

Klimabündnis-Positionen zum Thema „Mobilität“

BEFUND	2
STRATEGISCHE ANSATZPUNKTE	2
MAßNAHMEN	3
· Kostenwahrheit im Verkehr	3
· Stopp der Zersiedelung	4
· Stopp des Ausbaus hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur	4
· Attraktive Bedingungen für FußgängerInnen	4
· Attraktive Bedingungen für RadfahrerInnen	4
· Steigerung der Attraktivität und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs	5
· Unterstützung alternativer Antriebe	6
· Flexible Autonutzung	6
· Tempolimits	7
· Spritsparen	7
· Barrierefreie Mobilität für alle	7

Befund

Staus, Behinderungen, Flächenverbrauch, Trennwirkungen, „Unwirtlichkeit“ von Städten und Dörfern

> Es gibt zu viel Verkehr.

CO₂- Emissionen, Luftschadstoffe, Lärmbelastung, Tötung und Unfallgefährdung, soziale

Diskriminierung **> Es gibt zu viel umweltschädigenden und gefährdenden Verkehr.**

Abschätzungen ergeben, dass ca. 30-50% des heutigen Autoverkehrs¹ „nicht notwendig“ sind, d.h. für diese Autofahrten gibt es bereits jetzt zumutbare Mobilitätsalternativen. So ist in Österreich ca. die Hälfte der Autofahrten kürzer als 5 km.

Neben dem motorisierten Straßenverkehr verursacht auch der Luftverkehr gravierende Umweltprobleme.

Der Flugverkehr in der EU hat sich seit 1990 mehr als verdoppelt. Das Wachstum wird durch Steuerbefreiungen begünstigt. Der Flugverkehr ist besonders klimaschädlich, da die Klimawirksamkeit des CO₂-Ausstoßes in den höheren Schichten der Atmosphäre ca. dreimal so hoch ist. Die externen Kosten des Flugverkehrs in Österreich werden auf 1 Milliarde € pro Jahr geschätzt.²

Strategische Ansatzpunkte

Die rechtlichen, fiskalischen, organisatorischen, raumordnungspolitischen, straßenraumgestalterischen und bewusstseinsfördernden Rahmenbedingungen im Mobilitätsbereich sind so zu gestalten, dass individueller Nutzen und gesellschaftlicher Nutzen vermehrt in Übereinstimmung sind in Richtung eines nachhaltigen klimaschonenden Verkehrsverhaltens.

Daraus folgen die strategischen Ansatzpunkte einer klimaschonenden und nachhaltigen Verkehrsgestaltung:

1. **Verkehr vermeiden:** Dichte Siedlungsstrukturen, ein Stopp des Ausbaus hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur und mehr Kostenwahrheit im Kfz-Verkehr können dazu beitragen, dass Verkehr vermieden wird.
2. **(Auto-)Verkehr verlagern:** Zur Veränderung des Verkehrsverhaltens hin zu einer klimaschonenderen und nachhaltigeren Mobilität sind Push+Pull-Maßnahmen notwendig:
 - Das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die Benützung des Öffentlichen Verkehrs sollen erleichtert und attraktiver gemacht werden (Förderung der „sanften Mobilität“).
 - Die Kapazitäten für den Kfz-Verkehr
 - dürfen nur mehr in begründeten Ausnahmefällen ausgebaut werden
 - Die Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation muss auf eine umwelt- und sozialverträgliche Autonutzung ausgerichtet werden
 - Die Bevorzugung des Kfz-Verkehrs im fiskalischen und rechtlichen Rahmen muss korrigiert werden.

¹ Topp, H. (1997), Notwendiger Autoverkehr

² VCO (2006), Enormes Wachstum des Flugverkehrs schadet Umwelt und Wirtschaft, Factsheet 2006-01

3. **Restlichen (Auto-)Verkehr möglichst umweltschonend und sozial verträglich abwickeln:**

Nicht in allen Fällen ist der Verzicht auf das Auto möglich oder realistisch. Für einen möglichst sozial und umweltpolitisch nachhaltigen Autoverkehr sind verschiedene Maßnahmen zu unterstützen wie Tempolimits, Carsharing, Spritsparen, alternative Antriebe und allgemein bewusstseinsbildende Maßnahmen.

