

Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich): Frau Minister! Es ist so, dass ein Elektro-Lkw 120 Kilowattstunden auf 100 Kilometer braucht, ein Autotransporter 150 Kilowattstunden und ein Abfallsammelfahrzeug in diesem Sinn 220 Kilowattstunden. Laut Statistik Austria gibt es in Österreich ein Transportaufkommen durch österreichische Güterkraftfahrzeuge von 385,105 Millionen Tonnen und durch Güterkraftfahrzeuge aus dem Ausland von 205,773 Millionen Tonnen.

Aufgrund dessen stelle ich folgende Frage:

1948/M-BR/2023

„Wie können Sie garantieren, dass österreichweit, nach Umstellung der Wareneinstellung – wie von Ihnen favorisiert – auf Elektro-LKW, die Versorgung der österreichischen Bevölkerung auch in Zukunft gesichert ist?“

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Bitte, Frau Bundesministerin.

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA: Wir haben den Weg zu einem emissionsfreien Verkehrssystem in unserem Mobilitätsmasterplan 2030 skizziert. Dort sehen Sie auch die Leitplanken, anhand derer wir jetzt Politik umsetzen. Bei jedem Technologiewechsel gibt es natürlich Fragen – dieselben Fragen haben wir beim Wechsel von der Pferdekutsche zur motorisierten Güterbeförderung gehabt. Insofern wurden auch damals die Probleme, die eine Umstellung mit sich bringt, gut gelöst, und sie werden auch diesmal gut gelöst.

Was ist das? – Auf der einen Seite die Ladeinfrastruktur: Das machen wir laufend, sowohl mit der Asfinag als auch mit einem neuen Ladeinfrastrukturprogramm, das bald starten wird. Auf der anderen Seite die Umstellung bei den Fahrzeugen: Auch diese unterstützen wir mit einem Förderprogramm für die privaten, für die kleinen Nutzfahrzeuge, für die schweren Nutzfahrzeuge, das bereits in den ersten drei Calls schöne Ergebnisse gebracht hat.

Wir haben mit dem Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität ambitionierte Zielsetzungen festgehalten, um auch da im Zusammenhang mit dem Ausbau des erneuerbaren Stromsystems und der Netze diese Umstellung gut zu bewältigen.

Warum können wir das überhaupt machen? – Weil in der Industrie ganz klar der Zug der Zeit auch in Richtung Elektrifizierung im Schwerverkehr geht. Das ist einerseits die direkte batterieelektrische Mobilität auch im schweren Güterverkehr – insbesondere die nordischen Hersteller setzen darauf –, andererseits auch die Elektrifizierung mit Brennstoffzelle. Die Unternehmen, die Lkw-Hersteller stellen um. Da wird weltweit in Richtung Elektrifizierung gearbeitet, deswegen können wir das auch vorantreiben: weil der Schub aus diesem Bereich kommt. Genau das machen wir in den nächsten Jahren ambitioniert und genau so weiter, wie wir es jetzt begonnen haben.

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? – Bitte.

Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich): Ihr Ministerium, Sie selbst haben mir auf meine Anfrage geantwortet, dass es keine einzige Elektroschwerlast-Lkw-Tankstelle in Österreich gibt. Wie viele gibt es Stand heute?

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Bitte, Frau Bundesministerin.

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA: Die genaue Zahl muss ich Ihnen schriftlich nachliefern. Die Asfinag arbeitet aber an einem ambitionierten Konzept zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, sowohl der Wasserstoffladeinfrastruktur als auch der E-Ladeinfrastruktur, an Knotenstellen, weil natürlich: hochlaufbedingt Fahrzeuge und Infrastruktur.

Deswegen fördern wir das auch, nämlich mit dem Förderprogramm Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur. Da haben wir quantitative Ziele sowohl für die Nutzfahrzeuge als auch für die zugehörige Infrastruktur. Wir

fördern das also im Paket, damit wir eben beides erreichen: nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Infrastruktur. Wir haben da bei den ersten zwei Calls Förderzusagen für insgesamt 98 Projekte erteilt – 1 245 leichte Nutzfahrzeuge, 440 schwere Nutzfahrzeuge, N2 und N3, und die zugehörige Infrastruktur. Da wird also, und das ist gut so, viel gebaut.

