

An die
Parlamentsdirektion
z. Hdn. Mag.^a Sarah König-Simon, MSc
Parlament
1017 W i e n

BMK - I/PR3 (Parlaments- und Ministerrats-
dienst sowie Rechtskoordination)
pr3@bmk.gv.at

Maja Milojevic
Sachbearbeiter:in

MAJA.MILOJEVIC@BMK.GV.AT
+43 1 71162 657433
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2024-0.496.028

Wien, 19. August 2024

Betreff: 72/BI

Das Bundesministerium für Klimaschutz beehrt sich zu der übermittelten Bürgerinitiative 72/BI betreffend „Jugend bewegt – gratis Klimaticket und Öffiausbau jetzt!“, Folgendes mitzuteilen:

Ein Kernanliegen des BMK ist die Vereinbarkeit von Klimaschutz und Mobilität. Deshalb wurde im Juli 2021 der Mobilitätsmasterplan 2030 vorgestellt, der als Karte und Kompass zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 dient.

Der Mobilitätsmasterplan 2030 zeigt Wege auf, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds deutlich zu steigern. Das gesamtstaatliche Klimaziel für den Verkehr ist die verbindliche Handlungsanleitung, an der sich die strategische Planung aller Verkehrsträger ausrichten muss. Drei wesentliche Ziele werden verfolgt:

1. Es braucht eine Trendumkehr weg vom bisherigen Verkehrswachstum des Personen- und Güterverkehrs. Eine deutliche Entkoppelung von Güterverkehrs- und Wirtschaftswachstum ist notwendig.
2. Eine Verlagerung zur Schiene und zum öffentlichen Verkehr muss weiterhin prioritär weiterverfolgt und vorhandene Verlagerungspotentiale gehoben werden.
3. Es braucht maximale Effizienz in den Technologien, da die verfügbare Menge an erneuerbarer Energie begrenzt ist.

Für die Erreichung der Klimaziele im Mobilitätssektor braucht es selbstverständlich auch die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Generell konnten in dieser Legislaturperiode viele wichtige Themen im Mobilitätsbereich im Sinne der Erreichung der Ziele aus dem Mobilitätsmasterplan umgesetzt werden. Der Schienenverkehr als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs wurde und wird deutlich gestärkt, durch

einen Ausbau der Infrastruktur und des Verkehrsangebotes. Die Klimatickets sind ein großer Meilenstein für die leistbare Mobilität. Auch im Bereich der aktiven Mobilität wurden zahlreiche Schwerpunkte gesetzt, so wurde beispielsweise die Straßenverkehrsordnung deutlich fahrradfreundlicher gestaltet und die Förderungen für Radwege massiv erhöht.

Natürlich ist noch Vieles zu tun, bei einigen der in dieser Petition angeführten Forderungen muss aber die Umsetzbarkeit im Auge behalten werden. Etwa bei der Forderung, dass Bahnverbindungen zwischen Landeshauptstädten um 20 % schneller sein müssen als der Pkw. Im Rahmen des Zielnetz 2040 wird zwar angestrebt, die Konkurrenzfähigkeit der Schienen gegenüber dem Pkw auf den Hauptachsen auszubauen. Angewandt auf alle Verbindungen zwischen Landeshauptstädten würde dies entweder drastische Tempolimits auf der Straße oder ein unrealistisch ambitioniertes Investitionsprogramm mit mehreren Basistunneln und Neubaustrecken erfordern.

Teilweise fallen die Forderungen auch nicht in die Zuständigkeit des Klimaschutzministeriums, wie in den folgenden Beantwortungen auch ausgeführt wird.

Schaffung eines gratis Klimatickets für alle bis zum vollendeten 25. Lebensjahr

Klimafreundliche Mobilität junger Menschen ist dem BMK ein besonderes Anliegen. Wenn junge Menschen den öffentlichen Verkehr von Beginn an positiv erleben, zeigen sie auch später ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten.

Allerdings gibt es im Kompetenzbereich der Länder und Verkehrsverbünde bereits ein umfassendes günstiges Ticketangebot für Kinder und Jugendliche wie z.B. die Freifahrt für Kinder bis zum 6. Geburtstag bzw. bis zum Schulstart (abhängig vom Verkehrsunternehmen) oder die kostengünstigen Schüler- und Lehrlingsfreifahrten während der Schul- und Ausbildungszeiten, wobei diese Tickets mit geringen Aufpreisen unabhängig des Schul- bzw. Arbeitswegs im gesamten Verkehrsverbundraum der Region genutzt werden können, geboten.

