

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.000/0012-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 17. April 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 19. Februar 2015 unter der **Nr. 3728/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzung des Regierungsprogramms im Bereich Verkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Im Regierungsprogramm ist ein „verstärkter Einsatz von Alkohol-Interlocks“ fest geschrieben. In den vergangenen Jahren wurden seitens des BMVIT bereits Pilotvorhaben zu einer möglichen Einführung von Alkohol-Wegfahrsperren im Straßengüterverkehr durchgeführt, u.a. ein abgeschlossener Pilotversuch mit Lastkraftwagen im Jahr 2012. Nach Angaben Ihres Ministeriums wurden die Ergebnisse durchweg positiv bewertet. In einem weiteren Pilotprojekt hat das Kuratorium für Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Salzburg mehrere Taxis und Schülertransportfahrzeuge mit Alkohol-Wegfahrsperren ausgestattet.

Zu Frage 1:

- *Laufen aktuell noch weitere Pilotprojekte, an denen Ihr Ministerium bzw. Ihrem Ministerium zugeordnete Institutionen beteiligt sind?*

Nein.

Zu Frage 2:

- *Welche konkreten Maßnahmen hat Ihr Ministerium aus den bereits durchgeführten Pilotprojekten abgeleitet und wann sollen diese umgesetzt werden?*
- *Welche budgetären Mittel stehen dazu in den Jahren 2014 und 2015 zur Verfügung?*

Basierend auf den Ergebnissen der Pilotprojekte wird derzeit geprüft, in welcher Form der Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren gesetzlich verankert werden kann (siehe dazu auch Beantwortung zu Frage 3).

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit finden sich im Budgetvoranschlag 2014 folgende Meilensteine: "Evaluierung der Kampagne 2012/2013 und Ableitung von Maßnahmen für künftige Kampagnen".

Zu Frage 3:

- *Hat sich Ihr Ministerium quantifizierbare Ziele im Hinblick auf den „verstärkten Einsatz“ von Alkohol-Interlocks gesetzt?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn nein, warum wurde dieses Vorhaben nicht konkreter operationalisiert?*
- *Welche Erfolgs- und Zielparameter werden für den Umsetzungsgrad dieses Regierungsvorhabens alternativ zur Anwendung gebracht?*

Derzeit ist eine Arbeitsgruppe mit der Aufgabe eingesetzt, ein Modell zu erarbeiten, das einerseits die Einführung der Alkolocks auf breiter Basis ermöglicht und andererseits systemkonform in das österreichische Führerscheinrecht eingebettet werden kann und dessen Vollziehung mit einem überschaubaren und vertretbaren Verwaltungsaufwand bewerkstelligt werden kann.

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit finden sich im Budgetvoranschlag 2014 folgende Meilensteine: „Evaluierung der Kampagne 2012/2013 und Ableitung von Maßnahmen für künftige Kampagnen“

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche Kampagnen sind für die Jahre 2014 und 2015 im Bereich Verkehrssicherheit geplant, an denen sich Ihr Ministerium bzw. Ihrem Ministerium zugeordnete Institutionen wie etwa das Kuratorium für Verkehrssicherheit beteiligen?*
- *Welche Budgetmittel sind für Kampagnen zum Thema Verkehrssicherheit in Ihrem Ressort in den Jahren 2014 und 2015 veranschlagt? (Aufschlüsselung nach Kalenderjahren)*

In UG 41 des BVA ist als eine der Maßnahmen zur Erreichung des Wirkungsziels 1 „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 mit dem Schwerpunkt auf bewusstseinsbildenden Maßnahmen definiert.

Demzufolge ist die Durchführung der nächsten großen bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitskampagne für 2015/2016 geplant. Das Thema sowie die Zielgruppen werden in Abstimmung mit den Zielen des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020, sowie basierend auf der aktuellen Straßenverkehrsunfallstatistik, festgelegt. Die Finanzierung erfolgt aus den zweckgebundenen Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds.

Für laufende kleinere bewusstseinsbildende Maßnahmen zu aktuellen Themen (z.B. Kindersicherheit, Motorradsicherheit) in den Jahren 2014 und 2015 sind je € 0,5 Mio. aus den zweckgebundenen Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds veranschlagt.

Ich darf darauf hinweisen, dass es sich beim Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) um einen Verein handelt und dass dieser nicht meinem Ministerium zugeordnet ist.

Zu Frage 6:

- *Welche konkreten Maßnahmen konnten aus der Evaluierung der Kampagnen abgeleitet werden?*

Die Evaluierung der bewusstseinsbildenden Kampagnen dient zur Feststellung von deren Wirksamkeit und untersucht im Wesentlichen zwei Fragen:

- Wurde die Kampagne wahrgenommen?
- Trug diese dazu bei, das Verhalten der Zielgruppe hinsichtlich Verkehrssicherheit positiv zu beeinflussen?

