

**Wirtschaftsverträgliche Maßnahmen zur
Dekarbonisierung im Sektor Mobilität -
Beitrag zum Gesamtziel für den Non-ETS-Bereich minus 36 % bis 2030
(Zusammenfassende Evaluierung des Sachstandberichtes des UBA von BSTV und Up)**

Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) 2019

Die EU-Mitgliedstaaten sind lt. Governance-Verordnung verpflichtet einen **Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP)** bis 31.12.2019 an die Europäische Kommission zu übermitteln.

Die BSTV bekennt sich zu den Klimazielen der EU, die aber mit einer Senkung der CO₂ Emissionen im Non-ETS Bereich, zu dem auch der Verkehr zählt, um 36 % bis 2030 gegenüber 2015 sehr hoch gesteckt sind.

Der Reduktionsbedarf für den Sektor Verkehr beträgt gem #mission 2030 (Mai 2018) 7,2 Mio to CO₂ bis 2030 gegenüber 2005.

Dieses Ziel ist wirtschafts- und sozialverträglich und technologieoffen zu erreichen. Das Ziel ist sehr ambitioniert. Eine Erfüllung erscheint nur bei guter Zusammenarbeit zwischen Regierung und Wirtschaft möglich.

Für ihre Investitionen benötigen die Unternehmen Rechtssicherheit, Planbarkeit über einen längeren Zeitraum und Incentives.

Ganz wesentlich ist es auch, dass die Förderungen und Anreize, die bereits bestehen (Klima - und Energiefonds mit klimaaktiv, etc), massiv ausgebaut werden:
Schon bisher haben die Förderaktionen große Auswirkungen auf die CO₂ Reduktionen. Deshalb bedeutet der Ausbau von Förderungen eine win win win Situation: geringe Kosten für den Staat, positive Anreize für Unternehmen und Private und enorme Auswirkungen auf die Klimabilanz siehe auch unten (Personenverkehr - Förderungen)

Nachstehend listen wir Maßnahmenbündel auf, die uns der Zielerreichung im Verkehrsbereich näherbringen. Anmerken möchten wir, dass die angeführten Effekte der einzelnen Maßnahmen - sofern nicht separat vermerkt - vom Sachstandsbericht des UBA übernommen wurden.

Die BSTV fokussiert sich dabei auf ihre Bereiche Güterbeförderungsgewerbe, Schienenbahnen, Bus-, Taxi-, und Mietwagenunternehmen, Luftfahrt, Schifffahrt, Seilbahnen, Spedition und Logistik, Fahrschulen und Garagen- und Tankstellenunternehmen.

Güterverkehr

Der Sachstandbericht des UBA hält fest, dass im Güterverkehr eine Stabilisierung des Niveaus von 2015 erreicht werden soll. Die wesentlichen Netto-Reduktionen aus dem Personenverkehr müssen aus dem Individualverkehr kommen, was auch angesichts der technischen Gegebenheiten plausibel ist.

Straßengüterverkehr:

CO₂-arme Kraftstoffe/Alternative Antriebe:

Seit Jahren laufen intensive Forschungen und Bemühungen, alternative, umweltfreundliche Kraftstoffe wie Strom, Wasserstoff, LNG und CNG, die möglichst CO₂-neutral sind, zu entwickeln bzw. zu verbreiten.

Anreize zur Entwicklung und Verbreitung müssen einerseits durch finanzielle Förderungen (technologieneutral!) und andererseits durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen bei der Nutzung alternativer Antriebstechnologien geschaffen werden. In Kombination wird dies zu einer verbesserten Marktdurchdringung führen.

Bei den **schweren Nutzfahrzeugen** ist aus heutiger Sicht im Fernverkehr der Elektroantrieb noch schwierig umsetzbar.

Umso wichtiger ist es, **LNG, CNG und Wasserstoff zu forcieren**, die dafür nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen und die benötigte Infrastruktur zu entwickeln bzw. zu fördern.

