

1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2

**An das  
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus**

**Stubenring 1  
1010 Wien**

**per E-Mail: Abt.11@bmnt.gv.at**  
**cc [schienenbahnen@wko.at](mailto:schienenbahnen@wko.at)**

**ÖBB-Holding AG**

Dr. Katharina Schelberger  
Leiterin Konzernrecht  
und Vorstandssekretariat

Tel. +43/1/93000/44090

E-Mail: [katharina.schelberger@oebb.at](mailto:katharina.schelberger@oebb.at)

Wien, am 17.07.2018

**BMNT-UW.1.3.3/0047-I/4/2018**  
**Entwurf Neufassung eines Emissionsgesetz-Luft 2018**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der im Betreff näher bezeichneten Angelegenheit ergeht folgende Stellungnahme des ÖBB-Konzerns:

Nach einer aktuellen Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) gehört die Außenluftbelastung zu jenen Umwelteinflüssen, die die größten gesundheitlichen Auswirkungen in westlichen Industrieländern verursachen. Daher ist es grundsätzlich zu begrüßen, dass die EU mit RL 2016/2284/EU neue nationale Emissionsreduktionsverpflichtungen festlegt, die ab 2020 und 2030 für fünf wichtige Luftschadstoffe – Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), flüchtige organische Verbindungen außer Methan (NMVOC), Ammoniak (NH<sub>3</sub>) und Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) - gelten. Diese RL soll nun mit vorliegendem Entwurf des Emissionsgesetz-Luft 2018 (EG-L 2018) in nationales Recht umgesetzt werden.

Österreich bzw. die Bundesregierung hat nun bis 1. April 2019 ein erstes nationales Luftreinhalteprogramm zur fortschreitenden Verminderung der nationalen Emissionen der genannten Luftschadstoffe mit dem Ziel zu erstellen, die Emissionsreduktionsverpflichtungen zu erfüllen. Die Verpflichtung, dieses Luftreinhalteprogramm mindestens alle 4 Jahre zu aktualisieren und zu überarbeiten, ist sinnvoll – ebenso wie die vorgesehene Beteiligung der Öffentlichkeit.

Wenn man die Emissionstrends der Luftschadstoffe in Österreich im letzten Jahrzehnt bzw. darüber hinaus analysiert (Quelle Umweltbundesamt), dann wird klar, dass der Erarbeitung und Umsetzung von geeigneten Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzungen des Luftreinhalteprogramms große Bedeutung zukommen wird. Zur Erarbeitung der Maßnahmen haben gem. Bundesministeriengesetz 1986 nämlich Verhandlungen stattzufinden. Diese

Verhandlungen haben so zeitgerecht zu erfolgen, dass das nationale Luftreinhalteprogramm fristgerecht an die Europäische Kommission übermittelt werden kann. Das heißt, es ist davon auszugehen, dass diese Verhandlungen im Herbst 2018 beginnen werden.

Der Verkehrssektor spielt v.a. bei der Stickstoffoxidbelastung (NOx) eine wesentliche Rolle. Diesel als Treibstoff trägt hier natürlich massiv bei. In erster Linie wird daher bei der Definition von Maßnahmen, der Straßenverkehr betroffen sein. Das System Bahn bzw. die klimafreundliche Mobilität der fast ausschließlich mit elektrischer Energie betriebenen Züge der ÖBB sind jetzt schon eine bestehende luftschadstoffarme Verkehrsalternative. Rund 90% der ÖBB-Betriebsleistung im Schienenverkehr werden mit Elektrotraktion durchgeführt. Bezogen auf den Dieselsingesamtverbrauch in Österreich (2017: rd. 8,3 Milliarden Liter) verbrauchen die ÖBB davon nur rd. 1%.

Die ÖBB sind aus dem vorliegenden Entwurf nicht ausgenommen und bei der Erstellung des Nationalen Luftreinhalteprogrammes und darin hinterlegten Maßnahmen nicht beteiligt. Das nationale Luftreinhalteprogramm wird gemäß § 6 seitens der Bundesregierung unter Hoheit des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus erstellt. Im Gesetzesentwurf sind keine Vorgaben über die Verhandlungen vorgegeben. Damit ist eine Einbindung der ÖBB nicht gesichert und mögliche Widersprüche der Maßnahmenerstellung zur strategischen Ausrichtung können nicht ausgeschlossen werden.

Bei der Maßnahmenerstellung sollten die Vorgaben des Zielnetz 2025+, wie Elektrifizierung von Strecken, Verkehrsmengen, Traktionsart und Vorgaben zur Systemadäquanz berücksichtigt werden. Maßnahmen zur Erreichung der Emissionsreduktionsverpflichtungen dürfen nicht zu Einstellungsverboten von Strecken oder Anschlussbahnen führen. Dies ist nicht im Sinne des wirtschaftlichen Leitgedankens (Teilaspekt der Nachhaltigkeit) der ÖBB. Zudem ist die Festlegung eines Bestandschutzes (z.B. thermische Sanierung, Energieeffizienz) im Gesetzesentwurf notwendig, da aus heutiger Sicht keine eigene Finanzierung bzw. Maßnahmen im Rahmenplan vorgesehen sind und dies zu unverhältnismäßig hohen Kosten in der Investition und Instandhaltung führen könnte.

Bei den ÖBB schon geplante Maßnahmen zur schrittweisen Dekarbonisierung des Fuhrparks bzw. zur Nutzung alternativer Antriebe (E-Busse, Umrüstung von Verschubloks auf zusätzlichen Akkubetrieb, ...) gehen in Richtung einer weiteren Optimierung.

Mit freundlichen Grüßen  
Für die ÖBB-Holding AG:

Dr. Katharina Schelberger e.h.  
Leiterin Konzernrecht & Vorstandssekretariat