

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: 2022-0.035.309

14. März 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 14. Jänner 2022 unter der **Nr. 9291/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Jubiläums-SAF: 800 Tage Regierungsprogramm - 100 Tage Bundesregierung Nehammer gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- **1-2-3-Österreich-Ticket zur Erreichung der Klimaziele – eine klimaschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr, breit leistbar und zugleich unkompliziert zugänglich**
- a. Wie schaut die Entwicklung des „2er-Tickets“ aus?
 - b. Welche konkreten Maßnahmen sollen bezüglich des „2er-Tickets“ im Jahr 2022 gesetzt werden?
 - c. Wie schaut die Entwicklung des Austro-Rail-Tickets aus?
 - d. Welche konkreten Maßnahmen sollen bezüglich des Austro-Rail-Tickets im Jahr 2022 gesetzt werden?
 - e. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Mit 26. Oktober 2021 wurde das KlimaTicket Österreich kundenwirksam eingeführt. Zeitgleich wurde die bundeseitige Unterstützung regionaler KlimaTickets implementiert, deren tarifliche und vertriebliche Umsetzung und Ausgestaltung im Kompetenzbereich der Bundesländer bzw. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften liegt. Mit dem VOR KlimaTicket Region wurde eine zwei bzw. mit dem VOR KlimaTicket Metropolregion eine drei Bundesländer umfassende Jahresnetzkarte umgesetzt. Mit 01. Jänner 2022 sind mittlerweile flächendeckend in allen Bundesländern regionale KlimaTickets kundenwirksam eingeführt.

Der Schwerpunkt der tariflichen Maßnahmen des Bundes lag und liegt 2022 weiterhin in der Einführung und Weiterentwicklung der KlimaTickets. Mit dem KlimaTicket Jugend und dem KlimaTicket Senior wurden zudem zusätzlich preislich abgesenkte, altersgestaffelte Angebote realisiert.

Keine anderen Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert.

Zu Frage 2:

➤ **Flexible, nachfrageorientierte Mobilitätsangebote als Ergänzung zu Bahn- und Kraftfahrlinien auf der „letzten Meile“ – Mikro-ÖV**

- a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich (insbesondere hinsichtlich den ÖV ergänzenden Park&Ride-, Bike&Ride- und Carsharing-Lösungen an Bahnhöfen um die Angebote des öffentlichen Verkehrs für Pendlerinnen und Pendler zu erweitern und aufzuwerten) gesetzt?*
- b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich (insbesondere hinsichtlich den ÖV ergänzenden Park&Ride-, Bike&Ride- und Carsharing-Lösungen an Bahnhöfen um die Angebote des öffentlichen Verkehrs für Pendlerinnen und Pendler zu erweitern und aufzuwerten) im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
- c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Von Seiten meines Ministeriums wird über den Rahmenplan Vorsorge geleistet, dass für die Maßnahmen zu Park&Ride und Bike&Ride für den Bundesanteil ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Bisher wurden von meinem Ressort rund € 296 Mio. für den Ausbau und die Attraktivierung von Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlagen zur Verfügung gestellt. Wegen der hohen Anschaffungskosten speziell für E-Bikes wurden bereits in einigen Bundesländern Fahrradboxen zur sicheren Verwahrungsmöglichkeit errichtet. Um auch den Anforderungen der E-Mobilität zu entsprechen, wurden zudem 50 E-Ladestandorte mit insgesamt 130 Ladepunkten auf P&R-Anlagen in ganz Österreich realisiert.

Der Rahmenplan 2022 bis 2027 sieht rund € 25 Mio. pro Jahr für die Errichtung und Attraktivierung von 1500+ Park&Ride- und 1500+ Bike&Ride-Stellplätzen vor. Des Weiteren ist bezüglich Car-Sharing ein Pilotprojekt zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und den Ländern Vorarlberg und Tirol vorgesehen, welches Car-Sharing auf P&R-Anlagen ermöglichen soll.

Mein Ressort und die ÖBB-Infrastruktur sind diesbezüglich im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Beschlussfassung des Rahmenplans, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Um den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2040 auf 40% (an Pkm) zu erhöhen, sieht der Mobilitätsmasterplan 2030 zudem vor, dass der öffentlich zugängliche Verkehr auch mittels neuer Mobilitätsdienstleistungen bzw. alternativer Bedienungsformen gestärkt werden soll. Dazu sollen durch eine bundesweite Mikro-ÖV- sowie eine Sharing-Strategie, die im Jahr 2022 entwickelt werden, künftige Handlungsfelder identifiziert und umgesetzt werden. Diese Strategien bauen auf einer gemeinsamen Zusammenarbeit und auf einem regelmäßigen Aus-

tausch zwischen Bund, Ländern, Regionen und Gemeinden auf. Betreffend die Überlegungen zur „Absicherung gemeinwohlorientierter Mobilitätsdienste durch klare und stabile Rahmenbedingungen“ gibt es auch bereits erste Abstimmungsgespräche mit dem BMSGPK. Zudem ist ein Einvernehmen mit dem BMF herzustellen.

Zum Thema „Mikro-ÖV Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes“ ist folgendes festzuhalten:

- Auf Basis mehrerer Beschlüsse der Landesverkehrsreferent:innenkonferenz (seit 2014) über einen Anpassungsbedarf im KfLG und GelVerkG hinsichtlich der Notwendigkeit, rechtliche Grundlagen für alternative Bedienungsformen im ÖPNRV für Gebiete und Siedlungen in Randlagen zu schaffen, wurde eine Arbeitsgruppe der Bundesländer eingerichtet, die nunmehr unter Federführung des Landes Niederösterreich steht, und mit der auch mein Ressort im Austausch bezüglich rechtlichen Anpassungsbedarfs etwa im Kraftfahrliniengesetz steht.

Weitere Maßnahmen, die bereits gesetzt wurden:

- Forschungsprojekt zur Szenarienentwicklung für eine flächendeckende Mobilitätsdienstleistungsgarantie in Österreich (FLADEMO)
Ausschreibungsschwerpunkt "Neue Mobilitätsdienstleistungen im Kontext zukünftiger Herausforderungen und Möglichkeiten für eine Personenmobilität der Zukunft" im Rahmen der 18. Ausschreibung des Forschungsförderungsprogramms Mobilität der Zukunft (<https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/ausschreibungen/20211020-mdz-as18.php>)

Weitere Maßnahmen, die gesetzt werden:

- Start der Testfelder in den Leitprojekten ULTIMOB und DOMINO aus Mobilität der Zukunft (z.B. Zubringershuttle Bahnhof Tullnerfeld)
<https://www.ultimob.at/>
<https://www.domino-maaS.at/de/projekt-domino>
- F&E-Projekte in Ausschreibung zu Missionsfeld "Regionen" der FTI-Strategie Mobilität (Frühjahr 2022)

Keine anderen Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung dieser Ziele involviert.

Zu Frage 3:

➤ ***Bahn im Fernverkehr zur attraktiven Alternative machen***

- *Welche konkreten Maßnahmen wurden in Hinblick auf Autoreisezüge, Ausbau des Nachtzugangebots im Fernverkehr, innerösterreichisch und zu internationalen Destinationen, Verbesserung der Fahrradmitnahme im Fernverkehr gesetzt?*
- *Welche konkreten Maßnahmen sollen in Hinblick auf Autoreisezüge, Ausbau des Nachtzugangebots im Fernverkehr, innerösterreichisch und zu internationalen Destinationen, Verbesserung der Fahrradmitnahme im Fernverkehr im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
- *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sin bei der Erarbeitung involviert?*

Im Dezember 2020 wurde mit der ÖBB-PV AG ein neuer Verkehrsdienstevertrag abgeschlossen, der die Fernverkehrsleistungen für die nächsten 10 Jahre sichert, für die inneralpinen Verkehre für die nächsten 15 Jahre. Damit wurden die bestellten Verkehrsleistungen von 14,0 Mio. Fahrplankilometer im Jahr 2019 auf 16,1 Mio. Fahrplankilometer im Jahr 2020 gesteigert.

Im Rahmen dieses Vertrages wurden weitere Verkehrsleistungen beauftragt. So wurden für das Fahrplanjahr 2021 zusätzliche 0,8 Mio. Fahrplankilometer und im Fahrplanjahr 2022 weitere 0,6 Mio. Fahrplankilometer sichergestellt.

Die Leistungsausweitungen dienen v.a. zur Taktverdichtung, zur Schließung von Taktlücken, zur besseren Bedienung zu Tagesrandzeiten, zur Verstärkung der Wochenendverkehre und zur Sicherstellung von Direktzügen in Tourismusregionen.

Internationale Tages- und Nachtverbindungen werden in Abstimmung mit den ausländischen Partner:innen eingerichtet.

Durch Inbetriebnahme neuer Infrastruktur (zB. Pottendorfer Linie, Semmeringbasistunnel, Koralmbahn) soll das Fernverkehrsangebot schrittweise weiter ausgebaut werden. Bis 2029 sind so im Verkehrsdienstevertrag Leistungsausweitungen von weiter 9,6 Mio. Fahrplankilometer vereinbart worden, womit sich das bestellte Leistungsangebot gegenüber 2019 fast verdoppeln wird. Die Notwendigkeit weiterer Leistungsausbauten wird laufend evaluiert und deren Umsetzungen werden ggf. planerisch vorangetrieben.

