

4146/AB XXI.GP

Eingelangt am: 09.09.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4189/J-NR/2002 betreffend Verkehr und Klimaschutz, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 11. Juli 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg möchte ich - insbesondere auch im Lichte der jüngsten Flutkatastrophen - zum Maßnahmenprogramm im Verkehrsbereich anmerken, dass die Herausforderung im Verkehrssektor darin besteht, durch eine langfristig angelegte Gesamtstrategie so rasch wie möglich eine Trendumkehr bei den in den 90er Jahren rasant gestiegenen CO₂-Emissionen zu erreichen.

Die Vielschichtigkeit der Problematik erfordert dabei sowohl einen gesamtstaatlichen Zugang durch das Setzen entsprechender ökonomischer Rahmenbedingungen, als auch stark lokal- und regionalspezifische Initiativen, welche Bewusstseinsbildung ebenso einschließen wie langfristige Umorientierung der Raumordnung und Infrastrukturentwicklung.

Generell sind gerade im Verkehrssektor auch die von der EU gesetzten Rahmenbedingungen von großer Bedeutung für die Reduktionspotentiale von in Österreich gesetzten Einzelmaßnahmen. Dies gilt insbesondere auch auf Grund des zu erwartenden größeren Verkehrsaufkommens infolge der bevorstehenden Erweiterung der EU. Weiters sind verbesserte Standards hinsichtlich der Energieeffizienz von Fahrzeugen in erster Linie auf Gemeinschaftsebene zu erarbeiten.

Zur Erreichung des ambitionierten Reduktionszieles sowie zur Unterstützung der technologischen und investiven Maßnahmen, die auf eine Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen abzielen, ist eine schrittweise Steigerung der Kostengerechtigkeit unter Einschluss von Umwelt-, Gesundheit-, Unfallkosten und sonstigen externen Kosten unumgänglich.

Frage 1:

Welche Maßnahmen werden Sie im einzelnen zur Umsetzung der "Strategie Österreichs zur Erreichung des Kioto-Zieles (Nationale Klimastrategie 2008/2012)" in Ihrem Wirkungsbereich setzen, und welche anteiligen Beiträge zur Umsetzung erwarten Sie dadurch?

Antwort:

Wie auch im Motiventeil Ihrer Anfrage erwähnt, wurde die nationale Klimastrategie am 17. Juni dieses Jahres vom Ministerrat verabschiedet. Meine Mitarbeiterinnen im Verkehrsressort und ich

sind an Beschlüsse des Ministerrats gebunden und bestrebt, im Rahmen der Zuständigkeiten des bmvit, das Maßnahmenprogramm Verkehr der Klimastrategie rasch und effizient umzusetzen. In diesem Sinne erlaube ich mir, Ihnen beispielhaft einige konkrete Maßnahmen zu erläutern:

Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö)

Der aktuelle, im Jänner 2002 der Öffentlichkeit präsentierte Generalverkehrsplan Österreich, sieht bei einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 45 Milliarden € für den Verkehrsträger Schiene Investitionen von rund 30 Milliarden € und für Straßenprojekte von rund 15 Milliarden € vor. Dieses Infrastrukturinvestitionsprogramm soll im wesentlichen in den nächsten 20 Jahren realisiert werden. Der GVP-Ö soll jedoch kein isoliertes Bau- und Investitionskonzept sein, sondern in eine verkehrspolitische Gesamtstrategie mit dem Ziel einer ökologisch nachhaltig verträglichen Entwicklung eingebunden sein. Eine wesentliche Rolle kommt dabei fairen und effizienten Preisen im Verkehr zu.

Schon im Zeitraum von 1991 bis 2000 wurden zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Österreich über 5 Mrd. € verbaut, überwiegend für Maßnahmen im Bereich der Transitachsen, um ausreichende Kapazitäten für den wachsenden Verkehr und die ökologisch notwendige Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu schaffen.

In Bau oder in der Detailplanung sind derzeit Schieneninfrastrukturprojekte mit einem Investitionsvolumen von 5,3 Milliarden €, im Zeitraum von 2002 bis 2006 sollen nach dem GVP-Ö weitere Projekte mit einem Kostenvolumen von 5,6 Milliarden € begonnen werden. Die großen Investitionen in das Schienennetz sind ein Beitrag zur Sicherung und Ausweitung des hohen Marktanteils des Schienengüterverkehrs in Österreich: Während in der Europäischen Union der durchschnittliche Marktanteil der Schiene (ohne Berücksichtigung der Pipelines) unter 15 % beträgt, liegt er in Österreich derzeit bei rund 36% und in einzelnen Hauptverbindungen sogar noch höher, beispielsweise beträgt der Schienenanteil am Güterverkehr von Vorarlberg über die Arlbergstrecke nach Ostösterreich sogar über 50 %.

