

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

Geschäftszahl: BMVIT-9.000/0018-I/PR3/2019

23. April 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rossmann, Kolleginnen und Kollegen haben am 1. März 2019 unter der **Nr. 3000/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend erneut steigende Treibhausgase im Verkehrsbereich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Welche Sofortmaßnahmen planen Sie angesichts der zuletzt veröffentlichten Treibhausgasbilanz, aus der ein weiterer Anstieg der Treibhausgase im Verkehrsbereich hervorgeht?*
- *Wann werden Sie ein Maßnahmenpaket zur Reduktion der Treibhausgase im Verkehrsbereich vorlegen?*
- *Können Sie bereits jetzt effektive Maßnahmen samt CO<sub>2</sub>-Reduktionsschätzung pro Jahr und in Summe bis 2020, 2025 und 2030 für jede einzelne dieser Maßnahmen für den Verkehrsbereich nennen?*
- *Welche Treibhausgasreduktionen planen Sie für die einzelnen Verkehrsbereiche? Bitte listen Sie die einzelnen Verkehrsbereiche mit Ihrer Einschätzung, wie viel CO<sub>2</sub> diese jeweils bis 2020, 2025 und 2030 einsparen müssen, auf.*
- *Haben die Verhandlungen über die Stärkung bestehender oder Einführung zusätzlicher Maßnahmen, die gemäß § 3 Abs 2 KSG wegen Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstmengen vorgeschrieben sind, bereits begonnen?*
  - a. *Wenn ja, mit wem, und wen werden Sie noch in diese Verhandlungen einbinden?*
  - b. *Wenn nein, wieso nicht?*
  - c. *Wann werden Sie dem Nationalen Klimaschutzkomitee berichten?*

Einleitend möchte ich ausdrücklich mein Bekenntnis zur Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrssystems unterstreichen, welches auf Grundlage klarer Ziele, Maßnahmen und Strategien zur Umsetzung sozial und sicher ausgestaltet ist, die negativen Folgen für die Umwelt und die Gesundheit reduziert und dabei auf höchstmögliche Effizienz achtet. In diesem Sinne unterstütze ich das vom Ministerrat am 11. Juni 2015 und von der Landeshauptleuterkonferenz verabschiedete und bis dato gültige modifizierte Maßnahmenprogramm des Bundes und der Länder gem. Klimaschutzgesetz für die zweite Umsetzungsstufe ab 2015.

Die 13 in diesem Nachfolgeprogramm enthaltenen verkehrsrelevanten Bündel von Maßnahmen, von welchen 9 in alleiniger, respektive kooperativer Umsetzungskompetenz meines Ressorts mit anderen Umsetzungspartnern liegen, wurden in mehreren Diskussionsrunden und in enger Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern erarbeitet. Die Umsetzung und Vertiefung dieser Maßnahmen sehe ich als einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Klimaziels Österreichs bis 2020 und darüber hinaus.

Nach einer längeren Phase erfolgreicher Senkung nationaler Treibhausgase zeichnet die Ende Jänner dieses Jahres vom Umweltbundesamt veröffentlichte Treibhausgas-Bilanz für das Jahr 2017 leider ein getrübtetes Bild wieder steigender Emissionen. Ein ausschlaggebender Faktor für diese nachteilige Entwicklung war der gesteigerte Einsatz fossiler Energieträger im Energie- und Industriebereich. 2017 ist es leider nicht gelungen, das erfreuliche hohe Wirtschaftswachstum vom Einsatz fossiler Energieträger zu entkoppeln.

Auch im Verkehrssektor war der gestiegene fossile Kraftstoffabsatz ein wesentlicher Faktor. Im Vergleich zu 2016 wurden um +2,9 % mehr Dieselmotorkraftstoffe abgesetzt, bei Benzin waren es 1,2 % weniger. Die Fahrleistung des Pkw-Verkehrs im Inland stieg gegenüber 2016 um rund 2 %, jene von Lkw und Bussen im hochrangigen Straßennetz erhöhte sich um rund 3 %. Diesel-Pkw dominieren bei der Pkw Fahrleistung mit rund 70 %. Auf der anderen Seite bewirkte der Einsatz von Biokraftstoffen im Jahr 2017 eine Emissionsminderung von etwa 1,55 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>.

Inzwischen hat das in Klimaschutzfragen federführende BMNT bereits veranlasst, dass die im Mechanismus gemäß § 3 Abs. 2 vorletzter Satz KSG vorgesehenen Schritte gesetzt wurden und werden. Dazu zählt erstens die Einbindung des Nationalen Klimaschutzkomitees (NKK) im Rahmen der 4. Sitzung am 13. März 2019 mit Informationen über die geplanten Schritte, zweitens die Vorbereitung einer Evaluierung der gesetzten Maßnahmen sowie drittens die Führung von Gesprächen mit den zuständigen Bundesministerien und Bundesländern am 29. März 2019 betreffend die mögliche Stärkung bestehender sowie die Einführung zusätzlicher Maßnahmen.

