

## Anfrage

der Abgeordneten Dipl.-Ing.<sup>IN</sup> (FH) Martha Bißmann, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend

**der Umsetzung, der gemeinsam mit dem BMNT erarbeiteten und beschlossenen #mission2030, seitens des BMVIT im Generellen und konkret in den zwei staatlichen Unternehmungen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG).**

Das Jahr 2030 ist die nächste festgelegte Etappe zur angestrebten Dekarbonisierung im Jahr 2050, hin zum kohlenstofffreien Wirtschafts- und Verkehrssystem, welches durch das Pariser Klimaabkommen und die Klimaziele der EU festgelegt wurden. Für Österreich bedeutet das, bis dahin eine CO<sub>2</sub> Emissionsreduktion von mindestens 36 Prozent gegenüber 2005. Der Beschluss dafür erfolgte in der durch die Bundesregierung vorgelegten #mission2030, 2017.

Dafür müssen die Mitgliedsstaaten regelmäßig Nationale Energie- und Klimapläne (NEKP) erstellen. Die Erarbeitung dieser NEKP bietet allerdings Raum für die Entwicklung pragmatischer Lösungen zur Bewältigung der verbundenen Herausforderungen Klimawandel, Energieversorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit.

Wichtig ist, dass der NEKP-Prozess progressiv bis 2050 vorausblickt, nur damit können die politischen Weichen in den nächsten Jahren gestellt werden, um bis 2050 ein vollständige auf erneuerbaren Energien und Energieeffizienz basierendes Energiesystem zu ermöglichen. Handlungsempfehlungen und Analysen zur Dekarbonisierung der Sektoren Strom und Wärme bis 2050, wie in der #mission2030 gefordert, der TU Wien (Stromzukunft 2030 und Wärmezukunft 2050) und des österreichischen Umweltbundesamtes im jährlichen Klimaschutzbericht liegen vor.

Ausgehend vom verbleibenden verfügbaren Emissionsbudget Österreichs ist offenkundig, dass die Treibhausgas-Emissionen Österreichs in den nächsten Jahren rapide gesenkt werden müssen, um 2050 auf null zu landen, siehe Abbildung 1.

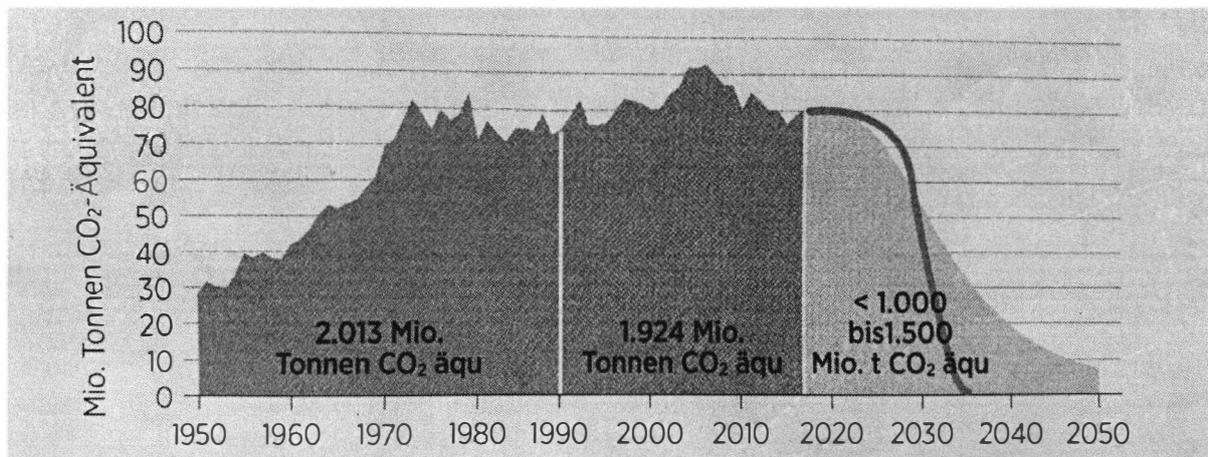


Abbildung 1 Restliches verfügbares Budget an Treibhausgas-Emissionen in Österreich (Quelle: Wegener Center, Karl-Franzens-Universität Graz, 2017)

Deshalb ist es umso wichtiger, dass Staatsbetriebe mit gutem Beispiel voran gehen und als Vorreiter bzw. ihren Verpflichtungen im Sinne einer gelungen integrierten Energie- und Klimastrategie auftreten und wahrnehmen, aber vor allem umsetzen.