Forderungen für verbesserte Rahmenbedingungen:

- **Finanzielle Förderungen und Erleichterungen bei der fahrleistungsabhängigen Maut zur Förderung der Marktdurchdringung:**
Tarifanreize für schadstoffarme/-freie Fahrzeuge bei der fahrleistungsabhängigen Maut: diese sollten für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge und auch für gasbetriebene Kfz über 3,5 to (LNG und CNG) gelten, außerdem sollen diese nicht nur in einer Rückerstattung der externen Kosten der Luftverschmutzung bestehen, sondern angelehnt an das deutsche Modell eine generelle Befreiung von der Mautpflicht vorsehen.
- **Ausnahmen von IGL-Fahrverboten**
- **Gleicher Steuersatz für Erdgas unabhängig vom Aggregatzustand, dh für LNG auch Erdgasabgabe, nicht MöSt (siehe oben)**
- **Ausnahme alternativer Antriebe im Gütertransport von der 3,5 Tonnen-Regelung im Führerscheingesez:** Wir sind der Meinung, dass die Ausnahme auf gasbetriebene Fahrzeuge erweitert gehört. Diese haben aufgrund des Gewichts der Gastanks eine erhebliche Benachteiligung durch die um bis zu 400 kg geringere Zuladekapazität gegenüber Fahrzeugen mit konventionellen Kraftstoffen (Diesel, Benzin). Vor dem Hintergrund des Ziels der Senkung der CO₂-Emissionen (Mission 2030) und Vermeidung von Luftschadstoffen (NEC-Richtlinie) im Güterverkehr gibt es keinen Grund diese Ausnahmen auf batterieelektrische Lkw zu beschränken. Hier kann auch die Gasmobilität (CNG und in weiter Zukunft Wasserstoff) große Beiträge liefern. Gerade im Gütertransport bis 3,5 to ist CNG (komprimiertes Erdgas) eine alltagstaugliche und saubere Alternative zu Benzin und Diesel.

Wasserstoff: Erfreulicherweise wurde noch in der letzten Regierung die Initiative Wasserstoffstrategie gestartet, die sich in den verschiedensten Bereichen - so auch in der Mobilität mit Lösungen beschäftigt.

LNG (Liquified Natural Gas) bringt eine beachtliche CO₂-Reduktion bei schweren Nutzfahrzeugen von ca 20 %. Mit einem gezielten Aufbau der Infrastruktur (derzeit existiert in Österreich nur eine (!) Tankstelle) und der Beseitigung der ungerechtfertigten überhöhten MöSt von 26 Cent (LNG ist ein Gas und dürfte somit nur mit der Erdgasabgabe von 9,24 Cent belastet werden!) kann hier ein wesentlicher Beitrag zur CO₂-Reduzierung erreicht werden.

Aufbau der Ladeinfrastruktur/logistische Erleichterungen

Zur entscheidenden Forcierung von Güterbeförderungsfahrzeugen mit alternativen Antrieben ist der Aufbau einer entsprechenden **Lade-Infrastruktur notwendig, die unbedingt weiterhin aus öffentlichen Mitteln bis zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit gefördert und vorangetrieben werden muss.**

Weitere Anstrengungen müssen auf EU-Ebene unternommen werden, um die Schaffung eines EU-weiten Dienstleistungsmarktes für Elektromobilität zu fördern, beispielsweise durch die länderübergreifende Interoperabilität von Zahlungen und die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Ladestationen.

Leichte Nutzfahrzeuge:

Bei **leichten Nutzfahrzeugen** ist eine Entlastung ua durch die **E-Mobilität zu forcieren**, die in Kürze technisch und wirtschaftlich umsetzbar sein sollte.

Die Umrüstung der Fuhrparks für LNF auf CO₂ neutral oder CO₂ arm sollte nach Verfügbarkeit der Fahrzeuge und der Infrastruktur rasch mit einer ausreichend langen Vorlaufzeit für die Wirtschaft umgesetzt werden.

CO₂-Reduktionsziele der EU für SNF und LNF:

Außerdem werden die Vorgaben der EU sukzessive die CO₂ Belastung vermindern - Berechnungen dazu laufen über das UBA.

Beimischung von Biokraftstoffen:

Über den Zeitraum des Kalenderjahres 2017 wurde das lt Österreichischer Kraftstoffverordnung geforderte Substitutionsziel von 5,75 % (gemessen am Energieinhalt) mit 6,1 % erfüllt.

Der Rückgang um einen Prozentpunkt im Vergleich zum Vorjahr ist auf das weiterhin niedrige Preisniveau fossiler Produkte und den damit verbundenen Wegfall pur abgesetzter Biokraftstoffmengen zurückzuführen.

Die durch den Einsatz von Biokraftstoffen erzielten CO₂ Emissionseinsparungen im Verkehrssektor beliefen sich 2017 auf 1,55 Mio to.