Weiters sieht der Verkehrsdienstevertrag die Modernisierung des gesamten Fuhrparks vor (zB. neue railjet- und nightjet-Garnituren. und Anschaffung neuer InterRegio-Triebwagen).

Bei diesen Anschaffungen wird auch immer der Radtransport mitgedacht und verbessert. Neben der Fahrradmitnahme sollen verstärkt auch die Möglichkeiten zum Bikesharing am Zielort aufgebaut werden

Die Zuständigkeit zur Umsetzung liegt in meinem Ressort im Einvernehmen mit dem BMF.

Weitere Maßnahmen, die bereits gesetzt wurden:

- Ausschreibung idHv. € 5 Mio. für 6 Schwerpunkte im Themenfeld System Bahn im Rahmen der 18. Ausschreibung des Forschungsförderungsprogramms Mobilität der Zukunft mit dem Ziel der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Bahn, darunter eine F&E-Dienstleistung zum Schwerpunkt "Tag- und nachttaugliche Innen-einrichtung für den Eisenbahn-Fernverkehr der Zukunft — Raumkonzepte für kombinierte Tag- und Nachzugeinrichtungen" und Förderungen zum Schwerpunkt "Serviceleistungen und Ausstattung von Personenwagen entsprechend den Anforderungen von Kundinnen und Kunden".

https://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_call2021as18

Zu Frage 4:

➤ **Novelle der Straßenverkehrsordnung**

- a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in Hinblick auf eine Temporeduktion in Ortskernen, eine Evaluierung der StVO auf Benachteiligungen des Radfahrens

- und Zufußgehens und eines Abbaus von rechtlichen Barrieren zum Wohle des sicheren Radfahrens sowie Zufußgehens gesetzt?*
- b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in Hinblick auf eine Temporeduktion in Ortskernen, eine Evaluierung der StVO auf Benachteiligungen des Radfahrens und Zufußgehens und eines Abbaus von rechtlichen Barrieren zum Wohle des sicheren Radfahrens sowie Zufußgehens im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
 - c. Inwieweit wurde das Rücksichtnahmeprinzip in der StVO gestärkt?*
 - d. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Es wurden bereits umfassende Arbeiten für eine Adaptierung der Straßenverkehrsordnung getätigt. Diese Arbeiten umfassen dabei hauptsächlich die Bereiche Radfahren, Zufußgehen sowie Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Es ist vorgesehen, den Entwurf einer entsprechenden Novelle der Straßenverkehrsordnung einer breiten Öffentlichkeit im Rahmen eines Begutachtungsverfahrens zur Verfügung zu stellen; ein Inkrafttreten im Jahr 2022 ist geplant. An den Arbeiten zur Novelle der Straßenverkehrsordnung waren mehrere Abteilungen meines Ressorts beteiligt, die sowohl dem Umwelt- als auch dem Mobilitätsbereich zuzuordnen sind.

Zu Frage 5:

- ***Ausarbeitung eines Verkehrssicherheitsprogramms 2021ff mit Annäherung an Vision Zero***
- a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?*
 - c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Gemeinsam mit einem breiten Kreis an Verkehrssicherheitsexpert:innen sowie Stakeholdern der Österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit erfolgte die Ausarbeitung der Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021 bis 2030, die von Seiten meines Ministeriums im Juni 2021 auf der Ressortwebsite veröffentlicht wurde.

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html>

Die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 bis 2030 soll von zeit- und themenspezifischen Aktionsplänen begleitet sein, welche die in der Strategie im Überblick ausgewiesenen Herausforderungen und dazu ermittelten Lösungsansätze operativ und im Detail aufgreifen. Gegenwärtig wird ein erster solcher Aktionsplan, der 2022 umgesetzt werden soll, erarbeitet. Grundsätzlich verweist die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 bis 2030 auf die Bedeutung von fortlaufend zu setzenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die der Eindämmung von aktuell vorherrschenden Gefahrenbereichen im Straßenverkehr dienen. Dazu werden von Seiten des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds auch im Jahr 2022 unterschiedliche Initiativen gesetzt. Zu diesen zählt etwa die Begleitung von unterschiedlichen Forschungsprojekten, die wiederum die in der Strategie ausgewiesene Themenschwerpunkte aufgreifen.

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/foerderungen.html>

Neben Mitarbeiter:innen aus unterschiedlichen Organisationseinheiten meines Ressorts wa-

ren am Entwicklungsprozess beteiligt (Bezeichnung der Organisationseinheiten mit Stand 2019):

- Bundesministerium für Inneres, Abteilung II/12, Verkehrsdienst der Bundespolizei
- Das mit den Agenden Verkehrs- und Mobilitätsbildung betreute Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung, Abteilung I/1
- Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Abteilung 1 der Sektion IX und Sektion VIII – Gesundheitssystem
- Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Abteilung IV/2, Saubere Mobilität
- Bundesministerium für Landesverteidigung, Quartiermeisterabteilung

In der laufenden und zukünftigen Umsetzung werden gegebenenfalls auch weitere betroffene Dienststellen/Organisationseinheiten miteinbezogen.

Zu den Fragen 6 bis 9:

- **Bus, Bahn & Co. – innovativ, aufeinander abgestimmt, benutzerfreundlich**
 - a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?
 - c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?
- **Etablierung einer gemeinsamen Bestellorganisation, die als Servicestelle für den Bund, die Bundesländer und die Verkehrsverbünde zur Verfügung steht**
 - a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt um Synenergien zu nutzen, Beschaffungskosten zu minimieren sowie zu einer abgestimmten Planung von Bahn- und Busverkehrsausschreibungen zu kommen?
 - b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden um Synenergien zu nutzen, Beschaffungskosten zu minimieren sowie zu einer abgestimmten Planung von Bahn- und Busverkehrsausschreibungen zu kommen?
 - c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?
- **Schaffung einer nationalen Buchungsplattform mit transparenten Tarifen inkl. Vereinheitlichung des Ticketing im öffentlichen Verkehr; Möglichkeit, mit einem Ticket mehrere Verkehrsdiestleister – von Mikro-ÖV bis Schienen-Fernverkehr zu nutzen**
 - a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?
 - c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?
- **Vereinheitlichung der wichtigsten Tarifnebenbestimmungen und mehr Vernetzung bei der Fahrplangestaltung**
 - a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?
 - c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass gemäß ÖPNV-G 1999 die Zuständigkeit der Bestellung von Schienenpersonenverkehren beim Bund (vgl. dazu § 7 leg.cit) liegt. Mit dem Abschluss

neuer Verkehrsdiensteverträge bei den Bundesbahnen erfolgt die Leistungsbestellung von Bund und den jeweiligen Ländern gemeinsam. Die Abwicklung dieser Verträge erfolgt zentral durch die Bundesgesellschaft SCHIG mbH.

Die Bestellung von Busverkehren obliegt den regionalen Gebietskörperschaften. Die für die Busbestellungen tätigen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften der Länder sind unter Berücksichtigung von § 11 ÖPNRV-G 1999 in die koordinierte Planung zwischen Bahn- und Busverkehren voll involviert.

Im Rahmen der Bahnbestellungen in den einzelnen Bundesländern sind eigens eingerichtete Arbeitsgruppen zwischen Bund und Ländern für die Evaluierung von Fahrplananpassungen eingerichtet, sodass ein gleichwertiger Interessenaustausch im Sinne einer abgestimmten Bestellung zwischen den Verkehrsträgern Bahn und Bus stattfinden kann und somit die Nutzung von Synergien für die Bestellung beider Verkehrsträger im Sinne von Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit gewährleistet werden kann.

Im Sinne einer gesamthaften Mobilitätsstrategie ist das ÖV-Angebot im Bahn- und Busbereich um alternative Mobilitätsformen zu erweitern. Aufbauend auf den im Jahr 2021 vorgestellten Mobilitätmasterplan wird in Folge eine Mikro-ÖV- und eine Sharing-Strategie durch mein Ministerium erarbeitet.

Die Zuständigkeit zur Umsetzung liegt in meinem Ressort im Einvernehmen mit dem BMF.

Mit Gründung der One Mobility GmbH durch den Bund auf Basis des One Mobility-Gesetzes wurde der Grundstein für die nationale Vertriebsplattform geschaffen. Derzeit wird die erste Ausweitung des Gesellschafterkreises an Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und öffentlichen (städtischen) Verkehrsunternehmen vorbereitet, welche die Vertriebsplattform im Sinne einer unternehmensübergreifenden Servicierung von Kund:innen und im Sinne der Nutzung von Synergien gemeinsam nutzen, steuern und weiterentwickeln werden. Bereits jetzt stellt die One Mobility GmbH den Vertrieb des KlimaTickets Österreich, als erstes österreichweit und unternehmensübergreifend zu einheitlichen Servicebedingungen erhältliches Tarifprodukt, sicher.

