

= Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.831.882

11. Februar 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 15. Dezember 2020 unter der **Nr. 4636/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausständige Strategien und Masterpläne der Bundesregierung im Bereich Mobilität gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie ist der Status des Mobilitätsplans 2030?*
  - a. *Welche Kerpunkte soll dieser umfassen?*
  - b. *Wann wurde der Prozess zur Erstellung eingeleitet?*
  - c. *Wann soll das Ergebnis vorliegen?*
  - d. *Wann soll mit der Umsetzung begonnen werden?*
  - e. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Oppositionsparteien erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - f. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Interessensvertreter und Zivilgesellschaft erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - g. *Welche Abteilungen und wie viele Mitarbeiter\_innen arbeiten derzeit daran?*
  - h. *Mit welchen anderen Ministerien wird im Zuge der Erstellung zusammengearbeitet?*

Der Mobilitätsmasterplan dient zur strategischen Ausrichtung des Mobilitätssektors zur Erfüllung des Pariser Klimaabkommens. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2040 auf null reduziert werden. Für die Trendwende bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen braucht es klare Rahmenbedingungen und engagierte Umsetzungsprogramme. Deshalb zeigt der Mobilitätsmasterplan 2030 Wege auf, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu ver-

bessern und den Anteil des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern.

Der Erarbeitungsprozess wurde im Frühjahr 2020 innerhalb des BMK gestartet, erste Ergebnisse können voraussichtlich 2021 vorgestellt werden. Ein wesentlicher Teil des Umsetzungsprozesses soll dem Austausch mit Stakeholdern gewidmet werden.

Die Erstellung des Mobilitätsplans 2030 erfolgt durch die Sektion II Mobilität, unter Einbindung aller inhaltlich (mit)betroffenen Abteilungen der Sektionen I, II, III, IV und VI.

Zu einzelnen Fachfragen werden jeweils inhaltlich betroffene Bundesministerien eingebunden.

#### Zu Frage 2:

- *Wie ist der Status des Masterplans Radfahren sowie des Masterplans Radland Österreich?*
- a. *Worin besteht der konkrete Unterschied zwischen dem Masterplan Radfahren und dem Masterplan Radland Österreich?*
  - b. *Welche Kernpunkte sollen diese umfassen?*
  - c. *Wann wurde der Prozess zur Erstellung eingeleitet?*
  - d. *Wann soll das Ergebnis vorliegen?*
  - e. *Wann soll mit der Umsetzung begonnen werden?*
  - f. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Oppositionsparteien erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - g. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Interessensvertreter und Zivilgesellschaft erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - h. *Welche Abteilungen und wie viele Mitarbeiter\_innen arbeiten derzeit daran?*
  - i. *Mit welchen anderen Ministerien wird im Zuge der Erstellung zusammengearbeitet?*

Der „Masterplan Radfahren 2015-2025“ wurde im Mai 2015 im Rahmen des 8. Österreichischen Radgipfels in Klagenfurt einer breiten Fachöffentlichkeit präsentiert. Eine Zwischenevaluierung und potenzielle Neuausrichtung des Masterplan Radfahren wird, so wie der Investitionsplan Radverkehr mit dem Zielnetz 2030 (Masterplan Radland Österreich), derzeit erstellt. Der Masterplan Radfahren deckt als umfassende nationale Radverkehrsstrategie alle Themenbereiche der Radverkehrsförderung von Infrastruktur, Rahmenbedingungen, Bewusstseinsbildung und Verkehrsorganisation ab. Der Investitionsplan Radverkehr („Masterplan Radland Österreich“) umfasst den Investitionsbedarf für das Radverkehrzielnetz 2030 und ist als Umsetzungsbeitrag zur Zielerreichung des Masterplan Radfahren anzusehen.

