



ARBÖ, Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
Johann-Böhm-Platz 1
1020 Wien

Wien; im August 2023

Betreff: Stellungnahme zum „Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich“; Periode 2021-2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der ARBÖ bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des nationalen Energie- und Klimaplanes für Österreich, Periode 2021-2030. Der ARBÖ als Vertreter von rund 400.000 Auto-, Motor- und RadfahrerInnen in Österreich beschränkt seine Stellungnahme auf seine Kernkompetenz, den Verkehrssektor.

Grundsätzlich besteht Einigkeit, dass die Ziele nach der Governance-Verordnung (Verordnung (EU) 2018/1999) des Europäischen Energie- und Klimaplanes der Europäischen Kommission zu erfüllen sind.

Dem Verkehrssektor kommt bei der Erreichung der Klimaziele eine maßgebliche Bedeutung zu. Da durch zielgerichtete Maßnahmen wichtige Beiträge zur Erreichung der vorgenommenen Klimaziele geleistet werden können. Im vorliegenden Entwurf des Klimaplanes werden unserer Meinung nach allerdings nicht alle Möglichkeiten zur Reduzierung der Emissionen berücksichtigt und bei dessen Umsetzung, darf der soziale Aspekt keinesfalls außer Acht gelassen: Denn Mobilität, und dazu zählt eben auch die motorisierte Individualmobilität, betrifft nahezu jede Österreicherin und jeden Österreicher. Es ist Fakt, dass 50 Prozent der Wege in Österreich mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden. Ergo haben Maßnahmen, die den Verkehrssektor betreffen, somit Auswirkung sowohl auf das berufliche als auch auf das private Leben von rund 9 Millionen Menschen in Österreich. Sämtliche Maßnahmen müssen daher mit Bedacht und unter dem Aspekt der Ausgewogenheit umgesetzt werden.

Vorweg scheint es für den ARBÖ daher unerlässlich, sich auf die Bedeutung des Individualverkehrs an sich zu besinnen. Der motorisierte Individualverkehr genießt eine überragende soziale und darüber hinaus auch eminente wirtschaftliche Bedeutung. Auf Seite 65 des vorliegenden Integrierten nationalen Energie- und Klimaplanes für Österreich wird die Bedeutung hervorgehoben und der Verkehr als emissionsstärkster Sektor bezeichnet. Es ist daher unverständlich, dass der motorisierte Individualverkehr nicht gesondert im Rahmen eines eigenen Kapitels behandelt wird und konkrete Maßnahmenbündel abgebildet werden. Gerade der motorisierte Individualverkehr bietet noch zahlreiche Möglichkeiten, die Erreichung der Klimaziele zu gewährleisten.

Die ab Seite 113 unter dem Untertitel „Flotteneffizienz – Energiewende im Straßenverkehr“ angeführten Maßnahmen sind grundsätzlich zu begrüßen, beinhalten jedoch wenig Konkretes. Der ARBÖ bedauert insbesondere das Fehlen eines verbindlichen Zeitplanes, um Planungssicherheit für die Menschen und Betriebe sicherzustellen.

Konkret schlägt der ARBÖ folgende Ergänzungen vor:

- **Forschungsförderung:**
Österreich verfügt über herausragendes technisches Knowhow. Dies sollte noch stärker genutzt werden, um nicht nur die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu verbessern (S.

113) sondern auch im Bereich der Akkutechnologie (Speicherleistung und Ladeleistung), aber auch insbesondere im Bereich des Rohstoffrecyclings von Altakkus und Batterien Fortschritte zu erzielen.

- Es braucht mehr und wirksamere Maßnahmen, um die Errichtung privater Lademöglichkeiten zu fördern.
- Wichtig wäre, dass die finanzielle Förderung für den Ankauf von Elektrofahrzeugen für Betriebe wieder eingeführt wird. 80 Prozent der Elektrofahrzeuge sind betrieblich genutzt. Um Elektrofahrzeuge auch für die breite Masse der Privatkunden attraktiv zu machen, wäre eine Erhöhung der Förderung für den Ankauf von emissionslosen Fahrzeugen ein wichtiger Aspekt.

Die einseitige Fokussierung auf die Förderung der Elektromobilität im Individualverkehr ist für den ARBÖ zu kurz gegriffen. Die Elektromobilität ist von maßgeblicher Bedeutung und wir begrüßen die Förderung dieser Technologie grundsätzlich. Darüber hinaus muss aber befürchtet werden, dass die Elektromobilität allein nicht ausreicht, um die Klimaziele zu erreichen. Weiters geben wir zu bedenken, dass bei der CO₂-Bilanz von Elektrofahrzeugen der gesamte Lebenszyklus und Wertschöpfungskette betrachtet werden muss. Die meisten Emissionen von Elektrofahrzeugen entstehen nämlich während der Produktion und Herstellung, insbesondere der Akkus.

Weiterführende Maßnahmen im Individualverkehr sind daher unerlässlich und werden in der Folge näher beschrieben:

Erhöhung Bioanteil in Kraftstoffen

Eine Erhöhung des Bioanteils in Kraftstoffen ist eine schnelle und effektive Methode, um CO₂-Emissionen zu reduzieren. Dies sollte vor allem im Hinblick auf den aktuell am Markt befindlichen Fahrzeugbestand genutzt werden. Des Weiteren sollte auch die Produktion von Kraftstoffen auf biogener Basis (HVO) forciert werden, um die Bereitstellung von Bio-Kraftstoffen sicherzustellen. Nur durch ein ausreichend großes Angebot und sozial verträglicher Preise, kann eine Akzeptanz neuer Kraftstoffe erreicht werden. Die Einführung von E10 Anfang des Jahres 2023 hat gezeigt, dass die Akzeptanz eines höheren Bioanteils im Benzin in der Bevölkerung gegeben ist und eine derartige Maßnahme gut angenommen wird.

