

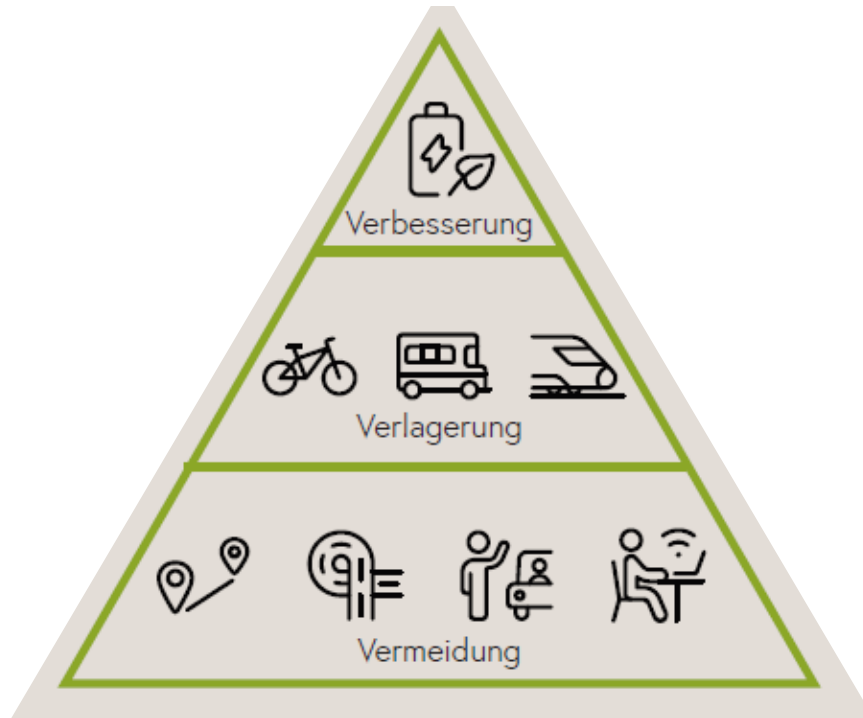
Mobilitätsmasterplan 2030 – Aktueller Stand

ÖROK Infrastrukturtag 2023

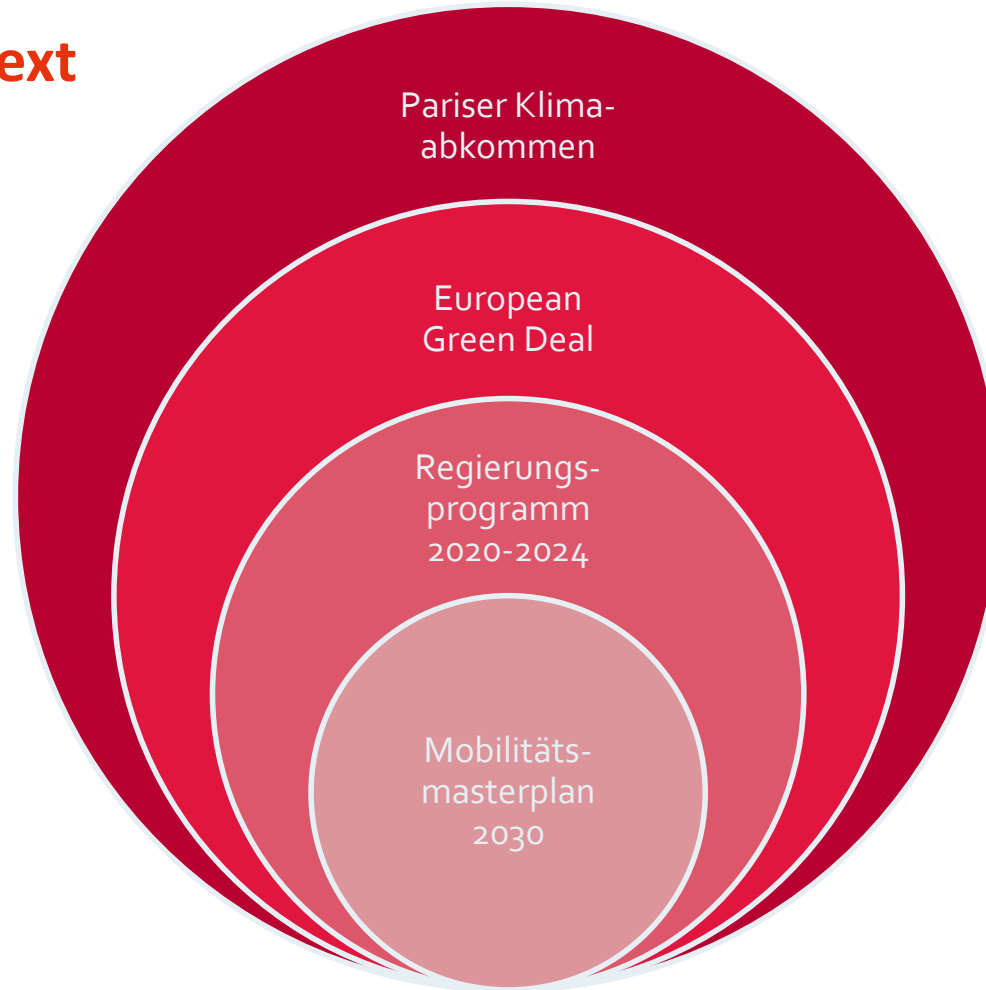
Hans-Jürgen Salmhofer
BMK, Sektion II Mobilität, Abteilung II-1
22. November 2023

