AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion
Eing.: 06.07.2022
Zu Ltg.-**1821/A-2/64-2021**
~~Ausschuss~~

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An den
Präsidenten des Landtages
von Niederösterreich

Beilagen

RU7-A-61/022-2021
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.ru7@noel.gv.at
Fax: 02742/9005-14170,14950
Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noe.gv.at - www.noe.gv.at/datenschutz

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005 Durchwahl	Datum
Ltg.-1821/A-2/64-2021	Mag. Thomas Fischer	14161	05. Juli 2022

Betrifft
Resolution betreffend Maßnahmen zur verstärkten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Sehr geehrter Herr Präsident!

Im Sinne der Resolution des Landtages von Niederösterreich vom 18. November 2021, Ltg.-1821/A-2/64-2021, hat sich die NÖ Landesregierung wie unter Punkt 1. der gegenständlichen Resolution angeführt an die Bundesregierung und insbesondere an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) gewandt.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) hat folgende Stellungnahme übermittelt:

„Die Österreichische Bundesregierung hat sich im Regierungsprogramm zur Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2040 bekannt. Damit soll es gelingen, die internationalen Vereinbarungen in Bezug auf den Klimaschutz umzusetzen.

Mit dem im letzten Jahr präsentierten Mobilitätsmasterplan 2030 wird für den Mobilitätsbereich der Weg zur Erreichung dieser Ziele vorgezeichnet. Mobilität dient zur Befriedigung menschlicher Grundbedürfnisse, der Warentransport trägt entscheidend zum wirtschaftlichen Fortkommen bei. Gleichzeitig ist die Bekämpfung der Klimakrise im Verkehrssektor besonders herausfordernd. Für die Trendwende bei den CO2-Emissionen braucht es klare Rahmenbedingungen und engagierte Umsetzungsprogramme. Für nähere Informationen dazu wird auf das genannte Dokument verwiesen, welches auf der Homepage des BMK unter: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html abrufbar ist.

Aufbauend auf den Mobilitätsmasterplan ist derzeit der Masterplan Güterverkehr im Zuge eines umfangreichen Stakeholderprozesses in Ausarbeitung.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs nimmt Österreich bereits heute eine Vorbild-funktion innerhalb der Europäischen Union ein. Neben dem konsequenten Ausbau der dafür erforderlichen Infrastruktur gilt es, Wettbewerbsnachteile des Schienengüter-verkehrs gegenüber dem Straßenverkehr durch geeignete Förder- und Anreizsysteme auszugleichen.

Mit dem ambitionierten Ausbauprogramm für das Österreichische Bahnnetz, dessen Finanzierung über die ÖBB-Rahmenpläne sichergestellt wird, werden insbesondere auf den Hauptstrecken des Österreichischen Bahnnetzes konsequent ausgebaut. Dies stellt auch einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V) und damit der europäischen Verkehrspolitik dar. Denn insbesondere der Schienengüterverkehr muss europäisch gedacht und umgesetzt werden, da ein Großteil der Verkehre grenzüberschreitend stattfindet. In diesem Zusammenhang wird beispielsweise der Skandinavisch-Mediterrane TEN-V Kernnetzkorridor mit der alpenquerenden Brenner-Achse zu einer Flachbahn ausgebaut. Damit wird es möglich, längere und schwerere Güterzüge über diese wichtige europäische Achse zu führen – eine Voraussetzung für eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des Bahnverkehrs. Ebenso soll durch den derzeit laufenden Ausbau des Baltisch-Adriatischen TEN-V Kernnetz-Korridors – in Österreich auch als Südstrecke bezeichnet – mit Hilfe von Semmering-Basistunnel und Koralmbahn auf dieser Achse ein Flachbahn-Charakter hergestellt werden.

Darüber hinaus ist es von großer Bedeutung, dass im Zuge des Infrastrukturausbaus ausreichend Kapazitäten für den Schienengüterverkehr geschaffen werden. Diesbezüglich umfangreiche Projekte sind derzeit in Planung bzw. Umsetzung, wie zum Beispiel die Weiterführung des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke zwischen Linz und Wels oder der viergleisige Ausbau der Unterinntalbahn zwischen Kundl und Schaftenau. Weiters beinhaltet der aktuell gültige ÖBB-Rahmenplan ein Investitionsprogramm zur Schaffung von zusätzlichen Güterverkehrs-Überholgleisen. Damit soll ein Beitrag zur Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit im Schienengüterverkehr durch Optimierung der Fahrpläne ermöglicht werden. Weiters sind Investitionen für die Fortführung des Ausbaus der Terminals am ÖBB-Netz geplant. Ebenso wichtig für die zukünftige Entwicklung des Bahnsystems ist die Fortführung der Automatisierung und Digitalisierung des Bahnbetriebes. Auch dafür wurden im aktuellen ÖBB-Ausbauprogramm entsprechende Schwerpunktsetzungen getätigt, wie zum Beispiel die Fortführung des Mobilfunkausbaus und des Ausbaus des europäischen Zugsicherungssystems ETCS. Für weitere Informationen darf auch auf die Webseite des BMK unter https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html verwiesen werden.

