



172/SBI

vom 11.08.2016 zu 99/BI (XXV.GP)

BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
 Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 E-Mail: pr3@bmvit.gv.at
 Internet: www.bmvit.gv.at



(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016 DVR:0000175

An die
Parlamentsdirektion
Mag. Gottfried Michalitsch

1010 Parlament

Wien, am 05.08.2016

Betreff: Bürgerinitiative „Energiewende für Österreich“
Bezug: do. GZ: 99/BI-NR/2016

Bezug nehmend auf die am 1. Juli 2016 übermittelte Bürgerinitiative Nr. 99 nimmt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wie folgt Stellung:

Leistungsfähige, komfortable und umweltfreundliche Mobilität

Zur Förderung der Vorlage einer Dekarbonisierungsstrategie für den Verkehrsbereich mit den Zielen der Förderung von alternativen Antrieben, der Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Verkehr sowie der Sicherung von Mindeststandards im Öffentlichen Verkehr wird mitgeteilt, dass das bmvit – ganz im Sinne der vorliegenden Bürgerinitiative – in der Umsetzung des Gesamtverkehrsplans für Österreich mit Nachdruck daran arbeitet, das österreichische Verkehrssystem sicherer, sozialer, effizienter und nicht zuletzt noch umweltfreundlicher zu machen.

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und die Stärkung und Attraktivierung des Öffentlichen Personenverkehrs sind zentrale Handlungsfelder der österreichischen Verkehrspolitik.

Infrastrukturpolitik

Der Vorrang des Öffentlichen Verkehrs und der Schiene ergibt sich bereits aus der Investitionstätigkeit: Rund 2,4 Mrd. Euro jährlich, d.h. rund zwei Drittel der Bundesmittel fließen in die Attraktivie-

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016

rung der Schieneninfrastruktur. Diese Infrastrukturinvestitionen bilden die Grundlage für die schrittweise Implementierung des österreichweiten Taktfahrplans und die Erreichung des Verlagerungsziels.

Die Infrastrukturpolitik ist nicht zuletzt auch auf die Stärkung des Öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs ausgerichtet: 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. Der Bund trägt zudem bis ins Jahr 2020 rund 136 Mio. Euro zu Modernisierung und Erweiterung der regionalen Privatbahninfrastruktur bei und leistet mit jährlich rund 78 Mio. Euro auch einen wesentlichen Beitrag zur Infrastrukturerweiterung des Wiener U-Bahn-Netzes.

Güterverkehr

Im Schienengüterverkehr setzt das bmvit auf ein umfangreiches Maßnahmenbündel: Grundlage bildet 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 sowie ein europaweit beachtetes System der Anschlussbahn- und Terminalförderung, welches zuletzt auch auf Reinvestition und Instandhaltung erweitert wurde.

Mit einer im europäischen Vergleich hohen LKW-Maut setzt die österreichische Verkehrspolitik den Schwerpunkt auf Kostenwahrheit. Bereits in der Vergangenheit wurden die Spielräume der europarechtlichen Rahmenbedingungen intensiv genutzt. 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 ist in dieser Hinsicht ein weiterer Schritt in Richtung mehr Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr und wird einen zusätzlichen Beitrag zur effektiven Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und einer damit verbundenen Reduktion der negativen Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt leisten. Österreich

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016



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.

Das verkehrspolitische Maßnahmenbündel wirkt: Österreich hält trotz schwierigem gesamteuropäischen Marktumfeld und niedrigem Ölpreis einen Modal Split von rund 30 Prozent im Schienengüterverkehr und liegt damit nach wie vor im europäischen Spitzenfeld.

Personenverkehr

Eine wichtige Basis, um die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs zu stärken, ist ein umfangreiches vom Bund jährlich bestelltes Angebot an Verkehrsdienstleistungen im Ausmaß von derzeit rund 77,6 Mio. Zug-Kilometern bzw. rund 700 Mio. Euro. Gemeinsam mit den Ländern ist eine Angebotsausweitung von 10 Prozent bis ins Jahr 2019 beschlossen.

