

Bundesministerium für Nachhaltigkeit  
und Tourismus  
zH Abteilung I/1  
Stubenbastei 5  
1010 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | A-1045 Wien  
T 05 90 900DW | F 05 90 900-269  
E [up@wko.at](mailto:up@wko.at)  
W <http://wko.at/up>

per E-Mail: [Abt-11@bmnt.gv.at](mailto:Abt-11@bmnt.gv.at)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Up/19/11/ak/DK  
Dr. Adriane Kaufmann

Durchwahl  
4529

Datum  
31.05.2019

## Entwurf des nationalen Luftreinhalteprogramms 2019; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt zum Entwurf des nationalen Luftreinhalteprogramms 2019 wie folgt Stellung:

### I. Allgemeines

Grundsätzlich sieht das vorliegende nationale Luftreinhalteprogramm 2019 eine Zielerreichung bis 2030 bei fast allen Schadstoffen, mit Ausnahme von NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub> und PM<sub>2,5</sub> mit den bereits erfolgten Maßnahmen, vor. Trotzdem möchten wir anregen, dass bei den Schadstoffen, bei denen eine Zielerreichung fraglich ist, frühzeitig Investitionsanreize für die Wirtschaftsakteure geschaffen werden sollten, um den Anpassungsprozess zu beschleunigen.

### II. Im Detail

#### Zum Verkehr

Bei den für den Bereich Verkehr relevanten Schadstoffen werden laut Prognosen die Ziele eingehalten. Dies resultiert aus den bereits erfolgten umfangreichen Verbesserungen der Euro-Abgasgrenzwerte bei PKW, für LNF und SNF. Darüber hinaus sollte der regionale LKW-Verkehr nicht gegenüber dem internationalen Transit benachteiligt werden und die Überprüfung und Einhaltung der Vorschriften (Fahrverbote, Limits, technische Maßnahmen) sollte nicht auf heimische Betriebe beschränkt sein.

Weitere Reduktionen im Verkehr können beispielsweise durch die Ausweitung des ÖPNV, der jetzt schon eine essentielle Rolle bei der Emissionsreduktion spielt, erreicht werden. Beispiel Wien: In Wien werden bereits jetzt schon ca. 84% des gesamten ÖPNV (Bus, Straßenbahn und U-Bahn), der von den Wiener Linien erbracht wird, rein elektrisch (d.h. ohne Dieselzusatzaggregate) betrieben. Der ÖPNV hat in Wien einen Anteil am Modal Split von 38% bei einem

Anteil am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor von unter 5% und einem Anteil an den städtischen Gesamtverkehrs-CO<sub>2</sub>-Emissionen von lediglich 6%.

### Zum Güterverkehr

Da die Emissionen und nachteiligen Effekte des Verkehrs nicht an den Grenzen Österreichs haltmachen, ist es wichtig aufzuzeigen, dass aufgrund der geografischen Lage und Größe Österreichs der internationale und grenzüberschreitende Güterverkehr am Gesamtaufkommen in Österreich einen hohen Anteil hat. Über sämtliche Verkehrsträger hinweg gerechnet, haben rund zwei Drittel der Verkehrsleistung nicht ihren Ursprung bzw. Endpunkt in Österreich. Der von geringeren Transportweiten geprägte Binnenverkehr macht rund ein Drittel aus.

Um durch Verlagerungen von der Straße auf die Schiene zusätzliche Reduktionen zu erzielen, müssen u.a. folgende Hindernisse überwunden werden:

- Mangel an grenzüberschreitender Interoperabilität im Schienenverkehr
- Komplexität multimodaler Transportketten
- Fehlendes einheitliches europäisches Schienennetz
- Technologische Innovationen im Schienengüterverkehr
- Knowhow-Transfer und Informationsaustausch unter den Bahnen

Folgende Verbesserungen der Rahmenbedingungen sind erforderlich:

- Standardisierte, hoch verfügbare und leistungsfähige Infrastruktur ohne Engpässe für Güter
- Einfacher Zugang zum gesamten europäischen Schienennetz
- Einfache, zuverlässige und schnelle Planung von Zugtrassen in ganz Europa
- Einfacher Zugbetrieb
- Senkung der Track-Access-Gebühren
- Vermeidung zusätzlicher Verwaltungskosten
- Lastenteilung der Sicherheitskosten zwischen Behörden, Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen
- Berücksichtigung aller gesellschaftlichen Vorteile bei der Planung von Infrastrukturinvestitionen
- Anreizung und Aufrechterhaltung der „First-last mile-Infrastruktur“
- Unterstützung von Innovationen
- Bessere Raumordnung/Raumplanung
- Internationale Abstimmung von Bauvorhaben aller Bahnen

### **Zur Industrie**

Positiv ist, dass Vorleistungen, insbesondere im Bereich der energieintensiven Industrie, im vorliegenden Programm gewürdigt werden. Unsere Mitgliedsbetriebe haben sehr viel Geld in Reduktionsmaßnahmen investiert.

Im Vorfeld der Erstellung des Programms hat es einen intensiven Informationsaustausch zwischen bestimmten Industriebranchen, dem Umweltbundesamt und dem BMNT gegeben. Ziel dabei war, Emissionen und erfolgte oder laufende Reduktionsmaßnahmen korrekt darzustellen. Dabei zeigte sich, dass einige Branchen eine deutlich bessere Performance erzielen, als von offizieller Seite bisher angenommen worden war.

Dieser Prozess war sehr positiv. Ein vergleichbarer Dialogprozess bei kommenden Programmen ist wünschenswert, damit eine realistische Einschätzung von Entwicklungen und Maßnahmen möglich ist. Im Vordergrund stehen für die österreichische Industrie dabei stets Aktivitäten, die im Hinblick auf Wettbewerber ein „Level Playing Field“ in Europa fördern, wie etwa die Ermittlung und Realisierung der besten verfügbaren Techniken durch den europäischen Sevilla-Prozess. Darüber hinaus bestand bis dato immer wieder die Möglichkeit, zusätzliche freiwillige Vereinbarungen mit Branchen abzuschließen.

Zu den Wechselwirkungen mit den Energie- und Klimazielen wird künftig, wie im Programm ab S. 66 angedeutet, erst mit der Fertigstellung des nationalen Energie- und Klimaplan gegen Ende 2019 ein besserer Abgleich stattfinden können. Aus Sicht der Industrie sind bekannte Zielkonflikte (z.B. zusätzliche Feinstaubemissionen durch verstärkte Biomasseverbrennung) in bestimmten Sektoren aufzulösen und Problemverlagerungen tunlichst zu vermeiden.

### **III. Abschließende Anmerkung**

Letztlich können langfristige Dekarbonisierungs-Aktivitäten und eine teilweise Abkehr von thermischen Prozessen in Summe positive Auswirkungen auf NEC-Reduktionen haben. Die Substitution von heute dominierenden fossilen Energieträgern stellt den Staat, die Gesellschaft und die Wirtschaft vor gewaltige Herausforderungen. Wir laden daher die NEC-Verantwortlichen ein, mit uns laufend alle Aspekte und Facetten dieses Transformationsprozesses zu diskutieren.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Karlheinz Kopf  
Generalsekretär