

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Klubobfrau Svazek BA und Dr. Schöppl an die Landesregierung (Nr. 234-ANF der Beilagen) - ressortzuständige Beantwortung durch Landeshauptmann Dr. Haslauer und Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Schellhorn - betreffend die Förderung von E-Autos

Hohes Haus!

Zur Beantwortung der Anfrage der Abg. Klubobfrau Svazek BA und Dr. Schöppl betreffend die Förderung von E-Autos vom 27. Mai 2021 erlauben sich die genannten Regierungsmitglieder, Folgendes zu berichten:

Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Schellhorn:

Zu Frage 1: Wie hoch waren die Förderungen des Landes Salzburg für den Umstieg auf E-Autos in den Jahren 2018, 2019 und 2020 für den öffentlichen, privaten und gewerblichen Sektor?

Förderungen des Landes konnten im Bereich E-Mobilität sämtliche natürliche und juristische Personen zur Ausübung gewerbsmäßiger Tätigkeiten, insbesondere Unternehmen und Einrichtungen der öffentlichen Hand in Form eines Betriebes mit marktbestimmter Tätigkeit sowie Vereine, konfessionelle Einrichtungen und öffentliche Gebietskörperschaften beantragen. Da die Förderbedingungen und Förderhöhen für alle berechtigten Fördernehmer identisch waren, fand keine Unterscheidung in der Förderabwicklung und -abrechnung zwischen öffentlichem und gewerblichem Sektor statt. Privatpersonen wurden nicht gefördert.

Die Förderungen von Seiten des Landes waren mit maximal 30 % der Investitionskosten gedeckelt und betrugen (maximal pro Fahrzeug bzw. pro Ladeinfrastruktur):

März 2018 bis Juni 2020

- E-PKW: € 0,-- (keine zusätzliche Landesförderung)
- E-Kleinbusse: € 10.000,-- (≤ 5 t höchstzulässige Gesamtgewicht)
- E-Nutzfahrzeuge: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 1.750,-- ($> 2,0$ t bis $\leq 2,5$ t) und € 4.250,-- ($> 2,5$ t bis $\leq 3,5$ t)
- E-Ladeinfrastruktur: Gestaffelt nach Anschlussleistung; € 100,-- ($< 3,7$ kW) bis max. € 5.000,-- (≥ 50 kW)

Juli bis Dezember 2020

- E-PKW: € 3.000,--
- E-Kleinbusse: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 5.500,-- (> 2,0 t bis \leq 2,5 t), € 10.500,-- (> 2,5 t bis \leq 3,5 t) und € 22.000,-- (> 3,5 t bis \leq 5 t)
- E-Nutzfahrzeuge: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 5.500,-- (> 2,0 t bis \leq 2,5 t) und € 10.500,-- (> 2,5 t bis \leq 3,5 t)
- E-Ladeinfrastruktur: Gestaffelt nach Anschlussleistung; € 300,-- (< 3,7 kW) bis max. € 15.000,-- (\geq 50 kW)

Jänner bis März 2021

- E-PKW: € 2.000,--
- E-Kleinbusse: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 5.500,-- (> 2,0 t bis \leq 2,5 t), € 10.500,-- (> 2,5 t bis \leq 3,5 t) und € 22.000,-- (> 3,5 t bis \leq 5 t)
- E-Nutzfahrzeuge: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 5.500,-- (> 2,0 t bis \leq 2,5 t) und € 10.500,-- (> 2,5 t bis \leq 3,5 t)
- E-Ladeinfrastruktur: Gestaffelt nach Anschlussleistung und abhängig von öffentlicher Zugänglichkeit; € 900,-- (\leq 22 kW) bis max. € 30.000,-- (\geq 100 kW)

Außerhalb der oben genannten Zeiträume wurden in den betreffenden Jahren E-Mobilitätsprojekte von SALZBURG 2050 Partnerbetrieben zu geringeren Fördersätzen in Abhängigkeit von ihrer Betriebsgröße mit 15 % bis 60 % der jeweiligen Bundesförderung zusätzlich vom Land Salzburg gefördert (z. B. vor März 2018, oder im Bereich der E-PKW vor Juli 2020). Ausgeschlossen waren jedenfalls Doppelförderungen durch das Land Salzburg. Die Förderung für E-PKW bei SALZBURG 2050 Partnerbetrieben lagen somit im Zeitraum 2018 bis Juli 2020 beispielsweise zwischen € 225,-- und € 1.800,--.