Österreich bietet auch eine attraktive Förderung für Anschlussbahnen. Die Höhe der staatlichen Förderung beträgt maximal 30 % der Investitionskosten, in EU-Fördergebieten bis zu 40 %. Es wird eine 5-jährige Bindung an den Schienenverkehr gefordert. In Österreich gibt es 1286 Anschlussbahnen, über die rund 58 Mio. Tonnen Güter jährlich befördert werden. Der Anteil der Anschlussbahnen am gesamten Transportaufkommen auf der Schiene in Österreich beträgt somit mehr als 60 %.

Für die Schifffahrt wurden in den Jahren 1981 bis 2000 rd. 0,218 Mrd. € für Regulierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an der Wasserstraße Donau investiert. Für die geplante Beseitigung des Engpasses im Abschnitt zwischen Wien und der slowakischen Staatsgrenze sollen rd. 0,182 Mrd. € aufgewendet werden.

Der Kombinierte Güterverkehr ist für Österreich von großer Bedeutung, da Güter über weite Strecken umweltfreundlich auf der Schiene transportiert werden. Insgesamt wurden im Jahr 2001 auf der Schiene 24,3 Mio. Tonnen, das entspricht ca. 28 % des Schienengüterverkehrs der ÖBB, im Kombinierten Güterverkehr befördert. Rund die Hälfte der Tonnage entfällt auf die Rollende Landstraße. Mit den Rollenden Landstraßen der ÖKOMBI wurden im Jahr 2001 insgesamt 345.731 Sendungen transportiert, das entspricht rund 1000 Sendungen täglich und einem Zuwachs gegenüber dem Jahr 2000 um 17 %.

Knapp 140.000 Lkw wurden auf der Rollenden Landstraße Brenner - Manching befördert, 18 % mehr als im Jahr 2000 und 71.163 in der Relation Villach - Wels, 12,8 % mehr als im Jahr 2000. Mit der Rollenden Landstraße konnten somit spürbare Entlastungen der Umwelt im alpenquerenden Verkehr erzielt werden. Auch der unbegleitete Kombinierte Güterverkehr hat sich positiv entwickelt. Im Jahr 2001 wurden 12 Mio. Tonnen befördert, um 5,3 % mehr als im Vorjahr.

Die unter Beteiligung des bmvit gegründete Gesellschaft "Via Donau" soll Logistiklösungen zur Einbeziehung der Wasserstraße Donau in Transportketten des Kombinierten Güterverkehrs erarbeiten.

EU - Regionalförderungsprogramme: Interreg III A und III B

Beim Großteil der Interreg-Projekte, an denen sich das bmvit und andere österreichische Partner beteiligen, steht "nachhaltige, ökologisch und sozial verträgliche Mobilität" im Vordergrund:

Regionsentwicklung im Dreiländereck Österreich — Slowenien - Ungarn

Die Oststeiermark ist verkehrsgeografisch betrachtet eine periphere Region. Ziel des Projekts ist die Entwicklung einer Strategie zur Entschärfung dieser Randlage, wobei eine innovative Güterverkehrslogistik mit regionalen Knotenpunkten im Vordergrund steht. Dort soll der Verkehr gebündelt und auf die Schiene verlagert werden.

Masterplan und Pilotprojekte zu nachhaltigem Verkehr in sensiblen Gebieten am Beispiel der österreichisch/ ungarischen Neusiedler See/ fertő-tő Region

Basis dieses Projektvorschlags ist eine Studie zu sensiblen Gebieten und ihre Belastung durch den Verkehr. In dieser vom Umweltministerium beauftragten Studie wurden Empfehlungen für einen nachhaltig verträglichen Verkehr in ökologisch besonders sensiblen Gebieten und deren praktische Umsetzung in Pilotprojekten empfohlen. Das nun startende Schirmprojekt gibt den Stand des Wissens der auf ökologische und soziale Verträglichkeit ausgerichteten Verkehrsplanung wieder und umfasst die "Module" innovativer öffentlicher Verkehr grenzüberschreitende regionale Mobilitätszentrale Öko-Mobilität und Öko-Tourismus/ Naturerbebetriebliches Mobilitätsmanagement neue Fahrzeugtechnologien und landschaftlich maßgeschneiderte Infrastrukturen. Die finanzielle Beteiligung des bmvit wird rund 1 Mio. € betragen.

