

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

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

Geschäftszahl: 2021-0.427.127

15. August 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Herr, Genossinnen und Genossen haben am 15. Juni 2021 unter der **Nr. 6932/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzung der Forderungen des Klimavolksbegehrens gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Eine Maßnahme im Entschließungsantrag ist die Vorlage einer Studie, in der die Möglichkeiten einer verfassungsrechtlichen Verankerung eines Grundrechts auf Klimaschutz aufgezeigt werden sollen. Diese soll bis Ende Juni 2021 vorgelegt werden. Ist diese Studie bereits vorgelegt worden?*
  - a. *Wenn ja, was sind deren Inhalte und Ergebnisse?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
  - c. *Kann die Frist für die Vorlage der Studie mit Ende Juni 2021 eingehalten werden?*
  - d. *Wenn nicht, bis wann soll die Studie vorgelegt werden?*
- *Bezogen auf Frage 1: Bei wem wurde diese Studie in Auftrag gegeben und wie hoch sind die Kosten dafür?*
- *Bezogen auf Fragen 1 und 2: Wann wurde diese Studie in Auftrag gegeben?*
  - a. *Wenn die Studie noch nicht in Auftrag gegeben wurde, wann wird diese in Auftrag gegeben?*
- *Bezogen auf Fragen 1-3: Welche Schritte sind nach Abschluss der Studie geplant?*

Ich habe in Umsetzung des Ersuchens des Nationalrats umgehend eine Studie zu Möglichkeiten einer verfassungsrechtlichen Verankerung eines Grundrechts auf Klimaschutz beauftragt. Die Studie liegt mittlerweile vor und wurde bereits an den Nationalrat übermittelt. Die Studie wurde von Univ. Prof. Dr. Ennöckl (Uni Wien) erstellt, der sich bereits im Rahmen der Enquete des Umweltausschusses zum Klimavolksbegehren mit diesem Themenkomplex auseinandersetzt.

gesetzt hat. Die Kosten der Studie haben sich auf € 14.400 brutto belaufen. Die Studie kommt zum Ergebnis, dass eine Verankerung eines Grundrechts auf Klimaschutz in der Bundesverfassung möglich ist und zeigt dabei drei konkrete legistische Ausgestaltungsmöglichkeiten auf. Ich werde die Ergebnisse der Studie in die weitere Diskussion zur Überarbeitung des Klimaschutzgesetzes (KSG) einfließen lassen (siehe dazu auch Antwort auf Frage 17.).

#### Zu Frage 5:

- *Eine weitere Maßnahme, die beschlossen wurde, betrifft die Einrichtung eines Klimarats der Bürgerinnen und Bürger zur Diskussion und Ausarbeitung von Vorschlägen für die Zielerreichung notwendiger Klimaschutzmaßnahmen in Österreich. Dieser soll sich laut Antrag Mitte 2021 konstituieren. Gibt es schon ein konkretes Datum, wann der Klimarat sich konstituieren wird?*
  - a. *Wenn nein, warum nicht?*
  - b. *Kann die Frist bis Mitte 2021 eingehalten werden?*

Ein Startzeitpunkt des Klimarats der Bürgerinnen und Bürger im Sommer 2021 war im Hinblick auf die COVID-Situation (wie im Antrag vermerkt), die erforderliche europaweite Ausschreibung und die umfangreichen organisatorischen und inhaltlichen Vorbereitungen nicht möglich.

Unter Berücksichtigung der COVID-Situation und der Dauer der Vorbereitungen wird ein möglichst rascher Startzeitpunkt angepeilt. Auch im an die Europäische Kommission übermittelten österreichischen Wiederaufbau- und Resilienzplan wurde der Klimarat als eine Reformmaßnahme verankert.

