

---

**5872/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 27.08.2010**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
A-1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0014-I/PR3/2010  
DVR:0000175

Wien, am . August 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Brunner, Freundinnen und Freunde haben am 28. Juni 2010 unter der Nr. 5892/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Wo sind die Gelder aus der Mineralölsteuererhöhung?“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wofür wurden die kompletten Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung 2007 und 2008 (391 Mio. Euro) konkret aufgewendet? Bitte um Auflistung aller Projekte, Maßnahmen oder Programme.*

Die Verwendung der Mittel in den Jahren 2007 und 2008 kann dem Bericht des Rechnungshofs entnommen werden.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Sind für weitere im Rahmen der Klimastrategie 2007 beschlossenen Maßnahmen „konkrete quantifizierte Ziele“ sowie Indikatoren zur Evaluierung der Zielerreichung festgelegt worden? Bitte um Darstellung der detaillierten Wirkungsziele und Indikatoren für alle Maßnahmen der Klimastrategie 2007.*
- *Ist im Rahmen der derzeit diskutierten neuerlichen Anhebung der MÖSt vorgesehen, eine Zweckbindung der Mehreinnahmen für den Klimaschutz für Bund und Länder verbindlich zu verankern?*
- *Wird mit der derzeit diskutierten neuerlichen MÖSt-Erhöhung eine dämpfende Auswirkung auf die Treibstoffnachfrage in Österreich angestrebt? Wenn ja, welche konkreten Struktur-, Ergebnis- oder Wirkungsziele sind für diesen angestrebten Lenkungseffekt festgelegt worden? Wenn nein, durch welche andere(n) Maßnahme(n) soll der Treibstoffverbrauch in Österreich gesenkt werden?*
- *Auf welche Art und Weise und zu welchem Zeitpunkt wird die Angemessenheit des Instruments Mineralölsteuererhöhung zur Regulierung des Treibstoffverbrauchs in Österreich evaluiert werden? Welche Personen, welcher Personenkreis in Ihrem Ressort trägt die Verantwortung für die Evaluierung?*

Diese Fragen betreffen keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung.

Ich darf auf die diesbezüglichen Ausführungen des Herrn Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie des Herrn Bundesministers für Finanzen zu den parlamentarischen Anfragen Nr. 5890/J bzw. Nr. 5891/J verweisen.

Zu Frage 6:

- *Welche Maßnahmen sind in Ihrem Ressort derzeit geplant, um den Treibstoffverbrauch im Sinne des Klimaschutzes zu reduzieren? Bitte um Auflistung aller geplanten oder in Durchführung befindlicher Maßnahmen.*

Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und damit die Reduktion des Treibstoffverbrauches ist ein zentrales Anliegen in meinem Ressort. Zum Beispiel werden in den nächsten Jahren vier neue Güterterminals gebaut (Wien, Wels, Wörgl, Wolfurt), Anschlussbahnen bei Unternehmen gefördert und der Bahnvershub wird jährlich unterstützt, damit die Bahn v.a. im Güterverkehr kostengünstig und konkurrenzfähig bleibt. Weitere Maßnahmen zur CO<sub>2</sub> Reduktion sind unter anderem Geothermie beim Lainzer Tunnel sowie beim Hauptbahnhof Wien und Bahn-Lokomotiven, die die Bremsenergie zurückspeisen. Durch den Bahn-Personen- und Güterverkehr werden jährlich rund 3,4 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden.

Weniger Luftverschmutzung durch LKWs bringt die Verordnung zur Ökologisierung der LKW-Maut. Die neuen, auf den Schadstoffausstoß (Stickoxide, Partikel, Ruß, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe) abgestimmten Mauttarife gelten seit 1. Jänner 2010. Diese Verordnung vollzieht eine Differenzierung der Lkw-Maut nach Euroklassen. Insgesamt wird durch die EURO-Kategorisierung und die Ökologisierung der Lkw-Maut bis 2015 allerdings eine signifikante Reduktion der Stickoxid- und Partikelemissionen erzielt, und zwar um rd. 50 bzw. 60 Prozent.

Seitens meines Ressorts wurde darüber hinaus im Rahmen der 7. Novelle zur Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung (FSG-DV), BGBl. II Nr. 325/2008, in § 13a Abs. 2a FSG-DV ein spezielles Augenmerk auf die Forcierung von „verbrauchsarmen Fahrten“ gelegt. Die Thematik der spritsparenden und umweltbewussten Fahrweise wurde im Rahmen der Mehrphasenausbildung bereits verwirklicht. Die im Rahmen der Mehrphasenausbildung von jedem/jeder Fahranfänger/in zu absolvierende zweite Perfektionsfahrt hat den Schwerpunkt auf die Inhalte der umweltbewussten und treibstoffsparenden Fahrweise zu legen. Diese neuen Vorgaben sind seit 1. November 2008 in Kraft.

Im Rahmen verschiedener FTI-Programme des BMVIT wird seit mehreren Jahren der Schwerpunkt auf Reduktion des Treibstoffverbrauchs und Forcierung alternativer Antriebe und Treibstoffe gesetzt. Insbesondere im A3-Programm wurden rd. 5 Mio € pro Jahr in entsprechende Forschungsprojekte investiert, wobei in den letzten Jahren die Elektromobilität zunehmend an Bedeutung gewonnen hat. Aufgrund der hohen Energieeffizienz von E-Fahrzeugen (dreimal so

effizient wie konventionelle Motoren) besteht langfristig das Potential einen wichtigen Beitrag zu leisten. Deshalb wurde auch im Rahmen des Klima- und Energiefonds ergänzend zu den bereits bestehenden Forschungsaktivitäten im BMVIT ein Schwerpunkt auf Elektromobilität gesetzt. Im Rahmen der Leuchtturinitiative werden 2009 und 2010 knapp 20 Mio € investiert, um in großflächigen Feldversuchen die technische Einsatzfähigkeit von Elektromobilität zu testen. Kurzfristig sieht das BMVIT auch in den konventionellen Antrieben ein nicht unbeträchtliches Treibstoffreduktionspotential; Expert/innen gehen von einer Effizienzsteigerung in etwa bis zu 30% aus. Forschungen konzentrieren sich dabei vor allem auf die Optimierung des Antriebsstranges, Elektronik und Leichtbau. Der Klimafonds unterstützt diese Zielsetzung durch einen speziellen Forschungsschwerpunkt in Energie.