

**Gemäß § 53 Abs. 4 GOG  
an die Abgeordneten verteilt  
Unselbständiger Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Julia Herr**

**Genossinnen und Genossen**

**betreffend sozial- und naturverträgliche Verkehrs- und Energiewende**

**eingebracht im Zuge der Debatte über den Bericht des Umweltausschusses über das Volksbegehren (348 d.B.) "Klimavolksbegehren" (697 d.B.)**

Rund 30 Prozent der Treibhausgasemissionen Österreichs stammen aus dem Verkehrsbereich, Tendenz steigend. Um den Verkehrssektor auf Klimakurs zu bringen, sind enorme Anstrengungen nötig.

Eine optimal ausgebaute öffentliche Infrastruktur hat dabei eine zentrale Funktion, verringert sie doch den individuellen Ressourcenverbrauch. Als etwas, das alle gesellschaftlichen Schichten teilen, stärkt ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr nicht nur den gesellschaftlichen Zusammenhalt, er führt auch zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, vor allem wenn er von verlässlichen kleinräumigen Netzen in Verkehrsverbünden bis hin zu internationalen Bahn- und Wasserstraßenverbindungen reicht. Um die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben auch im ländlichen Raum sicherzustellen, muss entsprechende Mobilität gewährleistet sein. Zu Mobilität zählen die Vernetzung der Anschlussmöglichkeiten, alternative Beförderungskonzepte und -mittel wie z.B. Fahrgemeinschaften sowie die stärkere Einbindung der Bevölkerung in die Verkehrspolitik und Raumplanung. Gerade im ländlichen Raum bedeutet das fehlende oder eingeschränkte Angebot von öffentlichen Verkehrsmitteln für sozial und ökonomisch benachteiligte Gruppen ein großes Hindernis für ein selbstständiges Leben. Ein zentrales Anliegen der Politik muss aber die Schaffung von Zukunftsperspektiven für die gesamte Bevölkerung sein.

Eine sozial- und naturverträgliche Mobilitätswende hat unter anderem folgende Schwerpunkte zu beinhalten:

**Verlagerung des PendlerInnenverkehrs auf die Bahn**

Durch eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (bessere Anschlüsse im Taktfahrplan sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel, öffentlicher Verkehr auch zum und vom Bahnhof)

sowie durch finanzielle Anreize (1-2-3-Klimaticket) wird eine Verlagerung von vielen Fahrten hin zum öffentlichen Verkehr erreicht. Von derzeit rund 2,1 Mio. PendlerInnen (Arbeitsplatz befindet sich in einer anderen Gemeinde als in der Wohnsitzgemeinde) verwenden 61 Prozent den PKW und legen Tageswege von durchschnittlich 47 Kilometer zurück.

### **Gesamtelektrifizierung der Bahn**

Dazu ist es notwendig, rund 600 Kilometer Streckennetz zu elektrifizieren und die Busflotte auf alternative Antriebe umzustellen. Derzeit liegt der Elektrifizierungsgrad bei 73 Prozent der Strecken. Eine rasche Umsetzung hilft nachhaltig CO<sub>2</sub> zu sparen.

### **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn**

Der Transport von Gütern mit der Eisenbahn ist die CO<sub>2</sub>-freundlichste Maßnahme des Gütertransportes. Ziel muss es sein, den Modalsplit zwischen Eisenbahn-Transporten und LKW-Transporten von derzeit 29:71 Prozent zugunsten der Bahn wesentlich zu verbessern. Deshalb ist es notwendig, zukünftig auch weitere Kosten des LKW-Verkehrs (CO<sub>2</sub>-Ausstoß) in die Bemaßung einzupreisen und eine flächendeckende LKW-Maut in Österreich einzuführen. Gleichzeitig ist der Umstieg auf die Eisenbahn zu fördern (Bau von Terminals, höhere Subventionen für den Umstieg im Alpentransit). Eine Erhöhung des Modalsplit im Güterverkehr auf 40 Prozent würde eine Einsparung von rund 1,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich bedeuten. Eine Verlagerung von 1 Mio. LKW auf die rollende Landstraße im Transit durch Österreich würde ebenfalls eine jährliche Einsparung von rund 1,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> erbringen.