Zudem wird der österreichweite Taktfahrplan mit regelmäßigen und leicht merkbaren Intervallen und mit optimalen Umsteige- und Fahrzeiten schrittweise implementiert. Für viele Österreicherinnen und Österreicher in und um Landeshauptstädte und regionale Zentren ist der Taktfahrplan bereits Realität. Voraussetzung für das endgültige Taktgefüge ist die Fertigstellung der im Zielnetz 2025+ vorgesehenen infrastrukturellen Kapazitäten, um in der richtigen Geschwindigkeit und der richtigen Frequenz die Knoten erreichen zu können. Parallel zum Infrastrukturausbau wird zudem gemeinsam mit den Ländern laufend das Angebot zwischen Schiene und Bus optimiert. Ein Meilenstein war zuletzt der Fahrplanwechsel 2015/16, der mit der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs in Wien erstmalig eine Verknüpfung der österreichischen Hauptachsen geschaffen hat. Aufgrund definierter Knoten, wie etwa die Landeshauptstädte, ist ganz im Sinne der Forderung der Bürgerinitiative eine weitgehende Stabilität des Fahrplangefüges gewährleistet. Die Verkehrsplanung im Nah- und Regionalverkehr liegt grundsätzlich in der Kompetenz der Regionen, die notwendigen Abstimmungsprozesse bei bundesländerübergreifenden Verkehren werden dabei in regelmäßigen Abständen optimiert. In Zukunft wird dies insbesondere mit der gemeinsamen zwischen Bund und Ländern abgestimmten Bestellung von Verkehrsdiensten sowie bundesweiten Standards gewährleistet.

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016

Ganz im Sinne der Forderungen der Bürgerinitiative konnten gemeinsam mit den Ländern Mindestbedienstandards sowohl im Bus- als auch im Schienenverkehr erarbeitet und festgelegt werden, welche bis ins Jahr 2019 umgesetzt werden. Damit wird die Forderung der Bürgerinitiative nach einem Stundentakt im Busverkehr unter Tags in wesentlichen regionalen Zentren nachfrageabhängig sichergestellt. Im Schienenbereich werden in regionalen Zentren bis zu 34, mindestens jedoch 24 Verbindungen pro Tag angeboten werden.

Ein weiterer Ansatzpunkt, um den Öffentlichen Verkehr kundenfreundlicher zu gestalten und Fahrgastpotenziale zu heben, liegt in der Modernisierung der Fahrzeugflotte. Mit der Erneuerung des Wagenmaterials in den Räumen Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark und dem Burgenland wurde Ende 2015 begonnen, Ende 2017 werden dann insgesamt über 100 neue Cityjets zum Einsatz kommen. Über den Einsatz von weiteren Neufahrzeugen werden mit den Ländern Gespräche geführt.

In Hinblick auf die Forderung der Bürgerinitiative nach der Einführung von ÖV-Jahrestickets wird darauf hingewiesen, dass sich das bmvit gemeinsam mit den Ländern gerade intensiv mit der Vorbereitung eines umfassenden Paketes zur Reform und Harmonisierung der Tarifsysteme, welches auch die Frage von Pauschalangeboten berücksichtigen wird, beschäftigt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Zusammenspiel von gezieltem Infrastrukturausbau, Ausweitung des Verkehrsangebots, Erneuerung des Wagenmaterials und schrittweiser Implementierung des Taktfahrplans wirkt: Mit 1.426 Kilometern, die jeder Österreicher und jede Österreicherin durchschnittlich im Jahr mit dem Zug zurücklegt, ist Österreich laut dem aktuellen Marktbericht der IRG-Rail abermals das „Bahnfahrland Nummer 1“ innerhalb der EU. Der VCÖ Bahntest 2015 attestiert zudem hohe Kundenzufriedenheit: 65 Prozent der Fahrgäste sind mit der Anzahl an Zugverbindungen zufrieden (davon 20 Prozent sehr zufrieden), 60 Prozent sehen Verbesserungen bei Reisezeiten, 55 Prozent erleben die Bahn pünktlicher, die Waggons komfortabler und Information/Service verbessert. Mit den oben skizzierten Maßnahmen möchte das bmvit auch in Zukunft einen Beitrag leisten, um weiterhin diese Vorreiterrolle einzunehmen.

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016

**Dekarbonisierung, Elektromobilität, alternative Mobilitätsformen, Vernetzung**

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrsplans möchte die österreichische Verkehrspolitik die Mobilität von Menschen ermöglichen, nicht einschränken. Auch der Individualverkehr muss hier seinen Platz finden. Allerdings müssen dabei Wege eingeschlagen werden, 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. Mit der Förderung von Ladeinfrastruktur und dem Programm „Leuchttürme der Elektromobilität“, welches technologie- und umsetzungsorientierte Projekte zur Integration von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem fördert, setzt das bmvit wichtige Akzente. Die Schwerpunkte der 8. Ausschreibung für 2016 liegen auf „Low-Emission/Low-Cost Industrial Production for Electromobility“ sowie „Electrified Special Vehicles“. Bisher wurden mehr als 32 Mio. Euro Fördermittel über die „Leuchttürme der Elektromobilität“ vergeben und in erfolgreiche Projekte marktnah eingesetzt.