#### Zu Frage 6:

- *Bezogen auf Frage 5: Welche Maßnahmen zur Umsetzung dieses Klimarats wurden bereits erarbeitet bzw. gesetzt?*
  - a. *Wer ist im Ministerium mit der Planung und Umsetzung des Klimarats beauftragt?*
  - b. *Welche Personen/Organisationen/Institute/Institutionen sind durch ihr Ministerium in die Planung und Umsetzung des Klimarats eingebunden?*
  - c. *Wie wird die wissenschaftliche Begleitung ausgesucht?*
  - d. *Wer erarbeitet den genauen Partizipationsprozess?*
  - e. *Und wie soll dieser ausschauen?*

Im BMK wurde unter Federführung der Sektionsleitung Klima und Energie ein abteilungs- und sektionsübergreifendes Projektteam eingesetzt, um den Klimarat vorzubereiten. Zusätzlich wurde ein freier Dienstvertrag mit Frau Dr.<sup>in</sup> Ines Omann als ausgewiesener Partizipationsexpertin geschlossen, um koordinierende Aufgaben für den künftigen Klimarat zu übernehmen. In den vergangenen Wochen wurden zur Vorbereitung zahlreiche Gespräche mit Vertreter:innen jener Länder geführt, die bereits Klimaräte organisiert haben.

Eine ausgezeichnete wissenschaftliche Begleitung ist mir ein großes Anliegen. Die teilnehmenden Bürger:innen sollen in ihren Diskussionen auf qualitätsvolle wissenschaftlich abgesicherte Informationen zugreifen können. Dafür braucht es ein multidisziplinäres und ausgewogenes Begleitgremium. Ich habe anerkannte Wissenschaftler:innen ersucht, eine koordinierende Rolle zu übernehmen und dieses Gremium zusammenzustellen.

Für die gesamte organisatorische und inhaltliche Prozessbegleitung ist eine europaweite Ausschreibung erfolgt (siehe <https://gv.vergabeportal.at/Detail/108652>), Vorschläge für die konkrete Ausgestaltung des Prozesses sollen von den Bieter:innen vorgelegt werden.

Zu Frage 7:

- *Bezogen auf Fragen 5 und 6: Wie sieht der Zeitplan zur Umsetzung dieses Klimarats aus?*

Die relevanten Ausschreibungen bzw. Einladungen zu Anbotslegungen wurden im Juni und Juli veröffentlicht bzw. versandt, um eine Zuschlagserteilung bis Ende September/Anfang Oktober und damit einen raschen Start zu ermöglichen.

Zu Frage 8:

- *Bezogen auf die Einrichtung eines Klimarats: Dieser soll sich laut Antrag aus mindestens 100 Personen zusammensetzen, die einen repräsentativen Querschnitt der Gesellschaft abbilden sollen. Gibt es schon Details, wie sich dieser letztendlich zusammensetzen wird?*
  - a. *Wie hoch wird die genaue Anzahl der Personen in diesem Klimarat sein?*
  - b. *Welches Sozialforschungsinstitut wird für die Zusammenstellung zurate gezogen?*
  - c. *Ist weiterhin geplant, den Klimarat nur über die Inhalte des Regierungsprogramms bzw. die Forderungen des Klimavolksbegehrens beraten zu lassen?*
  - d. *Wenn nein, was werden die Inhalte für den Klimarat sein?*

Dazu kann ich Ihnen Folgendes mitteilen:

- a. Die Anzahl von 100 Personen wird nicht geändert.
- b. Mehrere Sozialforschungsinstitute wurden um Übermittlung von Angeboten zur Durchführung der Zufallsauswahl ersucht, die anhand der von der Nationalrats-Entscheidung vorgegebenen Kriterien erfolgen soll.
- c. Das Mandat an den Klimarat wird dem Wortlaut der Nationalrats-Entscheidung folgen, allerdings ist es – wie sich in anderen Staaten sehr deutlich gezeigt hat – letztendlich eine Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger, mit welchen Fragen sie sich vertieft auseinandersetzen wollen.

Zu Frage 9:

- *Neben dem Klimarat der Bürgerinnen und Bürger soll es auch einen wissenschaftlichen Klimabeirat geben. Was ist der Zeitplan zur Umsetzung dieses wissenschaftlichen Klimabeirats?*
  - a. *Wie soll dessen verfassungsrechtliche Verankerung ausgestaltet sein?*
  - b. *Wer ist mit dessen Umsetzung betraut?*
  - c. *Wie viel Budget ist für den Klimabeirat vorgesehen?*
  - d. *Wie soll die entsprechende Geschäftsstelle ausgestaltet sein?*
  - e. *Wie wird sichergestellt, dass der Klimabeirat unabhängig arbeiten kann?*
  - f. *Wie werden die Expertinnen des Klimabeirats ausgewählt?*

Der Wissenschaftliche Klimabeirat soll mit Gesetz – konkret Klimaschutzgesetz (KSG) – eingerichtet werden.

