

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: 2020-0.824.812

11. Februar 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 11. Dezember 2020 unter der **Nr. 4588/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Schlechtes Zeugnis im Bereich Klimaschutz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche konkreten Beanstandungen wurden betreffend Österreich im Klimaschutzindex angeführt?*

Der Klimaschutzindex ist eine Reihung von 57 Staaten nach mehreren Bewertungskriterien, die von den NGOs Germanwatch e.V., Climate Action Network und und NewClimate Institute festgelegt wurden. Die für die einzelnen Kriterien vergebenen Bewertungen können der Grafik bzw. den Tabellen im veröffentlichten Bericht (<https://ccpi.org/download/the-climate-change-performance-index-2021/>) entnommen werden. Das Bezugsjahr für das Bewertungsschema war das Jahr 2019. Insbesondere die hohen Pro-Kopf Treibhausgasemissionen Österreichs im Vergleich zum globalen Durchschnitt, aber auch die niedrige Energieeffizienz wurden kritisiert.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Ist man im Vorfeld der Erstellung des Index an Ihr Ministerium herangetreten, um Informationen über Maßnahmen einzuholen oder Beanstandungen vorzubringen?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wie lautete das konkrete Statement seitens Ihres Ministeriums?*

Die Bewertung erfolgt durch die durchführenden NGOs anhand öffentlich verfügbarer Daten und anhand der Beurteilung nationaler Klimapolitik durch nationale NGOs. Das BMK wurde dazu nicht kontaktiert.

Zu den Fragen 6 bis 10:

- *Wird man seitens Ihres Ministeriums an die Ersteller des Berichts herantreten, um über den Index zu beraten?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, welche Personen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Es ist unklar, welches Ziel eine in der Anfrage genannte „Beratung“ mit den Autor_innen haben sollte. Der Klimaschutzindex dient den beteiligten NGOs seit 2005 dazu, Aufmerksamkeit hinsichtlich der Klimapolitik der Industriestaaten und wichtiger Entwicklungsländer zu wecken (siehe auch <https://ccpi.org/ccpi-philosophy-team/>), und es ist davon auszugehen, dass sie daran festhalten werden. Vor einigen Jahren wurden vom damaligen BMLFUW in einem Schreiben an Germanwatch einzelne Bewertungskriterien des damaligen Index hinterfragt und auf einen wahrscheinlichen Fehler hingewiesen. Unabhängig davon ist das BMK natürlich in regelmäßigem Austausch mit nationalen NGOs, die an der Beurteilung Österreichs im Klimaschutzindex beteiligt waren. Die wichtige und wertvolle Kritik von NGOs in diesem Bereich ist ernst zu nehmen und sollte für die österreichische Politik zur Verbesserung genutzt werden.

Zu den Fragen 11 bis 14:

- *Ist es seitens Ihres Ministeriums geplant, die im Bericht genannten NGO's in künftige Gesetzesentwürfe miteinzubinden?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Alle Gesetzes- und Verordnungsentwürfe werden einem öffentlichen Begutachtungsverfahren unterzogen, in dem auch NGOs Stellung nehmen.

Zu Frage 15:

- *Welche konkreten Fahrzeuge sind mit „Spritfresser“ im Bericht des ORF gemeint?*

Als „Spritfresser“ werden umgangssprachlich Fahrzeuge bezeichnet, die einen hohen Treibstoffverbrauch haben und somit eine besondere Belastung für die Umwelt darstellen. In diesem Sinne ist der Begriff in diesem Statement auch zu interpretieren.

Zu den Fragen 16 sowie 22 bis 26:

- *Wann ist der Start des 1-2-3-Tickets in Österreich konkret geplant?*
- *Welche konkreten Schritte werden beim Start des 1-2-3-Ticket im Jahr 2021 gesetzt?*
- *Wurde der Start des 1-2-3-Tickets im Jahr 2021 gemeinsam mit dem Koalitionspartner und den Ländern fixiert bzw. vereinbart?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Gemäß Beschluss der Bundesregierung vom 19.06.2020 betreffend „Umsetzung des 123-Klimatickets für Österreich“ sowie in Einklang mit dem einstimmig gefassten Beschluss des

Nationalrates vom 9.7.2020 betreffend „stufenweise Einführung des 1-2-3 Österreich-Tickets“ strebt das BMK für 2021 an, in einem ersten Schritt eine österreichweite Jahresnetzkarte (Klimaticket Österreich) zum Vollpreis von 1.095 Euro einzuführen. Für Menschen unter 26 Jahren, Senioren und Seniorinnen sowie Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung soll es eine Begünstigung um 25%, für Familien günstige Zusatzprodukte geben.

