



**DI JOSEF PRÖLL**  
 BUNDESMINISTER  
 FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,  
 UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT

15. Jan. 2004

Zl. 13.500/125 -I 3/2003

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Mag. Ulli Sima,  
 Kolleginnen und Kollegen vom 18.11.2003,  
 Nr. 1098/J, betreffend Zerschlagung der ÖBB  
 und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt/  
 Klimaschutz

XXII. GP.-NR

1094 /AB

2004 -01- 15

zu 1098 /J

An den  
 Herrn Präsidenten  
 des Nationalrates  
 Dr. Andreas Khol

Parlament  
 1017 Wien

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Mag. Ulli Sima, Kolleginnen und Kollegen vom 18. November 2003, Nr. 1098/J, betreffend Zerschlagung der ÖBB und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt/Klimaschutz, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1 und 2:

Der Verkehrssektor emittiert etwa 27 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich (im Jahr 2001 – 18,9 Mio. t von insgesamt 69,1 Mio. t), wobei in der Periode 1990 bis 2001 ein Anstieg von 6,2 Mio. t bzw. 48 % (von 12,7 Mio. t auf 18,9 Mio. t) zu verzeichnen war.

Zu den Fragen 3 bis 5:

Der LKW-Verkehr hat etwa einen Anteil von 27 % (SNF 19 % + LNF 8 %), der PKW-Verkehr 67 % und der Schienenverkehr weist knapp 1 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in Österreich auf.

Zu Frage 6:

Der Personenkilometer mit dem PKW kann mit einem erhöhten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von etwa 150 g/km gegenüber der Bahn abgeschätzt werden (zum Vergleich Abschätzung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen: Personenkilometer PKW – ca. 175 g/km, Personenkilometer Bahn – ca. 25 g/km inklusive der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Herstellung, Betrieb und Entsorgung von Infrastruktur sowie Herstellung, Betrieb, Wartung und Entsorgung der Fahrzeuge).

Zu den Fragen 7 und 8:

Die NO<sub>x</sub>-Emissionen können beim Benzin-PKW (mit Katalysator) um etwa 0,26 g/Personenkilometer und beim Diesel-PKW um etwa 0,36 g/Personenkilometer höher als bei der Bahn abgeschätzt werden (zum Vergleich Abschätzung der durchschnittlichen NO<sub>x</sub>-Emissionen: Personenkilometer Benzin-PKW mit Katalysator – ca. 0,40 g/km, Personenkilometer Diesel-PKW – ca. 0,50 g/km, Personenkilometer Bahn – ca. 0,14 g/km inklusive der NO<sub>x</sub>-Emissionen für Herstellung, Betrieb und Entsorgung von Infrastruktur sowie Herstellung, Betrieb, Wartung und Entsorgung der Fahrzeuge).

Zu Frage 9:

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen können beim Güterverkehr per Bahn mit rund 20 g CO<sub>2</sub>/Tonnenkilometer abgeschätzt werden (inklusive der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Herstellung, Betrieb und Entsorgung von Infrastruktur sowie Herstellung, Betrieb, Wartung und Entsorgung der Fahrzeuge).

Zu Frage 10:

Die NO<sub>x</sub>-Emissionen können beim Güterverkehr per Bahn mit rund 0,12 g NO<sub>x</sub>/Tonnenkilometer abgeschätzt werden (inklusive der NO<sub>x</sub>-Emissionen für Herstellung, Betrieb und Entsorgung von Infrastruktur sowie Herstellung, Betrieb, Wartung und Entsorgung der Fahrzeuge).

Zu Frage 11:

Der Verkehr ist mit einem Anteil von 51 % (im Jahr 2001) an den gesamten NOx-Emissionen der mit Abstand größte Emittent Österreichs (101,5 kt von insgesamt 199,4 kt).

Zu den Fragen 12 bis 14:

Die Bahn verursacht knapp 2 % der gesamten NOx-Emissionen des Verkehrssektors. Der LKW-Verkehr ca. 53 % (SNF 48 % + LNF 5 %) und der PKW-Verkehr rund 42 % der gesamten NOx-Emissionen des Verkehrssektors.