Zu den Fragen 10 bis 12:

- *Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Evaluierung der bestehenden Förder- und Subventionslandschaft. Im Antrag wird angeführt, dass bis Juli 2021 eine Studie vorgelegt wird, welche die klimaschädlichen Subventionen auf Ebene des Bundes sowie auf Ebe-*

*ne der Länder analysiert und insbesondere eine Wirkungsabschätzung samt Emissionen für alle Sektoren beinhaltet. Wurde diese Studie bereits vorgelegt?*

- a. Wenn ja, was sind deren Ergebnisse und Inhalte?*
  - b. Wenn nein, wann wird diese vorgelegt werden?*
  - c. Kann die Frist mit Juli 2021 eingehalten werden?*
  - d. Wenn nicht, bis wann soll die Studie vorgelegt werden können?*
  - e. Wird die Studie auch die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Abschaffungen bzw. Änderungen bei den klimaschädlichen Subventionen behandeln?*
- *Betreffend Frage 10: Wann wurde diese Studie in Auftrag gegeben?*
- a. Wer wurde für die Durchführung dieser Studie beauftragt?*
  - b. Welcher Zeitraum wurde zur Durchführung der Studie vereinbart?*
  - c. Wie hoch sind die geplanten Kosten für diese Studie?*
- *Betreffend die Abschaffung klimaschädlicher Subventionen sollen Maßnahmen gemeinsam mit Vertreterinnen der Bundesländer und Stakeholder diskutiert und in einer gemeinsamen Vereinbarung zwischen Bund und Ländern beschlossen werden. Wie ist der Stand dieser Diskussion mit den Bundesländern?*
- a. Wie viele Termine bzw. Treffen hat es bisher diesbezüglich zwischen Vertreterinnen Ihres Ministeriums und Vertreterinnen der Bundesländer gegeben?*
  - b. Was ist das bisherige Ergebnis dieser Diskussion?*
  - c. Bis wann ist mit einer Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zu rechnen?*

Eine Evaluierung bestehender klimaschädlicher Subventionen erfolgt im Rahmen einer vom BMK beauftragten Studie.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse werden weitere Gespräche mit Stakeholdern, insbesondere den Bundesländern, folgen. Da eine umfassende Betrachtung auch derzeit laufende und in Umsetzung befindliche konkrete Instrumente und Maßnahmen betrifft, etwa das Wärmegesetz, die Wärmestrategie, das EAG und andere, ist es notwendig, dass dieser strategische und umfassende Prozess gleichzeitig diese laufenden Umsetzungsschritte nicht hemmt. Bisher haben bereits verschiedene Treffen auf Expert:innenebene zum Thema stattgefunden, aufgrund der laufenden Verhandlungen können jedoch derzeit noch keine Details genannt werden.

Der im Entschließungsantrag vorgegebene Betrachtungsraum der umweltschädlichen Subventionen auf Bundes- und Länderebene inklusive eines vertraglichen Phase Out-Pfades konnte aufgrund des großen Umfangs nicht innerhalb von vier Monaten erstellt werden.

#### Zu Frage 13:

- *Im Antrag wird außerdem das Präsidium des Nationalrates um Prüfung ersucht, die Arbeit des Budgetdienstes entsprechend den Vorgaben des Regierungsprogrammes, um Fragen der Einhaltung eines nationalen Treibhausgasbudgets zur Klimaneutralität bis 2040 zu erweitern. Was ist das Ergebnis dieses Ersuchens? Wird die Arbeit des Budgetdienstes entsprechend erweitert?*
- a. Wann wurde das Präsidium des Nationalrats um die Prüfung ersucht?*
  - b. Wenn die Prüfung des Präsidiums noch nicht abgeschlossen wurde, bis wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?*
  - c. Wie wird sich das auf die personelle Ausstattung des Dienstes auswirken?*

*d. Ab wann soll der Budgetdienst entsprechende Analysen und Expertisen zu Regierungsvorlagen erstellen können?*

Das angesprochene Ersuchen hat der Nationalrat an sein Präsidium gerichtet, das BMK hat dazu keine Informationen.