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Zu einer weiteren Zusatzfrage hat sich Herr Bundesrat Ferdinand Tiefnig zu Wort gemeldet. – Ich bitte um die Zusatzfrage.

Bundesrat Ferdinand Tiefnig (ÖVP, Oberösterreich): Geschätzte Frau Minister! Frau Präsidentin! Meine Zusatzfrage geht in den Bereich E-Mobilität. Die E-Mobilität und ihre Technologie stoßen schneller an ihre Grenzen als wir alle glauben, und zwar durch das schlecht ausgebaute Leitungsnetz, das ja in diesem System in Österreich in der Vergangenheit eine andere Ausbauphase erlebt hat. Daher ist das Thema E-Mobilität auch in der Landwirtschaft ein sehr herausforderndes, besonders bei den schweren Traktoren und Maschinen in der Land- und Forstwirtschaft.

Daher meine Frage: Was unternehmen Sie, damit der heimische Biotreibstoff bestmöglich gefördert, genutzt und in diesem Bereich auch geforscht wird?

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Bitte, Frau Ministerin.

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA: In diesem Bereich geht es ja vor allem um die Umsetzung und das Inverkehrbringen. Das haben wir mit dem Inkrafttreten der Novelle der Kraftstoffverordnung im Jänner 2023 erreicht, indem wir eine EU-Richtlinie, nämlich die Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II, für den Bereich des Straßenverkehrs in nationales Recht übersetzt haben.

Das heißt, wir haben die Ziele für den Einsatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen von einer Beimischung von derzeit 0,2 auf eine Beimischung von 3,5 Prozent im Jahr 2030 erhöht und damit diese Erneuerbarenrichtlinie umgesetzt. Das, dieses Ziel, ist natürlich ein riesiger Anreiz für die heimischen

Biokraftstoffproduzenten, die Produktion von solchen Biokraftstoffen anzukurbeln – ich glaube, da sind wir uns im Hohen Haus alle einig –, die nicht aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden und auch tatsächlich Treibhausgaseinsparungen erzielen.

Wir prüfen darüber hinaus Maßnahmen zur Unterstützung der heimischen Biokraftstoffe auch in Spezialanwendungsgebieten: Luftverkehr und Schifffahrt sind Anwendungsgebiete, in denen wir flüssige Treibstoffe brauchen, da haben wir keine Alternativen in der Elektrifizierung, das ist in manchen Nischen eben notwendig – wobei Schifffahrt und Flugverkehr keine Nischen sind, aber dort werden wir flüssige Treibstoffe einfach brauchen, und da prüfen wir auch gerade zusätzliche Unterstützungsmöglichkeiten.

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Vielen Dank.

Zu einer weiteren Zusatzfrage hat sich Herr Bundesrat Christian Fischer zu Wort gemeldet. – Ich bitte um die Zusatzfrage.

Bundesrat Christian Fischer (SPÖ, Niederösterreich): Frau Präsidentin! Frau Bundesministerin! Welche Initiativen setzen Sie, um Gemeinden beim Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität vor Ort zu unterstützen und die Versorgungssicherheit für die lokale Bevölkerung trotz höheren Energiebedarfs sicherzustellen?

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Bitte, Frau Bundesministerin.

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA: Wir haben da, wie schon vorhin in der Hauptfrage diskutiert, natürlich eine Aufgabe. Die Elektromobilität geht massiv in den Markt. Wir hatten im September bei den Neuzulassungen 19,1 Prozent rein batterieelektrische Fahrzeuge. Wir sehen diesen Trend auch weltweit, die Internationale Energieagentur ist von ihren eigenen Prognosen überrascht, wie viel schneller sich die E-Mobilität durchsetzt. Das heißt, der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist ein enorm relevanter Faktor.

