

**ANDRÄ RUPPRECHTER 3926/AB
vom 07.05.2015 zu 4147/J (XXV.GP)**

Bundesminister



**MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH**

Frau Präsidentin
des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

ZI. LE.4.2.4/0038-RD 3/2015

Wien, am 6. Mai 2015

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Mag. Christiane Brunner, Kolleginnen und Kollegen vom 12.03.2015, Nr. 4147/J, betreffend Umsetzungsstand Klimaschutzmaßnahmen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Mag. Christiane Brunner, Kolleginnen und Kollegen vom 12.03.2015, Nr. 4147/J, teile ich Folgendes mit:

Zu den Fragen 1 bis 4:

Im Zuge einer aktuellen Befragung, der für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Gebietskörperschaften bzw. Ressorts, wurde abgeschätzt, dass 13 von insgesamt knapp 60 Maßnahmen umgesetzt sind. Weitere 11 Maßnahmen werden als teilweise umgesetzt gemeldet, d.h. einzelne Gebietskörperschaften haben die Maßnahmen bereits umgesetzt, andere haben die Umsetzung erst begonnen. Bei mehr als der Hälfte der Maßnahmen wurde die Umsetzung begonnen und bei 8 bis 10 Maßnahmen wurde die Umsetzung eingeleitet. Eine exakte Darstellung des Umsetzungsstands ist nicht möglich, zumal der Umsetzungsstand in den einzelnen Bundesländern zum Teil deutliche Unterschiede aufweist.

Die Einsparung von Treibhausgasemissionen durch die umgesetzten Maßnahmen kann kurzfristig nicht abgeschätzt werden, zumal die Umsetzungsintensität der Einzelmaßnahmen in vielen Fällen variabel ist. Das Umweltbundesamt hat den Effekt des gesamten Maßnahmenpakets 2013/2014 *ex-ante* mit ca. 1,7 Mio. t CO₂-Äquivalent abgeschätzt, bezogen auf die Reduktionswirkung im Jahr 2020.



BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT
1010 Wien, Stubenring 1, T +43 1 711 00-6708, F +43 1 711 00-16705, buero.rupprechter@bmlfuw.gv.at

bmlfuw.gv.at

Bislang liegen Treibhausgasemissionswerte für Österreich bis einschließlich 2013 vor. Seit 2005 konnten die Emissionen in Sektoren außerhalb des Emissionshandels um ca. 7 Mio t bzw. knapp über 12 % reduziert werden. Ein wesentlicher Teil dieses Effekts ist auf Maßnahmensexperimente des Bundes und der Länder zurückzuführen.

Zu Frage 5:

Die Abgrenzung der Kategorien „Umsetzung eingeleitet“ und „Umsetzung begonnen“ hängt im Einzelnen von der jeweiligen Art der Maßnahme ab. Im Fall einer legislativen Maßnahme gilt die Umsetzung als „eingeleitet“, wenn beispielsweise eine Begutachtung gestartet wurde oder ein Ministerratsbeschluss vorliegt, eine parlamentarische Beschlussfassung aber noch ausständig ist.

Im Bereich des Förderwesens kann die Einleitung der Maßnahmenumsetzung durch die Allokation des Förderbudgets und die Ausarbeitung von Förderrichtlinien durch die zuständige Behörde gekennzeichnet sein. Eine „begonnene“ Umsetzung ist durch nach außen wirksame Umsetzungshandlungen charakterisiert, also etwa die Bekanntmachung von Förderrichtlinien und die Annahme von Förderanträgen.

Zu Frage 6:

EU-rechtliche Vorgabe für Maßnahmen mit treibhausgasreduzierender Wirkung bestehen insbesondere in Bezug auf die Verordnungen zu fluorierten Gasen, die Gebäudeeffizienzrichtlinie, die Energieeffizienzrichtlinie, die Einsparung der CO₂-Emissionen von PKW, den Anteil an Biokraftstoffen im Verkehr sowie im Landwirtschaftsbereich in Bezug auf die Umsetzung des Programms zur ländlichen Entwicklung in Österreich 2014 bis 2020 (LE 2020).

Zu Frage 7:

Zusätzlich zur permanenten, routinemäßigen Vollziehung des Chemikaliengesetzes 1996 und des Fluorierte Treibhausgase-Gesetzes 2009 im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durch die Chemikalieninspektorate werden nach Maßgabe der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen Schwerpunktprogramme durchgeführt. Für fluorierte Treibhausgase wurde ein solcher Untersuchungsschwerpunkt bereits durchgeführt und 2014 abgeschlossen, was als „Intensivierung der Vollziehung“ bezeichnet werden kann. Gegenstand waren Bestimmungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 842/2006: Aufzeichnungspflichten, Leckage-Erkennungssysteme, Kennzeichnungsvorschriften, Personenzertifikate.

Zu Frage 8:

Im Rahmen der Treibhausgas-Inventur werden fallweise Evaluierungen durch Studien erforderlich; da es sich bei fluorierten Treibhausgasen um einen komplexen Sektor handelt (verschiedenste Anwendungssektoren, unterschiedlichste Anlagentypen z.B. im Sektor der Kälte- und Klimaanlagen), sind solche Evaluierungen mit erheblichem Aufwand verbunden und bedürfen gründlicher Vorbereitung. Da im Jahr 2014 eine neue EU-Verordnung (Nr. 517/2014) erlassen wurde und damit wesentliche Änderungen (Verschärfungen) in diesem Bereich eingeführt wurden, die zu einer Verbesserung der Datenlage in den kommenden Jahren beitragen sollen, wurde beschlossen, die neue Rechtslage zu nutzen und die angesprochene Maßnahme erst 2015 zu starten.

Zu Frage 9:

Lehrer- und Beraterfortbildung:

Das BMLFUW setzt bewusst auf die Ausbildung von Multiplikatoren im landwirtschaftlichen Schulwesen. So wurde von der BLT-Wieselburg ein modernes Schulungsprogramm für Multiplikatoren wie Beraterinnen, Beratern, Lehrerinnen und Lehrern entwickelt. Unter dem Titel „Spritspartrainer“ haben in den letzten Jahren u.a. 47 Landwirtschaftslehrerinnen und -lehrer die Ausbildung zu zertifizierten Spritspartrainern absolviert. Diese konnten ihr Fachwissen im Rahmen des Unterrichts in Theorie und Praxis an die Schülerinnen und Schüler weiter geben.

Kurse und Information für Landwirtinnen und Landwirte:

Den Landwirtinnen und Landwirten werden die betriebsindividuellen Ansatzpunkte des sparsamen Treibstoffeinsatzes durch Fachartikel in den Landwirtschaftszeitungen vermittelt. Jährlich werden in Rahmen des Bildung- und Beratungsangebots der Landwirtschaftskammern und ihrer landtechnischen Ausbildungsstätten Kurse zu Ecodriving ausgeschrieben.

Flächenbezogene Bewirtschaftungsmaßnahmen:

Eine zahlenmäßig erfassbare Treibstoffeinsparung ist nicht möglich, zeigt sich aber beispielsweise indirekt durch die Teilnahme von Landwirtinnen und Landwirten an der ÖPUL Maßnahme „Mulch- und Direktsaat“ von jährlich ca. 10 % (Basis MFA Betriebe 2014: 121.024). So konnten von den Landwirtinnen und Landwirten wesentliche Treibstoffreduktionen bei der Bodenbearbeitung (Einsparung von Arbeitsvorgängen) umgesetzt werden. Diese Maßnahme wird auch im neuen LE-Programm angeboten.

Investitionsförderung:

Im Rahmen des Programms LE 2020 (Sonderrichtlinie für Projektmaßnahmen) werden bei der Förderung von „Investitionen in die wirtschaftliche Erzeugung“ wichtige Impulse zum Erwerb von Sätechnik für Minimalbodenbearbeitung (Drillgeräte, Mulchsaat, Grünlandeinsaat) gesetzt, sowie Investitionen zur Verbesserung der Umweltwirkung z.B. Nachrüstung von Reifendruckregelanlagen (Bodendruck-, Schlupfreduktion) oder Pflanzenölrantrieb unterstützt.

Zu Frage 10:

Investitionsförderung:

Die Umrüstung von Traktoren und Stationärmotoren auf Pflanzenölmotoren sowie auch die Elektrifizierung von Bewässerungsanlagen wird im Rahmen des Programms LE 2020 unter der Vorhabensart 4.1.1 „Investitionen in die landwirtschaftliche Erzeugung“ gefördert.

Für die gesamte Investitionsförderung ist ein Mitteleinsatz (EU, Bund, Länder) von € 102,1 Mio. pro Jahr geplant.

Nach Genehmigung der dieser Fördermaßnahme zugrundeliegenden Sonderrichtlinien durch das BMF im Februar 2015 und der unmittelbar danach erfolgten Unterzeichnung der Richtlinien am 20.02.2015 durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft werden derzeit von den Bewilligenden Stellen der Länder die ersten Förderanträge bearbeitet. Wie sich die Inanspruchnahme dieser (freiwilligen) Umstellungsmaßnahme entwickeln wird, ist derzeit noch nicht absehbar.

Pflanzenölkraftstoffe aus der Landwirtschaft:

Laut Umweltbundesamt (Biokraftstoffe im Verkehrssektor 2014) liegt der Absatz an Pflanzenölkraftstoffen in der Landwirtschaft gem. Kraftstoff-VO bei 792 t. Neben dem Einsatz in der Landwirtschaft findet Pflanzenöl vorrangig im Straßengüterverkehr Verwendung. Über eingebrochene Förderanträge zur Umrüstung von Fahrzeugfritten (betriebliche Umweltförderung im Inland), die für Pflanzenöl tauglich gemacht wurden, kann auf eine Pflanzenölmenge von 17.050 t geschlossen werden (somit insgesamt 17.842 t Pflanzenöl für Treibstoffzwecke). Außerdem wurden 444.835 t Biodiesel und Hydrotreated Vegetable Oils (HVO) als Beimischung zu fossilem Diesel abgesetzt. Weiters wurden 62.694 t Biodiesel in purer Form bzw. als höherer Beimischungsanteil verkauft. 88.843 t Bioethanol wurden dem Benzin beigemengt (davon 40.924 t biogene Komponente zu ETBE). 711 t Biomethan wurden an den Verkehrssektor abgegeben.

Zu Frage 11:

Aufgrund der Verlängerung der geltenden Finanzausgleichsperiode bis Ende 2016 wurde Anfang 2014 mit den Ländern vereinbart, eine Neuverhandlung der Art. 15a-Vereinbarung über Maßnahmen im Gebäudebereich vorerst aufzuschieben. Die Thematik wird nun im Zuge der Diskussion für ein neues Maßnahmenpaket (Umsetzung 2015 und Folgejahre) wieder aufgegriffen. Von Seiten des BMLFUW besteht weiterhin Interesse daran, die bestehende Vereinbarung weiterzuentwickeln und sicherzustellen, dass im Bereich der Wohnbauförderung höhere Klimaschutzstandards zur Anwendung kommen als dies nach der Bauordnung erforderlich wäre. Mit Verweis auf den „Nationalen Plan“ in Umsetzung der Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie im Baurecht bestehen seitens der Länder diesbezüglich momentan nur geringe Ambitionen. Dies wird auch durch einen Beschluss der Wohnbaureferentenkonferenz vom Oktober 2014 zum Ausdruck gebracht.

Die Frage der Zweckbindung von Wohnbauförderungsmitteln ist zwischen den Ländern und dem Bundesminister für Finanzen (BMF) im Wege der Verhandlungen zum Finanzausgleich nach 2016 abzuklären.

Zu den Fragen 12 bis 14:

Diese Fragen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Länder. Grundsätzlich sind bei Förderungen zur thermischen Sanierung die Vorgaben der bestehenden Art. 15a-Vereinbarung zur Anwendung zu bringen. Die Berichte zur Umsetzung der Vereinbarung zeigen, dass in den vergangenen Jahren maßgebliche Erfolge in Bezug auf CO2-Einsparungen durch thermisch-energetische Sanierungsmaßnahmen in der Wohnbauförderung erzielt werden konnten. Die zusammenfassenden Berichte sind im Internet veröffentlicht:

http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/Wohnbau.html

Über die konkreten Förderungsschwerpunkte der Länder zur Gebäudesanierung bzw. zur Neubauförderungen – auch in Bezug auf Aktivitäten zur „Siedlungsverdichtung“ – geben u.a. die Internetseiten der Landesregierungen Auskunft. Einzelne Länder (z.B. Salzburg, Niederösterreich, Wien) haben bereits konkrete Maßnahmen in Bezug auf Förderanreize für Nachverdichtungen in Siedlungszentren gesetzt.

Zu Frage 15:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Justiz.

Zu Frage 16:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich der Länder und des Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW).

Zu Frage 17:

Zum Effekt der Maßnahmen im Bereich Energie und Industrie liegen für die im Rahmen der Umweltförderung im Inland geförderten Projekte Berechnungen über die CO₂-Einsparung vor. Es kann anhand der Berichte davon ausgegangen werden, dass durch zusätzliche Förderungsschwerpunkte (thermische Sanierung betrieblicher Gebäude; energieeffiziente Antriebe; Frequenzumrichter) pro Jahr rund 30.000 t CO₂-Äquivalent eingespart werden. Ein Gesamteffekt der Maßnahmen im Bereich Energie und Industrie kann mangels verfügbarer Daten nicht angegeben werden.

Zu Frage 18:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich des BMWFW.

Zu Frage 19:

Der durchschnittliche jährliche Mitteleinsatz für genehmigte **klimaaktiv** mobil Förderungen für alternative Antriebe und Elektromobilität, Projekte zur Förderung des Radverkehrs und klimaschonendes Mobilitätsmanagement, lag in der Periode Mai 2007 bis Dezember 2012 bei ca. € 11,2 Mio. pro Jahr. In den Jahren 2013/2014 lag dieser im Schnitt bei € 13,6 Mio. jährlich, was einem verstärkten Mitteleinsatz von € 2,4 Mio. pro Jahr für klimafreundliche Mobilitätslösungen bzw. einer verstärkten Fortführung des Programms entspricht.

Zu Fragen 20 und 21:

Diese Fragen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

Zu Frage 22:

Die CO₂-Zielwerte von 95 g/km im Jahr 2020 sind Vorgaben gemäß EU-Verordnung 443/2009/EG (Novelle 2014) an alle Pkw-Hersteller, welche Pkw in der EU zulassen und sind für die gesamte Flotte neuer Pkw in der EU im Durchschnitt zu erreichen. Die Zielwerte sind herstellerspezifisch, abhängig vom Fahrzeuggewicht und können in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU unterschiedliche Werte annehmen, d.h. über oder unter den Flottenzielwerten liegen. Diese Zielwerte sind – nach aktuellem Kenntnisstand – nicht allein durch Effizienzsteigerungen von konventionellen Verbrennungsmotoren (Diesel- und Ottomotoren) zu erreichen, sondern erfordern eine weitergehende Elektrifizierung des Antriebs bzw. dessen Hybridisierung durch alternative Antriebe, insbesondere Elektromotoren. Das BMLFUW setzte sich in den Verhandlungen in den zuständigen Gremien der EU sowohl für ambitionierte Zielwerte im Jahr 2020 als auch für darüber hinaus gehende Ziele in den folgenden Jahren ein und wird sich weiterhin dafür einsetzen.

Zur Unterstützung der Umsetzung der Verordnung in Österreich, insbesondere zur Forcierung der Elektromobilität, wurden die Förderprogramme im Rahmen von **klimaaktiv mobil** weitergeführt und um neue Fahrzeugkategorien für elektrischen Antrieb, wie Plug-in Hybridfahrzeuge und E-Fahrzeuge mit RangeExtender erweitert. Damit wurden Anreize zur Entwicklung und Markteinführung dieser Fahrzeuge im Hinblick auf die Zielerreichung im Jahr 2020 geschaffen. Das BMLFUW hat die seit Juli 2007 eingeführte Ökologisierung der NoVA – die Bonusregelung für Pkw mit alternativen, verbrauchsparenden und damit CO₂-armen Antrieben – unterstützt, insbesondere die Markteinführung von Hybrid-Pkw und andere alternative Antriebe. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass steuerliche Angelegenheiten wie die NoVA in den Zuständigkeitsbereich des BMF fallen.

Zu Frage 23:

Maßnahmen im Wirkungsbereich des BMLFUW zum „Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich“ betreffen die folgenden Bereiche:

Marktvorbereitung und intelligente Anreizsysteme:

- Die bestehenden Förderungsprogramme im Rahmen von **klimaaktiv mobil** wurden überprüft und durch zusätzliche Fahrzeugkategorien für elektrische Antriebe erweitert, wie Plug-in Hybridfahrzeuge und E-Fahrzeuge mit RangeExtender, sowie größere e-Fahrzeuge über 3,5 t, wie e-Nutzfahrzeuge und e-Busse; diese Maßnahmen wurden 2013 umgesetzt.

- Die Förderung der bestehenden Modellregionen betreffend Elektromobilität mit erneuerbaren Energien im Rahmen des Klima- und Energiefonds – VLOTTE/Vorarlberg bis e-mobility on demand/Wien und e-mobility Post bis eLog/Klagenfurt – wurde mit dem Schwerpunkt Vernetzung und Interoperabilität weitergeführt. Die Modellregionen liefern wertvolle Erfahrungen zur Alltagstauglichkeit der E-Mobilität in Verbindung mit neuen Mobilitätskonzepten und Integrierung von öffentlichem Verkehr und E-Mobilität; die Maßnahme besteht weiter und wurde im Rahmen des Klima- und Energiefonds auch 2013/14 fortgesetzt.
- Die Weiterentwicklung der separaten Förderung betrieblicher und kommunaler Ladestationen musste bis zum Vorliegen des Anforderungskatalogs an die Ladeinfrastruktur ausgesetzt werden. Mit Inkrafttreten der EU Richtlinie 94/2014 im Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sind die technischen Anforderungen für künftige Ladestationen EU-weit festgelegt, sodass die Förderung zur Errichtung von Ladestationen wieder im Rahmen von **klimaaktiv mobil** aufgenommen wird.

Bewusstseinsbildung und Information:

- Analysen von zielgruppenspezifischen Bedürfnissen zur Steigerung der Nutzerakzeptanz einer systemintegrierten Elektromobilität wurde 2013 umgesetzt und eine Studie des Umweltbundesamtes/IHS zu Nutzerpräferenzen bezüglich E-Mobilität veröffentlicht.
- Bewusstseinsbildungskampagnen zu Elektromobilität wurden gleichzeitig mit Maßnahmen zur Markteinführung von Elektromobilität im Rahmen des Förderprogramms von **klimaaktiv mobil** für die spezifischen Zielgruppen wie Betriebe, Gemeinden und Verbände der Freizeit- und Tourismusbranche auch 2013/2014 weitergeführt und umgesetzt. Dabei spielen Angebote für Testmöglichkeiten von unterschiedlichen Elektrofahrzeugen für Nutzer und Möglichkeiten der An- und Abreise mittels öffentlicher Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle.
- Informationsangebote zur Elektromobilität zu den am Markt angebotenen E-Fahrzeugen, z.B. durch Nutzung vorhandener Strukturen, wie der gemeinsam mit der Industriellenvereinigung und der Wirtschaftskammer Österreich betriebenen Internetplattform www.autoverbrauch.at wurden mit einer wesentlichen Erweiterung und dem Relaunch der Webseite 2013 ausgebaut und damit umgesetzt.

Umweltdaten und Monitoring zur Elektromobilität:

- Zu Quantifizierung und Monitoring der Umwelt- und Klimaeffekte von Elektromobilität werden die dazu erforderlichen Datengrundlagen – Fahrzeuge, Verkehrsmodi sowie Mobilitätsverhalten und Nutzerprofile – vom Umweltbundesamt als nationale Fachstelle im Auftrag des BMLFUW laufend erarbeitet; die Umsetzung der Maßnahme erfolgte auch 2013 und 2014.
- Für die neuen Elektrofahrzeugtechnologien werden entsprechende Lebenszyklusanalysen und Ökobilanzen vom Umweltbundesamt im Auftrag des BMLFUW erstellt. 2014 wurde dazu eine Studie veröffentlicht und damit die Maßnahme umgesetzt.
- Die Abschätzung der langfristigen Potenziale und Szenarien der Elektromobilität wurde im Rahmen einer Studie des Umweltbundesamtes, u.a. im Auftrag des BMLFUW, 2013 abgeschlossen und die Ergebnisse publiziert.
- Die Aufbereitung und Darstellung der positiven Umwelteffekte bei Nutzung neuer Elektromobilitätsangebote mit verschiedenen Verkehrsmodi von verschiedenen Nutzergruppen gehört zu den Grundlagenerhebungen des Umweltbundesamtes im Auftrag des BMLFUW und findet sich in den Darstellungen, Vorträgen und Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes und des BMLFUW zur Elektromobilität; die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt somit laufend.
- Grundlagen zur Umweltinformation für E-Fahrzeugnutzer, wie die Informationsbereitstellung und Kennzeichnung der positiven Umwelt- und Klimaeffekte vor und beim Fahrzeugankauf für die KonsumentInnen erfolgt im Rahmen der Internetplattform www.autoverbrauch.at und wird damit laufend umgesetzt.

Weiterbildung und Qualifizierung:

- Beschäftigte, die mit Handel, Verkauf, Betrieb und Wartung von E-Fahrzeugen befasst sind, wurden im Rahmen von Weiterbildungsprogrammen mit den Anforderungen der Elektromobilität vertraut gemacht; die Umsetzung fokussierte sich auf den Bereich E-Bikes, da hier infolge des E-Bikebooms großer Handlungsbedarf bestand. Diese Maßnahme wurde mit 2013 abgeschlossen.

- Im Rahmen der Zertifizierung von **klimaaktiv** mobil Fahrschulen werden Anschaffung und Betrieb von E-Fahrzeugen unterstützt und die Vorteile auch an den jährlichen Fahrschultagungen dargestellt, sodass diese in die Fahrschulangebote integriert und Hemmnisse beseitigt werden; die Maßnahme ist in laufender Umsetzung und Weiterentwicklung seit 2013.

Zu Frage 24:

Das BMLFUW hat in seinem Wirkungsbereich auf Basis der Kraftstoffverordnung 2012 die Ziele zur Substitution fossiler Kraftstoffe durch Biokraftstoffe festgesetzt und stellt somit den Beitrag von Biokraftstoffen zur Erreichung des 10% Ziels des Einsatzes erneuerbarer Energie im Verkehr 2020 sicher.

Die Erhebung der Wirksamkeit und Kosten einer stärkeren Einbindung von Biokraftstoffen im öffentlichen Verkehr und in der Verwaltung liegt im Wirkungsbereich der Länder. Das BMLFUW bietet dazu im Bedarfsfall Unterstützung hinsichtlich der Umrüstung von Fahrzeugen, wie z.B. Busse für den öffentlichen Verkehr, Förderungen im Rahmen von **klimaaktiv** mobil für alle alternativen Antriebe an.

Zu Frage 25:

Diese Maßnahme liegt im Hauptumsetzungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Länder. Das BMLFUW leistet im Sinne einer Vorbildwirkung Beiträge im Rahmen seines **klimaaktiv** mobil Programms. Dabei wird die Entwicklung und Umsetzung CO₂-reduzierender Mobilitätskonzepte von Betrieben (z.B. emissionssparende effiziente Transportlogistik, Systeme zur Fahrtenoptimierung, etc.) durch Beratung und – sofern förderfähig – durch finanzielle Unterstützung forciert.

Zu Frage 26:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

Zu Frage 27:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich des BMVIT.

Zu Frage 28:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich der Länder. Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) hat in Fragen der Raumordnung eine wesentliche koordinierende Rolle. Daraus – sowie aus der Mitwirkung von VertreterInnen des Bundes in Arbeitsgruppen – kann keine „Mitzuständigkeit des Bundes“ abgeleitet werden.

Zu Frage 29:

Die Bedeutung der im Zuständigkeitsbereich der Länder liegenden Raumplanung für den Klimaschutz ist evident. Aus diesem Grund hat das BMLFUW im Rahmen der Umsetzung des Österreichischen Raumentwicklungskonzeptes 2011 die Führung der Umsetzungspartnerschaft Energieraumplanung übernommen. Die zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisse sollen die Länder vorbildhaft motivieren, den Klimaschutz verstärkt in die Raumplanung zu integrieren.

Zu Frage 30:

Die Vermeidung oder Verringerung der Belastungen in Form von klimarelevanten Gasen ist eine der wesentlichsten Zielsetzungen seit Beginn des **klimaaktiv mobil** Förderprogramms des BMLFUW. Dabei ist die Reduktion der CO₂-Emissionen wesentliche Förderbedingung und stellt einen wichtigen Indikator für die Berechnung der Förderhöhe dar.

Zu Frage 31:

Das BMLFUW ist sich seiner Vorbildfunktion bewusst und führte bereits zwischen 1997 und 1999 das erste Mobilitätsmanagementprojekt eines Ministeriums (Titel: „*Betriebliche Mobilitätspartnerschaft*“) in Österreich durch. Seit 2005 setzt das BMLFUW kontinuierlich Mobilitätsmanagement-Maßnahmen um. Gemeinsam mit dem EMAS-Umweltteam wird intensiv an der Umsetzung gezielter Maßnahmen zur betrieblichen umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität der MitarbeiterInnen, sowohl am Arbeits- als auch am Dienstweg gearbeitet.

In den Jahren 1999, 2005 und 2012 wurde der Modal Split erhoben und analysiert. Die Ergebnisse sprechen für sich: Rund 80 % der MitarbeiterInnen der Zentralstelle des BMLFUW (5 Standorte) legen den Weg zur Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück (über 90 % im „Umweltverbund“). Der Anteil der regelmäßigen RadfahrerInnen hat sich seit 1999 mehr als verdoppelt. Der Anteil der MitarbeiterInnen, die den gesamten Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegen, liegt unter 5 %.

Das Jobticket ist eines von vielen Maßnahmen, die im Zuge des Mobilitätsmanagements diskutiert wurden und werden. Das BMLFUW beabsichtigt, in Verhandlungen mit der Personalvertretung einzutreten. Zur Diskussion steht die Forderung seitens der Personalvertretung auf Einführung eines Jobtickets (Jahreskarte eines öffentlichen Verkehrsmittels) für MitarbeiterInnen, deren Wegstrecke zwischen Wohnung und Arbeitsstätte nicht mehr als 20 km Entfernung beträgt. Das wäre auch jener Bedienstetenkreis, der keinen Anspruch auf ein Pendlerpauschale, einen Fahrtkostenzuschuss bzw. einen Pendler-Euro hat. Im Vorfeld wurden bereits umfangreiche Informationen dazu eingeholt und Gespräche geführt (z.B. mit VCÖ, VOR und den Wiener Linien).

Zu Fragen 32 und 33:

Diese Fragen fallen in den Zuständigkeitsbereich des BMVIT.

Zu Frage 34:

Das BMLFUW ist Projektpartner im Projekt „AlpInfoNet“, das im Rahmen des EU Programms der Territorialen Zusammenarbeit (ETZ) Alpine Space transnational im Alpenraum mit dem Ziel umgesetzt wird, touristische Informationen mit Verkehrsinformationen zu verknüpfen, um in den vorhandenen Fahrplanauskunftssystemen bestehende Informationslücken – insbesondere Angebote zur sogenannten "letzten Meile" – zu schließen. Österreich ist mit den Regionen Vorarlberg und Osttirol im Projekt vertreten.

AlpInfoNet informiert die Gäste umfassend und bequem über Möglichkeiten, umweltfreundlich sowohl von Haustür zu Hoteltür an- und abzureisen als auch in der Urlaubsdestination unterwegs zu sein. Die Gäste erhalten mit wenigen Klicks alle nötigen Informationen, wie sie lückenlos ohne eigenes Auto zur und in der Urlaubsdestination mobil sein können. Um diese Ziele zu erreichen, wird in Österreich im Rahmen von AlpInfoNet auch mit der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) bzw. den darauf basierenden Auskunftssystemen der Verkehrsverbünde zusammengearbeitet und diesen Mobilitätsdaten aus touristischen Datenplattformen (z.B. über Hotelshuttles, Wandertaxis etc.) übermittelt.

