

3371/AB
vom 23.12.2025 zu 3832/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

**Bundesministerium
 Innovation, Mobilität
 und Infrastruktur**

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 W i e n

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.864.482

23. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 23. Oktober 2025 unter der **Nr. 3832/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Ideologisch einseitiges Förderprogramms „eMove Austria““ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Wie hoch ist das Gesamtbudget des Förderprogramms „eMove Austria 2025“?*
- *Ist vorgesehen, das Förderprogramm über das Jahr 2025 hinaus fortzusetzen?*
 - a. *Wenn ja, welche Gesamtbudgets sind für die Jahre 2026, 2027 und 2028 geplant?*
 - b. *Aus welchen Budgetgliederungen sollen diese Mittel bereitgestellt werden?*
- *Wurde bereits eine politische oder administrative Entscheidung zur langfristigen Fortführung des Programms getroffen?*
 - a. *Wenn ja, welche?*

Im Zuge des Doppelbudgets wurden die bestehenden Fördermodelle zum Ausbau der E-Mobilität evaluiert und die aktuellen Branchenbedingungen analysiert. Mein Ressort gestaltet diese Förderprogramme künftig treffsicherer und orientiert sich bei der Vergabe von Zuschüssen stärker an Marktdynamiken. Diese Analyse wird laufend durchgeführt. Für das Jahr 2025 sind im Rahmen des Programms „eMove Austria“ rund 260 Millionen Euro und für das Jahr 2026 sind rund 220 Millionen Euro an Fördermitteln für die Förderung der Elektromobilität vorgesehen. Für die Jahre 2027 und 2028 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine konkreten Budgetansätze vor. Die Budgetmittel werden über die UG 41 finanziert.

Zu den Fragen 4 und 5:

- Welche Kriterien und Zielgrößen (z.B. Anzahl geförderter Fahrzeuge, Ladepunkte, CO2-Reduktion) liegen der Budgetplanung für das Förderprogramm für die kommenden Jahre zugrunde?
- Existiert eine Wirtschaftlichkeits- oder Wirkungsanalyse, die einen Zusammenhang zwischen eingesetzten Fördermitteln und tatsächlich erreichter Emissionsminderung herstellt?

Vorläufiges Ziel des Programms ist es, dass bis 2030 95 Prozent der österreichischen Bevölkerung innerhalb eines Radius von zehn Kilometern Zugang zu einer Schnellladestation haben. Der Schwerpunkt liegt aktuell auf dem Ausbau der Schnellladeinfrastruktur, insbesondere im ländlichen Raum. Das Programm wird wissenschaftlich begleitet und es ist grundsätzlich aufgrund der hohen Dynamik im Bereich E-Mobilität geplant, die Ziele und den Einsatz der Fördermittel laufend zu evaluieren und gegebenenfalls anzupassen. Die Mittelverwendung orientiert sich am Grundsatz, jeden Euro dort einzusetzen, wo er die größte Wirkung erzielt. Darüber hinaus ist die jährliche Erstellung eines Leistungsberichts vorgesehen, der Zahlen, Daten und Fakten zur Entwicklung der Elektromobilität in Österreich sowie zur Wirkung der Fördermaßnahmen darstellt.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- Wie viele Förderanträge sind bislang eingelangt, wie viele bewilligt und in welcher Gesamthöhe?
- Welche Fördermittel waren zum Zeitpunkt der Anfrage bereits verbindlich vergeben oder verplant?
- Welche Fahrzeuge sollen im Detail gefördert werden? (Bitte um Auflistung der förderwürdigen Fahrzeuge)

Im Rahmen des Förderprogramms „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine“ sowie „E-Mobilität für Private“ wurden mit Stichtag 10. November 2025 1.398 Förderungsanträge gestellt und insgesamt 11,4 Mio. Euro an Budget gebunden. Da es noch keinen Umlaufbeschluss gab, wurde noch kein Antrag genehmigt bzw. ausbezahlt. Förderbar sind E-Zweiräder der Fahrzeugklassen L1e und L3e (E-Mopeds, E-Motorräder bis 11 kW und E-Motorräder ab 11 kW).