Keine anderen Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert.

Zu Frage 10:

➤ **Breitband-Ausbau entlang Pendlerstrecken**

- a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
- b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?
- c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Bisher wurden seitens meines Ressorts rund € 74 Mio. für Maßnahmen zur Kund:innenzufriedenheit (u.a. Ausbau und Optimierung von Mobilfunk/Datennetzen entlang der Strecke für Kund:innen) zur Verfügung gestellt.

Im Rahmenplan 2022 bis 2027 sind Investitionen in der Höhe von ca. € 5,5 Mio. für Maßnahmen zur Optimierung der Strecken-Mobilfunkversorgung vorgesehen, wobei die Höhe der Investitionen im Jahr 2022 rund 2,3 Mio. Euro beträgt. Dabei sollen die Verbesserungen im Bereich des Mobilfunkts zur Zufriedenheit der ÖV-Kund:innen sowie zur Automatisierung und Vernetzung der Betriebsabläufe beitragen.

Mein Ministerium und die ÖBB-Infrastruktur sind dabei im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Beschlussfassung des Rahmenplans, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Zu Frage 11:

➤ **Bahn-Infrastruktur PLUS**

- a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
- b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?*
- c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 werden in den nächsten sechs Jahren € 18,2 Mrd. in ein modernes Eisenbahnnetz investiert. Damit wurde das bisher größte Bahnausbauprogramm dieser Republik, der Rahmenplan 2021 bis 2026 (€ 17,5 Mrd.), nochmals deutlich aufgestockt. Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 werden die Projekte des Zielnetz 2025+ sowie wesentliche Aspekte des aktuellen Regierungsprogramms im Bahnbereich weiter vorangetrieben bzw. auf Schiene gebracht. Zusammen mit den geplanten Angebotsausweitungen und der Einführung des Klimatickets wird somit ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität geleistet.

Weitere Infos zu den einzelnen Investitionen im Jahr 2022 entnehmen Sie bitte der tabellarischen Darstellung des Rahmenplans unter folgendem Link:

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html

Mein Ministerium und die ÖBB-Infrastruktur sind dabei im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Beschlussfassung des Rahmenplans, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Zu Frage 12:

➤ **Öffi-Milliarde**

- a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden hinsichtlich eines Ausbaus und einer Verbesserung der Schieneninfrastruktur und einer Modernisierung der Bahnhöfe zu „Mobilitätsdrehscheiben“ zur Verbesserung der Umsteigequalität Bus-Bahn, Park&Ride, Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge sowie Verbesserung von Fahrgastinformationssystemen und Abholterminals für Online-Bestellungen gesetzt?*
- b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen hinsichtlich eines Ausbaus und einer Verbesserung der Schieneninfrastruktur und der Modernisierung der Bahnhöfe*

- zu „Mobilitätsdrehscheiben“ zur Verbesserung der Umsteige- qualität Bus-Bahn, Park&Ride, Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge sowie Verbesserung von Fahrgastinformationssystemen und Abholterminals für Online-Bestellungen im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
- c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Der Ausbau des Nahverkehrs in den Ballungsräumen ist eines der großen Schwerpunktthemen im Rahmenplan 2022 bis 2027. Es findet eine dynamische Bevölkerungsentwicklung in und um die großen Städte statt, wodurch der öffentliche Verkehr heute schon teilweise an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stößt. In diesem Bereich werden deshalb umfangreiche Investitionen getätigt (u.a. Modernisierung der S-Bahnstammstrecke in Wien, Ausbau Pottendorfer Linie, Attraktivierung der Summerauer Bahn).

Im ländlichen Raum stellen Regionalbahnen oft die Grundversorgung des öffentlichen Verkehrs dar und sind damit wichtig für die Daseinsvorsorge. Im Rahmenplan 2022 bis 2027 wurden die finanziellen Mittel für die Attraktivierung von Regionalbahnen aufgestockt. Zusätzlich wurde ein Schwerpunkt auf die Elektrifizierung von Regionalbahnen gelegt. Mit dem Rahmenplan 2022 bis 2027 stehen mit € 1,5 Mrd. innerhalb der Periode deutlich mehr Mittel für die ÖBB-Regionalbahnen zur Verfügung. Mit einzelnen Bundesländern konnten dazu Vereinbarungen über die Mitfinanzierung bei der Attraktivierung und Modernisierung von Regionalbahnen abgeschlossen werden. Damit werden die Bahnstrecken attraktiver, Bahnhöfe und Haltestellen modernisiert, regionale Mobilitätshubs für ein flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot geschaffen, die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen erhöht und zeitgemäße Kundeninformationssysteme installiert. Beispiele dafür stellen die Kamptalbahn, Puchbergerbahn oder Mühlkreisbahn dar.

Der Ausbau und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur erfolgt – neben den diesbezüglichen Investitionen durch die ÖBB - insbesondere auch im Rahmen der Privatbahnenfinanzierung. Für den Zeitraum 2021 bis 2025 wurde ein mittelfristiges Investitionsprogramm für die Privatbahnen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über € 0,8 Mrd. beschlossen. Im Vergleich zur Vorperiode wurden das Investitionsvolumen und die entsprechenden Bundesbeiträge deutlich erhöht.

Darüber hinaus hat mein Ressort die Möglichkeit einer Stadtregionalbahnfinanzierung durch den Bund zur Förderung von stadtgrenzenübergreifenden Straßenbahnprojekten geschaffen, die durch Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem jeweils betroffenen Bundesland umgesetzt werden. Bereits abgeschlossen wurden diesbezügliche Vereinbarungen für entsprechende Projekte im Raum Innsbruck und Linz. Außerdem sind weitere stadtgrenzenübergreifende Straßenbahnprojekte in Diskussion.

Mein Ministerium und die ÖBB-Infrastruktur sind dabei im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Einvernehmensherstellung mit dem BMF sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Weitere Infos zu den einzelnen Investitionen im Jahr 2022 entnehmen Sie bitte wieder der tabellarischen Darstellung des Rahmenplans. Bezüglich der Modernisierung der Bahnhöfe darf ich außerdem auf die Beantwortung der Frage 2 verweisen.

Zu den Fragen 13 und 14:

- **Überprüfung des vermehrten Einsatzes von alternativen Antrieben bei öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Erarbeitung zugehöriger Maßnahmen**
- Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?
 - Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?
- **Überprüfung des vermehrten Einsatzes von alternativen Antrieben bei öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Erarbeitung zugehöriger Maßnahmen**
- Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?
 - Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Mein Ministerium und die ÖBB streben eine weitestgehende Dekarbonisierung des Bahnverkehrs am Netz der ÖBB an. Die Elektrifizierungsstrategie sieht dazu einen Mix aus streckenseitigen und fahrzeugseitigen Lösungen vor (z.B. Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien). Streckenseitig sollen bis 2030 Bahnstrecken mit ca. 500 km Länge elektrifiziert werden. Dazu sollen in einer ersten Phase diejenigen Strecken elektrifiziert werden, für die eine streckenseitige Elektrifizierung jedenfalls die sinnvollste und wirtschaftlichste Lösung darstellt. Dies sind insbesondere Strecken der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V), Strecken mit einem dichten Takt im Personenverkehr, Strecken von maßgeblicher Bedeutung für den Güterverkehr und Strecken, denen eine Bedeutung als Umleitungsstrecken zukommen. Die Auswahl von Strecken für die zweite Phase des Elektrifizierungsprogrammes wird in den kommenden Jahren erfolgen. Die Ergebnisse der derzeit laufenden und geplanten Pilotprojekte zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. "Cityjet Eco" und Wasserstoff-Triebwagen) sollen dabei berücksichtigt werden.

Im Rahmenplan 2022 bis 2027 sind dafür Investitionen in der Höhe von ca. € 530 Mio. für die Elektrifizierung von Bahnstrecken vorgesehen, wobei die Höhe der Investitionen im Jahr 2022 rund € 33 Mio. beträgt. Weitere Infos zu den einzelnen Investitionen im Jahr 2022 entnehmen Sie bitte wieder der tabellarischen Darstellung des Rahmenplans.

Mein Ministerium und die ÖBB-Infrastruktur sind dabei im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Beschlussfassung des Rahmenplans, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Weitere Maßnahmen, die bereits gesetzt wurden:

- Förderung der 2021 gestarteten F&E-Projekte "H2RailTube - Stahlrohr-Tankcontainer für die digitalisierte Wasserstoff-Versorgungslogistik der Bahn" und "ZENeba (Zero-EmissionNebenbahn) - Infrastrukturanlagen für einen emissionsfreien, automatisierten Betrieb auf Nebenbahnen" im Rahmen der 16. Ausschreibung des FTI-Förderungsprogramms Mobilität der Zukunft.

Bezüglich der Dekarbonisierung des Busverkehrs darf ich außerdem auf die Beantwortung der Frage 22 verweisen.

