

## **Vorläufiges Ergebnisprotokoll**

### **1. Sitzung der Arbeitsgruppe Mobilität**

**Montag, 29.06.2009, 14:00 – 18:00**

**BMWFJ, Sitzungssaal Mezzanin, Schwarzenbergplatz 1**

#### **AGENDA**

- 1. Begrüßung und Vorstellung**
- 2. Vorstellung der Ausgangssituation und Diskussion der Basispapiere**
- 3. Gemeinsame Verständigung auf die inhaltlichen Ziele**
- 4. Auf Basis des Bewertungsrasters**
  - a. Formulierung der 5 wichtigsten Maßnahmen**
  - b. Beitrag Ihrer Institution zur Erreichung der Strategieziele**
- 5. Sonstiges**

**AD 1** – Die Moderatorin Monika Langthaler begrüßt die nominierten Mitglieder oder die entsandten Vertretungen der Arbeitsgruppe Gebäude.

**AD 2** - Das Basispapier für die Arbeitsgruppen und damit die Ausgangssituation und die Ziele für die Energiestrategie Österreich werden überblicksmäßig durch Monika Langthaler präsentiert. Es wird auf einen Fehler in der Darstellung des energetischen Endverbrauchs der Arbeitsgruppe Mobilität auf Seite 11 aufmerksam gemacht. Diesem werden fälschlicherweise ca. 10 PJ Erdgas aus dem Sektor „Transport in Rohrfernleitungen“ zugeordnet. Die Darstellung wird durch brainbows korrigiert und der Energieeinsatz für Rohrfernleitungen in der Arbeitsgruppe 4 „Netze“ besprochen.

Der fachliche Arbeitsgruppenleiter Dr. Robert Korab stellt das Eingangspapier für die Arbeitsgruppe Gebäude vor.

Der energetische Endverbrauch der in dieser Arbeitsgruppe vertretenen Sektoren ist mit ca. 385 PJ beziffert. In diesem Betrag ist auch der internationale Flugverkehr eingerechnet, welcher national nur bedingt beeinflussbar ist.

Dem Zielwert für 2020 von 347 PJ energetischen Endverbrauch für Mobilität ohne Energieeinsatz durch Rohrfernleitungen bzw. ohne Berücksichtigung des internationalen Flugverkehrs - allerdings unter Hinzunahme der Standmotoren und des Offroad-Verkehrs, können die Arbeitsgruppenteilnehmer zustimmen.

Von mehreren Teilnehmern kommt der Hinweis auf internationale Rahmenbedingungen bzw. Verpflichtungen, wie beispielsweise der Mindesteinsatz von 10% erneuerbaren Energieträgern bis 2020 gemäß EU-RL Vorschlag oder der anstehenden Einbindung des Flugverkehrs in ein Emissionshandelssystem.

Konsens herrscht über die große Heterogenität, die der Verkehrsbereich darstellt. Vom Energieträgermix aus betrachtet wird Öl hingegen als Energieträger eine große Dominanz zugesprochen.

Am WM (with measures) Szenario des Umweltbundesamtes wird eine eventuell unzureichende Berücksichtigung des Güterverkehrs beanstandet sowie der im internationalen Vergleich hoch angesiedelte Anteil des ÖPNV, der auch in Zukunft zumindest gehalten werden muss.

Das WAM (with additional measures) Szenario beinhaltet Selbstverpflichtungen zur technologischen Weiterentwicklung der Effizienz durch die Automobilindustrie, was von einigen Teilnehmern bezweifelt wird. Außerdem wurde diskutiert, ob die beinhalteten Maßnahmen nicht zu sehr vom Personenverkehr dominiert werden.

**AD 3** – In einer offenen Diskussion werden wichtige Themenbereiche angesprochen und noch offene Fragestellungen angeführt, die hier auszugsweise wieder gegeben werden:

- Je nach Entwicklung des Ölpreises wird es mehr oder weniger (bis gar keine) Anstrengungen benötigen, um das minus 5% Ziel der Arbeitsgruppe zu erreichen.
- Der Ölpreis wird für die Formulierung von Maßnahmen in Anlehnung an das Energieszenario des WIFO für 2020 fixiert (siehe weiter unten).
- Mehrere Anwesende sprachen sich für eine Fokussierung auf absehbare, realistische Maßnahmen aus. Es wurde ebenso an den Strategiecharakter des Prozesses erinnert, weshalb ambitionierte Maßnahmen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden sollten.
- Durch verfehlte Raumplanung wurde in der Vergangenheit individuelle Mobilität gefördert bzw. sogar erzwungen. Eine Unterscheidung der Maßnahmen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten erscheint sinnvoll.
- Die Akzeptanz der Bürger bzgl. jeglicher Maßnahmen sind prioritär zu betrachten und dementsprechend sollten Maßnahmen gestaltet werden. Individuelle Mobilität sollte nicht eingeschränkt werden. Maßnahmen, die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr bieten, müssen allerdings erst formuliert werden.
- Die Verringerung des individuellen Freizeitverkehrs ist mittels Bewusstseinsbildung alleine nicht zu schaffen. Stärkere Anreiz- und Regelungssysteme wie zum Beispiel die Differenzierung der Besteuerung nach Maut und Ökoklassen sind zu diskutieren. Der zu erwartende Effekt fiskalischer Maßnahmen auf den energetischen Endverbrauch wird allerdings in der Gruppe kritisch gesehen.

- Technologische Verbesserungen der Motoreffizienz: Rebound Effekte haben in der Vergangenheit oftmals die Verbesserung wieder wett gemacht.
- Großes Potential steckt in Vermeidung und Verlagerung von Verkehr, erst danach kommt die Effizienzsteigerung. Vermeidung und Verlagerung sind auch ohne neue Technologie erreichbar.
- Die Aufnahme bereits formulierter Maßnahmen aus anderen Studien und Berichten wie dem Klimaschutzbericht 2009 wurde angeregt.
- Elektromobilität: Strom sollte hauptsächlich oder zur Gänze aus erneuerbaren Energieträgern stammen, um eine relevante Steigerung der Energieeffizienz zu erreichen. Größenordnungen bei Fahrzeugtauschrate und zu erwartender Flottendurchdringung sind innerhalb der Arbeitsgruppe umstritten.

**AD 4** – Das Bewertungsschema für Maßnahmen wird besprochen und durch weitere abzufragende Informationen ergänzt. Das Schema wird nach der letzten Arbeitsgruppe am 01.07.2009 an alle Arbeitsgruppen versandt.

Als wichtige Kennzahl und Basis für die Darstellung von Maßnahmen wird der Ölpreis auf 120 \$/bbl im Jahr 2020 angesetzt. Diese Annahme basiert auf dem aktualisierten Energieszenario für 2020 des WIFO aus dem Jahr 2007 und aktuellen Einschätzungen über Preise und Fluktuation des weltweiten Ölpreises durch die IEA. Diese Annahme wurde von der Strategie-Koordination beschlossen und soll eine gleiche Ausgangsbasis für die vorgeschlagenen Maßnahmen geben.

Sind die Auswirkungen von zusätzlichen Ölpreisszenarien für einzelne Maßnahmen bekannt, sollten diese zur Verbesserung der Sensitivität angegeben werden.

Auf Basis der vorangegangenen Diskussion und der bekannten Ausgangssituation wurden bereits Themenbereiche diskutiert, die zur Erreichung der Strategieziele und internationalen Vorgaben notwendig sein können. Daraus wurden konkrete Themen formuliert und Verantwortliche festgelegt:

