

Ergebnisdokumentation STRAT.AT 2020 Fokusgruppe Nachhaltiger Verkehr

Donnerstag, 14. Februar 2013 von 10.00 bis 16.00 Uhr



Programm

STRAT.AT 2020 Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“
Donnerstag, den 14. Februar 2013 mit Beginn um 10.00 bis ca. 16.00 Uhr
Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz
1014 Wien, Ballhausplatz 1 (Eingang Michaelerkuppel¹)
Großes Sitzungszimmer Nr. O275 im 2. Stock

Programm	
10.00-10.10h	Begrüßung / Einleitung: ÖROK-Geschäftsstelle
10.10-10.30h	Klärung des Auftrags und der Arbeitsweise der Fokusgruppe: Günter Scheer, ÖAR Regionalberatung
10.30-11.30h	Darstellung des Themas und der Ziele aus verschiedenen Stakeholder-Perspektiven: InitiatorInnen / ExpertInnen / Programmverantwortliche / Andere
11.30h-12.00h	Zusammenfassung und Überleitung zur Bearbeitung der Fragestellungen
12.00-12.30h Mittagspause	
12.30-13.30h	<u>Fragestellung 1:</u> Was können die Fonds zur Förderung der umweltfreundlichen nachhaltigen Gestaltung des – insbesondere regionalen - Verkehrs beitragen? Kann dazu eine fondsübergreifende Sichtweise entwickelt werden? Zirkuläre Diskussion 1. Sicht der InitiatorInnen 2. Sicht der Fokusgruppenmitglieder (aus der jeweiligen Perspektive) 3. Sicht der STRAT.AT 2020 ExpertInnen
13.30-13.40h	Synthese zu Fragestellung 1 [aus ExpertInnensicht]
13.40-14.40h	<u>Fragestellung 2:</u> Welche Maßnahmen sollen und können über die einzelnen Fonds gefördert werden? Zirkuläre Diskussion 1. Sicht der InitiatorInnen 2. Sicht der Fokusgruppenmitglieder (aus der jeweiligen Perspektive) 3. Sicht der STRAT.AT 2020 ExpertInnen
14.40-15.00h	Synthese zu Fragestellung 2 [aus ExpertInnensicht]
15.00-16.00h	Klärung, wo/wie Fragen aus einem Themenspeicher bearbeitet werden können. Zusammenfassung und Ausblick

Moderation: Günter Scheer (ÖAR)

¹ Zugang über Batthyanystiege (Sisi-Museum);
Barrierefreier Zugang über Eingang Ballhausplatz 1 „Wäscherstiege“ – Anmeldung bei Portier.

TeilnehmerInnen

siehe Anwesenheitsliste (Anhang 1)

Einleitung: Herausforderungen, Ziele, Relevanz?

Input Robert Thaler, Lebensministerium (PPP siehe Anhang 2) und Input Ernst Lung, BMVIT (PPP siehe Anhang 3)

Verkehr ist eine umwelt-, gesundheits- und energiepolitische Herausforderung:

- Treibhausgasemissionen im Verkehr seit 1990 um 55% gestiegen
- Verkehr verursacht 30% der CO₂ Emissionen und 32% des Energieverbrauchs und ist zu rd 95% von Erdölimporten abhängig
- EU-Prognosen 2005-2050: Güterverkehr + 80%, Personenverkehr +51%
- Hohe Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch Abgase und Lärm
- Hohes Sicherheitsrisiko durch Unfälle, Bewegungsarmut und Übergewichtigkeit

Verkehr ist eine zentrale verkehrs- und raumordnungspolitische Herausforderung:

- Motorisierungsgrad steigt weiter (v.a. Kleinstädte / ländl. Raum, 50% aller PKW-Fahrten kürzer als 5 km → Autoabhängigkeit, Kostenbelastung, Suburbanisierung & Zersiedelung)
- Verursacherprinzip außer Kraft
- Regionale Erreichbarkeit im Straßenverkehr optimal ausgebaut, im öffentlichen Verkehr aber in vielen Gebieten Österreichs verschlechtert

Nachhaltiger Verkehr – Relevante Strategien, Programme und Ziele in Ö:

Klimaschutzgesetz, Klimastrategie, Klimaanpassungsstrategie, Nachhaltigkeitsstrategie, Energiestrategie, Masterplan Radfahren und Ziel der Bundesregierung: Verdoppelung des Radverkehrsanteils in Ö von 5% auf 10% bis 2015, Umsetzungsplan für E-Mobilität in und aus Österreich (BMLFUW, BMVIT, BMWFJ), Gesamtverkehrsplan 2012

Nachhaltiger Verkehr Relevante Klima- und Energieziele EU und Ö		
EU Klima- und Energiepaket Ziele 2020 (Basis 2005)		
	EU	Austria
► Steigerung Energieeffizienz:	+20 %	+20 %
► Reduktion der THG-Emissionen:	-20 %	-16 % (Non-ETS)
► Anteil erneuerbarer Energieträger:	20 %	34 %
► Erneuerbare Ziel im Verkehr (Kraftstoffe & Strom):	10 %	10 %
Ö Energiestrategie - Energieverbrauch Verkehr:		-5 %
EU Langfristziele 2050: EU Low Carbon Economy Roadmap (Basis 1990)		
► Reduktion der THG-Emissionen	-79% bis -82%	
EU White Paper on Transport		
► Sektorziel Verkehr	-54% bis -67%	

Leitziele des österreichischen Gesamtverkehrsplans 2012 - Mobilität sozialer gestalten:

- Verkehr leistbar, bedarfsgerecht und barrierefrei gestalten (Bahnhöfe)
- Verkehr sicherer machen: Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020, 20 % weniger Unfälle mit Personenschaden
- Verkehr umweltfreundlicher machen: Verminderung des CO₂-Ausstoß bis 2025 um 19 %, Feinstaub-Emissionen (PM_{2,5}) um rund 50 % und die NO_x-Emissionen um bis zu 70 %
- Verkehr effizienter organisieren: u.a. Energieverbrauch von derzeit 240 auf unter 210 Petajoule (PJ) im Jahr 2025 senken, u.a. durch intelligente Kombination von Verkehrsmitteln

Die EU-Programme (insb. ETZ) haben wichtige Beiträge geleistet, eine bessere Abstimmung der unterschiedlichen Förderschienen (EU- und national) kann den Nutzen der Projekte weiter erhöhen. Trotz der abzulehnenden thematischen Konzentration wären insbesondere synergistische Projekte, die zu mehreren thematischen Zielen Beiträge leisten, günstig. Das BMVIT hat Interesse, sich an ausgewählten Projekten zu beteiligen.

Fazit: Erste Erfolge sind sichtbar, bei den Treibhausgasen im Verkehrssektor wurde eine Trendwende (d.h. sinkende Emissionen) erreicht. Aber: Im Verkehrsbereich noch immer größte Abweichung vom Ziel, daher hoher weiterer Handlungsbedarf zur Erreichung der Verpflichtungen 2020. So sollte etwa die Trendwende nunmehr durch das Zusammenwirken von Bund, Ländern, Gemeinden und EU verstärkt werden. Der STRAT.AT 2020-Prozess bzw. die Partnerschaftsvereinbarung 2014-20 ist ein wichtiges Element, um Ziele und Maßnahmen zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs in den EU-Programmen zu verankern.

Input Andreas Resch (Metis)

- Nachhaltiger Verkehr ist in der Europa 2020 Strategie in Form der Leitinitiative „A resource-efficient Europe“ verankert. Weiters ist das Thema ein eigenes thematisches Ziel (Nr. 7 Verkehr). Ansatzpunkte bieten auch andere thematische Ziele, z.B. Nr. 4 (CO₂-Reduktion)
- Wenngleich das Thema strategisch und in den EU-Verordnungsvorschlägen verankert ist, hängt die konkrete Aufnahme in die österreichischen EU-Programme von vielen Faktoren ab, wie bspw. Konzentration und zur Verfügung stehende Mittel (Proportionalität), „Position Paper“ der EK, Verwaltungseffizienz, Erfahrung mit dem Förderungsgegenstand, Mess- und Sichtbarkeit sowie den jeweiligen Länderstrategien.
- Zu berücksichtigen ist, dass EU-Programme im entwickelten Österreich keine Basisaufgaben der Gebietskörperschaften übernehmen können.
- Die Fokusgruppe ist hilfreich, um eine Übersicht relevanter Maßnahmen zu bekommen.

Input der Verwaltungsbehörden

EFRE/ETZ:

- Nachhaltige Verkehrsprojekte sind grundsätzlich in ETZ möglich, aber natürlich auch stark von den Partnerländern abhängig
- Schwerpunkt in ETZ-Projekten ist gegenseitiges grenzüberschreitendes Lernen, jedoch aufgrund der beschränkten Mittel nicht Infrastrukturinvestitionen
- Eine ganzheitliche Sicht der Verkehrsprobleme und kreative Lösungsstrategien sind anzustreben

ELER:

- Mobilität im ländlichen Raum ist ein sehr wichtiges Thema. Ein mehrdimensionaler Ansatz, der unterschiedliche Akteurssysteme und Förderschienen gesamthaft einbezieht, hat sich bewährt.
- Zukünftig hat keine der sechs Prioritäten des neuen Programms einen direkten Bezug zum thematischen Ziel 7. In Leader werden wahrscheinlich wieder Mobilitätsthemen aufgegriffen werden.

