

Das neue Aktionspaket für E-Mobilität

Eine Bewertung durch GLOBAL 2000

Hintergrund

Mit 1. März 2017 startet die Bundesregierung ihr „Aktionspaket zur Förderung der Elektromobilität“. Die Aktion ist vom BMLFUW, BMVIT und Österreichs Automobilimporteuren getragen und soll mit 72 Millionen Euro in den Jahren 2017 und 2018 der E-Mobilität in Österreich zum Durchbruch verhelfen. GLOBAL 2000 sieht die Initiative grundsätzlich positiv, allerdings sind noch wesentliche Verbesserungen notwendig:

1. Der Ausbau der E-Mobilität muss in eine **Gesamtstrategie für Klimaschutz im Bereich der Mobilität eingebettet werden**. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sowie des Rad- und Fußverkehrs sind dabei ebenso zu beachten. Ein reines Umstellen der derzeitigen Fahrzeugflotte von rund 4,8 Mio. PKW ist zu ressourcenintensiv und nicht nachhaltig.
2. Die Initiative greift zu kurz, es braucht **längerfristige Anreizsysteme über 2017 und 2018 hinaus**. GLOBAL 2000 spricht sich hier für eine **budgetneutrale Option** aus, wobei die Normverbrauchsabgabe (NOVA), die beim Kauf eines PKW anfällt, stärker nach dem CO₂-Ausstoß gestaffelt werden soll. Umweltschädliche PKW werden dadurch stärker steuerlich belastet, mit diesen Einnahmen kann dann wiederum eine Prämie für emissionsfreie PKW finanziert werden. Dieses Fördermodell ist langfristig orientiert, budgetneutral und würde sich aus dem Automarkt selbst heraus finanzieren.
3. Der **Ausbau erneuerbarer Energie muss Hand in Hand mit dem Ausbau der Elektromobilität gehen**. Derzeit ist Österreich Netto-Importeur von Elektrizität und importiert aktuell rund 10.000 GWh an Energie (2015). Es braucht einen deutlich stärkeren Ausbau von Ökostrom, damit E-Mobilität auch tatsächlich die gewünschten ökologischen Vorteile bringt.
4. Damit das Aktionspaket für E-Mobilität tatsächlich einen spürbaren Einfluss auf die Klimabilanz Österreichs hat, muss die **Initiative deutlich ambitionierter ausfallen**. Derzeit ist geplant, dass 16.000 E-Mobile gefördert werden sollen. Das Ziel der aktuellen Energiestrategie für Österreich bis 2020 ist aber 250.000 E-Mobile auf Österreichs Straßen zu bekommen. Von diesem Ziel sind wir auch nach Umsetzung des „Aktionspakets zur Förderung der Elektromobilität“ noch weit entfernt.

Erneuerbare Energie und E-Mobilität

Der Ausbau erneuerbarer Energie ist essenziell, wenn mit dem Ausbau der E-Mobilität die gewünschten positiven ökologische Effekte generiert werden sollen. Derzeit stockt der Ökostromausbau aber und Österreich wird zunehmend zum Importeur von Elektrizität. Im Jahr 2015 betrug der [Stromverbrauch in Österreich](#)¹ 75.005 GWh, die Erzeugung aus österreichischen Kraftwerken (fossil und erneuerbar) betrug hingegen nur rund 65.000 GWh, **in Summe mussten netto also etwa 10.000 GWh importiert werden.**

Die aktuelle Initiative mit 16.000 neue E-Mobilen wird den Importsaldo und die Umweltbilanz nicht entscheidend verschlechtern, aber ein substanzieller Ausbau der E-Mobilität muss auch mit dem Ausbau von Ökostrom Hand in Hand gehen. Es gibt derzeit rund 4,8 Mio. PKW in Österreich und etwa 400.000 Neuzulassungen pro Jahr. Bei einem Verbrauch von 15 kWh/100 km² und einer durchschnittlichen Fahrleistung in Österreich von ca. [13.000 km](#) wären das 1.950 kWh an Stromverbrauch pro PKW, bei [16.000 zusätzlichen E-Mobilen](#) dann 31.200.000 kWh. Ein [Windrad mit 3 MW Leistung](#) kommt auf eine Jahresproduktion von etwa 7.000.000 kWh, also würden etwa 5 Windräder diesen Mehrbedarf bereits abdecken. Bei einer breiteren Anwendung würde sich das Bild aber rasch ändern.

