

# Der Verkehrspolitische Standpunkt

Alexander KLACSKA

## Dekarbonisierung im Rahmen von Fit for 55 – ein Kraftakt mit Chancen

Dekarbonisierung im Verkehr erfordert einen Kraftakt. Der Verzicht auf fossile Energieträger bedeutet den Umstieg auf alternative Antriebe, grüne Kraftstoffe und alternative Infrastruktur. Dazu gibt auch das Fit for 55 Paket sehr ambitionierte Ziele vor: Um CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr bis 2030 um 55 Prozent zu senken, soll es ein eigenes EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr ab 2026 geben, außerdem höhere Energiesteuern auf fossile Kraftstoffe und ausschließlich batterieelektrischen Antrieb für NeupKW ab 2035. Für den Luftverkehr, der mittels nachhaltiger Flugtreibstoffe dekarbonisiert werden soll, ist ein strengeres Emissionshandelssystem vorgesehen. Zusätzlich muss die alternative Lade- und Tankinfrastruktur europaweit ausgebaut werden.

Der Verkehr wird damit vor enorme Herausforderungen gestellt. Die Transportwirtschaft sieht sich aber nicht als Problem, sondern als Lösung. Die Verkehrswirtschaft ist grundsätzlich auch bereit, ihren Beitrag zu leisten. Wichtig ist es jedoch, die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

die für den Umstieg erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Das heißt, alternative Fahrzeuge und grüne Kraftstoffe müssen tatsächlich in ausreichendem Ausmaß verfügbar sein. Auch muss der Preis für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und für grüne Energie erschwinglich und die nötige Tankinfrastruktur vorhanden sein. Denn solange klimafreundliche Alternativen inklusive der dazugehörigen Infrastruktur nicht in ausreichendem Maß zu erschwinglichen Preisen vorhanden sind, führen ein CO<sub>2</sub>-Preis und Steuern auf fossile Energieträger nur zu einer finanziellen Belastung ohne Klimaschutzwirkung.

## Umstieg durch Förderungen erleichtern

Dazu kommt, dass die Anschaffung alternativer Fahrzeuge für viele Unternehmen nicht finanzierbar sind, wenn diese Fahrzeuge doppelt bis dreifach so viel kosten wie herkömmliche. Daher bedarf die Investition in nachhaltige Alternativen – etwa für die Umstellung ganzer Fahrzeugflotten – einer finanziellen Unterstützung durch nationale und EU-Mittel. Es braucht gezielte Förderungen und steuerliche Anreize, um den Umstieg auf neueste Fahrzeugtechnologien und hin zu alternativen Kraftstoffen tatsächlich

## Die Bundesregierung muss die wesentlichen Rahmenbedingungen für das Hochfahren der Wasserstoffmobilität in Österreich für 2.000 H2-LKW bis 2030 schaffen:



### H2-LWK-Flotte ausbauen

2.000 H2-LWKS sollen bis 2030 auf Österreichs Straßen rollen



### H2-Tankstellen ausbauen

17 H2-Tankstellen bis 2030 sind für ein flächendeckendes Netzwerk in Ö auszubauen



### Grünen Wasserstoff fördern

16.000t grüner Wasserstoff bis 2030 sind zur Verfügung stellen



### Finanzielle Unterstützung

rund 460 Mio. EUR an Fördervolumen für 2.000 H2-Fahrzeuge samt Tankinfrastruktur sind erforderlich

Abbildung 1: Studie zu Wasserstoffmobilität in Österreich (Quelle: Deloitte Studie H2-Mobility Austria: <https://deloi.tt/33RrQms>)

## Rahmenbedingungen schaffen

Ein eigenes Emissionshandelssystem (ETS) für den Straßenverkehr und Gebäudesektor sowie höhere Energiesteuern auf fossile Treibstoffe werden zwangsläufig zu Teuerungen führen. Das kann in der Praxis als Anreiz dienen, auf klimafreundliche Alternativen (Fahrzeuge und Kraftstoffe) umzusteigen. Damit diese Lenkungseffekte aber tatsächlich eintreten, ist es wichtig,

zu bewirken. Attraktive Förder- und Steuermodelle haben eine starke Hebelwirkung und müssen einen Ausgleich für die Teuerungen schaffen. Weitreichende Ausgleichsmaßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung für den Wirtschaftsverkehr (Förderungen, Mautbefreiungen, Stilllegungsprämien für ältere Fahrzeuge, etc.) sind eine Garantie dafür, dass die Transformation im Straßenverkehr erfolgreich gelingen kann.