Zu Frage 2: Welche Zuschuss-Summen ergeben sich für Private, Unternehmen, Gemeinden und Vereine?

Eine Unterscheidung nach Fördernehmer wurde wie in Frage 1 erläutert nicht vorgenommen bzw. waren Private von den Landesförderungen nicht betroffen.

Unternehmen, Gemeinden und Vereine:

Die Landesförderung betrug von März 2018 bis Juni 2020 jeweils 50 % der entsprechenden Bundesförderung „Umweltförderung im Inland“ (UFI), von Juli 2020 bis März 2021 im Rahmen des Impulsförderprogramms jeweils 100 % der Bundesförderung (vgl. Frage 1). Details zu Bundesförderung sind der Homepage der Kommunalkredit Public Consulting zu entnehmen (www.umweltfoerderung.at).

Die Förderungen von Seiten des Bundes und des Landes waren in Summe mit maximal 60 % der Investitionskosten gedeckelt und betragen in Summe (maximal pro Fahrzeug bzw. pro La-deinfrastruktur):

März 2018 bis Juni 2020

- E-PKW: zwischen € 1.500,-- und € 3.000,-- (nur Bundesförderung, keine zusätzliche Lan-desförderung)
- E-Kleinbusse: € 30.000,-- (≤ 5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht)
- E-Nutzfahrzeuge: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 5.250,-- ($> 2,0$ t bis 2,5 t) und € 12.750,-- ($> 2,5$ t bis $\leq 3,5$ t)
- E-Ladeinfrastruktur: Gestaffelt nach Anschlussleistung; € 300,-- ($< 3,7$ kW) bis € 15.000,-- (≥ 50 kW)

Juli bis Dezember 2020

- E-PKW: € 6.000,--
- E-Kleinbusse: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 11.000,-- ($> 2,0$ t bis $\leq 2,5$ t), € 21.000,-- ($> 2,5$ t bis $\leq 3,5$ t) und € 44.000,-- ($> 3,5$ t bis ≤ 5 t)
- E-Nutzfahrzeuge: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 11.000,-- ($> 2,0$ t bis 2,5 t) und € 21.000,-- ($> 2,5$ t bis $\leq 3,5$ t)
- E-Ladeinfrastruktur: Gestaffelt nach Anschlussleistung; € 600,-- ($< 3,7$ kW) bis € 30.000,-- (≥ 50 kW)

Jänner bis März 2021

- E-PKW: € 4.000,--
- E-Kleinbusse: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 11.000,-- ($> 2,0$ t bis $\leq 2,5$ t), € 21.000,-- ($> 2,5$ t bis $\leq 3,5$ t) und € 44.000,-- ($> 3,5$ t bis ≤ 5 t)
- E-Nutzfahrzeuge: Abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht; € 11.000,-- ($> 2,0$ t bis 2,5 t) und € 21.000,-- ($> 2,5$ t bis $\leq 3,5$ t)
- E-Ladeinfrastruktur: Gestaffelt nach Anschlussleistung und abhängig von öffentlicher Zu-gänglichkeit; € 1.800,-- (≤ 22 kW) bis € 60.000,-- (≥ 100 kW)

Private:

Da das Land Salzburg kein entsprechendes Fördersystem für Private aufgelegt hatte, ergeben sich die Zuschuss-Summen aus der jeweiligen Bundesförderung und allfälligen Förderungen anderer Stellen.

Zu Frage 3: Welche Förderungen wurden in den Jahren 2018, 2019 und 2020 ausbezahlt und wie gliedern sich die Gesamtsummen nach Art der Förderung und Fördernehmer?

Eine Unterscheidung nach Fördernehmer wurde wie in Frage 1 erläutert nicht vorgenommen bzw. waren Private von den Landesförderungen nicht betroffen.