Zu Frage 15:

- ***Einsatz auf europäischer Ebene für eine technische und betriebliche Harmonisierung der Systeme und eine gemeinsame Verkehrssprache, um die organisatorischen und verwaltungstechnischen Hindernisse abzubauen (besonders entlang von Transit-Routen)***
- a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
 - c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Mein Ministerium setzt sich in einigen europäischen Gremien für die Harmonisierung von betrieblichen und technischen Aspekten des Eisenbahnsystems ein:

Die Güterverkehrskorridore, sogenannte Rail Freight Corridors (RFCs) wurden durch die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr 2010 gegründet. Diese Verordnung verpflichtete die Mitgliedstaaten, internationale und marktorientierte RFCs einzurichten, um viele Herausforderungen zu bewältigen: eine davon ist die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetrieben und Verkehrsministerien bei wichtigen Aspekten wie der Zuweisung von grenzüberschreitenden Gütertrassen sowie der betrieblichen und administrativen Harmonisierung. Die Verbesserung der Sprachkenntnisse in allen Bereichen (Zugkontrollzentren, Grenzübergänge usw.) spielt in den Korridoren eine große Rolle, denn sie ermöglicht Mitarbeiter:innen, die mit dem internationalen Schienengüterverkehr zu tun haben, eine nahtlose grenzüberschreitende Kommunikation. Im Laufe des Jahres werden die Vorbereitungen für den kommenden Kommissionsvorschlag zur Revision der Verordnung zu den RFCs, welcher für das Jahresende erwartet wird, getroffen.

Die „Platform on International Rail Passenger Transport“ ist das Resultat einer Initiative der Verkehrsministerien der EU (ohne Malta und Zypern), der Schweiz und Norwegens und wurde im Juni 2020 gegründet. Diese europäischen Länder haben die Initiative ergriffen, um die Verbesserung des internationalen Schienenpersonenverkehrs in Verbindung mit den relevanten Interessengruppen zu fördern. Die Plattform widmet sich in vier Untergruppen den Themen Customer Experience und Digitalisierung, Netzwerk der grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiene, EU Green Deal: Infrastrukturengpässe und Interoperabilitätsprobleme bei TEN-V sowie regulatorische Rahmenbedingungen. Österreich ist mit den Niederlanden Vorsitzender der Plattform. Die Plattform wird von den Branchenverbänden und dem Europäischen Fahrgastverband (EPF) unterstützt. Beteiligt sind auch Vertreter:innen der Europäischen Kommission, der Agentur der Europäischen Union für die Eisenbahnen (ERA) und von Shift2Rail.

Die „Brenner Corridor Platform (BCP)“ widmet sich dem wichtigen Transit-Korridor von München über Tirol und den Brenner bis nach Verona und behandelt Fragen zu Infrastruktur und Kapazität, Umweltauswirkungen sowie Interoperabilität und Betrieb. Alle Verkehrsministerien, Infrastrukturbetreiber:innen und Eisenbahnbehörden von Deutschland, Österreich und Italien, die betroffenen Regionen, die Brenner Basistunnel SE, der RFC Skandinavien-Mittelmeer so-

wie diverse Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreiber:innen eint seit Jahren das Ziel, kooperativ die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen zur effektiven Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu schaffen. Gerade die Arbeitsgruppe Interoperabilität und Betrieb widmet sich wichtigen Fragen wie der Harmonisierung von Sicherheitsstandards und Betriebsregeln, Grenzkontrollen oder dem Thema Sprache. Als großer Meilenstein können die im Dezember veröffentlichten Korridorstudien betrachtet werden.

Keine anderen Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung dieser Ziele involviert.

Darüber hinaus ist in meinem, vorrangig zuständigen, Ressort die Sektion IV, Gruppe Eisenbahn in mehreren europäischen Prozessen und Arbeitsgruppen aktiv, um die Harmonisierung der Systeme und Erleichterungen bei der Eisenbahnverkehrsabwicklung voranzutreiben. In diesem Zusammenhang sind insbesondere das „Railway Interoperability and Safety Committee (RISC)“, die „Technical Specifications for Interoperability (TSI)“, und „National Safety Authority Network (NSA-Network)“, hervorzuheben, die weiter näher erläutert werden:

- In diesen entscheidungstragenden Arbeitsgruppen auf europäischer Ebene sowie dem „Railway Interoperability and Safety Committee (RISC)“ bei der Europäischen Kommission findet aktuell eine intensive Implementierung des vierten Eisenbahnpaketes schrittweise statt. Darüber hinaus werden gemeinsam mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden (NSAs) grundlegende Dokumente im Vorfeld erarbeitet. Beispielsweise ist hier eine gemeinsame Terminologie als Grundlage der Kommunikation anzuführen. Eine technische Harmonisierung auf europäischer Ebene findet über die TSI (Technical Specifications for Interoperability) in verschiedenen Bereiche (z.B. OPE für „operations“ CCS TSI für „Command, Control and Signalling“, LOC & PAS für „locomotives and passengers“ uvm.) statt.
- Es wird laufend an den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI) gearbeitet, um deren bevorstehende Änderung zu gewährleisten. Aktuell werden alle TSIs einem Revisionsprozess unterzogen, die TSI Revision 2022. Dieser Prozess soll voraussichtlich im 4. Quartal 2022 abgeschlossen sein. Diese europäischen Richtlinien sind unmittelbar anwendbar.
- Zudem ist auch auf die – von der Europäischen Kommission für Ende des Jahres 2022 angekündigte – Änderung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, hinzuweisen. Diese Richtlinie legt unter anderem die Anforderungen an die Sprachkenntnisse von Triebfahrzeugführer:innen fest.

Zu Frage 16:

- **Forcierter Ausbau des ETCS-Systems (European Train Control System), vorrangig auf den höchstausgelasteten Strecken, um Fahrplanstabilität und Sicherheit zu verbessern**
- a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?
 - c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Die Zugsicherungssysteme werden laufend auf den modernen Europäischen Standard ETCS (European Train Control System) aufgerüstet, wobei bisher rund 300 Kilometer ETCS Level 2 von der ÖBB-Infrastruktur in Betrieb genommen wurden. Dafür wurden von meinem Ministerium rund € 100 Mio. zur Verfügung gestellt.

Der nächste Umsetzungsschritt für die ETCS-Migration ist bis 2026 geplant. Er konzentriert sich im Wesentlichen auf die Bestandsaufrüstung mit ETCS Level 2 im Umfeld zu den Neubau- bzw. Ausbauprojekten der ÖBB, die bis 2026 in Betrieb gehen werden bzw. vor der Inbetriebnahme stehen, wie die Koralmbahn, die Pottendorfer Linie oder der 4-gleisige Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wels. Informationen dazu sind dem nationalen Umsetzungsplan zu entnehmen ([Nationaler Umsetzungsplan ERTMS \(bmk.gv.at\)](http://Nationaler Umsetzungsplan ERTMS (bmk.gv.at))).

Im Rahmenplan 2022 bis 2027 sind Investitionen in der Höhe von ca. € 264 Mio. für ETCS und Zugbeeinflussung vorgesehen, wobei die Höhe der Investitionen im Jahr 2022 rund € 27 Mio. beträgt.

Mein Ministerium und die ÖBB-Infrastruktur sind dabei im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Beschlussfassung des Rahmenplans, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Zu Frage 17:

- ***Umgehende nationale Attraktivierung von Systemvoraussetzungen im Bahnbereich***
- a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
 - c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Mein Ministerium und die ÖBB haben sich zum Ziel gesetzt, durch Digitalisierung der Bahnproduktion die Streckenkapazität, Pünktlichkeit und Sicherheit der Eisenbahn zu steigern und die Energieeffizienz durch intelligente Zugsteuerung zu erhöhen. Mit modernen Technologien sollen dafür neue Wege eingeschlagen werden. Neben der Ausrüstung mit ETCS sollen elektronische Stellwerke mit dem Fokus auf zukünftige Cloud-Lösungen weiterentwickelt werden sowie Baustellen mit verbesserten automatischen Warnsystemen für die Arbeitenden noch sicherer abgewickelt werden. Darüber hinaus wird eine automatisierte Disposition und Zugzusammenstellung für alle Verschub- und Produktionsstandorte implementiert. Mit diesen zielgerichteten Investitionen des Rahmenplans in die Digitalisierungs- und Automatisierungsprojekte können durch standardisierte Lösungen die Systemkosten und damit auch die Produktionskosten gesenkt werden.

Im Rahmenplan 2022 bis 2027 sind dafür Investitionen in der Höhe von ca. € 2 Mrd. für Sicherheit und Digitalisierung vorgesehen. Weitere Infos zu den einzelnen Investitionen im Jahr 2022 entnehmen Sie bitte der tabellarischen Darstellung des Rahmenplans.

Mein Ministerium und die ÖBB-Infrastruktur sind dabei im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Beschlussfassung des Rahmenplans, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft,

Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Zu Frage 18:

- **Prüfung der bestmöglichen Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur**
- Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?
 - Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Diesbezüglich möchte ich auf die Wichtigkeit der Umsetzung des integrierten Taktfahrplans hinweisen. In diesem weltweit erfolgreichen System fahren Züge in einem fixen, verlässlichen Takt, der für die Fahrgäste leicht nachvollziehbar ist. Dabei sind Schnellzüge und Regionalzüge so aufeinander abgestimmt, dass es zu kurzen Umstiegszeiten kommt und somit der Fahrgast möglichst schnell von A nach B gelangt. Den Grundtakt geben dabei die Schnellzüge vor. Regionalzüge, regionale Busse etc. sind darauf abgestimmt.

