



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

GZ. BMVIT-13.000/0032-I/PR3/2016  
DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am 15. September 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Brunner, Freundinnen und Freunde haben am 15. Juli 2016 unter der **Nr. 9981/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Energiestrategie gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 6 bis 26, 28, und 30 bis 36:

Die derzeitige Erarbeitung einer Energie- und Klimastrategie findet in Abstimmung und gemeinsamer Organisation zwischen BMWFW, BMLFUW, bmvit und BMASK statt. Um Duplizierungen zu vermeiden wird hinsichtlich der prozessbezogenen Fragen zur Energie- und Klimastrategie auf die Beantwortung durch das BMWFW und BMLFUW verwiesen.

Der Entwurf des Grünbuches wurde von Consentec/Frauenhofer vorgelegt und mit den vier Bundesministerien abgestimmt, wobei für den Input des bmvit die Bundesarbeitskammer eingebunden war.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich wäre zu erwähnen, dass ein umweltverträgliches, nachhaltiges und sicheres Verkehrssystem seit Jahrzehnten ein wesentliches Anliegen der österreichischen Verkehrspolitik darstellt. Auch in dem im Dezember 2012 veröffentlichten Gesamtverkehrsplan für Österreich wird die Verminderung von Umweltbelastungen durch den Verkehr als ein durch quantitative Ziele konkretisiertes Leitziel postuliert. Demnach sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs im Zeitraum von 2010 bis 2015 um 19% vermindert werden. Schon daraus ergibt sich die Verpflichtung für den Verkehrsbereich bereits vor der Fertigstellung der Klima- und Energiestrategie Maßnahmen umzusetzen, welche zu einer deutlichen Verminderung der Treibhausgasemissionen und auch anderer Schadstoffemissionen des Verkehrs beitragen.

Die Vielfalt der Maßnahmen in der federführenden Verantwortung meines Hauses zeigt unter anderem der im Rahmen eines Ministerratsbeschlusses verabschiedete Anhang 1 des Maßnahmenprogramms des Bundes und der Länder nach dem Klimaschutzgesetz zur Erreichung des Klimaschutzziels bis 2020.

Einige Schwerpunkte aus diesem Bündel von Maßnahmen erscheinen mir erwähnenswert, wobei die folgende Darstellung auch zeigt, dass mein Ressort bereits aktiv an der Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen, welche direkt oder mittelbar zur Verminderung von Treibhausgasemissionen beitragen, arbeitet.

Der derzeit laufende Prozess zur Erarbeitung einer integrierten Klima- und Energiestrategie wird diese Bestrebungen unterstützen. Nichtsdestotrotz werde ich bereits vor der Fertigstellung der Strategie in meinem Verantwortungsbereich konsequent die Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz in die Wege leiten.

***Ausbau der Schieneninfrastruktur und attraktive Angebote im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr***

Die ÖBB plant zwischen 2016 und 2021 rund € 14,6 Milliarden in das nationale Bahnnetz zu

investieren. Dazu kommen noch Investitionen für Privatbahnen und die Wiener U-Bahn. Auf den Semmering Tunnel, die Koralmbahn und den Brenner-Basistunnel entfallen € 6,4 Milliarden. € 3,4 Milliarden sind für Bahnverbesserungen und den Neu- und Ausbau von Güterverkehrsterminals budgetiert. Bei der Bahnverbesserung ist die Barrierefreiheit eine wichtige Aufgabe. In EU-Europa wird in Österreich am häufigsten Bahn gefahren: 1426 Personenkilometer pro Einwohner/in pro Person im Jahr 2014, nur in der Schweiz ist der Bahnanteil am Personenverkehr noch größer. Insgesamt nutzten 278 Millionen Fahrgäste im Jahr 2014 die Bahn. Im Güterverkehr hat die Bahn in Österreich einen Anteil von 32 % an der Tonnenkilometer Verkehrsleistung. Im Gegensatz dazu beträgt der EU-Durchschnitt aller 28 Mitgliedstaaten geringe 18 %.

Ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene hat erhebliche Bedeutung für den Klimaschutz. Nach aktuellen Erhebungen des Umweltbundesamtes werden pro Pkw-Personenkilometer durchschnittlich 176,8 Gramm an Treibhausgasen emittiert, im Vergleich zu nur 14,1 Gramm im Schienenpersonenverkehr. Im Straßengüterverkehr betragen die durchschnittlichen Emissionen 76 Gramm pro Tonnenkilometer, im Schienengüterverkehr nur 5,5 Gramm. 92,5 % der elektrischen Traktionsenergie stammen zudem aus regenerierbaren Quellen, wie vor allem der Wasserkraft.

Damit in Österreich die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle Menschen leistbar bleibt, unterstützte schließlich der Bund im Jahre 2015 attraktive Angebote im öffentlichen Personenverkehr mit € 1,27 Milliarden.

### ***Angebote im kombinierten Güterverkehr und Anschlussbahnförderung***

Mein Ressort bietet verschiedene Förderangebote für den Schienengüterverkehr. Diese Förderungen wurden 2015 auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen evaluiert. Die Förderung des Einzelwagenverkehrs auf der Schiene bewirkte eine Verminderung um annähernd 418.000 Tonnen emittierter Treibhausgase, die Förderung des unbegleiteten kombinierten Güterverkehrs eine Senkung um rund 303.000 Tonnen und die Rollende Landstraße eine Verringerung um knapp 53.000 Tonnen.

In Österreich sind 894 Anschlussbahnen aktiv, rund 63 % des Güterverkehrsaufkommens werden über Anschlussbahnen transportiert. Für Anschlussbahnen und Maßnahmen für

Kombiverkehrsterminals wurde vom Klima- und Energiefonds für den Zeitraum 2007 bis 2012 eine Evaluierung der Auswirkungen auf die Verminderungen von Treibhausgasemissionen durchgeführt. 55 geförderte Projekte bewirkten demnach eine jährliche Verminderung der Treibhausgasemissionen um rund 922.000 Tonnen.

### ***E-Mobilität und alternative Antriebe im Straßenverkehr***

Trotz Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene wird auch in Zukunft der Straßenverkehr eine wesentliche Rolle spielen. Mein Haus setzt daher auf E-Mobilität und auf andere alternative Antriebe, welche dazu beitragen die Klimaschutzziele zu erreichen. 2012 wurde gemeinsam mit dem BMWFW und dem BMLFUW der Umsetzungsplan „Elektromobilität in und aus Österreich“ erarbeitet und seitdem auch erfolgreich umgesetzt.

Mit Jahresende 2015 waren in Österreich 5.032 batterieelektrische Pkw und 1.512 Plug-in-Hybrid Pkw unterwegs. Die steuerliche Entlastung von elektrisch angetriebenen Dienstkraftwagen bewirkt seit Anfang 2016 die steigende Beliebtheit von E-Kraftfahrzeugen. Im Jänner 2016 wurden weitere 239 batterieelektrische Pkw zugelassen. Die Statistik Austria gibt für Ende 2015 unter Einbeziehung von Nutzfahrzeugen und einspurigen Fahrzeugen, wie etwa Elektro-Fahrräder und E-Scooter, 11.664 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge an. Diesen Fahrzeugen stehen in Österreich rund 2.700 öffentlich zugängliche Ladestationen zur Verfügung.

Um die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen stellt die Forcierung der E-Mobilität eine wesentliche Maßnahme dar. Als mittelfristige Perspektive wären aus meiner Sicht aber auch die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie zu berücksichtigen.

### ***Verminderung von negativen Umweltwirkungen des Verkehrs durch Forschung und Entwicklung***

Die Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs ist ein Leitziel aller Forschungsprogramme meines Ressorts. Beispielsweise ist auch in Programmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der bessere Schutz von gehenden und mit dem Rad fahrenden Menschen ein Fokus. Auch bei den aktuellen Entwicklungen zum teil- oder vollautomatisierten Fahren von

Straßenfahrzeugen müssen ökologische Aspekte von Anfang an bedacht werden.