Was haben wir in den letzten Jahren gemacht? – Ich habe es schon erwähnt: Die Asfinag macht ein massives Ausbauprogramm, das ist die überregionale Versorgung. Wir haben außerdem die Förderungen umgestellt. Früher wurden nur Fahrzeuge und Infrastruktur, also die Ladestelle zu Hause, gemeinsam gefördert, jetzt kann man sich die Infrastruktur extra fördern lassen. Das ist natürlich gerade in kleinen Gemeinden einerseits für die Versorgung in den eigenen vier Wänden, aber andererseits auch in der Gemeinde wichtig.

Zusätzlich starten wir jetzt ein neues Programm – es heißt Ladin –, bei dem wir mit einem Gebietsansatz arbeiten. Dabei schauen wir speziell in Gebiete, in denen derzeit noch eine Unterversorgung mit Ladestationen besteht, und dort speziell fördern wir, um auch bei der E-Mobilität wirklich flächendeckende Konnektivität sicherstellen zu können.

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Zu einer weiteren Zusatzfrage hat sich Bundesrätin Simone Jagl zu Wort gemeldet. – Bitte.

Bundesrätin Simone Jagl (Grüne, Niederösterreich): Frau Präsidentin! Guten Morgen, Frau Bundesministerin! Meine Frage wurde im Prinzip schon relativ ausführlich beantwortet. Wir wollten wissen, wie die Förderprogramme zum Umstieg auf emissionsfreie Busse und Nutzfahrzeuge angenommen wurden.

Die Frage, die ich zusätzlich stellen möchte, lautet: Wie ist die Aussicht dieser Förderprogramme? Was ist geplant? Was sind die Ziele für die nächste Zeit, wie sollen die idealerweise angenommen werden? (*Bundesrat Schennach: Pistenraupen!*)

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Bitte, Frau Ministerin.

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA: Ich habe die Ergebnisse der Nutzfahrzeugausschreibungen tatsächlich schon erwähnt, ich kann noch die Ergebnisse der Busausschreibung nachreichen. Wir haben zwischen 2022 und 2023 drei Calls ausgeschrieben und konnten in Summe schon Förderzusagen für 22 Projekte erteilen. Das sind in den meisten Fällen natürlich Projekte von

Verkehrsverbänden, das heißt, da geht es in Summe dann um 428 Busse, 160 Millionen Euro Förderung; ein vierter Call ist gerade in Auswertung.

Wir haben uns natürlich in beiden Programmen Ziele gesetzt. Im Programm Ebin – für die Busse – geht es bis 2026 um 682 im Linienverkehr eingesetzte Busse, und beim Programm der Nutzfahrzeuge geht es bis zum zweiten Quartal 2026 um mindestens 2 767 Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklasse N1. Wir haben es aber auch um N2 und N3, also schwere Nutzfahrzeuge, erweitert, und wir haben in beiden Programmen, also sowohl Busse als auch Nutzfahrzeuge, natürlich eine Fortführung geplant. Es sind jetzt im Budget – wir werden das ja noch diskutieren – für den Zeitraum 2022 bis 2027 596 Millionen Euro für das Ebin-Programm und 545 Millionen Euro für die Nutzfahrzeuge vorgesehen.

Diese Programme sollen natürlich weitergeführt werden, um einen Markthochlauf der E-Mobilität auch in den schwierigeren Sektoren umzusetzen und durchzusetzen. Nur damit ich das auch gleich gesagt habe: Das sind natürlich elektrifizierte Lkw; also man kann auch einen Wasserstoffbus fördern, es geht nur nach Kosteneffizienz in der Förderzusage, das hat natürlich einen Einfluss auf die Ergebnisse.

Präsidentin Mag.a Claudia Arpa: Wir gelangen nun zur 5. Anfrage, 1945/M-BR/2023. Ich bitte die Fragestellerin, Frau Bundesrätin Elisabeth Wolff, um die Verlesung der Anfrage.