



Empfehlungen Nationaler Energie- und Klimaplan Österreich Bundesinitiative eMobility Austria

Leitende Vision

Wir als BieM sehen es als notwendiges Ziel, einen Systemwechsel im Verkehr zu unterstützen. Quantitatives, materielles Wachstum soll durch qualitatives Wachstum ersetzt werden. Für den Verkehr bedeutet dies bei gleichbleibender bzw. steigender Mobilitätsqualität, mindestens gleichem Komfort und besserer Lebensqualität:

- 100% weniger direkte CO₂-Emissionen
- 50% weniger Energieverbrauch
- 80% weniger PKW
- 90% weniger Parkplatzflächen
- 50% weniger Fahrbahnlflächen

Alle Bemühungen auf nationaler Ebene ordnen sich diesen Zielsetzungen bis 2050 unter. Damit werden neue Märkte, Geschäftsmodelle und Beschäftigungsmöglichkeiten initiiert und geschaffen. Die Veränderungen erfolgen unter der Prämisse der sozialen Verträglichkeit. Mobilität soll für alle leistbar und komfortabel sein.

Zur Erreichung dieser Zielsetzungen schlagen wir folgende Schwerpunktsetzungen vor:

1. Reduktion fossiler Treibstoffverbrauch:

Um eine fossilfreie Mobilität bis 2050 erreichen zu können, muss sich der Verbrauch fossiler Treibstoffe im Verkehr bis 2030 um etwa 40% reduzieren. Dies erfolgt durch:

- geringeren Flottenverbrauch bei den Verbrennungskraftwagen (sparsamere Motoren)
- Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes
- Anteil von eFahrzeugen am Fahrzeugbestand von 30% bis 2030 (vgl. Berechnung Austria Tech: „Laden im Wohnbau“, 05.11.2019)

Implementierung neuer Maßnahmen:

- Bepreisung von CO₂ auf dem Niveau von Schweden (Euro 115,00 pro Tonne) ab 2021:
 - Verpflichtende Einbeziehung des CO₂-Verbrauchs bei Herstellung, Transport, Nutzung und Entsorgung/Recycling von Produkten
 - Berücksichtigung der sozialen Kosten in der Herstellung, um Sozialdumping zu vermeiden.



- Die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung sollen teilweise verwendet werden für:
 - die Förderung von eFahrzeugen und eLadeinfrastruktur
 - einkommensabhängige Zuschüsse an PendlerInnen, die vom Auto abhängig sind: Fahrgemeinschaften erhalten höhere Transferleistungen.
 - den Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs:
 - ÖV-Versorgungspflicht wie in der Schweiz mit Mindestverbindungen pro Tag nach EinwohnerInnen-Zahl: Start mit 2021, Umsetzung bis 2025.
 - Flächendeckender Aufbau von elektrifizierten Lokalverkehren mit offenem Zugang (Anrufsammeldienste, Shuttles, ...) bis 2025.
 - Schrittweise Umwidmung der großen Pendlerpauschale von Individualzuschüssen in Richtung Strukturfinanzierung bis 2025: Ziel ist, attraktive Mobilitätsservices für den Berufsverkehr zu schaffen. Nur Alternativen zum PKW bringen den PendlerInnen eine echte Kostenentlastung.
 - Erweiterung von Nahverkehrsverträgen um Shuttledienste und Zubringerdienste
- Abschaffung der Privilegien für fossile Treibstoffe schrittweise bis 2025:
 - Angleichung von Benzin und Dieselbesteuerung
 - Besteuerung von Kerosin. Finanzierung eines Ökobonus für den Schienenverkehr aus diesen Steuereinnahmen.
 - Anhebung der Treibstoffpreise auf ein Niveau, das den Tanktourismus unrentabel macht. Teilweise Verwendung der Einnahmen für sozial gestaffelte Zuschüsse an PendlerInnen, die vom Auto abhängig sind.
- Ab 2028 ausschließliche Neuzulassung CO₂-freier Fahrzeuge.
- Massiver Ausbau der Photovoltaik auf Dachflächen (privat, gewerblich, öffentlich):
 - Schaffung der Möglichkeiten kleinregionaler Netzgemeinschaften
- Vorgaben zur bundesweiten Installation von Windparks:
 - 2017 deckten Windkraftanlagen 11% des heimischen Strombedarfs ab.
 - Steigerung auf 26% des österreichischen Strombedarfs bis 2030.
- Nationaler Plan zur flächendeckenden Errichtung von Pufferspeicherwerken:
 - auf Akkubasis (stationär und in Fahrzeugen), um die Netze zu stabilisieren.
 - Die Umsetzung erfolgt ab 2025 durch die Energieversorger in Kooperation mit Fahrzeugherstellern, um eine Folgenutzung von PKW-Gebraucht-Akkus sicherzustellen.
- Förderung von Lastmanagement und von Gemeinschaftsladeanlagen, um die Netzstabilität beim Endverbraucher sicherzustellen.