Agenda

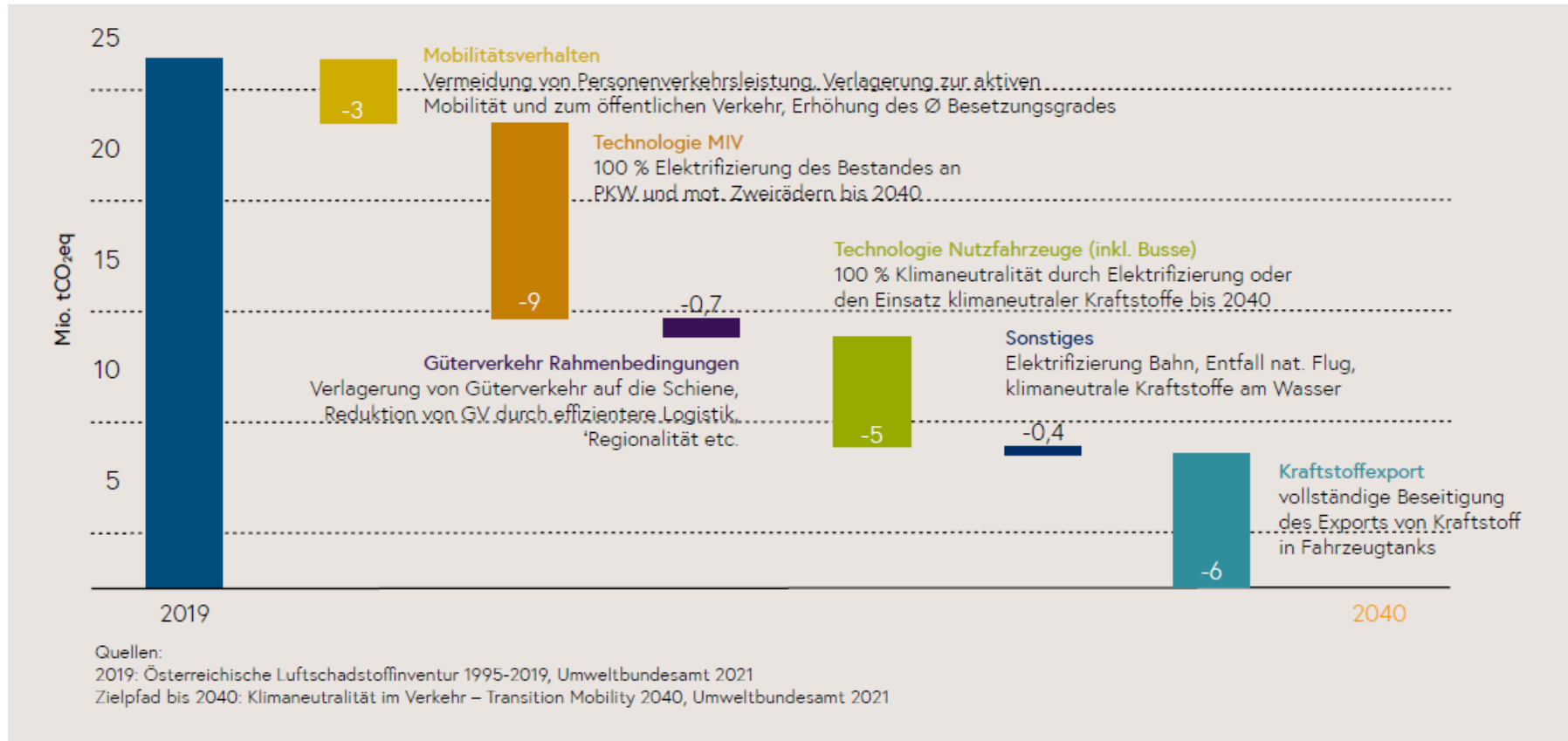
- Mobilitätsmasterplan 2030
- Umsetzungsstrategien des Mobilitätsmasterplans 2030
- Now-Cast-Verkehr
- Programme für den Umstieg (Straßenverkehr)