Zudem bietet das BMK mit dem kostenlosen Klimaticket anlässlich des 18. Geburtstags ein weiteres Ticket für junge Menschen und setzt damit einen wichtigen Schritt zur Unterstützung klimafreundlicher Mobilität. Regionale sowie das KlimaTicket Österreich sind außerdem für junge Menschen bis zu 26 Jahren vergünstigt erhältlich.

Eine weitere Ausweitung der kostenlosen Nutzung des Öffentlichen Verkehrs auf alle Personen bis 25 Jahren - aktuell über 2,2 Mio. Personen - führt jedenfalls zu einem wesentlichen Finanzierungsmehrbedarf und einer Verschiebung von Kosten zu Lasten des Bundes. Dieser Mehrbedarf ist daher federführend zwischen Ländern und dem zuständigen Ministerium für Finanzen zu verhandeln.

Mittelfristig ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge für alle Menschen öffentlich finanzieren

Der ÖPNV wird bereits jetzt als Teil der Daseinsvorsorge angesehen und mit erheblichen öffentlichen Mitteln (mit-)finanziert. Dies betrifft sowohl die Infrastruktur als auch das ÖV-Angebot und die Tarife. Insbesondere mit dem Klimaticket Österreich und den regionalen Klimatickets ist sichergestellt, dass auch Menschen mit geringem Einkommen den öffentlichen Verkehr niederschwellig nutzen können.

Das Beispiel Luxemburg zeigt, dass ein kostenloses ÖV-Angebot nicht zu einer signifikanten Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr führt. Hierzu

bedarf es insbesondere eines weiteren Ausbaus des ÖV-Angebots, das – zumindest zu einem kleinen Teil – von den ÖV-Nutzer:innen mitzufinanzieren sein wird.

Verabschiedung eines Bundesverkehrszielegesetzes

- Taktverdichtung jeder Gemeinde
- Mikro ÖV

Die Planung des ÖV-Angebots fällt in die Kompetenz der Bundesländer. Eine wesentliche Grundlage hierfür bilden die von der Landesverkehrsreferent:innenkonferenz beschlossenen ÖV-Mindestbedienstandards. Das ÖV-Angebot auf der Schiene, das maßgeblich vom Bund mitfinanziert wird, wurde in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. Das ÖV-Angebot im Busbereich wird allein durch die Bundesländer festgelegt. Im Zuge der Einführung der regionalen Klimatickets hat der Bund den Ländern zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt, die von den Ländern zur Verbesserung von Busverbindungen verwendet werden können.

Grundsätzlich obliegt die Organisation und Finanzierung von Mikro-ÖV Leistungen den Ländern und Gemeinden. Seitens des Bundes werden jedoch Maßnahmen erarbeitet, um die Rahmenbedingungen für Mikro-ÖV Leistungen gesamthaft zu verbessern. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit für die Länder, auch KTR Mittel für Mikro-ÖV Leistungen heranzuziehen.

- Anschluss der Bezirkshauptstädte an das Eisenbahnnetz

Der Fokus des Bahnausbaus richtet sich auf diejenigen Verbindungen, in denen die Bahn das Verkehrsmittel der Wahl aus den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit ist. Für einige Bezirkshauptstädte in Österreich ist eine Erschließung im öffentlichen Verkehr mittels Bussen zweckmäßiger.

- Ausbau des Schienennetzes bis 2030 um 10 Prozent

Das BMK hat in den letzten Jahren umfangreiche Programme auf den Weg gebracht, um sowohl das Bahnnetz als auch die darauf bestellte Verkehrsleistung deutlich auszubauen. So werden mit dem Rahmenplan 2024-2029 Rekordinvestitionen in den Ausbau des ÖBB-Netzes getätigt. Neben Neubaustrecken wird auch das bestehende Bahnnetz zukunftsfit gemacht, um die Kapazitäten deutlich ausweiten zu können. Beispielsweise wird es durch die Modernisierung des S-Bahn-Stammstrecke in Wien möglich, künftig längere Züge und dichtere Taktungen zu fahren. Auch im Bereich der Privatbahnen – das sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die meist im Eigentum der Gebietskörperschaften sind – wurden die Investitionen in den vergangenen Jahren vervielfacht. Für nähere Informationen darf auf die Webseiten des BMK verwiesen siehe:

- https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html
- <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/privatbahnen.html>
- <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/regionalstadtbahnen.html>

Weiters besteht das langfristige Ziel, mit dem im Jahr 2024 präsentierten Fachentwurf zum Zielnetz 2040 die Kapazität des Bahnnetzes insgesamt um rund 65 % zu erhöhen (siehe <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/zielnetz.html>)

- Ausbau von Bahnhöfen (P&R Anlagen)

Die Ansprüche an Mobilität steigen, gleichzeitig steigt die Vielfalt an Mobilitätsangeboten. Vor diesem Hintergrund setzt sich das BMK sowie die ÖBB-Infrastruktur AG das Ziel, Verkehrsstationen zu Mobilitätsdrehscheiben zu entwickeln. Hier sollen unterschiedliche Verkehrsträger nahtlos miteinander verknüpft werden. Übergeordnetes Ziel ist hierbei immer eine Stärkung klimafreundlicher multimodaler Mobilitätsformen, vor allem des öffentlichen Verkehrs und der Bahn.

Um den einfachen Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen, werden bereits seit über 30 Jahren erfolgreich Park & Ride (P+R) und Bike & Ride (B+R) Anlagen angeboten. In den letzten Jahren wurden diese sukzessive um weitere Angebote im Bereich der Multimodalität ergänzt, um attraktive Angebote als Alternative zum Pkw auf der ersten bzw. letzten Meile anbieten zu können. Dazu zählen unter anderem die E-Ladeinfrastruktur für Car-Sharing Anbieterinnen (Rail & Drive, Caruso), das ÖBB Postbus Shuttle, Scooter-Sharing sowie Radboxen, Radservicestationen oder Bike-Sharing Systeme. Wichtig ist bezüglich letzterem dabei auch – wie in der Petition angesprochen wird – dass die Erreichbarkeit von Verkehrsstationen mit dem Rad sichergestellt ist bzw. verbessert wird. Von Seiten des Bundes wird durch entsprechende Förderprogramme – wie beispielsweise mit dem Programm klimaaktiv mobil – in diesem Bereich finanziell intensiv unterstützt. Von Seiten des Bundes bestehen aber keine Kompetenzen, hier unmittelbare Vorgaben an Städte oder Gemeinden zu machen.

Es laufen Bestrebungen, die im Bereich der ÖBB entwickelten Modelle zum Ausbau der multimodalen Mobilitätsknoten auf Privatbahnen zu übertragen, wo der Bund über das Privatbahnfinanzierungsgesetz als Fördergeber auftritt.

- Neue Wohnsitze an ÖV anschließen

Die Forderung hat eine enge Verwandtschaft mit dem langjährigen Bestreben des BMK, die Siedlungsentwicklung, im Rahmen der Möglichkeiten, in Richtung der Zugangspunkte zum hochrangigen ÖV zu lenken, da damit ein wesentlicher Stellhebel zur stärkeren Benützung des öffentlichen Verkehrs gegeben ist. In diese Richtung argumentiert auch der Mobilitätsmasterplan 2030. Es darf auch auf den im Rahmen der Wirkungsorientierung im Rahme des BFG vom BMK eingeführten Indikator über den Anteil der Bevölkerung, der in einer bestimmten ÖV-Gütekategorie wohnt, hingewiesen werden. Dieser Indikator beobachtet das Zusammenwirken zwischen Siedlungsentwicklung und ÖV – Erschließung. Grundsätzlich zeigt die zeitliche Entwicklung dieses Indikators in die richtige Richtung: Der Anteil der Bevölkerung der einen gewissen Mindeststandard der Erschließung im öffentlichen Verkehr vorfindet, nimmt zu. Allerdings ist dieser Trend unter anderem auch damit begründet, dass das Bevölkerungswachstum überproportional in Städten und deren Umfeld stattfindet, wo eine gute Erschließung mit öffentlichen Verkehr gegeben ist, während für den ländlichen Raum eine weniger dynamische Entwicklung, und vielen Fällen sogar ein Bevölkerungsrückgang beobachtet wird.