Diese Erfahrungswerte tragen dazu bei, zukünftige Kampagnen noch zielorientierter gestalten zu können und deren Wirksamkeit weiter zu erhöhen.

Zu Frage 7:

- *Sollte die Evaluierung noch nicht abgeschlossen sein: Wann wird diese abgeschlossen sein?*

Die Evaluierung der Kampagne „Kinder sehen die Welt anders“ wurde 2014 abgeschlossen.

Zu Frage 8:

- *Welche Schritte wurden bereits in Vorbereitung für die als Meilenstein definierte Ausschreibung des Verkehrssicherheitsfonds gesetzt?*

Die nächste – und somit fünfte – VSF-Ausschreibung wird Ende April 2015 auf der Homepage des bmvit unter www.bmvit.gv.at veröffentlicht. Es ist ein Budget in der Höhe von rd. € 1 Mio. vorgesehen. Derzeit werden die Ausschreibungsunterlagen vorbereitet.

Zu Frage 9:

- *Welche Mittel sind für den Verkehrssicherheitsfonds in den Budgetvoranschlägen für die Jahre 2014 und 2015 vorgesehen?*
- *Sollten keine Mittel budgetiert werden: Wie soll das Regierungsvorhaben ohne budgetäre Mittel seitens Ihres Ministeriums trotzdem umgesetzt werden?*

Gemäß Bundesvoranschlag sind für den Verkehrssicherheitsfonds für die Jahre 2014 und 2015 je € 4,4 Mio. budgetiert.

Zu Frage 10:

- *Aus welchen zusätzlichen Finanzierungsquellen soll sich der Verkehrssicherheitsfonds speisen und in welcher Höhe jeweils?*

Die Mittel des VSF werden ausschließlich aufgebracht durch:

- Einnahmen aus den Abgaben und Kostenbeiträgen gemäß § 48a Abs. 3 und Abs. 4 KFG 1967 für die Zuweisung oder Reservierung eines Wunschkennzeichens,
- Einnahmen aus dem Vollzug der Strafbestimmungen gemäß §§ 23 und 24 des GütbefG 1995,
- Einnahmen aus dem Vollzug der Strafbestimmungen gemäß §§ 14 des STSG 2006,
- sonstige Zuwendungen sowie

- Erträge aus Veranlagungen.

Zusätzliche Finanzierungsquellen gibt es derzeit nicht.

Im Regierungsprogramm heißt es: „Verkehrsrecht modernisieren: Das Verkehrsrecht (insbesondere die StVO) soll modernisiert und an die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden.“

Zu Frage 11:

- *Welche konkreten Maßnahmen wurden zur Modernisierung des Verkehrsrechts bereits gesetzt bzw. welche befinden sich in Ausarbeitung? (Auflistung nach Gesetzen)*

Mit der 26. StVO-Novelle (BGBl. I Nr. 27/2014; Inkrafttreten: 1. Juni 2014) wurde ein gesetzliches Fahrverbot für LKW über 7,5 t auf dem äußersten linken Fahrstreifen für jene Autobahnabschnitte eingeführt, die Richtungsfahrbahnen mit mindestens drei Fahrstreifen aufweisen. Derzeit befindet sich eine weitere Novelle der Straßenverkehrsordnung in Begutachtung. Auch das Führerscheingesetz und das Kraftfahrzeuggesetz werden laufend novelliert und somit an aktuelle Anforderungen angepasst.

Zu Frage 12:

- *Wann soll die 16. Novelle zum Führerscheingesetz in Begutachtung gehen?*

Die 16. FSG-Novelle war bereits in Begutachtung, die Begutachtungsfrist hat am 9.2.2015 geendet.

Zu Frage 13:

- *Welche konkreten Mobilitätsbedürfnisse finden nach Einschätzung Ihres Ministeriums*
- *aktuell nicht ausreichend Beachtung im österreichischen Verkehrsrecht?*

Keine.

