

ANFRAGE

**der Abgeordneten Joachim Schnabel, Andreas Ottenschläger
Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

**betreffend Ausbauziele Ladeinfrastruktur im angekündigten „Sofortprogramm
erneuerbare Energie in der Mobilität“**

Laut den aktuellen Daten des BMK und von Austriatech zur „Elektromobilität in Österreich“ (Juni 2021) erhöht sich der Anteil der E-Fahrzeuge bei den monatlichen PKW-Neuzulassungen stetig. Im Zeitraum Jänner bis Juni 2021 wurden 15.347 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge neu zugelassen, im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg von 233%. Allein im Monat Juni 2021 betrug der Anteil der E-Fahrzeuge an den Neuzulassungen schon 19,23% (inkl. Plug-In-Hybrid). Dank der von der Bundesregierung beschlossenen Aufstockung der E-Mobilitätsförderung, der größeren Auswahl von verschiedenen E-Fahrzeugen und dem wachsenden Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität in der Bevölkerung wird dieser Anteil bei den Neuzulassungen weiter zunehmen. Auch die zunehmend bessere Batteriereichweite wird die Kaufentscheidung bei neuen Kraftfahrzeugen zugunsten von E-Fahrzeugen positiv beeinflussen.

Diese für die Mobilitätswende wichtige Entwicklung kann nur dann in Zukunft fortgesetzt werden, wenn auch der dazu nötige Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht nur Schritt hält, sondern gar beschleunigt wird. Auch bedarf es im Sinne der Konsumentinnen und Konsumenten einer Adaptierung des Bezahlsystems. Eine flächendeckende und leicht zugängliche Versorgung von Ladepunkten kann die Attraktivität von E-Fahrzeugen bei der Kaufentscheidung von neuen Kraftfahrzeugen gewährleisten und gar erhöhen. Die Grundvoraussetzungen für die Mobilitätswende im Individualverkehr sind eine ausgedehnte Ladeinfrastruktur und kundenfreundliche Rahmenbedingungen bei der Bezahlung des Stroms. Dies ist ein einheitlich genormtes, einfaches nachvollziehbares Bezahlungssystem auf Basis einer Umstellung auf kWh-Abrechnung in ganz Österreich.

Derzeit stehen in Österreich mit Ende Juni rund 7.270 Normalladepunkte und 1.373 Schnellladepunkte für die 82.514 E-Fahrzeuge (inkl. PHEV und FCEV) zur Verfügung. Damit kommen auf die öffentlichen 8.643 Ladepunkte rund zehn E-Fahrzeuge. Ein guter Startwert für die voranschreitende Mobilitätswende, denn die Europäische Kommission schlägt vor, dass bei zehn E-Fahrzeugen mindestens ein öffentlicher Ladepunkt vorhanden sein soll. Um diesen Wert halten zu können, muss die Ladeinfrastruktur mit dem stetig erhöhten Anteil von E-Fahrzeugen auf Österreichs Straßen mithalten.

Der starke Zuwachs von E-Fahrzeugen wird rasch erfolgen, denn laut Studien von Austriatech könnte der E-PKW-Anteil von 50% schon im Jahr 2034 erreicht werden – derzeit beträgt dieser 1,61% am Gesamtbestand. Dies verlangt nicht nur einen raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur, sondern ein Gesamtkonzept bei den Ausbauzielen, bei der Stromversorgung der Ladepunkte und beim Tarifsystem.

Obwohl laut dem vom BMK veröffentlichten „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich“ die Ausbauziele und Maßnahmen zur Ladeinfrastruktur in einem „Sofortprogramm erneuerbare Energie in der Mobilität“ konkretisiert werden sollen, fehlt dieses Gesamtkonzept bis heute in diesem Bereich der Elektromobilität. Die Zahlen bei den Neuzulassungen sprechen für sich. Das BMK ist gefordert, rasch zu handeln und daher zügig die Pläne zu konkretisieren. Auch die Normierung des Bezahlsystems im Sinne der Kundinnen und Kunden sollte daher alsbald vollzogen werden. Denn je kundenfreundlicher und schneller das „Tanken“ von E-Fahrzeugen erfolgen kann, desto zügiger und nachhaltiger wird die Mobilitätswende im Individualverkehr vollzogen.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

ANFRAGE:

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?
2. Welche Ziele verfolgt das BMK beim Ausbau der Ladeinfrastruktur?
3. Ist in jedem Bundesland mindestens ein Ladepunkt pro 10 E-Fahrzeuge vorhanden?
 - a. Wenn nein, welche Bundesländer sind davon betroffen?
 - b. Verfolgt das BMK das Ziel, dass es in jedem Bundesland mindestens einen Ladepunkt pro 10 E-Fahrzeuge geben soll?

4. Wird Österreich in den kommenden Jahren das Ziel der Europäischen Kommission – ein Ladeplatz pro 10 E-Fahrzeuge – erreichen können?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
 - b. Wenn ja, welche Maßnahmen werden gesetzt, um dieses Ziel bis 2030 halten zu können?
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?
6. Gibt es von Seiten des BMK und Pläne Maßnahmen zur Errichtung zusätzlicher Schnellladestationen an Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
7. Wie hoch soll die Dichte von Schnellladestationen in Österreich bis 2025 sein?
 - a. Welche konkreten Annahmen sind Grundlage dieser Berechnung?
8. 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?
9. Gab es in den vergangenen Wochen Fortschritte bei der Ausarbeitung eines neuen Bezahlsystems auf kWh-Abrechnung?
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?

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?

Andreas Hager
(Schwackendörfer)

Harner
(HARNER)

(SCHNABER)
Johann Hager
(OTTENSCHLAGER)
Nikolaus Prinz
(PRINZ)

