

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.000/0013-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. 3729/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzung des Regierungsprogramms in den Bereichen Infrastrukturplanung und -finanzierung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wann ist die im Regierungsprogramm festgeschriebene „neue Evaluierung des Investitionsprogramms der ASFINAG“ geplant?*
- *Werden bzw. sind bereits für die Evaluierung des Investitionsprogramms der ASFINAG konkrete Ziele qualitativer (z.B. Einsparungsvolumen in Mio. Euro) als auch quantitativer Art definiert?*
 - a. *Wenn ja, welche wurden definiert (bspw. nach Kategorien Neubau, Erhaltung, [Tunnel-] Sicherheit, Bundesländer, etc.) und in welcher Höhe?*
 - b. *Wenn nein, wie wird die Qualität der Evaluierung gewährleistet?*
 - c. *Wann sollen dazu Ergebnisse vorliegen?*

Die Evaluierung des Investitionsprogramms erfolgte bereits anlässlich der Erstellung der Infrastrukturinvestitionsprogramme 2014-2019 sowie 2015-2020.

Im Investitionsprogramm 2014-2019 wurden die für das Jahr 2014 geplanten Investitionen gegenüber dem Investitionsprogramm 2013-2018 um € 123 Mio. reduziert, bei den geplanten Investitionen für das Jahr 2015 wurde im Investitionsprogramm 2015-2020 gegenüber dem Investitionsprogramm 2014-2019 um € 260 Mio. reduziert.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Für welchen Zeitraum ist die im Regierungsprogramm festgeschriebene „neue Evaluierung des Investitionsprogramms der ÖBB Infrastruktur“ geplant?*
- *Werden bzw. sind für die Evaluierung des Investitionsprogramms der ÖBB Infrastruktur konkrete Ziele qualitativer (z.B. Einsparungsvolumen in Mio. Euro in den einzelnen Jahren 2014 bis 2019) als auch quantitativer Art definiert?*
 - a. *Wenn ja, welche wurden definiert und in welcher Höhe?*
 - b. *Wenn nein, wie wird die Qualität der Evaluierung gewährleistet?*
 - c. *Für welche Bereiche (z.B. Schienenneubau, Schienenerhaltungsinvestitionen, Bahnhofsumbauten, Bundesländer, etc.) werden Einsparungsziele in welcher Höhe definiert?*

Die Evaluierung des Investitionsprogramms der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgte bereits anlässlich der Erstellung des ÖBB-Rahmenplanes 2014 – 2019, der am 29. April 2014 vom Ministerrat beschlossen wurde.

Bei der Erstellung der Prioritäten des ÖBB-Rahmenplanes 2014 – 2019 wurde analog zu den vergangenen Perioden nach folgenden grundsätzlichen Kriterien vorgegangen:

- Wirtschaftlichkeit des Projekts (wirtschaftliche Betrachtung für den Infrastrukturbetreiber und für die relevanten Nutznießer sowie volkswirtschaftliche Effekte)
- Beitrag des Projekts zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen bzw. Lückenschluss
- Verkehrliche Wirkung (inklusive der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern im Korridor)
- Folgewirkungen (externe Effekte)

Im Rahmenplan 2014 - 2019 konnten im Vergleich zum Rahmenplan 2013 – 2018 in den Jahren 2014 und 2015 Investitionen in Höhe von € 135 Mio. eingespart werden.

Zu den Fragen 6 bis 10:

Im Regierungsprogramm heißt es „Die Beteiligung an TEN-Förderungen ist weiterhin durch gemeinsames Vorgehen mit den Nachbarländern zu optimieren“.

- *Zu welchen Projekten, die Bestandteil der PCI-Liste sind, haben seit Dezember 2013 bereits Gespräche stattgefunden?*
- *Aus welchen Ländern und von welchen Institutionen stammten die jeweiligen GesprächsteilnehmerInnen?*
- *Welche Übereinkommen konnten im Rahmen dieser Gespräche erzielt werden?*
- *Zu welchen dieser Projekte wurde bereits ein „Memorandum of Understanding“ unterfertigt und wer sind die jeweiligen UnterzeichnerInnen?*
- *Zu welchen weiteren Projekten sind Gespräche in den kommenden 6 Monaten geplant?*

Die grenzüberschreitenden TEN-Projekte, für die im Rahmen der Connecting Europe Fazilität (CEF) EU-Zuschüsse beantragt werden, betreffen neben dem Brenner Basistunnel (BBT) mit Italien, den Karawanken Straßentunnel mit Slowenien und die Straßenverbindung Wien – Brunn mit der Tschechischen Republik.

