

## **ANFRAGE**

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek  
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur  
betreffend **Ideologisch einseitiges Förderprogramms „eMove Austria“**

Mit dem am 9. Oktober 2025 vorgestellten Programm „eMove Austria“ will die Bundesregierung den Umstieg auf Elektromobilität massiv beschleunigen. Laut Ankündigung des zuständigen Ministeriums stehen hierfür 2025 30 Millionen Euro an Fördermitteln zur Verfügung, die an Betriebe, Gemeinden und Vereine vergeben werden. Unterstützt werden unter anderem der Ankauf von E-Mopeds, E-Motorrädern und E-Transportern, der Aufbau von E-Ladeinfrastruktur (Wallboxen und Schnellladestationen) sowie begleitende Maßnahmen zur Umstellung auf betriebliche E-Fuhrparks.<sup>1, 2</sup>

Als offizielles Ziel nennt das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur die „Mobilitätswende hin zur Klimaneutralität“ und spricht von einem „nächsten Schritt zum Durchbruch der Elektromobilität in Österreich“. Doch gerade dieser Durchbruch ist fraglich. Statt einer dauerhaft tragfähigen und marktwirtschaftlich sinnvollen Entwicklung wird eine kostspielige staatliche Subventionierung einer Technologie betrieben, die auch nach Jahren der Förderung kaum praxistauglich ist.

Während Österreichs Staatshaushalt zunehmend unter Druck steht, fließen Millionen an Steuergeldern in eine Mobilitätsform, die ökologisch zum Teil widersinnig, wirtschaftlich ineffizient und für viele Bürger schlicht nicht leistbar ist. Elektrofahrzeuge weisen nach wie vor gravierende Nachteile auf:

- Die Batterieproduktion erfordert seltene Rohstoffe wie Lithium, Nickel oder Kobalt, deren Abbau oft unter prekären sozialen und ökologischen Bedingungen erfolgt.
- Die Stromversorgung für den Betrieb der Fahrzeuge ist angesichts eines weiterhin beträchtlichen Anteils fossiler Energiequellen nicht emissionsfrei, wodurch der behauptete Umweltvorteil massiv relativiert wird.
- Die begrenzten Reichweiten, langen Ladezeiten und mangelnde Netzdichte von Ladestationen machen E-Fahrzeuge insbesondere in ländlichen Gebieten oder für gewerbliche Nutzer unpraktikabel.
- Die Entsorgung und Wiederverwertung ausgedienter Batterien stellt ein ungelöstes Umweltproblem dar.

Trotz dieser bekannten Schwachstellen fördert die Bundesregierung gezielt nur die Elektromobilität und schließt andere Technologien wie Wasserstoff, Biogas oder synthetische Kraftstoffe de facto aus. Diese ideologisch motivierte Einseitigkeit schafft nicht nur eine technologische Monokultur, sondern gefährdet auch die Innovations- und Beschäftigungsbasis der heimischen Automobilzulieferindustrie, die auf eine breite Antriebsvielfalt angewiesen ist.

<sup>1</sup> [https://www.bmimi.gv.at/service/presse/hanke/2025/1009\\_emove.html](https://www.bmimi.gv.at/service/presse/hanke/2025/1009_emove.html) (aufgerufen am 13.10.2025)

<sup>2</sup> <https://www.krone.at/3922976> (aufgerufen am 13.10.2025)

Anstatt auf Technologieoffenheit, Marktreife und ökonomische Vernunft zu setzen, wird mit „eMove Austria“ erneut ein bürokratisches, teures Fördermodell aufgelegt, das den Markt verzerrt und die Wahlfreiheit der Konsumenten einschränkt.

Vor diesem Hintergrund drängt sich die Frage auf, ob die Bundesregierung bei der Konzeption des Programms den realen wirtschaftlichen Nutzen, die tatsächliche ökologische Wirkung und die gesamtgesellschaftlichen Konsequenzen ausreichend geprüft hat – oder ob erneut politische Symbolik und ideologische Zielvorgaben über die Vernunft siegen.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

### **Anfrage**

1. Wie hoch ist das Gesamtbudget des Förderprogramms „eMove Austria 2025“?
2. 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?
3. Wurde bereits eine politische oder administrative Entscheidung zur langfristigen Fortführung des Programms getroffen?
  - a. Wenn ja, welche?
4. Welche Kriterien und Zielgrößen (z. B. Anzahl geförderter Fahrzeuge, Ladepunkte, CO<sub>2</sub>-Reduktion) liegen der Budgetplanung für das Förderprogramm für die kommenden Jahre zugrunde?
5. Existiert eine Wirtschaftlichkeits- oder Wirkungsanalyse, die einen Zusammenhang zwischen eingesetzten Fördermitteln und tatsächlich erreichter Emissionsminderung herstellt?
6. Wie viele Förderanträge sind bislang eingelangt, wie viele bewilligt und in welcher Gesamthöhe?
7. Welche Fördermittel waren zum Zeitpunkt der Anfrage bereits verbindlich vergeben oder verplant?
8. Welche Fahrzeuge sollen im Detail gefördert werden? (Bitte um Auflistung der förderwürdigen Fahrzeuge)
9. Welche konkreten Organisationen, Unternehmen, Vereine oder NGOs waren am Konzept oder an der Öffentlichkeitsarbeit zu „eMove Austria“ beteiligt? (Bitte um Aufschlüsselung)
10. Auf welcher finanziellen oder vertraglichen Basis erfolgte die Beteiligung dieser Organisationen?
11. Nach welchen Kriterien wurden externe Partner und Kommunikationsdienstleister für das Programm ausgewählt?
12. Welche Summen wurden NGOs oder anderen externen Organisationen 2024 und 2025 im Zusammenhang mit Elektromobilität ausbezahlt?
13. 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?

14. Wie hoch sind die Verwaltungskosten im Verhältnis zu den tatsächlich ausbezahlten Fördergeldern?
15. Welche Maßnahmen existieren, um Doppelförderungen zwischen „eMove Austria“ und andern Förderprogrammen zu verhindern?
16. Wie wird gewährleistet, dass Fördermittel regional ausgeglichen vergeben werden und nicht primär Ballungsräume bevorzugt werden?
17. Welche Maßnahmen sollen sicherstellen, dass kleinere und mittlere Betriebe im ländlichen Raum von der Förderung profitieren können?
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?
19. Wie hoch werden die Kosten geschätzt, die durch zusätzlichen Strombedarf, Netzerweiterungen, Ladeinfrastruktur und Batterierecycling in den kommenden Jahren bis 2030 entstehen?
20. In welcher Form wird sichergestellt, dass künftige Förderprogramme technologieoffen ausgestaltet werden und auch herkömmlich, sowie neue Antriebstechnologien berücksichtigt werden?

