

PRESSEMITTEILUNG

Verkehr / Klima / Mobilität / Infrastruktur / Innovation / Straße

Verkehr kann klimaverträglich werden

FSV unterstützt die Ansätze des „Sachstandsberichts Mobilität“, erstellt vom Umweltbundesamt im Auftrag des BMVIT

Das BMVIT stellt mit diesem Bericht, der auch auf einem breiten Stakeholder-Prozess aufbaut, die Fachgrundlagen für eine Reduktion der Treibhausgasemissionen zur Verfügung. Die mit der Festlegung der Standards im österreichischen Straßen-, Schienen- und Verkehrswesen betraute FSV und ihre Monitoringgruppe „Klimaübereinkommen und Verkehr“ halten zur aktuellen Diskussion um die Emissionen des Verkehrssystems fest:

- Österreich hat am 21. Dezember 2018 seinen Nationalen Energie- und Klimaplan an die EU Kommission abgegeben. Die Umsetzung selbst aller darin vorgesehenen Maßnahmen wird dazu führen, dass Österreich die verkehrlichen Emissions-Reduktions-Ziele um jedenfalls mehr als die Hälfte, allenfalls fast zur Gänze verfehlt.
- Es braucht daher andere Rahmenbedingungen für unser Verkehrssystem: Österreich benötigt ein die Zielerreichung seiner #mission2030 absicherndes, deutlich über die bisher gemeldeten Vorhaben hinausgehendes Maßnahmenpaket im Verkehr.

Ein **erster** effizienter **Lösungsansatz** wäre: Eine Auszahlung eines einheitlichen Klimabonus pro Person, der sich finanziert aus einer CO₂-Lenkungs-Abgabe. Die Lenkungs-Abgabe wird auf treibhausgasrelevante Energie eingehoben und zu gleichen Teilen, unabhängig vom Einkommen, an die Bürger rückverteilt. Dies ist eine sozial verträgliche Maßnahme und stellt jene netto besser, die über weniger Einkommen verfügen, sowie alle, die klimafreundlicher leben als der Durchschnitt. **Prof. Dr. Karl Steininger**, Leiter der FSV-Monitoringgruppe und Professor für Volkswirtschaft an der Universität Graz: „Die Steuerreform 2020 wäre *die* Chance auch für diese Entlastung und zukunftsorientierte Steuerung. Holland beschließt dieser Tage ein vergleichbares System, die Schweizer erhalten schon seit Jahren ihren Ökobonus jeweils im August ausbezahlt.“

Weitere positive Effekte werden bei der Raumplanung, wo Wohn-, Gewerbe- und Industriezonen festgelegt werden, erwartet, wenngleich erst langfristig. Eine kluge **Raumplanung** ist die **wirksamste Veränderung** und beendet damit die individuell und für die Gemeinden so teure Zersiedelung: Verkehrswege werden reduziert, der Straßenbau und dessen Erhaltung, aber auch weitere teure Infrastruktureinrichtungen wie Abwasserkanäle können reduziert werden und sparen neben den damit reduzierten Treibhausgasen auch noch Geld. Die Entwicklung in den Ortskernen mit hoher Lebensqualität gewährleistet auch ein integriertes, nutzerfreundliches Verkehrssystem. Als Instrument zur wertverlustfreien Auflösung von ungenutzten Baulandreserven bieten sich dafür die in anderen Ländern erfolgreich eingesetzten handelbaren Flächennutzungsrechte an. Gestärkte übergeordnete Raumplanung kann eine Entwicklung, die dem Gesamtinteresse dient, gewährleisten. „Als Wissenschaftler und Verkehrsplaner muss eine Verdichtung der Ortskerne gefordert werden – kürzere Wege bedeuten mehr Zeit für andere Tätigkeiten, Emissionen werden reduziert und der Flächenverbrauch eingedämmt – eine win-win-Situation für die Umwelt und jeden Einzelnen“, so **Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf**, Vorsitzender der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV).