"Alps Mobility 2"

Dieses Projekt soll gemeinsam mit Partnern in Bayern, italienischen Regionen u.a. Veneto, Friaul-Julisch-Venetien, den Autonomen Provinzen Trento und Bozen, zwei schweizerischen Regionen, österreichischen Bundesministerien (bmvit, BMwA, BMLFuW), dem Amt der Salzburger Landesregierung sowie den beiden Modellgemeinden Bad Hofgastein und Werfenweng umgesetzt werden.

Schwerpunkt dieses Projektes ist die Gestaltung und praktische Umsetzung von attraktiven Angeboten des öffentlichen Verkehrs, die geeignet sind, den wachsenden Freizeit- und Tourismusverkehr in den Alpen vom Pkw auf umweltverträglichere und sicherere Verkehrsmittel zu

verlagern. Unter dem Titel "Alpine Pearls" soll ein attraktives Angebotspaket für Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit Fahrrädern und Schiffen geschaffen werden. Die Mobilitätszentrale Pongau, die im Rahmen des EU-Projekts "Alps Mobility 1" und des Modellvorhabens "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus" eingerichtet wurde, hat im Projekt "Alpsmobility 2" eine Schlüsselfunktion bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen.

Modellvorhaben "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus"

Das österreichische Modellvorhaben "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus" (www.sanftmobil.at) steht in engem Zusammenhang mit dem Interreg III B -Projekt "Alpsmobility 2". Dieses Modellvorhaben zeigt, wenngleich auf regionaler Ebene, schon erfreuliche Ergebnisse im Hinblick auf Klimaschutz. Während vor der Umsetzung der Maßnahmen rund 9 % der Gäste von Werfenweng mit der Bahn anreisten, waren es in der Wintersaison 2001 bereits 25 %.

An positiven Umweltwirkungen zeichnet sich folgendes ab: Allein in der Wintersaison 2000/2001 ergab sich eine Einsparung von 1,2 Millionen Pkw-Kilometern bei der Anreise der Dauergäste nach Werfenweng. Das entspricht der jährlichen Fahrleistung von 80 Pkw oder einer 30-fachen Erdumrundung. Dadurch ergab sich eine Verringerung der Luftschadstoffemissionen durch Einsparung der CO₂-Emissionen in Höhe von 375 Tonnen gegenüber dem landesweiten Trend. Das entspricht beispielsweise den jährlichen Emissionen einer durchschnittlichen Ölheizung von 72 Einfamilienhäusern mit rund 200 Einwohnern.

In den beiden Modellgemeinden sind derzeit rund 100 Elektro-Kfz unterwegs, ein Großteil davon besonders energiesparende einspurige Kfz aber auch rund 10 Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb. Wie beim Modellvorhaben "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus" strebt das bmvit auch bei EU-Projekten positive "Umweltbilanzen" an. Obwohl Beiträge der einzelnen Maßnahmen zum Klimaschutz nicht überschätzt werden dürfen, weisen sie doch den Weg in die richtige Richtung.

Faire und effiziente Preise im Verkehr

Faire Preise, das heißt die Anwendung des Verursacherprinzips im Verkehr, sind eine Voraussetzung für vernünftige Verkehrsmittelwahl. Mit der Einführung des Road Pricing für das hochrangige Straßennetz, setzen wir einen wesentlichen Schritt in diese Richtung. Wesentlich ist die Internalisierung bisher externer Umwelt- und Unfallfolgekosten des Verkehrs, daher deren Tragung durch die Verursacher. Das bmvit setzt sich daher in allen EU-Gremien dafür ein, dass diese Möglichkeit in der neuen Wegekostenrichtlinie berücksichtigt wird.

Road Pricing für Lkw

Die Einführung des elektronischen Road Pricing für Lkw im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) ist spätestens im Jahr 2004 geplant. Motivation für die Entscheidung zur zukünftigen Gebührenpflicht ist in erster Linie der Aspekt, den Benutzer des mautpflichtigen Straßennetzes im größtmöglichen Ausmaß an der fairen Kostendeckung zu beteiligen. Da die derzeitige EU-Richtlinie 99/62/EG Maut nur in Höhe der Infrastrukturkosten zulässt, sollen zumindest diese leistungsabhängig angerechnet werden.

