

An das  
Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie (BMK)  
Stubenring 1,  
1010 Wien

per E-Mail: [nekp@bmk.gv.at](mailto:nekp@bmk.gv.at)

Wien, 28. August 2023

## **Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich (NEKP), Periode 2021 – 2030; Stellungnahme**

Die Plattform Erneuerbare Kraftstoffe erlaubt sich zum obgenannten Entwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

### **Allgemeine Anmerkungen:**

Generell ist anzumerken, dass sich die im Entwurf dargestellten Maßnahmen zu den Themenbereichen Verkehr und Mobilität sehr stark auf urbane Räume fokussieren. Die Gegebenheiten ländlicher Räume zur Erfüllung der notwendigen Mobilitätsanforderungen scheinen hingegen wenig oder nur sehr unzureichend berücksichtigt zu sein.

Ähnlich verhält sich dies auch in Hinblick auf die Verkehrsmittel bzw. die Energieträger zum Antrieb der selbigen. Durchgängig ist eine scheuklappenhafte Festlegung auf elektrifizierte Antriebe, insbesondere beim MIV aber auch betreffend Transportbereich, feststellbar. Zwar ist die Elektrifizierung der Mobilität grundsätzlich zu begrüßen und zu unterstützen, jedoch darf diesbezüglich auf den Zeithorizont des Dokuments und der darin enthaltenen Maßnahmen – 2021 bis 2030 – verwiesen werden. In diesem sehr kurzen Zeitraum wird die alleinige Fokussierung auf elektrische Antriebe und damit einhergehendem nötigen Flottentausch sowie massiven Infrastrukturausbau nicht schnell genug die für die Zielerreichung notwendigen hohen Beiträge an Treibhausgasemissionseinsparungen liefern können. Die umfassende Nutzung von „Mehrfachanrechnungen“ wird kritisch gesehen, da es sich hierbei um „Bilanztricks“ handelt, die in der Realität keine entsprechend hohen Emissionseinsparungen bewirken. Die verbleibende „Lücke“ zur Zielerreichung wird in den Ausführungen auf Seite 122 des Entwurfs dargestellt.

Laut den Tabellen 11 (Seite 79) und 12 (Seite 80) wird gemäß dem „Szenario WAM“ „Biomasse flüssig“ im Verkehrssektor von fünf TWh im Jahr 2021 auf neun TWh im Zieljahr 2030 ausgebaut. Als Plattform Erneuerbare Kraftstoffe unterstützen wir diesen Ausbaupfad voll und ganz. Wir regen diesbezüglich jedoch an, diese Forcierung der nachhaltig produzierten biogenen Kraftstoffe auch explizit durch entsprechende Maßnahmen im Entwurf des NEKP abzubilden.

Vor dem Hintergrund der Dringlichkeit (bis 2030 verbleiben nur mehr sieben Jahre!) müssen wir eindringlich auf wirksame Maßnahmen auch für die Bestandsflotte verweisen. Ohne schnell und breit im Markt erzielbare Einsparungen von Treibhausgasemissionen ist die Zielerreichung realistisch nicht möglich. Im Folgenden erlauben wir uns, untenstehend einige diesbezügliche Vorschläge zu unterbreiten.

### **Anmerkungen im Detail:**

#### **Zu 1 Einleitung, S7, letzter Absatz:**

Die Wortfolge „...ein möglichst rascher Ausstieg aus Verbrennungsmotoren...“ ist ersatzlos zu streichen. Dies ist keine national akkordierte Zielsetzung und zudem sind derartige Alleingänge Österreichs zur Verschärfung von EU-Zielsetzungen jedenfalls abzulehnen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass batterieelektrische Antriebe den Verbrennungsmotor nicht in allen Einsatzbereichen ersetzen kann.

#### **Zu „Übersichtstabelle mit den zentralen Zielen, Politiken und Maßnahmen des Plans“, Tabelle 1, S18f:**

Im Bereich „Mobilität“ ist „Forcierung der Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe“ jedenfalls taxativ als eigene Maßnahmen zu nennen, da die Anhebung der Beimischung bzw. die Reinverwendung von biogenen Kraftstoffen in dafür geeigneten Fahrzeugen und Flotten den größten Beitrag zur Defossilisierung des Verkehrssektors im Allgemeinen, der Bestandsflotte im Speziellen bis 2030 leisten wird (siehe Tabellen 10, 11 & 12).

