



II-1171 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5901/3-4-93

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

4133 /AB
1993 -03- 22

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 4146, J
Schuster und Kollegen vom 20. Jänner 1993,

Zl. 4146/J-NR/1993 "CO2-Emissionen im Verkehrsbereich"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Gibt es im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein über die bloße Verringerung der CO2-Emissionen hinausgehendes Konzept zur Verringerung des Energieverbrauches im Verkehr bzw. zum Einsatz erneuerbarer Energie?"

Mit Ende des Jahres 1991 wurde seitens des BMÖWV das "Österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991" veröffentlicht. Darin finden sich über eine ausführliche Beantwortung der Fragestellung hinaus weitere Hinweise für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik. Konkret mit der Problematik der CO2-Emission befassen sich die folgenden Kapitel:

- 4.2 Straßenverkehr
- 5.2 Umwelt
- 6.1 Personenverkehr
- 6.2 Güterverkehr
- 8.2 Kombiniertes Verkehr
- 8.3 Verkehr in Ballungsräumen

In den angegebenen Kapiteln finden sich Maßnahmevorschläge, die größtenteils mit Energiesparmaßnahmen und den diesbezüglich nutzbaren Potentialen im Zusammenhang stehen. Als eine zentrale Problemstellung wird die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, insbesondere die Schiene, gesehen. Im Schienenverkehr können erneuerbare Energieformen, wie z.B. die Wasserkraft, zum Einsatz gelangen

- 2 -

und ein spezifisch wesentlich günstigerer Energieverbrauch erreicht werden. Mein Ressort trägt - soweit die Zuständigkeit gegeben ist - zur Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes bei. Insbesondere im Bereiche des Güterverkehrs sind Erfolge absehbar. Im Bereich des Personenverkehrs bedarf es weitergehender Angebote im verkehrsinfrastrukturellen Bereich. In welchem Maß die Verkehrsentwicklung bis zum Jahre 2005 günstig beeinflusst werden kann, hängt aber von einer Vielzahl von Einflußparametern ab. Die in den letzten Jahren ständig steigenden Bestandszahlen an Kraftfahrzeugen werden sich vermutlich stabilisieren. Wenn es in der Folge gelingt das Gesamtverkehrsaufkommen möglichst konstant zu halten, können Maßnahmen zur Verringerung des spezifischen Energieverbrauches von Individualverkehrsmitteln wirksam werden. Im Hinblick auf den Einsatz erneuerbarer Energie laufen übrigens auch Forschungsprojekte, die sich mit Elektromobilen bzw. Solarmobilen auseinandersetzen.

Zu Frage 2:

"Besteht ein Plan, die Infrastrukturpolitik an die notwendige Verringerung des Verkehrsbedarfes anzupassen?"

Die Vermeidung von unnotwendigem Verkehr (z.B. von Leerfahrten im Güterverkehr) und die Förderung umweltverträglicher Verkehrsträger sind wesentliche Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik, die sich auch als roter Faden durch das Österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991 ziehen. Selbstverständlich sind diese verkehrspolitischen Ziele auch bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen. Um den in Österreich zu rund 30 % an der Verursachung von CO₂-Emissionen beteiligten motorisierten Straßenverkehr vermindern zu können, müssen das Bahnnetz und die Donau als Wasserstraße ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang sind die Neu- und Ausbauvorhaben im Programm Neue Bahn, der Ausbau von Bahnstrecken in unsere östlichen Nachbarstaaten und längerfristige Vorhaben für weitere Kapazitätserhöhungen im Schienennetz, etwa die Südostspange zu erwähnen.

- 3 -

Bei der Erstellung des österreichischen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) wird das Ziel einer Verminderung der CO₂-Emissionen selbstverständlich berücksichtigt.

Der BVWP soll basierend auf objektiven Kriterien eine verkehrsträgerübergreifende Prioritätenreihung für den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen und Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern (z.B. Containerterminals) ermöglichen.

Eine wesentliche Grundlage des BVWP werden Verkehrsnachfragemodelle für den Personen- und für den Güterverkehr sein. In diese Nachfragemodelle soll auch das Ziel einer Verminderung der CO₂-Emissionen einfließen.

Zusätzlich zur Verkehrswegeplanung müssen die Raumplanung durch die Ermöglichung kurzer Wege und die Transportlogistik durch die Vermeidung von Leerfahrten und schlecht ausgelasteten Fahrten zur Vermeidung von unnötigem Verkehr beitragen. Künftig sollte eine arbeitsteilige Wirtschaft mehr durch know-how-Transfers als durch weite Gütertransporte profitieren.

Zu Frage 3:

"Werden Höchstverbrauchsnormen für Kraftfahrzeuge eingeführt?"

Die Einführung von Höchstverbrauchsnormen für Kraftfahrzeuge muß in Abstimmung mit den rechtlichen Möglichkeiten und Entwicklungen im Rahmen des EWR erfolgen. Lösungsmodelle, welche den sogenannten Flottenverbrauch bestimmter Marken festlegen, zeigen Schwächen in Hinblick auf eine konsequente Realisierung. Die politischen Steuerungsmittel zur Beeinflussung des Gesamtverbrauches werden daher aus heutiger Sicht am einzelnen Fahrzeug anzusetzen haben. Die Einführung der Normverbrauchsabgabe stellt einen ersten Schritt in diese Richtung dar. Seitens des BMÖWV wurden umfangreiche Erhebungen zum Normverbrauch der zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagen durchgeführt, woraus strategische Lösungsvor-

- 4 -

schläge zur Verringerung des Kraftstoffverbrauches entwickelt werden sollen. Es zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen Normverbrauch und Fahrzeuggewicht. Da Eingriffe in konstruktive Grunddaten, wie das Fahrzeuggewicht, nicht ohne Beeinflussung anderer Kriterien, wie z.B. der Sicherheit von Fahrzeugen, möglich sind, werden Gespräche mit der Fahrzeugindustrie geführt. Die politische Diskussion des 3 Liter Autos war der Anstoß für eine Vielzahl neuer und innovativer Ideen. Nach heutigem Stand der Technik erscheinen Fahrzeugkonzepte mit Verbrauchswerten von 3,5 l für dieselbetriebene und von rund 4 l für ottobetriebene Fahrzeuge mittelfristig realisierbar.

Wien, am 20. März 1993
Der Bundesminister