Zum BBT wurden bereits 2004 ein Staatsvertrag und 2007 sowie 2009 Memoranden unterzeichnet, auch im Hinblick auf die Straßenverbindung Wien – Brunn besteht bereits ein Abkommen zwischen Tschechien und Österreich, welches im Jänner 2009 von meiner Amtsvorgängerin unterzeichnet wurde. Im Hinblick auf den Karawanken Straßentunnel wurde im Februar 2015 eine Vereinbarung der Verkehrsministerien unterzeichnet.

Darüber hinaus wurde ein Abkommen über den Ausbau der Bahnlinie Wien – Brunn im Februar 2015 unterzeichnet, ein Abkommen über den Karawanken Schientunnel im März 2015. Ein Abkommen über den Ausbau der Verkehrsverbindungen in die Slowakei wurde am 26. März 2015 unterzeichnet.

Im Schienenbereich wurden neben dem gemeinsamen italienisch-österreichischen Antrag für den BBT von österreichischer Seite vor allem EU-Zuschüsse für die Koralmbahn und den Semmering Basistunnel beantragt, die auf der Baltisch Adriatischen Achse liegen, welche seit Dezember 2013 zu den EU-Kernnetzkorridoren und damit zur höchsten Priorität der transeuropäischen Verkehrsnetze gehört.

Im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehrsvorhaben finden laufend auf Beamtenebene sowie auf Ministerebene Gespräche statt. Mit den Nachbarstaaten bestehen Arbeitsgruppen über den

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die im Schnitt zumindest einmal jährlich tagen. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Kernnetzkorridore von der Europäischen Kommission Korridorforen eingerichtet, die ebenfalls eine Abstimmung des Infrastrukturausbaus zum Thema haben.

Des Weiteren darf ich den Brennerkongress 2015 vom 19. und 20. März 2015 erwähnen bei dem eine gemeinsame Erklärung der Verkehrsminister der Alpenländer unterzeichnet wurde.

Zu den Fragen 11 bis 15:

Im Regierungsprogramm heißt es „Finanzierung von Infrastrukturen: Bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten wird - insbesondere am Beispiel des Projekts Breitspur - geprüft, inwieweit alternative und innovative Finanzierungsformen wie PPP, mit dem Ziel der Erweiterung der Finanzierungsmöglichkeiten zur Anwendung gelangen können“. Im Kurier-Artikel vom 05.07. 2013 („ÖBB: Wladiwostok - Wien in zehn Tagen“) kündigte ÖBB-Vorstandsvorsitzender Dr. Christian Kern eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Breitspur zwischen Österreich und Russland an.

- *Wer wurde mit dieser Machbarkeitsstudie beauftragt?*
- *Wann soll diese Machbarkeitsstudie abgeschossen sein?*
- *Sollte die Machbarkeitsstudie zum Projekt „Breitspur“ bereits abgeschlossen sein: Liegt Ihrem Ministerium - als Eigentumsvertreter der Republik Österreich – die Studie vor?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, warum wird die Studie nicht der Öffentlichkeit vorgelegt?*

Der ebenfalls erforderliche Terminal würde, nach Aussage von ÖBB-Chef Christian Kern im o.g. Kurier-Interview, etwa 800 Millionen Euro kosten.