MMP2030 im Kontext



Zielpfad zur Klimaneutralität im Verkehr bis 2040




Backcasting im MMP2030

Wir schreiben das Jahr 2040 ...

- Landverkehrsträger dekarbonisiert
- Erneuerbare Energie aus Österreich

Das heißt ...

- Begrenzte Energiemenge
- Max. Effizienz in den Technologien

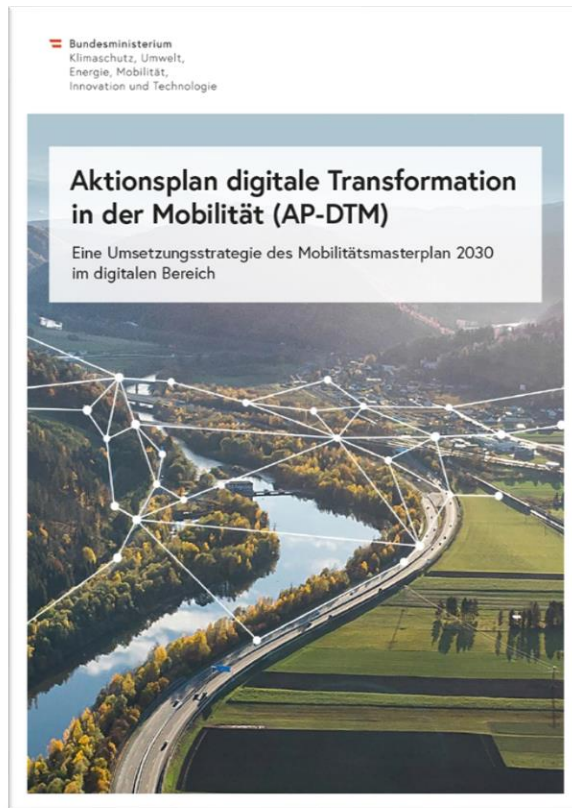
- 
1. Eine Entkoppelung von BIP-Wachstum und Güterverkehr ist notwendig – durch Regionalisierung und Kreislaufwirtschaft
 2. Der Umweltverbund garantiert Mobilität auf höchstem Klimaschutz-Niveau
 3. Die Zukunft (auf der Straße) ist elektrisch