Klimabündnis unterstützt daher folgende Maßnahmen, die zu einem oder mehreren der oben genannten Punkte beitragen. Sofern diese Maßnahmen nicht von Österreich allein umgesetzt werden können, unterstützt Klimabündnis Österreich, dass sich die Republik in der EU und anderen internationalen Gremien für deren Umsetzung entschieden einsetzt.

Maßnahmen

• **Kostenwahrheit im Verkehr**

Ein großer Teil der Kosten des Verkehrs werden derzeit nicht von den Verursachenden getragen. Das gilt vor allem für die „externen Kosten“, zu denen ein großer Teil der Unfallfolgekosten, die Verlärmung unserer Wohn- und Erholungsgebiete, die Belastung unserer Atemluft oder die Unwirtlichkeit autogerechter Siedlungsstrukturen gehören. AnrainerInnen stark befahrener Straßen haben unter diesen Folgewirkungen besonders zu leiden. Mehr Kostenwahrheit hätte das Verkehrswachstum schon längst einbremsen und eine überzogene – auch in wirtschaftlicher Hinsicht ungesunde – Nachfrageentwicklung verhindern können. Sie ist daher eine der effektivsten Maßnahmen für einen nachhaltigen Verkehr.

Maßnahmen:

- verstärkte Kostenzuordnung zu den Verursachenden, unter anderem durch
 - o **Anhebung der Mineralölsteuer** zumindest auf das Niveau von Nachbarstaaten wie Deutschland oder Italien
 - o Einführung von City-Maut in den Landeshauptstädten
 - o Ausweitung der Lkw-Maut nach Schweizer Vorbild auf das gesamte Straßennetz
 - o Berücksichtigung der externen Unfallkosten durch höhere Kfz-Haftpflichtprämien
 - o Ausweitung der Parkplatzbewirtschaftung, auch bei Stellplätzen öffentlicher Einrichtungen (Verwaltung, Schulen, Krankenhäuser ... Bund, Länder und Gemeinden bieten in vielen Fällen Gratisparkplätze für MitarbeiterInnen und BesucherInnen an)
- vermehrte Variabilisierung der Pkw-Kosten, z.B.
 - o Umwandlung der Autobahnvignette in eine kilometerabhängige Pkw-Maut im höherrangigen Straßennetz
 - o Variabilisierung der Prämien bei Kfz-Versicherungen
- Abschaffung bzw. Reform kostenverzerrender Kfz-Begünstigungen, z.B.
 - o Amtliches Kilometergeld durch gleiches Entfernungspauschale für alle Verkehrsmittel ersetzen
 - o Bei der Großen Pendlerpauschale sind Öffentliche VerkehrsbewerberInnen AutofahrerInnen gleichzustellen

- Luftverkehr:
 - o Kurzfristig Einführung einer „Solidaritätsabgabe“ nach dem Beispiel Frankreichs
 - o Einführung einer Kerosinsteuer
 - o Einführung einer Mehrwertsteuerpflicht auf Flugtickets
 - o Einbindung des Flugverkehrs in den Emissionshandel
 - o Flugvermeidungsprojekte fördern anstelle von Kompensationsprojekten

- **Stopp der Zersiedelung**

Täglich werden in Österreich 5 ha Bodenfläche für Siedlungs- und Verkehrsfläche neu versiegelt. Immer längere Wege zu Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstandorten machen uns immer abhängiger vom Auto.