Zu den Fragen 9 und 10:

- Welche konkreten Organisationen, Unternehmen, Vereine oder NGOs waren am Konzept oder an der Öffentlichkeitsarbeit zu „eMove Austria“ beteiligt? (Bitte um Aufschlüsselung)
- Auf welcher finanziellen oder vertraglichen Basis erfolgte die Beteiligung dieser Organisationen?

Das Konzept zu „eMove Austria“ wurde gemeinsam mit der AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH in meinem Ressort erarbeitet. Im Rahmen der Erarbeitung und Veröffentlichung der Förderprogramme werden die Förderabwicklungsstellen miteingebunden.

Die Förderprogramme „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine“ sowie „E-Mobilität für Private“ sind ein Förderangebot des Klima- und Energiefonds.

Zu Frage 11:

- *Nach welchen Kriterien wurden externe Partner und Kommunikationsdienstleister für das Programm ausgewählt?*

Abseits von Abwicklungsagenturen und Österreichs Leitstelle für Elektromobilität wurden bis dato keine externen Partner oder Kommunikationsdienstleister ausgewählt.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Welche Summen wurden NGOs oder anderen externen Organisationen 2024 und 2025 im Zusammenhang mit Elektromobilität ausbezahlt?*
- *Welche NGOs erhalten Förderungen aus besagtem Förderprogramm? (Bitte um Aufschlüsselung)*
- a. *Wo liegt das öffentliche Interesse begründet, NGOs in Sachen Anschaffung von E-Fahrzeugen zu fördern?*

NGOs und andere externe Organisationen können im Rahmen der Förderprogramme „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine“ sowie „E-Mobilität für Private“ nicht separat ausgewertet werden.

Darüber hinaus verweise ich auf das [Transparenzportal des Bundes](#) für detaillierte Informationen rund um Förderungsvergaben.

Zu Frage 14:

- *Wie hoch sind die Verwaltungskosten im Verhältnis zu den tatsächlich ausbezahlten Fördergeldern?*

Die Abwicklungskosten betragen ca. 2,5 %. Bei einem gesamten Förderbudget von € 30 Millionen für die Förderprogramme „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine“ sowie „E-Mobilität für Private“.

Zu Frage 15:

- *Welche Maßnahmen existieren, um Doppelförderungen zwischen „eMove Austria“ und andern Förderprogrammen zu verhindern?*

Die Förderungswerbenden müssen bei der Antragstellung angeben, ob sie weitere Förderungen für die beantragte Maßnahme beantragt und/oder erhalten haben. Weiters werden Doppelförderungen innerhalb des Programms durch standardisierte Prüfungen verhindert (Name, Standort, Anlage). Alle zuerkannten Förderungen werden ins Transparenzportal eingetragen.

Zu den Fragen 16 und 17:

- *Wie wird gewährleistet, dass Fördermittel regional ausgeglichen vergeben werden und nicht primär Ballungsräume bevorzugt werden?*
- *Welche Maßnahmen sollen sicherstellen, dass kleinere und mittlere Betriebe im ländlichen Raum von der Förderung profitieren können?*

Unter dem Dach der „eMove Austria“ Initiative wird im Förderprogramm LADIN ein besonderer Schwerpunkt auf den Ausbau von Schnellladestationen in unversorgten Gebieten gesetzt.

Im Förderprogramm „E-Mobilität für Betriebe, Gebietskörperschaften und Vereine“ gibt es höhere Förderquoten für kleinere und mittlere Unternehmen (KMUs). Die Berechnung der Förderungshöhe erfolgt als Pauschale bis max. 30% der umweltrelevanten Investitionskosten. Für Großunternehmen ist die Förderung mit maximal 20% der umweltrelevanten Investitionskosten begrenzt.