In diesem Zusammenhang muss eine inhaltliche Kritik an der konkreten Forderung ansetzen, dass eine bundesweite Vorgabe ohne eine räumliche Differenzierung zu einer starken ungleichmäßigen Behandlung der Raumtypen führt und die Entwicklungsmöglichkeiten des ländlichen Raumes zusätzlich erschwert.

Ein wesentlicher Kritikpunkt betrifft aber die Zuständigkeiten. Einleitend in der Petition wird festgehalten, dass von einer Bundeskompetenz als Rahmen ausgegangen wird. Die Forderung zielt auf zwei Wirkungsebenen ab: einerseits der Flächenwidmung, dass eben die Neuwid-

mung von Wohngebieten nur in Reichweite des öffentlichen Verkehrs zulässig sind und anderer auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (in der Fläche): Beides liegt nicht in der Bundeszuständigkeit sondern bei den Ländern bzw. Gemeinden.

- Gewerbliche Handelszentren an ÖV anschließen

Wie bei der letzten Forderung geht die Grundintention des Vorschlags in die richtige Richtung und deckt sich mit den Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans. Ebenfalls gleich der letzten Forderung zielt die Forderung auf konkrete Maßnahmen im Bereich der Raumordnung und Flächenwidmung bzw. im Ausbau des (flächendeckenden) öffentlichen Verkehrs ab. Für beides ist keine Zuständigkeit auf Bundesebene gegeben.

Das BMK setzt daher zur Erreichung dieser Ziele im Bereich seiner Möglichkeiten für den Ausbau von ÖV-Hauptachsen im Bereich der Ballungsräume ein, etwa durch Förderungen für den Bau von U-Bahnen oder Stadtregionalbahnen. Das BMK versucht nun verstärkt, das finanzielle Mitwirken des Bundes an Klimapartnerschaften zu knüpfen, die mit den betroffenen Gebietskörperschaften abgeschlossen werden und ein Set von ergänzenden Maßnahmen etwa im Bereich der Raumplanung beinhalten.

- Warentransporte über 500 km auf Bahn

Das BMK ist bemüht, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split zu erhöhen und setzt dabei auf eine Reihe von Fördermaßnahmen. Eine generelle Verpflichtung für alle Transporte, die über 500 km lang sind, zu 80 % über die Schiene zu transportieren, wäre aus Sicht des BMK zu weitgehend. Grundsätzlich sind nicht alle Güter für einen Transport auf der Schiene geeignet. Hinzu kommt, dass es bereits Kapazitätsengpässe auf spezifischen Eisenbahntrassen gibt, dies auch zu einer Überlastung der Terminals (in Österreich ebenso wie im benachbarten Ausland) führen könnte und darüber hinaus eine generelle verpflichtende Verlagerung insbesondere bei ausländischen Streckenanteilen (bei Importen bzw. Exporten) de facto wohl kaum umsetzbar wäre. Es soll jedoch geprüft werden, ob ähnlich wie für Abfälle eine Transportverpflichtung von spezifischen bahnaffinen Gütergruppen auf der Schiene ab einer gewissen Transportlänge bei einem gewissen Mindestgewicht sinnvoll wäre. Hierzu wird die Evaluierung des Abfallwirtschaftsgesetzes noch abgewartet.

- Anschluss Betriebe an Schienennetz

Das BMK fördert den Anschluss von Unternehmen an das Schienennetz durch finanzielle Zuschüsse im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung. Eine generelle Verpflichtung für alle Unternehmen mit mehr als 200 LKW-An- bzw. Abfahrten hält das BMK jedoch nicht für sinnvoll, da man den unterschiedlichen Anforderungen von Unternehmen und deren Gütern in Bezug auf deren Logistik gerecht werden muss. Zudem wäre dies auch aus baulicher Sicht bei vielen Unternehmen nicht möglich. Außerdem fällt ein Großteil der Transporte in Österreich auf eine Transportentfernung, bei der der Einsatz der Schiene aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll ist.

- Feinverteilung von Waren

Die Optimierung der Mobilität in urbanen Räumen ist ein zentrales Werkzeug zur Erreichung der gesteckten Ziele in Bezug auf Klimaneutralität, Umweltschutz und Energieeffizienz. Dazu ist gerade im städtischen Umfeld eine funktionierende Logistik die unabdingbare Grundvoraussetzung. Das BMK bietet deshalb vielfältige Unterstützungsmaßnahmen an, die zu einem emissionsfreien Güterverkehrssystem in Städten beitragen. Dazu zählt die Implementierung

von Sustainable Urban Logistics Plans (SULP) im Rahmen der Logistikförderung, die finanzielle Unterstützung beim Umstieg auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge inklusive Infrastruktur mithilfe des ENIN-Programms wie auch die Förderung von (E-)Cargo Bikes durch klimaaktiv mobil.