- Gesetzliche Verankerung eines „right to plug“ für Miteigentümer/innen und Mieter/innen in Wohnsiedlungen.
- Abbau der Zugangshürden für eMobility an der Ladestation (Tarifdschungel) bis 2022:
 - Vereinfachter Zugang zu allen öffentlichen Ladestationen mit einer österreichischen Mobilitäts-Card bzw. Mobilitäts-App am Smartphone
 - Vereinfachung von Tarifen und transparenter Preisausweis
 - Umsetzung einer diskriminierungsfreien Reservierungsmöglichkeit für NutzerInnen an den Ladestationen
 - Öffentlich zugängliche Dienste (kostenfrei) für Routing/Laden/Reservieren
- Sicherstellung geschlossener Recyclingkreisläufe für Akkus bis 2030 mit einer Wiederverwertungsquote von 70-90% ab 2030 und 97% ab 2050.

Stärkung bisher erfolgreicher Instrumente:

- klimaaktiv.mobil Programm nachhaltig stärken:
 - Zwischenevaluierung welche der Maßnahmen die wirksamste Reduktion an CO₂-Äquivalenten erbracht haben
 - Daraus Konzentration der Förderungen auf die 15 bis 20 wirksamsten Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr
- Klima- und Energiefonds:
 - Erhöhung der finanziellen Mittel zumindest auf die ursprüngliche gesetzlich festgelegte Summe
 - Empfehlung der BiEM: Aufstockung auf mindestens € 200 Mio.
 - Zwischen- bzw. Nachevaluierung welche der Maßnahmen die stärkste Reduktion an CO₂-Äquivalenten gebracht haben
 - Evaluierung der Umsetzungsbarrieren jener Projekte und Maßnahmen, die möglicherweise eine hohe Reduktion an CO₂-Äquivalenten gebracht hätten, jedoch aufgrund von Partikularinteressen nicht umgesetzt wurden
 - Daraus Konzentration der Förderungen auf die 30 bis 40 wirksamsten Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr
- Förderung eFahrzeuge und Infrastruktur:
 - Sicherstellung der Ankaufförderung für private und gewerbliche eFahrzeuge, z. B. aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung
 - Schaffung nicht-monetärer Anreize durch die öffentliche Hand, wie bspw. Einfahrtsverbotszonen für fossilenergetisch angetriebene Fahrzeuge
 - Sicherstellung und Ausbau der Förderungen zur Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur besonders in Räumen mit geringerer Siedlungsdichte (flächendeckende Versorgungssicherheit), z. B. aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung
 - Schaffung neuer nutzerfreundlicher Services unter Einbindung der VAO, des Ladestellenverzeichnisses, und von MaaS-Systemen.