Die nun zu erfolgende seriöse Evaluierung der gesetzten Maßnahmen erfordert seine Zeit und ist eine unabdingbare Voraussetzung für mögliche weitere Verhandlungen. Nach dieser Bewertung wird es die herausfordernde Aufgabe der Expertinnen und Experten aller am Pro-

zess beteiligten Institutionen sein, für die politischen Entscheidungsträger Vorschläge für die notwendigen weiteren Schritte zur möglichen Umsetzung erforderlicher Sofortmaßnahmen vorzubereiten.

Die Stärkung bestehender und/oder die Einführung zusätzlicher Maßnahmen, welche rasch umgesetzt werden und zur Einhaltung der Emissionshöchstmengen 2018-2020 beitragen können, sollte aber jedenfalls im Einklang mit den Maßnahmenplanungen zum Nationalen Energie- und Klimaplan für die Periode 2021 bis 2030 stehen.

Im Übrigen darf in Zusammenhang mit der Beantwortung grundsätzlicher Fragen zum Klimaschutz auf die federführende Kompetenz der Frau Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus verwiesen werden.

#### Zu Frage 6:

- *Da Sie bezogen auf die Emissionsziele Österreichs auch im Austausch mit sämtlichen anderen Ministerien, darunter speziell dem BMNT, dem BMF und dem BKA sein müssen: Mit welchen finanziellen Folgen (Strafzahlungen, Emissionshandel, etc) muss angesichts der aktuellen Prognosen bei gleichbleibender Wirtschaftslage bereits jetzt für Österreich insgesamt gerechnet werden, wenn keine weiteren Maßnahmen getroffen werden? Bitte gehen Sie bei der Beantwortung insbesondere auf folgende Punkte ein:*

- a. *Hat sich dabei an der letzten Einschätzung, die dem NKK präsentiert wurde, etwas geändert?*
- b. *Welchen Anteil an dieser Prognose hat der Verkehrssektor?*
- c. *Sind Sie in Kontakt mit dem BMF bezüglich der drohenden Kosten, die sich aus den internationalen Verträgen für die Zukunft ergeben werden?*

a.

Die Berechnungen zu finanziellen Folgen bei Nichteinhaltung der Emissionsziele erfolgen im BMNT und im BMF. Das BMNT hat dem Nationalen Klimaschutzkomitee potentielle Kosten bei Zielverfehlung präsentiert, die auf unterschiedlichen Preis- und Mengenangaben beruhen. Laut vorliegenden Informationen hat sich an der letzten Einschätzung nichts geändert.

b.

Die Berechnungen erfolgten nicht Sektor-bezogen.

c.

Ja.

#### Zu Frage 7:

- *Rechnen Sie damit, den gesamten österreichischen PKW-Individualverkehr elektrifizieren zu können?*
- a. *Wenn ja, bis wann?*
  - b. *Wenn nein, wieso nicht?*
  - c. *Wie viel Prozent der Autos weltweit könnten mit den jetzt zugänglichen, für die Batterien notwendigen Rohstoffen elektrifiziert werden?*

- d. *Liegen Ihnen zu diesen grundsätzlichen Überlegungen der Entwicklung des Individualverkehrs Studien vor und haben Sie dazu einen Generalplan für Österreich unter Einbeziehung der Treibhausgasüberlegungen?*

Die Technologieentwicklung am Fahrzeugmarkt wird stark durch europäische Vorgaben zu CO<sub>2</sub>-Emissionen beeinflusst. So soll der Ausstoß von CO<sub>2</sub> bei neuen PKW von 2021 bis 2030 um 37,5 Prozent reduziert werden. Diese technologieneutrale Vorgabe wird von nahezu allen Herstellern mit einer wesentlich verstärkten Elektrifizierung im PKW-Bereich beantwortet, daher legen wir auch im Regierungsprogramm und in unserer Klima- und Energiestrategie #mission2030 einen Schwerpunkt auf die E-Mobilität. Unser erklärtes Ziel ist bis 2030 eine Schwerpunktverschiebung bei den Neuzulassungen hin zu emissionsfreien PKW und leichten Nutzfahrzeugen. Eine Elektrifizierung des PKW-Individualverkehrs ist somit ein wesentlicher Puzzelstein bei der Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich – bis 2050 streben wir einen CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehr an. Da die Technologieentwicklungen derzeit rasant sind, ist keine seriöse Aussage bezüglich weltweiter Elektrifizierung möglich.

Zu Frage 8:

- *Ministerin Köstinger hat in der Anfragebeantwortung 2448/AB vom 13.2.2019 nur das E-Mobilitätspaket als einzigen nationalen Rechtsakt im Klimaschutz nennen können. Welche CO<sub>2</sub>-Reduktion erwarten Sie sich dadurch bis 2020, 2025 und 2030?*

Wie in meiner Antwort zu Fragepunkt 7 hervorgehoben, ist der Bundesregierung die Förderung der E-Mobilität wichtig, dazu zählen auch rechtliche Anreize, deren Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in diesem Fall jedoch nicht seriös quantifiziert werden kann.