Dazu ist derzeit ein weitestgehend elektronisches Mautsystem in Vorbereitung, das eine Gebührentrichtung entsprechend der zurückgelegten Fahrstrecke ohne Beeinflussung des Verkehrsflusses ermöglichen soll.

Mautpflichtig werden alle Fahrzeuge über einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen sein. Das mautpflichtige Straßennetz wird ca. 2000 km umfassen. Die Einnahmen werden für Erhaltung und Ausbau der Autobahnen und Schnellstraßen sowie zur Abdeckung der aus dem Bau erwachsenen Finanzierungsverpflichtungen verwendet. Die ASFINAG, die ein Vorschlagsrecht für die Tarifhöhen hat, hat eine durchschnittliche Tarifhöhe von 0,22 € pro km als notwendige Größe zur Kostendeckung genannt. Unterschiede zu einer in Deutschland diskutierten Tarifhöhe beruhen auf den in Österreich höheren Infrastrukturkosten (alpines Gelände), der geringeren Verkehrsbelastung (weniger Fahrzeuge, die zur Kostentragung beitragen können) und auf einem größeren Verkehrsanteil schwerer Lkw als in Deutschland.

Eine wesentliche Zielsetzung des elektronischen Mautsystems ist auch die zukünftige größtmögliche Interoperabilität/Kompatibilität zu Mautsystemen in anderen europäischen Ländern, vor allem in den Nachbarstaaten, wie z.B. Deutschland, das auch die Einführung einer Autobahnmaut vorbereitet, oder Italien, das seit vielen Jahren über ein Mautsystem verfügt. Damit soll zukünftig erreicht werden, dass Verkehrsteilnehmer, die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind, möglichst mit einem Bordgerät (On-Board-Unit) zur Mautentrichtung das Auslangen finden. Dies ist übrigens auch Zielsetzung der EU-Richtlinie 99/62/EG.

Durch die Einführung der fahrleistungsabhängigen elektronischen Maut in Österreich wird ein wesentlicher Schritt zur Verwirklichung einer fairen Kostenbelastung im Straßenverkehr getan. Darüber hinaus kann die beim Mautsystem zum Einsatz kommende Elektronik auch die zukünftigen Möglichkeiten zur besseren Verkehrsinformation und zum wirkungsvolleren Verkehrsmanagement unterstützen.

Wegekostenrichtlinie der Europäischen Union

Im Hinblick auf die Bewältigung der durch den Verkehr und insbesondere aus dem Straßengütertransitverkehr resultierenden Belastungen ist - als einer der zentralen Bestandteile der im Weißbuch der Europäischen Kommission zur europäischen Verkehrspolitik angekündigten Gesamtstrategie - die Erstellung eines Gemeinschaftsrahmens, der zum Ziel hat, die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern herzustellen, als Priorität der Maßnahmen im Verkehrsbereich anzusehen.

Im Rahmen einer neuen EU-Wegekostenrichtlinie muss dabei die Möglichkeit geschaffen werden, den Straßengüterverkehr über die Errichtungs- und Erhaltungskosten hinaus mit externen Umwelt-, Unfallfolge- und Staukosten zu belasten sowie insbesondere in ökologisch sensiblen Gebieten eine Querfinanzierung der alternativen Verkehrsträger vorzunehmen.

Anteilige Beiträge einzelner Maßnahmen im Verkehr zur Umsetzung des Kyotoziels

Hier ist davon auszugehen, dass Berechnungen im Maßnahmenprogramm der am 18. Juni 2002 vom Ministerrat verabschiedeten "Nationalen Klimastrategie" zum Verkehr (siehe dazu Seiten 89 ff der Klimastrategie) nach dem aktuellen Stand des Wissens erfolgten.

Eine Betrachtung dieser Tabelle zeigt, dass gerade Maßnahmen, die faire und effiziente Preise im Verkehr, also eine Belastung der Verursacher mit den Umweltkosten zum Ziel haben, besonders wirksam sind. So bewirkt eine Reform der Mineralölsteuer eine jährliche Einsparung der CO₂-Äquivalente um 0,7 Mio. Tonnen.

Auch in der "Volkswirtschaftlichen Kosten-Wirksamkeits-Analyse von Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs in Österreich (R. Pischinger, G. Sammer, F. Schneider, u.a. 1997 im Auftrag des Umweltministeriums) zeigt sich die große Bedeutung von Maßnahmen, insbesondere im Bereich fairer und effizienter Preise, bei der Verfolgung von Klimaschutzzielen im Verkehr. Hervorzuheben ist auch das Reduktionspotenzial von Maßnahmen im Güterverkehr, welches ebenfalls 0,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent beträgt.