- *Wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine Kostenabschätzung für den zu errichtenden Terminal gemacht?*
 - a. *Wenn ja, auf welche Summe belaufen sich die Kosten gemäß den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie?*
- *Welche Kosten würden gemäß der Machbarkeitsstudie auf den österreichischen Streckenteil entfallen (getrennt in Strecke und Terminalbau)? Wurden dazu bereits Gespräche hinsichtlich einer Finanzierung mittels Partnern aus der Transportbranche aufgenommen?*

Die Machbarkeitsstudie wurde von der Breitspurplanungsgesellschaft mbH ausgeschrieben und ein Bestbieter ermittelt. Aufgrund von Einsprüchen unterlegener Bieter beim

Bundesverwaltungsgericht ist es jedoch zu Verzögerungen bei der Beauftragung gekommen. Zwischenzeitlich hat das Bundesverwaltungsgericht die Bieterauswahl bestätigt und die Vertragserrichtung durch die Breitspurplanungsgesellschaft mbH ist derzeit im Gange.

Mit belastbaren Ergebnissen ist aufgrund des Umfangs der Arbeiten nicht vor Ende 2017 zu rechnen.

Zu den Fragen 16 bis 18:

Im Regierungsprogramm heißt es weiter: „Darüber hinaus werden nach Maßgabe der Aufkommensneutralität alternative Vignettenkategorien geprüft“. Etliche darauf abzielende Anträge im Verkehrsausschuss wurden stets mit Verweis auf die Ausführungen des Ministers bzw. der Ministerin, dass eine Prüfung stattfindet, vertagt.

- *Welche konkreten Varianten werden aktuell in Ihrem Ministerium geprüft?*
- *Bis wann sollen Ergebnisse zu der Prüfung vorliegen?*
- *Sollte aktuell keine Prüfung erfolgen: Bis wann soll dieses Regierungsvorhaben umgesetzt werden und in welcher Weise sollen die Ergebnisse öffentlich gemacht werden?*

Die Möglichkeit alternativer Vignettentypen nach Maßgabe der Aufkommensneutralität wurde bereits geprüft. Hierzu wurden im Auftrag der ASFINAG vom Institut für empirische Sozialforschung Befragungen zur aktuellen Nutzung der österreichischen Vignette und zu möglichen Veränderungen des Angebots an Vignetten durchgeführt. Diese ergaben, dass sowohl bei in- als auch bei ausländischen Autobahnfahrern das Interesse an alternativen Kurzzeitvignetten gering ist. Auch wurde festgestellt, dass mit der Einführung von alternativen Kurzzeitvignetten kaum zusätzliche Nutzergruppen erschlossen werden können, sondern die Nutzung dieser alternativen Vignetten nahezu ausschließlich zu Lasten der bereits bestehenden Vignettentypen gehen würde, was auch erhebliche finanzielle Auswirkungen für die ASFINAG nach sich ziehen würde.

Zu Frage 19:

Im Regierungsprogramm heißt es: "Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit werden u. a. eigenkapitalstärkende Maßnahmen und strategische Partnerschaften bei der RCA bzw. bei spezifischen Geschäftsfeldern überprüft".

- *Welche konkreten eigenkapitalstärkenden Maßnahmen wurden seitens Ihres Ministeriums geprüft bzw. befinden sich aktuell in Prüfung?*

Wie von ÖBB-Seite hierzu mitgeteilt, hat sich in der Rail Cargo Austria AG („RCA“) und im Teilkonzern Rail Cargo Group das Eigenkapital in den letzten Jahren – ohne Eigenkapitalerhöhung durch die ÖBB-Holding AG als Alleineigentümerin - kontinuierlich durch konsequente Umsetzung der Strategie, marktgerechter Optimierung der Struktur, profitablen organischem Wachstum, nachhaltigen Kostenreduktionen und erfolgreichem Risikomanagement verbessert. Aus diesem Grund sind keine eigenkapitalstärkenden Maßnahmen notwendig.

Zu den Fragen 20 bis 23:

- *Für welche Projekte wurde bereits eine Prüfung des Einsatzes von PPP-Modellen durchgeführt?*
- *Für welche Projekte läuft aktuell die Prüfung für den Einsatz von PPP-Modellen?*
- *Welche Maßnahmen wurden bereits getroffen, im Rahmen des Projekts „Breitspur“ die Möglichkeit der Umsetzung via PPP-Modell zu nutzen?*
- *Zu welchen Ergebnissen haben diese Maßnahmen bis dato geführt, im Hinblick auf die Eruiierung und Akquise potentieller, privatwirtschaftlicher Partner, sowie auf die möglichen Entlastungseffekte für den Bundeshaushalt in den kommenden Jahren?*

Es darf klargestellt werden, dass mit den im Regierungsprogramm genannten strategischen Partnerschaften bei der RCA keine PPP-Modelle gemeint sind. Überlegungen zu PPP-Modellen betreffen in der Regel Infrastrukturprojekte, die Rail Cargo Austria (RCA) stellt jedoch kein Infrastrukturunternehmen, sondern ein Absatzunternehmen im Güterverkehrsbereich dar.