Aus der Diskussion

- Welchen Stellenwert hat das Positionspapier der EK? Es ist ein Dokument der EK mit informellem Charakter, das die Sichtweise der EK für den Einsatz der Mittel der ESI-Fonds in Österreich (EFRE, ELER, EMFF, ESF) formuliert.
- Fokussierung auf (wenige) thematische Ziele bedeutet nicht, dass keine mehrdimensionalen Strategien und Maßnahmen unterstützt werden können/sollen. Zum

Beispiel müssen die horizontalen Prinzipien der Chancengleichheit und Nachhaltigkeit berücksichtigt werden.

- Förderungen bieten auch in Zukunft in erster Linie Anschubfinanzierung für Investitionen, die so nicht oder jetzt nicht ohne diesen Impuls getätigt werden würden („added value“). In der Regel sind daher laufende Kosten nicht, oder nur befristet förderbar. Der Einsatz von EU-Mitteln hat das Prinzip der Additionalität zu befolgen.
- Die Schnittstellen zwischen mit EU-Mitteln geförderten Projekten und der nationalen Anschlussfinanzierung sollen transparent geregelt werden.

Zusammenfassung der einleitenden Diskussion

- Das „Position Paper“ der EU-Kommission spricht das thematische Ziel 7 (Verkehr) für den Einsatz von EU-Mitteln in Ö nicht an.
- Generell gibt es u.a. im thematischen Ziel 4 (CO₂-Reduktion) Ansatzpunkte für Fördermaßnahmen in den EU-Programmen (inklusive investive Maßnahmen)
- Die ETZ-Programme mit österreichischer Beteiligung planen teilweise das thematische Ziel 7 aufzunehmen, während im ELER und im Ziel IWB (EFRE/ESF) keine dahingehenden konkreten Absichten bekannt sind.
- Zur Erreichung der Klima- und Energieziele 2020 sind auch die EU-Programme gefordert, in möglichst hohem Ausmaß zur nachhaltigen Mobilität beizutragen.

Fragestellung 1: Was können die Fonds zur Förderung der umweltfreundlichen nachhaltigen Gestaltung des – insbesondere regionalen – Verkehrs beitragen? Kann dazu eine fondsübergreifende Sichtweise entwickelt werden?

Robert Thaler, Lebensministerium (PPP siehe Anhang 4) und Ernst Lung, BMVIT (PPP siehe Anhang 5)

In den einzelnen thematischen Zielen – insbesondere T.Z. 4 bis 7 – gibt es Anknüpfungspunkte für Investitionen und/oder Maßnahmen im Sinne der nachhaltigen Mobilität. Wichtig wäre aus Sicht der Initiatoren, dass auch das thematische Ziel 7 (Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzwerkinfrastrukturen) angesprochen wird. Es werden in diesem Zusammenhang für die ESI-Fonds die unterschiedlichen Anforderungen an die thematische Konzentration dargestellt.

Lebensministerium und BMVIT haben Förderinstrumente für Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr, welche auch teilweise EU-kofinanzierungsfähig sind und folienunterstützt detailliert ausgeführt werden.

Aus der Diskussion

- Additionalität von EU-Programmen beachten, aus strategisch-inhaltlicher Sicht wären besonders innovative und risikoreiche Pilotmaßnahmen zu fördern, allerdings besteht hier ein Widerspruch zur administrativen Komplexität bei der Abwicklung.
- CO₂-Einsparung der Projekte eignet sich besonders gut als messbarer Ergebnisindikator
- Integrierte Maßnahmenbündel und interkommunale (grenzüberschreitende) Lösungen im Verkehr sind besonders relevant.
- Leader eignet sich sehr gut für derartige regionale Pilotprojekte. (z.B.: Sanfte Mobilität, Chancengleichheit und Mobilität usw.), bereits realisierte Projekte finden sich in der Projektdatenbank Ländliche Entwicklung: [Projektdatenbank LE 07-13](#)
- Das BMLFUW / NWL hat Ende 2012 eine Veranstaltung "Mobilität im ländlichen Raum" organisiert und eine Broschüre herausgegeben: [Tagungsbroschüre Mobilität im Ländlichen Raum](#)

- Als Idee werden Stadt-Umland-Mobilitätskonzepte und ihre pilothafte Umsetzung eingebracht. In der Initiative „Smart Cities“ gibt es etwa Konzepte, die umsetzungsreif sind (KLIEN).
- Für gewisse Projekttypen sollte die Aufnahme der Kooperation mehrerer Kommunen als Qualitätskriterium angedacht werden, z.B. in Koppelung mit einem höheren Fördersatz
- Lückenschluss technischer Basisinfrastrukturen sind oftmals ein wichtiges Thema bzw. ein schwer zu finanzierendes Hindernis für größere integrierte Verkehrslösungen
- Bei Mobilitäts- und Verkehrsmaßnahmen muss immer auch das horizontale Thema der Gleichstellung und Chancengleichheit berücksichtigt werden. Die Bedürfnisse von Frauen sind im gesamten Projektzyklus zu berücksichtigen. Frauen sollen in Projekte und Projektgremien stärker eingebunden werden.

Ergebnisse

- Das Thema des nachhaltigen Verkehrs hat eine hohe Relevanz für Österreich. Viele technologische und vor allem organisatorische und raumrelevante („systemische“) Innovationen können europäischen Mehrwert haben.
- Die ESI-Fonds der EU bieten in einzelnen thematischen Zielen Anknüpfungspunkte für Investitionen und/oder Maßnahmen im Sinne der nachhaltigen Mobilität, insbesondere in den Zielen 1, 4, 5, 6 und 9.
- Darüber hinaus sollte in der Partnerschaftsvereinbarung auch das Thematische Ziel 7, und hier die Investitionsprioritäten 7b und 7c direkt angesprochen werden, um der Bedeutung des Themas gerecht zu werden.

Fragestellung 2: Welche Maßnahmen sollen und können über die einzelnen Fonds gefördert werden?

Robert Thaler, Lebensministerium (PPP siehe Anhang 6) und Ernst Lung, BMVIT (PPP siehe Anhang 7)

Präsentiert werden zahlreiche Projektideen für den ländlichen (z.B. Modellregionen, ÖV/letzte Meile, Radverkehr, logistische Optimierung) bzw. städtischen Raum (z.B. „smart cities“) sowie den touristischen Verkehr.

Entlang von folgenden wichtigen Feldern werden mögliche Maßnahmen für die Zielerreichung im nachhaltigen Verkehr dargestellt:

- Breite Anwendung von emissionsreduzierendem Mobilitätsmanagement
- Radverkehrsförderung ausbauen und Fußgängerverkehr fördern
- Attraktivierung öffentlicher Verkehr und Einführung flexibler bedarfsorientierter öffentlicher Verkehrsangebote (inklusive der „ersten und letzten Meile“)
- Elektromobilität und alternative Antriebe mit erneuerbarer Energie
- Multimodale Angebote und Nutzungskonzepte mit Sharing Modellen
- Integrierte Kombiangebote für touristische Mobilität
- Emissionsreduzierende Güterlogistik und Ausbau Schiene
- Institutionelle Innovationen wie Energieraumplanung, Stellplatzreform

Aus der Diskussion

- In der Diskussion wurden die präsentierten Maßnahmen und Projektideen vertieft und ergänzt. Es wurde auch betont, dass die Raumplanung einen wichtigen Beitrag leisten kann, Stichwort Energieraumplanung (hingewiesen wurde auch auf die ÖREK-PS).
- Insgesamt wurde unterstrichen, dass möglichst intelligente, kombinierte, mehrdimensionale Maßnahmen gefördert werden sollten. Deutlich wurde auch, dass

oftmals auch kostenextensive Maßnahmen eine große Wirkung entfalten können (z.B. Radwegvernetzung und einheitliche Beschilderungen).

- Barrierefreiheit soll ein zentrales horizontales Thema sein, dem auch entsprechend Aufmerksamkeit gewidmet werden muss (z.B. durch entsprechende Weiterbildungsmaßnahmen der MobilitätsmanagerInnen)

Ergebnisse

Die Fokusgruppe Nachhaltiger Verkehr hat eine Vielzahl konkreter Ideen und Vorschläge hervorgebracht, welche im Detail in den Inputs der Initiatoren ausgeführt wurden.

Aufgrund der EU-Anforderungen werden in der Partnerschaftsvereinbarung die ausgewählten thematischen Ziele und ihre erwarteten Ergebnisse auf einem hohen Abstraktionsniveau dargestellt sein. Konkrete Prioritäten, Maßnahmen und Inhalte werden auf Programmebene festgelegt. Folgende diesbezügliche Termine / Möglichkeiten wurden erwähnt:

- 3. STRAT.AT 2020 Forum am 18. Juni 2013 in Salzburg
- Direkte Kontaktaufnahme mit den Verwaltungsbehörden im Rahmen der jeweiligen Programmierungsprozesse.
- Eine vom BKA organisierte Sitzung zur Koordinierung der Bundesinstitutionen und deren möglicher Beteiligung in IWB/EFRE 2014-2020 am 18. Februar 2013 bzw. Einbringung der Vorschläge in die AG VB (ÖROK) und in die ELER-Koordinationsgremien im Wege der Verwaltungsbehörden.