Neben den verkehrspolitischen Maßnahmen werden von meinem Ressort auch eine Reihe von **technologiepolitischen Initiativen** gesetzt, um die Ziele des Klimaschutzes und der nachhaltigen Entwicklung zu unterstützen:

Mit dem **Impulsprogramm Intelligente Verkehrssysteme und -services** soll einerseits die Forschungskompetenz in zentralen Zukunftsfeldern der Verkehrstechnologie (z.B. integrierte Satellitennavigation, neue Umschlags- und Antriebstechnologien, Materialforschung, Mechatronik u.v.a.) erhöht und damit die Wettbewerbsfähigkeit einer österreichischen Schlüsselbranche gestärkt werden; andererseits können durch neue Produkte und technologische Lösungen wichtige Beiträge geleistet werden, um den Verkehr der Zukunft effizient, sicher, nachhaltig und nutzergerecht gestalten zu können .

Der Rat für Forschung und Technologieentwicklung hat zur Erreichung dieser Doppeldividende bzw. dieses Mehrfachnutzens für die österreichische Industrie- und Technologiepolitik sowie die Umwelt- und Verkehrspolitik 2001 zusätzlich 29 Mio € für 2 Jahre zur Verfügung gestellt.

Im besonderen soll Forschung und Entwicklung in folgenden Programmlinien forciert werden:

Innovatives System Bahn ist ein F&E-Impulsprogramm zur Förderung innovativer Technologien und Systeme im Schienenverkehr durch Unterstützung interdisziplinärer Forschungs-, Demonstrations- und Validationsprojekte. Ziel ist es, durch innovative Technologien und attraktive Dienstleistungen im Personen- und Güterverkehr die Bahn aufgrund ihrer teils systemimmanenten Eigenschaften (hohes Transportpotenzial im Personen- und Güterverkehr mit hoher Energieeffizienz, niedriger Lärm- und Schadstoffemission, sehr hoher Sicherheit, geringen Kosten und großer Zuverlässigkeit) zu forcieren und die Interoperabilität des europäischen Schienenverkehrssystems auszubauen.

AAA-Technologieprogramm (Austrian Advanced Automotive Technology) stellt ein F&E-Impulsprogramm zur langfristigen Sicherung der technologischen Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Automobilindustrie (Zulieferindustrie, KMU) dar. Immer strenger werdende Umwelanforderungen und die von der EU gesetzten ambitionierten Ziele wie z.B. Steigerung des Marktanteils von alternativen Treibstoffen bis 2020 auf 20 % oder Halbierung der Straßenverkehrstoten erfordern neue Lösungsansätze und technologische Umbrüche, die gezielt mit diesem Programm verfolgt werden.

Intelligente Infrastruktur ist ein F&E-Impulsprogramm zur Förderung systemintegrierender Telematikanwendungen im Verkehrssektor, um die Kapazität der Verkehrsträger und das Verkehrsangebot zu verbessern. Neue Telematikanwendungen sollen dazu beitragen, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems zu verbessern,

MOVE - Mobilität und Verkehrstechnologie forciert die Intermodalität im Personen- und Güterverkehr durch verkehrsträgerübergreifende Lösungen insbesondere durch Optimierung der intermodalen Logistikabläufe.

Technologieinitiative Donau forciert die Technologisierung der Binnenschifffahrt, um die Donau in effiziente und leistungsfähige Transport- und Logistikketten zu integrieren. Ein wichtiges Projekt wurde nunmehr mit dem Aufbau eines Testzentrums für ein Schifffahrts- Informations- und Managementsystem (DoRis) initiiert.

Weiters führt das bmvit seit dem Jahr 1999 ein mehrjähriges Forschungs- und Technologieprogramm unter dem Titel "**Impulsprogramm Nachhaltig Wirtschaften**" durch. Ein wesentliches Anliegen dieses Programms ist, über Grundlagenprojekte, Konzepte und Technologieentwicklungen zu konkreten Modell- und Demonstrationsvorhaben zu kommen, die Vorbildwirkung haben und dadurch den Diffusionsprozess unterstützen.