Für die weitere Ausdehnung der Beimischung sind wichtige Voraussetzungen erforderlich, die einen Einsatz (technisch, ethisch) unbedenklich machen: Der Fokus muss auf die Entwicklung von fortgeschrittenen Bio- und synthetischen Kraftstoffen gerichtet werden, damit auch in diesem Bereich eine Reduktion von Schadstoffen erreicht werden kann. (Biokraftstoffe der 1. Generation dürfen nur bis 7 % angerechnet werden). Derzeit ist nicht absehbar, ob durch Biokraftstoffe eine weitere CO₂ Senkung bis 2030 erreicht werden kann, da das 2030 Ziel von 14 % erneuerbarer Energie auch andere Energien (zB Strom) beinhalten kann!

Steuerliche Freistellung der aus biogenen Stoffen stammenden Anteile:

Weitere Anstrengungen müssen auf EU-Ebene unternommen werden, um die Schaffung eines EU-weiten Dienstleistungsmarktes für Elektromobilität zu fördern, beispielsweise durch die länderübergreifende Interoperabilität von Zahlungen und die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Ladestationen.

City-Logistik:

Im Bereich City-Logistik gibt es ein großes Potential zur Rationalisierung und Reduzierung von CO₂. Derzeit läuft ein großes Projekt - **Nachhaltige Logistik 2030+**, das sich mit vielfältigen Maßnahmen und Schwerpunkten beschäftigt.

Der Sachstandsbericht weist in Intensität 1 (Förderung von alternativen Last-Mile Konzepten) von einem Potential von 0,125 Mio to und in Intensität 2 (zus. Fahrverbote für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren) von 0,5 Mio to aus. Wir sprechen uns hier gegen Fahrverbote aus, sind aber überzeugt, durch viele andere zusätzliche Rationalisierungen und Schaffung von geeigneter Infrastruktur / Effizienten Ausbau und Nutzung der Infrastruktur (beispielsweise im Großraum Wien: Widmung von Logistikflächen, die zum Bau von Logistikzentren herangezogen werden können und keine Widmung als Wohnraum haben), Maßnahmen wie Abstellflächen für gewerblichen Verkehr, Fördern alternativer Antriebe, Aufbau einer kooperativen Logistikflächennutzung (Kooperation verschiedener Speditionen (deutsches Modell): Durch Sammelzentren soll der innerstädtische Transport von Waren besser koordiniert und dadurch reduziert werden), Container/WAB-Abstellflächen als Micro-Hubs in Stadtrandlagen bereitstellen, Infrastrukturelevante rechtliche Rahmenbedingungen überarbeiten (Bauordnung, Flächenwidmung, etc.), Logistikkonzepte für Großbauvorhaben entwickeln, Touren optimieren durch Logistikdaten, Gebündelte Zustellung entwickeln, Aufstellung von Post-Boxen (Abhol- und Bringstationen) im innerstädtischen Bereich (zB bei Tankstellen etc.) etc. die Reduktion von 0,5 Mio to zu erreichen.

Effekt 0,5 Mio to

Schienengüterverkehr:

Zur **Stärkung der Schiene** müssen Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Betrieb) verbessert bzw vereinfacht werden. 1273 Anschlussbahnbetreiber in Österreich generieren als verladende Wirtschaft (reiner Schienenverkehr, Vorlauf auf Straße oder Nachlauf auf Straße/“halber UKV“) zwei Drittel des Gütervolumens auf der Schiene (Inlandsverkehr, grenzüberschreitende Verkehre). Planungssicherheit und stabile Finanzierungsvoraussetzungen für Errichter/Betreiber von Anschlussbahnen sind dafür eine wesentliche Basis, eine gewisse Flächendeckung der Bahn zu erhalten.

Um die Attraktivität des Verkehrsträgers zu erhöhen sollten im Eisenbahnbereich überbordende Auflagen entfallen (zB durch die Eisenbahnkreuzungsverordnung) und Technologieeffekte (zB durch verbesserte Interoperabilität, moderne Zugleitsysteme usw) genutzt werden.

Elektrifizierungsoffensive der Bahn #46

Der Schienenverkehr wird schon heute zum überwiegenden Teil aus erneuerbarer Energie versorgt. Dennoch beträgt das Potential hier noch 27 %. Bis 2030 ist eine Erhöhung auf 85 % vorgesehen, die restlichen 15 % bleiben als Potential, das gehoben werden sollte und damit eine weitere Reduktion erreicht wird.