Der Masterplan Radfahren 2015-2025 umfasst folgende sechs Schwerpunkte:

- klimaaktiv mobil Radverkehrsoffensive
- Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen
- Informationssysteme und Bewusstseinsbildung
- Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Wirtschaftsfaktor Radfahren
- Radfahren als Gesundheitsförderung

Der Investitionsplan Radverkehr umfasst den Investitionsbedarf für

- Infrastruktur für den Fließverkehr (Radwege und Radrouten inkl. Wegweisung)
- Infrastruktur für den ruhenden Verkehr (Radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, Radstationen, Bike&Ride, etc.)
- Radverleihsysteme

- Kommunikation (Bewerbung, Motivationskampagnen, Veranstaltungen)
- Förderungen Private / Betriebe
- Forschung
- Aus- und Weiterbildung
- Personaleinsatz

Der Erstellungsprozess für den Masterplan Radfahren wurde 2014 eingeleitet. Der Prozess zur Zwischenevaluierung wurde im Herbst 2020 gestartet. Der Prozess zur Erstellung des Investitionsplan Radverkehr (Bund-Länder Grundlagenstudie Investitionsplan Radverkehr) wurde im Herbst 2019 gestartet. Die Zwischenevaluierung des Masterplan Radfahren sowie des Investitionsplan Radverkehr sollen Ende 2021 vorliegen. Die Umsetzung des Masterplan Radfahren 2015-2025 erfolgt seit 2015.

Die Einbindung von Interessenvertretungen und der Zivilgesellschaft erfolgt seit 2015 laufend im Rahmen der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr. Sowohl im Zuge der Umsetzung des Masterplan Radfahren als auch für die Zwischenevaluierung sind weitere Bundesministerien über die bundesweite Arbeitsgruppe Radverkehr eingebunden. Die Umsetzung des Masterplan Radfahren erfolgt durch die Sektion II Mobilität, unter Einbindung aller inhaltlich (mit)betroffenen Abteilungen der Sektionen I, II, III, und IV.

#### Zu Frage 3:

- *Welche konkreten Maßnahmen, welche im Masterplan Radfahren 2015 – 2025 empfohlen werden, wurden seit Jänner 2020 umgesetzt?*

Folgende Maßnahmen des Masterplan Radfahren werden laufend bzw. seit Jänner 2020 umgesetzt:

- Radverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden intensivieren (inkl. Ausbau der Internetplattform)
- Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr
- Beratungsprogramme im Radverkehr und Radverkehrsförderung im Rahmen des Mobilitätsmanagements
- Ausbau von Rad-Schnellverbindungen
- Schaffung radfahrfreundlicher Rahmenbedingungen in Europa und verstärkte internationale Kooperation
- Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte
- Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen
- Radkompetenz Österreich – Vernetzung Fahrradgewerbe und -industrie
- Radtourismusland Österreich
- Aus- und Weiterbildung im Bereich Fahrrad/Radverkehr
- Forcierung des Elektrofahrrads
- Forcierung des Personen- und Gütertransports mit dem Fahrrad (Transportfahrräder, Anhänger, E-Fahrräder und Anhänger, E-Transporträder)
- Radfahren als Gesundheitsförderung und Berücksichtigung von Gesundheitseffekten durch Radfahren
- Finanzielle und fiskalische Anreizsysteme

#### Zu Frage 4:

- *Wie ist der Status des Masterplans Gehen?*
  - a. *Welche Kerpunkte soll dieser umfassen?*
  - b. *Wann wurde der Prozess zur Erstellung eingeleitet?*
  - c. *Wann soll das überarbeitete Ergebnis vorliegen?*

- d. *Wann soll mit der Umsetzung begonnen werden?*
- e. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Oppositionsparteien erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
- f. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Interessensvertreter und Zivilgesellschaft erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
- g. *Welche Abteilungen und wie viele Mitarbeiter\_innen arbeiten derzeit daran?*
- h. *Mit welchen anderen Ministerien wird im Zuge der Erstellung zusammengearbeitet?*

Der „Masterplan Gehen“ wurde Mitte 2015 finalisiert und im Oktober 2015 im Rahmen der internationalen Fußgängerkonferenz „WALK21 Vienna“ einer breiten Fachöffentlichkeit präsentiert.