- Elektromobilität in der Praxis:
 - Massive Stärkung der Fördermöglichkeiten (Budget) für dieses extrem umsetzungsrelevante Instrument auf € 2,5 Mio.
 - Einrichtung eines „open labs“, das alle Projekte untereinander vernetzt und den Austausch der Erfahrungen sicherstellt. Unterstützung von Skalierungen.
- Forschung und Innovation:
 - Stärkung der nationalen Forschungs- und Entwicklungsinitiativen auf universitärer und außeruniversitärer Ebene
 - Enge Koppelung mit umsetzungsrelevanten, strategischen Partnern am Markt (Skalierung)
 - Fokussierung der Forschung auf wettbewerbsfähige Themenbereiche mit hoher internationaler Vernetzung und Skalierbarkeit. Stärkung der nationalen Wertschöpfung (Marktfähigkeit).
 - Schwerpunktsetzung in den Bereichen Automatisiertes Fahren und Sharinglösungen (Fahrzeug kommt zum Kunden)

2. Intelligente Steuerung des Gesamtverkehrs:

Im Zusammenspiel des österreichischen Verkehrssektors besteht erheblicher Optimierungsbedarf. Die Zersplitterung der Mobilitätslandschaft behindert eine flexible Nutzung der vielfältigen Verkehrsmöglichkeiten. Das ist deshalb klimarelevant, weil eine multimodale Verkehrsmittelnutzung zu einem niedrigeren CO₂-Fußabdruck führt. Aus diesem Grund sind intensive Anstrengungen zur Integration der Angebote notwendig.

Empfehlungen Personenverkehr:

- Schaffung einer Dateninfrastruktur AG (DI-AG) bis 2021, die eine umfassende Integration aller österreichischen, öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote betreibt (Information, Routing, Buchung, Ticketing/Zugangsberechtigung, Bezahlung):
 - nationale B2B2C Plattform, z. B. als Public-Private-Partnership von Öffentlicher Hand und Verkehrsunternehmen mit einem abgesicherten maßgeblichen Einfluss des Bundes
 - agiert als neutraler Integrator ohne kommerzielles Interesse an der Datennutzung
 - Anschlusspflicht für alle Mobilitätsanbieter
 - Die KundInnen bleiben beim Betreiber
- Vollintegration aller öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote bis 2025 in Form einer österreichischen Mobilitäts-App.



- Erweiterung der VAO (Verkehrsauskunft Österreich) im Kontext der oben genannten Projekte bis 2022:
 - Einbindung von Ladeinfrastruktur, Routing, Reservierung für eFahrzeuge
 - Ausbau des Ladestellenverzeichnisses zu einer effektiven Dienstleistungsplattform für eMobility-Nutzende (privat und gewerblich)

Empfehlungen Güterverkehr:

- Auch im Logistikbereich sind intermodale Verteilstrukturen zu forcieren, die den Lieferverkehr bündeln und soweit wie möglich dekarbonisieren:
 - Konkrete Vorgaben für logistische Lösungen, v.a. im KEP Sektor bis 3,5 Tonnen, schrittweise bis 2030: Fossile Transporte höchstens bis zu Verteilerhubs, Feinverteilung weitgehend über eFahrzeuge.
 - Gezielter Ausbau von Verteilerhubs in allen Regionen Österreichs bis 2030
 - Umstellung des Ferngüterverkehrs ab 2028 auf alternative Antriebssysteme
- Stärkung des Güterverkehrssystems auf der Schiene in Anbetracht fortschreitender Technologien beim LKW:
 - Durch automatisiertes Fahren und Platooning werden die Kosten pro LKW-Tonnen-km noch einmal deutlich sinken.
 - Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen, die eine hohe Auslastung der Schienenwege durch den Güterverkehr sicherstellen: Schrittweise Einführung bis 2025.
 - Ziel ist es, die technologische Entwicklung im Straßengüterverkehr im Sinne des gesamten Transportsystems so zu lenken, das der umweltfreundliche Schienenverkehr gesichert und die Investitionen ins Bahnnetz (Brennerbasistunnel, neue Südbahn, Westbahn, ...) maximal genützt werden können.
 - Schaffung von neuen Anreizsystemen zur Verlagerung der Verkehre auf die Schiene:
 - Schwerpunktsetzung auf Anschlussbahnen und Flächenwidmung: Möglichkeit eines Gleisanschlusses als wesentliches Kriterium für die Industrielwidmung, und Bündelung der Widmungen auf diese anschlussfähigen Flächen
 - Forcierter Ausbau von Rollender Landstraße und Containerterminals:
 - Mehr und besser verteilte Verladestellen
 - Kleinanlagen für die städtische Versorgung
 - Prüfung der Öffnung privater betrieblicher Verladestellen und Terminals für Drittnutzer/innen.
 - Automatisierung des „Cargo-Hubs“ zur Effizienzsteigerung