Effekt laut Sachstandsbericht Intensität 2 0,132 Mio to.

Komodalität der Verkehrsträger

Eine ideale Verkehrswirtschaft setzt jedes Verkehrsmittel entsprechend seinen Vorzügen ein. Ein solches Vorgehen ist betriebswirtschaftlich sinnvoll und gesamtwirtschaftlich erwünscht, da die schädlichen Folgen gewisser Transportvorgänge reduziert werden können.

Wir lehnen jedoch rahmenrechtliche Maßnahmen, die Zwangsverlagerungen von der Straße auf die Schiene forcieren, ab.

Im Sinne einer effizienten Komodalität müssen die Stärken von Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftfahrt bei allen Verkehrsleistungen auf örtlichen, regionalen und internationalen Distanzen gefördert und Schnittstellen optimiert werden.

Verlagerungsmaßnahmen Straße/Schiene #47, 48, 49

Intermodalität ist heute ein allgemein anerkanntes Mittel zur Senkung der Umweltbelastung und Entlastung des Straßen- und Autobahnnetzes. Eine ideale Verkehrswirtschaft wird jedes Verkehrsmittel entsprechend seinen Vorzügen einsetzen und auf diese Weise in vielen Fällen zu einer kombinierten Lösung des Transportproblems kommen. Ein solches Vorgehen ist betriebswirtschaftlich sinnvoll und gesamtwirtschaftlich erwünscht, da die schädlichen Folgen gewisser Transportvorgänge reduziert werden können.

Der Sachstandsbericht sieht bei der Möglichkeit der Verlagerung des Verkehrs von der Straße zur Schiene bei Intensität 2 mit zusätzlichen 15 Mio to-Gütertransport auf der Schiene ein CO₂ Reduktionspotential von 0,37 Mio to. Die BSTV hält ein Verlagerungspotential bis zu weiteren 15 Mio to Gütern und somit eine Gesamtreduktion von ca 0,74 Mio to CO₂ für realistisch erreichbar. Die Kapazitäten hierfür wären erzielbar, sofern mit begleitenden Maßnahmen beim Infrastrukturausbau und der weiteren Automatisierung in der Betriebsführung unterstützt wird.

Effekt geschätzt 0,74 Mio to

Wir lehnen jedoch rahmenrechtliche Maßnahmen ab, die Zwangsverlagerungen von der Straße auf die Schiene forcieren.

Optimierte Infrastruktur

Aus wirtschafts- und standortpolitischer Sicht sind bestmögliche Verkehrs- und Mobilitätsanbindungen innerhalb Österreichs und zu internationalen Märkten ein entscheidender Wettbewerbsfaktor und außerdem die Voraussetzung, um Komodalität zu ermöglichen.

- **Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) und Connecting Europe Fazilität (CEF):**
 - auf sektorenübergreifende Vorhaben ist besonderer Fokus zu legen, um damit größere Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales zu erzielen.
 - Wenngleich wir vorhandene Budgetrestriktionen verstehen, darf es jedoch zu keiner Kürzung der Mittel für wichtige Infrastrukturprojekte kommen.
 - Weiters plädieren wir für eine Aufnahme der Tauernachse und der Pyhrn-Schober Achse in das TEN-Kernnetz
- Besonders wichtig ist ein **zügiger Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel** - ohne ausreichende Verbindungen mit Zulaufstrecken auf deutschem und italienischem Gebiet können die Kapazitäten des Tunnels nicht genutzt werden.
- **Weniger Umwegverkehre durch koordinierte Fahrverbote:**

Wir fordern einheitliche Regelungen bei Lkw-Fahrverboten in ganz Österreich durch bundesweite Koordinierung und objektivierte Verfahren unter Einbindung der Wirtschaft vor Erlassung des Fahrverbots. Durch Umwegverkehre entstehen in Österreich alleine jährlich volkswirtschaftliche Kosten von bis zu 285 Mio Euro und zusätzlicher CO₂ Ausstoß von bis zu 0,5 Mio to.

Effekt 0,5 Mio to

Fahrverbote am Wochenende:

Sinnvolle Führung der Verkehrsströme: Da lediglich Frischware am Wochenende zugestellt werden darf, erfolgt oft eine aus Verkehrssicht überflüssige Zustellung von nicht verderblicher Ware während der Woche (Bsp: Anlieferung von Molkereiprodukten am Sonntag, wobei Lkw nicht zur Gänze beladen ist, Anlieferung von Sanitätsprodukten am Montag!). Hier sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, auch nicht verderbliche Waren zu einem bestimmten Prozentsatz mitzuliefern.

