

# **ÖAMTC: Klimaziele im Verkehr mit "Elektro-only-Ansatz" von BM Gewessler unmöglich zu erreichen**

Durch fehlende Technologieoffenheit verspielt Österreich Millionen Tonnen an CO<sub>2</sub> Einsparungspotential

Derzeit sind in Österreich etwa fünf Millionen Pkw zugelassen. Rund 1,3 Prozent davon, also 68.000, sind Elektroautos. Zur Erreichung der Klimaziele müsste diese Zahl bis 2030 auf rund 2,5 Millionen steigen. In der Realität werden 2030 aber voraussichtlich nicht einmal eine Million Autos mit Elektro-Antrieb auf Österreichs Straßen unterwegs sein. Eine Schätzung, die auch durch Analysen der EU-Kommission bestätigt wird. "Die Klimaziele in der knappen Zeit ausschließlich mit dem Umstieg auf Elektromobilität zu erreichen, ist unmöglich", resümiert Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung, den Ansatz von Ministerin Leonore Gewessler. "Als einzige Möglichkeit bleibt der Regierung dann nur noch, massiv die Spritpreise zu erhöhen – so lange, bis ein Drittel der Autofahrer:innen auf das eigene Fahrzeug verzichten muss." Ein adäquater Ersatz durch Öffis steht weder im benötigten Ausmaß zur Verfügung, noch ist er finanzierbar.

## **Nachhaltige Kraftstoffe würden Klimabilanz sofort verbessern**

Sollen die Klimaziele im Verkehrsbereich tatsächlich erreicht werden, kommt man nicht umhin, auch das Potenzial nachhaltig erzeugter Kraftstoffe zu nutzen. Denn mit diesen Kraftstoffen, egal ob auf biogener oder synthetischer Basis – sogenannten E-Fuels – lassen sich auch herkömmliche Benzin- und Diesel-Autos klimaneutral betreiben. Wiesinger: "Nur wenn wir über nachhaltige Kraftstoffe auch in der Bestandsflotte mit sofortiger Wirkung effektiv CO<sub>2</sub> einsparen, haben wir eine Chance, die Pariser Klimaziele einzuhalten. Leider geht man im Verkehrsministerium derzeit genau in die falsche Richtung." So sei im Entwurf zur Kraftstoff-Verordnung weder die flächendeckende Einführung einer zehnprozentigen Ethanol-Beimengungsquote für Benzin (E10) vorgesehen, noch will man den Verkauf von Diesel ohne jede nachhaltige Beimengung (B0) stoppen. Selbst das deutsche Umweltbundesamt, bislang ebenfalls strikt gegen eine CO<sub>2</sub>-Reduktion mit nachhaltigen Kraftstoffen, erlaubt mittlerweile deren Einsatz, damit öffentliche Nahverkehrsbetreiber den herausfordernden Umstieg auf nachhaltige Antriebe schaffen können.

## **Bei der Elektromobilität noch viele Hausaufgaben offen**

Der Club ortet aber auch bei der Elektromobilität noch viele Stolpersteine, die die Regierung aus dem Weg räumen muss, um den Umstieg auf diese Antriebsart zu beschleunigen. Und das betrifft nicht nur den schleppenden Ausbau des Ladenetzes. Wiesinger: "Wir brauchen dringend transparente Preise an öffentlichen Ladesäulen mittels Kilowatt-Stunden-Abrechnung. Das derzeit überwiegend angebotene Laden über Zeit-Tarife ist für Elektromobilist:innen häufig ein Lotteriespiel." Auch die hohen Ladetarife, falls man einmal nicht an der Säule des eigenen Stromanbieters lädt, sind laut Mobilitätsclub Bremsklötze für die Verbreitung der E-Mobilität. "Angesichts des Wildwuchses an Zuschlägen kommen wir um eine Roaming-Regulierung – ähnlich wie bei der Preis-Deckelung für Mobiltelefonate im Ausland – nicht herum", so Wiesinger. Zudem ist es derzeit nicht

möglich, dass sich Firmenwagen-Nutzer:innen das Laden im eigenen Haushalt von ihrem Arbeitgeber steuerfrei rückvergüten lassen können. Auch die Novelle zum Wohnungs-Eigentums-Gesetz, die es den Nutzer:innen von Mehrparteien-Garagen erleichtern soll, Lade-Möglichkeiten zu errichten, steckt im Koalitions-Getriebe fest. "Um leistbaren und sauberen Individualverkehr sicherzustellen, braucht es Technologieoffenheit und viele Einzelmaßnahmen. Sonst bleiben die Klimaziele Ankündigungspolitik", stellt Wiesinger abschließend fest.