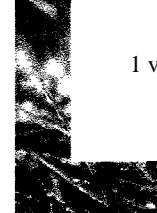


JOSEF PRÖLL  
Bundesminister

404/AB  
27. April 2007

zu 430 J

lebensministerium.at



An die  
Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer

ZI. LE.4.2.4/0013 -I 3/2007

Parlament  
1017 Wien

Wien, am 25. APR. 2007

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Gerhard Steier, Kolleginnen  
und Kollegen vom 1. März 2007, Nr. 430/J, betreffend  
klimaneutrale Dienstreisen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Gerhard Steier, Kolleginnen  
und Kollegen vom 1. März 2007, Nr. 430/J, betreffend klimaneutrale Dienstreisen, beehre ich  
mich Folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1 und 2:

Die Entwicklung des Dienstreiseverkehrs im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) – Zentralstelle und Dienststellen – seit dem Jahr  
2000 ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

Verkehrsmittel / Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>Flug km</b>	4.228.406	4.032.860	3.971.217	4.065.318	3.831.537	4.795.445	7.990.935
Anteil in %	45,98	44,54	43,77	44,37	42,47	47,36	60,27
kg CO <sub>2</sub> -Äquivalent / Jahr	2.529.270	2.412.300	2.375.429	2.431.716	2.291.878	2.868.452	4.773.888
<b>Bahn km</b>	1.210.563	1.260.217	1.307.250	1.266.540	1.409.136	1.404.416	1.426.516
Anteil in %	13,16	13,92	14,41	13,82	15,62	13,87	10,76
kg CO <sub>2</sub> -Äquivalent / Jahr	19.166	6.558	6.992	8.749	8.527	8.498	8.633
<b>KFZ km*</b>	3.756.974	3.761.425	3.795.156	3.830.801	3.780.785	3.925.238	3.840.440
Anteil in %	40,85	41,54	41,83	41,81	41,91	38,77	28,97
kg CO <sub>2</sub> -Äquivalent / Jahr	777.134	770.143	768.545	767.038	748.389	770.602	753.954
Gesamt km (=100%)	9.195.943	9.054.502	9.073.623	9.162.659	9.021.458	10.125.099	13.257.891
<b>kg CO<sub>2</sub>-Äquivalent / Jahr</b>	<b>3.325.570</b>	<b>3.189.001</b>	<b>3.150.966</b>	<b>3.207.503</b>	<b>3.048.794</b>	<b>3.647.552</b>	<b>5.536.475</b>



Anmerkung zu den KFZ-km: Für die per PKW zurückgelegten Dienstreisen wurde ein durchschnittlicher PKW aus dem Computermodell „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ herangezogen. Das Handbuch bietet für jedes Jahr einen durchschnittlichen PKW an, der sich über die Jahre 2000 bis 2006 stetig verbessert. Daher sind trotz steigender Fahrleistungen die Treibhausgasemissionen gesunken.

Die gesamten Treibhausgasemissionen wurden mittels GEMIS 4.3 berechnet.

Die höheren Flug-km ab dem Jahr 2005 sind trotz eines verbesserten Dienstreise-Managements durch die Vorbereitungen und Durchführung der österreichischen EU-Präsidentschaft im Jahr 2006 zu erklären.

#### Zu Frage 3:

Spezielle Untersuchungen generell zu Dienstreisen im öffentlichen Sektor sind mir nicht bekannt. In meinem Ressort wurden jedoch Untersuchungen durchgeführt (letzte Daten vom September 2005 verfügbar).

#### Auszug aus der Zusammenfassung der MitarbeiterInnenbefragung (n=300):

Die MitarbeiterInnen des BMLFUW verhalten sich am Arbeitsweg und auf Dienstreisen in Österreich sehr umweltbewusst. Gut 80% nutzen für den Arbeitsweg hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel. Der Anteil der regelmäßigen RadfahrerInnen hat sich seit 1999 sogar deutlich von 5 % auf 11 % (Sommer) erhöht. Der Anteil der regelmäßigen AutofahrerInnen liegt mit 5 % sehr niedrig. (Insgesamt 16 % fahren gelegentlich oder einen Teil des Arbeitsweges mit dem Auto.)

Die MitarbeiterInnen sind der Ansicht, dass die bereits praktizierte Umweltfreundlichkeit bei den Arbeitswegen nachhaltig stabilisiert werden könne. Ein wesentlich größeres Potential zur CO<sub>2</sub>-Einsparung besteht bei den Dienstreisen ins Ausland (88 % Flüge) und besonders nach Brüssel (98 % Flüge). Ein Brüssel-Flug (hin und retour) verursacht immerhin rund 450 kg CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Fluggast. Rund ein Drittel der Befragten macht mehrmals pro Jahr Dienstreisen

mit dem Flugzeug, die Hälfte davon sogar über 10 mal pro Jahr. 44 % derjenigen, die Dienstreisen mit dem Flugzeug absolvieren, könnten sich die Bahn als Alternative vorstellen.