Die insgesamt von Seiten des Landes freigegebenen Fördersummen betrugen aufgegliedert nach Förderschienen in den Jahren:

2018

| | |
|----------------------|---|
| E-PKW: | € 0,-- (keine zusätzlichen Landesförderungen) |
| E-Nutzfahrzeuge: | € 18.000,-- |
| E-Ladeinfrastruktur: | € 1.200,-- |

2019

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| E-PKW: | € 6.188,-- |
| E-Kleinbusse und E-Nutzfahrzeuge: | € 55.632,-- |
| E-Ladeinfrastruktur: | € 13.285 ,-- |

2020

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| E-PKW: | € 93.638,-- |
| E-Kleinbusse und E-Nutzfahrzeuge: | € 453.625,-- |
| E-Ladeinfrastruktur: | € 69.599,-- |

Die Summen ergeben sich aus den seitens des Landes im jeweiligen Kalenderjahr insgesamt zur Auszahlung freigegebenen Förderungen. Die Auszahlung erfolgte jeweils monatlich durch die mit der gesamten Abwicklung beauftragte Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) nach Freigabe durch das Land.

Zu Frage 4: Wie viele Förderansuchen gab es im Jahr 2021 bis 20. Mai, aufgeschlüsselt nach Privaten, Unternehmen, Gemeinden und Vereinen?

Eine Unterscheidung nach Fördernehmer wurde wie in Frage 1 erläutert nicht vorgenommen bzw. waren Private von den Landesförderungen nicht betroffen.

Die Einreichung für die Förderungen bei der KPC verläuft in einem 2-stufigen Verfahren (Schritt 1 - Registrierung, Schritt 2 - Antragstellung). Um einen Antrag auf Förderung stellen zu können, muss das Projekt registriert werden (Schritt 1).

Die Anzahl der Förderansuchen (Registrierungen und Anträge), die bei der KPC eingegangen sind, betrug im Jahr 2021 bis 20. Mai 2021:

Status registriert (Stichtag 8. März 2021, danach keine Registrierung mehr möglich):

| | |
|-----------------------------------|-----|
| E-PKW: | 216 |
| E-Kleinbusse und E-Nutzfahrzeuge: | 121 |
| E-Ladeinfrastruktur: | 66 |

Status beantragt (Stichtag 20. Mai 2021):

E-PKW: 542

E-Kleinbusse und E-Nutzfahrzeuge: 106

E-Ladeinfrastruktur: 61

Zu Frage 5: Welche Förderungen wurden im Jahr 2021 bis 20. Mai ausbezahlt und wie gliedert sich die Gesamtsumme nach Art der Förderung und Fördernehmer?

Eine Unterscheidung nach Fördernehmer wurde wie in Frage 1 erläutert nicht vorgenommen bzw. waren Private von den Landesförderungen nicht betroffen.

Die insgesamt von Seiten des Landes freigegebenen Förderungen belaufen sich im Jahr 2021 bis 20. Mai 2021 aufgegliedert nach Förderschienen auf:

2021

E-PKW: € 1.152.000 ,--

E-Kleinbusse und E-Nutzfahrzeuge: € 1.157.325,--

E-Ladeinfrastruktur: € 132.318,--

Die Summen ergeben sich aus den seitens des Landes im jeweiligen Kalenderjahr insgesamt zur Auszahlung freigegebenen Förderungen. Die Auszahlung erfolgte jeweils monatlich durch die mit der gesamten Abwicklung beauftragte KPC nach Freigabe durch das Land.

Festzuhalten ist hier auch, dass es sich hierbei großteils um Förderanträge aus dem Jahr 2020 handelt, da diese von der Abwicklungsstelle KPC aktuell mit mehreren Monaten Verzögerung bearbeitet und dem Land zur Genehmigung vorgelegt werden.

Zu Frage 6: Ist geplant, die Fördertätigkeit in den kommenden Jahren auszubauen bzw. die finanziellen Mittel zu erhöhen?

Aktuell sind Seitens des Landes noch keine Förderprogramme für das Jahr 2022 im Bereich der E-Mobilität festgelegt. Es kann hier auch dem Budgetbeschluss für das kommende Jahr vorgegriffen werden.