- Auf Autobahnparkplätzen sollen geparkte Lkw ausschließlich Strom als Energiequelle für Kühl- und Heizzwecke nutzen. Die dafür erforderliche Infrastruktur ist von der ASFINAG zu schaffen.
- **Förderung und Ausbau der Multimodalität:**
Der multimodale Ausbau von Güterterminals und die bessere Anbindung des Schienenverkehrs an die Überseehäfen, soll seitens der öffentlichen Hand, im Sinne attraktiverer Lösungen für Kunden, verstärkt gefördert werden. Neben der Förderung von Carriern muss es auch für Spediteure, die eine wesentliche Rolle bei der Verlagerung spielen, zu Förderanreizen kommen.

Attraktivierung des kombinierten Verkehrs:

Die Stärkung des Kombinierten Verkehrs (Terminalförderung, Containerprämien usw) muss insbesondere auch auf die trimodale Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Schiff (im Sinne der Komodalität aller Verkehrsträger) abzielen. Die Rahmenbedingungen für Kombinierten Verkehrs sind so zu gestalten, dass sie bei den Akteuren Zuspruch finden, verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen.

Notwendige Voraussetzungen zur Attraktivierung des kombinierten Verkehrs:

- **Kranbare Sattelaufleger**, die im Huckepackverkehr auf der Schiene eingesetzt werden können, weisen im Vergleich zu Standard- und Leichtbausattelanhängern ein höheres Eigengewicht auf. Die Differenz kann bis zu 1 to betragen. Im kombinierten Verkehr dürfen diese Sattelanhänger mit 44 to gefahren werden. Um den Einsatzbereich der Huckepack-Sattelanhänger zu erweitern, die Verladung auf die Schiene zu steigern und somit die Investition für Unternehmen rentabler zu gestalten, soll das hzG bei deren Verwendung generell auf 41 to angehoben werden.
Effekt 0,16 Mio to
- **Bessere Rahmenbedingungen für die Rollende Landstraße (ROLA)**, sodass hier mehr Kapazitäten genutzt werden können

Anpassung der Abmessungen und Gewichte von Lkw zur Effizienzsteigerung

- **4,20 m Höhe** für den Transport von High Cube Containern im kombinierten Verkehr, von Strohrundballen, Tieren (EU-Ausstattungsvorschriften) und Pkw (SUVs)
- **44 to hzG für Mineralöltransporte und Tiertransporte**
- **Streichung der 100 km-Grenze für 44 to** beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, da es sich nicht um verlagerbare Verkehre handelt.
- **Technische Verbesserungen der Fahrzeuge durch die Hersteller**

Durch technische Verbesserungen bei Aerodynamik, des Rollwiderstandes und der Motoreffizienz der Fahrzeuge kann bis zu 10 % CO₂ eingespart werden. Dazu bedarf es aber anderer Rahmenbedingungen, zB bei der zulässigen Fahrzeuglänge.

Schifffahrt:

In der Schifffahrt wäre LNG ebenfalls eine Alternative - die Schifffahrt ist jedenfalls auch mit fossilen Treibstoffen ökologisch den anderen Verkehrsträgern voraus und weist den niedrigsten Treibstoffverbrauch/Tonne aus.

Zur **Stärkung der Schifffahrt** sollen ua weniger nautische Engpässe, eine Abladetiefe von 25 dm auf der gesamten Donau, reduzierte Schleusenrevisionszeiten und die Förderung von Investitionen in Flotten sowie Aus- und Weiterbildung beitragen.

Die Infrastruktur in Häfen soll umgehend die Stromversorgung forcieren, sodass angelegte Schiffe ausschließlich Strom als Energie nutzen.

Bis 2030 sollte eine Erhöhung des Transportvolumens auf der Donau auf 25 Mio to erfolgen, die über die notwendige Kapazität verfügt. Es könnten also zusätzlich 15,4 Mio to auf die Wasserstraße Donau verlagert werden.

Effekt ca. 0,2 Mio to.

Beim Anlegen in Häfen soll Strom aus dem Netz bezogen werden und nicht mehr durch Dieselaggregate auf dem Schiff erzeugt werden müssen. Die Häfen sind entsprechend auszustatten.