Des Weiteren soll langfristig die Betriebsführung automatisiert durchgeführt werden, da dies die Basis für die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und zur Ausweitung der Trassenkapazitäten ist. Damit einher geht die Optimierung von Pünktlichkeit und Sicherheit. Auch die Herstellung von Güterzuglangen Überholgleisen (740 Meter) soll dazu beitragen. Durch die Möglichkeit, längere Züge zu führen, wird die Effizienz im Schienengüterverkehr erhöht und auch die bestehende Infrastruktur besser ausgelastet.

Im Rahmenplan 2022 bis 2027 sind für die Herstellung von Güterzuglangen Überholgleisen Investitionen in der Höhe von ca. € 148 Mio. vorgesehen, wobei die Höhe der Investitionen im Jahr 2022 rund € 14 Mio. beträgt.

Es darf auch darauf hingewiesen werden, dass die in Frage 16 dargelegte Implementierung von ETCS eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur ermöglichen kann, was etwa im Bereich der Stammstrecke der Wiener Schnellbahn genutzt wird.

Mein Ministerium und die ÖBB-Infrastruktur sind dabei im ständigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern (Länder, Gemeinden, etc.). Abgesehen von der Beschlussfassung des Rahmenplans, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Zu Frage 19:

- **Zielnetz 2040 voranbringen**
- Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
 - Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?
 - Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Die Erstellung des Zielnetzes 2040 erfolgt in einem klar definierten Prozess und sieht eine einheitliche Bewertung für die Auswahl und Priorisierung von Projektbündeln, sogenannten Mo-

dulen, von Erweiterungsinvestitionen (Neu- und Ausbauvorhaben) vor. Die Erstellung eines einheitlichen Bewertungsverfahrens ist derzeit in Arbeit. Die finale Bewertung sowie die Priorisierung der Projekte bedarf einer österreichweiten, aktuellen Verkehrsprognose, die mit der Verkehrsprognose 2040+ (VPÖ 2040) gerade geschaffen wird. Die im Rahmen der Verkehrsprognose entwickelten Instrumente und Werkzeuge werden dann auch in der Lage sein, die verkehrliche Wirkung von Projekten zu berechnen. Die Bewertung und Priorisierung der Module erfolgt 2023, wo seitens meines Ressorts auch mit der Beschlussfassung für das Zielnetz zu rechnen ist.

Im Zielnetz-Prozess wurden dabei in den letzten Monaten, neben den Bundesländern, weitere Stakeholder sowie Expert:innen der Güterverkehrsbranche miteinbezogen. Außer dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Zu Frage 20:

- ***Internationale Bahn-Optimierung: Bekenntnis zum Ausbau und zur Aufnahme geeigneter Strecken in die TEN-Netze und Einsatz für Öffnung von EU-Töpfen für Erhalt bestehender Bahn-Infrastruktur***
- a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
 - c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 im Rahmen des „Green & Efficient Mobility“-Pakets auch die Revision der Verordnung zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-V VO) vorgeschlagen. Darin finden sich bereits viele Aspekte der im Mai 2020 von Österreich eingebrachten und national mit allen relevanten Akteur:innen abgestimmten Vision wieder. So spielt nun die Berücksichtigung und Überwindung betrieblicher Hemmnisse eine viel größere Rolle, wodurch auf eine effiziente Weise das volle Potenzial der Infrastruktur ausgeschöpft werden kann.

Des Weiteren wurden sowohl die Tauern- als auch die Pyhrn-Schober-Achse als Teil des neuen Westbalkan-Korridors in das erweiterte Kernnetz aufgenommen, wofür sich Österreich im Vorfeld stark eingesetzt hat. Dies erleichtert die Akquise von EU-Fördermitteln (wie der Connecting Europe-Fazilität) für den Infrastrukturausbau, hier beispielsweise für den neuen Bosrucktunnel.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der ebenfalls schon in Österreichs Vision enthalten war und von der Europäischen Kommission in Artikel 48 des Revisionsvorschlags zur TEN-V VO berücksichtigt wurde, ist die Betonung der Wichtigkeit der Instandhaltung bestehender Infrastruktur für das Funktionieren des gesamten Verkehrssystems. Inwiefern dies auch mit der Öffnung von EU-Töpfen einhergeht, lässt sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht sagen.

Mein Ressort wird dieses Jahr in enger Abstimmung mit allen relevanten Akteur:innen eine nationale Position zum Kommissionsvorschlag ausarbeiten und diesen in Zusammenarbeit mit der Ständigen Vertretung in Brüssel im Rat der Europäischen Union aktiv einbringen und vertreten.

Keine anderen Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung dieser Ziele involviert.

Zu Frage 21:

➤ **Lärmschutzoffensive**

- a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden hinsichtlich verbessertes Wagenmaterial (Förderung Flüsterbremsen), Fortsetzung des Ausbaus von Lärmschutz, insbesondere bei Kapazitätsausbau, Lärmschutz-Dienstanweisung Bahn (Verschub, Betrieb), Vertrag Bund-Länder-Verkehrsunternehmen für Kostenteilung bei Lärmschutz-Reinvestitionen sowie Überprüfung des Bestandsschutzes gesetzt?*
- b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
- c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Folgende Maßnahmen wurden hinsichtlich der Lärmschutzoffensive bereits gesetzt bzw. sind in Umsetzung:

Zu „Verbessertes Wagenmaterial (Förderung Flüsterbremsen)“:

Durch eine zügige Umrüstung der Wagenflotte auf leise Bremstechnologien kann eine deutliche Entlastung der Bevölkerung vom Schienenlärm erzielt werden. Österreich hat schon Maßnahmen im Rahmen der bisherigen rechtlichen Möglichkeiten gesetzt, um eine möglichst rasche Marktdurchdringung mit lärmarmen Güterwagen zu fördern, etwa durch einen Bonus beim Schienenbenutzungsentgelt (IBE) für Wagen mit nachgerüsteten Bremsen. Die Umrüstung der Flotten bei den wesentlichen österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmungen ist voll im Laufen und bereits weit fortgeschritten.

Mittel- bis längerfristig ist somit durch die Modernisierung des Wagenmaterials bzw. durch strengere Emissionsvorschriften bei Güterwaggons eine zusätzliche Reduktion der Schallemissionen im Schienenbereich zu erzielen.

Gemäß den Vorgaben der Europäischen Kommission ist mit Fahrplanwechsel 2024 der Einsatz von lauten Güterwaggons auf den sogenannten „quieter routes“ auch nicht mehr zulässig. Leise Güterwagen weisen gegenüber dem alten Wagenmaterial eine bis zu 10 dB geringere Emission auf, das ist eine Halbierung des empfundenen Lärms.

Dies wird für die Anrainer:innen an den Bahn-Güterverkehrsachsen in Österreich eine deutliche Verbesserung bringen. Hierzu darf auf die Veröffentlichung der „TSI-Noise - Leisere Strecken“ und der dazu enthaltenen Erläuterungen auf der Website meines Ministeriums ([TSI Noise – "quieter routes" Meilenstein der Lärmreduktion \(bmk.gv.at\)](#)) hingewiesen werden.

Zu „Fortsetzung des Ausbaus von Lärmschutz, insbesondere bei Kapazitätsausbau“ und zu „Vertrag Bund-Länder-Verkehrsunternehmen für Kostenteilung bei Lärmschutz-Reinvestitionen sowie Überprüfung des Bestandsschutzes“:

Bei Lärmschutzmaßnahmen entlang von Eisenbahnanlagen in Österreich muss prinzipiell immer zwischen neuen und bestehenden Bahnanlagen unterschieden werden.

Während bei Streckenneubauten sowie bei „wesentlichen Streckenumbauten“ die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen bei Überschreitung von Lärmgrenzwerten bindend sind (Schienerverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, BGBI. Nr. 415/1993 vom 25. Juni 1993), kann bei bestehenden Bahnanlagen eine nachträgliche Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen rechtlich nicht vorgeschrieben werden.

Um die Situation für Anrainer:innen im Umkreis bestehender Bahnstrecken trotzdem zu verbessern, wurde vom damaligen BMVIT das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ ins Leben gerufen. Bei diesem Programm werden österreichweit alle bestehenden Bahnstrecken nach den gleichen Kriterien schalltechnisch untersucht. Bei Überschreiten der Richtwerte (65 dB am Tag/55 dB in der Nacht) werden, in Bezug auf die bis 01. Jänner 1993 baubewilligten, d.h. „anspruchsberechtigten“ Wohnbebauungen anhand von Wirtschaftlichkeitskriterien entsprechende Maßnahmen ausgestaltet. Darüber hinaus laufen derzeit Arbeiten hinsichtlich einer Novellierung der Schienerverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung (SchIV).