Zu Frage 6.1.: Wenn ja, in welcher Höhe (wir ersuchen um Aufgliederung nach Art der Förderung und Fördernehmer)?

Siehe Antwort zu Frage 6.

Zu Frage 7: Wie hoch ist die Gesamtsumme aller Aufwendungen seitens des Landes Salzburg im Bereich der E-Mobilität für die Jahre 2018, 2019 und 2020?

Die Gesamtsummen ergeben sich aus den zu Frage 3 dargestellten Summen für E-Fahrzeuge verschiedener Klassen sowie für Ladeinfrastruktur:

2018

E-Mobilität gesamt: € 19.200,--

2019

E-Mobilität gesamt: € 75.105,--

2020

E-Mobilität gesamt: € 616.862,--

Landeshauptmann Dr. Haslauer:

Zu Frage 8: Wie viele E-Autos befinden sich derzeit im Salzburger Landesdienst?

Im Fuhrpark der Fachgruppe 0/1 befinden sich derzeit sieben E-Fahrzeuge.

Zu Frage 9: Welcher Betrag wurde bisher für die Anschaffung ebendieser aufgewendet?

Für die Anschaffung der E-Fahrzeuge wurden bisher insgesamt € 144.380,97 aufgewendet.

Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

- vier Fahrzeuge, Kaufpreis gesamt € 103.633,80
- drei Leasingfahrzeuge, bis 31. Dezember 2021 geleistete Leasingraten: € 19.389,98
- für drei der gekauften Fahrzeuge und für ein Leasingfahrzeug bestehen Akku-Leasing-Verträge, die Kosten hierfür betrugen bis 31. Dezember 2020 € 21.357,19

Zu Frage 10: Wie hoch waren die finanziellen Mittel in den letzten fünf Jahren im Landesdienst für die Nutzung von E-Mobilität?

Die Nutzung der sieben E-Fahrzeuge löste in den Jahren 2016 bis 2020 einen Aufwand von insgesamt € 42.629,41 aus. In diesem Betrag sind die fahrzeugbezogenen Nutzungskosten, d. h. Stromkosten, Versicherung, Versicherungssteuer, Wartungs- und Reparaturkosten enthalten.

Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Schellhorn:

Zu den Fragen 8 bis 10: Die Beantwortung dieser Fragen erfolgt durch Landeshauptmann Dr. Haslauer.

Zu Frage 11: Wie hoch ist der Anteil von E-Autos an der Gesamtanzahl von Kraftfahrzeugen in Salzburg, der seitens des Landes forciert wird?

Laut Zulassungsstatistik der Statistik Austria werden mit Stand 31. Dezember 2020 ein Anteil von 1,1 % (entspricht 3.600 Stück) der 319.000 in Salzburg zugelassenen PKW rein elektrisch angetrieben. Im Bundesländervergleich liegt Salzburg damit nach Vorarlberg an zweiter Stelle.

Zu Frage 12: Welche Förderziele werden darüber hinaus vom Land Salzburg verfolgt?

Neben der weiteren Steigerung des Anteils alternativ bzw. elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr sind es Ziele des Landes durch Beratungs- und Förderangebote Lösungen in Richtung des emissionsneutralen innerstädtischen Lieferverkehrs, der Umstellung von betrieblichen Flotten sowie den Aufbau von Ladeinfrastruktur, intelligenten Ladelösungen, Sharningsystemen und Schnittstellen voranzutreiben. Auch der Ausbau begleitender Infrastruktur (z. B. P+R-Anlagen, Stromnetz, ...) spielt dabei eine wichtige Rolle.

Zu Frage 13: Welche Förderungen für E-Tankstellen gibt es in Salzburg?

Aktuell gibt es keine zusätzliche Landesförderung mehr für Elektroladeinfrastruktur, die über die KPC abgewickelt wurde, jedoch eine bestehende Bundesförderung. Details zu Bundesförderung sind der Homepage der Kommunalkredit Public Consulting zu entnehmen (www.umweltfoerderung.at).

Neben den genannten Förderungen, die über die KPC abgewickelt wurden, gibt es im Bereich der Ladeinfrastruktur seit 2018 ein Projekt zur Unterstützung von Gemeinden bei der Errichtung öffentlicher Ladesäulen.