Im Regierungsprogramm heißt es: "Wasserstraße: Um die Position dieses Verkehrsträgers weiter zu stärken wird sowohl die Umsetzung der im »Nationalen Aktionsplan für die Donauschifffahrt« bis 2015 vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere Güterverkehr und Ausbildung, unter Einhaltung aller internationalen Standards forciert, als auch ein neuer »NAP« für die Jahre 2016 bis 2022 in Einklang mit dem EU Programm für die Binnenschifffahrt »NAIADES« und der

»Donauraumstrategie« ausgearbeitet. Die Häfen sind als trimodale Umschlagszentren zu attraktivieren;»

Zu Frage 14:

- *Laut Fortschrittsbericht 2012 zum aktuellen NAP wurde mit 2 Maßnahmen noch nicht begonnen. Wann und mittels welcher konkreten Maßnahmen sollen diese 2 Maßnahmen – „Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte“ und „Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt“ – umgesetzt werden?*

Im Zuge der Bearbeitung der Aufgaben des NAP hat sich herausgestellt, dass die Detailaufgaben „Verbessern der Rahmenbedingungen für Investitionen in die Flotte“ hinsichtlich der Umsetzung außerhalb der Reichweite von Maßnahmen des Verkehrsressorts gelegen sind und das „Durchführen einer Imagekampagne pro Donauschifffahrt“ den Einsatz maßgeblicher Budgetmittel erfordert hätte, ohne dass maßgebliche positive Effekte zu erzielen gewesen wären. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird daher nicht weiter verfolgt.

Zu Frage 15:

- *Laut Fortschrittsbericht 2012 zum aktuellen NAP sind 18 Maßnahmen „in Arbeit“. Wie bewerten Sie den Umsetzungsgrad dieser Maßnahmen? Wann werden diese 18 Maßnahmen komplett umgesetzt sein (Aufschlüsselung nach den einzelnen Maßnahmen mit Angabe von Kalenderjahren)?*

Die Aufgabenblöcke, die als „in Arbeit“ gekennzeichnet sind, lauten:

- Beseitigen der nautischen Engpässe auf der österreichischen Donau,
- Sicherstellen einer adäquaten Wasserstraßenerhaltung,
- Mitwirken an einer integrativen Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse an der gesamten Donau,
- Weiterentwickeln von RIS-relevanten Technologien,
- Unterstützen der Donaustaaten bei der Implementierung von RIS,
- Verbessern der Umweltperformance der Donauflotte,
- Erhöhen der Sicherheit in der Schifffahrt,
- Starten einer Ausbildungsoffensive,
- Verbessern des Weiterbildungsangebots,
- Verbessern der arbeits- und sozialrechtlichen Rahmenbedingungen im Sozialen Dialog,
- Schaffen und Umsetzen einer abgestimmten PR-Strategie,
- Betreiben einer nationalen Plattform für Öffentlichkeitsarbeit pro Donauschifffahrt,
- Forcieren des Aufbaus von nationalen Schifffahrtsentwicklungsagenturen im Donauraum,
- Fördern einer umwelt- und marktgerechten österreichischen Flotte,

- Fördern von innovativen Technologieanwendungen in der Donauschifffahrt,
- Mitwirken an der Harmonisierung der legislativen und institutionellen Rahmenbedingungen und
- Verbessern des Images der europäischen Binnenschifffahrt.

Es handelt sich dabei durchwegs um Aufgabenblöcke, die bereits aus ihrer Definition offensichtlich Daueraufgaben darstellen, die sich niemals endgültig abschließen lassen, sondern einen dauernden Einsatz zum Verfolg des Zieles erfordern. Diese Aufgaben werden vom Verkehrsressort auch in Zukunft wahrgenommen werden und inhaltlich im zukünftigen Strategiepapier abgebildet werden.

Zu Frage 16:

- *Wurde mit der Erarbeitung des NAP für die Jahre 2016 bis 2022 bereits begonnen?*

Das Nachfolgedokument zum NAP wurde als „Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022“ bereits erarbeitet, wobei der Aufgabenbereich „Schifffahrt“ um die beiden Bereiche „Ökologie“ und „Hochwasserschutz“ erweitert wurden, soweit diese in der Ministerienzuständigkeit meines Ressorts gelegen sind oder in Vollziehung von Aufgaben des bmvit wahrzunehmen sind.

Zu Frage 17:

- *Welche Abteilungen Ihres Ministeriums und welche weiteren Institutionen und Behörden sind an der Erstellung des NAP für die Jahre 2016 bis 2022 beteiligt?*

Im bmvit waren die beiden Fachabteilungen IV/W2 und IV/W3 sowie die via donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH befasst, im Zuge der Ausarbeitung wurden Betroffene der drei genannten Aufgabenbereiche (andere Bundesministerien, Bundesländer, Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer, Gewerbevertreter, NGOs) in drei thematischen Workshops eingebunden, und es wurden die jeweiligen spezifischen Bedürfnisse erörtert.

Zu Frage 18:

- *Bis wann soll der NAP für die Jahre 2016 bis 2022 fertig gestellt sein?*

Das „Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022“ ist inhaltlich fertiggestellt und soll nach einer finalen Abstimmung mit den Betroffenen bis zum Sommer dieses Jahres vorgestellt werden.