Zu Frage 14:

- *Bis Ende 2021 soll eine Strategie für alle Institutionen des Bundes erarbeitet werden für eine klimaneutrale Verwaltung bis 2040. Welche Schritte und Maßnahmen wurden diesbezüglich bisher gesetzt?*
  - a. Wird die Frist für die Erarbeitung der Strategie bis Ende 2021 eingehalten werden können?*
  - b. Wenn nicht, wann soll es soweit sein?*

Generell wird hierzu auf die Beantwortung der schriftlichen Parlamentarischen Anfrage 3283/J verwiesen. Wie dort aufgezeigt, arbeitet das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie daran, das Konzept einer klimaneutralen Verwaltung umzusetzen. Weiters darf ich auf die Beantwortung der Folgeanfrage 6786/J verweisen, hier wird die klimaneutrale Verwaltung im Detail beleuchtet. Die vorgenommenen Maßnahmen wurden unter anderem in vier Kategorien gegliedert. Folgende Maßnahmen wurden seit der Beantwortung 3283/J am 4. November 2020 ergriffen:

Mobilitätsmanagement

- Ein ministeriumsübergreifendes Projekt „Ökologisierung der Mobilität im Bund“ wurde am 08. Juni 2021 in der Runde der Generalsekretär:innen beschlossen. Nach dem Prinzip „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“, soll das beruflich bedingte Mobilitätsaufkommen auf das Notwendigste reduziert, auf klimafreundliche Verkehrsmittel verlagert und der verbleibende motorisierte Individualverkehr verbessert werden (durch Zero Emission-Antriebe). Die Anpassung des legislativen Rahmens und die gezielte Setzung von Maßnahmen werden wegweisend in dieser Transformation sein. Die Federführung liegt hier beim BMKÖS. Bis Jahresende sollen Vorschläge für gemeinsam umzusetzende Maßnahmen, für eine Ökologisierung des rechtlichen Rahmens und für einen Mobilitätsmanagement-Best-Practice-Katalog stehen.
- Am Standort Radetzkystraße 2 startete 2021 die Errichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen sowie von Dusch- und Umkleieräumlichkeiten mit Spinden. Dadurch sollen Mitarbeiter:innen Fahrräder und Equipment sicher verstauen können und längere Anreisefahrten werden durch Duschräumlichkeiten ermöglicht. Die überdachten Fahrradabstellanlagen im Kellergeschoß wurden bereits errichtet, die Dusch- und Umkleieräumlichkeiten mit Spinden befinden sich noch in Errichtung.
- Im Österreichischen Patentamt läuft ein Pilotprojekt zur Bereitstellung von Jobtickets. Im Mai 2021 bestanden 54 Jobtickets für die Wiener Linien und 10 für Fahrten aus dem Umland bei einer Gesamtzahl an Mitarbeiter:innen von etwa 230. Zusätzlich wurden in 28 Fällen Mobilitätszuschüsse für klimafreundliche Arbeitswege ohne den öffentlichen Verkehr (z.B. Radfahren) gewährt.
- Kompensation von Dienstreisen: Für alle Dienstreisen, die 2020 durchgeführt wurden, erfolgte eine Kompensation der CO<sub>2</sub>-eq-Emissionen.

- Durch Homeoffice-Bestimmungen und die Verlagerung von Veranstaltungen auf virtuelle Formate konnten Pendelfahrten und An- und Abreiseverkehr minimiert werden. Um diesen positiven Effekt auch nach der Pandemie weiter zu nutzen, wurde an einer Strategie gearbeitet, die Telearbeit langfristig flexibel ermöglicht.
- Weiters wird als spezifische Maßnahme auf unsere Car Policy für Führungskräfte verwiesen. Ein Leitfaden wurde entwickelt, der die Beschaffung sauberer Dienstwägen für Vorständ:innen und Geschäftsführer:innen vorgibt bzw. kommuniziert. Mehr Informationen finden Sie auch hier: [Car Policy für Führungskräfte \(bmk.gv.at\)](#) und [BMK, ÖBB & ASFINAG geben Startschuss für emissionsfreie Fuhrparks – BMK INFOTHEK.](#)

#### Standards und Zertifizierung

- Erfolgreiche Zertifizierung nach dem Umweltmanagementsystem der Europäischen Union: Eco Management and Audit Scheme (EMAS).
- Implementierung eines Umweltteams am Standort Radetzkystraße (in Ablauf).
- Aufgrund der Empfehlung des Umweltgutachters wird an der Entwicklung einer gesamthaften Strategie für den Standort Radetzkystraße gearbeitet.
- KlimaAktiv-Angebote werden weitergeführt und laufend ausgebaut.