Der Masterplan Gehen umfasst folgende Kernpunkte:

1. Zusammenarbeit und Fußgänger-Koordination
2. Förderung von Mobilitätsmanagement zur Forcierung des Gehens
3. Infrastrukturverbesserung und Investitionsoffensive für das Gehen
4. Fußgängerfreundliche Raumordnung, Verkehrs-, Siedlungs- und Städteplanung
5. Fußgängerfreundliche Verkehrsorganisation und Erhöhung der Verkehrssicherheit
6. Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
7. Informationssysteme und Bewusstseinsbildung
8. Forschung
9. Ausbildung
10. Datenbasis und Monitoring

Der „Masterplan Gehen – Strategie zur Förderung des Fußgänger\_innenverkehrs in Österreich“ soll das Bewusstsein für diese Mobilitätsform schärfen. Der Masterplan Gehen möchte darüber hinaus:

- die Bedeutung des Gehens innerhalb des Verkehrssystems hervorheben
- den notwendigen Rahmen entwickeln
- Bedingungen verbessern und
- Maßnahmen zur Umsetzung präsentieren

Der Erstellungsprozess wurde 2013 eingeleitet. Das überarbeitete Ergebnis liegt seit Oktober 2015 vor. Mit der Umsetzung wurde im Oktober 2015 begonnen.

Die Einbindung von Interessenvertreter\_innen und der Zivilgesellschaft erfolgt im Rahmen der bundesweiten „Arbeitsgruppe Gehen“. Die Betreuung des Masterplan Gehen erfolgt durch die Sektion II Mobilität.

**Zu Frage 5:**

- Welche konkreten Maßnahmen, welche im Masterplan Gehen 2015 – 2025 empfohlen werden, wurden seit Jänner 2020 umgesetzt?

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Mehrzahl der im Masterplan Gehen angeführten Maßnahmen in den Kompetenzbereich der Bundesländer, Städte und Gemeinden fällt. Seitens des BMK wurden bisher insbesondere folgende Schritte gesetzt:

- Koordination bzw. Federführung der bundesweiten „Arbeitsgruppe Gehen“
- Förderung von einschlägigen Veranstaltungen, wie z.B. der „Walkspace“, der jährlichen österreichischen Fußgängerkonferenz
- Integration des Themas Gehen in klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des BMK
- Etablierung eines Bereiches Gehen im Rahmen von klimaaktiv.at als Informationsdrehzscheibe für die Community
- Integration des Themas Gehen bzw. der aktiven Mobilität in den Erstellungsprozess des ÖREK 2030
- Einbringung bzw. Koordination von Vorschlägen zur Reform der StVO im Sinne der Attraktivitätssteigerung bzw. zur Erhöhung der Sicherheit im Sinne des Gehens

**Zu Frage 6:**

- Wie ist der Status des Masterplans Güterverkehr?
- a. Welche Kernpunkte soll dieser umfassen?
  - b. Wann wurde der Prozess zur Erstellung eingeleitet?
  - c. Wann soll das überarbeitete Ergebnis vorliegen?
  - d. Wann soll mit der Umsetzung begonnen werden?
  - e. Wie und wann soll hier Input vonseiten Oppositionsparteien erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?
  - f. Wie und wann soll hier Input vonseiten Interessensvertreter und Zivilgesellschaft erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?
  - g. Welche Abteilungen und wie viele Mitarbeiter\_innen arbeiten derzeit daran?
  - h. Mit welchen anderen Ministerien wird im Zuge der Erstellung zusammengearbeitet?

Der Mobilitätsmasterplan 2030 mit seinen Grundprinzipien „Vermeiden, Verlagern und Verbessern“ stellt die Basis für alle geplanten fachspezifischen Strategien des BMK und somit auch für den Masterplan Güterverkehr dar. Die Kernpunkte des Masterplans wurden noch nicht im Detail definiert, weil auch die Ergebnisse des Mobilitätsmasterplans im Laufe des Jahres 2021 vorliegen werden. Als Grundlagen für den Masterplan Güterverkehr dienen außerdem der Gesamtverkehrsplan 2012, der Logistikaktionsplan 2014 und die Verkehrsprognose Österreich 2040. In Übereinstimmung mit dem Regierungsprogramm wird der Masterplan Güterverkehr jedenfalls ein klimaneutrales nachhaltiges Verkehrssystem bis 2040 anstreben, das eine zukunftsorientierte Absicherung des Wirtschafts- und Logistikstandorts Österreich erlaubt. Wesentliche Elemente werden daher auch die Forcierung von Digitalisierung und Elektrifizierung sowie – insbesondere im Hinblick auf Dekarbonisierung – die Etablierung zukunftsreicher Innovationen und neuer Technologien sein.