Maßnahmen wie das Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr müssen richtigerweise auf europäischer Ebene ansetzen. Nur so kann ein innereuropäisches Level-Playing-Field sichergestellt werden. Nationale Systeme wie das in Österreich geplante nationale Emissionshandelssystem müssen daher rasch in ein europäisches Emissionshandelssystem übergeführt und so einer gesamteuropäischen Lösung zugeführt werden. Auch der Ausbau der alternativen Infrastruktur oder der Bahnnetze muss EU-weit im europäischen Gleichschritt erfolgen.

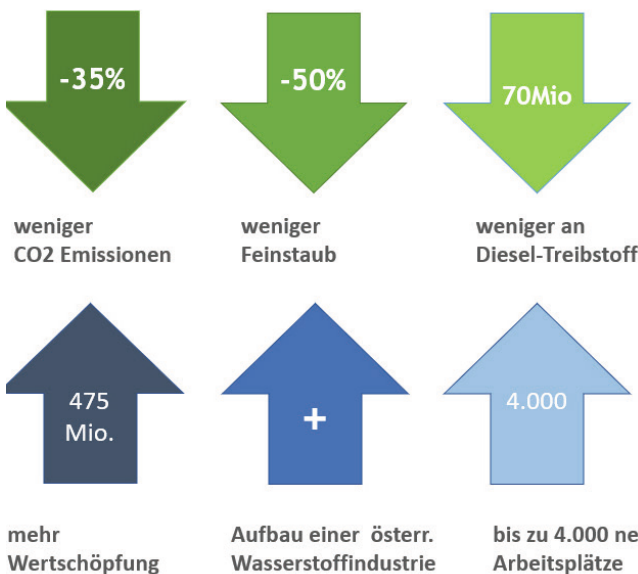
**Technologievielfalt muss Gebot der Stunde sein**

Die EU-Vorschläge im Fit for 55 Paket legen einen starken Fokus auf E-Mobilität. Die Elektromobilität ist im Bereich des Verkehrs zwar wichtig, aber nur ein Teil der Lösung. Aus Sicht der Verkehrswirtschaft sind in der Realität alle alternativen Kraftstoffe zu forcieren, die einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten können. Das geplante Aus für Verbrennungsmotor übersieht, dass man Verbrennungstechnologie noch weiter brauchen wird (etwa für den Fahrzeugbestand, für den Einsatz klimaneutraler synthetischer Treibstoffe, u.a.). Gerade in der Übergangphase wird es notwendig sein, die Potenziale alternativer Kraftstoffe wie E-Fuels, Wasserstoff, Biokraftstoff zu heben. Wenn die Transformation des Verkehrssektors gelingen soll,

braucht es eine Vielfalt an Technologien und mehr Flexibilität.

In einigen Bereichen, wie im Fernverkehr, ist aus heutiger Sicht der Elektroantrieb noch schwierig umsetzbar. Ein zentraler Baustein zur Erreichung der Klimaziele ist hier Wasserstoff. Dies belegt eine aktuelle Studie von Deloitte (H2-Mobility Austria Studie 2022 (deloitte.com)), welche die Bedeutung der Wasserstoffmobilität in Österreich hervorhebt. Anhand eines konkreten Szenarios, wonach bis 2030 2.000 wasserstoffbetriebene LKW über Österreichs Straßen rollen sollen, werden die dafür notwendigen Rahmenbedingungen erarbeitet und ökologische und wirtschaftliche Vorteile aufgezeigt. Die Studie zeigt somit auf, wie Dekarbonisierung im Verkehr gelingen kann.

Solch realistische Szenarien für die Dekarbonisierung des Verkehrs muss auch die Politik aufgreifen und umsetzen, um auf gutem Weg in Richtung Klimaneutralität bis 2050 zu sein. Ein rasches Hochfahren der erforderlichen Technologien und Infrastruktur und finanzielle Unterstützungen für den Umstieg schaffen stabile Rahmenbedingungen und Planbarkeit. Für die Verkehrswirtschaft eröffnet sich dadurch die Chance, durch Anbieten grüner, sauberer Mobilität ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten.



**Ökologische Vorteile:**

Durch die 2.000 LKW könnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 35 % verringert werden. Bei 2.000 Fahrzeugen bedeutet das eine Einsparung von 70 Mio. Tonnen Dieseldieselkraftstoff, der durch österreichischen grünen Wasserstoff ersetzt wird. Die Wasserstoff-Schwerlast-LKW würden jährlich zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von rund 24.000 Tonnen führen und den Feinstaub um bis zu 50 % senken.

**Wirtschaftliche Vorteile:**

Die 2.000 LKW bringen insgesamt 475 Mio. EUR an Wertschöpfung nach Österreich und legen den Grundstein für eine lokale Wasserstoffindustrie. Zudem könnten bis 2030 durch die Initiative 3.000 bis 4.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Abbildung 2: Vorteile der Wasserstoffmobilität in Österreich (Quelle: Deloitte Studie H2-Mobility Austria: <https://deloi.tt/33RrQms>)