

Vorläufiges Ergebnisprotokoll

Sitzung der Arbeitsgruppe Mobilität

Erstellt am 10.08.2009

Mittwoch, 23.07.2009, 09:30 – 13:30

BMWFJ, Schwarzenbergplatz 1, Rittinger-Saal

AGENDA

- 1. Besprechung des vorläufigen Protokolls der 1. Sitzung**
- 2. Bericht aus den Sitzungen der ArbeitsgruppenleiterInnen und der Politischen Koordination**
- 3. Bericht über den Anteil erneuerbarer Energie am energetischen Endverbrauch 2005 und 2007**
- 4. Vorstellung und Diskussion der Maßnahmen**
- 5. Inhaltliche Clusterung**
- 6. Aufgabenverteilung und weitere Termine**

AD 1 – Das Protokoll der 1. Sitzung wird besprochen. Die gewünschten Änderungen werden eingearbeitet. Das finale Ergebnisprotokoll der 1. Sitzung wird auf der Intranetseite intern.energiestrategie.at bereit gestellt.

AD 2 – Die Moderatorin Monika Langthaler berichtet von der 1. Sitzung der ArbeitsgruppenleiterInnen. In dieser wurden Erfahrungen aus der ersten Runde der AG Sitzungen und der weiter Umgang mit vorgeschlagenen Maßnahmen besprochen. Die Maßnahmen sollen geclustert oder gruppiert werden. Bei der Darstellung der Maßnahmenvorschläge des BMLFUW wurde die Clusterung der Klimastrategie übernommen. Es wird entschieden diese Clusterung auch in der Energiestrategie zu verwenden, da das Bewertungssystem der Maßnahmen hinsichtlich Energieverbrauch und CO₂ Emissionen auf Basis der Klimastrategie weiter entwickelt werden kann.

In der Politischen Koordination fand ein Treffen von Bundesminister Mitterlehner und Bundesminister Berlakovich mit den Energie- und/oder Umweltsprechern der Parlamentsparteien statt, in dem der Stand und die Entwicklung der Energiestrategie Österreich konstruktiv diskutiert wurde.

AD 3 – ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIETRÄGER AM ENDEENERGIEVERBRAUCH

Die aktuelle Bandbreite beläuft sich für das **Jahr 2005 auf 284 bis 294 PJ** und für das **Jahr 2007 310 – 320 PJ**.

Für das Jahr 2005 geht Herr Bittermann z. Z. von einer Schwankungsbreite von bis zu minus 10PJ aus, basierend auf den Zahlen der Energiebilanzen 1970-2007. Rund 5 PJ Reduktion entfallen auf das Brennholz durch eine neue, verbesserte Hochrechnung des Energieeinsatzes der Haushalte, die übrigen 5PJ hängen stark von der Berechnungsmethode beim Primärstrom und von der Nachhaltigkeitsbewertung der Biotreibstoffe ab. Da sich vor allem der Biotreibstoffverbrauch zwischen 2005 und 2007 mehr als verfünffacht hat, steigt dadurch die Unsicherheit durch die z.Z. noch nicht erfolgte Nachhaltigkeitsbewertung stark an von -2PJ 2005 auf -10PJ 2007.

Mit einer konkreten Zahl ist in den nächsten Monaten zu rechnen

Das erste Problem ist gemäß Herrn Bittermann, dass nur Biotreibstoffe angerechnet werden, die auf nachhaltige Art (laut Richtlinie) erzeugt werden, angerechnet werden. Das zweite Problem ist die exakte Definition der gepumpten Kapazität. In seiner Berechnung ist die Gesamtkapazität aller Pumpspeicherwerke zugrundegelegt, die in dieser Form auch jährlich an Eurostat gemeldet wird. Da jedoch der Großteil der Erzeugung dieser Kraftwerke aus natürlichem Zufluss stammt, sollte seines Erachtens jedoch nur ein Teil der Kapazität als gepumpte Kapazität ausgewiesen werden. Das muss jedoch europaweit abgeklärt werden. Seitens der IEEA ist eine „Concerted Action“ angedacht in der beide Fragen europaweit harmonisiert werden sollen. Zurzeit ist jedoch nicht klar, ob diese Aktion überhaupt zustande kommt bzw. existiert auch noch kein Zeithorizont dafür.

AD 4 - Vorstellung und Diskussion der Maßnahmen

Zu den in der 1. Sitzung gesammelten Themenstellungen haben sich bereits 2 Sub-Gruppen getroffen, die den Zwischenstand der Maßnahmenentwicklung kurz präsentieren.