Es wird aber bereits an einem Zeitplan für 2021 gearbeitet. Das Ergebnis soll idealerweise ein Jahr nach Beginn der Arbeiten zur Erstellung vorliegen. Eine intensive Stakeholder-Einbindung wird sichergestellt werden. Veränderungen im Güterverkehrssystem sind notwendig, sollen planbar sein und im Dialog mit der Wirtschaft und der Transportbranche erarbeitet werden. Die Umsetzung soll unmittelbar im Anschluss an die Fertigstellung des Plans beginnen. Die

Erstellung des Masterplans Güterverkehr wird durch die Sektion II Mobilität erfolgen, unter Einbindung aller inhaltlich (mit)betroffenen Abteilungen der Sektionen I, II, III, IV und VI. Zu einzelnen noch zu definierenden Fachfragen wird eine Einbindung der jeweils inhaltlich betroffenen Bundesministerien stattfinden.

**Zu Frage 7:**

- *Wie ist der Status der Digitalisierungsstrategien im Bereich Eisenbahn?*
- a. *Welche Kernpunkte sollen diese umfassen?*
  - b. *Wann wurde der Prozess zur Erstellung eingeleitet?*
  - c. *Wann soll das überarbeitete Ergebnis vorliegen?*
  - d. *Wann soll mit der Umsetzung begonnen werden?*
  - e. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Oppositionsparteien erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - f. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Interessensvertreter und Zivilgesellschaft erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - g. *Welche Abteilungen und wie viele Mitarbeiter\_innen arbeiten derzeit daran?*
  - h. *Mit welchen anderen Ministerien wird im Zuge der Erstellung zusammengearbeitet?*

Mit dem Rahmenplan 2021-2026 wurde die ÖBB-Infrastruktur AG beauftragt, konzentriert Maßnahmen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung zu entwickeln und umzusetzen. Das entsprechende Programm im Rahmenplan „Digitalisierung und Automatisierung“ verfolgt folgende übergeordnete Projektziele:

- Signifikante Ausweitung der Kapazitäten sowie eine optimierte Leistung bezüglich Pünktlichkeit und Sicherheit durch die Ausschöpfung der Möglichkeiten einer automatisierten Betriebsführung.
- Verbesserung der Kund\_inneninformation und Rationalisierungseffekte im Zuge des Betriebsführungsprogramms.
- Mit Investitionen in die Digitalisierung und Automatisierung soll die Betriebs- und Wettbewerbsfähigkeit sichergestellt werden.
- Die Automatisierung von betrieblichen Handlungen führt zur Steigerung der Sicherheitsleistung bzw. Handlungssicherheit im Zugproduktionsprozess und einer Optimierung der betrieblichen Effizienz.
- Mit zielgerichteten Investitionen in die Digitalisierungs- und Automatisierungsprojekte können durch standardisierte Lösungen die Systemkosten und damit auch die Produktionskosten gesenkt werden. Diese Entwicklung ist notwendig, um das Ziel der weiteren Verkehrsverlagerung auf die Schiene erreichen zu können und somit weiterhin maßgeblich zur Erreichung der österreichischen Klimaziele beitragen zu können.
- Der Einsatz digitaler Technologien ermöglicht eine exakte Steuerung und Überwachung der Infrastruktur sowie eine höhere Anlagenverfügbarkeit mit positiven Auswirkungen auf die Pünktlichkeit.
- Es sollen effiziente Prozesse und Werkzeuge für die Fahrplangestaltung und Abwicklung in Echtzeit zu Verfügung gestellt werden.
- Eine automatisierte Disposition und Zugzusammenstellung wird für alle Verschub- und Produktionsstandorte implementiert.
- Mit der Automatisierung des Bahnbetriebs und durch die digitale Ansteuerung der Schienenfahrzeuge werden energieeffiziente Verkehre ermöglicht.
- Mit der Entwicklung neuer digitaler Services im Bereich Kund\_inneninformation soll die Kund\_innenzufriedenheit erhöht und multimodales Verkehrsmanagement unterstützt werden.

Die konkreten Maßnahmen betreffen den automatisierten Zugsbetrieb (ATO – automatic train operation), die adaptive Zugslenkung, regionale Kund\_inneninformation und weitere Daten-services, die Digitalisierung der Zugvorbereitung sowie die Digitalisierung aller für eine Zug-fahrt vor Abfahrt notwendigen Prozesse.

