

VCÖ: Verkehr ist Hauptverursacher von CO₂-Emissionen in Österreich!

Der zunehmende Verkehr macht die Wirkung von Klimaschutzmaßnahmen in anderen Bereichen zunichte. Um 83 Prozent sind die CO₂-Emissionen im Verkehr seit dem Jahr 1990 gestiegen. Dabei können die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs in Österreich um die Hälfte verringert werden.

Die Temperatur in Österreich ist in den vergangenen 150 Jahren um 1,8 Grad Celsius gestiegen. Klimaexperten prognostizieren, dass die Temperaturen weiter in die Höhe klettern werden. Es muss daher mit mehr Überschwemmungen und Hochwasserkatastrophen gerechnet werden. Tourismus und Landwirtschaft drohen jährliche Schäden in Milliardenhöhe. Doch die klimaschädlichen Treibhausgas-Emissionen in Österreich steigen ungebremst. Hauptverantwortlich dafür ist der stark zunehmende Pkw- und Lkw-Verkehr.

VCÖ: CO₂-Emissionen des Verkehrs können in Österreich um 50 Prozent verringert werden

Der Verkehr ist in Österreich der Hauptverursacher von Kohlendioxid (CO₂), dem wichtigsten Treibhausgas. Während der CO₂-Ausstoß in anderen Bereichen stagniert, verzeichnete der Verkehr seit dem Jahr 1990 einen Anstieg um 83 Prozent auf 22,73 Millionen Tonnen pro Jahr. Die VCÖ-Studie zeigt, dass mit 15 Maßnahmen die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs in Österreich bis zum Jahr 2010 um 50 Prozent verringert werden können.

Klimaschutz auch im Verkehr umsetzen!

Verkehr ist größter Verursacher von CO₂

(in Millionen Tonnen, Veränderung seit 1990)

Verkehr: 22,73 (plus 83%)

Industrie: 22,31 (plus 9%)

Energie: 16,26 (plus 19%)

Kleinverbraucher: 14,70 (plus 2%)

Sonstige: 0,21 (minus 33%)

Summe: 76,21 (plus 24%)

Quelle: Umweltbundesamt

Österreich entfernt sich mit Vollgas von seinen Kyoto-Klimaschutzzielen. Seit dem Jahr 1990 sind die Treibhausgas-Emissionen in Österreich um 12,8 Millionen Tonnen gestiegen. Allein der Verkehr verzeichnete eine Zunahme von 10,3 Millionen Tonnen! Der Verkehr in Österreich verursacht pro Kopf 2,6 Tonnen CO₂ pro Jahr, deutlich mehr als in den meisten anderen EU-Ländern. EU-Staaten wie Dänemark, Deutschland oder Großbritannien haben es hingegen erfolgreich geschafft, ihre CO₂-Emissionen zu verringern.

Österreich vernachlässigt den Klimaschutz im Verkehr. Zudem leidet Österreich unter dem Tanktourismus. Im EU-Vergleich ist in Österreich aufgrund der niedrigen Mineralölsteuer Sprit billiger. Frächter fahren sogar Umwege durch Österreich, um billiger tanken zu können.

VCÖ: 15 Maßnahmen bringen minus 50 Prozent!

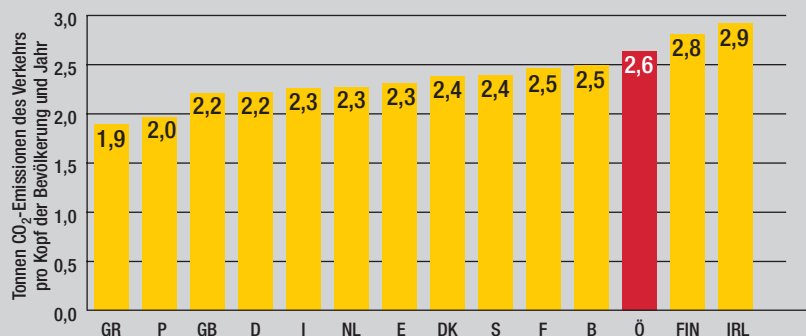
Mit einem Maßnahmenpaket kann die Klimabilanz Österreichs bis zum Jahr 2010 noch gerettet werden. Der VCÖ schlägt ein Paket von 15 Maßnahmen vor, das die CO₂-Emissionen des Verkehrs um 50 Prozent verringert. Klimaverträgliche Verkehrsmittel sind zu forcieren, der Verbrauch von Kfz-Motoren zu verringern und durch mehr Kostenwahrheit ist sinnloser Verkehr zu verringern.