Auf Grundlage dieses Programmes wurden generelle Übereinkommen mit den Ländern über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken geschlossen und konkrete Maßnahmen geplant und realisiert. Die Kostentragung erfolgt dabei zu 50 % durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die restlichen 50 % der Kosten werden vom jeweiligen Bundesland und von der jeweiligen Gemeinde übernommen.

In diesem Sinne erfolgte die Realisierung von bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen seit dem Jahr 1993. Dabei wurden über 556 km Lärmschutzwände in Österreich errichtet und der Einbau von über 25.000 Schallschutzfenstern und -türen gefördert.

Das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ wird laufend fortgeführt und sieht einen jährlichen Lenkungsausschuss unter Teilnahme von ÖBB, Land und meinem Ministerium in jedem Bundesland vor, in welchem die aktuellen Projekte besprochen werden.

Da dieses Programm bereits seit über 25 Jahren umgesetzt wird, stehen in den nächsten Jahren bereits die ersten Reinvestitionsmaßnahmen an: Hierzu befindet sich die Bund-Länder Arbeitsgruppe Lärmschutz bereits in der Endabstimmung.

Weitere Maßnahmen, die umgesetzt werden sollen, sind:

- laufende Umrüstung der Flotten auf leise Bremsen
- Fortschreibung des Bestandslärmsanierungsprogrammes.

Die Realisierung von Maßnahmen aus dem Bestandslärmschutzprogramm setzt Verträge über eine Kostenteilung mit dem jeweiligen Bundesland und der jeweiligen Gemeinde voraus. Ebenso stehen in einigen Bundesländern Reinvestitionen von bestehenden Lärmschutzwänden an. Im Jahr 2022 kann man von einer Bearbeitung von rund 40 Projekten ausgehen. Betroffen sind alle Bundesländer, außer dem Burgenland. Darunter werden Planungsmaßnahmen, Errichtungsmaßnahmen und Erneuerungsmaßnahmen fallen.

Es waren bzw. sind keine anderen Bundesministerien in die Erarbeitung involviert.

Weitere Maßnahmen, die gesetzt werden:

- 2021 wurde eine Stiftungsprofessur zu "Akustik und Lärmwirkungsforschung im Verkehrswesen" ausgeschrieben. Folglich wird 2022 die Stiftungsprofessur zu "Lärmwirkungsforschung und Gesundheit" an der TU Graz eingerichtet werden.

Zu Frage 22:

➤ **Dekarbonisierung Busverkehr**

- Welche konkreten Maßnahmen wurden hinsichtlich der Elektrifizierung von Busflotten und der Vereinheitlichung von Ladeinfrastruktur in diesem Bereich gesetzt?*
- Welche konkreten Maßnahmen sollen hinsichtlich der Elektrifizierung von Busflotten und der Vereinheitlichung von Ladeinfrastruktur in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?*
- Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert? Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Das Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ unterstützt Unternehmen bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Busse sowie bei der Errichtung der für diese Busse erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Ziel ist es, den Anteil der emissionsfreien Busse in Österreich zu erhöhen und dadurch für Personen, die vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen möchten, ein klimafreundliches Angebot zur Verfügung zu stellen. Bei diesem Förderprogramm handelt es sich um ein wettbewerbliches Verfahren. Das Förderprogramm EBIN ist dabei Teil des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans 2020 bis 2026, in dem für dieses Vorhaben € 256 Mio. vorgesehen sind. Die Ausschreibung hat Mitte Februar 2022 gestartet. Weitere Informationen finden sich im Österreichischen Aufbau- und Resilienzplan bzw. auf der Webseite der FFG.

Im Rahmen der Erstellung der förderrechtlichen Unterlagen waren folgenden Ministerien eingebunden: BMKÖES, BMDW, BMF

Im Rahmen der Verhandlungen zum Fit for 55-Paket und im Speziellen zur Überarbeitung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe werden aktuell technische Spezifikationen für Lade- und Betankungsinfrastrukturen für Busse diskutiert, siehe hierzu den Vorschlag der Kommission (ANNEX II)

Die Abstimmung der vom Fit for 55-Paket betroffenen Ministerien erfolgt laufend.

Zu Frage 23:

➤ **Fahrradoffensive**

- Welche konkreten Maßnahmen wurden hinsichtlich einer Erhöhung des Radverkehrsanteils gesetzt?*
- Welche konkreten Maßnahmen sollen hinsichtlich einer Erhöhung des Radverkehrsanteil im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
- Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Hinsichtlich einer Erhöhung des Radverkehrsanteils wurden folgende Maßnahmen gesetzt:

- Erhöhung des Budgets der Förderschiene „klimaaktiv mobil“ zur Förderung von klimafreundlicher und aktiver Mobilität und Mobilitätsmanagement von € 4 auf € 40 Mio. jeweils für die Jahre 2020 und 2021. Gefördert werden durch klimaaktiv mobil Projekte von Ländern, Städten, Gemeinden, Betrieben, Vereinen und Tourismuseinrichtungen. In einem neuen Schwerpunkt werden besonders Radschnellverbindungen unterstützt.
- 2021 wurden mehr als 220 Projekte mit rund € 52 Mio. an Förderungen, davon rund € 10 Millionen ELER-Mittel der Europäischen Union, gefördert und Investitionen in klimafreundliche Mobilität von € 110 Mio. ausgelöst, welche rund 1.300 Arbeitsplätze sichern. In diesen Projekten wurden rd. 150 km Radinfrastruktur sowie rund 1.200 Radabstellanlagen errichtet. Dadurch werden pro Jahr CO₂-Emissionen in der Höhe von 9.100 Tonnen sowie eine jährliche Energiemenge von 32 Gigawattstunden (GWh) eingespart.
- 2021 wurde nach dem erfolgreichen Pilotprojekt in Wien unter schwierigsten Pandemiebedingungen die klimaaktiv mobil-Radfahrkurse für alle Volksschulen in Österreich gestartet. Dabei haben bereits im ersten Jahr 14.400 Volksschulkinder bundesweit an knapp 800 Radfahrkursen teilgenommen.
- Die Bund-Länder-Motivationskampagne „Österreich radelt“ hatte – trotz Pandemie – eine neue Rekordbeteiligung von 31.000 Teilnehmenden mit rund 647 Unternehmen, 518 Gemeinden, 259 Vereinen und 131 Bildungseinrichtungen österreichweit. Insgesamt wurden 24 Millionen Radkilometer eingetragen.
- Am 17. und 18. Mai 2021 fand auf Einladung Österreichs die 5. Minister:innenkonferenz des Pan-Europäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) von UNECE und WHO statt. Dabei wurde mit der Wiener Deklaration von den 46 teilnehmenden Minister:innen und Staatssekretär:innen der Pan-Europäische Masterplan Radfahren als erste internationale Fahrradstrategie für Europa beschlossen.
- Vorschläge für die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen werden in der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr laufend gesammelt und inhaltlich aufbereitet und sollen ehest möglichst in eine StVO-Novelle zum Rad- und Fußverkehr münden.
- In einer gemeinsamen Bund-Länder-Studie wird gerade der notwendige Investitions- und Personalbedarf in den Radverkehr zur Zielerreichung (13 % Modal Split des Radverkehrs) wie beispielsweise für Ausbau der Radinfrastruktur, Forschung, Aus- und Weiterbildung, etc. ermittelt.
- Pandemiebedingt musste der 13. Österreichische Radgipfel in Wien auf 2022 verschoben werden.
- Zum Abbau des Fachkräftemangels in der Radverkehrsförderung wurde 2021 eine Stiftungsprofessur Aktive Mobilität an der Universität Innsbruck seitens meines Ressorts mit Fördermitteln von € 1,5 Mio. vergeben.

Hinsichtlich einer Erhöhung des Radverkehrsanteils werden folgende Maßnahmen gesetzt:

- Erhöhung des Budgets der Förderschiene „klimaaktiv mobil“ (gefördert werden u.a. Projekte, die eine Erhöhung des Radverkehrsanteiles zum Ziel haben) von € 40 auf € 60 Mio. im Jahr 2022.

- Auch 2022 wird die Bund-Länder-Motivationskampagne „Österreich radelt“ (www.radelt.at) verstärkt fortgesetzt. Eine mögliche Teilnahme des Österreichischen Parlaments als Veranstalter bei der Motivationskampagne wird im Sinne der Vorbildwirkung für die Bevölkerung sehr positiv gesehen.
- Die Zwischen evaluierung des Masterplan Radfahren mit den Ergebnissen aus dem ersten Bicycle Policy Audit (BYPAD) auf nationaler Ebene soll 2022 fertig gestellt und der Öffentlichkeit präsentiert werden.
- Vom 03. bis 05. April soll der 13. Österreichische Radgipfel (www.radgipfel2022.at) in Wien als jährliche nationale Fahrradkonferenz stattfinden.
- Die inhaltlichen Arbeiten für die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen bspw. in der Fahrradverordnung aber auch in Landesgesetzen werden in der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr intensiv fortgeführt.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplan Radfahren 2015 bis 2025 und damit auch der Fahrradoffensive werden in der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr, in der unter Leitung meines Ministeriums auch alle Bundesländer und Landeshauptstädte sowie Städte- und Gemeindebund vertreten sind, diskutiert und begleitet.