Elektromobilität Wolfgang Pell (Verbund) stellt den Zwischenstand dar:

Ziel ist die Beschreibung eines realistischen Szenarios und der zur Umsetzung notwendigen Anreizsysteme. Aus Sicht der Teilnehmer sind 500.000 Fahrzeuge bis 2020 scheint realistisch. Als Elektrofahrzeuge werden dabei reine Batteriefahrzeuge und Hybrid Plug-In. Die Höhe des Batterieanteils bei Plug-In wurde nicht festgelegt. 500.000 Fahrzeuge bis 2020 bedeuten einen Marktanteil an neu verkauften Fahrzeugen von ca. 30 % ab 2014.

Die Zahlen beziehen sich auf die kürzlich vorgestellte Plattform „Austrian Mobile Power“ in der 100.000 in einer Region angestrebt werden. Auf Basis der heutigen Flotte würde dies einen 10 % Flottenanteil im Jahr 202 für Elektrofahrzeuge und Hybrid-Plug-In bedeuten. Die Kalkulationen ergeben eine Einsparung am Endenergieverbrauch von 10 PJ.

Heutige Kostenschätzung gehen von 30.000 € für Fahrzeuge aus, die jetzt in der Preisklasse von 10.000 – 15.000 € erhältlich sind. Zur Minimierung des Technologierisikos (z.B: Batterien) werden Leasingmodelle entwickelt.

Es werden unter anderem folgende Punkte diskutiert, die bei der Beschreibung der Maßnahme berücksichtigt werden sollen:

- Ist diese Marktdurchdringung in dem betrachteten Zeitraum und der heute zur Verfügung stehenden Technologien realistisch?
- Welche Anteile der Einsparungen am Endenergieverbrauch sind der Effizienz (z.B.: Energieumwandlung im Motor) und dem Anteil erneuerbarer Energie (z.B.: Stromaufbringung aus erneuerbaren Quellen) zuzuordnen.
- Bis wann ist die Serienreife bei PKW realistisch?
- Die Reduktion der spezifischen Batteriekosten
- Der für einen geringen Energieverbrauch notwendige Leichtbau, angepasst an das Elektrofahrzeug ist erst in Entwicklung.

Folgende mögliche Instrumente werden angesprochen:

- Anreize aufbauend auf vorhandenen Instrumenten (NoVA, MÖSt, Klima-aktiv, ...)
- Verbreitung über Flotten: über öffentliche Beschaffung begünstigen – Emissionsgrenzen setzen ab ca. 2014 bei Serienreife von Fahrzeugen. (Ökologisierung der öffentlichen Beschaffung BBG)
- Zufahrtsbeschränkungen, Bevorzugung bei Fahrbegrenzung, bevorzugtes Parken
- Infrastruktur: Steuerliche Instrumente, Flächenwidmung, Bauordnung, Garagengesetz

Der nächste Termin für die Sub-AG ist am 19.08.2009 – siehe unten.

Ein Vertreter der Elektromobilität Modellregion Vlotte Vorarlberg soll als Experte eingeladen werden.

Substitution fossiler Treibstoffe Walter Böhme (OMV) stellt die Zwischenergebnisse dar:

Es sollen Kraftstoffpfade bis 2020 auf Basis der Statistik und der Prognosen des UBA + BMVIT erstellt werden. Die möglichen Substitute werden dargestellt.

Es soll ein Gesamtbild für die Erreichung des 10 % Anteils erneuerbarer Energie am Treibstoffverbrauch dargestellt werden. Die Struktur und geforderten Inhalte der Templates zur Erfüllung der EU-RES Richtlinie wird berücksichtigt.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die vor der Sitzung schriftlich eingebrachten Maßnahmen werden kurz von den einbringenden Personen oder Organisationen vorgestellt.

Für jede Maßnahme wird entschieden, ob Sie in der Arbeitsgruppe 8 federführend behandelt wird oder ob eine Delegation an eine andere Arbeitsgruppe vorgeschlagen wird.

Bei Maßnahmen, die an mehrere Arbeitsgruppen adressiert sind, wird ebenfalls über die Aufnahme entschieden oder eine Delegation an eine andere Arbeitsgruppe vorgeschlagen.

Die Maßnahmen sind in der Reihenfolge ihrer Besprechung in der Arbeitsgruppensitzung wieder gegeben.

