
274/A(E) XXVIII. GP

Eingebracht am 14.05.2025

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

des Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter

betreffend **Nationale Strategie und Förderprogramm für erneuerbare Kraftstoffe**

Die europäische Mobilitätspolitik wird derzeit stark von der politisch forcierten E-Mobilität geprägt. Batterieelektrische Antriebe werden auf nationaler und europäischer Ebene – politisch wie regulatorisch – vielfach als einzige zielführende Lösung dargestellt. Diese technologische Einseitigkeit ist ein schwerwiegender strategischer Fehler, den auch die österreichische Bundesregierung seit Jahren begeht. So kommt auch im aktuellen Regierungsprogramm der Ampel das Wort „E-Fuels“ genau einmal vor, „E-Mobilität“ hingegen unzählige Male, die Stoßrichtung ist klar. Eine erfolgreiche und wirtschaftlich tragfähige Mobilitätspolitik braucht jedoch Offenheit gegenüber mehreren Antriebsformen. Eine technologieoffene Herangehensweise ist essenziell, um den unterschiedlichen Anforderungen in Stadt und Land, im privaten wie im gewerblichen Verkehr gerecht zu werden.

Beim vom ÖAMTC veranstalteten E-Fuels-Symposium im April 2021 wurde deutlich, dass synthetische Kraftstoffe eine sofort einsetzbare, praxistaugliche und kompatible Alternative zur E-Mobilität darstellen. Fachleute aus Industrie und Forschung betonten, dass E-Fuels mit der bestehenden Tankstelleninfrastruktur und Fahrzeugflotte genutzt werden können - ohne aufwendige Systemumstellungen oder massive Investitionen. Der Verbrennungsmotor muss dabei nicht abgeschafft, sondern lediglich mit umweltfreundlichem Kraftstoff betrieben werden.¹ Genau hierin liegt eine große Chance: moderne Mobilität mit bewährter Technik zu kombinieren.

Andere europäische Staaten sind hier bereits deutlich weiter. Deutschland hat ein Förderprogramm in der Höhe von 640 Millionen Euro für die Entwicklung regenerativer Kraftstoffe aufgelegt.² Frankreich integriert Power-to-Liquid-Technologien in seinen nationalen Wasserstoffplan³, Spanien fördert E-Fuels über das strategische Industrieprogramm PERTE⁴. Österreich hingegen bleibt ohne Strategie und wie so oft völlig planlos. Obwohl die ÖVP-geführte Bundesregierung mehrfach öffentlich die

¹ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210429OTS0006/oeamtc-e-fuels-symposium-zeigt-alternativen-zu-steuererhoehungen-auf

² <https://www.plattform-h2bw.de/service/aktuelle-meldungen/meldungen-detail/neuer-foerderaufruf-des-bundes-zur-herstellung-erneuerbarer-kraftstoffe?>

³ <https://www.kooperation-international.de/themen/wasserstoff-erneuerbare-energien/dokumente/detail-alle-anzeigen/info/frankreich-nationale-wasserstoffstrategien-und-plaene/>

⁴ <https://www.intelectium.com/de/post/perte-next-generation>

Rolle von E-Fuels betont hat, ist in der Umsetzung nichts geschehen. Es gibt weder Forschungsförderung noch Pilotprojekte oder regulatorische Grundlagen. Die Folge: Österreich verliert den Anschluss sowohl wirtschaftlich als auch technologisch.

Dabei bietet der Bereich synthetischer Kraftstoffe große Potenziale für den Standort. Österreich, dieser verfügt grundsätzlich über starke Zulieferbetriebe, innovative Maschinenbauer und exzellente Forschungseinrichtungen. Mit einer klaren Strategie könnten hier eine nachhaltige Wertschöpfung und Exportchancen entstehen. Stattdessen lässt man Chancen ungenutzt verstreichen, während andere Staaten Fakten schaffen und Expertise aufbauen.

Akteure wie der ÖAMTC, der ADAC und die eFuel Alliance sprechen sich seit Langem für den verstärkten Einsatz von E-Fuels aus. Diese sind speicherbar, transportierbar, international handelbar und sofort wirksam – auch in Bereichen, in denen batterieelektrische Antriebe technisch oder wirtschaftlich nicht umsetzbar sind. Die E-Mobilität bleibt wichtig, kann aber allein keine Mobilitätswende tragen. Wer echte Klimaziele erreichen will, muss mehrere Pfade gleichzeitig offenhalten – nicht einen ausschließen.^{5, 6}

Aber nicht nur im Straßenverkehr halten E-Fuels erhebliche Potentiale bereit. Am 2. November 2021 absolvierte die britische Royal Air Force den weltweit ersten Flug eines Flugzeugs, das ausschließlich mit synthetischem Kraftstoff betrieben wurde. Ein Ikarus C42 Ultraleichtflugzeug, betankt mit dem von Zero Petroleum hergestellten „ZERO SynAvGas“, flog 21 Minuten lang ohne Modifikationen am Motor oder Flugzeug. Dieser Meilenstein wurde als Guinness-Weltrekord anerkannt und zeigt das Potenzial von E-Fuels im Luftfahrtsektor.⁷

Es braucht daher eine nationale Strategie für E-Fuels, die Investitionen in Forschung, Infrastruktur und Produktion ermöglicht und den rechtlichen Rahmen für deren Einsatz schafft. Österreich darf sich nicht länger auf politische Ankündigungen verlassen, sondern muss den Anspruch einer technologieoffenen, zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie endlich mit konkretem Handeln unterlegen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, die Bundesministerin für Frauen, Wissenschaft und Forschung und der Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus, werden aufgefordert, für ein Förderprogramm zur Entwicklung von regenerativen Kraftstoffen die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus soll eine nationale Strategie für den Ausbau erneuerbarer Kraftstoffe in Österreich entwickelt und dem Nationalrat zugeleitet werden.“

In formeller Hinsicht wird ersucht, diesen Antrag dem Ausschuss Verkehr und Mobilität zuzuweisen.

⁵ <https://www.oeamtc.at/thema/tanken/e-fuels-nachhaltige-kraftstoffe-43968350>

⁶ <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/synthetische-kraftstoffe/>

⁷ <https://www.defensenews.com/global/europe/2021/11/17/british-air-force-hails-first-ever-test-flight-using-only-synthetic-fuel/>