- **Fahrradwege an großen Straßen**

Die konkrete Radverkehrsplanung und auch die allfällige Anpassung der rechtlichen Grundlagen bzgl. Landes- und Gemeindestraßen liegt nicht in Kompetenz des BMK bzw. des Bundes. Das BMK tritt im Rahmen des Programms klimaaktiv mobil als Fördergeber auf und unterstützt damit die Umsetzung von Projekten zur Förderung der aktiven Mobilität.

Inhaltlich ist eine Verpflichtung für die bauliche Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr besonders aus Gründen der Verkehrssicherheit ab einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h zu unterstützen. Dies spiegelt auch die Planungsprinzipien der RVS 03.02.13 „Radverkehr“ als Stand der Technik wieder. Seitens des BMKs wird 2024 für den raschen und sicheren Ausbau der Radverkehrsnetze im klimaaktiv mobil Förderprogramm 95 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung gestellt, welche unter anderem Länder und Gemeinden besonders auch für die Errichtung von Radinfrastruktur an Straßen mit mehr als 10.000 Kfz/Tag nutzen können. Damit die Umsetzung der Radinfrastruktur auch dem Stand der Technik entspricht, wird nur jene Radinfrastruktur gefördert, welche die Kriterien der RVS 03.02.13 „Radverkehr“ entspricht.

Als rechtlich einfacher umsetzbare Alternative zu einem neuen Bundesverkehrszielegesetz würde für die Umsetzung des Masterplan Radfahren eine Weiterentwicklung in der StVO rascher umsetzbar sein. So könnte mit einer Übergangsfrist von 10 Jahren die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet auf 30 km/h festgesetzt und die Verkehrsbehörden ermächtigt werden, diese bei Vorhandensein eines Radwegs oder Radfahrstreifens auf 50 km/h zu erhöhen (Prinzipienumkehrung 30/50 im Ortsgebiet). Im Freilandbereich ist aufgrund der höheren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen das Tötungs- und Unfallrisiko für Radfahrende größer. Analog zum Ortsgebiet könnte hier als eine Möglichkeit, – nach entsprechender Übergangsfrist – die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen auf 60 km/h gesetzt werden (wie es z.B. in den Niederlanden der Fall ist), wobei die Verkehrsbehörden bei Vorhandensein eines Geh- und Radwegs diese auf 100 km/h erhöhen könnten.

Der Ausbau der sicheren Radinfrastruktur ist besonders für Kinder und Jugendliche für eine kostengünstige und klimafreundliche Radmobilität im nahen Umfeld essentiell. Daher wird das Ziel seitens der Bürger:inneninitiative mehr sichere Radinfrastruktur zu schaffen seitens des BMKs begrüßt und unterstützt, die vorgeschlagene Umsetzung für die Zielerreichung aber als nicht zielführend angesehen.

- **Mauteinnahmen zweckbinden für Hygieneeinrichtungen**

Das Mautstraßennetz der ASFINAG weist derzeit 60 Rastplätze mit einer umfangreichen Sanitärinfrastruktur für Berufskraftfahrer*innen auf. Auf besonders großen Rastplätzen wurden zusätzliche Sanitäranlagen am Ende der LKW-Stellplatzreihen errichtet, damit geringe Entfernungen und somit eine gute Erreichbarkeit für Berufskraftfahrer*innen gegeben sind. Bis 2035 werden weitere sechs Rastplätze geplant und errichtet.

Zusätzlich bestehen am Mautstraßennetz der ASFINAG rund 100 Parkplätze, die meist nur wenig Stellflächen aufweisen und daher oft über eine einfachere Sanitärinfrastruktur verfügen.

Um auch hier zeitgemäße Sanitäreinrichtungen anbieten zu können, investiert die ASFINAG in den nächsten 15 Jahren rund € 110 Mio.

Schließlich werden am Mautstraßennetz der ASFINAG 87 Raststationen durch private Firmen betrieben. Die ASFINAG stellt dabei sicher, dass durch diese Betreiber eine moderne und bedarfsgerechte Sanitärinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird.