Zu Fragen 35 und 36:

Diese Fragen fallen in den Zuständigkeitsbereich des BMVIT und der Länder.

Zu Fragen 37 und 38:

Diese Fragen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

Zu Frage 39:

Diese Maßnahme liegt im Hauptumsetzungsbereich des BMVIT. Das BMLFUW leistet im Sinne einer Vorbildwirkung Beiträge im Rahmen seines **klimaaktiv mobil** Programms. Dabei wird die Entwicklung und Umsetzung CO₂-reduzierender Mobilitätskonzepte von Betrieben (z.B. emissionssparende effiziente Transportlogistik, Systeme zur Fahrtenoptimierung, etc.) durch Beratung und – sofern förderfähig – durch finanzielle Unterstützung forciert.

Zu Frage 40:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich des BMVIT.

Zu Frage 41:

Der österreichische Aktionsplan für nachhaltige Beschaffung gibt Mindestkriterien für die Beschaffung von schadstoffarmen Fahrzeugen in den unterschiedlichen Fahrzeugkategorien vor. Die Bundesbeschaffung GmbH (BBG) setzt diese Kriterien bei der Beschaffung von Fahrzeugen um und bietet ein entsprechendes Produktpotential, aus denen die Ministerien auswählen können. Derzeit sind die Kriterien in Überarbeitung.

Bezüglich der „betrieblichen Mobilitätspartnerschaft“ wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen. In Umsetzung dieser Maßnahme werden auch der Fuhrpark des Hauses sowie die Dienstreisen berücksichtigt.

Einer der Schwerpunkte wurde im Radbereich gesetzt, so dass den MitarbeiterInnen des BMLFUW bereits an jedem der 5 Standorte verschiedene hochwertige Diensträder (inkl. E-Räder, Scooter, Falträder für Dienstreisen, Rad-Anhänger etc.) zur Verfügung stehen.

Der KFZ-Fuhrpark des BMLFUW besteht großteils aus umweltfreundlichen Fahrzeugen. Davon ein E-Auto, drei Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Dieselmotoren, 2 Bio-Ethanol-PKW und zwei VW Busse. Mitbenutzt wird auch jenes Fahrzeug, das derzeit seitens der BBG allen Regierungsmitgliedern zur Verfügung gestellt wird.

Außerdem werden seit dem Jahr 2008 die CO₂-Emissionen sämtlicher Dienstreisen des BMLFUW (Zentralleitung) über Climate Austria kompensiert. Das BMLFUW nimmt hiermit eine Vorbildrolle ein und widmet diese freiwilligen Beiträge österreichischen Klimaschutzprojekten im Mobilitätsbereich.

Die Daten für das Jahr 2014 werden derzeit berechnet, für 2013 waren insgesamt 587,72 t CO₂-Äquivalent zu kompensieren.

Zu Frage 42:

Die Ausbildung in spritsparender Fahrweise konnte aufgrund der positiven Erfahrungen mit Spritspartrainings für Pkw/LNF, Lkw/Busse und Traktoren im Rahmen der Spritsparinitiative von **klimaaktiv** mobil des BMLFUW in die Führerscheinausbildung für Pkw und in der Berufskraftfahrerweiterbildung integriert werden und ist damit Teil der breiten Bewusstseinsbildung zu Ressourcenschonung, Klimaschutz im Verkehr und sicheres Fahren. Jährlich absolvieren rd. 90.000 JunglenkerInnen von Pkw in der zweiten Perfektionsfahrt zum Führerschein das Praxistraining in spritsparender Fahrweise; Berufskraftfahrer müssen alle fünf Jahre eine Weiterbildung auch in spritsparender Fahrweise absolvieren. Insgesamt wird dadurch jährlich eine Reduktion von 55.000 t CO₂ erzielt.

Darüber hinaus fällt die Umsetzung dieser Maßnahme auch in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

Der Bundesminister

 AMTSSIGNATUR	Unterzeichner	serialNumber=579515843327,CN=BMLFUW,O=BMLFUW / Lebensministerium,C=AT
	Datum/Zeit	2015-05-07T15:21:00+02:00
	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
	Serien-Nr.	541402
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: http://www.bmlfuw.gv.at/amtssignatur	