Maßnahme	Diskussionspunkte	
1 -6	Die Maßnahmen werden als Teil der Treibstoffpfade in der Sub-AG Substitution fossiler Treibstoffe behandelt. Bei Treibstoffen aus biogenen Rohstoffen ist eine Koordination mit den aufbringungsseitigen Maßnahmen vorgesehen. Zur Sitzung der Sub-AG werden Herr Kopetz und Herr Cerveny (beide AG 1) eingeladen.	t
6	Die Maßnahmenliste soll in der nächsten Sitzung von Herrn Hausberger vorgestellt werden.	
7	Umrüstung von Tankstellen durch ordnungspolitische Maßnahmen. Die Umstellung erfolgt als Vorleistung ohne vorhandenen Markt, dazu sind Impulssetzung notwendig. Die Maßnahme wird im Treibstoffpfad mit berücksichtigt.	
8	Erhöhung der Beimischungsquote über Zwischenschritte bis 2020. E6,25 ab 2010 und schnelle Erhöhung auf E10 nach Vorliegen einer europäischen Normung. Bei der Reinverwendung von Ethanol inkl. der Fahrzeugtechnologie ist eine Marktstimulierung notwendig. (z.B.: Förderung von E85 und Gastankstellen) Es wird diskutiert, ob Österreich zwischen 2010 und 2020 vor Europa sein soll und dazu auch Geld einsetzt.	

9	Verstärkung der Anreize für CNG und Bio-CNG: Keine Mineralölsteuer für CNG. Es wird dargestellt, dass die Ziele der Energiestrategie werden nur durch einen hohen Anteil von Biogas erreicht werden.	
10	Wird in der Sub-AG Substitution fossiler Treibstoffe behandelt. Verfügbarkeiten von Rohstoffen und Flächen. Wird mit der Aufbringungsseite (AG 1) koordiniert. Die Richtlinienenerfüllung wird in den vorhandenen Szenarien - WAM des Umweltbundesamts mitberücksichtigt.	
11	Die steuerliche Gleichstellung von Benzin und Diesel soll eine Verschiebung in Richtung Benzinfahrzeuge ermöglichen. Benzin ging bisher in die USA. Diesel wird zu hohen Kosten aus dem Ausland bezogen. Dies wird sich verstärken: In Österreich hergestelltes Benzin wird exportiert. Diesel wird importiert. Vielfahrer verwenden in Österreich Dieselfahrzeuge. Hat Auswirkung auf die Beimischung von alternativen Kraftstoffen, da mehr Bioethanol basierend auf inländisch produzierten Rohstoffen eingesetzt werden kann. Für die Balance der verwendeten Kraftstoffe ist dies aus volkswirtschaftlicher Sicht und für die Versorgungssicherheit vorteilhaft. Die Maßnahme wird in Zusammenhang mit den Treibstoffpfaden diskutiert. Die Auswirkungen sollten durch das UBA quantifiziert werden. Einnahmen können für energiebezogene Maßnahmen verwendet werden.	
12	Das Forschungsprogramm wird von der Gruppe unterstützt und soll in die AG 9 eingebracht werden.	
13	Soll in der AG 6 behandelt werden. Spezifischer Input zu Mobilität wird eingebracht	
14	Soll in der AG 9 behandelt werden	
15	Wird in der Sub-AG Elektromobilität behandelt (siehe Zwischenbericht)	
16	Wird federführend in der AG 6 behandelt. Der Input aus dem Bereich Mobilität wird eingebracht. Für Bewusstseinsbildung wurde eine horizontale AG eingerichtet	
17	Hoftankstelle: Der Frächter darf nicht auf der Hoftankstelle beimischen sondern erst im Tank. Braucht bei der Hoftankstelle 2 Tanks – höhere Kosten. Ist durch die Kontrolle der Steuern (BMF) beschränkt. Kontraproduktiv für die Verwendung von B100 (oder höheren Beimischungen) in Flotten. Für die Zielerreichung ist ein B100 für Frächter und Flotten notwendig. Mineralölsteuergesetz §26 Abs3 Z1 Maßnahme soll präzisiert werden	
18 -33	Die Maßnahmen sollen präzisiert und mit ähnlichen Maßnahmen und deren Proponenten koordiniert werden. Auf die budgetären Beschränkungen wird hingewiesen. Die Wirksamkeit von Förderungen in diesen Bereichen zur Erreichung der Strategieziele (Energieeffizienz, Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie, Erreichen der Reduktionsziel für Treibhausgase) soll dargestellt werden. Förderung von alternativen Antriebssystemen in der Fahrzeugflotten (Erdgas, Elektromobilität, Hybrid)	
34	Kilometergeld für ÖV – Die Maßnahme soll weiter präzisiert werden.	
35	Verpflichtende Verkehrs-Ökobilanz bei Unternehmen zur Erhöhung der Transparenz. Unternehmen sollen sich damit beschäftigen. Verschärfter Schritt in Richtung Mobilitätsmanagement. Gesetzlicher „Zwang“ durch Ineffizienz (Parkraumpflicht) Thema in der Raumplanung (Bodenrecht) Widmung von Standorten an die CO2 Emissionen binden	

	Koordinierung mit den Maßnahmen zu Energiemanagementsystemen, Beratungsinitiativen und Effiziente Wärmenutzung in den AGs 6 und 7	
36	Die Maßnahme soll präzisiert werden und die Wirksamkeit in Bezug zur Energiestrategie dargestellt werden.	
37	Internalisierung der externen Kosten: europäische Ebene, um einen fairen Vergleich zu ermöglichen	
38	Der Maßnahmenvorschläge des BMLFUW werden von Herrn Thaler präsentiert. Die Struktur aus der Klimastrategie soll übernommen werden. In dem Dokument sind auch bereits im WAM Szenario berücksichtigte Maßnahmen dargestellt.	