Forschungs-, Technologie- und Innovationspolitik (FTI-Politik) unterstützt Aktivitäten, welche die Entwicklung und Marktdurchdringung von alternativen Antrieben und Energieträgern forcieren. Das Programm „Mobilität der Zukunft“ unterstützt Forschungsprojekte, die mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen und setzte seit 2012 mehr als 20 Mio. Euro Fördermittel in erfolgreiche Innovationsprojekte unter anderem aus den Bereichen Leichtbau, alternative Treibstoffe, Batterieforschung und Brennstoffzellenentwicklung um. Themenfelder sind innovative Gestaltung der Personenmobilität, Neuorganisation der Gütermobilität, alternative Fahrzeugtechnologien und Verkehrsinfrastruktur. Die Programmziele betreffen die Gesellschaft, der nachhaltige Mobilitätsformen zugänglich gemacht werden, Wirtschaft und Forschung durch Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit im Verkehrssektor und nicht zuletzt die Umwelt durch Reduzierung von Emissionen, Energie- und Ressourcenverbrauch und dem Interessensausgleich zwischen Verkehrsweg und Ökosystem. Das Potenzial dieses Programms liegt bei einer Einsparung von 4.175 kt CO₂eq in den Innovationspfaden alternative Antriebe und Leichtbau, 4.500 kt CO₂eq für den Innovationspfad Modal-Shift zu energieeffizienten Verkehrsträgern im Güterverkehr, 3.000 kt CO₂eq für den Innovationspfad Optimierung des

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016

Güterverkehrs, 1.000 kt CO₂eq im Innovationspfad Transportmittel und -medien, 4.000 kt CO₂eq im Innovationspfad Aktive Mobilität (Gehen und Rad fahren) sowie weiteren 2.260 kt CO₂eq im Innovationspfad Multimodale Lebensstile, jeweils kumuliert für 2011-2030. Dem Innovationspfad der Verkehrsinfrastruktur wird ebenfalls ein hohes, jedoch nicht quantifizierbares THG Einsparungspotential zuerkannt. Das Programm „Mobilität der Zukunft“ löste die zwei sehr erfolgreichen Programmlinien A3 und A3plus ab, die von 2002 bis 2010 zahlreiche Forschungsprojekte mit insgesamt 48,8 Mio. Euro förderten.

Auch der Klima- und Energiefonds förderte mit seinem mit 29 Mio. Euro dotierten Energieforschungsprogramm viele Projekte aus den Bereichen Energiespeicherung und -umwandlung, sowie Effizienzerhöhung der bestehenden Technologien.

Ganz im Sinne der Forderung der Bürgerinitiative nach einer Dekarbonisierungsstrategie arbeitet das bmvt zudem gerade an einem Nationalen Strategierahmen zu sauberer Energie im Verkehr, der insbesondere Maßnahmen zur Marktentwicklung von alternativen Kraftstoffen enthalten wird.

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.

Energieeffiziente Gebäude

Der Gebäudesektor spielt eine wesentliche Rolle zur Erreichung der Klimaziele, da Gebäude in der Errichtung und insbesondere im Betrieb in hohem Maß Energie verbrauchen. Um die wirtschaftlichen und technologischen Chancen Österreichs im Gebäudesektor zu erschließen wurde bereits 1999 vom bmvt das Programm „Haus der Zukunft“ ins Leben gerufen.

Im Rahmen dieses Forschungs- und Technologieprogramms bzw. seines Nachfolgeprogramms „Stadt der Zukunft“ wird die Erforschung und Entwicklung neuer, innovativer Technologien und Konzepte für nachhaltige und energieeffiziente Gebäude vorangetrieben. Wesentliche Bausteine sind dabei höchste Energieeffizienz, die Nutzung erneuerbarer Energieträger und ökologischer Baumaterialien, sowie soziale und ökonomische Aspekte.

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016



Bislang konnten mit ca. 90 Mio. Euro Fördervolumen mehr als 500 Forschungsprojekte unterstützt werden. Neben den zahlreichen F&E-Projekten wurden 68 Demonstrations- und 8 Leitprojekte umgesetzt, die die Chancen und Möglichkeiten Nachhaltigen Bauens in der Praxis aufzeigten.

Wie aus der kürzlich erschienenen Programmevaluierung „Haus der Zukunft“ hervorgeht (siehe <https://nachhaltigwirtschaften.at/de/hdz/publikationen/biblio/programmevaluierung-haus-der-zukunft-1999-2013.php>), sind auch die volkswirtschaftlichen Effekte des Programms erheblich: In Summe wurden durch „Haus der Zukunft“ von 1999 - 2013 204,202 Mio. Euro an zusätzlichem Bruttoinlandsprodukt, ein zusätzliches Masseneinkommen von 88,236 Mio. Euro und 1.643 Arbeitsplätze ausgelöst.