Im Regierungsprogramm heißt es: „sparsame und effiziente Neuorganisation der verkehrssicherheitsbehördlichen Agenden (Schiene, Luft, Wasser) unter Bündelung von Ressourcen.“

Zu den Fragen 19 bis 21:

- *Welche konkreten Schritte und Maßnahmen wurden dafür bereits umgesetzt bzw. welche befinden sich in Umsetzung?*
- *Welche budgetären Mittel sind in den Jahren 2014 und 2015 für die verkehrssicherheitsbehördlichen Agenden (Schiene, Luft, Wasser) veranschlagt? (Aufschlüsselung nach Verkehrsträgern und Kalenderjahren)*
- *Wurden im Zusammenhang mit der Neuorganisation konkrete Einsparungsziele festgelegt?*
- *a) Wenn ja, welche?*
- *b) Wenn nein, warum nicht?*

Es wurde im März 2014 das Projekt „Nationale Sicherheitsbehörde Verkehr“ gestartet. Für Ergebnisse wäre der Abschluss des Projektes abzuwarten.

Im Regierungsprogramm heißt es: „Taktfahrplan: Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, wird das System des integrierten Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild etappenweise eingeführt und das Angebot im Nah- und Fernverkehr nach budgetären Möglichkeiten bestehender Systeme ausgeweitet“.

Zu Frage 22:

- *Welche konkreten, messbaren und quantifizierbare Ziele sind für die „etappenweise Einführung“ im Zeitraum 2014 bis 2018 im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Taktfahrplans (Anzahl der Taktknoten, etc.) definiert?*
- *a) Falls keine konkreten Ziele definiert wurden: Anhand welcher Kriterien erfolgt das Monitoring von Umsetzungsgrad und -qualität?*

Bei der Organisation des Öffentlichen Personenverkehrs besteht in Österreich eine zwischen den Gebietskörperschaften Bund, Ländern und Gemeinden geteilte Zuständigkeit. Ein für die Kunden optimales Verkehrsangebot kann daher nur im Zusammenwirken der einzelnen Aufgabenträger

erfolgen. Die Umsetzung der Arbeiten erfolgt in einer auf Initiative des bmvit eingerichteten Arbeitsgruppe im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz.

Ziel ist ein über alle Verkehrsträger abgestimmtes Verkehrsangebot unabhängig vom jeweiligen Aufgabenträger. In Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen besteht bereits mit einem weitgehend vertakteten und umfassenden ÖV-Angebot eine im europavergleich hervorragende Basis. Mit der Weiterentwicklung des Taktfahrplans haben sich Bund und Länder zum Ziel gesetzt, dieses Angebot kontinuierlich zu verbessern, im Sinne von regelmäßigen Abfahrtszeiten, häufiger Bedienung, kurzen Fahrzeiten, optimierten Umsteigerelationen und hoher Bedienqualität.

Mindestbedienstandards im regionalen Verkehr wurden bereits festgelegt. Derzeit erfolgen die Evaluierung des Angebots auf den Hauptachsen und die Definition der Messmethoden für Takttreue und Verbindungsqualität. Darauf aufbauend werden auch hier einvernehmliche Ziele festgelegt.

Eine Messziffer für ein effizientes Verkehrssystem ist jedenfalls das Maß der Inanspruchnahme durch die Kunden. Angemerkt werden darf, dass Österreich laut Eurostat beim Schienenverkehrsanteil bei der Personenbeförderung innerhalb der EU bereits jetzt den besten Wert hat. Bessere Ergebnisse liefert hier nur die Schweiz, weshalb sie im Arbeitsprogramm der Bundesregierung auch als Vorbild genannt wurde.

Zu den Fragen 23, 24 und 25:

- *Wurden im Zuge des Vorhabens der Einführung des Taktfahrplans neue Studien und/oder Gutachten seitens Ihres Ministeriums in Auftrag gegeben? a. Wenn ja, von wem wurde bzw. wird die Studie erstellt und zu welchem Honorar?*
- *Wo sind die Ergebnisse etwaiger Studien und Gutachten zur Einführung eines neuen Taktfahrplans abrufbar bzw. wann erwartet Ihr Ministerium Ergebnisse?*
- *Wird das Ministerium diese Ergebnisse zur Einführung des Taktfahrplans veröffentlichen?*
- *a) Wenn nein, warum nicht?*

Externe Aufträge wurden gemeinsam mit den Ländern bisher an Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH und die VOR GmbH vergeben. Der Finanzierungsanteil des bmvit dabei beträgt €

60.395,04. Dabei handelt es sich aber lediglich um ziviltechnische Unterstützungsleistungen und nicht um abgeschlossene öffentlichkeitsrelevante Studien.