Zu Frage 15:

Zur Umsetzung der österreichischen Klimastrategie wurde ein umfangreiches Maßnahmenbündel in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) – Kyotoinitiative BMVIT/BMLFUW – erstellt. Zwei von fünf prioritären Schwerpunkten fallen dabei in die Zuständigkeit des BMLFUW. Derzeit wird seitens der Verkehrsabteilung des BMLFUW an einem Aktionsprogramm zur breiten Implementierung der beiden nachfolgend angeführten Schwerpunkte gearbeitet, wobei viele der Maßnahmen auf sehr erfolgreichen Pilotprojekten und Modellvorhaben aufbauen, bei denen ein enormes mögliches Einsparungspotential an CO<sub>2</sub>-Emissionen bewiesen werden konnte.

**1. Umweltverträgliche Antriebe, Kraftstoffe und Fahrweisen** mit folgenden möglichen Schwerpunkten:

- Legistische Initiativen im eigenen Wirkungsbereich;
- Politische und freiwillige Vereinbarungen und Motivation von Maßnahmen in anderen Bereichen;
- Aktions-/Förderprogramme (Umrüstung auf emissionsfreie und verbrauchsgünstige Antriebe);

- Public Awareness Kampagnen (z.B. Ökodrive – Wettbewerb zum ökonomisch-ökologisch effizienten Fahren als Gegenpol zu ineffizienten, geschwindigkeitsorientierten Fahrstilen).

**2. Mobilitätsmanagement und Mobilitätszentralen** mit folgenden möglichen Schwerpunkten:

- Förderprogramm Kommunales Mobilitätsmanagement - „Verkehrspargemeinden“;
- Förderprogramm Regionales Mobilitätsmanagement und Mobilitätszentralen;
- Förderprogramm Ökomobilität in Tourismus und Freizeitverkehr;
- Ausbau des laufenden Förderprogramms Betriebliches Mobilitätsmanagement durch verstärkte Beratungs- und Motivationskampagne für Betriebe zur Fördereinreichung;
- Beratungs- und Förderprogramm für Verkehrsparende Siedlungen, Betriebsaufschließungen etc.;
- Beratungs- und Förderprogramm für Nahversorgung – Einkaufsmobilität;
- Beratungs- und Förderprogramm für Schulisches Mobilitätsmanagement;
- Beratungsprogramm für Mobilitätsmanagement der öffentlichen Verwaltung.

Dieses Aktionsprogramm befindet sich in der Vorbereitungsphase und soll im Jahr 2004 (unter Fortsetzung der Arbeitsgruppe mit dem BMVIT hinsichtlich der drei weiteren Schwerpunkte der Kyotoinitiative BMVIT / BMLFUW) mit ersten Aktivitäten beginnen.

In meinem Ressort laufen derzeit folgende Modellvorhaben bzw. Initiativen in den unterschiedlichen Bereichen:

**Modellvorhaben und Initiativen im Bereich nachhaltig umweltfreundlicher Verkehr:**

- Modellvorhaben Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus (Kooperation BMLFUW, BMVIT, BMWA, Land Salzburg);
- Großveranstaltungen umweltfreundlich und ohne Stau (BMLFUW);
- Betriebliches Mobilitätsmanagement (Kooperation BMLFUW, WKÖ);
- Verkehr in Sensiblen Gebieten.

**Bewusstseinsbildende Maßnahmen:**

- Autofreier Tag (Kooperation BMLFUW, Klimabündnis);
- Konsumenteninformation (Kooperation BMLFUW, Fachverband Fahrzeughandel);
- Modellprojekt Verkehrsparen Langenlois (Kooperation BMLFUW, Land Niederösterreich).

**EU-Richtlinien und nationale Umsetzung im Bereich Verkehr und Umwelt:**

- Weiterentwicklung der Abgasgrenzwerte für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge auf europäischer Ebene;
- Richtlinie über Lärm- und Schadstoffemissionen von Sportbooten;
- Änderung der Richtlinie über die Emissionen mobiler Maschinen und Geräte;
- Richtlinie zur Förderung von Biokraftstoffen;
- Umsetzung der Monitoringverpflichtung bezüglich der Verbrauchswerte und der CO<sub>2</sub>-Emissionen neu zugelassener Pkw.

**Initiativen für nachhaltigen Verkehr auf internationaler Ebene:**

- Unterstützung der OECD-Initiative zu EST (Environmentally Sustainable Transport);
- Beitrag zum WHO/UNECE Transport, Health, Environment Pan-European-Project (THE PEP);
- Alpenkonvention Verkehrsprotokoll.