Ergebnisse

Umsetzungsstrategien auf Basis des MMP2030



Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität



Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich



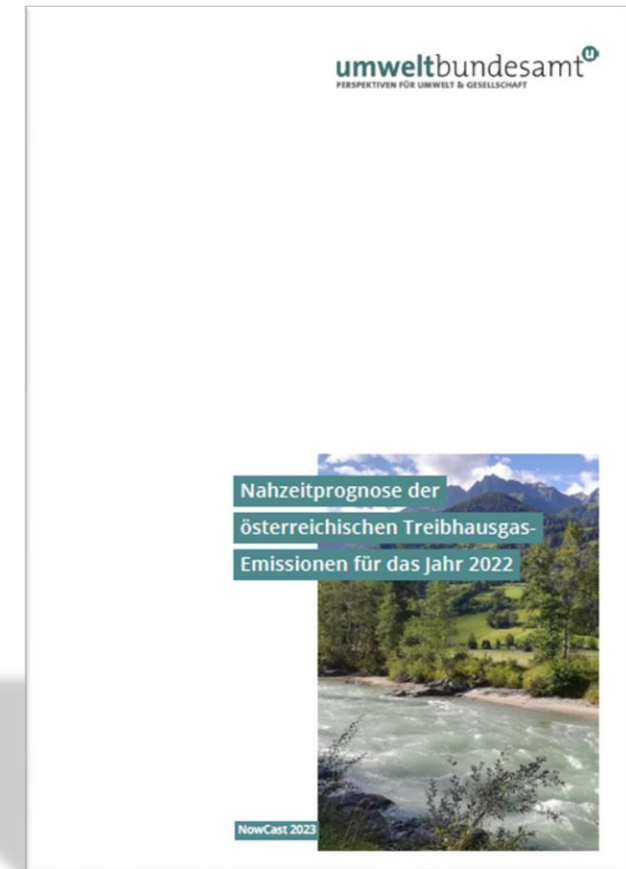
Mehr
Details
gleich im
Anschluss!

Wo stehen wir
bei der
Reduktion der
THG-
Emissionen
aktuell?

Now Cast Verkehr 2023

- Now-Cast THG-Projekt
für das Jahr x im Sommer des Jahres x+1
- **Now-Cast-Verkehr 2022** erstmalig veröffentlicht
- Zeigt ein detailliertes Bild: **Primär- und Sekundärindikatoren**
 - Primärindikatoren: Inputparameter für Emissionsmodelle
 - Sekundärindikatoren: Modellergebnisse