Die zu erarbeitenden strategischen Leitlinien für den weiterentwickelten Taktfahrplan werden nach Fertigstellung veröffentlicht bzw. bilden sie die Grundlage für die künftigen Fahrpläne und das von der öffentlichen Hand bestellte Verkehrsangebot.

Im Regierungsprogramm heißt es: „Koordination Nahverkehr: Mit einer verbindlichen organisatorischen Zusammenarbeit der wesentlichen Akteure soll das Tarifsysteem einheitlicher und einfacher gestaltet werden und eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise bei Ticketing- (wie E-Ticket) und Informationssystemen gewährleistet werden;“

Zu den Fragen 26, 27 und 28:

- *Mit welchen konkreten Maßnahmen soll die im Regierungsprogramm fest geschriebene „verbindliche organisatorische Zusammenarbeit wesentlicher Akteure“ umgesetzt werden?*
- *Auf Basis welcher Rechtsgrundlage soll die Verbindlichkeit zur organisatorischen Zusammenarbeit der wesentlichen Akteure geregelt werden?*
- *In welchen Gesetzesmaterien sind Änderungen erforderlich, um die von der Regierung angestrebte Verbindlichkeit der Zusammenarbeit umzusetzen?*

Auf Initiative des bmvit wurden im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz gleichlautende Zielsetzungen wie die in der Anfrage zitierten Passagen aus dem Regierungsprogramm der Bundesregierung beschlossen.

In einer gemeinsam von bmvit und den Ländern eingerichteten Arbeitsgruppe werden nun sowohl die Weiterentwicklung des Taktfahrplans als auch Vorschläge für die angesprochenen Organisationsfragen erarbeitet.

Grundsätzlich sind die Zuständigkeiten der einzelnen Aufgabenträger im ÖPNRV-G 1999 eindeutig geregelt. Eine verbindliche Zusammenarbeit setzt nicht zwingend eine Änderung einer Gesetzesmaterie voraus und kann auch auf Vereinbarungen privatrechtlicher Basis erfolgen.

Zu Frage 29:

- *Wer aller zählt nach Auffassung Ihres Ministeriums zu den „wesentlichen Akteuren“?*

Die Aufgabenträger des Öffentlichen Verkehrs sind im ÖPNRV-G 1999 genannt. Es sind dies gem. § 7 der Bund für das Grundangebot im Schienenpersonenverkehr sowie gem. §§ 11 und 13 die Länder und Gemeinden bzw. die von ihnen beauftragten Verkehrsverbundorganisationen für den über das Grundangebot hinausgehende Schienenpersonenverkehr und den regionalen Busverkehr. Weitere wesentliche Akteure in diesem Zusammenhang sind die Infrastrukturbetreiber, sowie die Verkehrsunternehmen Bereich.

Zu den Fragen 30 und 31:

- *Mit welchen zusätzlichen und neuen Maßnahmen wurde seit Beginn der aktuellen Legislaturperiode begonnen?*
- *Welche Umsetzungsschritte wurden in den vergangenen drei Jahren bereits gesetzt und welche Schritte sind im Rahmen der aktuellen Legislaturperiode geplant (aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren für den Zeitraum 2011 bis 2018)?*

Tarifsysteme

In der Ost-Region sollen die derzeit bestehenden Tarifsysteme des VOR und des VVNB zusammengeführt werden und ein einheitliches Tarifsystem für die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland installiert werden. Die diesbezüglichen Arbeiten sind weit fortgeschritten.

In einer Arbeitsgruppe der Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbände (IGV) wurden die Tarifbestimmungen im Sinne der Kundentransparenz auf mögliche Vereinheitlichungspotentiale geprüft und diesbezügliche Umsetzungen vorgenommen.

Ticketing

Auf Initiative der ÖBB werden die Verbundtarifsysteme der Verkehrsverbände in einen Ticketshop integriert. Damit kann eine Fahrscheinausgabe im verbundgrenzüberschreitenden Verkehr und im österreichweiten Verkehr in Kombination von Nah- und Fernverkehr in einem Verkaufsvorgang im Internet und auf Mobilgeräten erreicht werden. Die Fahrausweise einzelner Verbände (z.B. OÖVV, VST, VVK) sind bereits im ÖBB-Ticketshop erhältlich. Eine flächendeckende Integration der Verbundtarife steht bevor.

