

## **ANFRAGE**

des Bundesrates Christoph Steiner  
und weiterer Bundesräte  
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie  
**betreffend Klimaerwärmung und Einführung emissionsarmer Pkw**

Am 14. Juli 2021 wurde von der Europäischen Kommission ein Paket zur Neuausrichtung von Wirtschaft und Gesellschaft in der EU vorgestellt, um die neuen Klimaziele zu erreichen. In diesem ist unter anderem von einer schnelleren Einführung emissionsarmer Verkehrsträger zu lesen, mit der letztlich das Aus für Neuwagen mit Verbrennungsmotoren für 2035 gemeint ist. Weiters sollen Bürger mit strenger CO2-Emissionsnormen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge belastet werden und die nationalen Budgets mit der Installierung von Tank- und Ladestationen in regelmäßigen Abständen entlang großer Verkehrsstraßen.

Hintergrund dieser fundamentalen Verbote und Umgestaltungsversuche von Wirtschaft, Produktion und Gesellschaft mitsamt der noch unabschätzbaren Mehrbelastungen insbesondere für Menschen mit niedrigem Einkommen, bildet die globale Erderwärmung und der sogenannte Kampf gegen jene. Die Österreichische Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik informiert, dass die Temperaturzunahme in Österreich mit 1,8 Grad Celsius im Vergleich zur vorindustriellen Zeit höher ausfällt als im globalen Mittel (1 Grad Celsius seit 1900). Laut Zentralanstalt sei diese Zunahme der Lufttemperatur „*äußerst wahrscheinlich*“ zur Hälfte nicht natürlichen Ursprungs.  
(<https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur>) Eine zumal differenziertere Sichtweise als dem öffentlichen medialen Diskurs zu entnehmen ist.

Bei einer direktdemokratischen Entscheidung haben hingegen die Bürger der Schweiz entschieden, ein CO<sub>2</sub>-Gesetz – vorgeblich zugunsten des Klimaschutzes, tatsächlich einhergehend mit eigentumsfeindlicher Umverteilung und Bevormundung der Bevölkerung – abzulehnen. Das Gesetz hätte nach Expertenmeinung finanzielle Mehrbelastungen und einen immensen Bürokratieschub zur Folge gehabt, ohne Wirkung auf das Klima zu entfalten. Durch die Ablehnung im Rahmen eines fakultativen Referendums trat es letztlich nicht in Kraft.

Auch in Österreich gibt es Bestrebungen der türkis-grünen Koalition mit einem als „Klimaschutzgesetz“ betitelten Gesetz einen gesellschaftlichen Wandel zu forcieren. Im bekannt gewordenen Entwurf aus dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird bereits in der Präambel des §1 fälschlich suggeriert, das Gesetz wäre geeignet eine globale Klimakrise tatsächlich zu lösen, um in Folge eine Reihe an Maßnahmen – deren Kosten die Konsumenten zu tragen haben – vorzustellen. Diese bedeuten mehr Bürokratie, mehr Verbote, mehr Vorschriften und neuen Steuern und Abgaben.

Folgendes konnte man zudem am 19. Mai 2020 in der Tageszeitung „Kurier“ lesen:  
„Der tägliche weltweite CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist auf dem Höhepunkt der strikten Corona-Maßnahmen zeitweise um etwa ein Sechstel zurückgegangen. Die globalen Tageswerte waren Anfang April um schätzungsweise bis zu 17 Prozent niedriger als im Durchschnitt des Jahres 2019, wie ein internationales Forscherteam in der Fachzeitschrift "Nature Climate Change" berichtet. Am 7. April wurden nach Angaben der Klimawissenschaftler um Corinne Le Quere von der englischen University of East Anglia weltweit schätzungsweise 83 Millionen Tonnen (Megatonnen) CO<sub>2</sub> durch die Verbrennung fossiler Brennträger und die Zementproduktion ausgestoßen - 2019 waren es im Tagesdurchschnitt 100 Megatonnen gewesen. In manchen Ländern seien die Emissionen zu den Hochzeiten der Corona-Beschränkungen gar um bis zu durchschnittlich 26 Prozent gesunken. Die von Regierungen getroffenen Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Erregers SARS-CoV-2 hätten in aller Welt große Auswirkungen auf den Energiebedarf gehabt, schreiben die Forscher. Dass große Teile der Weltbevölkerung zu Hause bleiben müssen und Grenzen geschlossen worden seien, habe etwa den Verkehr verringert und Konsumgewohnheiten verändert. Allein die Emissionen des Transports an Land sowie des Luftverkehrs hätten am 7. April um 36 beziehungsweise 60 Prozent niedriger gelegen als im Jahresschnitt 2019. Landverkehr, Energie und Industrie machten demnach gemeinsam 86 Prozent des gesamten CO<sub>2</sub>-Rückgangs aus. In den ersten vier Monaten des Jahres fielen die Emissionen der Schätzung zufolge um insgesamt etwa 1.048 Millionen Tonnen. Besonders stark war der Rückgang in China (minus 242 Megatonnen), den USA (minus 207 Megatonnen) und Europa (minus 123 Megatonnen). Weltweit betrug die Verringerung im Vergleich zu den Monaten Jänner bis April 2019 insgesamt rund 8,6 Prozent. Diese starken Rückgänge seien wahrscheinlich nur temporär, da sie keine strukturellen Änderungen in der Wirtschaft, beim Transport oder im Energiesektor bedeuteten, erläutert Le Quere.“