Ausschreibungen sowie Wettbewerbe werden zu folgenden Programmlinien durchgeführt:

Haus der Zukunft

Unter "Haus der Zukunft" sind Wohn- und Bürobauten zu verstehen, die im Vergleich zur derzeitigen Baupraxis in Österreich erhöhte Energieeffizienz hinsichtlich des gesamten Lebenszyklus, verstärkten Einsatz erneuerbarer Energieträger (insb. Solarenergie), erhöhte Nutzung nachwachsender Rohstoffe sowie vermehrte Berücksichtigung von Service- und Nutzungsaspekten bei vergleichbaren Kosten mit herkömmlichen Bauweisen aufweisen.

Fabrik der Zukunft

Mit der Programmlinie "Fabrik der Zukunft" werden Industrie- und Gewerbebetriebe sowie Dienstleister angesprochen, die mit den Werkstoffen von morgen Produkte von morgen für den Bedarf von morgen produzieren bzw. anbieten. Dabei sollen Aspekte wie Annäherung an abfall- und emissionsfreie Produktionstechnologien und -methoden, verstärkten Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen für Werkstoffe sowie Produkte, verstärkte Nutzung erneuerbarer Energieträger in der Produktion bzw. im Betrieb, Aufbau von neuen Partnerschaften und Kooperationen sowie innerbetrieblichen Qualifikations- und Mitarbeiter-Beteiligungsmodellen berücksichtigt werden.

Energiesysteme der Zukunft

Ziel der Programmlinie ist es, Technologien und Konzepte für ein, auf der Nutzung erneuerbarer Energieträger aufbauendes, energieeffizientes und flexibles Energiesystem zu entwickeln, das langfristig in der Lage ist, unseren Energiebedarf zu decken. Es wird ein Bogen von Grundlagenforschung, Konzepten und Technologieentwicklung hin bis zu ersten Anwendungen in ausgesuchten Modellregionen gespannt. Programmziele sind u.a., CO₂ bzw. Treibhausgasemissionen in der Energieversorgung zu reduzieren, den Anteil bzw. die Nutzung erneuerbarer Energieträger zu erhöhen, die Kosten erneuerbarer Energiesysteme zu senken, den

Energiebedarf zu reduzieren, die regionale Energieaufbringung zu steigern, Beteiligung und Akzeptanz an Hand von Demonstrationsprojekten zu erhöhen.

Frage 2:

Welche weitergehenden Maßnahmen planen Sie für den Fall, dass das österreichische Reduktionsziel in der Periode 2008-2012 nicht erreicht wird und wie hoch schätzen Sie die dadurch entstehenden zusätzlichen Kosten ein? (Bitte Angabe nach Prozent nicht erreichten Reduktionsziels)

Antwort

Zu dieser Frage möchte ich anmerken, dass trotz der Notwendigkeit, bei allen Emittenten von Treibhausgasen Emissionsreduktionen zu erzielen, praxisbezogen und flexibel vorgegangen werden muss. Das heißt, man muss alle Emissionsquellen beachten und prüfen, wo mit einem vorgegebenen Mitteleinsatz die größten Reduktionswirkungen erzielt werden können.

Längerfristig sollte es aber für eine Übererfüllung der Vorgaben des Kyotoziels in einem Emissionsbereich einen finanziellen Ausgleich geben, das heißt aus dem Bereich, der die Vorgaben nicht erfüllt, sollte eine Querfinanzierung zu einem bei der Reduktion der Treibhausgase erfolgreicherem Bereich möglich sein.

Im OECD Projekt "Nachhaltig umweltverträglicher Verkehr" (Environmentally Sustainable Transport), das in Österreich federführend vom Umweltministerium durchgeführt wurde und in dem Mitarbeiterinnen des bmvit auch in Arbeitsgruppen mitgewirkt haben, wurde ein nachhaltig umweltverträgliches Verkehrssystem (EST) auf Basis von Umwelt- und Gesundheitsqualitätszielen und daraus abgeleiteten operativen Zielsetzungen definiert. Erstmals wurde zunächst ein gewünschtes Zukunftsbild des Verkehrs im Jahr 2030 gezeichnet, das durch Kriterien und langfristige strategische Ziele, wie Klimaschutz, Luftqualität, Lärm und Flächenverbrauch, beschrieben wird.

Die OECD Projekte EST zeigen, dass nachhaltig umweltverträglicher Verkehr im längerfristigen Zeitrahmen (bis 2030) erreichbar ist, wenn eine Gesamtstrategie mit einer synergetischen Maßnahmenkombination (emissionsarme Fahrzeuge und alternative Antriebstechnologien, Attraktivierung umweltfreundlicher Verkehrsarten, Mobilitätsmanagement mit intelligenten Mobilitätsdienstleistungen und intermodaler Verkehrslogistik) umgesetzt wird.