Zu Frage 14: Wie hoch waren die finanziellen Mittel seitens des Landes Salzburg, die bereits für die Förderung von E-Tankstellen aufgewendet wurden?

Siehe Beantwortung der Fragen 3 und 5, dort wurden die über die KPC abgewickelten Förderungen für Ladeinfrastruktur für die Jahre 2018, 2019, 2020 und 2021 der Übersicht halber jeweils mit aufgeführt. Die Gesamtsumme der Mittel beläuft sich dafür auf € 216.402,--. Im Rahmen des zu Frage 13 genannten Projekts zur Unterstützung von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Gemeinden wurden bis dato in 48 Salzburger Gemeinden „E-Tankstellen“ errichtet und in Summe dafür seitens des Landes € 287.784,-- aufgewendet. Somit belaufen sich die insgesamt für Ladeinfrastruktur aufgewendeten Landesmittel auf € 504.186,--.

Zu Frage 15: Wie viele E-Tankstellen wurden an öffentlichen Gebäuden errichtet?

Die Gesamtzahl der E-Tankstellen/Lademöglichkeiten an öffentlichen Gebäuden in Salzburg ist nicht bekannt, da keine Meldepflicht o. Ä. für Ladestationen an öffentlichen Gebäuden (z. B. Gemeindegebäude) besteht.

An landeseigenen Gebäuden wurden für Dienstfahrzeuge mit Elektro- oder Plug-In-Hybridantrieb entsprechende Ladeinfrastruktur installiert, die jedoch nicht öffentlich zugänglich ist

(in Summe 29 Ladepunkte für Dienstfahrzeuge des Landes). Vereinzelt (z. B. Landesarchiv Michael-Pacher-Str. 40) wurden auch in Kooperation mit externen Betreibern öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet.

Zu Frage 16: Gibt es Förderungen für den Strom, der an E-Tankstellen gezapft wird?

Nein.

Zu Frage 16.1.: Wenn ja, welche und in welcher Höhe?

Siehe Antwort zu Frage 16.

Zu Frage 17: Wie lange dauert der durchschnittliche Ladevorgang an diesen E-Tankstellen?

Die Dauer eines Ladevorgangs hängt von mehreren technischen Faktoren ab, eine pauschale Aussage dazu ist nicht möglich. Ausschlaggebend ist hier die Ladetechnik (Wechsel- oder Gleichstrom) und die maximale Ladeleistung (kW) des Fahrzeugs und der Ladeinfrastruktur („E-Tankstelle“). Fahrzeugseitig ist zudem die Batteriekapazität (kWh) relevant. Weitere Faktoren sind die Temperatur und Netzauslastung, in deren Zusammenhang der Ladevorgang geregelt werden kann.

Der Ladevorgang für die gängigsten Modelle an den am meisten verbreiteten Ladesäulen bewegt sich zwischen zwei und zehn Stunden für eine komplette Vollladung, wobei die ersten 80 % deutlich schneller erreicht werden und die Ladeleistung darüber hinaus abnimmt.

Zu Frage 18: Hat die Landesregierung die Förderung von alternativen Treibstoffen in Erwägung gezogen, die nur eine kostenschonende Umrüstung herkömmlicher Verbrennungsmotoren erfordern und klimaneutral sind, weil bei ihrer Herstellung CO₂ gebunden wird?

Nein.

Zu Frage 18.1.: Wenn ja, welche?

Siehe Antwort zu Frage 18.

Zu Frage 18.2.: Wenn nein, warum nicht?

Alternative Treibstoffe, die in umgerüsteten herkömmlichen Fahrzeugen eingesetzt werden können, sind in der Herstellung mit einem sehr großen Energieaufwand verbunden sowie in der verfügbaren Menge sehr begrenzt. Der Gesamtwirkungsgrad von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die ohnehin mit großen Energieverlusten behaftet sind, sinkt so noch deutlich weiter (insbesondere gegenüber batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen). Gerade in Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele und der Energiewende, muss es jedoch Ziel sein den Gesamtenergieverbrauch in allen Anwendungen drastisch zu reduzieren.