<https://www.umweltbundesamt.at/news230817>



Now Cast Verkehr 2023 - Ergebnisse

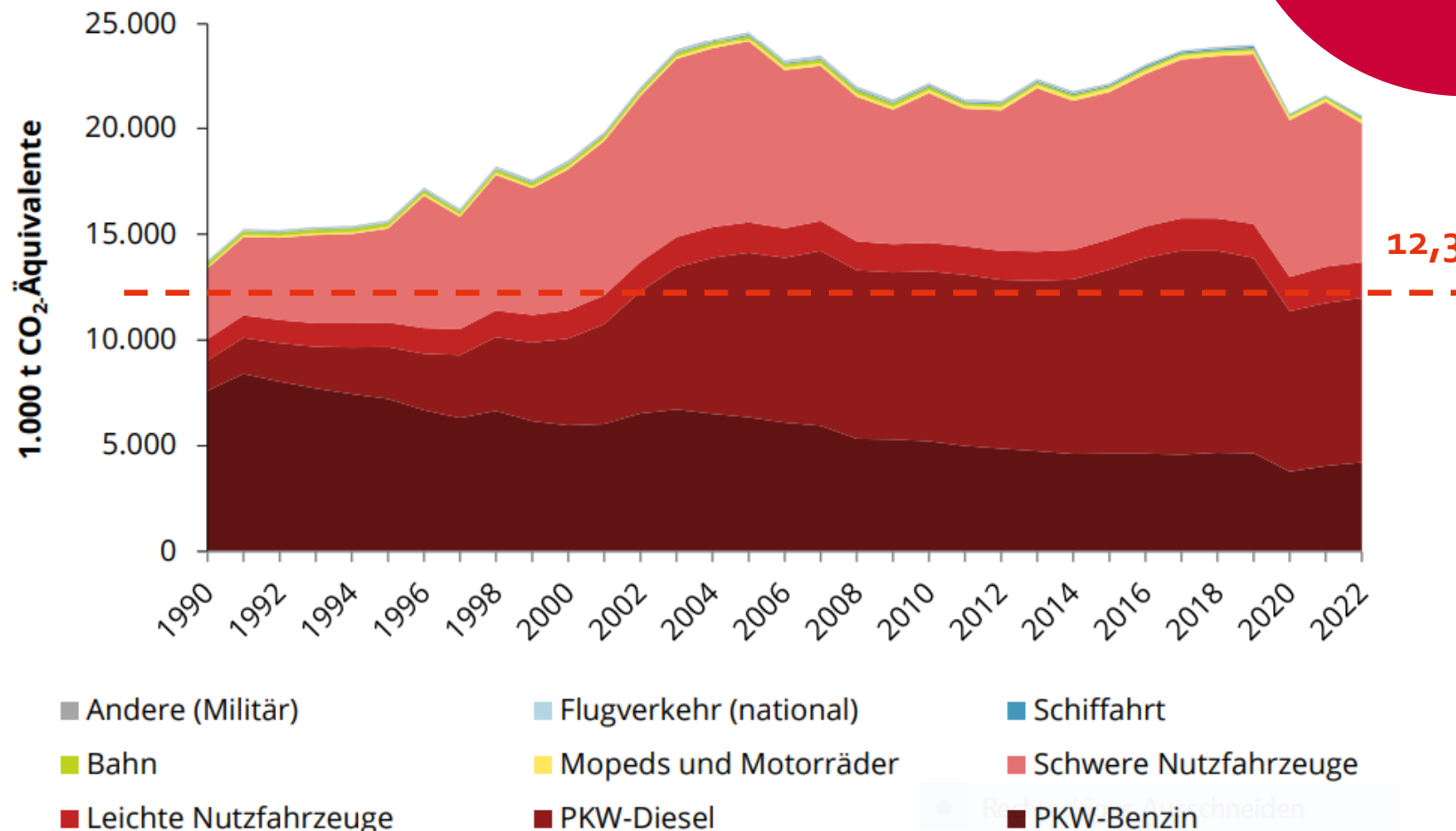
- Die Berechnungen der Nahzeitprognose ergaben, dass vom Verkehrssektor in Österreich im Jahr 2022 rund **20,6 Mio. Tonnen Treibhausgase** emittiert wurden.
- Sowohl die Verkehrsleistung am hochrangigen österreichischen Straßennetz als auch die spezifische Fahrleistung der registrierten PKW ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Das deutet auf eine **erhöhte Verkehrsaktivität** in Österreich hin.
- Gleichzeitig ist der Dieselabsatz im selben Jahr um 364.000 Tonnen gesunken. Dies ist größtenteils auf den **verringerten Kraftstoffexport** zurückzuführen, bedingt durch starke Preisschwankungen und den Ukraine-Konflikt.
- Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den CO₂-Emissionen wider, die um **4,5 % im Vergleich zum Vorjahr (2021) gesunken sind**.