Die Einführung des Klimatickets Österreich wird mit erstem Halbjahr 2021 angestrebt, der genaue Zeitpunkt ergibt sich aus dem Abschluss der dafür notwendigen regionalen zivilrechtlichen Verträge. Das BMK ist mit Ländern, Verkehrsverbundorganisationen, Städten sowie erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in intensiven Gesprächen zur Erarbeitung der Vertragsinhalte. Mit dem Bundesland Salzburg wurde am 21.12.2020 bereits ein erster Umsetzungsvertrag unterzeichnet. Am 22. Jänner unterzeichneten in weiterer Folge die Bundesländer Tirol und Vorarlberg entsprechende Umsetzungsverträge.

Parallel dazu wird mit den Ländern und Verkehrsverbänden unter Einbeziehung der Städte und städtischen Verkehrsunternehmen an inhaltlichen Lösungen und Rahmenbedingungen zur raschen und ggf. zeitgleichen Einführung von regionalen Klimatickets gearbeitet.

Zu den Fragen 17 bis 21:

- *Sind die budgetierten Mittel für das 1-2-3-Ticket im kommenden Jahr ausreichend?*
- *Wenn ja, in welchem Ausmaß werden diese ausgeschöpft?*
- *Wenn ja, wofür werden diese konkret verwendet (Bitte um Aufgliederung nach Verwendungszweck)?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn nein, aufgrund welcher Tatsachen wird ein Start vor Vollendung der Verhandlungen medial verkündet?*

Zur kundenwirksamen Einführung des Klimaticket Österreich ab 2021 sind ausreichend Mittel budgetiert, wobei die Bedeckung der Kosten über die Summe aus den budgetierten Bundesmitteln und den Fahrgasterlösen erfolgt. In den Planrechnungen sind damit sämtliche durch das Klimaticket Österreich entstehende Kostenblöcke abgedeckt, insbesondere betreffend die Abgeltung der Mindereinnahmen für teilnehmende Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen, die Kosten für Vertrieb und Kundenservice sowie weitere Kosten für die Abwicklung (z.B. Nutzungserhebungen).

Im ersten vollständigen Jahr nach Einführung (d.h. 2022) wird mit Einnahmen in Höhe von rund 100 Mio. Euro gerechnet. Zur Bedeckung der Kosten sind zusätzlich rund 150 Mio. Euro aus dem Bundesbudget vorgesehen. Im ersten unvollständigen Jahr der Einführung (2021) beläuft sich der abgeschätzte und budgetierte Bundeszuschuss auf 95 Mio. Euro.

Der Grad der Ausschöpfung dieser Mittel richtet sich letztendlich nach dem kundenwirksamen Start des Klimatickets Österreich und der kundenseitigen Inanspruchnahme des mit dem Klimaticket nutzbaren Verkehrsangebots sowie den in Folge den Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen abzugeltenden Kosten und Mindereinnahmen.

Zu Frage 27:

- *Wie lauten die konkreten Forderungen seitens Ihres Ministeriums, die die Umsetzung der „ökosozialen“ Steuerreform betreffen?*

Im Zuge der zweiten Phase der ökosozialen Steuerreform sollen im Sinne erhöhter Kostentransparenz klimaschädliche Emissionen wirksam bepreist und zugleich Unternehmen sowie Private entlastet werden. Dabei werden auch KFZ-bezogene Maßnahmen (Dieselprivileg, Pendlerpauschale etc.) sowie entsprechende sektoral differenzierte Entlastungsmaßnahmen für

Unternehmen und Private diskutiert und beschlossen werden. Im Zuge der aufkommensneutralen Gestaltung soll sichergestellt werden, dass es keine Mehrbelastung für die Wirtschaft und für Private gibt, unter Berücksichtigung vorhandener Umstiegsmöglichkeiten, sektoraler Auswirkungen, regionaler Unterschiede der Lebensverhältnisse und sozialer Abfederung bei gleichzeitiger Wahrung des CO₂-Lenkungseffekts.

Die Arbeiten zur Ökosteuern Phase II haben bereits begonnen. Sie erfolgen unter Einbeziehung von Expert_innen, Interessensgruppen, Branchen und Zivilgesellschaft. Die Interessen von Bürger_innen mit regional unterschiedlichen Lebensverhältnissen werden dabei berücksichtigt und in die Diskussion einbezogen.