Im Zusammenhang mit PPP-Modellen im Infrastrukturbereich darf auf das im Straßenbereich bestehende PPP-Projekt „Ostregion“, welches die A5-Nordautobahn sowie Teile der S1 und der S2 umfasst, verwiesen werden.

Im Schienenbereich wurden bereits vor Dezember 2013 mehrere Projekte – insbesondere auch unter Einbindung namhafter Berater und Finanzinstitute - auf ihre PPP-Tauglichkeit überprüft,

wobei sich deutlich gezeigt hat, dass sich Schienenprojekte mangels Interesse privater Kapitalgeber in der Regel nicht für PPP-Modelle eignen. In Österreich sind PPPs außerdem durch die gemischte Nutzung der Schienennetze (Mischverkehr Personen- und Güterverkehr) sowie aufgrund des Umstandes, dass es sich um keine Neubauprojekte mit einem projektspezifischen Geschäftsmodell, sondern um den selektiven Ausbau des bestehenden Netzes handelt, wenig chancenreich.

Zu den Fragen 24 und 25:

- *In welchen Geschäftsbereichen und für welche Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria AG wurden in den vergangenen drei Jahren Möglichkeiten von strategischen Partnerschaften geprüft?*
 - a. *Aus welchen Gründen wurde eine Umsetzung wieder verworfen bzw. durch wen wurde eine Umsetzung blockiert?*
 - b. *In welcher Weise haben Widerstände der Gewerkschaft wirtschaftlich sinnvolle Potenziale im Bereich strategischer Partnerschaften blockiert?*
- *In welche weiteren Geschäftsbereiche und für welche Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria AG werden aktuell Potenziale für strategische Partnerschaften evaluiert?*

Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass die Rail Cargo Austria AG (RCA) eine Reihe von strategischen Partnerschaften in verschiedenen Geschäftsfeldern und verschiedenen Ländern unterhält.

Da die RCA im Marktwettbewerb steht und eigenwirtschaftlich tätig ist und es sich hier um wettbewerbssensitive Informationen handelt, ersuche ich um Verständnis dass hierzu keine Detailinformationen zur Verfügung gestellt werden können.

Zu den Fragen 26 bis 30:

Insgesamt ortet die Regierung Reformbedarf bei der ÖBB. So etwa titelte der Kurier am 06.07.2014: „Suche nach der Bahn-Milliarde“. Im Rahmen dieses Artikels übte Bundesminister Rupprechter harte Kritik am aktuell bestehenden System der Annuitätenzahlungen.

- *Welche Maßnahmen wurden ihrerseits gesetzt, um die Wirtschaftlichkeit sowie alternative Investitionsfinanzierungsmodelle zum Annuitätensystem zu prüfen?*
 - a. *Welche alternativen Modelle werden geprüft?*
 - b. *Inwieweit wird die Errichtung eines Bahninfrastrukturfonds nach dem Vorbild der Schweiz aktuell geprüft, bzw. warum wird dies nicht in Erwägung gezogen?*
- *Ab wann wäre eine Umstellung der Finanzierungsmöglichkeiten rechtlich möglich?*
- *Welche Gesetzesmaterien wären im Zuge einer Änderung der Finanzierungsmodalitäten in jedem Fall betroffen?*
- *Wurden zum Zweck einer Prüfung von Alternativen zur aktuellen Ausgestaltung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur im Zeitraum 2011 bis 2014 Gutachten oder Studien beauftragt?*
 - a. *Falls ja, wer wurde mit der Erstellung betraut?*
 - b. *Falls ja, wann werden dazu Ergebnisse vorliegen?*
 - c. *Sollten schon fertige Studien und/oder Gutachten vorhanden sein: Wo sind diese öffentlich abrufbar?*
- *Liegen Ihrem Ministerium bereits Studien und/oder Gutachten vor, die Einsparungspotentiale quantifizieren?*
 - a. *Wie hoch sind die Einsparungspotentiale im Bereich der Schieneninfrastrukturfinanzierung? (in Mio. Euro, Aufschlüsselung nach Jahren 2014 -2019)*
 - b. *Welche budgetären Auswirkungen für die Jahre 2014 und 2015 sind demnach zu erwarten?*