Saulus Österreich:

Österreich war das Umweltmusterland der EU. Heute liegt Österreich beim Klimaschutz im Verkehr im Schlussfeld. Der Paulus ist zum Saulus geworden.

Österreich liegt bei CO₂-Emissionen des Verkehrs im EU-Schlussfeld

VCO



Quelle: Umweltbundesamt 2004. Grafik: VCO 2005

Lkw-Maut auf alle Straßen ausdehnen

Fast 40 Prozent der Lkw auf Österreichs Straßen fahren ohne Ladung. Die Zahl der Lkw-Leerfahrten kann verringert werden, wenn der Lkw-Verkehr für jene Kosten aufkommt, die er verursacht. Derzeit zahlt der Lkw-Verkehr nur 32 Prozent der von ihm verursachten Kosten. Eine Lkw-Maut nach Schweizer Vorbild am gesamten Straßennetz verringert den Lkw-Verkehr, erhöht die Effizienz und bringt mehr Güter auf die Bahn. Die CO₂-Emissionen des Verkehrs können dadurch um rund 1,4 Millionen Tonnen pro Jahr verringert werden.

VCÖ: Tempo 80 auf Freilandstraßen

Auf Freilandstraßen gilt in Österreich Tempolimit 100. Mit Tempo 80, wie es in den Niederlanden, der Schweiz oder in Dänemark gilt, wird der CO₂-Ausstoß des Verkehrs in Österreich um 271.000 Tonnen pro Jahr verringert. Werden die Tempolimits in Österreich strenger überwacht, dann können nochmals 460.000 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden. Tempo 80 verringert den Verbrauch und damit auch die Spritkosten. Im Vergleich zu Tempo 100 beträgt die Ersparnis bei Tempo 80 zehn Prozent. Zudem erhöht Tempo 80 statt 100 die Verkehrssicherheit. Derzeit ereignen sich rund 60 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle auf Freilandstraßen. Tempo 80 verringert die Zahl der Verkehrstoten um 140 bis 150 pro Jahr.

Raumordnung klimaverträglich verbessern

Immer mehr Menschen ziehen aus der Stadt ins Grüne. Seit dem Jahr 1991 haben die Gemeinden im 20-Kilometer-Umkreis um die Landeshauptstädte um zehn Prozent an Bevölkerung zugenommen. Diese Zersiedelung wird durch die großzügige Wohnbauförderung und die Förderung des Pendelverkehrs staatlich unterstützt. Das hat gravierende Folgen für die Klimabilanz. Die Mobilität eines Haushalts im Speckgürtel verursacht im Durchschnitt die doppelte Menge Treibhausgase wie die Mobilität eines städtischen Haushalts.

Minus 50 Prozent CO₂-Emissionen beim Verkehr durch 15 Maßnahmen



Verringerung CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2003 in 1.000 Tonnen

Möst-Anhebung auf italienisches Niveau (einschließlich Tanktourismuseffekt)	-7.360.000
Lkw-Maut auf allen Straßen	-1.380.000
Mobilitätsmanagement (Gemeinden, Betriebe, Schulen)	-575.000
Tempo 80 auf Freilandstraßen, Tempo 30 im Ort	-500.000
Bessere Tempoüberwachung	-460.000
Beimischung von Biotreibstoffen	-460.000
Pkw-Maut auf Autobahnen	-410.000
Pkw-Kilometergeld gilt auch für Öffentlichen Verkehr	-350.000
Flächendeckender Taktverkehr bei Bus und Bahn	-230.000
Bessere Bedingungen für das Radfahren (Masterplan Radverkehr)	-230.000
Wohnbauförderung nur bei Anschluss an Öffentlichen Verkehr	-230.000
Spritsparendes Fahren in Fahrschulbildung integrieren	-230.000
Stellplatzverpflichtung für Unternehmen aufheben	-120.000
Niedrigere Grundsteuer bei hoher Bebauungsdichte	-120.000
Erschließungskosten werden zur Gänze vom Bauwerber getragen	-120.000
Summe als Gesamtpaket (abzüglich Überlagerungseffekte, plus Trend)	-11.500.000

Die Wohnbauförderung sollte an die Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr gekoppelt werden, die Pendlerpauschale ist zu reformieren. Wer vom Arbeitsort wegzieht, erhält keine Pendlerpauschale.