Diese Strategie muss durch Schaffung von fairen Bedingungen am Markt und ökonomischen Anreizen für eine nachhaltige Mobilität und Wirtschaft, durch eine die Zersiedelung verhindernde und Nutzungsmischung fördernde Raumplanung, Standortpolitik und Siedlungsentwicklung und durch eine Offensive in Bewusstseinsbildung, Information und Öffentlichkeitsarbeit sowie Modellvorhaben und Pilotprojekte, Forschung und Ausbildung ergänzt werden.

Fragen 3 und 4:

In welcher Form und in jeweils welchem finanziellen Ausmaß wird der nichtmotorisierte Verkehr, also Rad- und Fußverkehr, gefördert?

Welche Planungen gibt es in diesem Bereich?

Antwort:

Das bmvit ist bemüht, durch die Gestaltung der rechtlichen Grundlagen, wie Straßenverkehrsordnung, Fahrradverordnung u.s.w. Fußgängerinnen und Radfahrer zu schützen und diese umweltverträglichen Formen der Mobilität zu fördern.

Nach der Verlängerung der Bundesstraßen B seit April 2002 ist die Kompetenz für die Verkehrsinfrastruktur für den nicht motorisierten Verkehr weitgehend auf die Länder übergegangen. Das bmvit ist aber bestrebt, im Rahmen von gemeinsamen Projekten mit Ländern und Gemeinden, beispielsweise im Rahmen von Interreg-Projekten auch an der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs mitzuwirken (siehe meine Ausführungen zu Frage 1).

Ein weiterer Bereich ist die Mitwirkung von Mitarbeiterinnen meines Ressorts in Arbeitsgruppen zur Gestaltung von Richtlinien für den nicht motorisierten Verkehr. Abschließend darf darauf hingewiesen werden, dass das bmvit als Beitrag zur umweltfreundlichen und klimaverträglichen Mobilität der Mitarbeiterinnen bei Dienstwegen zehn Dienstfahrräder beschafft hat, die sich großer Beliebtheit erfreuen.

Fragen 5 bis 7:

Planen Sie Maßnahmen beim amtlichen Kilometergeld, um einen größeren Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei Dienstfahrten zu schaffen? Wenn ja, wann und in welchem Ausmaß?

Sollten diesbezügliche Maßnahmen nicht geplant sein, warum nicht?

Sind andere Maßnahmen geplant, um einen Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei Dienstfahrten zu schaffen? Wir ersuchen um Auflistung, welche und wann ihre Einführung geplant ist.

Antwort:

Grundsätzlich fällt die Regelung des amtlichen Kilometergeldes gemäß Bundesministeriengesetz in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Finanzen.

Hinsichtlich der Frage 7 möchte ich anmerken, dass der Großteil der Beamten des bmvit, unter Berücksichtigung allfälliger Opportunitätskosten, bei Dienstreisen vorwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist.

So benutzen etwa die Angehörigen der Eisenbahnbehörde bei innerösterreichischen Dienstreisen sowie zu Destinationen in die Nachbarstaaten grundsätzlich immer die Bahn. Nur für den Fall besonderer Dringlichkeit oder aus anderen sachlich vertretbaren Gründen (z.B. zeitliche Restriktionen etc.) werden andere Verkehrsmittel (wie etwa Flüge bei Auslandsdienstreisen) genehmigt.

Fragen 8 bis 11:

Welche Maßnahmen wurden wann und wo unternommen, um eine Reduktion der Geschwindigkeit des Straßenverkehrs zu erreichen? Welche Reduktionen des CO₂-Ausstoßes konnten dadurch erzielt werden?

Wenn keine Maßnahmen unternommen wurden, warum nicht?
Welche diesbezüglichen Maßnahmen sind für wann geplant?

Welche Reduktion des CO₂-Ausstoßes könnte jährlich durch eine flächendeckende Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung 80/100 erreicht werden?

Antwort:

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass entsprechende Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit des Straßenverkehrs ihren Beitrag zu einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes beitragen können. Dabei handelt es sich jedoch um ein Bündel von Maßnahmen, welche Initiativen in den Bereichen der Gesetzgebung, der Städte-, Raum- und Verkehrsplanung, so wie der Öffentlichkeitsarbeit (Bewusstseinsbildung der Verkehrsteilnehmer, Medienarbeit und Schulungen) erfordern.