THG-Emissionen

Delta 2021 vs 2022

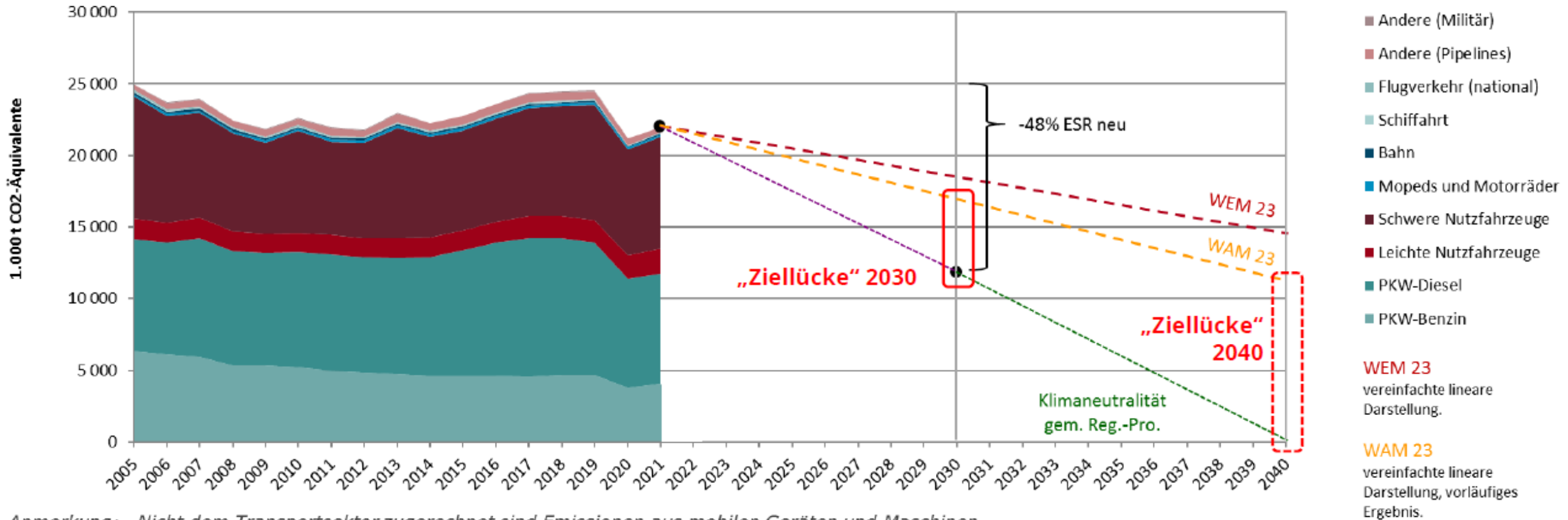
- 4,5% THG-Emissionen (20,6 Mio t.)

THG-Emissionen des Verkehrssektors 1990–2022
(inkl. Kraftstoffexport)