Personenverkehr

Allgemeines:

Alternative Antriebe/Kraftstoffe:

Bei Pkw ist ein Umstieg auf alternative Antriebe, insbesondere auf Strom technisch umsetzbar. Verstärkt wird dieser Trend durch LNF, CNG und Wasserstoffantriebe.

Damit wird eine entscheidende Reduktion von Treibhausgasen erzielt.

Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Ausbau der Forschung, Einsatz von alternativen Kraftstoffen/Antrieben in öffentlichen Flotten zur Marktdurchdringung/Marktreife).

Die Förderung alternativer Antriebe für Erdgas-(CNG), verflüssigtes Erdgas (LNG), Hybrid-, Elektrofahrzeuge usw hat technologieneutral und unter Berücksichtigung der heimischen Wertschöpfung zu erfolgen.

In Österreich ist es bereits attraktiv, **Elektrofahrzeuge** anzuschaffen. Ausgenommen sind E-Fahrzeuge bei der NoVA (Pkw), bei der Motorbezogenen Versicherungssteuer (Pkw), bei der Kfz-Steuer (Lkw) sowie von Luftreinhaltemaßnahmen (Verkehrsbeschränkungen gem IG-Luft). Seit geraumer Zeit sind Elektrofahrzeuge in der Liste der sog Fiskal-Kleinlastwagen (mit Vorsteuerabzugsmöglichkeit) beim Finanzministerium gelistet. Weiters bieten Kommunen bei der Parkraumbewirtschaftung Erleichterungen an.

Effekt 2,0 Mio to

Diese Maßnahmen sollen weiter erhalten bleiben und Förderungen - auch für Private ausgebaut werden, damit eine entsprechende Breitenwirkung entwickelt werden kann.

Der Sachstandsbericht geht in #24 bei einer Steigerung der Förderungen von einem Reduktionseffekt von ca. 0,48 Mio to in Intensität 2 aus.

Effekt 0,48 Mio to

Wichtig ist es hier, dass die Rahmenbedingen geschaffen werden und steuernd eingegriffen wird, um folgende Ziele zu erreichen:

- Ausreichende Lade-Infrastruktur,
- leistungsstarke, platzsparende Akkus mit entsprechenden Reichweiten,
- konkurrenzfähige Preise für die Fahrzeuge,
- Rechtssicherheit
- ausreichende Förderungen auch für Private, die ein wesentlicher Multiplikator sind.

ÖV Tickets und Rechtliches #27, 28, 29

Die Reduzierung der ÖV Jahrestickets um 50 % in Intensität 2 bewirken laut Sachstandsbericht eine Reduktion von 0,142 Mio to. Diese Maßnahme kann von der BSTV mitgetragen werden, sofern die Ermäßigungen von der öffentlichen Hand bestellt und finanziell abgegolten werden.

Weitere Voraussetzung ist, dass Kommunen und Initiativen nicht gefördert werden, die zu einem unlauteren Wettbewerb mit gewerblichen Mikro-ÖV Lösungen führen (Stichwort: Modelle wie zB „Gemeindebusse“ mit ehrenamtlichen Mitarbeitern). Das Gewerbe kann bei Erfüllung folgender Voraussetzungen im ländlichen Raum „Tür zu Tür“-Services garantieren bzw. als ÖPNV-Ersatz dienen: Kostendeckende Finanzierung von Schülerbeförderungen und Patientenbeförderungen sind durch Auftraggeber (FLAF bzw. GKK) sicherzustellen. Anbieter von bedarfsorientierten Verkehrsangeboten sind als Partner in die ÖPNV-Finanzierung aufzunehmen. Der Zugang für öffentliche Förderungen von Mobilitätslösungen (zB für Betriebskostenschüsse oder Investitionen) wird für die gewerbliche Personenbeförderung ermöglicht.

Effekt 0,142 Mio to.

Anzumerken wäre, dass aus Sicht der BSTV ein **höherer Effekt** an Reduktion von CO₂ durch diese Maßnahme erzielbar sein sollte, da Beispiele wie Innsbruck große Auswirkungen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zeigen.

Erhöhung der Investition und zusätzliche Bestellung von ÖV Dienstleistungen #25 u 26

Laut Sachstandsbericht wird bei Intensität 2 eine Reduktion von 0,112 Mio to erreicht.