Viele Technologien und Verfahren, die im Programm entwickelt wurden, sind mittlerweile in der Baupraxis fest etabliert (Passivhauskonzept, Komfortlüftung etc.). Durch die Gebädeforschung konnten wesentliche Impulse zur (Weiter-)Entwicklung unterschiedlicher Systeme der Gebäudebewertung (z.B. TQB, klima:aktiv, etc.) als auch im Baurecht (OIB-Richtlinien) gegeben werden.

Die Machbarkeit von Plusenergiehäusern wurde beforscht und erfolgreich demonstriert, Dieser Ansatz markiert die entscheidende Trendwende, dass das Haus vom Energieverbraucher zum Energieerzeuger übergeführt werden kann. Dies ist, wie in den Demonstrations- und Leitprojekten veranschaulicht werden konnte, auch bei umfassenden Gebäudesanierungen möglich (z.B. Plusenergiegebäude Kapfenberg <https://nachhaltigwirtschaften.at/de/hdz/projekte/e80-3-subprojekt-4-demonstrationsgebaeude.php> oder Plus-Energie-Bürogebäude TU Wien <https://nachhaltigwirtschaften.at/de/hdz/projekte/plus-energie-buero-subprojekt-3-oesterreichs-groesstes-plus-energie-buerogebaeude-am-standort-getreidemarkt-der-tu-wien.php>). Dennoch ist es nach wie vor eine besondere Herausforderung den (städtischen) Gebäudebestand umwelt- und energietechnisch auf den neuesten Stand zu bringen.

Im Rahmen seiner Zuständigkeit führt das bmvit Forschungsförderung im Bereich Nachhaltiges Bauen und Quartiersentwicklung fort bzw. adressiert richtungsweisende Forschungsthemen mit hohem Zukunftspotenzial (z.B. nachhaltige Sanierung, „Digitales Bauen“, Energiespeicherung) und

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016

setzt Transfer- und Vernetzungsmaßnahmen¹ um, um einerseits weiterhin Impulse für die Bauwirtschaft und weitere Stakeholder zu setzen und somit zur Umsetzung der Klimaziele beizutragen und andererseits die internationale Position Österreichs als Kompetenzträger für Nachhaltiges Bauen, die durch Haus der Zukunft maßgeblich unterstützt wurde, zu erhalten und auszubauen.

Schlussfolgerungen

Zusammenfassend kann aus Sicht des bmvit somit festgehalten werden, dass die aktuelle Ausrichtung der österreichischen Verkehrspolitik und die laufenden Umsetzungsschritte den Forderungen der Bürgerinitiative bereits in hohem Ausmaß entsprechen.

Darüber hinaus handelt es sich bei der notwendigen Umsetzung des in der Bürgerinitiative angesprochenen Pariser Klimaabkommens um eine Aufgabe, die nur innerhalb eines koordinierten Ansatzes unter Einbeziehung aller Gebietskörperschaften und betroffenen Ressorts sowie unter breiter Einbindung der Stakeholder bewerkstelligt werden kann.

Das bmvit beteiligt sich daher derzeit (gemeinsam mit dem BMASK) an der Erarbeitung einer integrierten Energie- und Klimastrategie für 2030 mit Perspektive für 2050 durch das BMWFW und das BMLFUW. 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

¹ Beispiel 1: Die Erstellung des Planungsleitfadens Energiespeicher Beton wurde unterstützt, der für PraktikerInnen im Detail aufzeigt wie Energie in massiven Bauteilen über längere Zeit gespeichert und zu beliebigen Zeitpunkten wieder abgerufen werden kann. Dieser wird am 19.9.2016 der Öffentlichkeit vorgestellt

(<https://nachhaltigwirtschaften.at/de/hdz/veranstaltungen/2016/20160919-workshop-mit-wind.php>)

Beispiel 2: Der Passivhaus-Sanierungsbauteilkatalog soll ein Standardwerk für nachhaltige Lösungen und Grundlagen in der Althausanierung werden. PlanerInnen, Ausführenden und BaustoffherstellerInnen werden bauphysikalisch, ökologisch und technisch geprüfte Konstruktionen angeboten, die eine nachhaltige Sanierung des Althausbestandes ermöglichen (<https://nachhaltigwirtschaften.at/de/hdz/projekte/passivhaus-sanierungsbauteilkatalog-zweite-ausbaustufe.php>)

GZ. BMVIT-13.400/0006-I/PR3/2016



Für den Bundesminister:

Heidmarie Weilinger

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Heidmarie Weilinger

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7402

E-Mail: heidmarie.weilinger@bmvit.gv.at