Informationssysteme

Unter Mitfinanzierung des bmvit wurde eine grundlegende Graphenintegrationsplattform (GIP) geschaffen und eine multimodale Verkehrsauskunft Österreich (VAO) eingerichtet. Diese ist bereits in Betrieb und über die Internetseiten der Partnerorganisationen (Verkehrsverbände, ÖBB, Asfinag, ÖAMTC) abrufbar. Laufende Erweiterungen hin zu einheitlichen Standards bei im Echtzeitinformationsbereich beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie der Aufbau eines Mobilitätskompetenzzentrums sind in Realisierung.

Zu Frage 32:

- *Wurde in Ihrem Ministerium die „Flugabgabe im Gleichklang mit unseren wichtigsten Nachbarn“ bereits überprüft?*
- *Welche Länder zählen zu „unseren wichtigsten Nachbarn und Handelspartnern“?*
- *Wenn ja, zu welchem Ergebnis hat die Überprüfung geführt?*
- *Wenn nein, wann wird die Überprüfung abgeschlossen sein?*

Seitens des zuständigen BMF wurde eine Studie zur Evaluierung der Flugabgabe an das IHS vergeben. Diese Studie liegt inzwischen bereits vor und beinhaltet auch eine Darstellung der diversen steuerlichen Belastungen im übrigen Europa.

Zu Frage 33:

- *Zu welchen Luftverkehrsabkommen führt Ihr Ministerium aktuell Gespräche und Verhandlungen mit dem Ziel einer Liberalisierung?*
 - a) *Wann sollen diese Gespräche abgeschlossen sein?*

Das bmvit hat für das Jahr 2015 vor, Gespräche bzw. Verhandlungen unter anderem mit Kasachstan, Iran, Russland, Hong Kong, Südkorea, Sri Lanka, Aserbaidschan und Südafrika zu führen. Anfang März fanden Verhandlungen mit Thailand statt. Für Kasachstan, Iran, Russland und Südkorea wurden bereits Verhandlungstermine vorgeschlagen. Ziel dieser Gespräche und Verhandlungen ist es, neue liberale Abkommen abzuschließen bzw. bestehende Abkommen zu liberalisieren.

Anfang November entschied das Bundesverfassungsgericht in Deutschland, dass die seit 2011 erhobene Flugverkehrsabgabe keine Verletzung der Grundrechte der Luftverkehrsunternehmen oder der Passagiere darstellt. Gegen die Steuer hatte das Land Rheinland-Pfalz erfolglos geklagt, mit dem Argument, dass die Flugverkehrsabgabe vor allem für Regionalflughäfen in Grenz Nähe einen entscheidenden Wettbewerbsnachteil darstellt.

Zu Frage 34:

- *Welche Auswirkungen auf die Überprüfung der Flugabgabe für Österreich hat das Urteil des deutschen Bundesverfassungsgerichtshofs?*

Das Urteil hat keine Auswirkung auf die Situation in Österreich.

Zu Frage 35:

- *Legitimiert dieses Urteil des deutschen Bundesverfassungsgerichtshofs die Nicht-Abschaffung der Flugabgabe in Österreich?*

Nein, denn die Argumentation der österreichischen Luftverkehrswirtschaft gegen die Flugabgabe hat sich nie auf das Verfassungsrecht gestützt.

Laut einer Studie des Instituts für Höhere Studien aus dem Jahr 2012 („Evaluierung der Flugabgabe“) wurden Steuereinnahmen in Höhe von 60 Mio. Euro für das Jahr 2011 sowie 90 Mio. Euro p.a. für die Jahre 2012 bis 2014 prognostiziert.

Zu Frage 36:

- *Wie hoch waren die Steuereinnahmen tatsächlich? (Aufgliederung nach Kalenderjahren)*

Zuständigkeitshalber darf ich an das BMF verweisen. Die dem bmvit bekannten Daten stammen alle aus Quellen des BMF selber oder von Schätzungen der betroffenen Luftverkehrsunternehmen.

Zu den Fragen 37 und 38:

- *Liegen Ihrem Ressort aktuellere Daten (vgl. IHS-Studie vom September 2012) zu den Auswirkungen der Einführung der Ticketabgabe auf die österreichische Luftverkehrswirtschaft vor, insbesondere auch im Hinblick auf die etwaigen Auswirkungen für Regionallughäfen?*
- *Falls keine aktuellen Daten dazu vorliegen: Ist in den Jahren 2014 oder 2015 die Beauftragung einer Studie zur Evaluierung der Auswirkungen der Flugabgabe auf die heimische Luftverkehrswirtschaft vorgesehen?*
- *Wenn ja: Welche budgetären Mittel sind davor im Bundesvoranschlag 2014 bzw. im Budgetvoranschlag 2015 dafür vorgesehen?*

Ja, seit September 2014 gibt es eine Evaluierung der Flugabgabe (Update zur IHS Studie 2012). Diese Studie wurde im Auftrag des BMF erstellt (siehe auch Antwort zu Frage 32).