Dieser Bereich ist aus Sicht der BSTV besonders wichtig und birgt höheres Potential durch: Verlängerung von Eisenbahninfrastrukturen (Straßenbahn, U-Bahn, Vollbahn) von Ballungsräumen in die Region, zusätzliche und vergrößerte Park&Ride Anlagen, Verlängerung der Bahnsteige und entsprechende Anpassung des Rollmaterials, Intervallverdichtung durch weitere Automatisierung in der Betriebsführung, Kapazitätserweiterung und Komfortverbesserung durch Erhöhung der Kapazitäten im Rollmaterial.

Effekt 0,112 Mio to - 0,25 Mio to

Busse

Ein Bus reduziert die CO₂-Mengen von mehr als 30 Pkw. Somit bedeutet allein der Umstieg vom Pkw auf den Bus eine entscheidende Reduzierung von CO₂.

Mit einer eigenen Mautkategorie für Busse würde die Verwendung von Bussen zusätzlich attraktiver.

Zusätzlich sollen für Busse Anreize zum Umstieg auf alternative Antriebe geschaffen werden.

CO₂-Reduktionsziele der EU für Busse:

Die Vorgaben der EU werden sukzessive die CO₂ Belastung vermindern - Berechnungen dazu laufen über das UBA.

Anpassung der Höchstgeschwindigkeit für Pkw und LNF auf Autobahnen, Autostraßen und im Freiland

Die Intensitäten weisen mit 0,514 und 0,828 Mio to eine hohe Effektivität aus und wären für die BSTV vorstellbar.

Effekt: 0,828 Mio to

Urlaubsreisen

Bei der An- und Abreise spielt die Wahl des Verkehrsmittels eine entscheidende Rolle. Bei Winter- oder Sommerurlaub in Österreich stammen zwischen 3 und 21 kg CO₂ von der Anreise - je nachdem, ob mit der Bahn, Bus oder mit dem Pkw angereist wird.

Zusätzliche Einsparungen werden vor Ort durch unkomplizierte Leihe und Verwahrung von Ski-Equipment (Angebote für die Mobilität vor Ort, um den Individualverkehr in den Skigebieten zu reduzieren) erreicht. Das Angebot an Autoreisezügen sollte daher ausgebaut werden.

Qualitätsoffensive für das Zu Fuß-Gehen und Radfahren

Der Sachstandsbericht weist in der Intensität 2 ein Potential von 0,36 Mio to aus und sollte unbedingt ausgebaut werden.

Effekt 0,36 Mio to

Ökologisierung des Pendlerverkehrs

Der Sachstandsbericht weist ein Potential von 0,149 Mio to in Intensität 1 aus und sollte unbedingt umgesetzt werden. Vorgeschlagene Maßnahme: Bei der Anschaffung überregionaler Netzkarten wird 1/6 des Kaufpreises als Steuerrückvergütung zurückgezahlt (am Lohnzettel des nächsten Monats).

Effekt 0,149 Mio to

Übergreifende Maßnahmen

Raumplanung

Hier geht der Sachstandsbericht von einem Zeitraum von 20 Jahren aus, was bis 2030 nur teilweise eine Reduktion bringen kann - somit wäre hier der **Einsparungseffekt von 0,44 Mio to** entsprechend zu reduzieren, wenngleich das Thema unbedingt umgesetzt werden soll.

Effekt bis 2030 geschätzt ca 0,15 Mio to

Förderung und Beratung des Mobilitätsmanagements

Verkehre wie motorisierte betriebliche Verkehre (Routengestaltung) oder Kundenverkehre sollten weiter optimiert werden. Mobilitätsmanagement muss sowohl Personen- als auch Güterverkehre erfassen. Im Sinne der Komodalität der Verkehrsträger muss deren Konkurrenzfähigkeit weiter gestärkt werden.

Förderung von Spritspartrainings

Neben der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge, einer effizienten Streckengestaltung (Routenoptimierung) wirkt sich insbesondere das Fahrverhalten der Lenker auf den Treibstoffverbrauch aus. Attraktive Fördersysteme (zB für Spritfahrtrainings von Firmen, im Rahmen der Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung) liefern wichtige Anreize va im Bereich betrieblicher Flotten.

Bewusstseinsbildung

Im Mobilitätsverhalten der Privatbevölkerung hat bereits eine Änderung eingesetzt: Der Umstieg auf den ÖV hat in den Städten massiv begonnen.