In der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr sind neben den Bundesländern, Landeshauptstädten, Städtebund und Gemeindebund auch das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (Abteilung V/4: Tourismus-Förderungen), das Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (Abteilung VII/A/4: Gesundheitsförderung und Prävention), das Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlicher Dienst und Sport (Abteilung II/5: Gesundheits-, Schul- und Breitensport) sowie das Bundesministerium für Innenres (Abteilung II/12: Verkehrsdienst der Bundespolizei) vertreten.

Weitere Maßnahmen, die bereits gesetzt wurden:

- F&E Leitprojektausschreibung "Transformation öffentlicher Mobilitätsräume" im Rahmen der 18. Ausschreibung des Forschungsförderungsprogramms Mobilität der Zukunft (Budget € 2,5 Mio.)
<https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/ausschreibungen/20211020-mdz-as18.php>
- Ausschreibung einer Stiftungsprofessur "Aktive Mobilität – neue Lösungen im handlungsfeldübergreifenden Kontext zwischen Klima/Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft".

Weitere Maßnahmen, die gesetzt werden:

- Interministerielle Arbeitsgruppe Sektorkopplung Gesundheit und Mobilität, Ausschreibungs inhalte im Rahmen der Ausschreibungen zu "Regionen" und "Städte" in der FTI-Strategie Mobilität (Frühjahr und Herbst 2022).

Bei der Erarbeitung der Maßnahmen waren bzw. sind das BMSGPK und das BMKÖS involviert.

Zu Frage 24:

➤ **Attraktivierung des Fußgängerverkehrs**

- a. Welche konkreten Maßnahmen wurden (insbesondere hinsichtlich des "Masterplans Gehen", einer fußgängerfreundlichen Reform der StVO, Investitionen im Fußgängerverkehr und Förderschiene Mobilitätsmanagement) in diesem Bereich gesetzt?

- b. Welche konkreten Maßnahmen sollen (insbesondere hinsichtlich des "Masterplans Gehen", einer fußgängerfreundlichen Reform der StVO, Investitionen im Fußgängerverkehr und Förderschiene Mobilitätsmanagement) in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?
- c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Hinsichtlich der Attraktivierung des Fußgängerverkehrs wurden folgende Maßnahmen gesetzt:

- Die im Regierungsprogramm zur Attraktivierung des Fußverkehrs vorgesehenen Maßnahmen werden von meinem Ministerium konsequent in seinem Wirkungsbereich umgesetzt. Zur verstärkten Koordination der Umsetzung dieser Maßnahmen insbesondere des Masterplan Gehen ist in meinem Ressort die Abt II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement eingerichtet.
- Zur wichtigen Koordination mit den anderen Gebietskörperschaften wurde die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen eingerichtet, in der unter Leitung meines Ministeriums die Vertreter:innen des Bundes, der Bundesländer, von Städten und Gemeinden, des Österreichischen Städtebundes und Österreichischen Gemeindebundes sowie von Fachorganisation und Interessenvertretungen zusammenarbeiten, um die Initiativen zur Attraktivierung des Fußverkehrs und die Umsetzung des Masterplan Gehen zu koordinieren und voranzutreiben.
- Im Rahmen der bundesweiten Arbeitsgruppe Gehen wurden 2021 fußverkehrsrelevante Verbesserungsvorschläge für die StVO ausgearbeitet und in die Erarbeitung der 33. StVO-Novelle eingebracht. Diese befindet sich aktuell im politischen Abstimmungsprozess.
- Zur Umsetzung des Regierungsprogramms wurde im Einvernehmen mit dem BMF die klimaaktiv mobil-Förderrichtlinie novelliert und damit erstmals auf Bundesebene die Förderungsmöglichkeit von Infrastruktur für den Fußverkehr aufgenommen. Dafür wurde im klimaaktiv mobil-Programm ein neuer Beratungs- und Förderschwerpunkt Fußverkehr eingerichtet.

Seit 2021 können daher im klimaaktiv mobil-Förderprogramm im Rahmen des Klimafonds Investitionen von Gebietskörperschaften zum Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur (zB Fußgängerzonen, Begegnungszonen etc) im Sinne einer fußverkehrs-freundlichen Stadtgestaltung, zur Vermeidung von Umwegen, zur Erhöhung der Durchlässigkeit und zur Förderung der kurzen Wege gefördert werden. Als Voraussetzung für die Fördereinreichung muss für die Landeshauptstädte und für Städte mit mehr als 15.000 Einwohner:innen ein lokaler Masterplan Gehen und für alle anderen Gemeinden ein örtliches Fußverkehrskonzept vorliegen, in dem sich die zur Förderung beantragten Maßnahmen wiederfinden. Der Masterplan Gehen bzw. das örtliche Fußverkehrskonzept muss im Gemeinderat angenommen sein. Der lokale Masterplan Gehen bzw. das örtliche Fußverkehrskonzept sollen ein zusammenhängendes, engmaschiges, umwegminimierendes und flächendeckendes Gehwegenetz auf kurz- bis langfristiger Ebene in Siedlungsgebieten sicherstellen.

Im Sinne der hohen Projektqualität und der Zweckmäßigkeit der Verwendung der Mittel setzt sich die Förderung aus einem Basisfördersatz von 20% und zusätzlichen Förderzuschlägen für Maßnahmen aus den Bereichen „bauliche Maßnahmen“, „Raum- und Siedlungsplanung“, „Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung“

und der „Einbeziehung weiterer Akteur:innen“ zusammen. Die Förderung kann max. 50 % der förderungsfähigen Kosten betragen. Die förderungsfähigen Kosten setzen sich zusammen aus den Kosten für die jeweilige Infrastruktur sowie für die Planung, wobei die Kosten von Planungen, Konzepterstellung des Masterplan Gehens bzw. örtliches Fußverkehrskonzeptes mit max. 10 % der Investitionskosten begrenzt sind.

- Im Sinne der verstärkten Bewusstseinsbildung und Vernetzung der Akteur:innen für den Fußverkehr fand von 06. bis 07. Oktober 2021 die jährliche Fußverkehrskonferenz in der Stadt Salzburg statt.

Hinsichtlich der Attraktivierung des Fußgängerverkehrs werden folgende Maßnahmen gesetzt:

- Im Jahr 2022 werden die Arbeiten der bundesweiten Arbeitsgruppe Gehen weiter fortgesetzt und die Evaluierung und Weiterentwicklung des Masterplan Gehen mit dem neuen Zeithorizont 2030 durchgeführt.
- Der im Jahr 2021 gestartete Förderschwerpunkt Fußverkehr im Zuge des klimaaktiv mobil-Programms wird 2022 fortgesetzt werden.
- Die österreichische Fußverkehrskonferenz wird 2022 in Korneuburg stattfinden (06. bis 07. Oktober 2022).
- Auf internationaler Ebene wird Österreich aktive Beiträge im Rahmen des THE PEP Partnership Active Mobility für die Einbeziehung des Fußverkehrs in die Erarbeitung eines paneuropäischen Masterplans Aktive Mobilität leisten.
- Zur Behebung der derzeitigen Verzerrung der statistischen Grundlagen durch die große Untererfassung der Fußwege bei Mobilitätserhebungen soll bei der nächsten österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ die etappenweise Erhebung von Wegen erfolgen.

Die Umsetzung des Masterplan Gehen und der Initiativen für den Fußverkehr wird von der bundesweiten Arbeitsgruppe Fußverkehr begleitet, in der unter der Leitung meines Ministeriums alle Bundesländer, die Landeshauptstädte, der Österreichische Städtebund und der Österreichische Gemeindebund vertreten sind, österreichweit koordiniert. Seitens des Bundes ist aus meinem Ressort (Führerung Abt II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement) zusätzlich die Sektion III (Innovation und Technologie) involviert. Weiters sind das Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (VII/A/4), das Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlicher Dienst und Sport (Sektion II Sport) und das Bundesministerium für Inneres eingebunden.

Weitere Maßnahmen, die bereits gesetzt wurden (Sehen Sie dazu auch meine Beantwortung der Frage 23):

- F&E Leitprojektausschreibung "Transformation öffentlicher Mobilitätsräume" im Rahmen der 18. Ausschreibung des Forschungsförderungsprogramms Mobilität der Zukunft (Budget € 2,5 Mio.).
<https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/ausschreibungen/20211020-mdz-as18.php>
- Ausschreibung einer Stiftungsprofessur "Aktive Mobilität – neue Lösungen im handlungsfeldübergreifenden Kontext zwischen Klima/Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft".

Weitere Maßnahmen, die gesetzt werden:

- Interministerielle Arbeitsgruppe Sektorkopplung Gesundheit und Mobilität, Ausschreibungs inhalte im Rahmen der Ausschreibungen zu "Regionen" und "Städte" in der FTI-Strategie Mobilität (Frühjahr und Herbst 2022).

Bei der Erarbeitung der Maßnahmen waren bzw. sind das BMSGPK und das BMKÖS involviert.