Im Hinblick auf die angesprochene Wirtschaftlichkeit des Finanzierungsmodells der Schieneninfrastruktur darf festgehalten werden, dass das österreichische Modell (Rahmenpläne, Zuschussverträge) ein sehr transparentes System darstellt, das wie das Schweizer Fondsmodell eine hohe Planungssicherheit sowohl für das Unternehmen als auch für die öffentliche Hand gewährleistet. Das Unternehmen ÖBB wird dem Staat zugerechnet und finanziert sich daher auch wie dieser. Somit können im Hinblick auf die Finanzierungssystematik auch keine Einsparungspotentiale gegeben sein.

Zu den Fragen 31 bis 33:

Im Regierungsprogramm heißt es: „Verfahren: Zur Förderung des Wirtschafts- und Beschäftigungsstandorts Österreich setzt sich die Bundesregierung für eine verfahrensökonomische Gestaltung und Anwendung des österreichischen Umweltverträglichkeitsprüfungsrechts, unter Wahrung der Beteiligungsrechte, ein. Die europarechtlichen Rahmenbedingungen im Infrastrukturausbau sind Grundlage für die Weiterentwicklung der Verfahren“.

Zu Frage 31:

- *Welche konkreten Maßnahmen und welcher gesetzliche Anpassungsbedarf bestehen nach fachlicher Einschätzung Ihres Ministeriums aktuell, um eine „verfahrensökonomische Gestaltung und Anwendung des österreichischen Umweltverträglichkeitsprüfungsrechts, unter Wahrung der Beteiligungsrechte“ zu verbessern?*

Gesetzliche Möglichkeiten für eine verfahrensökonomische Gestaltung und Anwendung des österreichischen Umweltverträglichkeitsprüfungsrechts werden vor allem in einer Anpassung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes gesehen, welches allerdings in den Kompetenzbereich des Umweltministeriums fällt. Die aus Sicht des bmvit wichtigen Anliegen werden daher in Konsultationen sowie in Form von Vorschlägen bei Gesetzesnovellierungen an das Umweltministerium herangetragen.

Zu Frage 32:

- *Welche Maßnahmen und Schritte wurden in Ihrem Ministerium bereits gesetzt, um eine „verfahrensökonomische Gestaltung und Anwendung des österreichischen Umweltverträglichkeitsprüfungsrechts, unter Wahrung der Beteiligungsrechte“ zu gewährleisten und zu stärken?*

Als konkrete Maßnahme in meinem Ressort wurde im September 2014 die Bundesstraßen-Lärm-Immissionsschutz-Verordnung (BStLärmIV) erlassen, welche eine einheitliche Regelung zur Setzung von Lärmschutzmaßnahmen im Zuge von Autobahn- und Schnellstraßenprojekten gewährleisten soll. Im Sinne einer laufenden Aktualisierung von technischen Normen wird auch die bestehende Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung evaluiert. Des Weiteren wurde die ÖROK-Partnerschaft zwischen Bund und Ländern hinsichtlich eines Informationsaustausches zur der Flächenfreihaltung für Infrastrukturbauten vertieft und ausgebaut.

Zu Frage 33:

- *Werden in Ihrem Ministerium aktuell Gesetzesvorlagen ausgearbeitet, welche die Umsetzung dieses Regierungsvorhabens betreffen?*

Seitens des bmvit werden derzeit dazu selbst keine Gesetzesvorlagen ausgearbeitet, die aus Sicht des bmvit wichtigsten Anliegen werden aber als Vorschläge an das Umweltministerium mit dem Ersuchen herangetragen, diese bei der nächsten Novellierung des UVP-Gesetzes zu berücksichtigen. (siehe auch Antwort auf Frage 31).