Anhang

1. Anwesenheitsliste
2. PPP THALER ad Herausforderungen, Ziele, Relevanz
3. PPP LUNG ad Gründe für die Beteiligung des bmvit
4. PPP THALER/HOLZER ad Fragestellung 1 (Beiträge der Fonds und fondsübergreifende Sichtweisen)
5. PPP LUNG ad Fragestellung 1 (Abstimmung von Förderprogrammen)
6. PPP THALER/HOLZER ad Fragestellung 2 (Welche Maßnahmen sollen und können über die einzelnen Fonds gefördert werden?)
7. PPP LUNG ad Fragestellung 2 (Überlegungen zu Projekten (Auswahl))

Sitzungsgegenstand: FG NACHHALTIGER VERKEHR.....

Datum / Uhrzeit: 14. Februar 2013 10.00h.....

Moderation: Günther SCHEER (ÖAR).....

Nr.	Nachname / Vorname	Stelle
1	LUNG Ernst	bmvit, Abt. II/2
2	THALER Robert	BMLFUW, V/5
3	HÖGELSBERGER Helmut	vida-ÖGB
4	HAIDER Catrin	bmvit, Abt. III/13
5	WAMPERA Christian	bmvit II/INFRAS
6	PLEVNIK ERIKA	ÖZIV/ÖAR
7	KARNER SOPHIE	Landes- Forschungsreferat
8	Stütz Andrea	VOR GmbH
9	LUTZ Melanie	ÖH. Städtebund
10	GAUSTERER MARKUS	VCO ^g
11	REINER Lisa	ÖAR/NWL
12	STADLER MARKUS	BMLFUW
13	BAURECHT MARUS	IV
14	LICHTBLAU GÜNTHER	UBA
15	KOHALE Bernhard	VB AT-CZ NS
16	RANKL Christian	Amt d. Vop. LRp. Abt. VIa
17	KATÖGER Clemens	BKA IV/2
18	SCHNEIDER Grieb	ÖAR

Nr.	Nachname / Vorname	Stelle
19	BRNER Stefan	LKW
20	REICH Andreas	METIS
21	MAIER Andreas	OROK-Gist.
22	SEIDL MARCUS	OROK-Gist.
23	BAUMGARTNER Michael	OROK-Gist.
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		

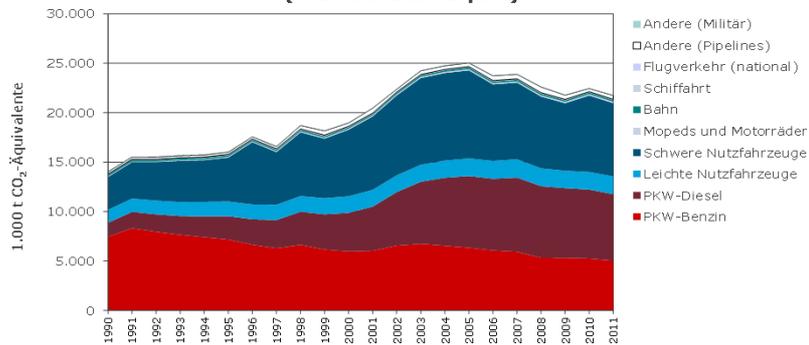
STRAT.AT 2020 Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“

Herausforderungen, Ziele, Relevanz
Input Lebensministerium als Initiator

DI Robert Thaler
Leiter Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm
Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Umwelt, und Wasserwirtschaft



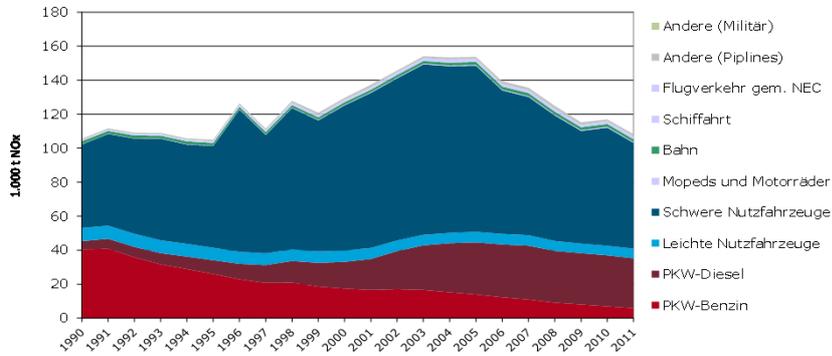
**THG-Emissionen des Verkehrssektors 1990–2011
(inkl. Kraftstoffexport)**



Anmerkung: Nicht dem Transportsektor zugerechnet sind Emissionen aus mobilen Geräten und Maschinen (Traktoren, Baumaschinen) sowie der internationale Flugverkehr.
Quelle: Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoffinventur 2012
Einteilung entsprechend CRF-Format des Kyoto-Protokolls

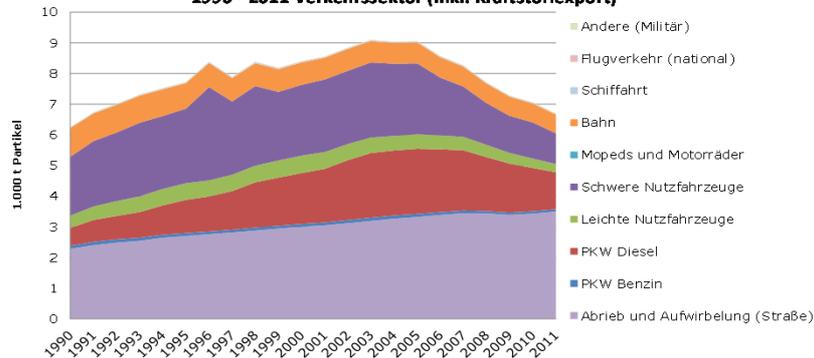
umweltbundesamt

NO_x-Emissionen 1990-2011 Verkehrssektor inkl. Kraftstoffexport



Anmerkung: Nicht dem Transportsektor zugerechnet sind Emissionen aus mobilen Geräten und Maschinen (Traktoren, Baumaschinen) sowie der internationale Flugverkehr.
Quelle: Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoffinventur 2012
Einteilung entsprechend CRF-Format des Kyoto-Protokolls

Partikel-Emissionen (PM10) 1990 - 2011 Verkehrssektor (inkl. Kraftstoffexport)



Anmerkung: Nicht dem Transportsektor zugerechnet sind Emissionen aus mobilen Geräten und Maschinen (Traktoren, Baumaschinen) sowie der internationale Flugverkehr.
Quelle: Ergebnisse der Österreichischen Luftschadstoffinventur 2011
Einteilung entsprechend CRF-Format des Kyoto-Protokolls

Herausforderung Verkehr und Mobilität Trends weiter nicht nachhaltig



lebensministerium.at

Verkehr ist umwelt-, gesundheits- und energiepolitische Herausforderung:

- **Treibhausgasemissionen im Verkehr seit 1990 um 55% gestiegen!**
- **Verkehr verursacht 30% der CO₂ Emissionen und 32% des Energieverbrauchs und ist zu rd 95% von Erdölimporten abhängig!**
- **EU-weit: 25% GHG durch Verkehr verursacht, 71% davon vom Straßenverkehr, 96% Erdölabhängigkeit der EU, 84% Importe, Kosten rd 210 Milliarden € (2010)
Prognosen: Güterverkehr + 80%, Personenverkehr +51% 2005-2050**
- **Hohe Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch Abgase (v.a. feine Partikel und NO_x) und Lärm**
- **Hohes Sicherheitsrisiko durch Unfälle**
- **Bewegungsarmut und Übergewichtigkeit nimmt gerade unter Jungen zu**

Herausforderung Verkehr und Mobilität Trends weiter nicht nachhaltig



lebensministerium.at

Verkehr ist zentrale verkehrs- und raumordnungspolitische Herausforderung:

- **Motorisierungsgrad steigt weiter – v.a. Kleinstädte und ländlicher Raum
50% aller PKW Fahrten sind kürzer als 5 km !**
- **Freie Wahl der Verkehrsmittel ersetzt durch Abhängigkeit vom Auto – Zwang zum Zweit und Drittauto bringt hohe Kostenbelastung für Haushalte**
- **Suburbanisierung und Zersiedelung – Billige “Grüne Wiese” boomt weiter**
- **Verursacherprinzip außer Kraft: Nicht der Kfz-Halter muss sich um Stellplatz kümmern, sondern 9 Garagengesetze der Länder zwingen Bauherrn zur Errichtung von Autostellplätzen, erhöhen so Autonutzung und Kosten**
- **Regionale Erreichbarkeit im Straßenverkehr optimal ausgebaut, im öffentlichen Verkehr aber in vielen Gebieten Ös verschlechtert**

Nachhaltiger Verkehr Relevante Klima- und Energieziele EU und Ö



EU Klima- und Energiepaket Ziele 2020

<u>(Basis 2005)</u>	<u>EU</u>	<u>Austria</u>
▶ Steigerung Energieeffizienz:	+20 %	+20 %
▶ Reduktion der THG-Emissionen:	-20 %	-16 % (Non-ETS)
▶ Anteil erneuerbarer Energieträger:	20 %	34 %
▶ Erneuerbare Ziel im Verkehr (Kraftstoffe & Strom):	10 %	10 %
Ö Energiestrategie - Energieverbrauch Verkehr:		-5 %

EU Langfristziele 2050: EU Low Carbon Economy Roadmap

(Basis 1990)

▶ Reduktion der THG-Emissionen -79% bis -82%

EU White Paper on Transport

▶ Sektorziel Verkehr -54% bis -67%

Nachhaltiger Verkehr: Relevante Strategien, Programme und Ziele in Ö



- > Klimaschutzgesetz
- > Klimastrategie
- > Klimaanpassungsstrategie
- > Nachhaltigkeitsstrategie
- > Energiestrategie
- > Masterplan Radfahren und Ziel der Bundesregierung: Verdoppelung des Radverkehrsanteils in Ö von 5% auf 10% bis 2015
- > Umsetzungsplan für E-Mobilität in und aus Österreich (BMLFUW, BMVIT, BMWFJ)



Nachhaltiger Verkehr: was ist das?



