

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2021-0.433.625

5. August 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Walter Rauch und weitere Abgeordnete haben am 17. Juni 2021 unter der **Nr.7075/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „ASFINAG testet Verkehrsschilder aus Holz“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch sind die Kosten für die Komplettumstellung der derzeitigen Schilder auf Holzschilder?*

Aufgrund fehlender Praxiserfahrung zu den unterschiedlichen Kategorien von Schildern, wird dieses Pilotprojekt durchgeführt. Eine Komplettumstellung der Schilder kann aus heutiger Sicht ausgeschlossen werden, da im Sinne der Nachhaltigkeit keine funktionsfähigen Schilder ausgetauscht werden.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Bis wann sollen sämtliche Schilder auf Österreichs Autobahnen durch Holzschilder ersetzt werden?*
- *Welche Kategorien von Schildern werden durch Holzschilder ersetzt?*

Sehen Sie dazu meine Ausführungen zu Frage 1.

Zu Frage 4:

- *Welche Firma stellt die Holzschilder her?*

Die Holzschilder werden von der Firma ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik GmbH in A-9131 Grafenstein, St. Peter 33 hergestellt.

Zu Frage 5:

- *Wurde bzw. wird die Produktion und Beschaffung der Holzschilder seitens Ihres Ministeriums oder der ASFINAG ausgeschrieben?*

Die Beschaffung für das Pilotprojekt wurde seitens der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft im Rahmen einer Direktvergabe durchgeführt.

Zu Frage 6:

- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Ausschreibungskriterien?*

Bei der Beschaffung wurde Wert auf eine nachhaltige Wertschöpfungskette geachtet.

Als Mindestkriterien wurden folgende Zertifizierungen gefordert:

- für Verkehrszeichen und Verkehrszeichenfolien (zertifizierte Unternehmen sind auf der Homepage des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht
https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:5a0a426c-a49c-4077-8d1401c7c728ba9f/Vz_Adressen-Liste_18%2002%202020.pdf) und
- EMAS (Eco-Management and Audit Scheme)
- nachhaltige Rohstoffe

Alle Anforderungen wurden von der Fa. ITEK Verkehrs- und Beschilderungstechnik GmbH erfüllt. Die angebotenen und gelieferten Produkte waren „Verkehrsschilder (Ausführung Ecoguide)“.

Zu Frage 7:

- *Wenn ja, wie hoch ist das Auftragsvolumen?*

Das Auftragsvolumen beträgt € 19.957,32 excl. USt.

Zu Frage 8:

- *Wenn nein, warum nicht?*

Sehen Sie dazu meine Ausführungen zu Frage 6 und 7.

Zu Frage 9:

- *Werden die im Bericht genannten Hölzer Bambus und Accoya für die Herstellung der Schilder aus anderen Ländern importiert?*

Ja, da das heimische Holz nicht die in der europäischen Norm EN12899 geforderte Belastbarkeit und Stabilität bietet. U.a. prüft der TÜV aufgrund dieser Norm die entsprechenden Belastungs- und Stabilitätswerte.

Zu Frage 10:

- Wenn ja, aus welchen Ländern werden die Hölzer importiert?

Derzeit wird Bambus aus China und Accoya aus Neuseeland importiert. Diese Hölzer nehmen bei ihrem schnellen Wachstum besonders viel CO₂ auf (lt Herstellerauskunft speichert 1 Tonne Bambus im Wachstum ca. 1,6 Tonnen CO₂ und 1 m³ Accoya speichert ca. 806 kg CO₂ im Wachstum).

Zu Frage 11:

- Wenn ja, wie hoch ist der CO₂-Ausstoß beim Import?

Die CO₂-Belastung für den Transport (Verschiffung) von Bambus nach Europa beträgt ca. 155 kg CO₂eq pro Tonne - lt Herstellerweis auf den INBAR Technical Report Nr. 35 in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität in Delft - LCA-Berechnung von MOSO.

Die CO₂-Belastung für den Transport (Verschiffung) von Accoya nach Europa beträgt ca. 270 kg CO₂eq pro m³ - lt Herstellerweis auf die PCF-Berechnung von Accoya.

Zu Frage 12:

- Wenn ja, kann ausgeschlossen werden, dass durch die Rodung der genannten Hölzer Umweltschäden in den Rodungsgebieten verursacht werden?

Da beide Materialien FSC-zertifiziert (FOREST STEWARDSHIP COUNCIL) sind - d.h. sie werden in nachhaltigen, geprüften, zertifizierten Plantagen angebaut und geerntet -, können Umweltschäden in den Rodungsgebieten ausgeschlossen werden.

Zu Frage 13:

- Wenn nein bei 12., warum nicht?

Sehen Sie dazu meine Ausführungen zu Frage 12.

Zu Frage 14:

- Welche Maßnahmen sind geplant, um die derzeitig vorhandenen Verkehrsschilder zu entsorgen?

Funktionsfähige Schilder bleiben im Bestand. Schilder, die nicht mehr der Norm entsprechen, werden einem Entsorgungsunternehmen zum Recycling übergeben.

Zu Frage 15:

- Auf welchen konkreten Statistiken und Berechnungen fußen die Annahmen, dass pro Jahr rund 400 Tonnen CO₂ eingespart werden können?

Für Bambus und Accoya gibt es vom Lieferanten bereits geprüfte, zertifizierte PCF-Berechnungen (inkl. Transport zu deren Niederlassungen in Europa). Von der Firma ITEK wurden die CO₂-Werte, die aufgrund des Materialtransports zu ihrem Standort, der internen Produktion und eines durchschnittlichen Transportwegs von 300km zur ASFINAG entstehen, erhoben und zu den Ausgangszahlen summiert.

Beim Pilotprojekt von zwei Standorten erzielten die Verkehrszeichen samt Steher und Laschen ein Einsparungspotential von ca. 7,6 Tonnen CO₂. Diese Grobschätzung wird nach Abschluss des Pilotprojekts noch verifiziert. Hochgerechnet auf einen Austausch künftiger, nicht mehr

der NORM entsprechenden, Verkehrszeichen [RP1] kann man daher von einer jährlichen CO₂-Einsparung von ca. 400 Tonnen ausgehen. Die ASFINAG tauscht österreichweit jährlich bis zu 3.000 Schilder aus. Bei dieser Hochrechnung ist man jedoch von einem geringeren Wert ausgegangen, da das Ergebnis des Pilotprojekts abgewartet wird.

Leonore Gewessler, BA