Zu den Fragen 28 bis 35:

- *Welche Schritte sind seitens der EU zu erwarten, sollte Österreich die Emissionsziele bis 2030 nicht erreichen?*
- *Rechnen Sie mit Mehrkosten, beispielsweise durch Strafzahlungen, wenn Österreich die Ziele der EU bis 2030 nicht erfüllt?*
- *Wenn ja, wie hoch werden diese sein?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Werden Sie als zuständige Ministerin über das Regierungsprogramm hinausgehende Maßnahmen durchsetzen, um die Ziele bis 2030 erreichen zu können?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Pläne Ihrerseits?*
- *Wenn ja, inwiefern?*
- *Wenn ja, welche Kosten werden dadurch budgetwirksam?*

Die derzeit geltende Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Verringerung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 sieht klare Regeln für die Einhaltung der Ziele vor. Die Mitgliedstaaten können dabei auch gewisse Flexibilitäten nutzen, wozu neben einer Umverteilung der Emissionsrechte zwischen den Jahren der Periode (sogenanntes „banking“ und „borrowing“) auch die Möglichkeit des Ankaufs von Emissionsrechten von Seiten anderer Mitgliedstaaten zählt. Allerdings können dadurch hohe Kosten entstehen, abhängig einerseits vom Ausmaß der Zielverfehlung (wobei jedes einzelne Jahr der Periode betroffen sein kann) und andererseits von der Höhe des Preises je Tonne CO₂-Äquivalent, der zwischen den Mitgliedstaaten jeweils bilateral auszuhandeln ist. Ein Verfehlen des Ziels ohne Inanspruchnahme der Flexibilitäten hätte hingegen das übliche EU-interne Vertragsverletzungsverfahren zur Folge, was mit zusätzlichen Kosten verbunden sein kann.

Nun geht es mir aber darum, genau diese Kosten abzuwenden, indem wir in den nächsten Jahren effektive Maßnahmen zum Klimaschutz im Inland zur Umsetzung bringen. Deswegen zählen Investitionen in den Klimaschutz mehrfach. Einerseits schaffen sie Wertschöpfung und Arbeitsplätze, andererseits ist es augenscheinlich besser, jetzt im Inland zu investieren als 2030 Strafe zu bezahlen. Zu konkreten Maßnahmen gegen eine Zielverfehlung zählen die bereits 2020 gesetzten Initiativen ebenso wie neue Projekte, die noch in Planung sind, wie etwa die wirksame CO₂-Bepreisung, die NoVa Anpassung, die Sanierungsoffensive im Zuge der Klimamilliarde und selbstverständlich auch zugehörige Ausgleichsmaßnahmen. Das Regierungsprogramm ist in dieser Hinsicht sehr ambitioniert, weshalb wir uns zunächst daran orientieren werden, was wir innerhalb der Koalition vereinbart haben. Ein Nachziehen des 2030-Ziels infolge der EU-Einigung auf mindestens -55% netto gegenüber 1990 haben wir in unserem Programm mit der Festlegung auf die Klimaneutralität bis 2040 implizit bereits vorweggenommen. Hierzu braucht es sehr engagierte und tiefgreifende Maßnahmen und gegebenen-

falls auch eine strategische Neubewertung unter Berücksichtigung der begleitenden Wirksamkeits-Evaluierung sowie der Entwicklungen auf EU-Ebene. Mögliche Strategieanpassungen werden im Zuge der Adaptierung des Nationalen Energie- und Klimaplanes erfolgen.

Zu den Frage 36 bis 40:

- *Planen Sie das Verbot oder Maßnahmen zur Unattraktivierung von Verbrennungsmotoren?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, wann ist mit einem Verbot zu rechnen?*
- *Wenn ja, welche Schritte werden Sie wann setzen?*
- *Wenn ja, welche Fahrzeuge sollen konkret verboten werden?*

Ein Verbot von Verbrennungsmotoren lässt sich derzeit nur EU-weit umsetzen. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren können den Unionsvorschriften gemäß genehmigt und zum Verkehr zugelassen werden, ein nationales Verbot widerspräche Unionsrecht.

Was unter „Unattraktivierung“ zu verstehen ist, ist nicht klar. Die EU-Genehmigungsvorschriften bieten keine Grundlage für zusätzliche oder strengere nationale Vorschriften.

Leonore Gewessler, BA