Zu Frage 9:

- *Wussten Sie bereits vor Beginn der Testphase zu Tempo 140, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem dritten Fahrstreifen bei über 140 km/h lag?*  
a. *Wenn ja, welchen Einfluss hatte das auf Ihre Entscheidung?*

Nein.

Zu Frage 10:

- *Wurde auf diesen Autobahnabschnitten davor bewusst auf Geschwindigkeitskontrollen verzichtet?*

Diese Frage fällt nicht in meine Zuständigkeit. Die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung – wozu auch die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften gehört – ist gemäß Art. 11 B-VG Landessache, zuständige Behörde auf Autobahnen ist die jeweilige Landesregierung.

Zu den Frage 11, 12 und 14:

- *Sind Ihnen weitere Autobahnabschnitte bekannt, auf denen eine ähnlich hohe Durchschnittsgeschwindigkeit bei einer Maximalgeschwindigkeit von 130 km/h bereits jetzt gefahren wird?*
  - a. *Sind Sie diesbezüglich im Austausch mit dem BMI?*
  - b. *Sind zusammen mit dem BMI Maßnahmen geplant, um die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf solchen Abschnitten an die maximal erlaubte Geschwindigkeit anzupassen und wenn ja, wie?*
  - c. *Planen Sie, die Erkenntnisse aus dem verkehrstechnischen Gutachten, wonach die Durchschnittsgeschwindigkeit auf gewissen Autobahnabschnitten über dem erlaubten Tempolimit liegt, zusammen mit dem BMI zu evaluieren, um mögliche Maßnahmen zu prüfen?*
- *Sind Radarkontrollen eine effektive Maßnahme zur Einhaltung der maximal erlaubten Geschwindigkeit?*
- *Ziehen Sie Tempo 140 nur auf jenen Autobahnabschnitten in Erwägung, die schon jetzt mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werden?*

Die Kontrolle der Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit fällt nicht in meine Ressortzuständigkeit, sondern ist Aufgabe der Organe der Straßenaufsicht und fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Inneres.

Zu Frage 13:

- *Sind Geschwindigkeitsreduktionen allgemein ein probates Mittel, um Emissionsreduktionen im Verkehrsbereich zu erzielen?*
  - a. *Wenn ja, planen Sie in den kommenden Jahren Beschränkungen, um die Reduktionsverpflichtungen im Verkehrsbereich zu erzielen?*
  - b. *Wenn nein, wieso nicht?*

Bei Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen im Sinne vom Immissionsschutzgesetz-Luft (z.B. Stickstoffdioxid) wurden bereits in der Vergangenheit auf diversen Autobahnabschnitten Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahme im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Landeshauptmannes/der jeweiligen Landeshauptfrau umgesetzt (z.B. Tempo 100 IG-L in Tirol).

Da weitere lokal angeordnete Geschwindigkeitsreduktionen auf Autobahnen und Schnellstraßen in Bezug auf CO<sub>2</sub> lediglich vernachlässigbare Reduktionsbeiträge liefern würden, sind in diesem Zusammenhang keine zusätzlichen Tempolimits im A- und S-Netz vorgesehen.

Zu Frage 15:

- *Welche Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase planen Sie im PKW-Segment, abgesehen von der Förderung der Elektromobilität?*

Treibhausgasemissionsvermindernde Effekte - konkret im PKW-Segment - können nicht nur durch unmittelbare Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen in diesem Verkehrsträgerbereich erzielt werden, sondern erfolgen vielfach auch indirekt, z.B. durch Maßnahmen im Schienenbereich. Maßnahmen beeinflussen einander gegenseitig und stehen in einer Wechselwirkung. Die Reduktion von Treibhausgasemissionen im PKW-Verkehr kann daher durch verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen und auf unterschiedlichsten Ebenen, wie z.B. Ausbau des öffentlichen Verkehrs und neue Angebote zur Schaffung eines Anreizes zum Umstieg, alternative Mobilitätsangebote, multimodale Wegeketten, Bewusstseinsbildung, Bepreisung etc. erzielt werden. Jedoch liegen vielfach direkte Steuerungsinstrumente wie beispielsweise die Möglichkeit, umweltbezogene und finanzielle Anreize zu setzen, nicht in meinem Kompetenzbereich (z.B. IG-L 100er/ LH, internat. technische Normen, ...). In meinem Wirkungsbereich werden neben der Förderung der Elektromobilität auch alternative Antriebstechnologien für Fahrzeuge (Wasserstoffantrieb) auf ihren Innovationsbeitrag und ihre Umsetzbarkeit erforscht, und es fallen fahrleistungsreduzierende Maßnahmen wie die Errichtung von Park- & Drive-Anlagen in den Wirkungsbereich des BMVIT.

Ing. Norbert Hofer