### ***Berücksichtigung bisher externer Umweltkosten bei der Lkw-Maut***

Österreich gehört gemeinsam mit Deutschland zu den ersten EU-Staaten, die die Richtlinie 76/2011/EU umsetzen. Diese ermöglicht die Berücksichtigung bisher externer Kosten durch Lärm- und Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Durch die Umsetzung wird es ab 2017 zu Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut von € 40 bis 50 Millionen jährlich kommen, wobei diese Einnahmen für Maßnahmen zur Erhöhung der Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrs verwendet werden.

### ***Nichtmotorisierter Verkehr***

Rund die Hälfte aller Pkw-Fahrten sind nach verschiedenen Untersuchungen in Österreich und Deutschland kürzer als 5 km. Daraus ergibt sich ein erhebliches Verlagerungspotenzial zum Gehen und zum Radfahren. Ich bin bestrebt, die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der nichtmotorisierten Mobilität zu erhöhen. So wurden in der letzten Novelle zur Straßenverkehrsordnung die Fahrradstraße und die Begegnungszone aufgenommen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat mein Ressort zum Thema Gehen und Radfahren zahlreiche Empfehlungen publiziert. Auch an der Ausarbeitung der Masterpläne Gehen und Radverkehr haben meine ExpertInnen intensiv mitgewirkt. Da für die Infrastruktur zum Gehen und Radfahren die Länder zuständig sind, kommt hier wiederum der Zusammenarbeit aller Gebietskörperschaften wesentliche Bedeutung zu.

### **Zu den Fragen 3 bis 5:**

Die Europäische Kommission hat bereits am 20. Juli 2016 ihren Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung verbindlicher nationaler Ziele für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen bis 2030, in welchem für die Zeit ab 2021 nationale Emissionsreduktionsziele für die Sektoren Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und insb. auch Verkehr festgelegt wurden, präsentiert.

Für alle Mitgliedstaaten werden, ausgedrückt als prozentuale Verringerung gegenüber den Emissionsmengen von 2005 und basierend auf den Grundsätzen der Fairness, der Solidarität, der Kostenwirksamkeit und der Umweltintegrität, nationale Emissionsziele für 2030 vorgegeben. Zusammengerechnet ergeben diese nationalen Ziele eine Gesamtreduktion für die EU von -30 % in den vom Vorschlag erfassten Sektoren. Die Ziele für 2030 rangieren zwischen 0 % und -40 % gemessen am Stand von 2005. Für Österreich wurde ein Ziel von -36 % bis 2030 auf Basis 2005 vorgeschlagen.

Dieser Vorschlag der Kommission und die allenfalls erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen sowie deren Ausgestaltung zur Erreichung des für Österreich zu erfüllendes THG-Reduktionsziels müssen nun diskutiert, beschlossen und umgesetzt werden.

Zu Frage 27:

Ich verweise hierzu auf meine Ausführungen zu Frage 2. Darüber hinaus stellt für meinen Wirkungsbereich das EU-Weißbuch „*Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*“ vom 28. März 2011 und die darin vorgeschlagenen Handlungsoptionen eine maßgebliche Handlungsgrundlage dar. Wesentlich wäre die vorrangige Umsetzung jener Maßnahmen, welche im Rahmen ihrer Realisierung kurz- bis mittelfristig den größten makroökonomischen Nutzen bei gleichzeitig stärkster Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen generieren.

Zu Frage 29:

Im IPCC sind Fachleute aus 195 Staaten vertreten. Dadurch ergibt sich eine breite Diskussionsbasis, die sicherstellt, dass nur wissenschaftlich fundierte Empfehlungen veröffentlicht werden. Das IPCC führt im 5. Sachstandbericht zum Klimawandel umfassende Analysen durch und leitet daraus Schlussfolgerungen ab. Wenn es erforderlich ist, werden in den Berichten des IPCC Bandbreiten angeführt. Hervorzuheben ist, dass im IPCC auch VertreterInnen von Staaten aktiv sind, welche bisher beim Klimaschutz eher zurückhaltend waren. Jedenfalls geben die Berichte des IPCC einen

Handlungsrahmen zum Klimaschutz und zur Klimawandelanpassung vor. Detaillierte Einzelmaßnahmen müssen dann aber von den jeweiligen Verantwortlichen geplant und umgesetzt werden.

Mag. Jörg Leichtfried