*Was die **Förder- und Anreizsysteme** betrifft, so bietet das BMK seit vielen Jahren ein umfangreiches Maßnahmenbündel zur Forcierung der Verkehrsverlagerung an. Dieses setzt sich aus finanziellen, ordnungspolitischen, steuerlichen und infrastrukturellen Maßnahmen zusammen. Details dazu können folgenden Rubriken auf den Webseiten des BMK entnommen werden.*

- *Förderungen für den kombinierten Verkehr und den Einzelwagenverkehr: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr/foerderung.html*
- *Förderungen von Anschlussbahnen und Terminals, Privatbahnen und Schienengüterverkehr: https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen.html*
  In dem Programm der Anschlussbahn- und Terminalförderung (derzeitige Programmperiode 1.1.2018 bis 31.12.2022) werden Investitionen in Anschlussbahnanlagen sowie in nicht-diskriminativ betriebenen intermodale Umschlagsanlagen gefördert, soweit sie nicht dem ÖBB-Netz zuzurechnen sind. Nach einer derzeit laufenden Programmevaluierung ist (nach diesbezüglicher

Genehmigung durch die Europäische Kommission) auch eine Verlängerung für eine neue Programmperiode bis 31.12.2027 geplant.

Angesichts der Covid-Pandemie hat Österreich auch die auf EU-Ebene geschaffene Möglichkeit der Aussetzung des Wegeentgelts für die Schiene genützt. Diese Maßnahme wurde in Österreich auch für Güterzüge vorerst bis Ende Juni 2022 verlängert.

Darüber hinaus ist das BMK gemeinsam mit den ÖBB an ***zahlreichen Initiativen*** *zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr beteiligt, wie zum Beispiel zur Verkürzung der Wartezeiten an den Grenzen oder zur Einführung der digitalen automatischen Kupplung. Damit soll die Digitalisierung und Automatisierung des Bahnbetriebs insbesondere im Bereich des Schienengüterverkehrs weiter forciert werden.*

Das BMK kommt somit im Rahmen seiner Zuständigkeiten wesentlichen Aspekten, die im gegenständlichen Schreiben genannt sind, nach.

Betreffend den angesprochenen Punkt „Kostenwahrheit durch Transparenz der externen Kosten erhöhen, externe Kosten internalisieren – Anpassung der Maut-Richtlinien auf EU-Ebene;“ ist festzuhalten, dass die geltenden Tarife der ***fahrleistungsabhängigen Maut*** *auf Bundesstraßen bereits verkehrsbedingte externe Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung nach den geltenden unionsrechtlichen Vorgaben berücksichtigen. Auf EU-Ebene wurde erst kürzlich eine Überarbeitung der sog. EU-Wegekostenrichtlinie, die die rechtliche Grundlage für die Einhebung von Mautgebühren in der Union darstellt, beschlossen. Die Änderung der Richtlinie sieht auch neue Regelungen im Bereich der Anlastung externer Kosten vor. Dies umfasst etwa die Möglichkeit für Mitgliedstaaten, Gebühren für externe Kosten, die durch verkehrsbedingte CO2-Emissionen entstehen, einheben zu dürfen.“*

Hinsichtlich Punkt 2 der gegenständlichen Resolution, nämlich „*im eigenen Wirkungsbereich in der Rolle der Eigentümervertretung und nach entsprechender Evaluierung der bestehenden Möglichkeiten und des Bedarfs auf die landeseigenen bzw. landesnahen Unternehmen einzuwirken und derartige Infrastrukturentscheidungen zur Ermöglichung eines umfangreichen Transports auf der Schiene einfordern und*

entsprechend zu unterstützen“ ist die für die Vollziehung dieses Beschlusses zuständige Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten an die Gruppen des Amtes der NÖ Landesregierung herangetreten und hat diese ersucht, im Sinne des Beschlusses tätig zu werden und im eigenen Wirkungsbereich bestehende Möglichkeiten auszuloten und gegebenenfalls die Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu unterstützen.

Hinsichtlich der Aufforderung, die in Punkt 1. b. genannten Empfehlungen des Vereins VCÖ im Landesbereich zu evaluieren und gegebenenfalls umzusetzen kann berichtet werden, dass das Land in den Jahren 2017-2019 gemeinsam mit der Stadt Wien und den beiden Landeswirtschaftkammern das Projekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich/Wien“ durchgeführt hat, dessen zentrales Ergebnis ein Aktionsplan ist. Er umfasst in acht Themenclustern insgesamt 35 Maßnahmen mit 133 Aktionen, welche den Güterverkehr in Richtung Nachhaltigkeit bewegen sollen. Derzeit wird von den Projektträgern gemeinsam an der Umsetzung dieser Aktionen gearbeitet. Das Gemeinschaftsprojekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich/Wien“ wurde 2020 als bestes Projekt Österreichs mit dem VCÖ Mobilitätspreis in der Kategorie „Transport, Logistik, Güterverkehr“ sowie als Siegerprojekt in Niederösterreich mit dem VCÖ Mobilitätspreis Niederösterreich ausgezeichnet.

Die NÖ Landesregierung beehrt sich, dies zu berichten.

NÖ Landesregierung

Dipl.-Ing. S c h l e r i t z k o
Landesrat