Taktkonzept für Bus und Bahn spart CO₂

Die Preise für Treibstoffe steigen. Umso wichtiger ist es, besonders in den ländlichen Regionen mehr Bus- und Bahnverbindungen anzubieten. Pendler, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren, haben im Durchschnitt um 1.800 Euro pro Jahr niedrigere Fahrtkosten als jene, die mit dem Auto fahren. Ein Taktfahrplan mit häufigen und regelmäßigen Bus- und Bahnverbindungen senkt den CO₂-Ausstoß um 230.000 Tonnen im Jahr.

Gleiches Kilometergeld für alle Verkehrsmittel

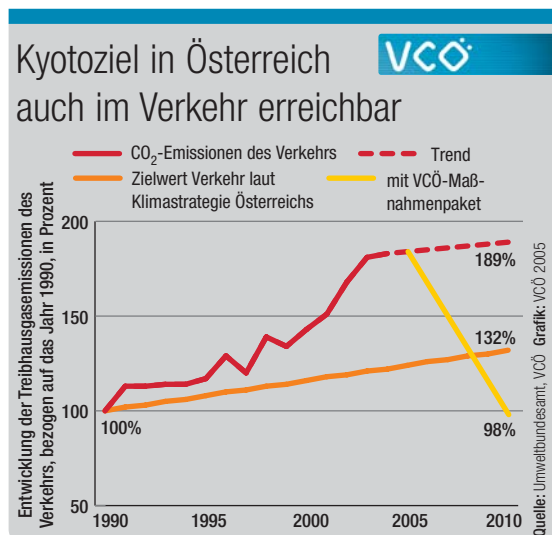
Wer für dienstliche Zwecke mit dem Pkw von Wien nach Salzburg und retour fährt, kann 214 Euro an Kilometergeld in Rechnung stellen. Mit einem Mittelklassewagen kostet diese Fahrt jedoch nur 108 Euro. Der steuerfreie Reingewinn beträgt 106 Euro.

Kyotoziel erreichbar: Mit dem VCÖ-Maßnahmenpaket kann Österreich die Kyoto-Klimaschutzziele erreichen.

Wer mit dem Zug fährt, kann nur den Fahrtpreis von 40 Euro in Rechnung stellen. Der VCÖ fordert, das Pkw-Kilometergeld an die tatsächlich anfallenden Kosten anzupassen. Dieses soll auch für Fahrten im Öffentlichen Verkehr verrechnet werden können.

Mineralölsteuer auf EU-Niveau anheben

Benzin und Diesel sind in Deutschland und Italien um rund zehn Cent pro Liter teurer als hierzulande. Grund dafür ist die niedrigere Mineralölsteuer. 30 Prozent des in Österreich getankten Sprits sind auf Tanktourismus zurückzuführen. Eine Energiesteuer von zehn Cent pro Liter würde das Problem mit einem Schlag lösen. Mit den Einnahmen sind die Lohnnebenkosten zu senken. Die CO₂-Emissionen in der Klimabilanz des Verkehrs würden so um rund 7,4 Millionen Tonnen pro Jahr sinken.



30 % weniger Spritverbrauch durch Eco-Driving

Mit Sprit sparendem Fahrstil kann der Verbrauch um bis zu 30 Prozent verringert werden. Spritsparendes Fahren ist damit ein wichtiger Beitrag für den Klimaschutz und schont die Geldbörse. Eine Person, die vom 18. bis zum 70. Lebensjahr mit dem Pkw durchschnittlich 15.000 Kilometer pro Jahr zurücklegt, kann sich bei heutigen Spritpreisen etwa 13.500 Euro ersparen! Das so genannte Eco-Driving ist als Bestandteil in die Fahrschulbildung aufzunehmen. Zusätzlich helfen Verbrauchsanzeiger am Armaturenbrett beim Spritsparen. Sie sollten zukünftig in jedem Neuwagen eingebaut werden.

VCÖ: Kyoto-Klimaschutzziele sind erreichbar!