Bei der Darstellung der Maßnahmen soll eine Unterscheidung von kurzfristig wirksamen Maßnahmen und langfristigen, strukturellen Maßnahmen (Ausgewogenheit) getroffen werden.

Zur Zielerreichung müssen die Maßnahmen über die Annahmen im WAM Szenario hinaus reichen.

Dazu werden auch steuerliche Maßnahmen notwendig sein, die in der AG Mobilität aufbereitet und in die AG 9 eingebracht werden.

Der Vertreter der Stadt Wien, Herr Madreiter bringt folgende Themen in die Maßnahmendiskussion ein:

- Rechtliche Situation der KFZ-Versicherung bei abgemeldeten Fahrzeugen
- Radverkehr hat einen hohen Anteil an der Zielerreichung bei geringeren Kosten als der öffentliche Verkehr
- Diskussion der Radwegeverwendungspflicht
- Regionalisierung im ÖV der ÖBB: Bestellerprinzip durch die Länder – Fahrplangestaltung endet an den Bundesländergrenze. Eine Bundesweite Planung im Nah- und Pendlerverkehr ist notwendig.
- Effiziente Elektromobilität findet bereits jetzt auf der Schiene statt und soll dort weiter gestärkt werden.
- Jobticket für den ÖV – Absetzbarkeit von Netzkarten, Montatskarten für Mitarbeiter bei zur Verfügung Stellung durch den Arbeitgeber
- Pendlerpauschale: Optimierung im bestehenden System

AD 5 Inhaltliche Clusterung

Die Maßnahmen wurden folgendem Clustervorschlag zugeordnet. In der Übersichtsliste ist ein Vorschlag für die Zuordnung ersichtlich und eine Gruppierung nach einzelnen Clustern möglich.

CLUSTERVORSCHLAG

1	Technische Maßnahmen (Erneuerbare Kraftstoff, alternative Antriebssysteme, Effizienzsteigerungen)
2	Mobilitätsmanagement
3	Bewusstseinsbildung
4	Administrative Maßnahmen
5	Anreizorientierte Maßnahmen
6	Strukturelle Maßnahmen

AD 6 – Aufgabenverteilung und weitere Termine

- Als Deadline für die Präzisierung von Maßnahmen wird der 31. August 2009 beschlossen. Die Änderungen sollen gekennzeichnet (andere Schriftfarbe) in das Bewertungsschema für Maßnahmen eingetragen werden.
- Für neue Maßnahmen wird ebenso die Deadline 31. August 2009 festgehalten. Ein Vorschlag für die Zuordnung zu einem der inhaltlichen Cluster soll angegeben werden.
- Die aktuellen Maßnahmenpakete werden von brainbows auf der Intranetseite intern.energiestrategie.at zur Verfügung gestellt. Zu jeder Arbeitsgruppe wird eine Liste mit den aktuellen Änderungen erstellt.

Es wurden folgende weitere Termine vereinbart

27.07.2009 Sub-AG Substitution fossiler Treibstoffe Koordination Walter Böhme (OMV)

19.08.2009 09:30 - 13:00: Sub-AG Steuer- und Finanzierungssysteme Koordination Robert Thaler (BMLFUW) – Ort: BMLFUW, Stubenring 1, 1. Stock Zimmer 36

19.08.2009 13:00 – 16:00 Sub-AG Elektromobilität Koordination Wolfgang Pell (Verbund) – Ort: BMLFUW, Stubenring 1, 1. Stock Zimmer 36

02.09.2009 09:30 – 12:30 – Sub AG Mobilitätsmanagement Koordination Robert Thaler (BMLFUW) – Ort: BMLFUW, Stubenbastei **Saal wird noch ergänzt**

Ein Termin für eine Arbeitsgruppensitzung wird in Abstimmung mit Robert Korab bekanntgegeben.

Vorläufige Punkte auf der Agenda der 2. (offiziellen) Arbeitsgruppensitzung werden sein:

- Diskussion der präzisierten Maßnahmen aus den Sub-AGs
- Diskussion von zusätzlichen Maßnahmen
- Reihung nach Prioritäten für vorgeschlagene Maßnahmen und Instrumente

TO - DOs

Wer	Was	Bis wann
	Neue und präzisierte Maßnahmen	31.08.2009