

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.734.469

. November 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Rauch hat am 12. Oktober 2022 unter der **Nr. 12665/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend generell niedrigerer Tempolimits und die Bedeutsamkeit des eigenen Kraftfahrzeuges gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Planen Sie als zuständige Ministerin, ein generell niedrigeres Tempolimit auf Österreichs Straßen einzuführen?*
 - a. *Wenn ja, wie wird dieses konkret aussehen?*
 - b. *Wenn ja, wie lange wird dieses andauern?*
 - c. *Wenn ja, planen Sie ein Tempolimit nur aus ideologischen Gründen?*
- *Treffen Sie Maßnahmen, um der Meinung der Bürger in der angeführten Studie Rechnung zu tragen?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn ja, welche Maßnahmen werden gesetzt?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Eine Herabsetzung der generellen Höchstgeschwindigkeiten gemäß StVO ist derzeit nicht in Planung.

Zu den Fragen 3 und 6:

- *Werden Maßnahmen getroffen, um Menschen, welche auf das eigene Auto angewiesen sind, zu entlasten?*
 - a. *Wenn ja, wieso sind die Spritpreise immer noch so hoch?*
 - b. *Wenn ja, weshalb wird dennoch eine CO2-Steuer eingeführt?*
 - c. *Wenn nein, wieso betreiben Sie Politik gegen Autofahrer?*
 - d. *Wenn nein, inwiefern soll ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs Abhilfe*

schaffen können?

- *Wie beurteilen Sie das Ergebnis, dass die Mehrheit der Menschen auf ein eigenes Auto angewiesen ist?*

Die gestiegenen fossilen Energiepreise und die damit einhergehende Belastung für Haushalte – vor allem jener im unteren Einkommenssegment – ist ein prioritäres Thema für mein Ressort. So hat mein Ministerium maßgeblich an den drei bisher beschlossenen Maßnahmenpaketen gegen die Teuerung mitgewirkt und arbeitet weiterhin daran, wirkungsvolle und effiziente Maßnahmen zur Entlastung der Bürger:innen umzusetzen (etwa Stromkostenbremse).

Die Einführung der CO₂-Bepreisung über den nationalen Emissions-Zertifikate-Handel wurde bereits um 3 Monate, auf den 1. Oktober, verschoben. Dies sorgt für weitere Entlastung und führt die Einführung der Bepreisung zeitlich mit der Auszahlung des Klimabonus zusammen. Durch die Verschiebung werden die für 2022 erwarteten Abgaben in etwa halbiert, was laut Budgetdienst zu einem zusätzlichen Entlastungseffekt i.H.v. rd. € 250 Mio. führt.

Der Budgetdienst rechnet vor, dass nach der ursprünglichen Regelung der regionale Klimabonus im Jahr 2022 zu einer Entlastung von € 1,25 Mrd. geführt hätte. Durch die Neuregelung wird das Gesamtentlastungsvolumen für Klimabonus und Anti-Teuerungsbonus zusammen im Jahr 2022 um insgesamt € 2,8 Mrd. ansteigen. Davon entfallen laut Berechnungen des Budgetdienstes rd. € 0,8 Mrd. auf die Aufstockung des Klimabonus und rd. € 2,0 Mrd. auf den Anti-Teuerungsbonus.

Die CO₂-Bepreisung hat einen Lenkungseffekt: Energiesparendes und umweltfreundliches Verhalten wird belohnt und gefördert. Mit der CO₂-Bepreisung werden die richtigen und unbedingt nötigen Signale im Kampf gegen die Klimakrise und für mehr Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern gesendet.

Die Einführung der CO₂-Bepreisung stellt ein zentrales Vorhaben des Regierungsprogramms dar und ist ein notwendiger Schritt auf dem Weg zur Klimaneutralität 2040 sowie für die angestrebte Unabhängigkeit von fossilen Energien (vor allem vor dem Hintergrund des russischen Angriffskriegs und der Abhängigkeit von russischem Erdgas). Der beschlossener CO₂-Preispfad bietet mittelfristige Planungssicherheit und stellt sicher, dass Investitionen in fossile Energien nicht zukunftsfähig und nicht rentabel sind.

Zudem wurde im Laufe dieser Legislaturperiode der Ausbau des öffentlichen Verkehrs so stark forciert wie nie zuvor in der Geschichte der zweiten Republik. Dies betrifft insbesondere folgende drei Aspekte:

- leistungsfähige Infrastruktur mit der Bahn als Rückgrat
- attraktives Fahrplanangebot
- leistbare Tickets

Die Umsetzung vieler Projekte zum Ausbau der Infrastruktur und des Verkehrsangebotes sind bereits im Gange. Die geplanten Investitionen betreffen nicht nur die Städte und Ballungsräume, sondern auch die Regionen, wo der öffentliche Verkehr als wesentlicher Pfeiler der Daseinsvorsorge gesehen wird. Zahlreiche Regionalbahnen werden deshalb ausgebaut, attrahiert und elektrifiziert. Die ÖBB setzt aktuell mit ca. € 19 Mrd. in 6 Jahren das größte Bauprogramm ihrer Geschichte um, aber auch die Investitionen in die Infrastrukturbetreiber abseits

der ÖBB werden deutlich erhöht (für nähere Informationen siehe z.B. Ausbauplan ÖBB (bmk.gv.at), Privatbahnen (bmk.gv.at) und Regionalstadtbahnen (bmk.gv.at)).