Wirksame Klimaschutz-Maßnahmen im Verkehrsbereich fehlen fünf Jahre vor dem Kyoto-Zielzeitraum noch immer. Wegen der enormen Zunahme der Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs, droht Österreich seine Klimaschutzziele bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 nicht zu erreichen. Österreich ist bei Verfehlen der Ziele vertraglich verpflichtet, Emissionsrechte zu kaufen – bei derzeitigem Trend in der Höhe von rund 280 Millionen Euro. Diese Kosten

dürfen nicht der Allgemeinheit angelastet werden, sondern den Verursachern. Die Emissionszertifikate sollen daher aus den Einnahmen der Mineralölsteuer finanziert werden. Das Budget des Straßenverkehrs ist um diesen Betrag zu verringern.

Nachhaltige Verkehrspolitik ist klimaverträglich

Eine Verkehrspolitik, die sich am Klimaschutz orientiert, bringt mehrfachen Nutzen. Sind mehr Menschen statt mit dem Auto mit Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, verbessert sich die Luftqualität und verringert sich der Verkehrslärm. Niedrigere Tempolimits helfen nicht nur CO₂ sparen, sondern erhöhen auch die Verkehrssicherheit. Tempo 80 auf Freilandstraßen kann die Zahl der Verkehrstoten in Österreich um 140 bis 150 pro Jahr verringern. Eine kompaktere Siedlungsstruktur hilft den Gemeinden Erschließungskosten sparen, die täglichen Wege werden kürzer und die Infrastruktur insgesamt billiger. Die VCÖ-Studie zeigt: Mit einem Paket von 15 Maßnahmen im Verkehrsbereich können die CO₂-Emissionen des Verkehrs um 50 Prozent verringert und die Kyoto-Klimaschutzziele erreicht werden.

Quellen: Umweltbundesamt, Klimaschutz und Verkehr, Wien 2005; VCÖ, Effizienter Güterverkehr, Wien 2005; VCÖ, Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, Wien 2005; VCÖ, Mobilitätsmanagement – Nutzen für alle, Wien 2004.

Mit Öffis ans Ziel:

Mehr Bus- und Bahn-Verbindungen ermöglichen den Menschen, das Auto stehen zu lassen und bringen Österreich seinen Klimaschutzziele näher.

vcö-vorschläge

Tempo 80 auf Freilandstraßen

Tempo 80, wie es in etlichen EU-Ländern bereits gilt, verringert den CO₂-Ausstoß pro Kilometer um zehn Prozent.

Lkw-Maut für das gesamte Straßennetz

Das ungebremsste Wachstum des Lkw-Verkehrs kann mit einer flächendeckenden Lkw-Maut gestoppt werden. Was in der Schweiz praktiziert wird, erlaubt jetzt auch die EU.

Raumordnung verbessern

Kompaktere Siedlungsformen und bessere Nahversorgung durch Kostenwahrheit für Verkehrserschließung und Infrastruktur.

Kein weiterer Ausbau des hochrangigen Straßennetzes

Straßenbau zieht mehr Verkehr nach sich. Das Geld für diese Bauvorhaben fehlt in anderen Bereichen wie Bildung, Forschung und Gesundheit.

Mineralölsteuer um Energiesteuer ergänzen, Lohnnebenkosten senken

Während die Bahn Energiesteuer bezahlt, fehlt eine Energiesteuer auf Treibstoffe. Die Mineralölsteuer wird bereits zur Deckung anderer Kosten, insbesondere zum Straßenerhalt herangezogen.

Einführung eines flächendeckenden Taktverkehrs für Bus und Bahn

Angesichts steigender Spritpreise ist der Ausbau von Bus und Bahn dringend nötig.

Eco-Driving als fixer Bestandteil der Fahrschulungsbildung

Spritsparendes Fahren senkt den Spritverbrauch um bis zu 30 Prozent.



**DI Wolfgang Rauh,
VCÖ-Forschungsinstitut:**

„Das enorme Verkehrswachstum bringt Österreich immer weiter von seinen Kyoto-Klimaschutzziele weg. Der mangelnde Klimaschutz im Verkehr kommt Österreich teuer. Dabei könnten mit einem Maßnahmenpaket die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs in Österreich um die Hälfte verringert werden. Wenn wir heute anfangen, erreichen wir im Jahr 2010 das Kyoto-Klimaschutzziel.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714