In seinem Leitfaden zum Beteiligungsmanagement des BMVIT führt das verantwortliche Ministerium ausführlich seine Verantwortung für die Verwaltung der öffentlichen Mittel durch Unternehmen im staatlichen Eigentum aus:

**„Im Rahmen der Beteiligungspolitik erarbeitet das bmvit grundsätzliche strategische Vorgaben sowie Rahmenbedingungen für die Beteiligungsunternehmen und entwickelt diese nach den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Wirkungsorientierung sowie unter Berücksichtigung des jeweiligen Marktumfeldes laufend weiter. Als Basis dienen übergeordnete verkehrs-, innovations- und forschungspolitische Ziele sowie Strategien des bmvit bzw. des Bundes. (...)**

#### **Regelmäßige Überprüfung des Beteiligungsportfolios**

**laufende Überprüfung und Weiterentwicklung von Grundlagen/Standards/Strategien im Hinblick auf sich ändernde Rahmenbedingungen und rechtlicher Vorgaben** „ (Verantwortung für Österreich – Beteiligungsmanagement des bmvit; BMVIT; 2018)

Gerade im Bereich der Wärme und im Verkehr sind hohe Einsparungen möglich. Jeweils ein Drittel des gesamten Energieeinsatzes in Österreich macht die Bereitstellung von Raumwärme und der Verkehr aus. Im Unterschied zum Bereich der Stromerzeugung überwiegt im Wärme und im Verkehrsbereich die Nutzung fossiler Energie (Wärme rund 60% und Verkehr 87%).

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

#### **Anfrage:**

1. Welche Vorgaben im Sinne des nach der #mission2030 veröffentlichten Beteiligungsleitfadens wurden generell an Unternehmen im Einflussbereich des BMVIT im Kontext der #mission2030 ausgegeben?
2. Welche Vorgaben zur Erfüllung der #mission2030 wurden seitens BMVIT an ÖBB und ASFINAG gemacht?
  - a. Wenn keine gemacht wurden, welcher Beitrag ist im Zuge des Nationalen Energie- und Klimaplanes (NKEP) seitens dieser staatlichen Unternehmungen geplant?
  - b. Welche konkreten Prozesse sind dafür seitens des BMVIT vorgesehen und wie sind diese zeitlich angelegt um sicher zu stellen, dass der notwendige Beitrag geleistet wird?
  - c. Wie hoch sind die gesamten CO<sub>2</sub> Emissionen von ÖBB und ASFINAG?
  - d. Wie hoch ist der gesamte Energieverbrauch von ÖBB und ASFINAG?
  - e. Wie setzt sich der gesamte Energieverbrauch von ÖBB und ASFINAG zusammen? (Energieträger, Energieverwendungsbereiche – Strom, Wärme, Verkehr, Gebäude etc. → Energieflussdiagramm)

3. Wie viele Fahrzeuge gibt es derzeit bei ÖBB und ASFINAG (inklusive ausgegliederter Serviceunternehmen)?
  - a. Wie hoch ist der Treibstoffverbrauch dieser Fahrzeuge je Treibstoffart und nach Schienenfahrzeugen und Nicht-Schienenfahrzeuge (hier PKW und Nutzfahrzeuge getrennt) bei ASFINAG und ÖBB?
  - b. Wie viel Dienstwägen gibt es bei ÖBB und ASFINAG, wie hoch ist deren Treibstoffverbrauch (nach Treibstoffart)?
  - c. Gibt es konkrete Pläne und messbare Ziele (Zeitpläne, Budgets, Umbaupfade bis 2030 und Langfristziel) den fossilen Anteil zu reduzieren (Zeitpläne, Budget, Umfang der betroffenen Fahrzeuge)?
  - d. Falls bereits Fahrzeuge mit alternativen Antrieben als Ersatz von fossilen Antrieben eingesetzt werden, welche Anzahl und welche Fahrleistung (getrennt nach Schienenfahrzeugen, PKW und Nutzfahrzeuge) bzw. Einsparungen (CO<sub>2</sub> und Treibstoff) sind mit diesen Fahrzeugen verbunden?
  - e. Falls Wasserstofffahrzeuge geplant sind, gibt es Vorgaben seitens BMVIT oder ÖBB/ASFINAG, um sicher zu stellen, dass dieser Wasserstoff aus erneuerbaren Energien gewonnen wird?
4. Gibt es ein Energiemonitoring, eine Energiebuchhaltung, ein Energiemanagement oder ähnliches bei ÖBB und ASFINAG?
  - a. Wenn nein, wie stellt das BMVIT sicher, dass messbare Fortschritte bei ÖBB und ASFINAG bei der Energiebereitstellung für Transport (außerhalb der Transportleistung für den ÖPNV) erreicht werden?
5. Wie viele Heizkessel gibt es bei ÖBB und ASFINAG?
  - a. Wie viele sind davon derzeit in Betrieb, wie viele stillgelegt und wie viel Heizöl wird in diesen Kesseln jährlich verbraucht?
  - b. Wie alt sind diese?
  - c. Wie hoch sind die Emissionen aus dieser Ölnutzung?
  - d. Gibt es eine Strategie (Budget, Zeitplan, Ziele) für das Ersetzen von Ölheizkesseln der Gebäude von ASFINAG und ÖBB? Wann ist die (fossile) Dekarbonisierung im Wärmebereich umgesetzt?
6. Wie viele Gaskessel sind derzeit bei ÖBB und ASFINAG installiert?
  - a. Wie viele sind davon derzeit in Betrieb und wie alt sind diese?
  - b. Wie viel Gas wird derzeit bei ÖBB und ASFINAG verbraucht (MWh)?
7. Wie viele Gebäude bei ÖBB und ASFINAG werden elektrisch beheizt?
  - a. Wie hoch ist der Verbrauch elektrischer Energie bei ÖBB und ASFINAG für Niedertemperaturanwendungen (Raumwärme und Warmwasserbereitung)?