Wesentliche Definitionen

- > OECD Guidelines for Environmentally Sustainable Transport (EST)
- > Nachhaltigkeitsstrategie Österreich – NSTRAT

Mobilitätsbedürfnisse und die Nachfrage nach Gütertransport sind so zu decken, dass dies mit dem Gesundheits-, Klima- und Ökosystemschutz in Einklang steht, soziale Gerechtigkeit, Partizipation und Beschäftigung auch für künftige Generationen fördert, sowie aufgrund der verringerten externen Kosten gesamtwirtschaftlich effizient und wettbewerbsfähig ist. Insbesondere soll die Nutzung von Ressourcen umweltschonend erfolgen, die Umwelt- und Gesundheitsbelastungen die Belastungsgrenzen der Gesundheit der Menschen und der Ökosysteme nicht übersteigen und irreversible Schäden vermeiden.

(Ö Nachhaltigkeitsstrategie)

Nachhaltiger Verkehr: Ziele



- > Nachhaltigkeitsstrategie Österreich – NSTRAT: Generelle Ziele

Prioritäres Ziel ist es, die Erreichbarkeit von Personen, Gütern und Dienstleistungen durch ein nachhaltiges, zukunftsfähiges Verkehrssystem in Österreich zu gewährleisten, das umweltfreundlich, klimaschonend, sozial und gendergerecht sowie energie- und ressourceneffizient ist, wirtschaftlich und beschäftigungspolitisch Nutzen bringt, auf erneuerbaren Energieträgern basiert und externe Kosten minimiert.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem soll eine ausgewogene Regional- und Stadtentwicklung und nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen, Innovationsimpulse für neue Technologien und Dienstleistungen setzen, neue Ausbildungs- und Berufsbilder schaffen und zum hohen Beschäftigungsgrad beitragen.

(Ö Nachhaltigkeitsstrategie)

Nachhaltiger Verkehr: Ziele



lebensministerium.at

> Nachhaltigkeitsstrategie Österreich – NSTRAT: Generelle Ziele

Gesundheit- und Umweltbelastungen sollen verringert und der Gesamtenergieverbrauch des Verkehrs reduziert werden.

Die Umweltfreundlichkeit der Verkehrsmittel ist zu verbessern. Neben der Steigerung der Energieeffizienz sollen im Verkehrsbereich erneuerbare Energie und nachhaltige biogene Kraftstoffe forciert und fossile Energieträger dadurch langfristig substituiert werden.

*Eine Verhaltensänderung in Richtung multimodaler Mobilitätskulturen, energiesparender Fahrweisen und umweltfreundlicher Mobilität ist zu unterstützen.
(Ö Nachhaltigkeitsstrategie)*

Nachhaltiger Verkehr: Operative Ziele NSTRAT Ö



lebensministerium.at

1. MOBILITÄT ZUKUNFTSFÄHIG GESTALTEN

- Reduktion des Verkehrsaufkommens durch den Abbau von Mobilitätswängen
- Verlagerung des Verkehrs auf ökologisch und sozial nachhaltigere, sichere und weniger gesundheitsbelastende Verkehrsmittel
- Umweltverträgliche Abwicklung und Verbesserung der Ökoeffizienz des motorisierten Individual- und Güterverkehrs

2. NACHHALTIGER PERSONENVERKEHR

- Flächendeckende Verbesserung der Infrastruktur und des Leistungsangebotes im ÖV in ganz Österreich
 - Verbesserung der Bedingungen für bewegungsfördernden Verkehr
 - Eindämmung der negativen Umweltwirkungen des Flugverkehrs
- (Ö Nachhaltigkeitsstrategie)*

Nachhaltiger Verkehr: Operative Ziele NSTRAT Ö



3. NACHHALTIGER GÜTERVERKEHR

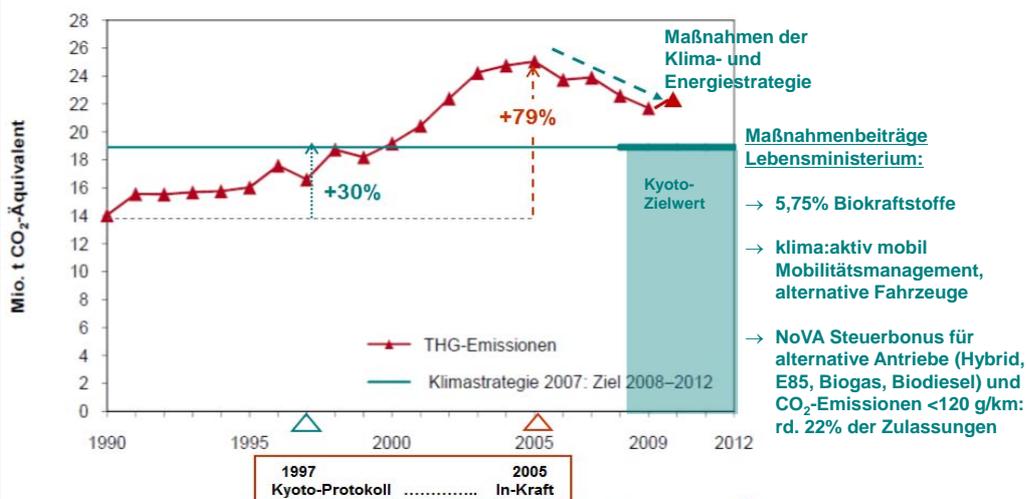
- Erhöhung des Auslastungsgrades und sowie Steigerung der effizienten Nutzung von hochrangiger Verkehrsinfrastruktur
- Weitere Verlagerung des schweren Straßengüterverkehrs auf die Schiene sowie hin zur Binnenschifffahrt und zum kombinierten Verkehr

4. INFORMATION, BEWUSSTSEINSBILDUNG UND PARTIZIPATION

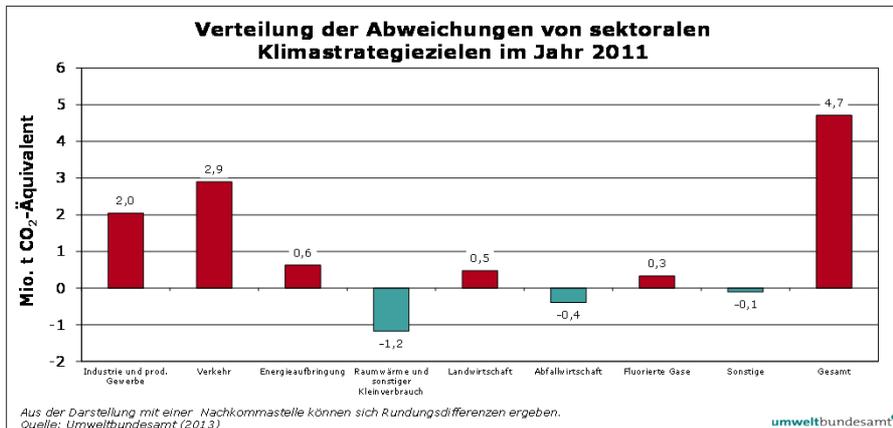
- Bewusstseinsbildung in Richtung nachhaltige Mobilität in allen Bevölkerungsschichten
- Verbesserung des Informationsangebots über nachhaltige Mobilität und ihre BenutzerInnenfreundlichkeit
- Verstärkung der Partizipation in der Verkehrsplanung

(Ö Nachhaltigkeitsstrategie)

Erste Erfolge: Wachstumstrend der THG-Emissionen des Verkehrs gebrochen! 2005-2011: Abnahme -13% (-3,3 Mio. Tonnen)



**Aber: Verkehr noch immer größte Abweichung vom Ziel
Daher: hoher weiterer Handlungsbedarf im Verkehr
zur Erreichung der Verpflichtungen 2020**



15

**Zielerreichung sichern - Trendwende verstärken
Kooperation und Finanzierung ausbauen**



**Zielerreichung 2020 braucht gemeinsame Kraftanstrengung aller Akteure
(Bund, Länder, Städte, Gemeinden, Wirtschaft, Verbände und BürgerInnen)**

Erste Erfolge erreicht – aber weiterer Handlungsbedarf im Verkehr:

- Markteinführung alternativer Fahrzeuge Antriebe mit erneuerbarer Energie insbesondere Elektromobilität in und aus Österreich
- Breite Anwendung von emissionsreduzierenden Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen, Betriebe, Tourismus, Verbände, Schulen und Jugendinitiativen
- Radverkehrsförderung ausbauen und Fußgängerverkehr fördern
- Österreichweit attraktive Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr ermöglichen
- Breite Einführung flexibler bedarfsorientierter öffentlicher Verkehrsangebot (inklusive der „ersten und letzten Meile“)

Zielerreichung sichern - Trendwende verstärken Kooperation und Finanzierung ausbauen



lebensministerium.at

- Breite Forcierung multimodaler Mobilität mit Carsharing, (E-)Bikesharing
- Verlagerung auf Schiene und Kombi-Verkehr
- Emissionsreduzierende und energieeffiziente Güterlogistik forcieren
- Paradigmenwechsel zu Energieraumplanung herbeiführen: Energieverbrauch, Emissionen und Landnutzung verknüpfen
- Paradigmenwechsel in Parkraumpolitik: Multimodale Mobilitätsverträge mit Bauherrn statt monomodaler Errichtungszwang von Autostellplätzen

Zielerreichung 2020 braucht Ausrichtung der Strategien und Maßnahmen und deren Finanzierung und Förderungen von Bund, Ländern, Gemeinden und EU an den Zielen!