Sollte die Aktivität in aller Welt bis Mitte Juni die Werte der Zeit vor der Corona-Krise erreichen, dann rechnen die Forscher mit einem Rückgang der Jahresemissionen 2020 um schätzungsweise vier Prozent. Bleiben einige Beschränkungen dagegen bis Ende des Jahres bestehen, dürfte die Verringerung etwa sieben Prozent betragen. Das Team um Le Quere schaute sich für die Studie Daten aus 69 Ländern, 50 US-Staaten und 30 chinesischen Provinzen an, die bis Ende April verfügbar waren. Der Emissionsrückgang bedeutet nicht, dass die Konzentration der Treibhausgase in der Luft unmittelbar sinkt. Im Gegenteil - der CO<sub>2</sub>-Gehalt der Atmosphäre klettert weiter: Der Wissenschaftsverband Deutsches Klima-Konsortium hatte am Freitag auf neue Rekordwerte verwiesen, die auch in Deutschland gemessen wurden. Im März sei die CO<sub>2</sub>-Konzentration an der Messstation des Umweltbundesamtes auf der Zugspitze im Monatsschnitt erstmals auf fast 418 Teilchen pro Million Teilchen Luft (ppm) gestiegen. Der neue Höchstwert von 417,838 ppm habe damit fast drei ppm höher gelegen als 2019. Auch im April lag die Konzentration mit 415,779 ppm höher als im Vorjahr. Das Klima-Konsortium verwies auch auf Daten der ältesten CO<sub>2</sub>-Messstation Mauna Loa auf Hawaii. Die US-Wetterbehörde NOAA habe als Durchschnittswert für April 416,21 ppm gemeldet und damit einen Anstieg von 2,88 ppm im Vergleich zu 2019. Dass der CO<sub>2</sub>-Gehalt der Atmosphäre weiter ansteige, liege an der sehr langen Verweildauer

von Kohlendioxid in der Atmosphäre. Ozeane und die Landregionen nähmen derzeit etwas mehr als die Hälfte des von der Menschheit ausgestoßenen CO<sub>2</sub> auf - der Rest verweile für ungefähr ein Jahrhundert in der Luft.

(<https://kurier.at/wissen/wissenschaft/die-natur-freute-sich-ueber-den-lockdown-co2-emissionen-sind-stark-gesunken/400846397>)

Dass Österreich bereits heute klimapolitisch im internationalen Vergleich ein Vorbild ist, wird außer Acht gelassen.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Bundesräte folgende

### Anfrage

1. Wie viele Wetterstationen messen in Österreich die Lufttemperatur?
2. In welcher Höhe sind diese angebracht?
3. Wo sind diese angebracht? (Bitte um Gliederung nach bebauter Umgebung, zB. Flughäfen, bzw. freie Flächen)
4. Wie verteilen sich diese auf die Bundesländer?
5. Welches Energiemodell legen Sie ihren Berechnungen der Klimaentwicklung zugrunde?
6. Wie hoch waren im Jahr 2020 und (im ersten Halbjahr) 2021 der Rückgang der Treibhausgas-Emissionen in Österreich?
7. Wie hoch war im Jahr 2020 und (im ersten Halbjahr) 2021 der Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emission?
8. Gab es in den Jahren 2019, 2020 und (im ersten Halbjahr) 2021 einen Anstieg der Lufttemperatur im Vergleich zu den Vorjahren?
9. Wenn ja, wie hoch und im Vergleich zu welchen Jahren?
10. Konnte eine Relation zwischen den (niedrigeren) CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2020 und 2021 und der Entwicklung der gemessenen Lufttemperatur hergestellt werden?
11. Planen Sie nach Vorgabe und Ankündigung der Europäischen Kommission in Österreich weitere strengere Emissionsnormen für Pkws?
12. Sind ein Ausbau und Installierung von E-Ladestationen entlang des österreichischen Straßennetzes geplant?
13. Wenn ja, in welchem Umfang?
14. Wenn ja, wie lautet der Zeitplan?
15. Wenn ja, auf welchen Straßen?
16. Wie hoch schätzen Sie den Mehrbedarf an Strom durch das zu erwartende Mehraufkommen von elektrischen Pkws und Nutzfahrzeugen in Österreich?

The image shows three handwritten signatures in blue ink. From left to right:  
1. A signature that appears to be "Christian Steiner" with the name written below it.  
2. A signature that appears to be "Johannes Hübner" with the name written below it.  
3. A signature that appears to be "Markus Leinfellner" with the name written below it.