Ohne eine sehr kostenintensive Umrüstung ist des Weiteren die Beimischung von alternativen Kraftstoffen nur bis zu einem sehr begrenzten Anteil möglich. Eine Umstellung eines Verbrennungsmotors auf 100 % alternative Kraftstoffe ist technisch sehr aufwändig und wirtschaftlich nicht sinnvoll. Zudem stehen Flächen auf denen beispielsweise die Rohstoffe für Biokraftstoffe angebaut werden, oft in direkter Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion.

Zu Frage 19: Wie steht die Landesregierung zu der Problematik, dass für die Herstellung der Batterien für die reine E-Mobilität seltene Erden und andere Rohstoffe unter teils menschenunwürdigen Bedingungen im Kongo und in Südamerika abgebaut werden?

Die Problematik ist bekannt und wird sehr ernst genommen. Im Gegensatz zur Förderung und Herstellung von fossilen Treibstoffen, die teilweise unter mindestens ebenso menschenunwürdigen Bedingungen stattfinden, gibt es im Bereich der Batterieherstellung Entwicklungen, die eine deutliche Verbesserung der Situation erwarten lassen.

Beispielsweise wird das Recycling von in Batterien verwendeten Rohstoffen sowie die Wiederverwendung von für Fahrzeuge nicht mehr geeigneten Batterien („Second Life“) u. a. durch rechtliche Vorgaben auf EU-Ebene (erhöhte Recyclingquoten) forciert und entwickeln die Hersteller neue Recyclingmethoden, so dass künftig insgesamt deutlich weniger Rohstoffe benötigt werden. Außerdem setzen die Hersteller batteriebetriebener Fahrzeuge bereits jetzt und in Zukunft noch verstärkt Batterietechnologien ein, die einen wesentlich geringeren Anteil an seltenen Erden als noch vor wenigen Jahren benötigen.

Zu Frage 20: Wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass - vergleichbar mit Fair Trade Produkten oder der Sanktionierung von sogenannten Blut-Diamanten - für den Bau von Batterien nur noch Materialien herangezogen werden, die einen human-produzierten Fingerabdruck nachweisen können?

Aktuell existiert noch kein weltweit etabliertes Zertifikat für Batterien, welches z. B. mit den Standards eines Fair-Trade-Labels vergleichbar wäre. Bestrebungen dazu müssten durch entsprechende Regelungen auf breiterer Ebene (mindestens EU- oder Bundesebene) erfolgen, um eine deutliche Wirkung entfalten zu können. In der Industrie wird bereits an der Entwicklung von Kriterien für fair hergestellte Batterien gearbeitet. Die Landesregierung wird solche Bestrebungen jedenfalls unterstützen.

Zu Frage 20.1.: Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 20.

Zu Frage 21: Wie steht die Landesregierung dazu, dass man sich ob der Schürfrechte Chinas an den notwendigen seltenen Erden zur Herstellung von Batterien in die Abhängigkeit des Auslands begibt, was gerade im Lichte der zurückliegenden Versorgungssengpässe mit Covid-19 Schutzmasken nicht unser Ziel sein kann?

Der Großteil der Erdölimporte für die Herstellung der aktuell dominierenden fossilen Treibstoffe nach Österreich und somit Salzburg stammen nicht aus Europa. Damit ist u. a. im Verkehrssektor aktuell eine hohe Abhängigkeit vom Ausland gegeben. Mit der Fokussierung auf alternative Antriebe und erneuerbare Energieträger kann diese Abhängigkeit hingegen reduziert werden. Der für die E-Mobilität benötigte Strom kann im Gegensatz zu fossilen Brennstoffen im eigenen Land erzeugt werden.

Was die Batterieherstellung betrifft gibt es in der EU aktuell große Projekte und Entwicklungen zu einer innereuropäischen Produktion inklusive eines innereuropäischen Recyclingprozesses, um die derzeit starke Abhängigkeit zu reduzieren. Eine solche Verringerung der Abhängigkeiten scheint bei einem Festhalten an fossilen Treibstoffen hingegen kaum möglich.

Beide Regierungsmitglieder ersuchen das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragenbeantwortung.

Salzburg, am 15. Juli 2021

Dr. Haslauer eh.
Dr. Schellhorn eh.