-und-graz/>

Gemeinsam mit der Stadt Wien, der Stadt Graz, ÖAMTC, Hyundai und weiteren Kooperationen wird das dreijährige e-taxi 2.0-Projekt den Umstieg für die Wiener und Grazer Taxiflotten bis Mitte 2024 durch Lademöglichkeiten am Taxistandplatz und attraktive Taxipakete aktiv unterstützen. Das Projekt „e-taxi 2.0“ wird vom Klimafonds Österreich gefördert.

Initiative „Carsharing Österreich“

<https://www.carsharing-oesterreich.at/>

Unter dem Namen „Carsharing Österreich“ haben sich zum 1. Juli Elektro-Carsharing-Betriebe mit 90 Verleih-Standorten zu einem überregionalen Netzwerk zusammengeschlossen. Sie bieten ihre E-Flotten nun zu einem einheitlichen Tarif an.

Carsharing Österreich setzt sich derzeit aus 13 Carsharing-Betrieben mit mehr als 1.000 Mitgliedern zusammen, die mehrheitlich in ländlichen Räumen das Teilen von Fahrzeugen anbieten.

Carsharing Österreich wurde am 24.09.2021 von mir mit dem 30. VCÖ Mobilitätspreis ausgezeichnet – sowohl als Categoriesieger als auch als Gesamtsieger.

Zu Frage 7:

- *Wenn Sie Verbote vorsehen, ab wann sollen diese gelten?*
 - a. *Für PKWs?*
 - b. *Für LNFs?*
 - c. *Für SNFs unter 18 Tonnen?*
 - d. *Für SNFs über 18 Tonnen?*

Die Erreichung der formulierten Ziele wird durch die Schaffung optimierter Rahmenbedingungen, rechtlicher Regelungen und entsprechender Anreize auf europäischer und österreichischer Ebene erfolgen.

Zu den Fragen 8 bis 10:

- *Bekannt sich die österreichische Bundesregierung zur Deklaration bis 2035 aus dem Verbrennungsmotor auszusteigen?*
- *Wurde das Unterzeichnen der Deklaration zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor innerhalb der Regierung abgestimmt?*
 - a. *Wenn ja, wann fand diese Abstimmung statt?*
 - b. *Wenn ja, von und mit wem fand diese Abstimmung statt?*
 - c. *Wenn ja, in welchem Rahmen fand diese Abstimmung statt?*
 - d. *Wenn ja, gibt es dazu schriftliche Unterlagen?*
 - e. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde Staatssekretär Brunner vorab darüber informiert, dass Österreich die Deklaration unterzeichnen wird?*
 - a. *Wenn ja, wann?*
 - b. *Wenn ja, durch wen?*
 - c. *Wenn ja, gibt es dazu schriftliche Unterlagen?*
 - d. *Wenn ja, weshalb spricht er dann von „privater politischer Äußerung“?*
 - e. *Wenn nein, warum nicht?*

In der “COP26 declaration on accelerating the transition to 100% zero emission cars and vans” ist dazu u.a. folgendes festgehalten:

“Together, we will work towards all sales of new cars and vans being zero emission globally by 2040, and by no later than 2035 in leading markets.”

Die Österreichische Bundesregierung hat sich mit dem Regierungsprogramm das Ziel gesetzt, bereits im Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Das bedeutet, dass auch der Verkehrssektor bis 2040 schrittweise dekarbonisiert werden und damit ohne fossile Kraftstoffe auskommen muss. Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu ein Umstieg auf emissionsfreie An-

triebe, insb. Elektrofahrzeuge bzw. Wasserstoff-/Brennstoffzellenfahrzeuge erforderlich. Die Deklaration wurde u.a. von folgenden Unterstützern unterzeichnet:

Staaten: Aserbaidschan, Belgien, Kanada, Cape Verde, Chile, Kroatien, Zypern, Dänemark, El Salvador, Finnland, Island, Irland, Israel, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Neuseeland, Norwegen, Polen, Slowenien, Schweden, Vereinigtes Königreich, Uruguay
Hersteller: Avera Electric Vehicles, BYD Auto, Etrio Automobiles Private Limited, Ford Motor Company, Gayam Motor Works, General Motors, Jaguar Land Rover, Mercedes-Benz, MOBI, Quantum Motors, Volvo Cars

Innerhalb der Bundesregierung wurde die Teilnahme Österreichs an der genannten Deklaration zwischen den politischen Büros meines Ressorts, des BMDW und des BKA selbstverständlich abgestimmt.