Was das Fahrplanangebot betrifft, werden neue und bequeme Züge angeschafft. Es werden laufend Fahrpläne verdichtet und Bahn und Bus bestmöglich aufeinander getaktet und vernetzt (für nähere Informationen siehe Verkehrsdiensteverträge (bmk.gv.at))

Tarifliche Verbesserungen, wie die Einführung des österreichweiten und der regionalen Klimatickets sorgen für einen leichteren Zugang zum öffentlichen Verkehr (für nähere Informationen siehe Zahlen, Daten, Fakten zu den Klimatickets (bmk.gv.at))

Mein Ressort ist bemüht, die Abhängigkeit der Bevölkerung vom privaten PKW zu reduzieren. Die Erhebung „Österreich Unterwegs“ hat bereits für die Jahre 2013/2014 festgestellt, dass 60 % der österreichischen Bevölkerung einen Gehweg von weniger als 5 Minuten bis zur nächsten öffentlichen Haltestelle haben, und 86 % die nächste Haltestelle in weniger als 15 Minuten fußläufig erreichen (siehe https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf; Seite 32). Um diese Zahlen und den Komfort des öffentlichen Verkehrs weiter zu erhöhen, wurde im Laufe dieser Legislaturperiode der Ausbau des öffentlichen Verkehrs so stark forciert wie nie zuvor in der Geschichte der zweiten Republik.

Wie die Abhängigkeit der Bevölkerung vom privaten PKW reduziert werden kann, zeigt ebenfalls der Mobilitätsmasterplan 2030, siehe Mobilitätsmasterplan (bmk.gv.at).

Zu den Fragen 4, 7 und 8:

- *Werden in Zukunft weitere Maßnahmen getroffen, um Autofahrer zu belasten, sodass die Bevölkerung auf das Fahrrad umsteigen muss?*
 - a. Wenn ja, inwiefern ist dies zumutbar?
 - b. Wenn ja, muten Sie es Menschen, welche nicht auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen können, zu, mit dem Fahrrad über 50 Kilometer täglich zu fahren?
 - c. Wenn ja, müssen die Menschen bald auf ein Auto verzichten?
 - d. Wenn ja, wieso erschweren Sie das Leben der Bürger in diesem Ausmaß?
- *Werden Sie trotz hohen Gebrauchs von Kraftfahrzeugen weiterhin Maßnahmen gegen die autofahrende Bevölkerung setzen?*
 - a. Wenn ja, wieso?
 - b. Wenn ja, inwiefern?
 - c. Wenn ja, ist Ihnen die Meinung der befragten Personen egal?
 - d. Wenn nein, warum setzen Sie dennoch Maßnahmen gegen die autofahrende Bevölkerung?
- *Setzen Sie Ihre Maßnahmen, welche sich vehement gegen die autofahrende Bevölkerung richten, rein aus ideologischen oder taktischen Gründen?*
 - a. Wenn ja, wieso?
 - b. Wenn ja, inwiefern kommt das den Bürgern zugute?
 - c. Wenn ja, ist Ihnen Ihre Ideologie wichtiger als realpolitische Gegebenheiten?
 - d. Wenn nein, weshalb betreiben Sie dennoch eine derart ideologische Politik?

Es werden keine Maßnahmen geplant, die die grundsätzlich freie Verkehrsmittelwahl beschränken. Ziel meines Ressorts ist es jedenfalls, die Pariser Klimaziele und die Klimaneutrali-

tät 2040 zu erreichen. Der Mobilitätsmasterplan 2030 meines Ministeriums zeigt den Weg zu einer klimaneutralen Mobilität im Jahr 2040, siehe [Mobilitätsmasterplan \(bmk.gv.at\)](http://Mobilitätsmasterplan (bmk.gv.at)).

Zu Frage 5:

- *Würden Sie das Tempolimit auf österreichischen Autobahnen erhöhen?*
a. *Wenn nein, wie beurteilen Sie die in der Studie geforderte Erhöhung der Geschwindigkeit auf Autobahnen?*

Es ist keine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf österreichischen Autobahnen geplant. Aus der zitierten Umfrage geht hervor, dass lediglich 17 % der darin Befragten das derzeitige Tempolimit als zu gering empfinden.

Leonore Gewessler, BA