**Zu Frage 16:**

Angemessene Investitionen in die Bahn (bzw. in den gesamten öffentlichen Verkehr) im Hinblick auf erhöhte Qualität für Fahrgäste und Kunden des Güterverkehrs sind für den Erfolg in diesem Bereich Voraussetzung.

**Zu Frage 17:**

Es ist anzunehmen, dass die Fahrpreisgestaltung der ÖBB weiterhin selbstverständlich auch unter dem Gesichtspunkt der Attraktivität für die Bahnkunden gestaltet wird.

Zu Frage 18:

Investitionen in das Schienennetz sollten sich neben den Hauptstrecken auch auf die Attraktivitätssteigerung der Nebenbahnen konzentrieren. Insbesondere die optimale fahrgastfreundliche Verkehrsabwicklung zwischen Bahn, Bus und Einbettung ins innerstädtische Verkehrssystem sollte prioritär sein.

Zu den Fragen 19 bis 21:

Die Anbieter-Struktur des Schweizer Bahnsystems unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von der Situation in Österreich. Das Schweizer Bahnmodell mit einer starken privaten Komponente zeichnet sich durch ein sehr dichtes Bahnnetz, einheitliche Taktfahrpläne von Bahnen und Bussen mit kurzen Intervallen und Anschlusssicherung sowie moderne und komfortable Waggons aus. Die verschiedenen Bahnen, Bahnunternehmen sowie Bahn- und Busbetreiber – deren Fahrplanabstimmungen zentral vorgenommen werden – sind zur Zusammenarbeit bereit und verpflichtet.

Zu Frage 22:

Die künftige Entwicklung des Verkehrssektors ist von einer Vielzahl an Faktoren (z. B. wirtschaftliche Entwicklung, Änderung der Wohn- und Freizeitbedürfnisse, Erweiterung der EU, neue Antriebssysteme, Infrastrukturausbau etc.) abhängig. Deshalb weisen alle vorliegenden Studien und Expertisen auf einen weiteren Anstieg der Verkehrsnachfrage im Trendszenario hin. Die Klimastrategie zielt daher im Verkehrsbereich auf eine Eindämmung und langfristige Trendumkehr dieser Entwicklung ab.

Zu den Fragen 23 und 24:

Die Herausforderung im Verkehrssektor besteht darin, durch eine langfristig angelegte Gesamtstrategie eine Trendumkehr zu erreichen und im Zentrum dieser Anstrengungen sollte eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum angestrebt werden. Zu diesem Thema unterstützt mein Ressort die Initiative der OECD. Viele Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung und Umorientierung von Raumordnung und

Infrastrukturentwicklung ermöglichen ein großes CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial, bedürfen aber eines langen Umsetzungszeitraums.

Langfristig von großer Bedeutung sind auch Reduktionspotenziale durch die Entwicklung neuer Antriebstechnologien (Brennstoffzelle, Hybridantriebe etc.), welche entsprechend genutzt werden können.

Zu Frage 25:

In diesem Zusammenhang darf ich auf die Ergebnisse der Wegekostenrechnung (Herry) hinweisen, in der die externen Umweltkosten (darunter fallen Lärmkosten, Gesundheitskosten, Schadstoffkosten Gebäude, sonstige Schadstoffkosten (Vegetationsschadstoffkosten) und Klimakosten (CO<sub>2</sub>)) für das Jahr 2000 für das gesamte Straßennetz Österreichs (Autobahn und Schnellstraßen, Bundesstraßen, Landes- und Gemeindestraßen) mit etwa 4,36 Mio. € abgeschätzt wurden. Die externen Unfallkosten sind darin nicht enthalten.

Zu Frage 26:

Aus umweltpolitischer Sicht erscheint eine Bewertung des Generalverkehrsplans auf Klimaverträglichkeit grundsätzlich sinnvoll.

Zu Frage 27:

Von einer Zerschlagung der ÖBB kann im Zusammenhang mit den geplanten Reformmaßnahmen keinesfalls gesprochen werden. Um das eigentliche Ziel einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber LKW und PKW zu erreichen, muss die Qualität für Fahrgäste und Kunden des Güterverkehrs verbessert werden.

Der Bundesminister:

