

Anfrage

der Abgeordneten Andreas Kollross, Genossinnen und Genossen
an die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus

betreffend Gutachten der Tempo 140-Teststrecken

Der Anteil des Verkehrs an den gesamten THG-Emissionen lag laut dem Klimaschutzbericht 2016 bei 28,8%. Ohne dem Europäischen Emissionshandel sogar bei 45,4%. Das sind somit 23 Mio. t CO₂-Äquivalent. Seit 1990 verzeichnet der Sektor eine Zunahme von 67% und hat damit den größten Zuwachs. In der Mission 2030 hat sich die Bundesregierung dazu bekannt im emissionsstärksten Sektor die Treibhausgase bis 2030 auf 15,7 Mio. t CO₂-Äquivalent zu reduzieren. Nun stellt sich die Frage, wie das passieren soll, wenn gleichzeitig Maßnahmen - wie die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h - gesetzt werden, die den Ausstoß von Treibhausgasen befeuern.

Mehrere Studien weisen darauf hin, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen der Fahrgeschwindigkeit und dem Emissionsausstoß gibt. Sie weisen öffentlich immer auf eine Evaluierung über aufkommende Emissionen im Testbetrieb hin. Aus vorangehenden Anfragen (Nr. 1564/J, 1529/J) geht jedoch hervor, dass gar nicht der Anspruch vorhanden ist, zu messen, welchen Einfluss die Einführung einer höheren Höchstgeschwindigkeit auf Österreichs Autobahnen auf den Ausstoß von Treibhausgas-Emissionen hat.

Es besteht daher die Gefahr, dass bei der Beurteilung nur Gutachten in Betracht gezogen werden, die den erwünschten Ergebnissen entsprechen.

Die unterzeichnenden Abgeordneten stellen daher nachstehende

Anfrage

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

2. 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?

3. Gibt es nun auf der Teststrecke, Ihres Wissens nach, eine Messung der entstandenen CO₂-Emissionen?

4. Spielt das Klimaschutzgesetz (KSG) bei dieser Maßnahme für Sie eine Rolle?

- a. Wenn ja, wieso gibt es keine genauen Vorher-Nachher-Messung über den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid (CO₂)?
- b. Wenn nein, wieso nicht?

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 (Schwefeldioxygen, 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 Treibhause aus der Betrachtung auszuschließen?
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?
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?



The image shows several handwritten signatures and notes. On the left, there is a signature that appears to be 'G'. In the center, there is a large, stylized signature that is difficult to decipher. On the right, there is a signature that appears to be 'Kull'. Below these, there are more handwritten notes, including the word 'neben' and 'sein'.