Biomethanfahrzeuge entsprechen bereits aktuell der Euro Norm 6 und sollten daher mit Elektrofahrzeugen gleichgestellt werden.

Einsatz synthetischer Treibstoffe

Um den Einsatz CO₂-reduzierter bzw. CO₂-neutraler Kraftstoffe zu forcieren ist auch das Thema der vollsynthetischen Kraftstoffe, kurz „e-Fuels“, ein entscheidender Faktor. Ein Fortbestand der Verbrennerfahrzeuge kann durch den Einsatz von e-Fuels klimaneutral sichergestellt und damit die Emissionen des Pkw-Sektors deutlich reduzieren werden.

Des Weiteren werden e-Fuels auch für Sektoren des Verkehrsbereichs benötigt werden, welche nicht ausreichend durch Elektromobilität bewerkstelligbar sind – dazu zählen unter anderem der Schwerverkehr aber auch Busse. Zusätzlich eröffnen e-Fuels den uneingeschränkten Weg zur Technologieoffenheit, die von uns bereits wiederholt gefordert wurde.

Einsatz von Wasserstoff als Treibstoff

Wasserstoff ist auf Grund seiner Energiedichte ein wichtiger Kraftstoff für energieintensive Bereiche. Wieder sind Busse und der Schwerverkehr als Hauptabnehmer anzusehen. Diese Bereiche sind durch Elektromobilität nicht ausreichend bewerkstelligbar. Da e-Fuels für die Klimaneutralität im Pkw-Sektor einen entsprechenden Stellenwert einnimmt, kann Wasserstoff durchaus eine Schlüsseltechnologie für andere Verkehrsbereiche darstellen. Da derzeit aber kaum politische Anreize für Wasserstoff gesetzt wurden, fristet diese Antriebsform ein Nischendasein an

Stelle sein volles Potential zu entfalten. Daher sollte die klimaneutrale Produktion von Wasserstoff politisch unterstützt werden.

Der ARBÖ sieht im Einsatz von „e-Fuels“ und „Wasserstoff“ Schlüsseltechnologien, um den motorisierten Individualverkehr schnell und nachhaltig zu ökologisieren. Die Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Klimaneutralität, mit der Wasserstoff- und e-Fuels-Technologie stehen aber weitere serienreife Optionen bereit, das Ziel zu erreichen.

Man muss davon ausgehen, dass auch die Kosten für die Produktion von „grünen“ e-fuels und „grünem“ Wasserstoff mit dem steigenden Bedarf und der damit verbundenen Erhöhung der Produktionskapazitäten und Weiterentwicklung der Technologie letztlich sinken werden. Vorausgesetzt eines technologieoffenen Ansatzes seitens der Politik, können Wasserstoff und e-Fuels das Preisniveau von Diesel und Benzin erreichen.

Die Notwendigkeit, künftig den motorisierten Individualverkehr mit „grünen“ Treibstoffen zu betreiben, ergibt sich zudem aus der Bestandsstatistik. Mit Stichtag 31.12.2022 waren 7.269.414 Kraftfahrzeuge in Österreich zum Verkehr zugelassen. Davon waren 5.150.890 Personenkraftwagen (Pkw). Mehr als 93 Prozent der Pkw werden mit Diesel oder Benzin betrieben. Werden die weiteren Fahrzeuggattungen hinzugerechnet, steigt der Anteil an Fahrzeugen, die mit fossilen Treibstoffen betrieben werden, noch weiter. Die meisten dieser Fahrzeuge werden auch während der Periode des NEKP (2021 – 2030) auf den Straßen zu finden sein.

Die Bestandsstatistik zeigt zudem, dass noch mehr als 1,7 Millionen Fahrzeuge unterwegs sind, die der Schadstoffklasse Euro 4 oder älter (Erstzulassung 2010 oder früher) entsprechen. Angesichts dieser Zahlen ist es dringend notwendig, den Fahrzeugbestand durch Maßnahmen wie Ankaufsförderungen o.ä. zu verjüngen oder eben den Betrieb dieser alten Fahrzeuge durch den Einsatz biogener oder alternativer Treibstoffe sauberer zu machen.

Insgesamt ist bei aller Notwendigkeit der Maßnahmen, die zur Reduzierung des CO₂ Ausstoßes erforderlich sind, darauf Bedacht zu nehmen, dass den Menschen in Österreich und Europa die Möglichkeit zur Teilnahme am Individualverkehr nicht genommen wird. Die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs wäre kontraproduktiv, und würde die Bereitschaft, die nötigen Maßnahmen mitzutragen, rapide absinken lassen. Die erforderlichen Schritte sind elementar und in ihren Auswirkungen auf die Gesellschaft in ihrer Gesamtheit noch gar nicht abzuschätzen. Der wesentlichste Aspekt ist in all diesen Bereichen, dass die Allgemeinheit eingebunden und die Maßnahmen weniger durch Zwang, als durch Schaffung von Anreizen umgesetzt werden. Einschränkungen durch Verbote lehnen wir ab. Klimaneutrales Verhalten muss und soll sich für jeden Einzelnen lohnen.

Wir ersuchen um Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anregungen bei der Erstellung des aktualisierten Energie- und Klimaplanes und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gerald Kumnig".

KömmR Mag. Gerald Kumnig
ARBÖ-Generalsekretär