

PRESSEMITTEILUNG

Verkehr / Mobilität / Klima / Forschung / Österreich

FSV weist auf die Bedeutung des Verkehrs für unser Klima und ruft zur Aktivität auf

Bis **Jahresende** muss Österreich den Integrierten **nationalen Energie- und Klimaplan** der Europäischen Kommission vorlegen. Schon 2018 wurde von der damaligen österreichischen Bundesregierung ein Entwurf für den Österreichischen Nationalen Klima- und Energieplan 2021 – 2030 nach Brüssel gesendet – die Stellungnahme der Europäischen Kommission darauf war kritisch, da die Ziele der EU für Österreich damit nicht erreicht würden.

Die **Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr** ist die Expertenplattform Österreichs, die mit über 1400 Verkehrsfachleuten im Bereich der Planung, den Bau und Erhaltung sowie den Betrieb von **Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsorganisation** tätig ist. In über 100 Ausschüssen wird dabei der Stand der Technik in Form von Regelwerken (RVS, RVE) für die Fachwelt publiziert. Ein hochrangiges Gremium, die **Monitoringgruppe Klimaübereinkommen und Verkehr**, die dem FSV-Vorstand direkt unterstellt ist, kümmert sich aktiv um **Vorschläge**, um das notwendige **Erreichen der Klimaziele im Sektor Verkehr und Mobilität sicherzustellen**.

Schon im September haben 70 Vertreter der Wissenschaft Österreichs einen Referenzplan entwickelt und veröffentlicht – unter anderen wirkten dabei auch Wissenschaftler der **FSV-Monitoringgruppe Klimaübereinkommen und Verkehr** mit: Eine Vielzahl von grundsätzlichen Maßnahmen und Rahmenbedingungen im Bereich Verkehr und Mobilität sind dabei aufgelistet, die eine **Zielerreichung sicherstellen** sollen. Leider sind diese bislang nicht in der zur Stellungnahme aufgelegten Überarbeitung des NEKP ausreichend berücksichtigt worden.

Deshalb hat die **Monitoringgruppe Klimaübereinkommen und Verkehr** Anforderungen erarbeitet, die für einen effektiven und akzeptablen NEKP aus fachlicher Sicht eine Mindestanforderung darstellen. „Um eine **erfolgreiche Akzeptanz, Umsetzung und Erfolgskontrolle sicherzustellen**, ist ein besonderes Augenmerk auf inhaltliche und methodische Fragen der Entscheidungsfindung und Umsetzung zu richten, die derzeit nicht angesprochen werden“, so **Univ.-Prof. Karl Steininger**, Leiter der FSV-Monitoringgruppe Klimaübereinkommen und Verkehr.

Schwerpunkte der Vorschläge der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene- Verkehr sind dabei:

1. Eine **ökologische Steuerreform für Verkehr und Mobilität** – sowohl für den Personen- aber auch für den Güterverkehr - ist eine unbedingte Notwendigkeit um **Anreize** zu schaffen. Die Grundsätze einer „öko-sozialen Marktwirtschaft“ erfüllen dabei alle Anforderungen des Klimaschutzes im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung: Darin ist eine **ökologische Komponente zur Sicherung der Klimaziele**, eine **soziale Komponente zur Vermeidung von unsozialen Härten** (z.B.: für Pendler) und eine **wirtschaftliche Komponente** zur Nutzung von **Marktmechanismen** zur Effizienzsteigerung, berücksichtigt.
2. Freiwillige Maßnahmen alleine sind zu wenig: Es müssen **freiwillige Anreizmaßnahmen kombiniert mit Push-Maßnahmen** (wie z.B.: Temporeduktion zwecks Treibstoffeinsparung) vorgesehen werden.
3. Die **Abschätzung der Trendentwicklung** muss **realistisch** (und nicht viel zu optimistisch) errechnet werden. Die derzeit vorliegenden Grundlagen müssen hinsichtlich ihrer Richtigkeit überprüft werden – wie z.B.: der Anteil am Tanktourismus, die Unterschätzung des Straßengüterverkehrs in der amtlichen Güterverkehrsstatistik oder die tatsächliche Wirkung der Elektromobilität und von dessen Fördermaßnahmen.

4. Neben dem nationalen Klimaplan ist es notwendig, auf **Länder- und Gemeindeebene** analoge regionale Energie- und Klimapläne für Verkehr und Mobilität zu erstellen, die rechtlich bindend hinsichtlich der Umsetzung zu kontrollieren sind. **Auf allen Ebenen (Bund/Land/Kommune) sind geeignete Fördermaßnahmen und Budgetmittel mit Zeitplan bereitzustellen.**
5. Wesentlich ist, dass die **Wirkungsfolgen offen gelegt** werden: Die **Reduktion der Treibhausgas-Emissionen für den Bereich Verkehr** und Mobilität ist für die Zieljahre 2030 und 2050 **nachweislich sicherzustellen**. Dafür sind die Rahmenbedingungen und Maßnahmen unzweideutig und klar zu beschreiben, damit ihre Wirkungen seriös abgeschätzt werden können. Ökologisch ist dabei als zentraler Indikator die Reduktion der Treibhausgasemissionen pro Jahr, ökonomisch die Investitions-, Betriebs- und Nutzerkosten sowie die gesamtwirtschaftlichen Effekte pro Jahr als Folge der Klimaschutzmaßnahmen aufzuzeigen. Soziale Auswirkungen („Wer ist der Nutznießer, wer ist der Benachteiligte“) sind offen zu legen und auf **Zumutbarkeit zu prüfen**.
6. Die Umsetzung der Maßnahmen und der notwendigen politischen Rahmenbedingungen betreffen sehr unterschiedliche und konfliktreiche Interessen. Deshalb ist eine erfolgsversprechende **Umsetzungsstrategie** zu entwickeln und durch ein von der Politik und den Stakeholdern **unabhängiges Monitoring** sicher zu stellen. Um zeitnahe Anpassungen in den Maßnahmen zu gewährleisten ist ein halbjährliches Nowcasting der Emissionen unabdingbar.

Univ.-Prof. Gerd Sammer, Koordinator der Stellungnahme der FSV-Monitoringgruppe, betont: „Eine Reihe der Maßnahmen für den Teilbereich Verkehr und Mobilität sind aus **Wettbewerbsgründen auch auf EU-Ebene zu diskutieren und umzusetzen**. Dazu zählen insbesondere die Ökologisierung der verkehrsrelevanten Steuern, die zukünftigen Zulassungsbedingungen für fossil angetriebene Autos und hier speziell der automatisierten Autos. Diese Maßnahmen sollten im NEKP für Österreich definiert, entwickelt und aufgenommen werden“.

Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Österreichische Forschungsgesellschaft
Straße-Schiene-Verkehr (FSV)
Dipl.-Ing. Martin Car
Karlgasse 5
1040 Wien
www.fsv.at
office@fsv.at
Tel.: 01/5855567