8. Verfügen die Gebäude von ÖBB und ASFINAG über eine Berechnung der Energiekennzahl?
  - a. Wenn nein, wie viele verfügen über eine Energiekennzahl?
  - b. Wie hoch ist der Anteil der gesamten Gebäudefläche nach Energiekennzahl sortiert? Wie viele Gebäude gibt es insgesamt und wie viele haben davon die Kategorie A bis A++?
  - c. Gibt es für Neubau und Sanierungen im Bestand Vorgaben seitens des BMVIT hinsichtlich Energieeffizienz und Erneuerbaren Energien? Welche Maßnahmen werden gesetzt um den Gesamtenergieverbrauch langfristig zu reduzieren?
  - d. Sind dem BMVIT Vorgaben seitens ÖBB bzw. ASFINAG hinsichtlich Energieeffizienz und Erneuerbaren Energien bekannt?
  
9. Wenn nein, ist geplant hier im Sinne der Erfüllung der #mission2030 unterstützend tätig zu werden ?
  - a. Von welcher Energiekennzahl auf welche Energiekennzahl werden Sanierungen bei ÖBB und ASFINAG in den zu sanierenden Gebäuden angestrebt? Wie viel Energie wurde bisher durch Sanierungen eingespart (pro Jahr, ausgehend von Normwerten)?
  - b. Gibt es konkrete Pläne nachhaltige Konzepte im Hinblick auf die Kühlung von Gebäuden (z.B.: Fassadenbegrünung) bei ÖBB und ASFINAG umzusetzen?
  
10. Wie hoch sind die technisch und wirtschaftlich realisierbaren Potentiale für die Erzeugung erneuerbarer Energien aus Photovoltaik, Windkraft, Wasserkraft, Solarthermie auf den Flächen und Gebäuden der ASFINAG und ÖBB (Auflistung nach Technologie, Lokalisierung, Leistung, Erzeugungspotential, bei PV und Solarthermie bitte Angabe von m<sup>2</sup> und Erzeugungspotential)?
  
11. Wie viele (Anzahl und MWpeak) Photovoltaikanlagen, Windkraftanlagen, Wasserkraftanlagen, Solarthermieanlagen gibt es bei ÖBB und ASFINAG (Auflistung nach Technologie, Lokalisierung, Leistung, Baujahr, Erzeugungspotential, bei PV und Solarthermie bitte Angabe von m<sup>2</sup> und tatsächlicher jährlicher Erzeugung)?
  
12. Welche Ausbauten an Photovoltaik, Windkraft, Wasserkraft, Solarthermie sind in den nächsten Jahren konkret geplant (Auflistung nach Technologie, Lokalisierung, Leistung, Erzeugungspotential, bei PV und Solarthermie bitte Angabe von m<sup>2</sup> und Erzeugungspotential, Planungsstand, Budget, Realisierungszeitraum)? Wie hoch waren die Ausgaben der letzten 5 Jahre für jede dieser Technologien?
  
13. Wie hoch ist der Stromverbrauch von ÖBB und ASFINAG (Bezug aus dem öffentlichen Netz)?
  
14. Wie hoch ist der Stromverbrauch von ÖBB und ASFINAG aus Ökostrom (Bezug aus dem öffentlichen Netz)?
  
15. Wie setzen sich Stromverbrauch und Herkunftsnachweise bei ÖBB und ASFINAG zusammen?
  - a. HKN aus Österreich
  - b. HKN aus dem Ausland
  - c. Stromzukauf nach Herkunft (inkl. Graustrom) sofern zuordenbar

16. Gibt es eine Strategie (Budget, Zeitplan, Verantwortlichkeit) zur Erhöhung des Ökostromanteils durch Kooperation mit Herstellern erneuerbarer Energien (s.g. Langfristige Abnahmeverträge oder Power Purchase Agreements)?
17. Wie viele Elektrotankstellen gibt es im Bereich von ÖBB und ASFINAG?
18. Was sind die konkreten Pläne (Anzahl, Zeitraum, Lokalisierung, Budget) für den Ausbau von E-Tankstellen?
19. Welche der konkreten Projekte, die bei ÖBB und ASFINAG geplant sind, waren bereits vor Erstellung der #mission2030 in Planung und welche stehen in konkretem Zusammenhang mit der #mission2030 bzw. Vorgaben aus dem BMVIT?
20. Welche konkreten Maßnahmen sind bei ÖBB und ASFINAG zur CO<sub>2</sub> Kompensation geplant (Projekte, Einsparungen, falls Zertifikate Definition des Anbieters und der geförderten Projekte)?

  
(Bernhard)





  
(Carissi)

  
(BISSMANN)