### **Attraktivierung des Fernreiseverkehrs mit der Bahn**

Grundsätzlich sollten innerhalb von 1000 Kilometer Verbindungen mit der Bahn kostengünstiger als mit dem Flugzeug umsetzbar sein.

### **Umstellung der Energieversorgung**

Die Umstellung unserer Energieversorgung auf effizient eingesetzte, leistbare erneuerbare Energie steht im Zentrum einer sozialverträglichen Energiewende.

Massive Investitionen in erneuerbare Energien, Energieinfrastruktur und Energieeffizienz sind eine Job- und Konjunkturlokomotive, die das Land dringend braucht, um auch in Zukunft eine leistbare, regenerative und sichere Versorgung mit Energie zu haben.

Diese Investitionen müssen auf sicheren Beinen stehen, die Aufbringung kann nicht nur durch die StromkundInnen erfolgen, sondern muss auch aus Budgetmitteln sichergestellt werden. Entscheidend sind stabile Rahmenbedingungen, damit die Projekte auch entwickelt und realisiert werden können.

Die Energiewende ist dabei kein Projekt zur Selbstverwirklichung einiger Weniger, sondern ein gesellschaftliches Großprojekt, bei dem Kosten und Nutzen fair verteilt werden müssen. Eine Zwei-Klassen-Energiegesellschaft muss unbedingt vermieden werden. Deshalb muss der Umbau des Energiesystems auch soziale Aspekte beinhalten und etwa die Beseitigung von Energiearmut zum Ziel haben.

Auch erneuerbare Energie ist nicht unbegrenzt und ohne Umweltauswirkungen verfügbar. Deshalb müssen Ausbaumaßnahmen naturverträglich erfolgen und die derzeit noch brachliegenden Energieeffizienzpotentiale endlich realisiert werden, damit der Energiebedarf auf ein ökologisch vertretbares Niveau sinkt. Denn ohne Reduzierung der Energieverschwendung sind weder das Ziel von 100% Ökostrom, noch die Klimaneutralität bis 2040 erreichbar.

Bei so weitreichenden Veränderungen darf allerdings die Versorgungssicherheit nicht zu kurz kommen, weshalb es notwendig ist, eine Versorgungssicherheitsstrategie zu entwickeln, die sich auf heimische Erzeugungsanlagen, statt auf Atom- und Kohlestromimporte stützt.

Die Absicherung der Versorgungssicherheit ist nicht ohne einen raschen Ausbau der Energieinfrastruktur (v.a. Netze und Speicher) möglich. Damit dieser notwendige Ausbau der Energieinfrastruktur nicht am Widerstand der Bürgerinnen und Bürger vor Ort scheitert, muss der Rechtsrahmen an die Realität des 21. Jahrhunderts angepasst werden und endlich nachvollziehbare technische Standards und ausreichende BürgerInnenbeteiligung geschaffen werden.

Neben der Versorgung mit Strom aus erneuerbaren Quellen ist die Bereitstellung von klimafreundlicher Wärme eine oftmals unterschätzte Herausforderung. In Österreich sind immer noch rund 600.000 Ölheizungen und über 900.000 Gasheizungen im Einsatz. Während sich bisherige Förderprogramme auf das idealisierte Bild der EigenheimbesitzerInnen konzentriert haben, wurde die Unterstützung leitungsgebundener Wärmeversorgung in Form von Fernwärme in den letzten Jahren nahezu unterlassen. Gerade in urbanen Gebieten ist eine gut ausgebaute Energieinfrastruktur der Schlüssel für eine kostengünstige, klimaneutrale Energieversorgung.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### **Entschließungsantrag**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

„Die Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, folgende Maßnahmen für eine sozialverträgliche Verkehrs- und Energiewende zu ergreifen:

- Rasche Umsetzung des 1-2-3-Klimatickets,
- Verdichtung des Taktfahrplanes unter Einbeziehung aller öffentlichen Verkehrsmittel (Finanzierung u. a. aus Mitteln der jährlichen zusätzlichen Klimaschutzmilliarde),
- Schaffung eines Mikro-Öffentlichen Verkehrsgesetzes, das Mindeststandards für die Versorgung von und zum Bahnhof garantieren soll,
- Gesamtelektrifizierung der Bahn bis spätestens 2030,
- Befreiung des gesamten elektrischen Schienenverkehrs von Energieabgabe (z.B. auch für Straßenbahn und U-Bahn)
- Attraktivierung aktiver Mobilität (Gehen und Radfahren), auch in Kombination mit Öffentlichem Verkehr etwa durch sicher und wettergeschützte Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen und Ausbau der Radwegeninfrastruktur
- Förderung alternativer Antriebstechnologien für Busse (Elektro- und Wasserstofftechnologie),
- sofortige Implementierung der „Green-Vehicles-Directive“ in das österreichische Recht,
- flächendeckende LKW-Maut einführen,
- weitere externe Kosten des LKW-Verkehrs (CO<sub>2</sub>-Ausstoß) in die Eurovignetten-Verordnung einpreisen,
- ökologische und sozial gerechte Umgestaltung des PendlerInnenpauschales als Teil einer ökosozialen Steuerreform im Bereich Verkehr, bei der ein kilometerabhängiger Absetzbetrag eingeführt und die Benutzung des klimaschonenden öffentlichen Verkehrs mit einem Klimabonus belohnt wird,
- verstärkter Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität,
- auf EU-Ebene die Steuerprivilegien von Schiffsdiesel und Kerosin beseitigen,
- verstärkter Bau von Terminals zur Verladung vom LKW auf die Bahn,

- höhere Subventionen für den Umstieg auf die Bahn im Alpentransit,
- neue Nachtzugverbindungen innerhalb Europas,
- Erhöhung der Flugticket-Abgabe für Airlines ohne plausiblen Plan zur Emissionsreduktion,
- Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping im Verkehrsbereich (etwa bei Billigfliegern oder Transportunternehmen)
- die gesetzlichen Grundlagen für 100% naturverträglichen Ökostrom bis 2030 zu schaffen,
- ausreichende Mittel für die Finanzierung des Ökostromausbaus auch aus Budgetmitteln bereitzustellen,
- das brachliegende Potential von Energieeffizienzmaßnahmen zu erschließen und so den Energiebedarf zu senken,
- die Vorlage einer Versorgungssicherheitsstrategie, damit die Energieversorgung weiterhin auf hohem Niveau gewährleistet bleibt und die Abhängigkeit von Atom- und Kohlestromimporten beseitigt wird,
- Aktualisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den Energieinfrastrukturausbau,
- Die europäische Energiewende mit einem klaren Nein zu Atomstrom zu verknüpfen,
- im Sinne der Erreichung der Energie- und Klimaziele eine kontinuierliche und ausreichende Finanzierung des Fernwärme- und Kälteleitungsausbaus in der im Fernwärme- und Kälteleitungsausbaugesetz vorgesehenen Höhe aus steuerfinanzierten Ressortmitteln sicher zu stellen,
- Schaffung eines Klima- und Energiehilfsfonds, der folgende Aufgaben hat:
  - o Unterstützung einkommensschwacher Haushalte
  - o Erhebung der aktuellen Datenlage (Haushalte ohne derzeitige Heizsysteme, Haushalte, deren jährliches Einkommen zu gering ist um Heizungstausch vorzunehmen, Identifikation von Umsetzungshürden, etc.) und Forschungsförderung zur zielgerichteten Unterstützung (sowohl finanziell um Heizungstausch/ Sanierung zu ermöglichen, aber auch in der Umsetzung mit qualitativen Energieberatungen)
- Finanzierung des Klima- und Energiehilfsfonds u.a. mit Teilen der Erlöse des Emissionszertifikateverkaufs.“

E. Trichard

(Langer)  
A. Langer

(HERZ)

(Drobil)