Zu Frage 11:

- *Wie soll der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis 2030 erfolgen?*
 - a. *Gibt es dazu bereits eine Strategie der Bundesregierung?*
 - b. *Wenn ja, wie lautet diese und wann wurde diese beschlossen?*
 - c. *Wenn nein, bis wann werden Sie eine solche Strategie vorlegen?*
 - d. *Wer ist innerhalb Ihres Ministeriums für die Erarbeitung einer solchen Strategie zuständig?*
 - e. *Wen werden Sie in die Erarbeitung einer solchen Strategie einbinden?*
 - f. *Wird Staatssekretär Brunner in die Erarbeitung dieser Strategie eingebunden werden?*

Die aktuell wesentlichen Zielvorgaben aus dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, wurden bereits bei der Beantwortung der vorangegangenen Fragen beschrieben. Die Erarbeitung in meinem Ressort erfolgte unter Leitung der Sektion II Mobilität.

Für die Erreichung der Klimaneutralität 2040 bedarf es einer Reihe von Maßnahmen und Initiativen sowohl auf europäischer als auch österreichischer Ebene. Auf europäischer Ebene sind insbesondere die CO₂-Flottenstandards für leichte und schwere Fahrzeuge zu nennen, als auch die Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Die Bundesregierung setzt sich bei den Verhandlungen bei allen diesen Dossiers für ambitionierte Zielsetzungen ein. Die Abstimmung in Österreich erfolgt in bewährter Weise mit verschiedenen Ministerien auf Bundesebene, als auch in Konsultation mit Sozialpartnern und weiteren Anspruchsgruppen.

Auf nationaler Ebene ist im Herbst 2021 ein umfangreicher Stakeholder-Prozess zur Erarbeitung des „Sofortprogramms Erneuerbare Energie im Verkehr“ absolviert worden. Ziel dieses Sofortprogramms ist es, die nächsten konkreten Schritte zu definieren und umzusetzen. Darauf aufbauend wird eine Neuauflage eines nationalen Strategierahmens gemäß derzeit in Verhandlung stehender Verordnung über den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorbereitet. Dieser wird –nach heutigem Verhandlungsstand – Ende 2023 vorliegen. Auch hier wird ein umfangreicher Beteiligungsprozess vorgesehen werden.

Zu Frage 12:

- *Sind Sie bezüglich Ausstieges aus dem Verbrennungsmotor und den Folgen für den Beschäftigungsstandort mit Ministerin Schramböck in Kontakt?*
- Gibt es Treffen, um notwendige Schritte zu besprechen?*
 - Wie viele solcher Treffen fanden seit Regierungsantritt statt?*
 - Wie ist der weitere Fahrplan?*

Mein Ressort ist auf Fach- und Kabinettsebene in kontinuierlichem Austausch mit dem BMDW.

Die 2021 veröffentlichte Studie im Auftrag des Klimafonds „E-MAPP 2“⁵, erarbeitet von der Fraunhofer Austria Research GmbH, der TU Wien und der Smart Mobility Power GmbH, bestätigt, dass die E-Mobilität ein absoluter Job- & Wirtschaftsmotor für Österreich ist: Bis 2030 könnten allein in der Automobilbranche über 7000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen und ein Zuwachs von 20% bei der Wertschöpfung erreicht werden. Dazu kommen weitere positive wirtschaftliche Effekte durch die Produktion, Errichtung und den Betrieb von E-Ladestationen.

Allerdings ist diese Entwicklung kein Selbstläufer. Nur durch konsequente Investitionen in Forschung und Entwicklung, in die Ausbildung entsprechender Fachkräfte und vor allem rasches Handeln der betroffenen Unternehmen in Richtung E-Mobilität kann dieses Potential auch genutzt werden. Dazu wurde, wie im Mobilitätsmasterplan 2030 angekündigt, im Dezember 2021 die Austrian Automotive Transformation Plattform (AATP)⁶ ins Leben rufen, die in einem Expert:innenkreis aus der (Auto-)Mobilitätswirtschaft, der Elektrotechnikbranche, den Gewerkschaften und der Wissenschaft diese Potentiale gemeinsam heben soll. In dieser Plattform wird in den nächsten vier Jahren gemeinsam an Lösungen gearbeitet. Mein Ressort und das BMDW arbeiten hier eng zusammen.

Bezüglich der Verhandlungen zu den CO₂-Zielvorgaben für Hersteller von PKW und leichten Nutzfahrzeugen ist im Vorschlag der Kommission ein de facto-Verkaufsende für Benzin- und Dieselfahrzeuge ab 2035 vorgesehen. Dazu findet im Rahmen der interministeriellen Koordination ebenfalls ein regelmäßiger Austausch zwischen meinem Ministerium und dem BMDW statt.

Leonore Gewessler, BA

⁵ <https://www.klimafonds.gv.at/press/e-mapp2/>

⁶ <https://www.klimafonds.gv.at/event/on-the-road-to-zero-emission-mobility-neue-plattform-sichert-zukunft-der-automotive-branche-in-oesterreich/>