Diese Grundvoraussetzung wird übrigens auch ausdrücklich in folgenden wissenschaftlichen Publikationen bzw. Studien von anerkannten Verkehrsexperten unterstrichen, wobei vor allem folgende Aspekte für eine entsprechende nachhaltige Reduktion der Emissionen von Bedeutung sind:

Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, herausgegeben vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Kraftstoffverbrauchssenkung und CO₂-Reduktion im Pkw-Verkehr (Band 48)

Im Abschnitt 3.2.2.3 (Geschwindigkeitskontrollen/Beschränkungen) kam man zu folgendem Ergebnis: *"Die gegenwärtig gültigen Höchstgeschwindigkeiten werden teilweise von einem relativ hohen Anteil der Kraftfahrzeuge überschritten, woraus Auswirkungen auf den gesamten Kraftstoffverbrauch ableitbar sind. Dieses Element hat vor allem beim Pkw im Autobahnverkehr Bedeutung. Aus 15 % deutlichen Überschreitungen der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ist ein Potential von 1 % des gesamten Pkw-Treibstoffverbrauches ableitbar.*

Die verbrauchssenkende Wirkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, die unter den aktuellen Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Straßenkategorien liegen, zeigt sich vor allem bei hohen Verkehrsmengen. Abhängig von der Geschwindigkeit des Fahrzeugkollektives ergeben sich unterschiedliche Leistungsfähigkeiten (Pkw-Einheiten pro Stunde). Bei Geschwindigkeiten zwischen 60 km/h und 80 km/h und gleichmäßiger Fahrweise der Einzelfahrzeuge können Leistungsfähigkeiten bis zu 2000 Pkw pro Stunde und Fahrstreifen erreicht werden.

Bei ungleichmäßiger Fahrweise und ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen können Straßen wesentlich weniger Fahrzeuge aufnehmen. Damit ergibt sich ein zweifach positiver Effekt: Einerseits sind in diesen Geschwindigkeitsbereichen minimale Verbrauchswerte erzielbar und andererseits können sehr hohe Verkehrsmengen bewältigt werden."

Volkswirtschaftlich Kosten-Wirksamkeitsanalyse von Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs in Österreich, in Auftrag gegeben vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie

Im Kapitel "9.2 Tempolimits" der gegenständlichen Publikation wurde auch die Auswirkung eines generellen Geschwindigkeitslimits bei Personenkraftwagen (*Autobahnen 100 km/h, sonstige*

Freilandstraßen 80 km/h, Vorrangstraßen Innerorts 50 km/h und untergeordneten Straßen Innerorts 30 km/h/Ausweitung auf alle nicht bevorrangten Straßen) unter standardisierten Rahmenbedingungen bei der Überwachung und den Strafen (Verdoppelung des Personal- und Geräteeinsatzes und deutliche Anhebung der Strafe bei Überschreitung um 5 km/h) auf die CO₂-Emissionen untersucht.

Als Wirkung wurde eine Änderung der durchschnittlichen Geschwindigkeitsverteilung auf allen Straßenkategorien erwartet, wodurch sich auch das Verbrauchs- und Emissionsverhalten der Kraftfahrzeuge ändern würde. Auch würde sich wegen der steigenden Reisezeiten eine Senkung der Verkehrsnachfrage ergeben. Die Auswirkungen der beschriebenen Veränderungen auf Verbrauch und Emissionen wurden mit dem Emissionsmodell GLOBEMI berechnet. Letztlich ergab sich im Vergleich zum Referenzszenario eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 4 % bis zum Jahre 2020.

Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyotoziels (Klimastrategie 2008/2010), angenommen vom Ministerrat am 18. Juni 2002

Das Maßnahmenprogramm für den Verkehrsbereich (Abschnitt 3. 4) berücksichtigt auch die möglichen Potenziale einer CO₂-Reduktion bei der Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Als Instrumente wurde eine verstärkte Tempoüberwachung sowie selektive bzw. temporäre Einführung von Tempolimits auf Bundesstraßen und Autobahnen unter besonderer Bedachtnahme auf Lärmschutz und Verkehrssicherheit sowie zur Vermeidung von Staugefahr angenommen. Als Nebeneffekt wurde festgestellt, dass (flexible) Geschwindigkeitsbegrenzung auch der Verkehrsflussoptimierung, der Stauvermeidung sowie dem Lärmschutz diene. Jedenfalls wurde der Reduktionseffekt in Millionen-Tonnen CO₂-Äquivalent mit 0,3 in Ansatz gebracht.