Der Rahmenplan 2021-2026, der den Auftrag zum Programm Digitalisierung und Automatisie- rung enthält, wurde von der Bundesregierung am 14.10.2020 beschlossen. Mit den Planungen wurde 2020 begonnen. Eine Umsetzung ist ab 2021 vorgesehen. Die Digitalisierung des Bahn- betriebs ist primär ein von technischen Gesichtspunkten getriebener Prozess, der aber für die Kund\_innen der ÖBB-Infrastruktur AG, also für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, eine ho- he Relevanz hat. Deren Einbindung erfolgt durch die ÖBB-Infrastruktur AG über entsprechend vorgesehene Kanäle. Die Planung und Umsetzung obliegt grundsätzlich der ÖBB-Infrastruktur AG. Das BMK ist im Zuge der strategischen Steuerung über die Sektion II Mobilität sowie im Falle von Behördenzuständigkeiten über die Sektion IV eingebunden.

**Zu Frage 8:**

- *Wie ist der Status der Shared Mobility Strategie?*
- a. *Welche Kerpunkte soll diese umfassen?*
  - b. *Wann wurde der Prozess zur Erstellung eingeleitet?*
  - c. *Wann soll das überarbeitete Ergebnis vorliegen?*
  - d. *Wann soll mit der Umsetzung begonnen werden?*
  - e. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Oppositionsparteien erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - f. *Wie und wann soll hier Input vonseiten Interessensvertreter und Zivilgesell- schaft erfolgen bzw. inwiefern ist er bereits erfolgt?*
  - g. *Welche Abteilungen und wie viele Mitarbeiter\_innen arbeiten derzeit daran?*
  - h. *Mit welchen anderen Ministerien wird im Zuge der Erstellung zusammengear- beitet?*

Zielrichtung des BMK ist es, gemeinsam mit Ländern und Gemeinden attraktive Angebote zu machen, um unabhängiger vom Individualverkehr bzw. dem Besitz eines eigenen PKW zu werden. Rückgrat dieser Mobilität bildet sicherlich der Öffentliche Verkehr und hier insbeson- dere ein Grundangebot im Schienenpersonenverkehr, das vom BMK und den Ländern bereit- gestellt und in den nächsten Jahren durch die langfristig abgeschlossenen Verkehrsdienstever- träge mit den Schienenbahnen weiter ausgebaut wird. Dort, wo ein Öffentlicher Verkehr mit Linienverkehrsmitteln aufgrund von zeitlichen oder räumlichen Randlagen (und der sich damit ergebenden schwächeren Nachfrage) wirtschaftlich nicht darstellbar ist, soll dieses Angebot weiter ergänzt werden. Dies betrifft zum einem alternative Bedienformen wie Rufbusse, An- rufsammtaxis, Bürger\_innenbusse und dergleichen. Zum anderen sollen durch Sharingmo- delle auch Individualverkehrsmittel auf breiter Basis zur Verfügung gestellt werden. Das kön- nen sowohl herkömmliche PKW (mit E-Antrieb), Leichtbaufahrzeuge, Lastenräder, Fahrräder, Fahrradanhänger, Scooter oder ähnliches sein. Die Rolle des BMK wird dabei hauptsächlich in der Bildung eines rechtlichen Rahmens bestehen, der die Einrichtung derartiger Systeme effi- zient, transparent und rechtssicher ermöglicht, sowie einer etwaigen Anwendung von Förder- instrumentarien.

Der Prozess zur Erstellung der Shared Mobility Strategie soll in enger Abstimmung und auf- bauend auf dem Prozess zur Realisierung des Mobilitätmasterplans 2030 erfolgen. Teil des Umsetzungsprozesses ist auch der intensive Austausch mit Stakeholdern. Die Erstellung der Shared Mobility Strategie wird durch die Sektion II Mobilität erfolgen, unter Einbindung aller inhaltlich (mit)betroffenen Abteilungen der Sektionen I, II, III, IV und VI. Zu einzelnen noch zu

definierenden Fachfragen wird eine Einbindung der jeweils inhaltlich betroffenen Bundesministerien stattfinden.

Leonore Gewessler, BA