#### **Zu 2.1.1 Emissionen und Abbau von Treibhausgasen, „Wesentliche Handlungsbereiche zur Zielumsetzung“, S65, zweiter Absatz, letzter Satz:**

Die Positionierung Österreichs als Vorreiter der Elektromobilität ist grundsätzlich zu begrüßen. Diese darf aber keinesfalls zu Lasten bestens etablierter heimischer Technologie- und Produktionsverfahren gehen, die als Exportschlager weltweit gefragt sind (z.B. Biokraftstoffproduktion aus Reststoffen wie Altspeiseöl inklusive Sammelsystem; Biokraftstoff- und Motorentwicklung sowie diverse diesbezügliche Zulieferindustrie und Technologieanbieter). Nur durch die Nutzung heimischer, nachhaltig produzierter Biokraftstoffe konnten im Verkehrssektor überhaupt nennenswerte Effekte in der Treibhausgasminderung erreicht werden. Die heimische Biokraftstoffproduktion erfolgt im Verbund mit der Lebens- und Futtermittelproduktion als integraler Bestandteil der Rohstoffversorgung und Reststoffverwertung und stärkt die Versorgungssicherheit mit hochwertigen Lebensmitteln, gentechnikfreien Futtermitteln und dringend benötigten Kraftstoffen.

#### **Zu 2.1.2 Erneuerbare Energie, „Erwartete Zielpfade für den sektorspezifischen Anteil an Energie aus erneuerbaren Quellen am Bruttoendenergieverbrauch im Zeitraum 2021-2030 in den Sektoren Strom, Wärme und Kälte“, c) Verkehr, S76, zweiter Absatz, erster Spiegelpunkt:**

Die Zielvorgaben sind auf die mittlerweile akkordierte RED III – 14,5% Treibhausgasemissionsreduktion oder 29% Anteil erneuerbare Energie im Verkehrssektor in 2030 – anzupassen.

Zudem sind „Bilanztricks“ wie Mehrfachanrechnungen von Energiemengen und Emissionsreduktionen bestimmter Antriebsenergieformen durch Multiplikatoren hintanzuhalten bzw. nach Möglichkeit gänzlich zu streichen. Diese wirken nur „bilanziell“, nicht aber in der Realität. Diese Mehrfachanrechnungen bewirken nämlich keine „mehrfache“

Emissionsreduktion und fördern somit den Verbleib der für die Zielerreichung kontraproduktiv wirkenden fossilen Energieträger im Verkehrssektor massiv (für ein vierfach angerechnetes BEV können drei fossil betriebene KFZ weiterfahren).

**Zu 2.1.2 Erneuerbare Energie, iii) „Erwartete Zielpfade nach Technologien für erneuerbare Energie, mit denen der Mitgliedstaat jeweils auf dem Gebiet der erneuerbaren Energie den Gesamtzielpfad und die sektorspezifischen Zielpfade im Zeitraum 2021–2030 erreichen will, unter Angabe des voraussichtlichen gesamten Bruttoendenergieverbrauchs je Technologie und Sektor in Mio. t RÖE und der geplanten installierten Gesamtleistung (aufgeschlüsselt nach neuer Kapazität und Repowering) pro Technologie und Sektor in MW“, Tabelle 11, S79:**

Der dargestellte Ausbauzielpfad für flüssige Biomasse laut WAM wird ausdrücklich unterstützt und ist mit entsprechenden Maßnahmen abzubilden und abzusichern.

**Zu 2.1.2 Erneuerbare Energie, vi) „Erwartete Zielpfade bei Bioenergienachfrage (disaggregiert nach Wärme, Strom und Verkehr) und Bioenergieangebot (nach Rohstoffen und Quellen, heimische Produktion/Importe)“, Tabelle 12, S80:**

Der hier abgebildete erwartete Ausbauzielpfad für Bioenergie im Verkehrssektor laut WAM wird ausdrücklich unterstützt und ist mit entsprechend wirkenden Maßnahmen darzustellen und abzusichern.

**Zu 2.5 Zieldimension Forschung: Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit, „Forschungsmission Mobilitätswende“, S101, zweiter Absatz, Spiegelstrich 4:**

Die Formulierung „Technologie: umweltverträgliche Verkehrstechnologien entwickeln“ sollte zu „Neuentwicklung umweltverträglicher Verkehrstechnologien sowie ambitionierte Weiterentwicklung bestehender Technologien“ umformuliert werden.