#### Eventmanagement

- Es werden für Veranstaltungen ausschließlich Cateringunternehmen mit Umweltzertifizierung beauftragt.
- Bestehende Ausbildungsschienen sollen vermehrt genutzt werden, um Bewusstseinsbildung für Klimaschutz und Nachhaltigkeit anzubieten.

#### Nachhaltige Beschaffung & Innovation

- „Nachhaltige Beschaffung“ (naBe) Kriterienkatalog 2021
- Am 23.6.2021 wurde der naBe-Aktionsplan von der Bundesregierung beschlossen. Dieser ist am 1.7. 2021 in Kraft getreten.
- Das Beschaffungsvolumen der öffentlichen Hand beträgt ca. € 45,2 Mrd. jährlich. Mit dem naBe kann somit ein wichtiger Beitrag zur klimaneutralen Verwaltung, wie im aktuellen Regierungsprogramm vorgesehen, geleistet werden.

Der naBe-Aktionsplan trägt wesentlich zu einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Beschaffung bei und verfolgt das Ziel, die nachhaltige Beschaffung bei allen öffentlichen Auftraggeber:innen zu verankern und den ökologischen Fußabdruck der öffentlichen Verwaltung zu verkleinern. Die öffentliche Hand kann mit der Umsetzung des naBe-Aktionsplans ihrer Vorbildfunktion gerecht werden, denn mit der beachtlichen Kaufkraft der öffentlichen Hand kann sie den Markt dazu bewegen, das Angebot an nachhaltigen Produkten, Dienst- und Bauleistungen auszubauen. In diesem Zusammenhang mache ich darauf aufmerksam, dass zwischen meinem Ressort und der BBG eine langjährige Kooperation zur nachhaltigen Beschaffung und Berücksichtigung der Kriterien der Umweltgerechtigkeit in den Vergabeverfahren der BBG besteht.

Im Aktionsplan zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung (naBe) spielt die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Verbrauches der zu beschaffenden Produkte und Dienstleistungen eine sehr große Rolle. Dieses Kriterium ist unter Berücksichtigung der europarechtlich vorgegebenen Freiheiten anzuwenden. Kürzere Transportwege aber auch der Einsatz von klimafreundlichen Transporten können das Kriterium positiv in Richtung der regionalen Beschaffung erfüllen.

Für 2021 wird der Schwerpunkt auf Mobilität und Gebäude (Standards & Zertifizierung) liegen.

Um auch das Bewusstsein der Mitarbeiter:innen in diesen Bereichen zu stärken und Informationen zur Verfügung zu stellen, sind bewusstseinsbildende Vorträge sowie inhaltliche Fachvorträge geplant.

Es soll außerdem festgehalten werden, dass es sich um eine ressortinterne Strategie für das BMK handelt. Die Strategie ist sektionsübergreifend ausgerichtet, da das Thema Bedeutung für das gesamte Haus hat. Die Koordinierung erfolgt im Büro des Generalsekretärs unter Einbezug der zuständigen Fachabteilungen.

Zu Frage 15:

- *Ein wichtiger Punkt im Antrag ist zudem die klimafreundliche Mobilität und die rasche Umsetzung des 1-2-3 Klimatickets. Laut Homepage des BMK1 (abgerufen am 11.6.2021) soll es ab dem Jahre 2021 möglich sein, um drei Euro täglich in ganz Österreich alle öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, im Rahmen des Jahrestickets um 1.095 Euro. Ist diese Ankündigung auf der Homepage korrekt?*
  - a. *Wenn ja, ab wann wird es dieses Ticket geben?*
  - b. *Wenn nein, warum ist diese Ankündigung nicht korrekt?*
  - c. *Wird die Ankündigung, dass es ab 2021 eine das Jahresticket um 1095 Euro geben wird, eingehalten werden?*

Das 123-Klimaticket für ganz Österreich soll noch heuer für Kund:innen erhältlich sein. Damit wird es erstmals möglich sein, alle Linienverkehre (Zug, Bus, Straßenbahn, usw.) in Österreich mit einem Ticket zu benutzen und das um nur € 1.095 pro Jahr (€ 3 pro Tag). Mit dem Klimaticketgesetz wurden die rechtlichen Grundlagen geschaffen. Der genaue Verkaufsstart richtet sich nach dem Abschluss der zur Einführung erforderlichen Verträge mit den Bundesländern bzw. deren Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften.