Daher Ausrichtung der EU-Förderkulisse und STRAT.AT sowie EU-Ö Partnerschaftsvertrag bis 2020 von eminenter Bedeutung!

Fokusgruppe Nachhaltiger Verkehr soll dafür Input leisten!



Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“ Gründe für die Beteiligung des bmvit

Ernst Lung, Abteilung I/K2:
Wege- und externe Kosten, Maut, Verkehr
und Umwelt

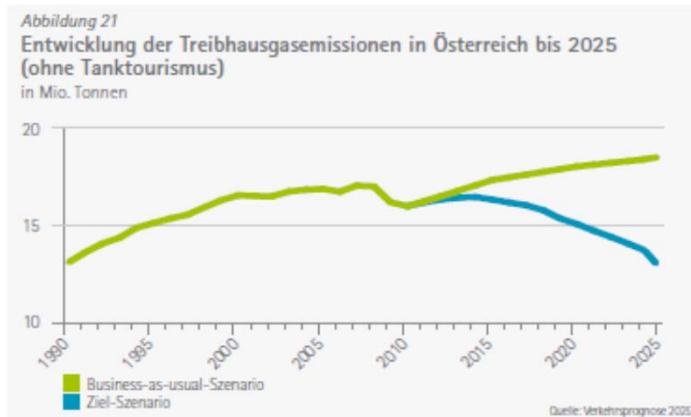


Leitziele des österreichischen Gesamtverkehrsplans 2012

- **Mobilität sozialer gestalten:**
Verkehr leistbar, bedarfsgerecht und barrierefrei gestalten. Bis 2015 sollen die größten 140 österreichischen Bahnhöfe vollständig barrierefrei sein.
- **Verkehr sicherer machen:**
Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020, um 20 % weniger Unfälle mit Personenschaden
- **Verkehr umweltfreundlicher machen:**
Verminderung des CO₂-Ausstoß bis 2025 um 19 Prozent, Feinstaub-Emissionen (PM_{2,5}) um rund 50 Prozent und die NO_x-Emissionen um bis zu 70 Prozent im Vergleich zu 2010
- **Verkehr effizienter organisieren:**
u.a. Energieverbrauch von derzeit 240 auf unter 210 Petajoule (PJ) im Jahr 2025 senken, u.a durch intelligente Kombination von Verkehrsmitteln



Verkehrsprognose 2025+ zeigt Handlungsbedarf bei Treibhausgasemissionen in Österreich



Quelle: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/index.html>

Die Rolle der ETZ Programme und anderer EU-Förderprogramme

- Projekte im Rahmen der EU – Regionalförderprogrammen haben in den letzten Programmperioden wertvolle Ergebnisse zur Erreichung der Ziele zu einem „nachhaltigen Verkehrssystem“ geleistet, insbesondere zu
 - umweltverträglichen Lösungen für den touristischen Verkehr,
 - zu Logistiklösungen als Beitrag zu einem umweltverträglicheren Güterverkehr (Kombiverkehr, effiziente Nutzung der Donau als umweltverträglicher Verkehrsweg..)
- Durch eine bessere Abstimmung mit anderen EU-Förderprogrammen (Technologieprogrammen, ELER, ESF u.a), sowie mit nationalen Förderprogrammen kann der Nutzen österreichischer Beteiligungen an Projekten weiter erhöht werden.



Thematische Ziele für die Programmplanungsperiode 2014 +



- Die beabsichtigte Konzentration der ETZ-Mittel (80 %) auf 3 oder 4 thematische Ziele (Stärkung des Forschungssektors, Stärkung von KMU, ev. Informations- und Kommunikations-technologien und „Low Carbon – Wirtschaft“) eine entbehrliche formale Einschränkung ! (Verkehr 208.000 Beschäftigte, 36,3 Mrd. Umsatzerlöse)
- Vor allem soziale Zielsetzungen sind unterrepräsentiert- abgesehen von den Beschäftigungswirkungen in den fokussierten Zielen.
- Günstiger wäre eine Konzentration auf Projekte, auf mehrere thematische Ziele positive Auswirkungen haben (win:win Effekte)
- Das bmvit ist auch wenn die thematische Konzentration bleibt, bestrebt, Projekte, die den Ressortzielen entsprechen, zu unterstützen und sich bei ausgewählten Projekten als Partner zu beteiligen.

Ansatz: optimaler Nutzen von (technischen) Innovationen in unterschiedlichen Regionstypen

- Welche infrastrukturellen, technischen und organisatorischen Mobilitätslösungen eignen sich für bestimmte Siedlungstypen?
- Wo und wie können technische Innovationen mit größtmöglichem Nutzen eingesetzt werden?
- Wie kann ein optimaler Maßnahmenmix im Verkehr in bestimmten Regions-/Siedlungstypen kurz- und längerfristig aussehen?
- Welche Kosten und Nutzen sind zu erwarten?
- Welche Risiken sind zu beachten?
- Wie sollen das Monitoring und die Evaluierung der Umsetzung von Maßnahmen erfolgen?



ETZ: Pilotprojekte für das Verkehrssystem der Zukunft in unterschiedlichen Regionen

Wie soll das Verkehrssystem der Zukunft in

- Städten (dicht bebautes Stadtgebiet)
- Stadtregionen (= Stadtumland, oft auch als „Speckgürtel“ bezeichnet)
- Ländlichen Regionen (Unterscheidung zwischen Regionen mit überwiegend kompakten Siedlungen und Streusiedlungsgebiete und zwischen Regionen mit ohne bedeutendem Tourismus)

gestaltet sein ? Wie sollen die Verkehrsmittel im Hinblick auf ein nachhaltiges Verkehrssystem zusammenwirken ?



Mögliche inhaltliche Schwerpunkte 1

(werden am Nachmittag genauer erläutert)

- **Verkehr im ländlichen Raum:** Alternativen zum eigenen Pkw, „Aging Society“, „letzte Meile“, Zubringer- und Verteilerverkehr zu Knoten hochrangiger Netze (thematisches Ziel 7b), Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Angebote für junge Menschen, IT-Anwendungen zur Verminderung von Mobilitätswängen, ambulante Dienste, „clevere“ E-Mobilität
- **Nachhaltig verträglicher Stadtverkehr : smarte Mobilität in „smart cities“ :** effiziente umweltverträgliche City Logistik , nicht motorisierter Verkehr, „autofreie“ Stadtteile
- **Planungsprozesse und Beteiligungsverfahren** zur Erhöhung der Akzeptanz von Maßnahmen zur nachhaltig verträglichen Gestaltung des Verkehrssystems



Mögliche inhaltliche Schwerpunkte 2

(werden am Nachmittag genauer erläutert)

- Abstimmung von Raum und Verkehrsplanung (Good practice): Wie setzt man Ziele zur kompakten Siedlungsentwicklung erfolgreich in die Praxis um ?
- Zugänglichkeit des Verkehrssystems für Menschen mit Behinderungen
- Umweltfreundliche Mobilität als Gesundheitsvorsorge
- Stärkung des Forschungssektors: z.B. Unterstützung regionaler „Cluster“ für innovative Mobilitätstechnologien



Weiterentwicklung bewährter Themen in ETZ -programmen

- Güterverkehrslogistik (Kombiverkehr, Einbeziehung der Binnenschifffahrt in umweltverträgliche und effiziente Transportketten), ev. künftig stärkere Orientierung an innerregionaler Logistik (thematisches Ziel 7b) und Citylogistik
- Umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur (z.B. ökologische verträgliche Gestaltung der Landschaften an der Donau..)
- Touristischer Verkehr (Fokus auf letzte Meile zu den eigentlichen Destinationen, Gepäcklogistik, touristische Mobilitätsangebote für Menschen mit Behinderungen, Verbesserung internationaler Bahnverbindungen, Beschäftigungseffekte ...)



STRAT.AT 2020 Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“

Was können die Fonds beitragen ... ?

Fondsübergreifende Sichtweisen ?