Im Jahr 2005 startete das BMLFUW ein Pilotprojekt unter dem Motto „Mobilitätsmanagement für das Lebensministerium“. Neben der MitarbeiterInnenbefragung wurden Mobilitätstage, Spritspartrainings und -wettbewerbe, eine Radständerevaluierung und bewusstseinsbildende Maßnahmen wie z.B. die Auszeichnung des Radfahrers des Jahres bereits umgesetzt bzw. sind zum Teil gerade in Planung.

Hier möchte ich weiters auf die vom BMLFUW initiierte Beratungs- und Förderschiene klima:aktiv mobil „Mobilitätsmanagement in der öffentlichen Verwaltung“ ([www.klimaaktivmobil.at](http://www.klimaaktivmobil.at)) verweisen. Möglichst viele Verwaltungseinheiten in Österreich und deren MitarbeiterInnen sollen zu einem umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilitätsverhalten am Arbeitsweg und bei den Dienstfahrten, Transporten, etc. motiviert werden.

Zu den Fragen 4 bis 7:

Über den Fuhrpark des Bundes liegen dem BMLFUW keine Daten vor. Für die Dienstkraftwagen meines Ressorts (Zentralstelle) stellen sich die nachfolgenden CO<sub>2</sub>-Emissionswerte und die Fahrleistung in den Jahren 2000 bis 2006 wie folgt dar:

<b>CO<sub>2</sub> - Emissionswerte</b>	
1 Bus	221 (g/km) CO <sub>2</sub>
1 Bus	208 (g/km) CO <sub>2</sub>
1 PKW	231 (g/km) CO <sub>2</sub>
3 PKW	154 (g/km) CO <sub>2</sub>
1 PKW	151 (g/km) CO <sub>2</sub>
1 PKW	149 (g/km) CO <sub>2</sub>

<b>Fahrleistung</b>	
Jahr	KM
2000	332.011
2001	363.307
2002	305.912
2003	351.075
2004	365.940
2005	397.955
2006	404.935

Zu den Fragen 8 bis 11 und 13:

Die Prüfung der Möglichkeit, klimarelevante Emissionen des Flugverkehrs durch finanzielle Beteiligung an klimafreundlichen Projekten zu kompensieren, hat zum damaligen Zeitpunkt ergeben, dass zunächst Einsparungseffekte durch Einschränkungen der Zahl der Dienstreisen bzw. durch möglichst weitgehende Wahl der Bahn als Verkehrsmittel erzielt werden sollen. Die Ursache, weshalb diese Intention in den Folgejahren noch nicht zum gewünschten Effekt geführt hat, liegt vor allem in der EU-Präsidentschaft Österreichs im Jahr 2006 begründet.

„Atmosfair“ wird grundsätzlich als begrüßenswerte Initiative angesehen. Es werden konkrete Überlegungen innerhalb des Ressorts angestellt, wie künftig mit dienstreisebedingten klimarelevanten Emissionen umgegangen werden soll. Dabei könnten grundsätzlich auch PKW-Fahrten mit einbezogen werden. Hinsichtlich der Bahnfahrten soll hingegen weniger die CO<sub>2</sub>-Belastung, sondern vielmehr die Entlastung im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in den Vordergrund gerückt werden.

Zu Frage 12:

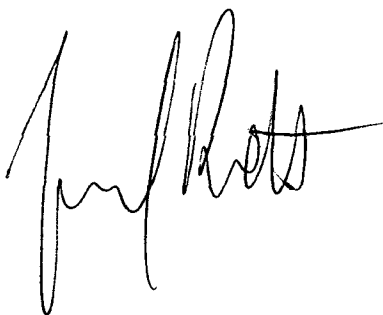
Es ist aber anzumerken, dass es bei der Mobilität nicht generell um Klimaneutralität gehen kann. Bei der Bahn ist, wie bei anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Straßenbahn, Bus), die klimaeffizienteste Mobilität gegeben, die genannten Verkehrsmittel sind deshalb von Klimaneutralitätsüberlegungen auszunehmen.

Auf Basis der Reisegebührevorschrift der Bundesbediensteten wird der Bahnfahrt Priorität eingeräumt. Darüber hinaus ist im Lebensministerium die Grundzielsetzung vorgegeben, dass Dienstreisen verstärkt mit der Bahn durchgeführt werden sollen. Dem wurde durch die Einführung der ÖSTERREICHcard Rechnung getragen. Ressortweit wurden 40 Karten von den ÖBB angekauft. Im Jahr 2005 wurden 493.342 Bahnkilometer und im Jahr 2006 528.262 Bahnkilometer beansprucht.

Zu Frage 14:

Das Instrument der Videokonferenz wurde während der EU-Präsidentschaft zumindest für Sitzungen mit geringer Teilnehmerzahl (z.B. Koordinierung für Coreper-Sitzungen etc.) durchaus erfolgreich erprobt. Es hat sich aber auch gezeigt, dass mit steigender Teilnehmerzahl auch die Nachteile zunehmen bzw. die Grenzen der Durchführbarkeit rasch erreicht sind. So ist etwa auf absehbare Zeit kaum damit zu rechnen, dass z.B. Ratsarbeitsgruppen oder Kommissionsausschüsse, an denen jeweils VertreterInnen aller Mitgliedstaaten teilnehmen, durch Videokonferenzen o.ä. ersetzt werden können.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jörg Haider', written in a cursive style.