Zu Frage 16:

- *Betreffend den Kampf gegen Tanktourismus und dem LKW-Schwerverkehr aus dem Ausland sollen laut Antrag alle EU-rechtlich zulässigen Maßnahmen sowie nationale Maßnahmen gesetzt werden. Welche Maßnahmen können hier von Seiten Österreichs gesetzt werden?*
  - a. *Welche Maßnahmen wurden bereits gesetzt?*

Eine Verlagerung der auf der Straße transportierten Güter auf die Schiene ist aus Sicht des BMK von entscheidender Bedeutung, um die Klimaziele für Österreich zu erreichen. In diesem Zusammenhang stellt insbesondere der Transitverkehr Österreich aufgrund seiner zentralen Lage in Europa vor besondere Herausforderungen. In den Bemühungen gegen den Tanktourismus und dem LKW-Schwerverkehr aus dem Ausland wird es eine ganze Reihe von Maßnahmen brauchen. Neben den im § 42 StVO geregelten Einschränkungen für den LKW-Schwerverkehr bei der Nutzung des Straßennetzes ist es insbesondere erforderlich, für internationale Gütertransporte attraktive Angebote im Kombinierten Verkehr (kurz KV) bereitzustellen, um so zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene beizutragen.

Das BMK verfolgt im Rahmen seiner Möglichkeiten seit Jahren eine konsequente Verlagerungspolitik. Die Basis für diese Verlagerung ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, die

laufend ausgebaut wird. Im ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 sind in Summe rund € 17,5 Mrd. als Investitionen vorgesehen.

Im Rahmen des Förderprogramms Schienengüterverkehr (SGV-Beihilfeprogramm) standen bisher Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen

- des Einzelwagenverkehrs (EWV),
- des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV) oder
- der Rollenden Landstraße (RoLa)

im Ausmaß von € 120 Mio. zur Verfügung (rd. 50% entfallen auf den KV). Die Mittel wurden für 2020 auf € 130 Mio. und für 2021 auf € 140 Mio. aufgestockt.

Auf die Covid-Pandemie wurde im Zusammenhang mit dem Schienengüterverkehr reagiert, indem die Trassenpreise für den gesamten Schienengüterverkehr ausgesetzt und die Fördersätze für das SGV-Beihilfeprogramm deutlich erhöht wurden.

Die Beihilfesätze für den UKV und im Einzelwagenverkehr wurden im Mai und September 2020 und mit 1.1.2021 abermals im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht:

- im UKV: Transit +20%, Ein- und Ausfuhr +28%, Inlandsverkehr +32%
- im EWV: Hauptlauf +20%, Vor- und Nachlauf +32%

Ebenso wurden die Beihilfen für die Rollende Landstraße seit 1.4.2020 auf der Brennerachse erhöht: für Tageszüge +24%, für Nachtzüge +42%.

Ergänzt wird das Förderprogramm Schienengüterverkehr durch zwei weitere finanzielle Förderprogramme, nämlich das „Investitionsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr“ und das „Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs“. Das Investitionsförderprogramm hat zum Ziel, die Wettbewerbsnachteile des KV durch staatliche Hilfestellung zur Aktivierung der privaten Investitionstätigkeit auszugleichen. Unterstützt werden die Anschaffung von Transportgeräten und Umrüstungen von Anlagen für einen KV-tauglichen Betrieb, innovative Technologien/Systeme, insbes. IKT und Logistiksysteme, Ersatzinvestitionen, Machbarkeitsstudien und zielgerichtete Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. Jährlich stehen € 4 Mio. Förderbudget zur Verfügung. Das Anschlussbahn- und Terminalförderprogramm fördert die Errichtung und Erweiterung bzw. Reaktivierung von Anschlussbahnen, den Bau und Ausbau von Umschlagseinrichtungen des Intermodalen Verkehrs sowie Bestandsinvestitionen, mit dem Ziel der Optimierung dieser Anlagen, und ist mit jährlich € 7 Mio. ausgestattet.