Im Regierungsprogramm heißt es: „offensive Fortführung der Road Map »Luftfahrt 2020«;“ welche insgesamt aus über 70 Einzelmaßnahmen besteht.

Zu den Fragen 39 bis 43:

- *Wie viele Maßnahmen der Roadmap "Luftfahrt 2020" sind mit November 2014 bereits vollständig umgesetzt?*
- *Welche Maßnahmen der Roadmap „Luftfahrt 2020“ waren mit November 2014 bereits vollständig umgesetzt?*
- *Wie viele Maßnahmen der Roadmap „Luftfahrt 2020“ sind als „Daueraufgaben“ zu klassifizieren?*
- *Wie viele Maßnahmen der Roadmap „Luftfahrt 2020“ sind aktuell „in Umsetzung“?*
- *Bei wie vielen Maßnahmen der Roadmap „Luftfahrt 2020“ wurde bis November 2014 noch nicht begonnen, diese umzusetzen?*

Insgesamt 65 der 77 Maßnahmen befinden sich bereits in Umsetzung.

Der aktuelle Implementierungsstand (Ausschuss Oktober 2014) der insgesamt 77 Maßnahmen der „Road Map Luftfahrt 2020“ stellt sich wie folgt dar:

- Laufende Maßnahmen: 55
- Vollständig umgesetzte Maßnahmen: 10
- Gestrichene/vorläufig nicht weiterverfolgte Maßnahmen: 5
- Evaluierung: 7

Zu Frage 44:

- *Bei welchen Maßnahmen der Roadmap „Luftfahrt 2020“ wurde bis November 2014 noch nicht begonnen, diese umzusetzen?*

Bei fünf Maßnahmen wurde die Weiterverfolgung mit Entscheidung in der Ausschusssitzung 2013 ausgesetzt bzw. bedürfen diese der Initiative der Stakeholder. Sieben Maßnahmen wurden in der Ausschusssitzung 2014 evaluiert. Insgesamt gibt es keine Maßnahmen mehr, bei denen noch keine Schritte und Überlegungen bezüglich weiterer Vorgehensweise gesetzt wurden.

Im Regierungsprogramm heißt es: „Fertigstellung des Verkehrsstatistikgesetzes“. Gemäß dem Statistischen Arbeitsprogramm 2014 der Statistik Austria wurde Ihrem Ministerium ein Entwurf für ein Verkehrsstatistikgesetz bereits 2008 übermittelt. Die zentralen Zielsetzungen davon sind u.a. eine breite Verwendung von Verwaltungsdaten, zeitgemäße Möglichkeiten der Datenerfassung sowie dem aktuellem Entwicklungsstand einzelner Verkehrsträger besser gerecht zu werden.

Zu Frage 45:

- *Welche Maßnahmen wurden bereits gesetzt, um dieses Regierungsvorhaben zu realisieren?*

Im Hinblick auf die Erstellung eines Verkehrsstatistikgesetzes kann auf laufende inhaltliche Abstimmungen innerhalb des bmvit, mit dem Bundesministerium für Inneres sowie mit den entsprechenden Fachabteilungen im Bereich der Bundesanstalt Statistik Österreich verwiesen werden.

Zu Frage 46:

- *Wann wird Ihr Ministerium einen entsprechenden Ministerialentwurf zu einem Verkehrsstatistikgesetz in Begutachtung schicken?*

Aus derzeitiger Sicht ist mit dem Vorliegen eines entsprechenden Entwurfes Anfang des Jahres 2016 zu rechnen.

Im Regierungsprogramm heißt es: „Herstellung von Kostentransparenz im Bereich der Führerschein-Ausbildung“

Zu Frage 46:

- *Welche konkreten Maßnahmen wurden in Ihrem Ressort bereits gesetzt, um dieses Regierungsvorhaben zu realisieren?*

Eine Auspreisungsverpflichtung ist derzeit in § 112 Abs. 2 KFG und gem. § 63c Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) in der Anlage 9a zur KDV geregelt. Im Anschluss an das Projekt der steirischen Fachgruppe der Fahrschulen www.kurs-checker.at wurde seitens meines Ressorts in Gesprächen mit dem Fachverband der Fahrschulen eine Nutzung eines an den „Kurs-Checker“ angelehnten Systems im gesamten Bundesgebiet auf freiwilliger Basis in Aussicht gestellt.