Wie uns eine Reihe von EU-Ländern vorgezeigt haben: der weitere Ausbau von Bahnschnellverbindungen kann Flüge bei mehr Reisekomfort ersetzen. Auch im Regionalverkehr gibt es mit dem steirischen S-Bahn Konzept erfolgreiche Ansätze einer Verkehrswende, die allerdings hohe Investitionen in den Bau und Betrieb eines attraktiven Öffentlichen Verkehrs erfordern.

Die **Monitoringgruppe Klimaübereinkommen und Verkehr** wird weiter die österreichische Situation der mit der Mobilität zusammenhängenden klimarelevanten Faktoren verfolgen. Neben der aktiven Beobachtung hat das Expertengremium auch die Entwicklung von Vorschlägen auf seiner Agenda um damit den Entscheidungsträgern in der Politik Möglichkeiten für eine **Verbesserung** aufzuzeigen. Aufgrund des breiten Betätigungsfeldes der FSV werden dabei auch weitere Aspekte des Verkehrswesens mit angepackt: Das übergreifende Ziel muss es dabei sein,

- die Verkehrsunfälle zu reduzieren (Österreich weist die höchste Zahl an Unfällen mit Personenschaden (pro Kopf) Europas auf)¹
- die Umwelt als Tourismusland möglichst zu bewahren (Österreich hat den höchsten Grad an Bodenversiegelung und Flächenverbrauch (pro Kopf) Europas)²
- die Kosten für PKW-Ausgaben zu reduzieren (pro Monat und Haushalt geben die Österreicher/innen mehr als 400.- € für PKW-Verkehr aus)³
- und eben die pro Kopf höchsten Treibhausgasemissionen Europas (neben Island), die aus dem Verkehr stammen, zu senken⁴

Die von der österreichischen Bundesregierung in der „mission 2030“ (Klima- und Energiestrategie, Regierungsbeschluss vom 28. Mai 2018) festgehaltenen Ziele können uns da Richtschnur sein: denn kluge Reduktion der Treibhausgasemissionen heilt das System insgesamt. „Die Folgen der Klimaerwärmung spüren wir nicht nur physisch; Berechnungen zeigen auf, dass im langjährigen Durchschnitt zur Jahrhundertmitte bis zu jedenfalls 9 Milliarden Euro an Klimafolgeschäden in unserem Land anfallen werden, sofern wir nicht sofort gegensteuern. Geld, das wir für andere Zwecke viel besser verwenden könnten. Dabei sind dabei noch gar nicht die Kosten der „Zertifikate“, die Österreich durch die Verpflichtungen in der EU bei Nichteinhaltung seiner Ziele erwerben müsste, eingerechnet“, so Steininger.

Politik kann das, was für derzeit sicher möglich gehalten wird, umsetzen. Die Gründerväter und -mütter unserer Republik haben als Staatsfrauen und -männer hingegen das politisch möglich gemacht, was erforderlich war, was die Not der Zeit gewendet hat. Wir ersehen in vielen Zeichen, dass das auch heute möglich wäre: die Bereitschaft zur Veränderung im Sinne einer lebenswerten Zukunft, die durch Fridays for Future bekundet wird; oder die weit verbreitete Sorge über die hohen Kosten-, Umwelt- und Gesundheitsbelastungen für uns alle durch das derzeitige Verkehrssystem.

1 European Commission, Annual Accident Report 2018.

2 Umweltbundesamt, Bodenverbrauch, 2018.

3 Statistik Austria, Konsumerhebung 2014/15.

4 Eurostat, 2019: Österreich weist aktuell 2.699.623 g CO₂equ Emissionen pro Person und Jahr im Verkehr aus.

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

Ao. Univ.-Prof. Dr. Karl Steininger
Leiter der FSV Monitoringgruppe
Klimaübereinkommen und Verkehr
Wegener Center für Klima und globalen Wandel
Universität Graz
karl.steininger@uni-graz.at
mobil: 0664-8463147
(vortragsbedingt telefonisch heute, 11.4., ab 13 Uhr)