Maßnahmen für kompaktere Siedlungsstrukturen:

- Stärkung der Landeskompetenzen in Fragen der Raumordnung
- Verstärkte Kostenwahrheit bei Erschließungskosten für die BauwerberInnen und die Gemeinden
- Wohnbauförderung am Kriterium der ÖV-Erreichbarkeit orientieren
- Reform der Stellplatzverpflichtung in den Bauordnungen: Orientierung an ÖV-Erreichbarkeit und Zentralität
- Förderung „autofreier“ Siedlungsformen
- Verkehrserregerabgabe für Einkaufszentren und Großparkplätze
- Informationsoffensive „Raumplanung und Klimaschutz“

- **Stopp des Ausbaus hochrangiger Straßenverkehrsinfrastruktur**

Österreich gehört in der EU zu den Ländern mit der höchsten Dichte an Autobahnkilometern. Mit 254 km pro Mio. EinwohnerInnen besitzt Österreich doppelt so viele Autobahnen wie der EU-Durchschnitt. Attraktive Autostraßen haben den Effekt, dass sie Autoverkehr erzeugen, neue entferntere Standorte werden attraktiver, es wird mehr gefahren.

Maßnahmen:

- Baustopp im hochrangigen Autostraßennetz und Umwidmung der Budgetmittel für Sanfte Mobilität: Öffentlicher Verkehr, Fußgänger und Radverkehr

- **Attraktive Bedingungen für FußgängerInnen**

Zu-Fuß-Gehen ist die grundlegende Fortbewegungsart in Stadt und Gemeinde. Die Anforderungen der Zu-Fuß-Gehenden sollen Planungsmaßstab der Straßen- und Ortsgestaltung sein.

Maßnahmen:

- Für kurze Wege zu Geschäften, Bus und Bahn, Ämtern und Arbeitsstätten sorgen
- Dichtes attraktives FußgängerInnen-Wegenetz schaffen. Dazu gehören insbesondere auch fußgängerInnenfreundliche Kreuzungen und Fahrbahnübergänge
- Gehbereiche ausreichend breit (Ziel: mindestens 2,5 m) und frei von Hindernissen halten

- **Attraktive Bedingungen für RadfahrerInnen**

Sichere und attraktive Verbindungen für Radfahrende sind vor allem für den „Alltagsverkehr“ in den Städten, im Stadt-Umland-Verkehr und zwischen größeren Gemeinden wichtig. Eine umfassende Förderung des Radverkehrs beinhaltet neben den Infrastrukturmaßnahmen aber auch organisatorische und bewusstseinsbildende Maßnahmen:

- Unterstützung der Gemeinden beim Ausbau einer benutzergerechten Radinfrastruktur durch Bund und Länder (Beispiel Radverkehrsstrategie Vorarlberg)
- Fahrradfreundliche Reform der StVO, z.B.
 - o Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
 - o Aufhebung der Nachrang-Sonderregelungen beim Befahren von Radverkehrsanlagen
 - o Einführung von Fahrradstraßen
- Sicherung finanzieller und personeller Kompetenzen zur Radverkehrsförderung in den Gemeinden
- Gesamtes Straßennetz fahrradfreundlich gestalten: Radwege, Radstreifen, Mehrzweckstreifen, Öffnen von Einbahnen, Radständer, Rad-Wegweisung
 - o Radinfrastruktur speziell im Schulumfeld verbessern
 - o Kombination bike+ride forcieren
- Marketingoffensive für den Radverkehr, z.B.
 - o Auf Gesundheits- und Spaßfaktor setzen
 - o Vorbildverhalten der GemeindevertreterInnen
 - o Diensträder für GemeindemitarbeiterInnen
 - o Anreizsysteme und Belohnungen der BürgerInnen für Fahrradnutzung
- Einbeziehung der Sanft Mobilen VerkehrsteilnehmerInnen in die Raum- und Verkehrsplanung

• **Steigerung der Attraktivität und Ausbau des Öffentlichen Verkehrs**

Handlungsbedarf besteht in mehreren Bereichen:

- Verankerung der ÖV-Grundversorgung – auch im ländlichen Raum – als soziale Aufgabe des Staates
- Für den Regionalverkehr: Umschichtung der Kompetenzen und Finanzmittel zu den regionalen Aufgabenträgern
- Abgestimmter Taktfahrpläne für Bahn und Bus
- Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau der Regionalbahnen
- