



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.000/0042-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 18. Juli 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 18. Mai 2016 unter der **Nr. 9288/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Die Grüne Krone“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Einleitend möchte ich festhalten, dass die gegenständliche Anfrage auf ein Zeitungsinterview mit meinem Amtsvorgänger, Herrn Bundesminister Gerald Klug, Bezug nimmt. Es ist mir nicht möglich, auf konkrete Fragen in Namen meines Amtsvorgängers zu antworten, im Folgenden möchte ich aber meine verkehrspolitischen Ansichten zu den verschiedenen Themenblöcken der Anfrage skizzieren.

Zu den Fragen 1 und 8:

- *Zur Frage, wo Sie den größten Handlungsbedarf sehen bzw. wo Sie mit ihren Möglichkeiten konkrete Schwerpunkte setzen wollen, führen Sie im anfragegegenständlichen Interview aus: „... sehe ich Handlungsbedarf im Bereich der städtischen Entwicklung ... kann nach Einschätzung unserer Experten zum Beispiel der Straßenausbau den zusätzlichen Bedarf an Mobilität gar nicht abdecken. Vor diesem Hintergrund gibt es natürlich Anforderungen an den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt. Und wir werden auch die Umlandgemeinden stärker an die Städte anbinden müssen.“*
- a) *Welche konkreten Schwerpunkte haben Sie seit Ihrer Amtsübernahme gesetzt, um den bisher vom BMVIT sehr prominent gewichteten hochrangigen Straßenausbau in den*

- Städten bzw. Stadtregionen (insbesondere Raum Wien, Raum St. Pölten, Raum Linz) Ihrer Aussage entsprechend neu zu bewerten?*
- b) Welche konkreten Schwerpunkte werden Sie bis wann setzen, um den bisher vom BMVIT sehr prominent gewichteten hochrangigen Straßenausbau in den Städten bzw. Stadtregionen Ihrer Aussage entsprechend neu zu bewerten?*
 - c) Welche konkreten Schwerpunkte haben Sie seit Ihrer Amtsübernahme gesetzt, um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt stärker als bisher vorgesehen zu forcieren?*
 - d) Welche konkreten Schwerpunkte werden Sie bis wann setzen, um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt stärker als bisher vorgesehen zu forcieren?*
 - e) Welche konkreten Schwerpunkte haben Sie seit Ihrer Amtsübernahme gesetzt, um Umlandgemeinden im Öffentlichen Verkehr stärker an die Stadt anzubinden?*
 - f) Welche konkreten Schwerpunkte werden Sie bis wann setzen, um Umlandgemeinden im Öffentlichen Verkehr stärker in die Stadt anzubinden?*
- *Was meinen Sie im Lichte der Pariser Klimaziele konkret mit dem „Ausbau strategisch wichtiger Netze“ im Bereich Straße? Halten Sie zur CO₂-Reduktion den bekanntlich durch „induzierten Verkehr“ verkehrsvernehmenden weiteren Ausbau hochrangiger Straßen für wichtig und zielführend? Wenn ja warum?*

Wie mein Vorgänger halte ich an den Zielen des Gesamtverkehrsplans fest, das österreichische Verkehrssystem noch effizienter, sicherer, sozialer und umweltfreundlicher zu gestalten.

Der daraus ableitbare grundsätzliche Vorrang des Öffentlichen Verkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr wurde und wird auch in Zukunft innerhalb des Verkehrsressorts gelebt. Das lässt sich einerseits an der Investitionstätigkeit erkennen (rund 2,4 Mrd. Euro, d.h. zwei Drittel der Bundesmittel fließen in die Attraktivierung der Schieneninfrastruktur, rund 1,2 Mrd. Euro, d.h. nur ein Drittel in den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur), das spiegelt sich auch in einem umfangreichen Angebot an bestellten Verkehrsdienstleistungen im Öffentlichen Schienenverkehr in Höhe von rund 700 Mio. Euro jährlich wider.

Infrastrukturpolitik kann aufgrund der Projektdimensionen einerseits und im Sinne der Planungssicherheit für alle Nutzer des österreichischen Verkehrssystems und der heimischen Wirtschaft, andererseits nur langfristig und auf Basis eines klaren strategischen Rahmens ausgerichtet sein. Im Falle der Straßeninfrastruktur wurde der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes im Jahr 2010 einer grundsätzlichen Evaluierung mit dem Ergebnis unterzogen, dass einzelne Projekte re-dimensioniert bzw. als nicht hochrangig eingestuft und daher an die Länder übertragen bzw. aus dem langfristigen Ausbauprogramm gestrichen wurden. Generell wird

bei jedem Projekt die Umweltverträglichkeit im Zuge der Behördenverfahren einer entsprechenden Prüfung unterzogen. Im Fall der Schieneninfrastruktur bieten Gesamtverkehrsplan und Zielnetz 2025+ die richtige Basis, um insbesondere auch den Öffentlichen Nahverkehr in urbanen Räumen und die verkehrliche Anbindung von Umlandgemeinden zu forcieren.

Bis ins Jahr 2025 fließen im Netz der ÖBB allein 3,3 Mrd. Euro als Schwerpunktinvestitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur (konkret sind hier beispielsweise Ost-West Verbindungen im Raum Wien, die Verbindung von Eisenstadt nach Wien, der Ausbau von Umlandanbindungen in den Räumen Graz, Linz und Salzburg, sowie der nahverkehrsgerechte Ausbau in Osttirol zu nennen) und 1,1 Mrd. Euro werden für die Modernisierung und barrierefreie Ausgestaltung der Bahnhöfe zur Verfügung gestellt (beispielsweise sei hier eine umfangreiche Haltestellen-Offensive im Großraum Innsbruck erwähnt). In der aktuellen ÖBB-Rahmenplanperiode sind hierfür über 2 Mrd. Euro vorgesehen. Mit jährlich rund 78 Mio. Euro leistet der Bund auch einen wesentlichen Beitrag zur Infrastrukturerweiterung des Wiener U-Bahn-Netzes.

Im Rahmen einer durch das bmvit initiierten Arbeitsgruppe wurde im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz gemeinsam mit den Ländern das bestehende Angebot im Öffentlichen Verkehr evaluiert und gemeinsame Bedienstandards festgelegt. Im Rahmen einer Unterarbeitsgruppe werden derzeit auch die Möglichkeiten zur Verbesserung der Koordinierung des städtischen Verkehrs mit dem Stadtumlandverkehr untersucht.

Das Zusammenspiel von gezieltem Infrastrukturausbau, Ausweitung des bestellten Nahverkehrsangebots und der schrittweisen Implementierung des Taktfahrplans mit regelmäßigen, leicht merkbaren Intervallen, einheitlich festgelegten Umsteigeknoten und optimierten Umsteige- und Fahrzeiten wirkt: Das zeigen beispielsweise mit einer Steigerung von knapp 7 Prozent die zuletzt erzielten Fahrgastrekorde in steiermärkischen S-Bahnen und Regionalzügen.

Im Hinblick auf modernes Wagenmaterial freue ich mich mit dem stufenweisen Einsatz von über 100 modernen Cityjets bis Ende 2017 in den Räumen Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark und dem Burgenland einen weiteren Schritt in Richtung eines noch kundenorientierteren ÖV-Systems setzen zu können. Über den Einsatz von weiteren Neufahrzeugen werden mit den Ländern Gespräche geführt.

Mit 1.426 Kilometern, die jeder Österreicher und jede Österreicherin durchschnittlich im Jahr mit dem Zug zurücklegen, ist Österreich laut dem aktuellen Marktbericht der IRG-Rail abermals das Bahnfahrland Nummer 1 innerhalb der EU. Mit den oben skizzierten Maßnahmen werden wir auch in Zukunft unseren Beitrag leisten, um diese Vorreiterrolle weiterhin einzunehmen.

Zu Frage 2:

- *„Auf der anderen Seite sind Entwicklungen von neuen Technologien, beispielsweise rund um die E-Mobilität, enorm wichtig.“*
 - a) *Bei welchen Projekten des BMVIT, die als Förderung der E-Mobilität charakterisiert werden können, sehen Sie besonders große CO₂-Reduktionswirkung, wie groß ist diese konkret bzw. wird diese konkret sein und wann wird diese schlagend?*
 - b) *Bei welchen neuen Technologien „rund um die E-Mobilität“ sehen Sie besonders große CO₂-Reduktionswirkung, wie groß ist diese konkret bzw. wird diese konkret sein und wann wird diese schlagend?*
 - c) *Welche konkrete CO₂-Reduktionswirkung ist mit den von Ihnen in diesem Zusammenhang erwähnten Projekten „Ladestationen für E-Taxi Flotte Wien“ und „Verkehrsknotenpunkte E-Fahrzeug/Öffentlicher Verkehr Graz“ verbunden?*
 - d) *Wie und bis wann wollen Sie konkret das „Vertrauen der Bevölkerung in diese neuen Technologien festigen?*
 - e) *Welchen konkreten CO₂-Minderungseffekt erwarten Sie für welchen Zeitraum als Ergebnis dieses „gefestigten Vertrauens“?*

Elektromobilität hat in Österreich aufgrund des hohen Anteils erneuerbarer Energiequellen an der Stromerzeugung ein besonders attraktives Potential für den Klimaschutz. Laut Umweltbundesamt können die Treibhausgasemissionen von konventionellen Diesel- oder Benzinfahrzeugen mit derzeit rund 200 g/Fkm CO₂-Äquivalent (gilt für Fahrbetrieb, Fahrzeug- und Akkuherstellung, Energiebereitstellung und Entsorgung) durch den Ersatz in Form eines reinen Elektrofahrzeugs im schlechtesten Fall (schwere Batterie-Elektrofahrzeuge und Verwendung des derzeitigen österreichischen Strommixes) auf höchstens 50 g/Fkm und im besten Fall (leichte Batterie-Elektrofahrzeuge unter Verwendung von Ökostrom) auf nur mehr 20 g/Fkm reduziert werden. Dies entspricht einer Senkung der Treibhausgas-Emissionen um 75 bis 90%.

Im Rahmen der in meinem Verantwortungsbereich stehenden F&E-Förderprogramme für die Elektromobilität wurden und werden beispielsweise folgende Projekte mit besonders hohem Potential für den Klimaschutz und die Reduktion von Treibhausgasen durch die FFG (<http://www2.ffg.at/verkehr/>) und den Klima- und Energiefonds

(<https://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Broschren/Leuchttme-der-E-Mobilitaet/2016/LeuchttuermederElektromobilitaetDE.pdf>)

gefördert:

- Klima Mobil (0-Emissionsfahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr)
- FC REEV (Elektrischer Personenshuttle mit Brennstoffzelle zur emissionsfreien Reichweitensteigerung)
- [Austrian Electric Vehicle Initiative](#) (Perspektiven für eine Demonstrations-Fahrzeugflotte der Austrian Electric Vehicle Initiative)
- HyperHybrid (Hocheffizienter und kostengünstiger Serienhybridantrieb für PKWs)
- Eff-HVAC (Effiziente Systeme und Betriebsstrategien zur Klimatisierung und Heizung von E-Fahrzeugen)
- E-LOG BioFleet II (Eco Logistics Bio Hydrogen Powered Fleet of Fuel Cell Range Extender Industrial Trucks)
- LEEFF (Low Emission Electric Freight Fleets)

Nach meiner Überzeugung werden sich in der Elektromobilität für unterschiedliche Fahrzeugklassen und Anwendungsbereiche die jeweils am besten geeigneten Technologieoptionen durchsetzen. Diese reichen von Batterie-Elektrofahrzeugen für kleinere und Stadtfahrzeuge über Hybrid- bis zu den Brennstoffzellen-Fahrzeugen, die ihre Vorteile durch kurze Tankzeiten und für längere Strecken ausspielen können. Wie den oben genannten Projekten zu entnehmen ist, liegt der Fokus der Förderpolitik meines Ministeriums in der Nutzung erneuerbarer Energiequellen in der Energieversorgung des Fahrzeuges (Strom und Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen sowie Biotreibstoffe für die Versorgung der Verbrennungskraftmaschine in Hybridantrieben) sowie in der Steigerung des elektrischen Anteils am Betrieb von Hybridfahrzeugen (Plug-in Hybrid- und reine Batterie-Elektrofahrzeuge).

Bewusstseinsbildung für neue Technologien und deren Einsatz im täglichen Mobilitätsverhalten ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit des bmvit. Zum Beispiel wurde in Kooperation mit dem BMBF eine Unterrichtsunterlage für den Verkehrserziehungsunterricht namens „Intelligent unterwegs“ entwickelt. Diese steht unter

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/ausbildung/unterrichtsmaterial/index.html>

kostenlos zum Download zur Verfügung. Ebenso arbeiten wir daran, Elektromobilität in verschiedenen Bereichen zu etablieren und somit erste Kontakte mit dieser Technologie für die Bevölkerung zu schaffen. So haben wir das Programm „E-Mobilität für alle: Urbane

Elektromobilität“ geschaffen, in dem es um die Demonstration und Erprobung gesamtverkehrlicher E-Taxi- und E-CarSharing-Angebote geht.

Zu den Fragen 3 und 5:

- *„Grundsätzlich bin ich ein Fan von einem guten Mix zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr.“*
 - a) *Wie sieht ein „guter Mix“ zwischen IV und ÖV in Qualität („gut“) und Quantität („Mix“) konkret aus?*
 - b) *Welche konkreten Veränderungen des Modal Split im Personenverkehr wollen Sie bis wann erreichen?*
 - c) *Welche konkrete Veränderung des Modal Split im Güterverkehr wollen Sie bis wann erreichen?*
 - d) *Wollen Sie die in b) und c) angesprochenen Ziele einheitlich überall in Österreich oder in regional differenziertem Ausmaß – falls ja in welcher Differenzierung - erreichen?*
- *„Aus der Sicht des Verkehrsministers ist damit ein deutlicher Auftrag verbunden, den öffentlichen Verkehr nachhaltig, proaktiv auszubauen. Wir wollen noch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen. Wir stehen jetzt in Österreich bei rund 30 % des gesamten Güterverkehrs auf der Schiene, unser Ziel sind 40 %. Deshalb arbeiten wir auch daran, das öffentliche Schienennetz weiter zu attraktivieren und auszubauen.“*
 - a) *Mit welchen konkreten Maßnahmen werden Sie trachten, bis spätestens 2018 das erwähnte, im Regierungsübereinkommen festgeschriebene Ziel von 40 % Schienenanteil im Güterverkehr zu realisieren?*
 - b) *Welche Faktoren oder Rahmenbedingungen (z.B. steuerlicher, EU-rechtlicher, koalitionstechnischer, ... Art) haben aus Ihrer Sicht maßgeblich dazu geführt, dass dieses Ziel bisher nicht erreicht wurde und dass zuletzt auch keine Annäherung an dieses Ziel gelang?*
 - c) *Welche Gegenaktivitäten haben Sie bzw. Ihre Vorgänger seit 2013 zur Abänderung dieser Faktoren oder Rahmenbedingungen im Sinne besserer Zielerreichung konkret gesetzt?*
 - d) *Welche Gegenaktivitäten wollen Sie bis 2018 zur Abänderung dieser Faktoren oder Rahmenbedingungen im Sinne besserer Zielerreichung konkret setzen?*
 - e) *In welcher Weise geht konkret der CO₂-Minderungs-Effekt in den Schieneninfrastruktur-Rahmenplan und in die wechselseitige Priorisierung der einzelnen in diesem Rahmen enthaltenen Projekte und Umsetzungspläne ein? Bitte beschreiben Sie konkret sowohl die bei der Erstellung des Planes durch die ÖBB-Infrastruktur AG als auch bei der Bewertung durch das BMVIT zwecks Einvernehmensherstellung erfolgenden diesbezüglichen Schritte.*
 - f) *Halten Sie angesichts des „deutlichen Auftrages, den öffentlichen Verkehr nachhaltig proaktiv auszubauen“ und der starken Nachfragezuwächse insbesondere im Nah- und Regionalverkehr die diesbezüglichen Investitionsschwerpunkte bei der Infrastruktur - vor*

allem Fern- und Güterverkehrsprojekte - für treffsicher?

- g) Wie erklären Sie angesichts dieses „deutlichen Auftrags, den öffentlichen Verkehr nachhaltig proaktiv auszubauen“, dass Ihr Ressort in einschlägigen aktuellen Verhandlungsprozessen von geringfügigen Nachfragesteigerungen und entsprechend geringfügigen Angebotsausweitungen ausgeht, also eine dem „deutlichen Auftrag“ widersprechende, wenig proaktive und wenig dynamische Rolle einnimmt?*

Um den Modal Split im Schienengüterverkehr auf bis zu 40 Prozent zu erhöhen, müssen als infrastrukturelle Voraussetzung die großen Achsen und Güterterminals fertiggestellt sein. Das im Gesamtverkehrsplan indikativ angeführte Ziel wird somit in einem langfristigen Zeitraum angestrebt.

Die großen Anstrengungen im Schienenbereich und die Maßnahmen zur Erhöhung der Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr tragen dazu bei, dass Österreich trotz schwierigem gesamteuropäischen Marktumfeld und niedrigem Ölpreis einen Modal Split von rund 30 Prozent im Schienengüterverkehr halten kann und damit nach wie vor im europäischen Spitzenfeld liegt.

Grundsätzlich zählt Österreich zu den wenigen Ländern innerhalb Europas mit flächendeckendem Angebot an Schienengüterverkehrsleistungen. Grundlage sind ein System der klassischen Schienengüterverkehrsförderung im Einzelwagenverkehr, im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und auf der Rollenden Landstraße mit einem jährlichen Fördervolumen von rund 100 Mio. Euro und einem europaweit beachteten System der Anschlussbahnförderung. Aus Gründen der volkswirtschaftlichen Effizienz muss sich das Angebot aber nicht zuletzt auch an regionalen Wirtschaftsstrukturen orientieren. Die derzeitige Schienengüterverkehrsförderung läuft bis Ende 2017. Mit Vorbereitungen im Hinblick auf die Notifikation des neuen ab 2018 geltenden Schienengüterverkehrsförderungssystems wurde bereits begonnen. Zielsetzung ist der effiziente Einsatz der bestehenden Mittel unter Berücksichtigung von Markt- und Kundenorientierung. Das Ziel der Flächenbedienung durch den Einzelwagenverkehr wird weiterhin ein Schwerpunkt des künftigen Förderprogramms sein.

Um einen hohen Modal Split im Personenverkehr zu erreichen wird – wie oben bereits ausgeführt – auf Angebotsausweitung, Fahrzeugmodernisierung, Ausrollung des Taktfahrplans und die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen gesetzt.

Weiters setzt sich mein Ressort auch dafür ein, auf Seite der Nachfrage die Rahmenbedingungen

dahingehend zu verbessern, sodass die Einbindung des Öffentlichen Verkehrs in den Lebensalltag noch selbstverständlicher wird und damit zu einer verstärkten Nutzung des Öffentlichen Verkehrs beiträgt. Hierbei wird auf das laufende Engagement des bmvit zum Thema Siedlungsentwicklung (z.B. ÖV Mindeststandards, ÖV Güteklassen) im Bereich von Arbeitsgruppen der Landesverkehrsreferenten bzw. der Österreichischen Raumordnungskonferenz hingewiesen.

Ich möchte darauf hinweisen, dass bei der angestrebten Inanspruchnahme des Öffentlichen Personenverkehrs bereits von einem Spitzenwert innerhalb der EU ausgegangen wird. Bei der tatsächlichen Inanspruchnahme wurden die vorsichtig prognostizierten Werte zuletzt immer wesentlich übertroffen.

Regionale Ausdifferenzierungen im Schienenpersonenverkehrsangebot ergeben sich aufgrund der gesetzlich normierten Aufgabenaufteilung, wonach gemäß §11 ÖPNRV-G den Ländern und Gemeinden die Aufgabe der nachfrageorientierten Planung der Verkehrsdienstleistungen zukommt und gemäß § 13 ÖPNRV-G die Länder für ein über das vom Bund bereitgestellte Grundangebot hinausgehendes Zusatzangebot verantwortlich sind.

Bund und Länder ziehen verkehrspolitisch jedoch an einem Strang. So wurde beispielsweise im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2014 eine gemeinsame Angebotsausweitung um 10 Prozent bis zum Jahr 2019 beschlossen und im Zuge der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2016 einheitliche, gemeinsame Mindestangebotsstandards in den unterschiedlichen Raumkategorien festgelegt.

Wie oben bereits ausgeführt beinhaltet der aktuelle ÖBB-Rahmenplan umfassende Schwerpunktinvestitionen in die Nah- und Regionalverkehrsinfrastruktur. Es darf zudem keinesfalls übersehen werden, dass es gerade auch die überregionalen Großprojekte sind, wie z.B. der Bau der Koralmbahn oder der Ausbau der Pottendorfer Linie, welche auch zu erheblichen Verbesserungen im Nah- und Regionalverkehr führen werden. Denn sie sind Voraussetzung für die Ausrollung des Taktfahrplans, für Fahrzeitverkürzungen und -optimierungen und schaffen auch die notwendigen Kapazitäten für Angebotsverdichtungen im Nah- und Regionalverkehr.

Die in den Rahmenplänen der ÖBB-Infrastruktur AG definierten Projekte dienen der schrittweisen Umsetzung des Zielnetzes 2025+. Die Priorisierung der Projekte erfolgt auf Basis der Priorisierungsvorschläge im Zielnetz 2025+. Unter Zugrundelegung der im Zusammenhang mit

dem Zielnetz 2025+ getroffenen Annahmen, insbesondere im Hinblick auf Schienenkapazität und Modal Split, dass eine Reihe von Verkehren auf der Schiene anstatt auf der Straße erfolgen können, wurde in Bezug auf die Treibhausgasemissionen eine Abnahme in der Größenordnung von 1.250.000 Tonnen für den Zeithorizont nach Fertigstellung des Zielnetzes 2025+ abgeschätzt.

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrsplans wollen wir die Mobilität von Menschen ermöglichen, nicht einschränken. Auch der Individualverkehr muss hier seinen Platz finden. Allerdings müssen wir dabei Wege gehen, die die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt minimieren. Nicht zuletzt aufgrund des hohen Anteils erneuerbarer Energiequellen an der heimischen Stromerzeugung ist beispielsweise die Forcierung der Elektromobilität ein für das bmvit wichtiges Handlungsfeld. Derzeit arbeitet das bmvit deshalb an einem Nationalen Strategierahmen zu sauberer Energie im Verkehr. Als weiterer wesentlicher Schwerpunkt gilt auch die verstärkte Vernetzung der Mobilitätsketten, insbesondere um den Öffentlichen Verkehr durch E-Mobilität und sanfte Mobilitätsformen wie Radverkehr und Zufußgehen zu ergänzen.

Zu Frage 4:

- *„Allerdings sind wir jetzt alle gefordert, die Beschlüsse eines weitgehenden Ausstiegs aus Kohle, Erdöl und Gas bis 2050, zu denen wir uns beim Klimagipfel in Paris bekannt haben, in die Umsetzung zu bringen. Ich persönlich halte es für eine gute Idee, dass man so etwas wie eine gemeinsame Plattform installiert, wo alle maßgeblichen Partner und Beteiligten an einen Tisch geholt werden, um zu beraten, wie wir gemeinsam diese Klimaschutzziele umsetzen – die Politik, die Wirtschaft und die Zivilgesellschaft.“*
 - a) *Werden Sie für die Umsetzung der Beschlüsse beim Klimagipfel in Paris zu einem weitgehenden Ausstieg aus Kohle, Erdöl und Gas bis 2050 einen konkreten Vorschlag für Ihren Zuständigkeitsbereich vorlegen, wenn ja bis wann, wenn nein warum nicht?*
 - b) *Die nötigen sowohl raschen als auch tiefgreifenden Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft werden möglicherweise nicht im Konsens, sondern nur im Konflikt mit derzeitigen Akteuren z.B. der fossilen Energiewirtschaft oder der fossilen Kfz-Lobby umgesetzt werden können – warum halten Sie dennoch eine gemeinsame Plattform für den der Größe und Dringlichkeit der Maßnahmen angemessenen Rahmen?*
 - c) *Haben Sie eine derartige „gemeinsame Plattform“ bereits eingerichtet?*
 - d) *Wenn nein: Werden Sie eine derartige Plattform einrichten, wenn ja bis wann?*
 - e) *Welche Geldflüsse an welche Empfänger sind im Zusammenhang mit dieser „gemeinsamen Plattform“ erfolgt bzw. vorgesehen?*
 - f) *Soll jemand anderer – z.B. andere Regierungsmitglieder oder Unternehmen – eine derartige Plattform einrichten, wenn ja wer und bis wann?*

Mit dem BMLFUW, BMASK und BMWFW wird derzeit eine ressortübergreifende Energie- und Klimastrategie für 2030 mit Perspektive für 2050 erarbeitet. Als erster Schritt wurde ein Grünbuch erstellt, welches als Basis für einen breiten Stakeholder-Beteiligungsprozess dient, dessen Ergebnisse in die Strategie einfließen werden. Aufbauend auf der Strategie werden in Folge die nationalen Energie- und Klimapläne entwickelt. Das Grünbuch ist online abrufbar unter: https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/klimastrategie_gruenbuch.pdf

Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es mir ein persönlich wichtiges verkehrspolitisches Anliegen, das Verkehrssystem ökologisch nachhaltig weiterzuentwickeln. Die bereits angesprochenen Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und zur Forcierung der Elektromobilität aber auch die Nutzung der Potenziale im Bereich Innovation werden auch in Zukunft seitens des bmvit intensiv verfolgt werden.

Im Bereich der Förderung von Technologieentwicklungen für abgasfreie Fahrzeugtechnologien hat mein Ministerium bereits im Jahr 2006 die A3PS (Austrian Association for Advanced Propulsion Systems, www.a3ps.at) gegründet, in der wir mit der Industrie und Forschung über die reine Förderung von Einzelprojekten hinaus auf einer strategischen Ebene eng zusammenarbeiten. Neben der Erstellung von Roadmaps (siehe Roadmap „Eco-Mobility 2025plus“, http://www.a3ps.at/sites/default/files/images/downloadfiles/a3ps_roadmap_eco_mobility_2025plus_0.pdf) und der Abstimmung der Vertretung österreichischer Interessen in internationalen Gremien (EU-Förderprogramme Horizon 2020, CEF, FCH-JU sowie IEA und IPHE) unterstützt die A3PS ihre Mitglieder durch eine Reihe von Serviceleistungen (Analyse technologischer Trends durch Technology Foresight and Assessment, Vernetzung komplementärer Partner in Entwicklungs- und Demonstrationsprojekten, Marketing für österreichische Technologiekompetenz durch die jährliche A3PS-Konferenz, die sich heuer am 17. und 18. Oktober speziell den technologischen Optionen zur Erfüllung der Klimaschutzziele von Paris widmen wird).

Die A3PS erhielt zur Unterstützung der in Punkt 4c) beschriebenen Tätigkeit für das Jahr 2015 eine Förderung des bmvit in Höhe von 127.250,- Euro und für das Jahr 2016 eine Förderung in Höhe von 127.500,- Euro. Die restliche Finanzierung der Plattform erfolgte durch Mitgliedsbeiträge von deren rund 30 Mitgliedern.

Weiters wird derzeit an einer Aktualisierung der Energieforschungsstrategie gearbeitet. Im Rahmen der Initiative „Dialog Energiezukunft 2050“ wird das bmvit gemeinsam mit dem Klima- und Energiefonds unter Einbeziehung von österreichischen Top-Expertinnen und Experten im Sommer dazu einen ersten Vorschlag vorlegen, der dann für eine breite öffentliche Konsultation zur Verfügung stehen wird. Der Prozess wird im Herbst abgeschlossen sein.

Gerade weil hier, getrieben einerseits durch weltweite politische Zielsetzungen aber auch durch neue technologische Möglichkeiten und Veränderungen auf den Energie- und Technologiemarkten, große und zum Teil auch rasche Veränderungen auf uns zukommen, ist es wichtig sich gemeinsam strategisch aufzustellen.

Zu Frage 6:

- *„Die neue LKW-Maut, bei der es ab 2017 Aufschläge für Umwelt- und Lärmbelastung gibt, wird das zusätzlich unterstützen.“*
 - a) *In welchem Umfang und in welchem Zeitraum werden die von Ihnen angesprochenen bekanntlich minimalen Maut-Aufschläge real zum Erreichen des 40-%-Ziels im Schienengüterverkehr beitragen? Bitte um Bekanntgabe der Grundlagen (Studien, Berechnungen o.ä.) für Ihre Angaben.*
 - b) *Welche Ziele und Positionen im Sinne einer deutlich größeren Verlagerungswirkung Richtung Schiene vertreten Sie und Ihr Ressort im Hinblick auf die nötigen grundlegenden Veränderungen des EU-Mautregimes im Rahmen einer „nächsten“ Wegekostenrichtlinie?*

Wenn Benützern von Verkehrsinfrastruktur nicht alle von ihnen verursachten Kosten angelastet werden, kann es dazu führen, dass dies die Wahl des Verkehrsträgers maßgeblich beeinflusst, was eine der Ursachen für Unausgewogenheiten im Verkehrsbereich darstellt. Die ab 1. Jänner 2017 vorgesehene zusätzliche Anlastung externer Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung im Rahmen der fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t wird in dieser Hinsicht einen weiteren Schritt zu mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr leisten können. In diesem Sinne darf auch erwartet werden, dass durch diese Maßnahme die Zielsetzungen einer effektiven Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und eine damit verbundene Reduktion der negativen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt gefördert werden.

Österreich wird bei einer allfälligen Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie jedenfalls wie schon bisher vor allem jene Ziele und Positionen vertreten und unterstützen, die dazu beitragen, den Verkehr insgesamt so ökologisch und nachhaltig wie möglich zu gestalten.

Zu Frage 7:

- *Aus welchen Erwägungen betonen Sie – wie im Grüne-Krone-Interview ausgeführt – bei der zur Umsetzung der Pariser Klimabeschlüsse nötigen Abkehr von einem auf billige fossile Energie aufgebauten Wirtschafts- und Gesellschaftssystem die Wichtigkeit „enger Zusammenarbeit mit den Leitbetrieben in der Industrie“, die doch ihren Profit auf Grundlage dieser billigen fossilen Energie erwirtschaften und kein Interesse an raschen oder gar grundlegenden Änderungen in Richtung weitere CO₂-Reduktion haben, sondern diese sogar mit Standortverlagerungs-Drohungen und dergleichen aktiv bekämpfen?*

Veränderungen sind auch immer eine Chance, wenn man sich ihnen rechtzeitig und aktiv stellt. Die Antwort ist Innovation. Unsere Gesellschaft braucht auch in Zukunft verlässliche und leistbare Energie- und Verkehrssysteme, die aber kein CO₂ mehr produzieren. Diese müssen wir mit entwickeln und dafür Sorge tragen, dass unsere Wirtschaft an den neuen Märkten partizipiert und davon profitiert. Weltweit führende Privatinvestoren und Unternehmen haben gemeinsam mit führenden Weltökonomien inklusive USA und China in Paris beschlossen, diese Innovationen aktiv voranzutreiben. Bereits jetzt wird weltweit jährlich mehr in erneuerbare Energie investiert als in fossile und Atomenergie zusammen.

Zu Frage 9:

- *Welchen Beitrag hat das BMVIT wann direkt oder indirekt – z.B. über zeitnahe eigene Inserate, über „empfohlene“ Inserate von nahestehenden Unternehmen wie den ÖBB oder über Geldflüsse zu Beraterfirmen – zur Finanzierung der „Grünen Krone“ vom 30.3.2016 und/oder ihrer Inhalte geleistet?*

Seitens des bmvit wurden keine Beiträge geleistet.

Mag. Jörg Leichtfried