Zu Frage 25:

➤ **Ausbau E-Mobilität im Bereich Entwicklung und Forschung**

- a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
- b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 wann gesetzt werden?*
- c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Im Rahmen des Mobilitätsforschungsprogrammes Mobilität der Zukunft (MDZ) wurden im Teilbereich Fahrzeugtechnologien zwischen 2012 und 2021 regelmäßig Ausschreibungen zur batterieelektrischen Mobilität getätigt. Seit 2018 fanden diese unter dem Titel einer konkreten Batterieinitiative statt, im Rahmen dieser Batterieinitiative wurden 14 Projekte mit einer genehmigten Förderung von über € 10 Mio. unterstützt sowie auch eine transnationale M.ERA-NET Ausschreibung 2021 mit einem Budget von € 1 Mio. Die nationale Batterieinitiative wurde 2018 mit der österreichischen Industrie und Forschung entwickelt und im Rahmen der Technologiegespräche Alpbach präsentiert. Ziel ist es, die erfolgreiche Entwicklung der Batterie als Schlüsseltechnologie zur Markteinführung der Elektromobilität und zur Erreichung der verpflichtenden Emissionsreduktion für Treibhausgase und Schadstoffe sicherzustellen. Am IPCEI EuBatIn beteiligen sich insgesamt 42 Unternehmen aus zwölf Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Hierzu werden von privater Seite neun Milliarden Euro investiert. Die Mitgliedstaaten schütten Beihilfen in Höhe von € 2,9 Mrd. aus. Das Projekt verfolgt das Ziel, eine wettbewerbsfähige, innovative und nachhaltige Batterie-Wertschöpfungskette aufzubauen.

Der inhaltliche Fokus liegt hier auf der Förderung von hochinnovativen Entwicklungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – vom nachhaltigen Abbau von Rohstoffen über die Batteriezellproduktion und -integration bis hin zum Recycling. Diese Projekte sollen dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit und Kompetenz Europas als Industrie-, Forschungs- und Entwicklungsstandort im Batteriesektor weiter zu stärken. Zudem zielt die Initiative darauf ab, den CO₂-Fußabdruck im Batteriesektor signifikant zu reduzieren und so einen direkten Beitrag zum Klimaschutz und der Umsetzung des „European Green Deals“ zu leisten.

Mit der Fertigstellung der FTI-Agenda Mobilität 2026 wurde im September 2021 ein wichtiger Schritt für die Implementierung der Forschungs-, Technologie- und Innovationsstrategie Mobilität 2040 getan. In den nächsten fünf Jahren werden die innovationspolitischen Maßnahmen – FTI-Förderungen, Experimentierräume, Strategische Allianzen und Umsetzungspartnerschaften, europäische und internationale Positionierung – sich auf die vier in der Agenda konkretisierten Missionsfelder ausrichten und damit die Verwirklichung der übergeordneten Vision „Innovationen in und aus Österreich für ein klimaneutrales Mobilitätssystem in Europa“ vorantreiben. Dafür wurden die vier Missionsfelder und FTI-Maßnahmen konkretisiert.

Im Mai 2022 startet die 1. Ausschreibung der FTI-Agenda 2026 mit einem Schwerpunkt für übergeordnete Herausforderungen in der Schnittmenge zwischen Missionsfeld Technologie und Regionen.

Abgesehen von der Teilnahme am IPCEI Batterie, welche das Einvernehmen mit dem BMF (Abteilung II/10, Budget - Wirtschaft, Mobilität, Innovation u. Technologie) voraussetzt, sind keine weiteren Bundesministerien involviert.

Siehe dazu auch meine Antworten auf die Frage 22.

Zu Frage 26:

- **Geförderte Anschaffung von E- und Wasserstoff-PKWs (Privatwagen-Prämie)**
- Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?*
 - Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive stehen Privaten wie auch Betrieben, Gebietskörperschaften und Vereinen eine Reihe von Fördermöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur zur Verfügung. Die jeweiligen Angebote werden dabei laufend aktualisiert und können vor dem Kauf (AGVO) bzw. danach (Private bzw. De-Minis) eingereicht werden. Detaillierte Informationen zur E-Mobilitätsoffensive können der Webseite der Förderabwicklungsstelle unter www.umweltfoerderung.at entnommen werden.

Zu Frage 27:

- **Dekarbonisierung des Straßenverkehrs**
- Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?*
 - Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Mein Ministerium hat im Sommer 2021 den Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030 vorgestellt. Dieser Masterplan gibt den Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor vor. Darin sind klare Ziele für die Neuzulassungen in Österreich enthalten:

- 2030 sollen 100% der neu zugelassenen Pkw, Zweiräder, leichten Nutzfahrzeuge und Lkw < 18t HzG emissionsfrei sein (Elektrofahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoff)
- 2032 sollen 100% der neu zugelassenen Busse emissionsfrei sein
- 2035 sollen 100% der neu zugelassenen Lkw > 18t HzG emissionsfrei sein

Neben der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein Schwerpunkt des Masterplans.

Mein Ressort setzt sich im Rahmen der Verhandlungen im Europäischen Rat zur Novellierung der CO₂-Ziele für Hersteller von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (EU VO 2019/631) für ambitionierte Zielsetzungen ein. Diese Vorgaben leisten einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der

Emissionen im Straßenverkehr und damit auch zur Erreichung nationaler Klimaziele. Der Vorschlag der Europäischen Kommission vom 14. Juli 2021 sieht ein de facto-Verkaufsende von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor ab 2035 vor.

Die Verhandlungen im Europäischen Rat werden im Rahmen der interministeriellen nationalen Koordinierung abgestimmt.

Siehe dazu auch meine Antworten auf die Fragen 22 - 27.

Zu den Fragen 28 und 29:

- ***Aus für Neuzulassung von Kfz (PKW) mit Verbrennungsmotoren in öffentlicher Beschaffung***
 - a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?*
 - c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*
- ***Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs für neue Dienstwagen (stärkere Anreize für CO2-freie Dienstwagen) und weitere Anreize für nachhaltige Dienstwagenfotten***
 - a. *Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?*
 - b. *Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?*
 - c. *Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?*

Der naBe-Aktionsplan für öffentliche Beschaffung wurde gemäß dem Regierungsprogramm am 23. Juni 2021 per Ministerratsvortrag von der Bundesregierung beschlossen und ist für den Bund verbindlich. Er enthält ökologische Spezifikationen für 16 Produktgruppen, eine davon für Beschaffungen von Fahrzeugen. Diese Spezifikationen zielen darauf ab, dass die öffentliche Hand vornehmlich emissionsfreie Fahrzeuge beschafft. Bei der Planung einer Beschaffung ist der Entscheidungsbaum heranzuziehen, der sich auch auf die Eckpunkte im Regierungsprogramm bezieht und Ausnahmen definiert und begründbar macht, wenn die Beschaffung eines emissionsfreien Fahrzeugs (noch) nicht zweckmäßig erscheint.

Die Vorgaben des naBe-Aktionsplans richten sich an die Bundesministerien, die für die Erfüllung dieser Vorgaben verantwortlich sind. In diesem Zusammenhang ist auch auf das Rundschreiben des BMJ an die öffentlichen Auftraggeber zur Umsetzung des naBe-Aktionsplans hinzuweisen. Die Bundesbeschaffung GmbH (BBG) wendet die naBe-Kriterien bei allen relevanten Beschaffungsvorgängen gemäß der Weisung des BMF verpflichtend an. Das Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen ist grundsätzlich verfügbar, e-Fahrzeuge werden auch zunehmend aus den Verträgen abgerufen. Die in der BBG eingerichtete naBe-Plattform unterstützt als Informations- und Servicestelle.

Mein Ministerium agiert in seiner koordinierenden Funktion und hat gemäß dem MRV 65/14 am 18. Jänner 2022 die naBe-Steuerungsgruppe der für die Beschaffung der Ressorts zuständigen Sektionsleiter:innen einberufen, die die Implementierung des naBe-Aktionsplans begleitet. Weiters wurden von allen Bundesministerien naBe-Beauftragte bestellt, die in diesem Prozess operativ tätig sind.

Mit den Förderangeboten im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive setzt mein Ressort Anreize für die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen. Im Zusammenhang mit dem Dienstwagenprivileg darf auf die Beantwortung des BMF verwiesen werden.

Zu Frage 30:

➤ *Geschwindigkeitsreduktion

- a. Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Bereich gesetzt?
- b. Welche konkreten Maßnahmen sollen in diesem Bereich im Jahr 2022 gesetzt werden?
- c. Welche Organisationseinheiten (Abteilungen) anderer Bundesministerien waren bzw. sind bei der Erarbeitung involviert?

Betreffend Geschwindigkeitsreduktion verweise ich auf die Maßnahmen zur Einhaltung der bestehenden Tempolimits, insbesondere die Verschärfung der Sanktionen bei extremem und rücksichtslosem Schnellfahren in StVO und FSG sowie die in Begutachtung befindliche Novelle des KFG bzw. auf die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 (siehe auch meine Antwort auf Frage 5).

Leonore Gewessler, BA