Zu Frage 47:

- *Liegen Ihrem Ministerium Evaluierungen zur Kostentransparenz im Bereich der Führerschein-Ausbildung vor?*
- *Wenn ja, wo sind die Ergebnisse dieser Evaluierung abrufbar?*
- *Welche Unterschiede bestehen diesbezüglich zwischen den einzelnen Regionen in Österreich (Bundesländer, städtischer Raum - ländlicher Raum)?*

Nein, eine Evaluierung zur Kostentransparenz im Bereich der Führerschein-Ausbildung ist derzeit nicht möglich. Im System Führerschein – Teilprojekt „Qualitätsfahrschule“ ist jedoch mittelfristig eine EDV-unterstützte Evaluierung verschiedenster Daten einer „Qualitätsfahrschule“ geplant. Im Internet ist eine große Zahl an Preisinformationen erhältlich, wobei allerdings die Qualität der Informationen sehr unterschiedlich ist. Eine tatsächliche Vergleichbarkeit aller dieser Informationen ist dann gegeben, wenn die Darstellung einheitlich erfolgt. Diese Problematik wird derzeit im Zuge der Tätigkeiten des Qualitätszirkels „System-Führerschein“ (im Arbeitskreis Homogenisierung Fahrschulinspektion) behandelt.

Zu Frage 48:

- *In welcher Weise ist die Bundesministerin für Jugend in die Umsetzung des Regierungsvorhabens sowie der einzelnen Maßnahmen eingebunden?*

Derzeit ist das BM für Familie und Jugend nicht involviert.


Im Regierungsprogramm heißt es: „Sicherstellung der Mobilität aller Jugendlichen und jungen Menschen in schulischer und schulähnlicher Ausbildung durch Ausweitung des bestehenden Top-Jugendtickets auf bisher nicht erfasste Gruppen. Für Studierende soll das tarifliche Angebot im öffentlichen Verkehr (Studententicket) weiter entwickelt werden;“

Zu den Fragen 49 bis 53:

- Welche konkreten Maßnahmen wurden in Ihrem Ressort bereits gesetzt, um dieses Regierungsvorhaben zu realisieren?
- Welche Ministerien sind an der Umsetzung dieses Regierungsvorhabens bzw. der betreffenden Maßnahmen beteiligt?
- Auf welche bisher nicht erfassten Gruppen ist geplant, die bestehenden Top-Jugendtickets auszuweiten?
- Welche Maßnahmen zur Weiterentwicklung des tariflichen Angebots im öffentlichen Verkehr für Studierende wurden bereits definiert?
- a) Bis wann sollen diese Maßnahmen umgesetzt sein?
- Welche budgetären Vorgaben gibt es seitens des Bundesministeriums für Finanzen für die Ausweitung des Top-Jugendtickets?
- Welche budgetären Vorgaben gibt es seitens des Bundesministeriums für Finanzen für die Weiterentwicklung des tariflichen Angebots im öffentlichen Verkehr für Studierende?

Die Finanzierung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt wird aus dem Familienlastenausgleichsfonds finanziert. Die Realisierung der Top-Jugendtickets der einzelnen Verkehrsverbünde war durch eine Novelle des Familienlastenausgleichsgesetzes möglich. Die Zuständigkeit dafür liegt bei der Bundesministerin für Familien und Jugend. Dementsprechend findet sich die im Motivteil dieses Fragenblocks zitierte Maßnahme im Arbeitsprogramm der Bundesregierung auch unter dem Kapitel „Jugend“.

Alois Stöger

| | | |
|---|--|---------------------------|
| Hinweis | Dieses Dokument wurde amtssigniert. | |
|  <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small> | Datum | 2015-04-17T10:34:50+02:00 |
| | Seriennummer | 1536119 |
| Aussteller-Zertifikat | CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT | |
| Signaturwert | Be1AoL4KuRq1B+GoEKjNhdvfUOjblGysLsSZciZUHXQejzlUzXzwhwBulhKoyxo4GK12NAqoaGeTC/Q8Vzdsb1XxXv7KGhFnyf8qmem5PJ6uGMj3Md82+5fy1WyvyJtX5cUnXNyaqS2hjYiUoYrtN0CGN+EITPjFBWwDXaOPjUhzRns3RyHp6UXENobSIAXhD/c+nG9IT10NKPSZFqAmVXKC2eaHbmd/EzS+KGa4JYCN3wEnF/gTuC6I0wyOjuaFISS7xP+VqHUaffPIIBK40bGvdgXLBPrPhpDIUPVJdHSWeGICU8VC58Q1Dxedxrc7hvFYF/BrJfhHrmsdtFsw== | |
| Prüfinformation | Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/ | |