

Elisabeth Köstinger
Bundesministerin für
Nachhaltigkeit und Tourismus

Herrn
Mag. Wolfgang Sobotka
Präsident des Nationalrats
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMNT-LE.4.2.4/0171-RD 3/2018

Ihr Zeichen: BKA - PDion (PDion)2079/J-NR/2018

Wien, 21. Dezember 2018

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Abgeordneten zum Nationalrat Andreas Kollross, Kolleginnen und Kollegen haben am 24.10.2018 unter der Nr. **2079/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gutachten der Tempo 140-Teststrecken gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zur Frage 1:

- Sie betonen immer wieder, dass Sie im Zuge der 140-Tempoerhöhung in einem guten Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind. Dieser sagt jedoch in einer Anfragebeantwortung (Nr. 1529/J) vom 11. Oktober 2018, dass es keine Stellungnahme des Ministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus gegeben hat. Gab es nun eine Stellungnahme von Seiten des Ministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus und wenn ja, wie genau haben Sie bzw. Ihr Ministerium Stellung bezogen?
 - a. Wenn ja, gibt es dazu einen Schriftverkehr/ein Protokoll?
 - b. Wenn nein, was ist unter einem guten Einvernehmen zu verstehen?
 - c. Gab es offizielle Treffen zwischen Ihrem Ministerium und dem von Ing. Norbert Hofer?

- i. Wenn ja, auf welcher Ebene (MinisterInnen, Kabinett, SektionsleiterInnen, AbteilungsleiterInnen, etc.)?
- d. Gab es inoffizielle Treffen zwischen Ihrem Ministerium und dem von Ing. Norbert Hofer?
 - i. Wenn ja, auf welcher Ebene (MinisterInnen, Kabinett, SektionsleiterInnen, AbteilungsleiterInnen, etc.)?
 - ii. Wenn ja, was waren die Ansichten Ihres Ministeriums?

Zur Frage, ob es seitens des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus eine Stellungnahme zu „Tempo 140“ gegeben hat, wurde in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1530/J vom 20. August 2018 bereits eingegangen.

Zu den Fragen 2 und 3:

- Laut Ihrer Anfragebeantwortung vom 13. August 2018 (Nr. 1038/J) liegt Ihr Hauptaugenmerk im Umweltbereich auf den Änderungen von Immissions- und Emissionsbilanzen, wieso beziehen sich die Gutachten nicht auf THG-Emissionen?
- Gibt es nun auf der Teststrecke, Ihres Wissens nach, eine Messung der entstandenen CO₂-Emissionen?

Das Versuchsprojekt und dessen Evaluierung liegen im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus verfügt über keine Detailinformationen zu dem Evaluierungsauftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zur Frage 4:

- Spielt das Klimaschutzgesetz (KSG) bei dieser Maßnahme für Sie eine Rolle?
 - a. Wenn ja, wieso gibt es keine genaue Vorher-Nachher-Messung über den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO₂)?
 - b. Wenn nein, wieso nicht?

Die Ermittlung der nationalen Treibhausgasemissionen gemäß Klimaschutzgesetz für den Sektor Verkehr erfolgt im Rahmen der Erstellung der nationalen Treibhausgasinventur auf Basis der Energiebilanz und nicht durch Messungen.

Zur Frage 5:

- In der Pressestunde vom 14. 10. 2018 meinten Sie, dass es bei einer "massiven Steigerung von Emissionen nicht zu einer positiven Beurteilung kommen wird".
 - a. Ab wann sprechen Sie in den verschiedenen Teilbereichen von einer massiven Verschlechterung? (Bitte um genaue Angaben)

- b. Von welchen Emissionen sprechen Sie?
- c. Sprechen Sie von Emissionen im Zuge des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (Schwefeldioxyden, Stickstoffoxyden, flüchtigen organischen Verbindungen und Ammoniak)?
- d. Sprechen Sie von den Kyoto-relevanten Treibhausgasen (Kohlenstoffdioxid, Methan und Lachgas)?
- e. Sprechen Sie über beide?
- f. Wenn Sie alleine über Emissionen sprechen, die im Emissionshöchstmengengesetz-Luft vorkommen, woraus ziehen Sie die Legitimität die für die Klimaerhitzung relevanten Treibhausgase aus der Betrachtung auszuschließen?

Ich beziehe mich sowohl auf die Treibhausgasemissionen als auch auf die Emissionen von Luftschadstoffen. Die Auswirkungen eines erhöhten Tempolimits auf einer Teststrecke sind abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und werden demzufolge im Einzelfall zu beurteilen sein. Bei der Beurteilung der Auswirkungen sind die verschiedenen Parameter in einer aufeinander abgestimmten Weise zu prüfen und die Änderungen bei einzelnen Werten gegeneinander abzuwägen. Es muss letztlich eine Gesamtbeurteilung der Situation erfolgen.

Zur Frage 6:

- Selbst eine geringfügige Steigerung der Emissionen auf einer Teststrecke würde bei einer weitgehenden Umsetzung von Tempo 140 - wie es Bundesminister Hofer ja anstrebt - zu in Summe weitreichenden Emissionssteigerungen führen. Wie können Sie das befürworten?

Eine abschließende Beurteilung der Maßnahme ist erst nach Vorstellung der Evaluierungsergebnisse durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie möglich. Für den Fall, dass die Maßnahme zu höheren Emissionen führt, wären diese im Sinne der Zielerreichung der Klimaziele durch entsprechende zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich zu kompensieren.

Zur Frage 7:

- In der Mission 2030 sprechen Sie noch von Geschwindigkeitsbeschränkungen als rechtliche Rahmenbedingung, im Sachstandsbericht Mobilität des Umweltbundesamtes ist ebenfalls von Geschwindigkeitsbegrenzungen als Maßnahme mit großem Einsparungspotential bei Treibhausgasen die Rede. Inwieweit deckt sich die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit mit diesen Feststellungen?

Die Ergebnisse des Sachstandsberichts des Umweltbundesamtes werden aktuell mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesministerium für

Finanzen und den Bundesländern diskutiert. Im Sinne des Klimaschutzes ist es vorrangig, ein wirksames Gesamtpaket zu konzipieren und dieses gemeinsam mit allen Beteiligten umzusetzen.

Elisabeth Köstinger

