

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße.2, 1030 Wien  
[nekp@bmk.gv.at](mailto:nekp@bmk.gv.at)

## Öffentliche Konsultation „Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP)“

Wien, am 30. August 2023

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vielen Dank für die Möglichkeit zum “Nationalen Energie- und Klimaplan” (NEKP) Stellung nehmen zu können.

Die Treibhausgas-Emissionen im Sektor Verkehr sind im Vorjahr um eine Million auf 20,6 Millionen Tonnen gesunken. Aber allein der Sektor Verkehr ist für rund 28 Prozent der Gesamt-Emissionen verantwortlich und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs ist um rund 50 Prozent höher als im Jahr 1990. Der Entwurf des NEKP sieht bis zum Jahr 2030 eine Reduktion auf 12,7 Millionen Tonnen vor. Mit etwa acht Millionen Tonnen ist der Verkehr im Vergleich zu allen anderen Sektoren außerhalb des Emissionshandels am weitesten vom Klimaziel entfernt.

Wir als VCO begrüßen die Transparenz zu den fehlenden 13 Prozentpunkten bis zum Jahr 2030 gegenüber 2005 und die Möglichkeit, Vorschläge und Inputs einbringen zu können. Die Dringlichkeit bestehende Maßnahmen zeitnah zu konkretisieren und umzusetzen, ist jedoch unbedingt zu beachten, um möglichst rasch die Trendwende – insbesondere im Verkehr – zu schaffen.

Die bestehenden Maßnahmen sind zu beschleunigen bzw. zu verbessern:

Die Stärkung des **Öffentlichen Verkehrs und der Aktiven Mobilität** ist maßgeblich für das Ziel der im Regierungsprogramm genannten Mobilitätsgarantie. Ziel ist es, ein flächendeckendes, öffentlich zugängliches (leistbares, sicheres und barrierefreies) Mobilitätsangebot im städtischen, suburbanen und ländlichen Raum zu schaffen. Das bedeutet neben geplanten Maßnahmen beispielsweise die Integration und langfristige Sicherstellung von öffentlich zugänglichen Bedarfsverkehrsangeboten als Teil des öffentlichen Verkehrssystem, die Erweiterung etwa durch Mitfahrbörsen und integrierte Sharing-Angebote (nicht als Insellösungen) und den Ausbau von Geh- und Radinfrastruktur inklusive sicheren Abstellorten verstärkt als Teil eines vernetzten Mobilitätsangebots.

**Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Tourismus** bietet die große Chance, in unterschiedlichen Bereichen durch angepasste Maßnahmen und Anreize Mobilitätsroutinen aufzubrechen. Um Mobilitätsmanagement zum Standard zu machen, braucht es einen Mix aus Unterstützung und Beratungsangeboten, einheitlichen Qualitätskriterien sowie Anreizsysteme und Verpflichtungen.

Allein die Arbeitswege und Dienstfahrten der privaten Haushalte verursachen fast vier Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Der VCÖ schlägt für Unternehmen ab 50 Beschäftigten verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement vor. Maßnahmen dafür sind beispielsweise Öffi-Jobtickets, Jobräder und Anreize für Fahrgemeinschaften. Die Umsetzung einer sachbezugsfreien Mobilitätspauschale von beispielsweise rund 50 Euro pro MitarbeiterIn und Monat würde helfen, administrative Hürden für Unternehmen aus dem Weg zu räumen.

Österreich ist aufgrund seiner zentralen Lage eine **Drehscheibe für Güterströme** innerhalb Europas. In Summe betragen die vom Lkw-Verkehr in Österreich verursachten externen Kosten rund 4,2 Milliarden Euro pro Jahr. Die externen Kosten sind unter Ausschöpfung der diesbezüglichen Möglichkeiten im Rahmen der novellierten EU-Wegekostenrichtlinie stärker in die Lkw-Maut einzubeziehen. Damit würde auch ein starker Anreiz in Richtung Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs geschaffen, damit sich Investitionen in emissionsfreie Antriebstechnologien möglichst rasch rentieren. Zusätzliche Lenkungswirkung hätte die Umsetzung einer in Österreich bereits seit vielen Jahren diskutierten flächendeckenden Lkw-Maut, die sich in der Schweiz bereits seit mehr als 20 Jahren bewährt. Derzeit zahlt der Straßengüterverkehr nur einen Teil der von ihm verursachten Kosten, wie beispielsweise die von Lkw-Verkehr verursachten Straßenschäden oder Umwelt- und Gesundheitskosten.

Die **Energiewende** ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende, davor stehen allerdings Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs. Darüber hinaus ist E-Mobilität vielfältig: Der größte Anteil der E-Mobilität ist der Öffentliche Verkehr (nach Kilometer) und E-Fahrräder (nach Anzahl). Die Umsetzung der Rahmenbedingungen insbesondere auf EU-Ebene zur Batterie VO und Lieferkettengesetz sind dahingehend ambitioniert und rasch umzusetzen und insbesondere der Anteil an Recyclingquoten stetig zu erhöhen (abhängig vom notwendigen Energieeinsatz).

Die **Luftfahrt und Schifffahrt** stellen eine besondere Herausforderung dar, da sie insbesondere durch die internationale Ebene beeinflusst werden. Eine klare Positionierung von Österreich ist hier wichtig und speziell ein Bekenntnis, dass die notwendigen Emissionsreduktion nicht mit dem derzeitigen Wachstum vereinbar ist. Positiv hervorzuheben ist die Behandlung der Non-CO<sub>2</sub> Effekte im Rahmen der österreichischen Luftverkehrsstrategie. Ein wichtiges weiteres Entwicklungsfeld ist der **grenzüberschreitende Bahnverkehr**, um eine Verlagerung zu

ermöglichen. Kurzstreckenflüge im Inland sollten bereits jetzt verboten und auf die Bahn verlagert werden, Privatjets sind ebenfalls zu limitieren.

