

**4189/J XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 11.07.2002**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Glawischnig, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Verkehr und Klimaschutz

Am 17. Juni 2002 wurde im Ministerrat die "Strategie Österreichs zur Erreichung des Kioto-Zieles (Nationale Klimastrategie 2008/2012)" zustimmend zur Kenntnis genommen. Durch Umsetzung dieser Strategie auf Bundes- und Länderebene soll das im Rahmen der EU-Lastenverteilung für Österreich mit minus 13% vorgesehene Reduktionsziel für Treibhausgase bis zur Zielperiode 2008/2012 auf Basis 1990 erreicht werden. Die Klimastrategie definiert im Bereich "Anreizfinanzierungen zur Auslösung klimarelevanter betrieblicher Investitionen im In- und Ausland" einen Bedarf neu eingesetzter Mittel von bis zu 90 Mio € pro Jahr über den Zeitraum 2001-2010 (S. 69). Zusätzlich besteht bei der Wohnbauförderung ein Finanzierungsbedarf von 250 bis 295 Mio € pro Jahr für thermisch-energetische und sonstige Maßnahmen im Wohnhausbereich. Zur Erreichung der Reduktionsziele im Verkehr sind laut Klimastrategie weitere öffentliche Mittel notwendig (öffentlicher Nahverkehr, Bahninfrastruktur, Radfahrer, Fußgänger), deren Volumen noch zu evaluieren ist. In der nationalen Klimastrategie ist als eine der Maßnahmen auch eine ökologische Steuerreform angeführt.

Um das österreichische Klimaschutzziel zu erreichen, ist dringender Handlungsbedarf gegeben. "Mit den bislang gesetzten Maßnahmen kann noch keine allgemeine Trendumkehr erzielt werden. Die relativ kurze verbleibende Zeit bis zur Kioto-Verpflichtungsperiode 2008-2012 erzwingt eine rasche Konzeption und Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen in einem Kioto-Maßnahmenpaket", heißt es dazu in der nationalen Klimastrategie (S. 11).

Laut Klimastrategie haben die vorgeschlagenen Klimaschutzmaßnahmen mittel- bis langfristig neben den positiven Umweltauswirkungen auch positive Auswirkungen für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und öffentliche Budgets. "Verzögerungen bei der Umsetzung bedeuten, dass Reduktionsziele in kürzerer Zeit und zu möglicherweise wesentlich höheren Kosten erreicht werden müssen", heißt es dazu in der Klimastrategie. Umso unverständlicher erscheint es, dass im vorgelegten Finanzierungsvorschlag für die kommenden Jahre keine ausreichenden Mittel für die Umsetzung des Klimaschutzprogramms vorgesehen sind.

Denn der im Rahmen des Ministerratsvortrags vom 17. Juni 2002 vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft vorgeschlagene Stufenplan zur Finanzierung der Klimaschutzmaßnahmen sieht die Erreichung der jährlich nötigen Finanzierungsmittel von 90 Mio € im Bereich betrieblicher Investitionen erst ab dem Jahr 2008 vor, obwohl dieser Bedarf in der Klimastrategie bereits ab 2001 als notwendig

erachtet wird. Inklusiv der Jahre 2001/2002 fehlen also gegenüber dem vorgelegten finanziellen Stufenplan insgesamt 325 Mio. € (ca. 4,5 Mrd. ATS), um die laut Klimastrategie ab 2001 nötige Finanzierung von 90 Mio. € pro Jahr sicherzustellen. Eine Erreichung des österreichischen Reduktionszieles scheint unter diesen Bedingungen kaum möglich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

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?
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)
3. In welcher Form und in jeweils welchem finanziellen Ausmaß wird der nichtmotorisierte Verkehr, also Rad- und Fußverkehr, gefördert?
4. Welche Planungen gibt es in diesem Bereich?
5. 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?
6. Sollten diesbezügliche Maßnahmen nicht geplant sein, warum nicht?
7. 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.
8. Welche Maßnahmen wurden wann und wo unternommen, um eine Reduktion der Geschwindigkeit des Straßenverkehrs zu erreichen? Welche Reduktionen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes konnten dadurch erzielt werden?
9. Wenn keine Maßnahmen unternommen wurden, warum nicht?
10. Welche diesbezüglichen Maßnahmen sind für wann geplant?
11. Welche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes könnte jährlich durch eine flächendeckende Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung 80/100 erreicht werden?