Input Lebensministerium als Initiator

DI Robert Thaler, Dr. Veronika Holzer

Leiter Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm

Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Umwelt, und Wasserwirtschaft



lebensministerium.at



Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



lebensministerium.at

11 thematische Ziele nach GSR

- ⇒ Die EK strebt in der Partnerschaftvereinbarung eine thematische Konzentration und damit eine klare **Priorisierung des Einsatzes der EU-Mittel im Hinblick auf die Ziele Europa 2020** an.
- ⇒ **Lt. Positionspapier der EK für Österreich vom 30.10.2012 sind das folgende Förderungsprioritäten :**
 - (2.1) Unterstützung von Innovation und Verbesserung des business environment für Klein- und Mittelbetriebe (KMU),
 - (2.2) Volle Ausschöpfung des Beschäftigungspotentials von älteren Menschen, Frauen, Immigranten von vom sozialen Ausschluss bedrohten Personen und Verbesserung der Bildungsergebnisse und

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



- **(2.3) CO2 Reduktion und Ressourceneffizienz:**

- **Energieeffizienzverbesserung,**
- **Unterstützung von low-carbon-Strategien in Stadt und Land, in Transport** und Industrie und Umstieg auf eine klimaresiliente Ökonomie im Bereich Land-, Forst- und Ernährungswirtschaft,
- Unterstützung der **Ressourceneffizienz**, Verstärkung der Risikovorsorge, des Risikomanagements und des Umweltschutzes.

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



Thematische Konzentration:

- ⇒ Für das Ziel **IWB des EFRE** gilt für mehr entwickelte Regionen..., dass 80% der Mittel auf die vier thematischen Ziele FTEI, IKT, KMU und CO2, **mindestens jedoch 20 % auf CO2 zu konzentrieren** sind; mindestens 5% der Mittel sind auf nationaler Ebene für nachhaltige Stadtentwicklungsmaßnahmen vorzusehen;
- ⇒ Im Rahmen der **ETZ** sind 80 % der EFRE-Mittel jedes Programms auf max. 4 thematische Ziele zu konzentrieren;
- ⇒ Im **ESF** sind 80 % der ESF-Mittel auf 4 der insgesamt 17 ESF-Investitionsprioritäten zu konzentrieren;
- ⇒ Im **ELER** gibt es wenige formale Konzentrationsvorschriften.

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



lebensministerium.at

Für **Österreich** zeichnet sich eine **hohe Relevanz** der dem **nachhaltigen Wachstum** zuzurechnenden thematischen Ziele **4(CO₂), 5 (KLIMA) und 6 (UMW/RE)** ab:

Die EK sieht die **hauptsächlichen Herausforderungen für Österreich** im Zusammenhang mit Innovation, Arbeitsmarkt, **CO₂-Reduktion und Ressourceneffizienz**.

Sie formuliert folgende drei Ineffizienzen:

- ⇒ Ineffizientes Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationssystem und Schwächen beim „business environment“;
- ⇒ Ungenügend genutztes Beschäftigungspotential und die Notwendigkeit, Bildungsabschlüsse zu forcieren;
- ⇒ **Suboptimale Nutzung von Ressourcen und Verfehlung der CO₂-Emissionsziele.**

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



lebensministerium.at

Thematisches Ziel 4 - CO₂:

Förderung der Bestrebungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft:

Für nachhaltige Mobilität relevante **Investitionsprioritäten (EFRE)**:

- ⇒ (4b) Förderung der **Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien** in Unternehmen;
- ⇒ (4c) Förderung der **Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energien** in öffentlichen Infrastrukturen, öffentlichen Gebäuden und im Wohnungsbau;
- ⇒ (4e) **Förderung von Strategien zur Senkung des CO₂-Ausstoßes für alle Gebiete**, insbes. städtische Gebiete, **inkl. Förderung nachhaltiger städtischer Mobilität**;
- ⇒ (4f) Unterstützung von Forschung, Innovation und Implementierung von **CO₂ armen Technologien**.

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



Thematisches Ziel 5 – KLIMA:

Förderung der Anpassung an den Klimawandel sowie der Risikoprävention und des Risikomanagements

Für nachhaltige Mobilität relevante **Investitionspriorität (EFRE):**

⇒ (5a) Unterstützung gezielter Investitionen zur Anpassung an den Klimawandel.

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



Thematisches Ziel 6 - UMW/RE:

Umweltschutz und Förderung der Ressourceneffizienz

Für nachhaltige Mobilität relevante **Investitionsprioritäten (EFRE):**

⇒ (6e) Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen Umfelds, einschließlich Sanierung von Industriebranchen und **Verringerung der Luftverschmutzung**

⇒ (6f) Förderung innovativer Technologien zur Verbesserung von Umweltschutz und Ressourceneffizienz.... **zur Verringerung der Luftverschmutzung**

⇒ (6g) Unterstützung des Überganges zu einer ressourceneffizienten Ökonomie und Förderung von green growth.

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



(Thematisches Ziel 7 – VERK)

(derzeit keine explizite Ö Priorität !?)

Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzwerkinfrastrukturen.

Investitionsprioritäten EFRE:

- ⇒ (7a) Unterstützung eines multimodalen einheitlichen europäischen Verkehrsraums durch Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V);
- ⇒ **(7b) Ausbau der regionalen Mobilität durch Anbindung sekundärer und tertiärer Knotenpunkte an die TEN-V-Infrastruktur;**
- ⇒ **(7c) Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrssysteme mit geringen CO₂-Emissionen und Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität;**
- ⇒ (7d) Entwicklung umfassender, hochwertiger und interoperabler Eisenbahnsysteme.

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



Priorität 5 des ELER (Beitrag zu GSR-Zielen 4 und 6):

- ⇒ Förderung der Ressourceneffizienz und **Unterstützung des Agrar-Ernährungs- und Forstsektors beim Übergang zu einer kohlenstoffarmen und klimaresistenten Wirtschaft.**

Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



Der **ESF** könnte zum Themenbereich nachhaltiger Verkehr in folgenden Investitionsprioritäten beitragen:

- ⇒ II: Eingliederung von jungen Menschen ohne Arbeitsplatz ins Erwerbsleben;
- ⇒ III: Selbständigkeit, Unternehmertum und Existenzgründungen;
- ⇒ V: Anpassung der Arbeitskräfte, Unternehmen und Unternehmer an den Wandel

Lebensministerium – Förderinstrumente Konnex zu „Nachhaltigem Verkehr“



Lebensministerium leistet aktiven Beitrag zur Erreichung der EU-Klima- und Energieziele 2020 (20/20/20/10) und der nationalen Ziele (wie KSG, Klimastrategie, Energiestrategie, Nachhaltigkeitsstrategie, Masterplan Radfahren, Umsetzungsplan E-Mobilität in und aus Ö etc)

Lebensministerium bietet daher auch Förderinstrumente für Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr – auch mit EU-Kofinanzierungsmöglichkeit:

- > **Umweltförderung Inland UFI – Betriebliche Verkehrsmaßnahmen**
- > **Klima- und Energiefonds – Modellregionen für E-Mobilität**
- > **Förderungsprogramm klima:aktiv mobil für klimafreundliche Mobilität**

klima:aktiv mobil – Förderungsprogramm



➤ Förderziel:

Schutz der Umwelt und Gesundheit durch Vermeidung oder Verringerung der Belastungen von klimarelevanten Gasen (insbes CO₂) sowie Sickoxid- und Feinstaubemissionen durch Umsetzung von umwelt- und klimafreundliche Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen



klima:aktiv mobil – Förderungsprogramm



➤ Förderschwerpunkte:

- + Mobilitätsmanagement für **Betriebe**
- + Mobilitätsmanagement für **Städte, Gemeinden und Regionen**
- + Mobilitätsmanagement für **Freizeit und Tourismus**
- + Mobilitätsmanagement für den **Radverkehr**
- + **Fahrzeuge mit alternativem Antrieb und Elektromobilität, Elektro-Fahrzeuge, E-Ladestationen (mit attraktiven Förderpauschalen)**



➤ Fördergegenstand:

- + **Investitionen (z.B. Infrastruktur, Fahrzeuge etc)**
- + **Betriebskosten (max 3 Jahre für bestimmte Maßnahmen)**
- + **Immaterielle Leistungen in Verbindung mit Investitionen**



klima:aktiv mobil – Förderungsprogramm



1. Förderprogrammphase 2007-2012:

- + sehr erfolgreich mit über 3000 genehmigten Förderfällen
- + genehmigte Fördersumme: über 50 Mio €
(Mitteln von klima:aktiv mobil und Klima- und Energiefonds)
- + Investitionsvolumen ausgelöst: über €380 Mio. €
- + mehr als 4.000 Beschäftigungsverhältnisse geschaffen bzw. gesichert!