# energiestrategie Österreich

1. **Substitution fossiler Treibstoffe** durch Biotreibstoffe der zweiten und dritten Generation, Biogas, sonstige alternative Treibstoffe (*Bachler, Böhme, Maier*)
2. **Alternative Antriebssysteme**, vor allem Elektrofahrzeuge und -verkehrssysteme, Brennstoffzellenantrieb, Entwicklungen im Bereich Schienenfahrzeuge (*Egger, Korab, Minarik, Pell, Wiederkehr*)
3. **Vorzeitige Erneuerung der Fahrzeugflotte**, mit dem Schwerpunkt Entwicklung von Anreizsystemen für die umweltfreundliche Fahrzeugbeschaffung (gemäß EU Richtlinie zur Beschaffung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen) (*Wiederkehr*)
4. **Branchenlösungen** für energieeffiziente Güter- und Personenbeförderung, genannt wurden vorerst die Bereiche Bauwirtschaft, Handel (*Korab, Leodolter*)
5. **Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung** durch verkehrssystemische und raumplanerische Maßnahmen, ... (*Blum, Leodolter, Rohracher, Sindelar*)
6. **Steuern und Abgaben**, v.a. Normverbrauchsabgabe, Mineralölsteuer, Maut (Generalmaut, regionale Mautsysteme) (*Bachler, Böhme, Blum, Rohracher*)
7. **Mobilitätsmanagement**, darunter betriebliches Mobilitätsmanagement (*Leodolter, Minarik, Wiederkehr*)
8. **Beeinflussung des Verkehrs- und Fahrverhaltens**, z.B. allgemeine Awareness-Maßnahmen, Kampagnen und Schulungen zum Spritsparen (auf betrieblicher Ebene z.T. bereits realisiert, z.B. in Form von Fahrzeuginformationssystemen) (*Minarik, Rohracher, Wiederkehr*)
9. **Ausweitung Intermodaler Verkehrssysteme**, genannt wurden u.a. Car Sharing, Car Pooling, Fahrgemeinschaften, bedarfsorientierter ÖV (*Wiederkehr*)
10. **Infrastrukturelle Maßnahmen**, umfassend: Ausbau, Rückbau, intelligente Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen; Verkehrstelematik (*Bachler, Blum, Minarik, Pell, Rohracher, Schwammenhöfer*)
11. **Verkehrsorganisation**, u.a. Tempolimits (*Leodolter*)

**AD 5** – Als Procedere wurde beschlossen, dass die Mitglieder der Sub-Arbeitsgruppen ihre Meetings selbst vereinbaren, aber der Projektsteuerung (brainbows) bekanntgeben, die die Termine an alle AG-Mitglieder verschickt. Die Sub-Meetings sind offen für alle Mitglieder der AG Mobilität.

Die 1. Sitzung der Sub-Arbeitsgruppe 2. Alternative Antriebssysteme findet am Donnerstag 09.07.2009 von 8:00 bis 10:30 in den Räumen von raum & kommunikation in 1160 Wien, Lerchenfelder Gürtel 43 / 6. Stock statt

Bis ca. zum 20.07. wird Hr. Dr. Wiederkehr eine Zusammenstellung von Daten und Fakten bereitstellen können.

Am 23. Juli (09:30 – 13:30) wird eine Sitzung zur Formulierung von Maßnahmen abgehalten. Die Sitzung wird im bereits reservierten Raum im BMLFUW, Zi. 139, 1. Stock, Stubenbastei 5, 1010 Wien stattfinden.

Ein Termin für die 2. Arbeitsgruppensitzung wird noch koordiniert. Angestrebt wird zeitnah nach dem 05.08.2009.

## TO - DOs

| Wer                           | Was  | Bis wann   |
|-------------------------------|--|--|
| brainbows                     | Korrektur des Fehlers in der Darstellung des energetischen Endverbrauchs (Rohrfernleitungen)                       | 02.07.2009 im allgemeinen Basispapier aktualisiert |
| Alle Arbeitsgruppenmitglieder | Vorschlag von geeigneten Maßnahmen und Instrumenten zur Erreichung der Strategieziele und internationalen Vorgaben | An brainbows senden bis 15.07.2009 09:00.          |
| brainbows                     | Grobe Aufbereitung der Maßnahmen (z.B: geclustert) und an die AG zur Vorbereitung für die 2. Sitzung ausgesandt.   | 17.07.2009 09:00                                   |
| Dr. Wiederkehr                | Zusammenstellung von Daten und Fakten aus bestehenden Studien  | 20.07.2009   |