Zu den Fragen 34 bis 37:

Im Regierungsprogramm heißt es zudem (Kapitel „Zukunft Ländlicher Raum“): „neben den Mobilitätsbedürfnissen von Berufstätigen sind die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen besonders zu berücksichtigen“.

Zu Frage 34:

- *Liegen Ihrem Ministerium genderspezifische Daten zu den Mobilitätsbedürfnissen vor?*
 - a. *Wenn ja, welche erforderlichen Maßnahmen wurden seitens Ihres Ministeriums daraus abgeleitet?*
 - b. *Wenn nein, inwiefern werden im Rahmen der Erhebung „Österreich unterwegs“ Daten zu genderspezifischen Mobilitätsbedürfnissen und -verhaltensweisen erhoben?*

Die Ergebnisse aus der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ sowie aus der inhaltlich abgestimmten Begleitstudie „Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben – Gendermodul zur österreichweiten Mobilitätserhebung Österreich unterwegs 2013/2014“ liegen zwar noch nicht endgültig vor, werden aber eine gute Grundlage darstellen, um genderspezifisches Mobilitätsverhalten- und -bedürfnisse beleuchten und dementsprechend berücksichtigen zu können.

Diese beiden Studien ergänzen einander folgendermaßen:

Ziel und Aufgabe der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ ist die flächendeckende Messung und Abbildung des „Ist-Zustandes“, d.h. des konkreten, realisierten Mobilitätsverhaltens.

Die Studie verwendet daher aus methodischer Sicht einen rein quantitativen Ansatz, bei dem auf Basis eines umfangreichen Fragebogens Daten zu folgenden Hauptkategorien erhoben werden:

- Allgemeine soziodemografische Daten (Geschlecht, Alter, Bildung, etc.) der Personen in den befragten Haushalten
- Ausstattungsmerkmale mit verkehrlicher Relevanz (Fahrzeugbesitz und -verfügbarkeit, Entfernung zu Haltestellen des ÖV, etc.)
- Konkretes Mobilitätsverhalten zum Stichtag der Befragung (Zweck des Weges, benutztes Verkehrsmittel, Beginnzeit, Wegelänge, etc.)
- Frage, ob prinzipiell Betreuungsaufgaben für andere Personen (unterschieden nach: Kinder/andere Verwandte/andere Personen) bestehen. Für eine Teilmenge der befragten Personen wurden außerdem für die befragten Stichtage die, an diesen Tagen tatsächlich durchgeführten Begleitwege, erfasst und Begleitwege, die Personen desselben Haushalts betreffen, können diesen Personen zugeordnet werden.

Durch die zahlreichen Verknüpfungsmöglichkeiten der erhobenen Daten kann das beobachtete Verkehrsverhalten („Ist-Zustand“) in Hinblick auf Ausstattung des Haushaltes und dessen räumliches Umfeld genau analysiert werden. Zu den dahinterstehenden Mobilitätsbedürfnissen und individuellen Motiven, welche das Mobilitätsverhalten maßgeblich beeinflussen („Ursachenforschung“), liefert die Erhebung selbst keine unmittelbaren Aussagen. Vielmehr bilden die Daten eine wesentliche Grundlage, um in Zukunft solche Fragen, und damit auch konkrete Gender relevante Fragestellungen, anhand eines umfangreichen, quantitativen Grundgerüsts beleuchten zu können.

Ziel und Aufgabe der Studie „Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben – Gendermodul zur österreichweiten Mobilitätserhebung Österreich unterwegs 2013/2014“ ist es, gezielt vertiefende Informationen über die Mobilitätsmuster und Mobilitätsbedürfnisse von Personen zu erheben, die im Alltag die unentgeltliche Betreuung anderer Personen übernehmen (Kinder, Altenbetreuung, etc.). Unentgeltliche Betreuungsaufgaben werden vermehrt von Frauen getätigt.

Aufgrund der Komplexität der Wegeketten und der Vielzahl an Wegezwecken in diesem Bereich wurde diese Befragung im Gegensatz zur österreichweiten Mobilitätserhebung als qualitative Studie mittels ca. 140 Tiefeninterviews konzipiert, d.h. auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse und die Motive dieser Personengruppe konnte im Detail eingegangen werden. Diese Studie wurde

sowohl in städtischen als auch in ländlichen Untersuchungsregionen durchgeführt und war inhaltlich mit den Erhebungsinhalten von „Österreich unterwegs“ abgestimmt.