3. Reduktion des Bodenverbrauchs im Verkehr:

Die Bodenversiegelung ist ein wesentlicher Verstärker der negativen Auswirkungen des Klimawandels. Wertvolle CO₂-bindende Humusflächen gehen verloren. Flora und Fauna, die wegen des Klimawandels schon unter Druck stehen, wird zusätzlich Lebensraum genommen. Versiegelte Flächen heizen sich besonders auf. Der Verkehr ist für fast die Hälfte der Bodenversiegelung in Österreich verantwortlich.

Empfehlungen:

- Bestehende Straßenflächen besser nutzen, statt neue bauen. Entwicklung und schrittweise Einführung von Nutzungskonzepten bis 2025:
 - zur Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades
 - für den Einsatz von Elektro-Leichtfahrzeugen (E-Bikes, Lastenräder, E-Scooter, ...): Ein Großteil der PKW-Fahrten ist kürzer als 5 – 10 km. Diese zu ersetzen bringt erhebliche Entlastung von Straßen, etwa zu Stoßzeiten.
 - um Elektro-Sammel- und -Shuttlevetehre auch in abgelegenen Gebieten umzusetzen.
- Flächendeckende Straßenmaut für PKW und LKW ab 2025:
 - zur Finanzierung der o. a. Nutzungskonzepte
 - um die Straße als sparsam zu verwendendes Gut ins Bewusstsein heben.
 - eFahrzeuge erhalten einen Ökorabatt
- Vorbereitung von Rückbau-Aktivitäten im Zusammenhang mit der im Gang befindlichen Vollautomatisierung von Fahrzeugen, in zeitlicher Abstimmung zur technologischen Entwicklung:
 - Konzepte zur Alternativnutzung für frei werdende Parkplatz- und Fahrbahnflächen
 - Intelligente Straße erforschen: schmaler, sicherer, durchlässiger für die Tierwelt
- Stufenweise Beendigung des Einsatzes von Biotreibstoff bis 2025, um die negativen Auswirkungen der Intensivlandwirtschaft auf Ökosystem und Klimawandel zu reduzieren. Ersatz durch CO₂-neutral hergestellte synthetische Kraftstoffe und elektrische Antriebe.

4. Bewusstseinsbildung

- Einführung eines Berufsbildes „Mobilitätsmanager/in“:
 - Aufgabe ist es, die Umstellungsprozesse in Kommunen, öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen zu gestalten und zu begleiten.
 - Erstellung eines Ausbildungsplanes für einen Bachelor-Lehrgang mit Schwerpunkten unter anderem in Mobilitätssysteme, Intermodaler Verkehr,



ÖPNV, Sharing, Fahrzeug- und Akkutechnik, Raumordnung,
Verkehrsplanung, Energiespeicherung und -management.

- Schule und Ausbildung:
 - Klimaschutz und Klimafolgenforschung ist als eigenes Unterrichtsfach über alle Schulstufen zu implementieren
 - Die fachliche Ausbildung und zwingende Weiterbildung der Lehrpersonen ist entsprechend zu verankern

Die Öffentliche Hand unterstützt damit einen Systemwechsel unter dem Motto „Mobilitätsmanagement forcieren statt Individualverkehr maximieren“.

Wien, im Dezember 2019

Für den Vorstand der Bundesinitiative eMobility Austria:


.....
Helmut-Klaus Schimany MAS, MSc
Vorstandsvorsitzender


.....
Mag. Walter Slupetzky
Vorstand BieM


.....
DI Angelika Rauch
Vorstand BieM

