

### **6.5.7 Forcierung der schrittweisen, flächendeckenden Einführung von Elektromobilität in Österreich**

Elektrofahrzeuge weisen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren eine bedeutend höhere Energieeffizienz auf. Die Elektromobilität eröffnet langfristig die Perspektive, den motorisierten Individualverkehr nach und nach auf Erneuerbare Energie (insbesondere Wasser, Wind, Photovoltaik und Biomasse) umzustellen. Der Einsatz von Erneuerbarem Strom in Elektrofahrzeugen stellt insbesondere in Österreich einen starken Hebel für die Erreichung des Zieles eines 10-prozentigen Anteils Erneuerbarer Energie bis 2020 im Verkehr dar, da die eingesetzte Erneuerbare elektrische Energie mit Faktor 2,5 angerechnet wird. Dafür muss die für Elektromobilität benötigte Menge an Elektrizität aus Erneuerbaren Energien bereitgestellt werden. Bei einer Erzeugung des im Verkehrssektor eingesetzten Stroms aus Erneuerbaren Energien können die direkten und indirekten Treibhausgasemissionen aus dem Betrieb der Fahrzeuge weitgehend vermieden werden.

Als Zielwert für das Jahr 2020 wird eine Zahl von 250.000 Elektrofahrzeugen (reine Elektrofahrzeuge und Plug-In Hybridfahrzeuge, ohne einspurige Fahrzeuge) vorgeschlagen. Diese Zahl entspricht einem Anteil von nicht ganz 5 Prozent der für 2020 prognostizierten Gesamtzahl an Personenkraftwagen. Etwa 0,7 TWh elektrische Energie werden für den Betrieb dieser E-Fahrzeuge zusätzlich benötigt. Eine vernetzte Sichtweise der unterschiedlichen Formen von E-Mobilität (Bahn, O-Bus, Straßenbahn, Elektrobusse, Elektro-PKW, E-Scooter, E-Fahrräder) sollte daher gegeben sein.

Das System Elektromobilität soll in einem Masterplan dargelegt und schrittweise umgesetzt werden.

1. Erstellung des Masterplans für E-Mobilität als Roadmap in Österreich durch die Zusammenarbeit der betroffenen Ressorts, der Länder, Gemeinden und von Unternehmen

- Schaffung eines technologischen Gesamtsystems zur Substitution von fossilen Treibstoffen in Verbrennungsmotoren durch Strom aus Erneuerbaren Energien für Elektromotoren. Das Leuchtturmprojekt EmporA vereinigt ein Konsortium aus österreichischen Unternehmen (Verbund, Magna, AVL List, Siemens, Raiffeisen-Leasing, u. a.), die in Österreich an der Entwicklung einer integrierten Systemlösung für Elektromobilität arbeiten. Das Projekt Clean Motion Oberösterreich (CMO) des Clusterlands OÖ verfolgt als oberstes Ziel, die Unternehmen der Zulieferindustrie fit für Elektromobilität zu machen.
- Insbesondere verstärkte Unterstützung von Modellregionen (nach Vorarlberg und Salzburg sollen weitere Modellregionen geschaffen werden) und Ausbau der Förderung von Fuhrparkumstellungen auf Elektrofahrzeuge von kommunalen und betrieblichen Flotten zur Forcierung der breiten Markteinführung. Ziel ist es, wesentliche Erkenntnisse zur Alltagstauglichkeit zu gewinnen und Nachfrage nach E-Mobilität zu generieren.

2. Entwicklung innovativer Geschäftsmodelle und Einsatzbereiche durch die Schaffung von Marktregeln für die Bereitstellung und Nutzung von Elektrizität und Ladeinfrastruktur
  - Aufbau eines offenen Systems durch allgemeine Zugänglichkeit von Ladeinfrastruktur für alle Nutzer von Elektrofahrzeugen, Dienstleistungsunternehmen und Stromlieferanten
  - Nachweis zur Herkunft des Stroms aus Erneuerbaren Energien durch Schaffung von Bilanzgruppe(n) für Elektromobilität und der Aufnahme von Nutzern von Elektrofahrzeugen
  - Forcierung innovativer Geschäftsmodelle (E-Fahrzeugleasing, Trennung Fahrzeug und Batterie, E-Carsharing, Kombi-Mobilitätsangebote mit den öffentlichen Verkehrsmitteln)
  
3. Nutzervorteile für E-Fahrzeuge durch infrastrukturelle und verkehrsorganisatorische Vorrangmaßnahmen für Elektromobilität:
  - Schaffung einer Ladeinfrastruktur in Verbindung mit Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs (Park&Ride-Anlagen)
  - Partielle Befreiung von Immobilienentwicklern und Bauträgern von der Stellplatzverpflichtung im Falle der Errichtung von Ladestationen und Stellplätzen für (einspurige) E-Fahrzeuge
  - Förderung von Ladestationen für E-Scooter und E-Fahrräder
  - Schaffung attraktiver Infrastrukturen und Angebote für die Nutzung von Elektromobilität im multimodalen Personenverkehr, insbesondere Vernetzung mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds (Car Sharing, Elektro-Taxis, Kleinbusse, PKW, Scooter, Fahrräder)
  - Beibehaltung der bestehenden Ausnahme für Elektrofahrzeuge bei zeitlichen und räumlichen Beschränkungen des Verkehrs nach Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) (§ 14 Abs. 1 Z 2)
  
4. Steuerliche Anreize für die Forcierung und Beschaffung von E-Fahrzeugen:
  - Beibehaltung der Ausnahme von E-Fahrzeugen aus der NoVA
  - Beibehaltung der Ausnahme von Elektrofahrzeugen aus der motorbezogenen Versicherungssteuer
  - Beschleunigte Abschreibung von Elektrofahrzeugen durch Reduktion der Mindestnutzungsdauer
  
5. Information, Motivation, Ausbildung und Bewusstseinsbildung:
  - Durchführung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz von Elektrofahrzeugen
  - Formulierung neuer Berufsbilder und Ausbildungsmöglichkeiten für Fahrzeugwartung, -reparatur, Erweiterung der Lehrpläne/ Studienpläne für Maschinenbau, Elektrotechnik und IKT

Wesentliche Aufwendungen und Kosten auf dem Weg zur breiten Marktdurchdringung von Elektromobilität liegen im hohen Entwicklungsbedarf bei Batterien, Fahrzeugen, Ladestationen und Lademanagement, sowie in den Bereichen Abrechnung, Clearing, Kommunikation und Geschäftsmodelle. Der dafür notwendige Finanzierungsbedarf wird durch die Öffentliche Hand und die Unternehmen (Energieversorgungsunternehmen und Fahrzeughersteller) zu tragen sein. Ausgehend von der derzeitigen Preisdifferenz zwischen herkömmlich und elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und der prognostizierten Preisentwicklung bis 2020 ist von einem Gesamtfördervolumen (fahrzeugseitig) von etwa 500 Mio. Euro auszugehen.

**Umsetzung: Unternehmen, Bund, Länder und Gemeinden**

**Zeithorizont: Planungshorizont 2010, ab 2011 laufend**