Neu:

> **klima:aktiv mobil Förderprogrammphase 2013-2020 genehmigt !**





Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“ Abstimmung von Förderprogrammen

Ernst Lung, Abteilung I/K2:
Wege- und externe Kosten, Maut, Verkehr
und Umwelt



Breites Spektrum von Förderprogrammen des bmvit (Auszug aus den aktuellen Ausschreibungen)

[Mobilität der Zukunft - Ausschreibung 2012](#)

Einreichfrist: 14. Februar 2013

[Haus der Zukunft Plus – 4. Ausschreibung](#)

Einreichfrist: 21. Februar 2013

[IKT der Zukunft: benefit – demografischer Wandel als Chance](#)

Einreichfrist: 25. Februar 2013

[Smart Cities – FIT for SET - 3. Ausschreibung](#)

Einreichfrist: 21. März 2013

[e!MissiOn .at - Energy Mission Austria - 2. Ausschreibung](#)

Einreichfrist: 21. März 2012

[Kombinierter Güterverkehr - Offene Ausschreibung 2013](#)

Einreichungen laufend bis 27. Dezember 2013 möglich

[Markt.Start - Markteinführung von Innovationen](#)

Fördermaßnahme für junge innovative Kleinunternehmen (KU-Start Up) - laufende Einreichmöglichkeit

Förderungen des Klima- und Energiefonds zur nachhaltig verträglichen Mobilität (Auszug)



Smart Cities - FIT for SET 3. Ausschreibung

Die Vision des Klima- und Energiefonds für das Programm „Smart Cities – FIT for SET“ ist die ...



Leuchttürme der Branchen- und Regionallogistik / Anschlussbahnen 2012

Der Klima- und Energiefonds fördert seit 2007 Anschlussbahn- und Terminalprojekte, die einen besond...



Modellregionen der E-Mobilität

Mittlerweile gibt es in Österreich acht Modellregionen für Elektromobilität. Diese Regionen haben...



Sanfte Mobilität - Optimierung intermodaler Schnittstellen im Radverkehr 2012

Das Programm „Sanfte Mobilität – Optimierung intermodaler Schnittstellen im Radverkehr 2012“ ...



Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum - 2. AS

Lokale und klein(st)regionale ÖV-Systeme (Mikro-ÖV Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regi...



Multimodale Verkehrssysteme – Forcierung von Mobilitätsmanagement, Radverkehr und Fuhrparkumstellungen – Aktionsprogramm klima:aktiv mobil

Kooperationsbeispiel: ERA-Net +thematisches Ziel 1

- Bündelung von ERA-NET Mittel zur Forschungsk Kooperation mit Mittel zum thematischen Ziel 1 „Stärkung von Forschung, technischer Entwicklung und Innovation“
- Die Innovations- und Technologiesektion des bmvit ist derzeit Partner in einem Projekt im 7. Forschungsrahmenprogramm der EU, in dem u.a. Strategien und zielführende Vorgangsweisen für die Bündelung von Forschungs- und Entwicklungsausgaben erarbeitet werden sollen (ERA-NET ‘Transport III’).
- ERA-NET ist aber ein Koordinations-programm, dass nationale und regionale öffentliche Mittel für Forschung und Entwicklung nicht ersetzt. siehe <http://www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/eranettransport.html>)
- Die Abstimmung von nationalen Fördermittel (koordiniert im Rahmen von ERA-NET) mit Fördermittel aus den ETZ - Programmen , thematisches Ziel 1 kann für bestimmte Bereiche einen Beitrag zur Erhöhung der Forschungsfördermittel der öffentlichen Hand darstellen. Im erwähnten Projekt ERA-NET ‘Transport III’ sollen unter Task 2.2 dazu konkrete Vorschläge, vor allem zu zielführenden Vorgangsweisen, erarbeitet werden.

Beispiele für fondsübergreifende Projekte in den EU-Förderprogrammen

- TEN-T Förderung für Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, abgestimmt mit Konzepten zur innerregionalen Anbindung der TEN-T Knoten (z.B. Feeder-Services im Güterverkehr mit innovativen Umschlags- und Antriebstechnologien, effiziente „Last Mile“ Lösungen im Personenverkehr)
- Erprobung von in F+E Programmen entwickelten Technologien in Modellregionen
- ETZ-Projekt zum touristischen Verkehr mit Haus-zu-Haus Gepäcklogistik mit Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen (Kooperation mit Europäischem Regionalfonds)
- ETZ-Projekt zur nachhaltig verträglichen Mobilität in peripheren Regionen abgestimmt mit ELER Projekt zur Entwicklung und Umsetzung von Telearbeitslösungen und mobilen Diensten .



Fragen für die Diskussion

- Welche Kooperationen zwischen nationalen und EU-Förderinstrumenten werden von den Diskussionsteilnehmer/innen als sinnvoll erachtet ? Die Liste der skizzierten Beispiele ist sicher ergänzungsbedürftig.
- Gibt es bereits erfolgreiche Beispiele zur Kooperation von EU-Förderprogrammen und zur Abstimmung nationaler Förderprogramme mit EU-Förderprogrammen ?
- Welche Rahmenbedingungen sind für eine Kooperation vordringlich ? Beispielsweise: abgestimmte „Calls“ und Fristen zur Entscheidung über Förderungen, einheitliche Auslegung von Bestimmungen des Wettbewerbsrechts und Regelungen zu kumulierten Förderungen..)

Vielen Dank für interessante Diskussionsbeiträge ! Ernst Lung

STRAT.AT 2020 Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“



lebensministerium.at

Fragestellung 2: Welche Maßnahmen sollen und können über die einzelnen Fonds gefördert werden?

Input Lebensministerium als Initiator

DI Robert Thaler, Dr. Veronika Holzer

Leiter Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm

Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Umwelt, und Wasserwirtschaft



Ziel: Nachhaltiger Verkehr Wichtige Maßnahmenfelder



lebensministerium.at

Ausrichtung der Maßnahmen, deren Finanzierung und Förderungen an der Zielerreichung 2020, Klimaschutzgesetz KSG, Ö Strategien und Programmen !

Wichtige Maßnahmenfelder im Verkehr für die Zielerreichung:

- Breite Anwendung von emissionsreduzierenden Mobilitätsmanagement
- Radverkehrsförderung ausbauen und Fußgängerverkehr fördern
- Attraktivierung öffentlicher Verkehr und Einführung flexibler bedarfsorientierter öffentlicher Verkehrsangebote (inklusive der „ersten und letzten Meile“)
- Elektromobilität und alternative Antriebe mit erneuerbarer Energie
- Multimodale Angebote und Nutzungskonzepte mit Sharing Modellen
- Integrierte Kombiangebote für touristische Mobilität
- Emissionsreduzierende Güterlogistik und Ausbau Schiene
- Institutionelle Innovationen wie Energieraumplanung, Stellplatzreform

Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele für Maßnahmen



lebensministerium.at

Maßnahmenfeld Breite Anwendung Mobilitätsmanagement

- Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsverhaltens verknüpft mit klaren Zielen z.B. zur CO₂Reduktion
- Mobilitätsmanagement umfasst gesamthafter multimodaler Maßnahmenansatz von Radverkehrsförderung bis zu bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten, Mobilitätszentralen, von Car-, Bike Sharing bis Spritsparen und neuen Mobilitätsdienstleistungen, sowie Information- und Bewusstseinsbildung
- Breite Intensivierung und Förderung der Umsetzung von zielgruppenorientierten Mobilitätsmanagement z.B:
 - + betriebliches Mobilitätsmanagement MM
 - + kommunales und regionales MM
 - + touristisches MM
 - + schulisches MM & Jugendmobilität

Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele für Maßnahmen



lebensministerium.at

Maßnahmenfeld Förderung Radverkehr und Fußgänger

- Umsetzungsmaßnahmen zum Masterplan Radfahren zur Verdoppelung des Radanteils
- Ausbau der Radinfrastruktur
- Radverleihsysteme
- Multimodale Verknüpfung mit ÖV
- E-Bikes und E-Ladestationen
- Radabstellanlagen
- Bewusstseinsbildung für Radverkehr

- Fußgängerinfrastruktur
- Shared Space
- Bewusstseinsbildung



Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele für Maßnahmen



lebensministerium.at

Maßnahmenfeld Attraktivierung öffentlicher Verkehr und flächendeckende Einführung flexibler bedarfsorientierter öffentlicher Verkehrsangebote (inklusive der „ersten und letzten Meile“)

- Schaffung flächendeckender regionaler öffentlicher Verkehrsnetze im Taktverkehr:
- Verbesserungen der Infrastruktur und Angebote regionaler Schienenverbindungen und Busverbindungen und deren Anbindung an das Hauptnetz
- Etablierung flächendeckender regionaler bedarfsorientierter Rufbusse/Gmoabusse und Anrufsammeltaxisysteme und Integration in gesamtes öffentliches Verkehrsangebot
- Ausbau regionaler Mobilitätszentralen als regionale und lokale Informations- und Dienstleistungsdrehscheiben zur optimalen multimodalen Koordination der Mobilitätsangebote

Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele für Maßnahmen



lebensministerium.at

Maßnahmenfeld Elektromobilität mit Erneuerbarer Energie

- Maßnahmen aus Umsetzungsplan E-Mobilität in und aus Österreich
- Integration und Kombination E-Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr
- Technologische Leuchttürme
- Modellregionen: Vernetzung und Verknüpfung mit erneuerbarer Energien
- Elektrifizierung betrieblicher und kommunaler Fuhrparks und Flotten
- Intelligente Ladeinfrastruktur
- Regionale E-Bike und E-Carsharing Modelle
- Kommunale E-Buskonzepte
- Information und Bewusstseinsbildung

Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele Maßnahmen



lebensministerium.at

Maßnahmenfeld Multimodalität und Sharingmodelle

- Verknüpfung Multimodalität und Nutzungsmischung in Verkehrs- und Entwicklungskonzepten mit klaren Zielen z.B. zur CO₂Reduktion
- Ausbau und Verbesserung der flächendeckenden multimodale Verknüpfung Bahn, Bus, Rufbus, AST, Taxi, E-Carsharing, E-Bike und Fahrrad
- Innovative Multifunktionale Nutzungskonzepte, z.B. „Bahnpartner“ statt Schließung von Bahnhöfen
- Innovative „Sharing“ Modelle (Pilotprojekte, Geschäftsmodelle etc) etablieren wie z.B. (E-) Bike Sharing, (E-) Carsharing, Caddy Sharing, Shared Space,

Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele für Maßnahmen



lebensministerium.at

Maßnahmenfeld Integrierte Kombiangebote für touristische Mobilität inkl „erste und letzte Meile“

- Klimafreundliche Anreise
- Klimafreundliche regionale Mobilität
- E-Mobilität vor Ort
- Klimafreundliche Events
- Touristische Mobilitätszentralen
- Angebotspackages Mobilität und Touristische Highlights
- Bewusstseinsbildung, Marketingstrategie

Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele für Maßnahmen



lebensministerium.at

Maßnahmenfeld Güterlogistik und Schiene

- Energieeffiziente emissionsreduzierende Güterlogistik
- Güterverteilzentren und Citylogistik
- Elektrifizierung Lieferverkehr und Zustellverkehr
- Ausbau innovativer Verkehrstechniken im Kombinierten Verkehr
- Anschlussbahnförderung

Ziel: Nachhaltiger Verkehr Beispiele für Maßnahmen



lebensministerium.at

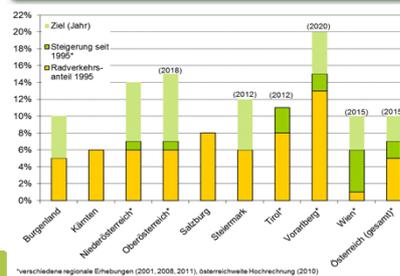
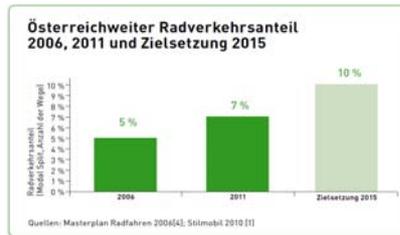
Maßnahmenfeld Institutionelle Innovationen

- **Integration der Energieraumplanung (ÖREK Umsetzungspartnerschaft) in regionale und kommunale Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagement**
 - +Verknüpfung Flächennutzungen/Widmungen mit Energieverbrauch und CO2-Emissionen Mobilitätsmanagement
 - +als Förderung von Pilotprojekten zur praktischen Implementierung
 - +als Qualitätskriterium für Förderprojekte
- **Stellplatzreform der Länder**
 - +Multimodale Mobilitätsverträge zwischen öffentlicher Hand und Bauträgern als Ersatz für monomodale Stellplatzerrichtungszwang
 - +als Förderung von Pilotprojekten zur praktischen Implementierung
 - +als Qualitätskriterium für Förderprojekte

Beispiele für erfolgreiche Radverkehrsförderung in Ö



- Radschwerpunkt im klima.aktiv mobil Förderprogramm: über 1.200 klima:aktiv mobil ProjektpartnerInnen setzen Radverkehrsmaßnahmen um:
- + über 160 Gemeinden
+ alle 9 Bundesländer sowie 7 Landeshauptstädte setzen klima:aktiv mobil Radprojekte um
- rund 78.000 Tonnen CO₂-Reduktion pro Jahr durch Radprojekte
- bisher 20 Mio. Euro Fördermittel vergeben, die Investitionen von 96 Mio. Euro in den Radverkehr auslösten
- 1.100 green jobs geschaffen bzw. gesichert



Seite 11

15.02.2013

Beispiele für erfolgreiche Verknüpfungsmodelle Tourismus&Mobilität



Beispiel: Integrierte Angebotsentwicklung (z.B. für die touristische Mobilität):

Naturparkgemeinde Weißensee –
Modellregion für Sanfte Mobilität
Ganzheitlicher Ansatz mit 15 Modulen, u.a.



Beispiel: „Letzte Meile“: Werfenweng – Modellort für sanfte Mobilität (SAMO)

- SAMO Gäste reisen mit dem Zug an oder verzichten vor Ort auf ihr Auto
- SAMO Unterkünfte bieten Mobilitätsgarantie vor Ort mit dem Werfenweng-Shuttle

Seite 12

15.02.2013



Fokusgruppe „Nachhaltiger Verkehr“ Überlegungen zu Projekten (Auswahl)

Ernst Lung, Abteilung I/K2:
 Wege- und externe Kosten, Maut, Verkehr
 und Umwelt



Ländlicher Raum – periphere Regionen 1

Öffentlicher Verkehr in ländlichen Regionen:

- Anrufsammeltaxis, Rufbusse, Bürgerbusse (möglichst mit umweltfreundlichen Antrieben und der dafür erforderlichen Energieversorgungslogistik),
 - attraktive Angebote auf vorhandenen Regionalbahnen,
 - Spezielle Angebote für Freizeitverkehr (Discobusse, Skibusse ..)
- umsetzungsreife Konzepte und erste Umsetzungsschritte in Modellregionen



Effizienter Einsatz von Kfz mit alternativen Antrieben in ländlichen Regionen (E-Mobilität, Biotreibstoffe der 2. und 3. Generation)

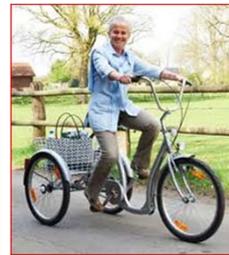
Mitfahrgemeinschaften, Auto-Teilen, Mietfahrzeuge, elektrisch angetriebene
 Zweiräder (E-Bikes und E-Scooter), Entwicklung logistischer Lösungen

Ländlicher Raum – periphere Regionen 2

Potenziale für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in ländlichen Regionen

- E-Bikes als Beitrag zur Erweiterung der Reichweite und zur Motivierung weniger sportlicher Leute zur Fahrradnutzung im Alltag,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch vom Kfz-Verkehr weitgehendes getrenntes Radverkehrsnetz,
- Sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten,
- Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Mietsysteme (insbesondere für den touristischen Verkehr)

Planung und Umsetzung in Modellregionen



Ländlicher Raum – periphere Regionen 3

Technische Innovationen im Güterverkehr als Beitrag zur Anbindung von Regionen an Knoten leistungsfähiger Verkehrsachsen (Bahnstrecken; Häfen)

- kostengünstig betriebene Anschlussbahnen dank Automatisierung, effiziente Umschlagtechnologien..)
- Innerregionale Verteilung und Sammlung von Gütern mit Low- oder Zero Emission Nutzfahrzeugen
- Entwicklung von Logistikkonzepten für Modellregionen



Ländlicher Raum – periphere Regionen 4

Telearbeit als Beitrag zur Verminderung der Berufspendeldistanzen und zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Einrichtung von Telearbeitsplätzen, beispielsweise in „Telehäusern“ in Modellregionen



Ambulante Dienste als Beitrag zur Versorgung im ländlichen Raum

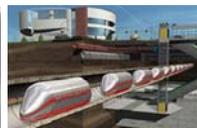
Mobile Geschäfte, kundenfreundliche Bestellmöglichkeiten (telefonisch, Internet)
Logistik zur Optimierung der Zustellfahrten (Vermeidung von schlecht ausgelasteten Zustellfahrten)



Die vorgeschlagenen Projekte können kombiniert werden, Kooperationen ETZ-ELER wären sinnvoll !

„smarte Mobilität“ in smart Cities“

- Weitgehend autofreie Siedlungen und Stadtteile: städtebauliche Umsetzung und demokratische Planungs- und Entscheidungsprozesse
- Potenziale für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in Städten und Stadtregionen
- „Grüne Städte“ als Beitrag zur Förderung des Gehens und des Radfahrens und zur Klimawandelanpassung (Baumpflanzungen, schattenspendende Arkaden, Wasser zum Trinken und zur Verbesserung des Mikroklimas..) auch unter dem thematischen Ziel 5 realisiert werden.
- Innovative Güterverkehrssysteme für (E-Nutzfahrzeuge, automatische Transportsysteme)
- Straßen- und Stadtbahnen als kostengünstige und leistungsfähige Lösung für den öffentlichen Personennahverkehr in Stadtregionen (u.a. Mehrlösungssysteme nach dem Karlsruher Modell)



Touristischer Verkehr

- Haus zu Haus Gepäckservice für Bahnreisende (Pilotregionen, Anstoß für europaweite Lösungen)
- Renaissance internationaler Bahnverbindungen (nicht nur für den touristischen Verkehr, auch für Geschäftsreisen)
- Attraktive An- und Abreisepackages mit gesicherter „last Mile“ Verbindung,
- Unbeschwerter Urlaub für Menschen mit Behinderungen (abgestimmte Lösungen: Anreise, Hotels, Restaurants, Freizeit und Kultureinrichtungen)



Danke für die Aufmerksamkeit !

Kontaktadresse:

Ernst Lung
 BMVIT, Abteilung I/K2
 Wege- und externe Kosten, Maut,
 Verkehr und Umwelt
 1030 Wien , Radetzkystrasse 2
 Tel. 00 43 1 71162 DW 651102

ernst.lung @ bmvit.gv.at
 www . bmvit.gv.at