Der Verbrennungsmotor ist eine der Technologien, denen Europa seinen Wohlstand zu verdanken hat. Die weltweit besten Motoren kommen aus Europa und Österreich. Das gilt auch für nachhaltige biogene Kraftstoffe – eine der ersten Biokraftstoffanlagen wurde 1991 in Österreich errichtet, die Produktionsprozesse gemeinsam mit den weltweit führenden, in Österreich verorteten Anlagenbauern konsequent in Richtung „Multifeedstock“ und Reststoffnutzung weiterentwickelt. Trotz rapidem Wachstum der elektrischen Mobilität wird der Verbrennungsmotor auch zukünftig ein wesentlicher Treiber der individuellen Mobilität aber auch in vielen Nischenbereichen und im Schiffs- & Offroad-Verkehr sowie in der Land- und Forstwirtschaft sein. Daher ist der Betrieb des Verbrennungsmotors mit erneuerbaren Kraftstoffen - biogen und synthetisch - sowie der dafür nötigen Produktionsanlagen weiterzuentwickeln, zu optimieren und zu fördern.

**Zu 3.1.1 Mobilität, „Stärkung des öffentlichen Verkehrs“, Aufzählung S. 108:**

Die Auflistung zum Ausbau der Infrastruktur ist zwischen vorletztem- und letzten Punkt um folgende Formulierung zu ergänzen:

- *Errichtung überdachter Park&Ride-Anlagen, Bestückung mit PV-Anlagen und Errichtung zugehöriger Ladeinfrastruktur für Pendler und Pendlerinnen.*

**Zu 3.1.1 Treibhausgasemissionen und Kohlenstoffbindung, Mobilität, „Flotteneffizienz – Energiewende im Straßenverkehr“, erster Spiegelstrich, S113:**

Die EU-CO<sub>2</sub>-Flottenziele für schwere Nutzfahrzeuge und Busse müssen zwingend eine Anrechnungsmöglichkeit für THG-Emissionsminderungen von erneuerbaren Kraftstoffen (biogen, fortschrittlich und synthetisch) umfassen; das BMK muss dementsprechend energisch

auf europäischer Ebene für die Schaffung einer diesbezüglichen Regelung für schwere Nutzfahrzeuge (wie es sie auch schon einmal gab) eintreten. Eine derartige Anrechnungsoption wäre auch für die PKW-Flottenziele wünschenswert.

**Zu 3.1.1 Treibhausgasemissionen und Kohlenstoffbindung, Mobilität, „Flotteneffizienz – Energiewende im Straßenverkehr“, S114:**

Die Ergänzung um folgende Punkte wird angeregt:

- Defossilisierung der Fahrzeugbestandsflotte beschleunigen
  - weitere ambitionierte Forcierung der Beimischung biogener Komponenten (z.B. B10, E25)
  - Einsatz von B20/B30/B100 sowie ED95 in geschlossenen Flotten und Offroad-Bereich anreizen (Busse, kommunale LKW's, Müllsammelfahrzeuge, Baumaschinen, Erntemaschinen etc.), v.a. über Berücksichtigung dieser Mischungen im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung sowie ergänzend dazu mittels Ausnahmen bei der Verbrauchssteuer
  - Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe als Vergabebedingung bei öffentlichen Ausschreibungen (v.a. Tiefbau, Straßenbau etc.)

**Zu 3.1.2. Erneuerbare Energie, i. Politiken und Maßnahmen zur Erreichung des nationalen Beitrags zum verbindlichen EU 2030 Ziel (einschließlich sektor- und technologiespezifischen Maßnahmen, soweit anwendbar), lit c) Verkehr, S158:**

- Ambitionierte Steigerung der Beimischung biogener Komponenten  
Dadurch kann sozialverträglich und ohne Einschränkung der Mobilität außerhalb urbaner Räume schnell wirksam eine signifikante Emissionsreduktion im Verkehr erreicht werden.

**Als weitere Maßnahmen schlagen wir vor:**

- Zeitnahe Entwicklung und Einführung eines Umtauschprämienmodells für Altfahrzeuge - analog zum Modell der Umtauschprämie für Heizkessel - auf B100 taugliche Neufahrzeuge für Speditionen und Transportunternehmen, in der Land- und Forstwirtschaft sowie bei Bau-, Kommunal- und Spezialfahrzeugen
- Entwicklung und Implementierung eines Bonusmodells für Investitionen (Errichtung, Umrüstung, Erneuerung) in biokraftstofftaugliche Hof- und Betriebstankstellen

Die Plattform Erneuerbare Kraftstoffe ersucht um Berücksichtigung der vorgebrachten Punkte und steht gerne für weitere Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Johannes Schmuckenschlager  
Obmann der  
Plattform Erneuerbare Kraftstoffe



Alexander Bachler  
Geschäftsführer der  
Plattform Erneuerbare Kraftstoffe