Verbindliches EU-Ziel für Österreich in 2030:
-48% entspricht ~ 12,3 Mio tCO₂

THG-Emission des Verkehrssektors / Szenarienvorschau / Ziele

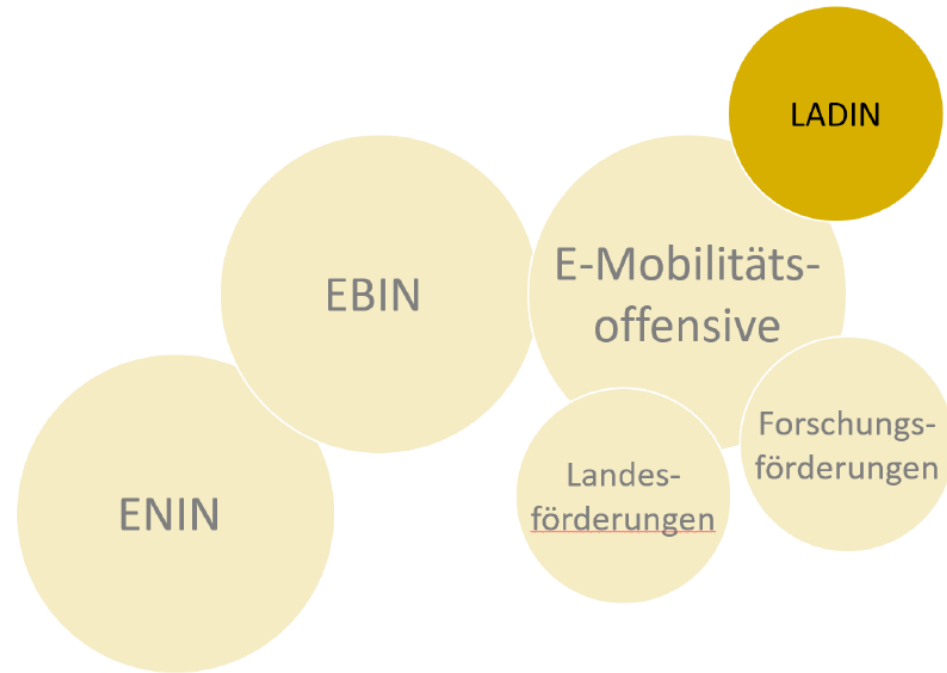


Anmerkung: Nicht dem Transportsektor zugerechnet sind Emissionen aus mobilen Geräten und Maschinen (Traktoren, Baumaschinen) sowie der internationale Flugverkehr.

Quelle: Vorläufige Ergebnisse des NowCast 2022
 Einteilung entsprechend CRF-Format des Kyoto-Protokolls

Welche
Programme
helfen beim
Umstieg?

Aktueller Stand Förderprogramme



<https://www.umweltfoerderung.at/e-mobilitaetsfoerderungen-2023>

<https://www.ffg.at/EBIN>

<https://www.ffg.at/ENIN>

<https://www.ffg.at/LADIN>

austriatech

 österreichs
leitstelle
elektromobilität

- ✦ Fokus auf punktuelle & treffsichere Förderungen
- ✦ Mehr Flexibilität & Reaktionsfähigkeit auf technische Entwicklungen
- ✦ Neue Partner:innen & Fördersysteme

LADIN – Ladeinfrastruktur in unterversorgten Gebieten

10 Mio. € Förderung (2023)

Ausschreibung
offen bis
6.3.2024





OLE Leitstelle – Neue Angebote starten demnächst...

austriatech


 österreichs
leitstelle
elektromobilität

Start
Frühjahr
2024

Matchmaking: Grundstücke & Ladeinfrastruktur

-  CPOs suchen nach Flächen für Ladeinfrastruktur-Projekte
-  Unternehmen und Gemeinden besitzen Flächen / suchen nach Partner:innen

 Plattform notwendig

-  Projekt bereits gestartet → Leistungsdefinition abgeschlossen

FlächenTOOL verzeichnet 1.000 Liegenschaften für den
Aufbau von Ladeinfrastruktur

FlächenTOOL



Nationale

Ladeinfrastruktur

Plattform „Integration E-Mobilität & Stromnetze“ I

- **Warum?** -> viele Mythen im Umlauf; Markthochlauf für schwere Fahrzeuge steht bevor und wird rasant Fahrt aufnehmen; hohe lokale Leistungsbedarfe
- Unsere Lösung:
 - Plattform für Akteure -> Matchmaking (Netze, Betreiber, Bedarfsträger)
 - Nationale Themen sowie starke Regionalisierung für das Matchmaking
 - Fachliche Begleitung des Prozesses
 - Prozess über bspw. 4 Jahre (2024-2027)
 - Fokus auf Schwerlastverkehr bzw. Schnelles Laden, Flexibilitätsoptionen

Plattform „Integration E-Mobilität & Stromnetze“ II

- Vorteile für Bedarfsträger (Logistiker, Frächter, Kommunen, etc.)
 - Direkter Kontakt zu Netzbetreibern; Verständnis für elektrotechnische Zusammenhänge & Notwendigkeiten; Information zu Markthochläufen, etc.
- Vorteile für Netzbetreiber
 - Bedarfserhebung für Verteilernetzpläne
 - Iterativer Prozess, Bedarfe verändern sich im Zeitverlauf -> durch die Plattform werden diese Bedarfe laufend aktualisiert
 - Gebündelte/kanalisierte Ansprache an Bedarfsträger möglich / Sensibilisierung

Vielen Dank!

Hans-Jürgen Salmhofer
BMK, Sektion II Mobilität, Abteilung II/1 Mobilitätswende
Wien, 22. November 2023