

3607/J-BR/2018

Eingelangt am 20.12.2018

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der BundesrätlInnen Ewa Dziedzic, Freundinnen und Freunde

an das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT)

betreffend gekürzte Mittel bei der Förderung des intermodalen Verkehrs Wesens
durch die Klimaschutzinitiative des BMNT

Begründung

Die Zunahme der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sind im Lichte der Klimaerhitzung erschreckend.

Vorläufige Zahlen zur Luftschadstoffinventur 2017 zeigen, dass die Emissionen im Verkehr weiter drastisch steigen. Für den Zeitraum 2016-2017 ist von einer erneuten Steigerung von 0,7 Mio. Tonnen C02 auszugehen.

Die Lücke zum Ziel 2030 vergrößert sich somit von 7,2 auf 7,9 Mio. Tonnen C02. Eine Trendumkehr ist derzeit nicht absehbar. Die Evaluierung aller gemeldeten Maßnahmen zeigt eine voraussichtliche Reduktion der C02-Emissionen durch diese Maßnahmen zwischen 1,1 - 2,5 Mio. Tonnen C02 im Jahr 2030.

Ausgehend von Emissionsprognosen von 23,1 Mio. Tonnen C02 im Jahr 2030 (WEM19) ergibt sich somit eine massive Lücke zur Zielsetzung i.H.v. 4,8 - 6,2 Mio. Tonnen C02 alleine im Mobilitätssektor.

Die Bundesregierung hat in ihrer Integrierten Klima- und Energiestrategie als eines der wenigen genau bezifferten Ziele eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils von 7 auf 13 Prozent festgeschrieben.

Dazu wird in der IKES ausgeführt: „52 % der in Österreich zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer. Rad- und Fußgängerverkehr ist speziell in Stadt-Umlandregionen gerade für diese Distanzklassen eine klimafreundliche und energieeffiziente Alternative. Die Nutzung ist jedoch unmittelbar von der Qualität der Verkehrsinfrastruktur für diese Transportarten abhängig. die für eine aktive Mobilität notwendige Qualitätssteigerung des Verkehrsangebots muss geschaffen werden. Ziel ist daher die Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplans Radfahren sowie der Radinfrastrukturausbauprogramme in Zusammenarbeit der Gebietskörperschaftsebenen, um eine Erhöhung des Radanteils in Österreich von 7 % auf 13 % bis 2025 zu erreichen. in Städten kann dieser Anteil zukünftig noch wesentlich höher sein. Darüber hinaus gilt es, den Masterplan gehen zur Förderung des Fußgängerverkehrs durch die Gebietskörperschaftsebenen umzusetzen und weiterzuentwickeln sowie intermodale Schnittstellen mit dem öffentlichen Verkehr zu verbessern.“

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Für das Jahr 2018 wurden die Klimaaktiv-Förderungen für den Fahrradverkehr reduziert. Diese waren dann auch bereits um die Jahresmitte ausgeschöpft. Klimaaktiv ist die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT). Mit der Entwicklung und Bereitstellung von Qualitätsstandards, der Aus- und Weiterbildung von Profis, mit Beratung, Information und einem großen Partnernetzwerk ergänzt klimaaktiv die Klimaschutzförderungen und -vorschriften. (). Die Förderungen werden regelmäßig über den Klimafonds und der Communalkredit abgewickelt.

Der Ausbau der Fahrradmobilität ist eine der ganz wenigen konkret bezifferten Zielsetzungen in der IKES. Die Rücknahme der Förderungen und das Auslaufen der Klimaaktiv-Förderungen erscheint daher gänzlich unverständlich.

ANFRAGE

1. Wann war das für 218 verfügbare Förderungsbudget für den Fahrradverkehr bereits ausgeschöpft? Wie hoch waren die Budgetmittel? Wofür wurden Fördermittel verwendet?
2. Warum werden klimaschonende Maßnahmen, wie Schnuppertickets, Jobtickets, Veranstaltungsmobilität, Mobilitätszentralen, bedarfsoorientierte Verkehrssysteme, Carsharing und *vor allem Radprojekte* (Radverleih), nicht bedarfsgerecht gefördert?
3. Warum wurde bei der Förderung von Radprojekten gespart?
4. Warum werden auch die Förderungsoffensiven „Fahrzeuge mit alternativen Antrieb“ und „Nachrüsten Fahrradparken“ eingestellt?
5. Welche konkreten Maßnahmen wurden bereits getroffen, damit der Ausbau der umweltfreundlichen Radinfrastruktur in den Jahren 2019 massiv ansteigen wird?
6. Welche Erhebungen zur Feststellung des Förderbedarfs wurden durchgeführt?
7. Welche Evaluierungen der Förderprogramme zur Förderung des Fahrradverkehrs liegen bereits vor, welche wurden bereits beauftragt und welche sind in Planung?