Darüber hinaus sollte Österreich bei weiteren **EU Vorgaben im Fit for 55 Paket** ambitionierte Ziele verfolgen und wo möglich national vorausgehen. Das bereits im Jahr 2021 erfolgte Phase-Out aus Palmöl ist ein positives Beispiel, ein Ausstieg aus Soja für Biokraftstoffe wäre ein weiterer wichtiger Schritt.

Maßgeblich für die flächendeckende und langfristig gesicherte Umsetzung von neuen Technologien und Innovationen, aber auch bereits verfügbaren Lösungen wie Carsharing oder Mikro Hubs in der Logistik, ist die **Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen administrativen Ebenen** – Regionen, Städten und Ländern und den unterschiedlichen Ministerien- und eine klare Abstimmung zu organisatorischen Rahmenbedingungen, Zuständigkeiten und möglichen Business Modellen.

Die Zusammenarbeit mit Gemeinden, Stadt und Land bzw. den unterschiedlichen Ministerien ist außerdem wichtig, um notwendige rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen zu setzen. Maßnahmen wie Tempo 30 im Ortsgebiet oder Carsharing- Parkplätze können nur umgesetzt werden, wenn der rechtliche Rahmen an die notwendigen Entwicklungen angepasst wird und Klimaschutz einen höheren Stellenwert erhält.

Darüber hinaus ist zu bedenken, dass der Verkehrssektor mit weiteren Sektoren wie Energie, Raumplanung oder Gebäude stark interagiert. Es braucht daher einen ganzheitlichen Blick, sektorübergreifende Lösungen und einen kontinuierlichen Austausch zwischen den zuständigen Stellen.

Im Bereich der Mobilität stellt der Mobilitätsmasterplan 2030 eine wichtige strategische Basis dar am Weg der geplanten Klimaneutralität 2040. Wie im NEKP festgehalten ist, reichen die im WAM -Szenario beschriebenen Maßnahmen jedoch nicht aus um das gesetzte Ziel im Verkehrssektor zu erreichen. Wichtige weitere Entwicklungsfelder bzw. Maßnahmen sind aus unserer Sicht sind wie folgt:

### **Umweltschädliche Förderungen abschaffen und Kostenwahrheit schaffen**

Diese betragen laut WIFO-Studie allein im Verkehrsbereich zwischen 2,5 und 4 Milliarden Euro pro Jahr. Dazu zählen unter anderem die Steuerbegünstigungen für Firmenwagen und Dieseltreibstoff sowie die Steuerprivilegien für Flugkonzerne (fehlende Kerosinsteuer, Mehrwertsteuerbefreiung von Flugtickets). Hier schnell Kostenwahrheit zu schaffen und externe Kosten zu berücksichtigen, wäre ein wichtiger weiterer Schritt zur Erreichung der Klimaziele.

Die Anhebung des nationalen CO<sub>2</sub>-Preises auf einen stärker ansteigenden Pfad bis 2030 zumindest 130 Euro pro Tonne ist unter der Berücksichtigung einer Just Transition zu forcieren.

## „Low Hanging Fruits“ wie Tempolimits umsetzen

Es braucht neben lang- und mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen auch kurzfristig umsetzbare Veränderungen. Tempolimits gehören zu diesen „Low Hanging Fruits“, die rasch, einfach und kostengünstig umzusetzen sind und maßgeblich zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen. Darüber hinaus haben niedrigere Tempolimits neben der CO<sub>2</sub>-Reduktion weitere positive Wirkungen: Sie retten Menschenleben durch weniger Verkehrsunfälle, sie reduzieren den Spritverbrauch und damit die Spritkosten, sie reduzieren Verkehrslärm und damit die Lärmbelastung für Anrainerinnen und Anrainer und niedrigere Tempolimits reduzieren den Ausstoß gesundheitsschädlicher Schadstoffe, wie Feinstaub und Stickoxide. Erfahrungen aus Österreich und anderen Ländern zeigen, dass die Akzeptanz der Bevölkerung für niedrigere Tempolimits nach deren Einführung deutlich steigt.

## Mobilitätsverhalten verändern und neues Bild der Mobilität schaffen

Mobilität ist Gewohnheit, um diese zu verändern, bedarf es eines Bündels an Maßnahmen. Ein wichtiger Faktor ist die Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung. Nachhaltige Mobilität muss sichtbar sein und in der Kommunikation die Vorteile klar kommuniziert werden. Darüber hinaus braucht es einfach verständliche Informationen zu (neuen) Angeboten und Möglichkeiten.

Der Verkehr ist jener große Sektor, bei dem es seit drei Jahrzehnten nicht nur nicht gelingt, die Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, sondern dessen Emissionen seit dem Jahr 1990 massiv zugenommen haben. Umso wichtiger ist die priorisierte Umsetzung gesetzter und zusätzlicher Maßnahmen für eine wirkungsvolle Wende in der Mobilität. Dazu braucht es über die Verbesserung der Maßnahmen im NEKP insbesondere ein nationales Klimaschutzgesetz als Voraussetzung für Entscheidungen im Einklang mit den Klimazielen.

Mit freundlichen Grüßen,



DI Lina Mosshammer, Bsc  
VCÖ-Verkehrspolitik