Der **Stromverbrauch** wird insgesamt durch neue Anwendungsgebiete wie die E-Mobilität weiter steigen. Wenn ein starker Fokus auf Energieeffizienz und Energiesparen gesetzt wird, dann kann es aber gelingen, den Anstieg des Stromverbrauchs deutlich einzudämmen. Die Studie ["Energiezukunft Österreich"](#) zeigt, dass die Stromaufbringung von 72 TWh (2013) auf 82 TWh im Jahr 2030 und 108 TWh im Jahr 2050 gesteigert werden kann und damit alle in Österreich erforderlichen Energiedienstleistungen abgedeckt werden können.³ Es gibt für die erforderlichen Energiemengen ausreichend naturverträgliche Potenziale an Solar- und Windenergie, Biomasse, Geothermie und Wasserkraft.⁴

Bedeutung des Aktionsplans für E-Mobilität für die österreichische Klimabilanz

Die E-Mobilitätsinitiative ist zwar positiv für die österreichische Klimabilanz, greift aber letztlich viel zu kurz. Wenn man davon ausgeht, dass die nun geförderten Elektroautos anstatt eines neuen fossilen PKW angeschafft werden, dann ist der derzeitige durchschnittliche [CO₂-Ausstoß der Neufahrzeugflotte](#) von ca. 128 Gramm CO₂/km ausschlaggebend. Ausgehend wiederum von durchschnittlichen 13.000 km jährlicher durchschnittlicher Fahrleistung pro PKW und Jahr, ergibt das eine Einsparung von rund **1,66 Tonnen CO₂ pro Fahrzeug** und Jahr oder **26.560 Tonnen CO₂** für die geplanten 16.000 E-Mobile pro Jahr. Das ist zwar

1 Vgl. E-Control (2017): Gesamte Elektrizitätsversorgung, Inlandsstromverbrauch und Pumpspeicher, dl. 30.1.2017

2 Vgl. Herstellerangabe beim meistverkauften E-Auto, Nissan Leaf

3 Vgl. Veigl, Andreas (2015): Energiezukunft Österreich. Szenario für 2030 und 2050, S. 30

4 Vgl. Veigl, Andreas (2015): Energiezukunft Österreich. Szenario für 2030 und 2050, S. 33ff

positiv, aber im Verkehrsbereich betragen die aktuellen Emissionen 22 Millionen Tonnen CO₂ (2015). **Das „Aktionspaket zur Förderung der Elektromobilität“ würde die derzeitigen Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor lediglich um 0,12 Prozent reduzieren.**

Es bedarf deutlich stärkerer Maßnahmen um die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich in den Griff zu bekommen. Seit 1990 sind die Treibhausgasemissionen in diesem Bereich um 60 % gestiegen⁵, auch in den letzten Jahren war kein positiver Trend zu beobachten. De facto sind die Treibhausgasemissionen seit 2008 auf hohem Niveau stabil geblieben. Deutlich mehr Akzente sieht auch die aktuelle Energiestrategie für Österreich mit Fokus auf das Jahr 2020 vor. Diese legt fest, dass es bis dahin 250.000 E-Mobile (inkl. Hybrid) in Österreich geben soll. Derzeit sind aber nur 9.071 Elektroautos, 18.696 Benzin-Hybrid, 1.337 Diesel-Hybrid und 13 Brennstoffzellen-PKW vorzufinden.⁶ Das entspricht in Summe 29.127 PKW der Zielkategorie oder einer Quote der Zielerreichung von 11,6 Prozent. Gelingt es mit dem „Aktionspaket“ tatsächlich 16.000 neue E-Mobile auf Österreichs Straßen zu bringen, würde das einer Zielerreichung von 18 Prozent entsprechen. Deutlich stärkere Aktionen sind notwendig, um die Mobilitätswende in Österreich tatsächlich zum Durchbruch zu verhelfen.

Rückfragehinweis:

Johannes Wahlmüller
Klima- und Energiesprecher GLOBAL 2000
e-mail: Johannes.wahlmueller@global2000.at
Tel.: 01 812 57 30-41
Mobil: 0699 14 2000 41

Februar, 2016

5 Vgl. Umweltbundesamt (2017): Treibhausgas-Bilanz 2015

6 Vgl. Statistik Austria (2017), Fahrzeug-Bestand am 31. Dezember 2016, vorläufige Ergebnisse