Viele Fahrten mit dem eigenen Pkw im Privatbereich sind vermeidbar oder können anderweitig (Fahrrad, zu Fuß, etc) erledigt werden. Wichtig ist hier, dass in den ÖV auch im ländlichen Raum weitreichend investiert wird, und so über die Attraktivität des ÖV der Umstieg weg vom privaten Pkw gefördert wird.

Hier geht es auch um massive Kommunikationsverstärkung und Bewerbung eines neuen Umwelt- und Klimabewusstseins in der Bevölkerung durch die öffentliche Hand.

Auf Seiten der **Verbraucherakzeptanz** muss mehr für die Entwicklung der Märkte für emissionsarme/-freie Fahrzeuge unternommen werden. Das bedeutet eine bessere Kennzeichnung von Pkw, besser zu informieren und mittels Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge weitere Unterstützung zu leisten.

Gewerblicher Verkehr

Es braucht steuerliche Anreize, Unternehmen sollen zur vorzeitigen Abschreibung (zB 75 %) berechtigt sein.

Digitalisierung des Verkehrs

Die fortschreitende Digitalisierung , die mit Telematiksystemen, Verkehrsleitsystemen, etc bereits begonnen hat, wird mit der Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur, der Kommunikation zwischen verschiedenen Fahrzeugen, der Ferndiagnose bei technischen Problemen, dem autonomen Fahren sowie der integrierten Logistikkette und voll automatisierten Frachtenbörsen in Echtzeit, Platooning, autonomes Fahren, fahrerloser Schienenverkehr etc. entscheidende Rationalisierungen bringen, die ua zu einer wesentlichen Reduktion von Schadstoffausstoß beitragen. Hier ist die Politik aufgefordert, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen und die notwendige Infrastruktur bereitzustellen.

Der Sachstandsbericht geht in seiner #39 von verschiedenen zusätzlichen Parametern wie Verknüpfung von ÖPVN-Angeboten, der Vermeidung von Verkehr, verkehrsträgerübergreifendes Routing, etc aus. Zusätzlich wären Maßnahmen für flüssigen Verkehr/Stauvermeidung zu erwähnen.

Maßnahmen, die von der BSTV strikt abgelehnt werden:

Citymaut

Flächendeckende LKW Maut

Erhöhung der MöSt

Sektorale Fahrverbote

Eurovignette - Externe Kosten erweitern - Differenzierung der Maut nach CO2

Dekarbonisierung im Sektor Mobilität - Beitrag zum Gesamtziel für den Non-ETS-Bereich minus 36 % bis 2030

(Zusammenfassende Evaluierung des Sachstands von BSTV und Up)

CO2 Reduktion in Mio to

Maßnahmen quantifiziert

City-Logistik	0,5
Elektrifizierungsoffensive der Bahn	0,132
Verlagerung Straße/Schiene	0,74
Umwegverkehre durch Fahrverbote	0,5
kranbare Sattelaufleger	0,16
Schifffahrt Erhöhung des Transportvolumens	0,2
E-Mobilität WEM	2,0
E-Mobilität zusätzliche Förderungen	0,48
ÖV-Tickets und Rechtliches	0,142
Zus. Investition und Bestellung von ÖV Dienstleistungen	0,25
Anpassung der Höchstgeschwindigkeit für PKW und LNF auf Autobahnen, Autostraßen und im Freiland	0,828
Zu Fuß gehen und Radfahren	0,36
Ökologisierung Pendler	0,149
Raumplanung	0,15
SUMME	6,591

Maßnahmen nicht quantifiziert

LNG/CNG (Infrastruktur, Steuer)	
CO2 Reduktions-Ziele der EU bis 2030	
Biokraftstoffe	
Strom-Infrastruktur in Häfen und Autobahnparkplätzen	
Rollende Landstraße verbessern	
4,2 m Höhe, 44 to hzG für Mineralöl- und Tiertransporte, 100 km für 44 to hzG im kombinierten Verkehr aufheben	
Technische Verbesserungen wie Aerodynamik, Rollwiderstand, etc.	
Busse: Alt. Antriebe, Hersteller-Red. Ziele und Verlagerung von Pkw auf Bus	
Urlaubsreisen	
Bewusstseinsbildung, Beratung, Spritspartrainings	
Digitalisierung	
Individualverkehr	

Maßnahmen, die für die BSTV nicht akzeptabel sind	
Flächendeckende Maut	
Citymaut	
Sektorales Fahrverbot	
Erhöhung der MöSt	
Eurovignette	