Zu Frage 35:

- *Mit welchen konkreten Maßnahmen und Instrumenten leistet Ihr Ministerium bereits aktuell einen Beitrag, um die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen zu berücksichtigen?*
- *Welche konkreten Maßnahmen sind in Vorbereitung (für die Jahre 2014 bis 2018), um den Mobilitätsbedürfnissen von Frauen besser nachzukommen?*

Aufbauend auf grundlegenden Erkenntnissen vorheriger Analysen zu Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen von Frauen, insbesondere „Frauenwege-Männerwege: Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätserhebung“, wurde im Jahr 2013 eine umfassende qualitative Studie „Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben“ in Auftrag gegeben. Hierzu darf auch auf die Antwort zu Frage 34 verwiesen werden. Diese qualitative Studie als Gender-Begleitmodul zur österreichweiten quantitativen Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ bildet nach Vorliegen der endgültigen Ergebnisse (im Laufe des Jahres 2015) eine wesentliche Datengrundlage um die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen besser beleuchten und dementsprechend für weiteren Handlungsbedarf berücksichtigen zu können.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe laufender Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots im Bereich Personenmobilität, die zwar nicht ausschließlich auf Mobilitätsbedürfnisse von Frauen ausgerichtet sind, aber verstärkt Frauen zu Gute kommen (wie z.B. „Umsetzungsplan Barrierefreiheit im Eisenbahnwesen“).

Zu Frage 36:

- *Welche budgetären Mittel sind für deren Umsetzung in den Jahren 2014 bis 2015 in Ihrem Ressort bzw. bei Ihnen zugeordneten Institutionen und Behörden veranschlagt?*

Die Studie „Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben – Gendermodul zur österreichweiten Mobilitätserhebung Österreich unterwegs 2013/2014“ wurde 2013 mit einem Gesamtbudget von € 118.337,04 beauftragt und in Teilbeträgen 2013/2014 wie folgt bezahlt:

1. Teilbetrag 06.03.2013: € 11.833,70,
2. Teilbetrag 03.06.2013: € 23.667,41,
3. Teilbetrag 26.03.2014: € 47.334,82,

4. Teilbetrag 16.12.2014: € 25.000,00.


Für 2015 ist der nach Fertigstellung der Studie fällige letzte Teilbetrag in der Höhe von € 10.501,11 veranschlagt.

Zu Frage 37:

- *Werden genderspezifische Aspekte und Kriterien im Rahmen der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen berücksichtigt?*
 - a. *Wenn ja, welche Kriterien und Anforderungen sind das konkret?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den Schienenbahnen erfolgt im Rahmen von Verkehrsdienstverträgen. Dabei werden konkrete Zugsfahrten, deren Kosten nicht allein durch Tarifeinnahmen gedeckt werden können, mit definierten Qualitätsniveaus beauftragt. Diese Verkehrsdienstleistungen stehen allen unabhängig von der Zugehörigkeit zu einer gesellschaftlichen Gruppe offen, womit die genderspezifischen Aspekte umgesetzt sind.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2015-04-17T10:12:43+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	eX4j3V+onrYilBC2HbWjbtmQn4fpK39ILso6iHHK+ilLoO72tt1dzMT6H3ei2FHTdnQsjpkYd2uY/2w1KUSlaX8Q7N8tm8yKdzl5eGGkOC6JGdDx9gan+ilJjCHLScxtJzZLyG46+OQzZAexhQ6PGw7lyjVPQgWvPFHTZ/Bq++pJh7mWYH09ENFYyqgSv78Zq3tHiecRvOJXo2Re4YPOH7sRjgLN/6TwTRC1go8LmOR3Q9zEc5wXMeuwNi6zGilPEjl0LF5TeR9e+1dgDm3872aORFR1Mtvq+T4qttGGdhN7ABmVgjYGyS/3wCwyzepwnWQlhLHwULgC8fcR6/Q==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	