Zu Frage 18:

- *Wie bewertet das Ministerium die Versorgungssicherheit mit Strom und Rohstoffen im Hinblick auf den forcierten E-Mobilitätsausbau und mögliche Engpässe in den nächsten Jahren?*

Hinsichtlich der Versorgungssicherheit ist festzuhalten, dass Elektrofahrzeuge einen um den Faktor 3 höheren Wirkungsgrad haben als Autos mit Verbrennungsmotoren und damit deutlich energieeffizienter sind. 1 Mio. elektrische Pkw in Österreich brächten einen jährlichen Mehrbedarf an Strom von ca. 3,6%. In Summe wird also für den Betrieb der österreichischen Fahrzeugflotte wesentlich weniger Energie benötigt, wenn diese elektrisch betrieben wird. Weniger Energiebedarf wirkt auch positiv auf die Versorgungssicherheit. Außerdem wird der Strom in Österreich bereits zu über 90% aus erneuerbaren Energien zur Verfügung gestellt. Mit der Forcierung erneuerbarer Energien reduzieren wir gleichzeitig die Abhängigkeit insbesondere aus Drittländern, was ebenfalls einen Beitrag zur Versorgungssicherheit darstellt.

Hinsichtlich der Rohstoffe besteht derzeit bei den Europäischen Fahrzeugherstellern im Bereich der Batteriezellenfertigung eine große Abhängigkeit vom asiatischen Markt. Auf Europäischer Ebene wurde im Rahmen des „Aktionsplans für die europäische Automobilindustrie“ im März dieses Jahres ein Batterie-Booster-Paket von der Europäischen Kommission (EK) vorgestellt. Damit soll zeitnah die Kostenwettbewerbsfähigkeit von in Europa hergestellten Batteriezellen und -komponenten erreicht werden. Die EK hat dazu angekündigt, bis zu 3 Mrd. Euro aus dem Innovationsfonds für die Herstellung von Batteriezellen für Elektrofahrzeuge bereitzustellen (sehen Sie hierzu:

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6843-2025-INIT/de/pdf>).

Zu Frage 19:

- *Wie hoch werden die Kosten geschätzt, die durch zusätzlichen Strombedarf, Netzerweiterungen, Ladeinfrastruktur und Batterierecycling in den kommenden Jahren bis 2030 entstehen?*

Hinsichtlich der Frage der grundsätzlichen Anforderungen und Ausbaubedarfe für das Österreichische Stromnetz und die Kosten für den Aufbau der Ladeinfrastruktur sei darauf hingewiesen, dass diese Materien seit der Novelle 2025 des Bundesministeriengesetzes nicht mehr im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ressortieren und ich von einer Beantwortung absehen muss.

Zu Frage 20:

- *In welcher Form wird sichergestellt, dass künftige Förderprogramme technologieoffen ausgestaltet werden und auch herkömmlich, sowie neue Antriebstechnologien berücksichtigt werden?*

Die aktuellen Förderprogramme meines Ressorts im Rahmen von „eMove Austria“ für emissionsfreie Fahrzeuge sind insofern technologieoffen ausgestaltet, als sowohl batterieelektrische Fahrzeuge (battery electric vehicles – BEV) als auch Wasserstofffahrzeuge mit Brennstoffzelle (fuel cell electric vehicles – FCEV) gefördert werden. Im Rahmen einer Ausschreibung zu Sonderfahrzeugen wurden auch bereits Fahrzeuge mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor als Fördergegenstand zugelassen.

Die Förderprogramme werden laufend evaluiert und auf die aktuellen Rahmenbedingungen und technologischen Entwicklungen hin überprüft. Dadurch ist es grundsätzlich auch möglich (mit einer entsprechenden Vorlaufzeit) auch neue Aspekte bei den Antriebstechnologien zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