- Fonds für Verkehrslösungen

Ein Fonds für Verkehrslösungen fällt nicht in die Zuständigkeit des BMK, da es dabei um den Finanzausgleich zwischen Bund, Ländern, und Gemeinden geht.

Das BMK hat jedoch in der aktuellen Legislaturperiode die Bundesfinanzierung von Projekten der Bundesländer und Gemeinden deutlich ausgebaut, wie beispielsweise im Rahmen der Privatbahnfinanzierung (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/privatbahnen.html>) oder der Finanzierung von Regionalstadtbahnen (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/regionalstadtbahnen.html>).

Die Bundespolitik setzt auf eine neue Klimapartnerschaft mit den Bundesländern, Städten und Gemeinden. Diese Gebietskörperschaften beteiligen sich finanziell an Maßnahmen wie Investitionen in Bahnverkehre mit überwiegend regionalem Nutzen, in die aktive Mobilität, Haltestellen, Park&Ride Anlagen oder Lärmschutz. Der Bund kann künftig Beiträge an spezifische Eignungskriterien knüpfen. Dies kann beispielsweise ein Raum- und Mobilitätsmanagement sein, um mit den Instrumenten des Landes oder der Gemeinde zur Erreichung der Klimaziele beizutragen. Ebenso kann der Bund künftig Mobilitätsförderungen für Länder- und Gemeindeprojekte an eine Klimapartnerschaft koppeln.

Einsatz für die Herstellung eines europaweit einheitlichen Ticketingsystems und Ausbau von Nachtzugverbindungen

Der einfache Zugang zu Auskunftssystemen und Buchungsplattformen ist eine wesentliche Notwendigkeit zur Verbesserung grenzüberschreitender Verkehrsdienste und aktuell gibt es bereits unterschiedliche Initiativen auf europäischer Ebene und ist es auch dem BMK ein großes Anliegen hier Verbesserungen für Kund:innen herbeizuführen. Die großen Europäischen Bahnen – darunter auch die ÖBB – arbeiten ebenso mit Hochdruck an der Entwicklung eines diskriminierungsfreien Standards um hier eine Verbesserung herbeizuführen, auch private Anbieter haben hohes Interesse. Aktuell wird auch innerhalb Österreichs an der Implementierung einer nationalen Vertriebsplattform gearbeitet als primäres Vertriebssystem aller beteiligten ÖV-Partner. Dies inkludiert die Implementierung einer einheitlichen Webplattform, App- und Schalter-Lösung für die Buchung des fahrplangebundenen ÖV sowie Ermöglichung einer übergreifenden Servicierung der Kund:innen bei allen Partner:innen. Es wird ebenfalls daran gearbeitet, den Vertrieb durch Dritte zu diskriminierungsfreien und wettbewerbsneutralen Bedingungen zu ermöglichen. Damit wird Kund:innen in Österreich und darüber hinaus der Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtert.

Im Hinblick auf das Angebot ist Wien die Hauptstadt mit den meisten Nachtzugverbindungen und kommt es aktuell zu starken Qualitätsverbesserungen in diesem Bereich. Neue Nachtzuggarnituren (aktuell bereits im Einsatz Richtung Hamburg) sollen ab Herbst auch die Verbindungen nach Rom qualitativ aufwerten und somit noch mehr Reisende zum Umstieg auf den ÖV bewegen.

Zur Forderung „Einsatz für die europaweite Besteuerung von Kerosin“

Die Bundesregierung setzt sich gem. Regierungsprogramm für eine verursachergerechte Besteuerung von Kraftstoffen im Flugverkehr ein; dies ist auch in der Luftfahrtstrategie 2040+ des BMK festgeschrieben. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, ist eine möglichst einheitliche Besteuerung in Europa anzustreben. Die EU-Kommission hat im Rahmen ihres Vorschlags zur Energiesteuer-RL (RL 2003/96/EG) die schrittweise Einführung einer Kerosinbesteuerung bei gleichzeitigen Steuervorteilen für nachhaltige Flugkraftstoffe vorgeschlagen – dies ist aus Sicht des BMK zu begrüßen. Die federführende Zuständigkeit für die Verhandlungen zur Energiesteuer-RL liegt jedoch beim BMF.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:

Mag. Christa Wahrmann