

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-12.500/0008-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 22. Mai 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 23. März 2015 unter der **Nr. 4346/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzungsstand Klimaschutzmaßnahmen nach dem Klimaschutzgesetz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Im Allgemeinen

Umfassende Maßnahmen im Klimaschutzbereich benötigen systemimmanent eine längere Zeit, um ihre Entwicklung entfalten zu können. Folglich sind auch Effekte auf die CO₂-Bilanz mitunter erst Jahre später grob zu quantifizieren.

Da sich lang-, mittel- und kurzfristige Entwicklungen vielfach überlagern, muss eine exakte Zuordnung zu einzelnen Detailmaßnahmen teilweise Schätzungen überlassen bleiben. Zudem muss auf methodologische Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Auftreten von externen Effekten hingewiesen werden. Beispielsweise können kurzfristig eintretende Preisänderungen bei Kraftstoffen und Energie mitunter signifikante Veränderungen der Nachfrage

bewirken, die dann mittel- und langfristige, durch nachhaltige Klimaschutzmaßnahmen positiv beeinflusste Tendenzen der Verbrauchsentwicklung überlagern und verfälschen können.

Dieser technische Umstand soll jedoch nicht dazu führen, die Wirkung langfristig wirksamer Maßnahmenbündel zu unterschätzen. Dabei können Einzelmaßnahmen, denen direkt kein CO₂-Einsparungswert zugerechnet werden kann, über komplexe Wirkungszusammenhänge wesentlich zur Effizienzverbesserung des Systems Verkehr und somit indirekt zu maßgeblichen CO₂-Einsparungen beitragen. Z.B. ist die Schaffung einer Verkehrsanschluss Österreich die Voraussetzung zu einer optimierten verkehrsträgerübergreifenden Abstimmung und somit ein wichtiger Mosaikstein zur weiteren Attraktivierung des klimafreundlichen Öffentlichen Verkehrs.

Zu den Fragen 1, 2, 3, 6, 8, 11, 13 und 20:

- *Zu V.1 „klima:aktiv mobil“: Welche Verstärkung des Mitteleinsatzes pro Jahr, der CO₂-Reduktion je eingesetzter Geldeinheit oder sonstiger Kennziffern kam 2013/14 konkret im Sinne der vereinbarten bzw. angekündigten „verstärkten“ Fortführung im Vergleich zu den Jahren bis 2012 zum Tragen?*
- *Zu V.2 „Mobilitätsmanagement“: Welche konkrete CO₂-Reduktion wurde mit den 2013 und 2014 gesetzten Maßnahmen pro Jahr erreicht?*
- *Zu V.3: Welche konkreten Umsetzungsmaßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften aus 2013/14 sind Ihnen bekannt?*
- *Zu V.6 „nachhaltige Kraftstoffsubstitution“: Welche konkreten Ergebnisse hinsichtlich a) Erhebung der Wirksamkeit von sog. „Biokraftstoffen“, b) Kosten einer stärkeren Einbindung von sog. „Biokraftstoffen“ im Öffentlichen Verkehr, c) Kosten einer stärkeren Einbindung von sog. „Biokraftstoffen“ in der Verwaltung liegen vor, die Ende 2012 noch nicht vorgelegen sind?*
- *Zu V.8: Welche konkreten Umsetzungsaktivitäten zur Maßnahme V.8 des Maßnahmenpakets zum Klimaschutzgesetz sind Ihnen bekannt, und welche konkrete CO₂-Reduktion wurde damit 2013/14 im Vergleich zu davor konkret erzielt?*
- *Zu V.11 „Klimagerechte Raumplanung“: Welche Möglichkeiten sehen Sie hier, seitens des Bundes die „eingeleitete Umsetzung“ der entsprechenden Maßnahmen zu forcieren und zu unterstützen?*
- *Zu V.13 „Jobticket“: Ist das Jobticket in Ihrem Haus und seinen nachgeordneten Dienststellen umgesetzt? Falls es nicht oder nicht in allen erwähnten Stellen umgesetzt ist – warum nicht? Falls die Nichtumsetzung in der konkreten Ausgestaltung des Jobtickets begründet ist – welche Initiativen haben Sie gesetzt, um eine praktikablere Ausgestaltung zu erreichen?*
- *Zu V.20: Welche Maßnahmen wurden konkret 2013/14 begonnen, um zu einer „Roadmap“ zur Abstimmung der Betriebs-, Öffnungs- und Schulzeiten mit dem ÖV zu gelangen?*

Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, welche nicht in meiner Umsetzungsverantwortung liegen.

Zu Frage 4:

- *Zu V.4: Welche konkreten Maßnahmen wurden 2013/14 zur Erreichung des 95g Ziels bis 2020 gesetzt? Wie wird durch diese 2013/14 gesetzten Maßnahmen und laut Fortschrittsbericht damit abgeschlossenen Maßnahmen konkret sichergestellt, dass das 95g Ziel bis 2020 erreicht und eingehalten wird? Wie erklären Sie, dass im Rahmen der „fiskalischen Anreize“ auch offen kontraproduktive Schritte gesetzt wurden, die nicht „alternative und effiziente Fahrzeuge“ forciert, sondern zB benzinfressende PKW US-amerikanischer Herkunft verbilligt haben, wie im Rahmen der 2014 in Kraft getretenen NoVA-Änderung erfolgt? Was haben Sie konkret unternommen, um diese für die Umsetzung des Klimaschutzgesetzes kontraproduktiven Maßnahmen zu unterbinden?*

2012 wurde das neue FTI-Programm „Mobilität der Zukunft“ eingerichtet, welches einen Schwerpunkt auf neue Fahrzeugtechnologien setzt. Im Rahmen dieses Schwerpunktes wird die Forschung an alternativen Antriebstechnologien wie Batterie- und Brennstofftechnologien sowie an alternativen Treibstoffen wie biogene Treibstoffe und Wasserstoff forciert. In den Jahren 2013/2014 wurden rd. 14 Mio. Euro dafür investiert, wobei seit 2014 im Rahmen des FTI-Programms „Mobilität der Zukunft“ die Forschungen auf Brennstoffzelle und Wasserstoff für die nächsten Jahre fokussiert wurden, um den mittel- bis langfristigen Technologieübergang zu unterstützen.

Da Fahrzeuge mit konventionellem Antriebsstrang kurz- und mittelfristig den Markt weiterhin dominieren werden, ist die Entwicklung von optimierten konventionellen Fahrzeugantrieben erforderlich, um bereits kurzfristig die CO₂ - und Schadstoff-Emissionen deutlich zu senken. Dabei werden energieeffiziente Antriebstechnologien, ihre optimierte Integration in das Gesamtfahrzeug sowie die Reduktion des Fahrzeuggewichts eine zentrale Rolle spielen, um die ambitionierten Ziele im Weißbuch Verkehr der Europäischen Union aus dem Jahr 2011 erreichen zu können. Diese Aktivitäten wurden bereits im Klima- und Energiefonds in den letzten Jahren gefördert. Mit 2015 wird hier erstmals ein spezifischer Schwerpunkt im Themenfeld Mobilitäts- und Verkehrstechnologien für optimierte Energieeffizienz und Klimaschutz gesetzt.

Zu Frage 5:

- *Zu V.5 „Umsetzungsplan für Elektromobilität in und aus Österreich“: Welche Umsetzungsmaßnahmen im Bereich der einzelnen angeführten Schwerpunkte haben Sie bzw. Ihr Ressort 2013/14 konkret a) begonnen, b) abgeschlossen? Welche konkrete CO₂-Reduktion wurde damit 2013/14 im Vergleich zu davor konkret erzielt?*

In dem im Jahr 2012 vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW) verabschiedeten Umsetzungsplan fallen 23 Maßnahmen in den Aufgabenbereich des bmvit. Davon sind mit Stand April 2015 alle Maßnahmen begonnen und 19 zum großen Teil erfüllt, obwohl sich selbstverständlich neue Aspekte ergeben haben, an denen mein Ressort intensiv weiterarbeitet. Darüber hinaus betrifft ein Teil der Maßnahmen laufende Tätigkeiten des bmvit, bspw. im Bereich Forschung & Entwicklung. Schon jetzt verweisen wir auf eine umfassende Aktualisierung des Umsetzungsstands, der im Juni 2015 auf unserer Website (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/index.html>) veröffentlicht wird. Insbesondere die neue EU-Richtlinie 2014/94/EU verpflichtet bmvit, BMWFW und BMLFUW bis November 2016 einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe zu entwickeln, so dass auch trotz vieler abgeschlossener Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Einführung der Elektromobilität in Österreich – welche einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzvorgaben leistet – weitergearbeitet wird.

Bei den einzelnen angeführten Schwerpunkten ist das bmvit wie folgt tätig:

Schwerpunkt Elektromobilität im Gesamtverkehrssystem:

Die Maßnahmen 1 und 2 im Maßnahmenbündel Integration von Elektromobilitätsangeboten in das Verkehrssystem wurden im Rahmen der vom Programm „Leuchttürme der Elektromobilität“ geförderten Projekte eMorail – Integrated eMobility Service for Public Transport (<http://www.emorail.at>) sowie Smile – Smart Mobility Info and Ticketing System Leading the Way for Effective E-Mobility Services“ (<http://smile-einfachmobil.at>), in welchen technische und organisatorische Grundlagen für interoperable, österreichweite Ticketing- und Bezahlssysteme entwickelt und erprobt werden, behandelt. Auf dieser Grundlage wird derzeit an der weiteren Umsetzung gearbeitet.

Die Arbeit an den Maßnahmen 3 und 4 zur Errichtung von Ladestellen fand einerseits auf Grundlage bisher erstellter Studien (z.B. Energie Österreich, Mai 2012, „SOL Studie für die Organisation der zukünftigen Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in Österreich. Notwendige Anzahl und wirtschaftliche Standorte“) und ebenfalls im Rahmen der Leuchtturmprojekte (bspw. Crossing Borders, <http://www.crossingborders.cc/projekt>) statt. Andererseits setzt das bmvit federführend die EU-Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe um. Bis November 2016 wird ein nationaler Strategierahmen für die Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe sowie entsprechender Infrastrukturen entwickelt. Da im Rahmen etlicher Forschungsprojekte, Modellregionen bzw. TEN-T Projekte intensiv am Ausbau der Ladeinfrastruktur gearbeitet wird, sollen hier bestehende regionale und lokale Planungen gut einbezogen werden. Das geschieht derzeit einerseits über eine Online-Konsultation der bmvit-Tochter AustriaTech gemeinsam mit dem Österreichischen Städtebund (<http://www.smart-mobility.at/energieeffizienter-verkehr-2015>) und andererseits über einen intensiven Stakeholder-Austausch.

Die Maßnahmen 1 und 2 im Maßnahmenbündel Fahrzeugabstellanlagen wurden durch mehrere vom bmvit in Auftrag gegebener Teilstudien zu den Themenkreisen Abstellanlagen, Elektromobilität im Wohnbau und in der Verkehrsplanung sowie Empfehlungen für Garagen und Abstellanlagen für einspurige Fahrzeuge behandelt und im von der bmvit-Tochter AustriaTech im Juli 2013 veröffentlichten Handbuchs für Gemeinden „E-Mobility für Kommunen – Elektromobilität als Chance für kommunale Entwicklung“ zusammengefasst (http://www.austriatech.at/news/aktuelles/_gemeindehandbuch-e-mobilitaet-erschiene). Das Handbuch behandelt ebenfalls Maßnahme 2 des Maßnahmenbündels Legislative und organisatorische Rahmenbedingungen. Hierfür erscheint zusätzlich noch über die nächsten Wochen ein Informationsblatt des bmvit.

Die Maßnahme 1 im Bereich Legislative und organisatorische Rahmenbedingungen wurde mit der Überprüfung entsprechender Bundesmaterien abgeschlossen. Vorschläge für eine Adaptierung der StVO wurden erarbeitet. Darüber hinaus findet im Zuge der Umsetzung von RL 2014/94/EU ein intensiver Austausch mit den Bundesländern zu ggf. weiteren notwendigen rechtlichen Anpassungen statt.

Maßnahmen 1 und 2 im Bereich Forcierung nutzergerechter, sauberer E-Fahrzeuge für Güter- und Personenverkehr wurden und werden auf mehreren Ebenen behandelt. Ein neues umsetzungsorientiertes Programm des bmvit (E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität) forciert die Einführung von E-Carsharing und/oder E-Taxidiensten. Nach Machbarkeitsstudien 2014 starten 2015 voraussichtlich ein bis zwei Projekte in die Umsetzung. In Leuchtturmprojekten wie VECEPT bzw. EMILIA wird an Fahrzeugentwicklung bzw. dem Einsatz von Elektromobilität in der Logistik gearbeitet. Auch im Rahmen des bmvit-Programms Electromobility+ haben Projekte wie bspw. SELECT oder DEFINE am Einsatz bzw. an Anreizen für den Einsatz von emissionsarmen voll- und teilelektrifizierten Fahrzeugen gearbeitet. Um insbesondere im Bereich Dienstwagen steuerliche Vorteile durch den Einsatz sauberer Fahrzeuge zu erzielen, wurden seitens bmvit Vorschläge für die Steuerreform eingebracht, die in Form der neuen privaten Sachbezugsregelung für Dienstwagen auch Eingang gefunden haben. Eine Analyse international eingesetzter Anreize und eine Prüfung für die Anwendbarkeit in Österreich erfolgte durch die AustriaTech. Die Arbeiten in diesem Bereich erfordern fortlaufenden Einsatz und werden daher weiter intensiv vom bmvit verfolgt.

Schwerpunkt Energiesystem und Ladeinfrastruktur:

Keine Maßnahme des bmvit, obwohl insbesondere im Bereich Anforderungskatalog für die Ladeinfrastruktur und im Rahmen der Umsetzung RL 2014/94/EU intensiv mit dem BMWFW zusammen gearbeitet wird.

Schwerpunkt Marktvorbereitung und Anreizsysteme:

Maßnahme 1 im Maßnahmenbündel Implementierung eines intelligenten Anreizsystems wurde im Februar 2013 abgeschlossen. Eine entsprechende Definition wurde bereits in die Förderprogramme des bmvit und BMLFUW eingearbeitet.

An Maßnahme 1 im Bereich Verknüpfung von Umsetzungsprojekten für Österreich wird weiter intensiv gearbeitet. Das Programm Leuchttürme der Elektromobilität erschien 2014 erstmals mit einem Mehrjahres-Horizont und setzt auf Verknüpfung mit bestehenden Projekten im In- und Ausland. Zusätzlich wurde mit dem Programm E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität ein auf gesamtverkehrliche Elektromobilitätsangebote in Ballungsräumen abzielender Schwerpunkt eingeführt.

Schwerpunkt Umwelteffekte und Monitoring:

An Maßnahme 1 im Bereich Umweltdaten und Monitoring zur Elektromobilität wurde u.a. im Rahmen der Leuchtturmprojekte empورا (<http://www.empora.eu/das-projekt>) und emorail (**Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig.**) gearbeitet. 2013 wurde bei einer Mobilitätserhebung in Vorarlberg erstmals Elektromobilität mit angefragt.

Schwerpunkt Technologie- und Wirtschaftsstandort:

Im Rahmen der Forschungsförderung arbeitet das bmvit intensiv an den Maßnahmen 1 und 6 im Maßnahmenbündel Instrumente für Forschung, Entwicklung und Umsetzung von Innovationen aus Österreich. Im Forschungsförderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ werden jährlich relevante Themen in den Schwerpunkten Fahrzeugtechnologien, Personenmobilität und Gütermobilität ausgeschrieben. Darüber hinaus wurde das Programm „Leuchttürme der Elektromobilität“ weiter entwickelt und mit dem Programme „E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität“ im Jahr 2013 eine neue Maßnahme gesetzt. Auch im Energieforschungsprogramm des bmvit werden alternative Antriebe gefördert.

Schwerpunkt Internationalisierung:

Im Maßnahmenbündel Standardisierung im Bereich Fahrzeuge vertritt das bmvit seit Jahren mit ausgewiesenen Vertretern in mehreren internationalen Gremien österreichische Interessen (Maßnahmen 1 und 2). Für den Bereich Elektromobilität relevante Schwerpunkte der Jahre 2013/14 waren einerseits die im April 2014 novellierte Verordnung Nr. 540/2014 „Geräuschpegel für Fahrzeuge“ und das darin geregelte Akustische Warnsignal (AVAS). Für die CO₂-Reduktion von besonderem Interesse ist die immer noch laufende Überarbeitung und Harmonisierung des derzeitigen Prüfzyklus NEFZ in Richtung der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure.

Im Maßnahmenbündel Strategien, Roadmaps sowie internationale F&E und Demonstrationskooperation ist das bmvit in den Maßnahmen 2 und 3 ebenfalls durchgehend aktiv. So arbeitet das bmvit im Rahmen der Public-Private-Partnership A3PS derzeit an der Aktualisierung der Roadmap „Eco-Mobility aus Österreich“. Im Bereich der ERA-NET-Ausschreibungen fokussierte der ERA-NET Transport III Flagship Call 2013 auf das Thema

zukünftige Fahrzeugtechnologien. Auch ein ERA-NET Co-Fund im Bereich Elektromobilität ist wieder in Planung.

Schwerpunkt Ausbildung und Qualifizierung:

Im Bereich Ausbildung arbeitet das bmvit bereits seit mehreren Jahren kontinuierlich an der Etablierung von Forschungspraktika (Maßnahme 4). Jährlich werden etwa 300 Forschungspraktika im Bereich „Mobilität der Zukunft“ für Studierende ausgeschrieben. Hinzu kommt auch die jährliche Unterstützung von Schülerpraktika. Um insbesondere auch Start-Ups zu fördern, wird bspw. im Bereich der Leuchttürme der Elektromobilität ein besonderer Schwerpunkt auf Start-Up Förderung im Rahmen eines Wettbewerbs gelegt.

Im Maßnahmenbündel Verkehrs- und Mobilitätsausbildung arbeitet das bmvit jeweils intensiv an allen Maßnahmen. So wurden 2014 Unterrichtsmaterialien „intelligent unterwegs“ beauftragt, mit denen SchülerInnen ein bewusster Umgang mit Mobilität, den Folgen für Mensch und Umwelt und Mobilitätskonzepte von morgen aufgezeigt werden. Die Materialien zur Elektromobilität werden in die Aus- und Weiterbildung von LehrerInnen einbezogen und stehen zu Schulbeginn 2015 zum Download auf der bmvit-Homepage zur Verfügung (Maßnahme 1). Ein Vorschlag für Führerscheinprüfungsfragen zu den Themen „Elektromobilität“ und „Intelligente Verkehrssysteme“ wurde erarbeitet und liegt dem Fachverband der Fahrschulen vor, der diese voraussichtlich in die Novellierung 2016 aufnimmt (Maßnahme 2). Zur Bewusstseinsbildung hinsichtlich Verkehrssicherheit hat der Verkehrssicherheitsfonds des bmvit mit dem Call „Sicher-Elektromobil“ eine eigene Forschungsförderungslinie ins Leben gerufen, in der die Wirkungen von Elektromobilität auf die Verkehrssicherheit erforscht werden. Um darüber hinaus insbesondere seheingeschränkten Personen Sorgen bezüglich der verringerten Lärmemissionen von Elektrofahrzeugen zu nehmen, fand anlässlich der im April 2014 novellierten Verordnung Nr. 540/2014 „Geräuschpegel für Fahrzeuge“ und des darin geregelten Akustischen Warningsignals (AVAS) ein intensiver Austausch mit Blindenverbänden und der Automobilwirtschaft mit dem Ziel der Erarbeitung bewusstseinsbildender Maßnahmen statt. Zur erhöhten Verkehrssicherheit von Blinden und Menschen mit Sehbehinderungen wird ab Sommer 2015 beim Kauf eines Elektrofahrzeugs ein „Bewusstseinspaket“ an die KäuferInnen von Elektrofahrzeugen übergeben, das auf die verringerten Lärmemissionen aufmerksam machen wird (Maßnahme 3).

Zu den Fragen 7, 12, 23 und 25:

- *Zu V.7: Welche a) Erhöhung der Effizienz durch Telematik und b) Verlagerung auf energieeffiziente Fahrzeuge durch Telematik wurde 2013/14 im Vergleich zu davor konkret erzielt? Bitte um zahlenmäßige Angabe.*
- *Zu V.12 „Förderrichtlinien“: Welche konkrete CO2-Minderung hat die „Anpassung und Orientierung des verkehrsrelevanten Förderwesens von Bund und Ländern (unter Einbindung von Gemeinden) an den Erfordernissen des Klimaschutzes“ 2013/14 erbracht?*
- *Zu V.23 „nachhaltiges Beschaffungswesen im Verkehr“: Welche konkreten Maßnahmen bei Fuhrpark und Dienstreisemanagement wurden begonnen bzw. teilweise umgesetzt, und welche CO2-Minderung wurde damit 2013/14 konkret erreicht?*
- *In welcher Weise planen Sie die bei den Maßnahmen V1 bis V24 eingetretenen Umsetzungsdefizite aus 2013/14 in den Jahren 2015ff konkret aufzuholen?*

Ich verweise auf meine einleitenden Ausführungen.

Zu den Fragen 9, 14 und 21:

- *Zu V.9 „Gesamtverkehrsplan“: Welche konkreten „klimagerechten Verkehrskonzepte im Rahmen des neuen Gesamtverkehrsplans“ wurden seit (lt. Bericht vom Mai 2014) Umsetzungsbeginn 2013 erstellt, und was war Ihr Beitrag dazu? Welche konkrete CO2-Reduktion wurde damit 2013/14 im Vergleich zu davor konkret erzielt?*
- *Zu V.14 „Schieneninfrastruktur“: Der Bericht vom Mai 2014 zum Maßnahmenprogramm zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms verweist auf den ÖBB-Rahmenplan, der jedoch einen Großteil der Investitionen in wenige Großprojekte lenkt, die bestenfalls lange nach 2020 verkehrswirksam werden und daher nichts zur CO2-Reduktion bis 2020 beitragen – im Gegenteil binden diese Projekte im großen Stil Investitionsmittel, die für rascher CO2-mindernd wirksame Projekte kleinerer und mittlerer Größenordnung nötig wären, die deshalb nicht oder weit später als verkehrlich (und klimapolitisch) sinnvoll realisiert werden, vom Marchegger Ast, in dessen Korridor dafür die Schnellstraße S8 realisiert werden soll, bis zum viergleisigen Ausbau der Südbahn bis Mödling zwecks dringend nötiger S-Bahn-Intervallverdichtung. Welche Initiativen haben Sie zur Änderung der Investitionsschwerpunkte im ÖBB-Rahmenplan in Richtung bis 2020 CO2-mindernd wirksamer Projekte konkret gesetzt? Falls Sie keine Initiativen gesetzt haben, warum nicht?*
- *Zu V.21: Was war im Hinblick auf Verbesserungen im Güterverkehr Ihr konkreter Beitrag 2013/14 zu a) Umsetzung NAP-Donauschiffahrt, b) Förderung/Stärkung von Logistik im Güterverkehr, c) Verkehrsmanagement Güterverkehr, d) Forcierung von Güterverteilzentren?*

Welche CO2-Minderung wurde 2013/14 im Hinblick auf Verbesserungen im Güterverkehr durch a) Umsetzung NAP-Donauschiffahrt, b) Förderung/Stärkung von Logistik im Güterverkehr, c) Verkehrsmanagement Güterverkehr, d) Forcierung von Güterverteilzentren konkret erreicht?

Zum Thema E-Mobilität darf ich auf die Beantwortung der Frage 5 verweisen.

Ein wichtiges im Gesamtverkehrsplan festgehaltenes Ziel ist Verlagerung von Güter- und Personenverkehren auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene. Die Basis hierfür ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Mit den jährlich zu erweiternden 6-jährigen Rahmenplänen hat das bmvit ein transparentes System zur Planung und Sicherstellung der notwendigen Instandhaltungs- und Neuinvestitionen implementiert. In den kommenden Jahren werden im Durchschnitt pro Jahr etwas mehr als 2 Mrd. Euro investiert, beispielsweise in den effizienten, auf einen Integrierten Taktfahrplan ausgerichteten Ausbau der Hauptachsen, in die Erneuerung der Bahnhofsinfrastruktur, in die Errichtung von Park & Ride Anlagen oder in den (Aus)Bau von Güterterminals. Der ÖBB-Rahmenplan beinhaltet auch Reinvestitions- und Instandhaltungsmaßnahmen von jährlich rund 500 Mio. Euro, die ein wichtiger Faktor im Hinblick auf die Qualität des Bestandsnetzes sind und somit auch indirekt einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung von Klimazielen im Verkehrsbereich leisten.

Bei der Preisgestaltung der Infrastrukturbenutzungsgebühren beabsichtigt das bmvit den vollen Spielraum im EU-rechtlichen Kontext zu nutzen, um in Hinblick auf die negativen externen Effekte des Straßen(güter)verkehrs Kostenwahrheit sowie einen fairen Rahmen für den Verkehrsträger Schiene sicherzustellen.

Zudem setzt das bmvit laufend Schritte zur Attraktivierung des klimafreundlichen Öffentlichen Verkehrs. Dazu zählen die bereits oben erwähnten Investitionen in moderne, barrierefreie Bahnhöfe und die Bestellung eines umfassenden Grundangebots im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr. Insbesondere durch den Abschluss von leistungsbezogenen, mit Qualitätskriterien versehenen Verträgen mit den Schienenpersonenverkehrsdienstleistern werden z.B. Sauberkeit und Pünktlichkeit (höchster Wert innerhalb der EU) gefördert und ein hoher Grad an Kundenzufriedenheit realisiert.

Große Fortschritte wurden auch im Bereich der Verkehrsauskunft Österreich erzielt, welche Mitte 2015 in den Vollbetrieb übergeführt wird. Damit wird eine gemeinsame, intermodale Auskunft für ganz Österreich in einheitlicher hoher Qualität geschaffen, die das gesamte Verkehrsgeschehen abdeckt (Radfahren, zu Fuß gehen, öffentlicher Verkehr, Auto, Park&Ride) und durch das

Aufzeigen von Alternativen die Möglichkeiten zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel attraktiv und bewusst macht.

Dass die Verlagerungspolitik wirkt, zeigen EU-weite Top-Platzierungen beim Modal Split sowohl im Schienenpersonenverkehr (11 Prozent) als auch – trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – im Schienengüterverkehr (konstant über 30 Prozent).

Ende 2012 wurde, ausgehend vom Gesamtverkehrsplan, eine gemeinsame Plattform für alle Interessengruppen mit Vertretern von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und der Sozialpartner im Bereich Güterverkehr und Logistik gebildet und ein Arbeitsgruppenprozess gestartet, um den Gesamtverkehrsplan in diesem Bereich zu konkretisieren.

Bei der Erarbeitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen wurde insbesondere auf das Ziel der Schaffung von wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigen Güterverkehren und Logistikdienstleistungen Bedacht genommen, wobei die Stärkung bzw. Förderung von Logistik im Güterverkehr, optimiertes Verkehrsmanagement sowie Anreizsetzung zu ökologischem Handeln wesentliche Schwerpunkte bildeten. Details zu finden unter: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/logistik/index.html>.

Auch die Wasserstraße Donau stellt einen wichtigen Bestandteil des österreichischen Verkehrssystems dar und ihre verstärkte Nutzung unterstützt die Ziele des Gesamtverkehrsplans Österreich. Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt hat sich in diesem Bereich als das zentrale Umsetzungsinstrument der österreichischen Verkehrspolitik für die Binnenschifffahrt bewährt.

An jenen Aufgabenblöcken, welche im Fortschrittsbericht zum nationalen Aktionsplan als „in Arbeit“ gekennzeichnet sind, wird laufend gearbeitet (http://www.via-donau.org/uploads/brochures_downloads/NAP_Fortschrittsbericht_2012.pdf).

Es handelt sich dabei um folgende Aufgaben, welche dauernden Einsatz zur Zielerreichung erfordern:

- 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.

Diese Aufgaben sind vom Verkehrsressort auch 2013 und 2014 wahrgenommen worden und werden inhaltlich auch im zukünftigen Strategiepapier, dem „Aktionsprogramm Donau des bmvit bis 2022“, abgebildet werden.

Zu Frage 10:

- *Zu V.10 „Erstellung klimagerechter Verkehrskonzepte“: Welche „Regeln zur Bewertung von Verkehrskonzepten auf deren CO₂-Auswirkungen“ wurden 2013/14 – lt Bericht vom Mai 2014 in Mitzuständigkeit des Bundes – konkret „festgeschrieben“? Welche konkrete CO₂-Reduktion wurde damit 2013/14 im Vergleich zu davor konkret erzielt?*

Der Originaltext in der gegenständlichen Aufgabenliste lautet: „Erstellung klimagerechter Verkehrskonzepte: Festschreiben von Regeln zur Bewertung von Verkehrskonzepten auf deren CO₂-Auswirkungen sowohl auf Landes- als auch auf Gemeindeebene.“ Das bedeutet einerseits, dass sowohl Zuständigkeit als auch Umsetzung der Maßnahme in den Landes- und

Gemeindebereich fällt, sowie andererseits die Festschreibung von Regeln zur Bewertung der CO₂-Auswirkung im Aufgabenbereich des BMLFUW angesiedelt ist.

Zu den Fragen 15 bis 18:

- *Zu V.15 „Ausbau und Sicherung der Nahverkehrsfinanzierung (ÖPNRV-G)“: Welche Schritte wurden konkret a) zur „Fortschreibung der ÖV-Optimierung“, b) zur „Verbesserung des (ÖV-)Angebotes“, c) im Sinne von „Planungen und Bewertung zu einer klimafreundlichen Tarifreform“ gesetzt bzw. sind Ihnen bekannt? d) Welcher „Ausbau der Nahverkehrsfinanzierung“ ist 2013/14 konkret erfolgt?*
- *Zu V.16: a) Welche „maximale Verbesserungen im Intermodalen öffentlichen Personenverkehr“ wurden 2013/14 konkret ganz oder teilweise umgesetzt, und welche CO₂-Minderung wurde damit konkret erreicht? b) Welche „Attraktivierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte“ samt „Festlegen regionaler Prioritätenreihungen in Hinblick auch auf CO₂-Reduktion“ wurde 2013/14 konkret ganz oder teilweise umgesetzt, und welche CO₂-Minderung wurde damit konkret erreicht? c) Welches „verkehrsträgerübergreifendes Reiseinformationssystem“ wurde 2013/14 konkret ganz oder teilweise umgesetzt, und welche CO₂-Minderung wurde damit konkret erreicht?*
- *Zu V.17: Ist mit der Aussage „Umsetzung begonnen“ zur Maßnahme „Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Verkehrsverbänden beim Aufbau eines bundesweiten Taktfahrplans“ gemeint, dass a) die Zusammenarbeit begonnen hat oder b) der Aufbau begonnen hat oder c) die CO₂-Minderung durch diese Maßnahme begonnen hat? Welche CO₂-Minderung wurde im Rahmen der Umsetzung dieser Maßnahme 2013/14 konkret erreicht?*
- *Zu V.18 „Nahverkehrsdienstleistungsverträge“: Welche konkreten Konzepte (wohl CO₂-mindernden Inhalts) in Kooperation von Bund und Ländern betreffend Nahverkehrsdienstleistungsverträge wurden konkret 2013/14 a) begonnen und b) teilweise umgesetzt und c) welche CO₂-Minderung wurde damit 2013/14 konkret erreicht?*

Gemäß § 7 ÖPNRV-G ist der Bund zur Finanzierung eines Grundangebots im Öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr zuständig. Gemäß § 11 ÖPNRV-G fällt die Bereitstellung eines darüber hinausgehenden Angebots in den Zuständigkeitsbereich der Länder und Gemeinden. Um hier über die jeweiligen Zuständigkeiten hinweg zu einem optimierten Finanzierungseinsatz zu kommen, wurde auf Anregung des bmvit im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die das Angebot im ÖV im Hinblick auf den tatsächlich gegebenen Bedarf und dem bestehenden Potential untersucht, den zur Erfüllung jeweils optimalen Verkehrsträger feststellt und allfällige notwendige

Angebotsausweitungen definiert.

Bedienstandards im regionalen Busverkehr wurden bereits untersucht, derzeit werden die regionalen und überregionalen Bedienstandards im Schienenpersonenverkehr bewertet. Die über die Optimierung hinausgehenden, zur Realisierung der notwendigen Maßnahmen zusätzlichen erforderlichen Finanzierungsmittel der einzelnen Aufgabenträger sind danach im Rahmen der Budgeterstellung bzw. der Festlegung des Finanzausgleiches zu verhandeln.

Die Festlegung der Nahverkehrstarife im Rahmen der Verkehrsverbünde obliegt ebenfalls den regionalen Gebietskörperschaften. Um den Zugang zum ÖV hier zu erleichtern, wurde im Rahmen einer Arbeitsgruppe innerhalb der Interessengemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbünde (IGV) unter Mitwirkung des bmvit soweit dies unter regional unterschiedlichen Interessen möglich war eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen durchgeführt. Für die gesamte Ost-Region (die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland) ist ein neues gemeinsames Tarifsystem in Umsetzung. Die Einführung soll 2016 erfolgen.

Unter Federführung des bmvit wurde ein intermodales Verkehrsinformationssystem, welches Mitte 2015 in den Vollbetrieb überführt wird, eingerichtet. (Siehe auch Beantwortung von Frage 9).

Die Bahnhöfe im Schienennetz werden laufend verbessert. Zuletzt konnten hier einige wesentlichen Schritte gesetzt werden (z.B. Hauptbahnhof Wien, Hauptbahnhof Salzburg), um den Fahrgästen ein attraktives Angebot zur Verfügung zu stellen und den Umstieg auf ÖV zu erleichtern.

Die Attraktivierung der Verknüpfungspunkte im Busbereich fällt in den Aufgabenbereich der regionalen Gebietskörperschaften.

In Zusammenhang mit dem Integrierten Taktfahrplan haben sowohl die Zusammenarbeit, der Ausbau als auch die positiven Effekte der gesetzten Maßnahmen begonnen. Der Aufbau eines bundesweiten Taktfahrplans ist eng im Zusammenhang mit der gesamten Optimierung des ÖV-Angebotes zu sehen.

Der Abschluss von Nahverkehrsdienstleistungsverträgen im regionalen Busbereich fällt in die alleinige Zuständigkeit der regionalen Gebietskörperschaften. Im Schienenpersonenverkehr gibt es

Zuständigkeiten sowohl des Bund (Grundangebot) als auch der Ländern (Ergänzungsangebot) und dementsprechend auch unterschiedliche, teils längerfristig abgeschlossene Verkehrsdienstleistungsverträge.

Derzeit wird geprüft, wie unter den gegebenen unionsrechtlichen Rahmenbedingungen im Kontext von Nahverkehrsdienstleistungsverträgen eine Optimierung und Attraktivierung des Verkehrsangebots erreicht werden kann.

Zu den Fragen 19 und 24:

- *Zu V.19 „flexible Betriebsformen im ÖV“: a) Welche Maßnahmen zur „Förderung flexibler Betriebsformen im ÖV“ wurden 2013/14 konkret gesetzt? b) Welcher Abbau rechtlicher Hemmnisse für die Umsetzung „kleinräumiger ÖV-Systeme“ ist 2013/14 konkret erfolgt? c) Welche CO2-Minderung wurde damit 2013/14 konkret erreicht?*
- *Zu V.24 „Mobilitäts- und Verkehrserziehung“: Welche konkreten bewusstseinsbildenden Maßnahmen mit CO2-reduzierender Wirkung in der Verkehrserziehung und Führerscheinausbildung haben Sie bzw. Ihr Ressort 2013/14 konkret gesetzt bzw. „begonnen“ und welche CO2-Minderung wurde damit 2013/14 konkret erreicht?*

Unbeachtet der Adressierung der Maßnahmen an die Bundesländer schafft das bmvit in den betroffenen Bereichen die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen. So wird das Anliegen, rechtliche Grundlagen für eine Angebotserweiterung durch flexible Betriebsformen im ÖPNV zu schaffen, grundsätzlich begrüßt. Für einige alternative Bedienungsformen gibt es derzeit auch schon eine rechtliche Grundlage: Im § 38 Kraftfahrliniengesetz finden sich z.B. die Bestimmungen zu Rufbussen und Sammeltaxis.

Ähnlich verhält es sich im Bereich der Fahrschulausbildung. Gemäß § 64b Abs. 1 KDV sind den Fahrschülern durch die Ausbildung in der Fahrschule jene Kenntnisse und Fertigkeiten zu vermitteln, die es ihnen ermöglichen, sich mit einem Kraftfahrzeug im Straßenverkehr vorschriftsgemäß, sicher und umweltbewusst zu verhalten.

In § 64b KDV ist auch der jeweilige Umfang der Fahrschulausbildung geregelt. In den jeweiligen Lehrplänen sind den Fahrschülern unter anderem auch folgende Inhalte zu vermitteln:

- soziale und ökologische Verantwortung,

- treibstoffsparendes Fahren sowie
- lärmschonendes Fahren.

Nach Erteilung der Lenkberechtigung sind aufgrund der führerscheinrechtlichen Vorgaben im Rahmen der Mehrphasenausbildung unter anderem auch zwei Perfektionsfahrten zu absolvieren. Speziell in der zweiten Perfektionsfahrt liegt der Schwerpunkt auf umweltbewusster und treibstoffsparender Fahrweise.

Zu Frage 22:

- *Zu V.22: a) Wie erklären Sie, dass sich mit „Förderung von Anschlussbahnen“ die unveränderte Fortsetzung einer seit vielen Jahren umgesetzten Maßnahme in einem Bericht über die Umsetzung eines Maßnahmenprogramms, das zur massiven CO₂-Minderung gegenüber den Jahren bis 2012 führen soll, findet? b) Welche konkrete zusätzliche (!) CO₂-Minderung im Vergleich zu 2012 wurde 2013/14 durch Förderung von Anschlussbahnen erreicht? c) Ist Ihnen bekannt, dass durch die Einstellung von Regionalbahnen bzw. deren mangelnde Erhaltung in einzelnen Bundesländern Österreichs – nicht zuletzt in Niederösterreich, aber auch im SPÖ-regierten Burgenland – Anschlussbahnnutzer ihren Schienenanschluss verloren haben und von der Schiene auf die Straße umsteigen mussten, was das Gegenteil einer CO₂-Minderung brachte? d) Was haben Sie 2013/14 gegen diese kontraproduktive Entwicklung konkret unternommen?*

Das Instrument der Anschlussbahn- und Terminalförderung ist in seinen rechtlichen Rahmenbedingungen (zugrundeliegende EU-notifizierte Richtlinie) weitgehend konstant gehalten worden, um innerstaatlich den Aktionsrahmen flexibel an die Bedingungen der Wirtschaft und die Bedürfnisse der Förderungsadressaten anpassen zu können.

Nicht zuletzt deshalb konnte – trotz aller widrigen Umstände – noch immer eine EU-weit überdurchschnittliche Menge an Gütertransportaufkommen auf der Schiene gehalten werden.

Die Neuausrichtung des Fokus in der Anschlussbahn- und Terminalförderung sowie die neuesten Anpassungen der Fördermodalitäten im Jahr 2014 sind ein wertvoller Beitrag, den hervorragenden Status Quo des Modal Split im Güterverkehr in Österreich zu halten und nach Möglichkeit weiter auszubauen.

Um im Sinne der EU-2020-Ziele erfolgreich zu sein, reicht es nicht aus, nur neue Quellen der CO₂-Reduktion zu erschließen, sondern es muss auch das Augenmerk auf das Halten des bisher erzielten Einsparungsniveaus gelegt werden.

Auch im Kontext von Regionalbahnen werden gemeinsame Anstrengungen seitens der beteiligten Stakeholder unternommen, um nach Möglichkeit die konventionellen Ladungsverkehre wieder auf die Schiene zu bringen, aber auch um nach Alternativen zu suchen, die letztendlich zur Verlagerung der Transporte auf die Bahn führen bzw. von der Einstellung bedrohte Streckenabschnitte z.B. als Anschlussbahnanlagen für den Güterverkehr erhalten.

Die Entwicklung der letzten Jahre wurde im Jahr 2014 zum Anlass genommen, um im Rahmen der nach wie vor geltenden EU-notifizierten Richtlinie der Anschlussbahn- und Terminalförderung neue Anreize zu setzen, um den Gütertransport auf der Schiene für Unternehmen in Österreich weiterhin oder wieder attraktiv zu gestalten. Um die Maßnahmen wirkungsvoller und zielgerichteter zu gestalten, wurden diese gemeinsam mit den Interessensvertretungen diskutiert und abgestimmt. Es wurde eine deutliche Reduzierung administrativer Aufwände sichergestellt und durch die Umstellung von einem Call-System auf ein Antragsystem eine zeitnahe, effiziente Abwicklung gewährleistet. Neben Neuinvestitionen werden in Zukunft auch Bestandsinvestitionen förderbar sein.

Bereits das erste halbe Jahr nach Einführung zeigt ein gesteigertes Interesse der Unternehmen im Vergleich zu den Vorjahren wieder in Anlagen des Schienengüterverkehrs zu investieren.

Alois Stöger

| | | |
|---|--|---------------------------|
| Hinweis | Dieses Dokument wurde amtsigniert. 4307/AB-XXV-GR: Anfragebeantwortung | |
|  Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Datum | 2015-05-22T10:18:33+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 | vVvuWzd49pLYmQEdzacCAGamkDKJZDGy/wNIE9u8LzjS8mrkKpZGFdGIEMOcbYb1YJPSGEMNj+3Ql+N+DmdJYpVpmzpwonxGFPlyji3dPYz9E/5yKCzLoTn8ppNkHPeK3MrsyUu0uLyxwjpL2fLfhLkmjFYtZJiirnM5IPf0kLUN2olyNTsAqyObptfzdBRVgdFw0y1737ws/fvtDA5IXDMIC0RC2TZQag3RJ2WY4LSHcGvnpMt7ZBuRCoNXqiW9/PvugU4vvJlIcjpNsr+RTPHwMZmN9qbjpRpgboCIKWGnl/l+bS4UzuDF1sYeiydXJeh6C/kfbE03UAOeXZZw== | |
| Prüfinformation | Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/ | |