

Anfrage

der Abgeordneten Mag. Ruth Becher,
Genossinnen und Genossen
an den Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort
betreffend „Umweltschonendes Fahren mit CNG zunehmend unwirtschaftlich“

Vor allem als sogenannte „Brückentechnologie“ auf dem Übergang zum Elektroantrieb wird Compressed Natural Gas (CNG) propagiert. Erdgas für den Antrieb von Fahrzeugen ist vor allem in Ballungszentren von Vorteil. Die Luftschadstoffe sind erheblich geringer als bei Benzin oder Diesel. Vor allem Stickoxyde und Feinstaubbelastungen können durch die Substitution von konventionell betriebenen Fahrzeugen reduziert werden. Im Vergleich zu anderen konventionellen Antriebsformen weist Erdgas die geringsten direkten Treibhausgas-Emissionen auf. Anstatt Gas aus fossiler Quelle können die Fahrzeuge perspektivisch auch mit Biogas verwendet werden. Durch den Einsatz von 100 Prozent Biogas im Verkehrssektor könnten die gesamten Treibhausgas-Emissionen eines Fahrzeugs um bis zu 97 Prozent gesenkt werden.

Während Rohöl zuletzt massiv billiger geworden ist (diverse Medien kolportierten, dass die Erdölproduzenten zum Teil für die Abnahme von Rohöl perspektivisch sogar bezahlen müssten, um es überhaupt auf dem Markt loszuschlagen) ist die Auswirkungen auf die Preise an der Tankstelle zumindest nicht proportional gegeben. Gründe dafür liegen u.a. in der Mineralölsteuer, die als Pauschalbetrag pro Liter (also umsatzunabhängig) abzuführen ist, während CNG von dieser Steuer nicht betroffen ist. Daher galt CNG nicht nur als umweltschonende, sondern auch als ökonomisch sinnvolle Alternative. So wiesen die durchschnittlichen Tankstellenpreise im Jahr 2019 ein Preisgefüge aus, in dem Super-Benzin etwa 30 Cent und Diesel über zehn Cent pro Liter teurer als ein Kilo CNG waren.

Heute, im Jahr 2020 sieht die Situation ganz anders aus, wie ein stichprobenartiger Blick in den Spritpreisrechner der e-Control am 16. April 2020, 10.15 Uhr offenbart: Im flächengrößten Bezirk Wiens, der Donaustadt notiert CNG einheitlich mit 1,089 Euro/kg, während Diesel und Benzin bei vielen Tankstellen bereits um unter einem Euro pro Liter zu bekommen sind. Das Preisgefüge hat sich also zum Nachteil für den umweltschonenderen Treibstoff CNG umgekehrt. Da aufgrund der konjunkturellen Aussichten nicht mit einer raschen Erholung des Rohölpreises zu rechnen ist, stellen sich viele Autofahrer, die mit CNG auf eine umweltschonende Alternative gesetzt haben, welche wirtschaftliche Perspektive ihnen eröffnet wird, einschließlich einer negativen Entwicklung des Restwerts ihrer Fahrzeuge. Die Konsequenz könnte ein Rückbau des ohnehin noch schwach ausgebauten CNG-Tankstellennetzes sein, was einer völligen Infragestellung dieses alternativen Antriebs für breite Bevölkerungsschichten darstellt. Dies wäre eine schallende Ohrfeige für jene, die persönlich Mehrkosten und Minderkomfort zum Wohl der Umwelt in Kauf genommen haben und ihr Vertrauen in eine langfristig agierende Energiepolitik gesetzt haben.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Welche Ursachen hat das derzeitige, für CNG gegenüber anderen fossilen Energieträgern ungünstige Preisgefüge?
2. Werden von Seiten der Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort regulatorische Maßnahmen angedacht, um ein nach ökologischen Gesichtspunkten gestaffeltes Preisgefüge für Benzin, Diesel und CNG wieder herzustellen?
3. Welche Steuerungsmaßnahmen sind derzeit gesetzlich möglich bzw. als Regierungsvorlage angedacht, um eine Attraktivierung des Alternativantriebs CNG zu gewährleisten?
4. Sind (zusätzlich) allfällige informelle Maßnahmen zur Erreichung des in Punkt 2 genannten Ziels angedacht oder bereits eingeleitet?

Andreas

Peter

Andreas

Andreas