Darüber hinaus wurde als steuerliche Maßnahme folgendes gesetzt: Für Unternehmer:innen aus Drittstaaten wurde die Möglichkeit zur Erstattung der Vorsteuerbeträge für Kraftstoffe, die nach dem 14.1.2021 getankt wurden, aufgehoben (siehe § 3a Abs. 2 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 16/2021). Dies erhöht die Preise für Kraftstoffe, welche die betroffenen Unternehmer:innen in Österreich einkaufen, um 20%.

*b. Welche Maßnahmen werden in dieser Legislaturperiode noch gesetzt werden?*

Im Rahmen der ökosozialen Steuerreform sollen klimaschädliche Emissionen aufkommensneutral wirksam bepreist und Unternehmen sowie Private sektoral entlastet werden. Dieser Schritt ist für 2022 vorgesehen.

Mit dem Masterplan Güterverkehr, der auf dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich basieren wird, soll ein klimaneutrales nachhaltiges (Güter-)Verkehrssystem bis 2040 erarbeitet werden. Dieser soll eine zukunftsorientierte Absicherung des Wirtschafts- und Logistikstand-

orts Österreichs erlauben. Wesentliche Elemente werden daher auch die Forcierung der Digitalisierung und Elektrifizierung sowie – insbesondere im Hinblick auf Dekarbonisierung - die Etablierung zukunftsträchtiger Innovationen und neuer Technologien sein.

Zu den Fragen 17 und 18:

- *Im Umweltausschuss vom 9. Juni 2020 haben Sie als Ziel angekündigt, dass Klimaschutzgesetz vor dem Sommer in Begutachtung zu schicken. Ist das Klimaschutzgesetz zum Zeitpunkt ihrer Anfragebeantwortung bereits in Begutachtung?*
  - a. *Wenn nein, wann wird das Klimaschutzgesetz in Begutachtung geschickt werden?*
  - b. *Wie viele Verhandlungstermine hat bzw. wird es noch geben?*
  - c. *Wer war in die Erstellung des Begutachtungsentwurfes eingebunden?*
- *Wird das Klimaschutzgesetz auch jene Sektoren abdecken, die aktuell unter den EU-Emissionshandel fallen?*
  - a. *Wenn nein, wird es eigene Regelungen für die Sektoren, die unter den EU-Emissionshandel fallen, geben?*
  - b. *Gilt das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 für alle Sektoren, also sowohl jene die unter den EU-Emissionshandel fallen als auch jene, die dies nicht tun?*

Der Fachentwurf für das Klimaschutzgesetz wird derzeit noch regierungsintern diskutiert. Ich hoffe, dass der Entwurf möglichst rasch in Begutachtung gehen kann. Die Regelungen für die Emissionshandelssektoren sind im Emissionszertifikategesetz 2011 enthalten.

Zu Frage 19:

- *Am 10. März 2020 sprach sich der Umweltausschuss mehrheitlich für verpflichtende und unabhängige Klimachecks aus. Am 22. April 2020 stimmte auch der Nationalrat dafür. Klimachecks finden sich auch im Entschließungsantrag vom 26. März 2021 zu Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Klimavolksbegehren wieder.*
  - a. *Wann werden Sie konkrete Schritte zur Umsetzung der Klimachecks setzen?*
  - b. *Wie sieht die Umsetzung der Klimachecks aus?*
  - c. *Wie planen Sie die Unabhängigkeit der Klimachecks sicherzustellen?*
  - d. *Welche Vorarbeiten für die Umsetzung der Klimachecks wurden seit April 2020 geleistet?*
  - e. *Werden die Klimachecks auch die sozioökonomischen Auswirkungen von Vorhaben berücksichtigen?*

Die näheren Bestimmungen zum Klimacheck sollen mit Gesetz – konkret: im BHG 2013 sowie im Klimaschutzgesetz – geschaffen werden. Es ist angedacht, neben einer Verstärkung der Wirkungsfolgenabschätzung (im BHG) weitere Bestimmungen im KSG zu schaffen, um die Vorgaben aus dem Regierungsprogramm bestmöglich umzusetzen.

Leonore Gewessler, BA



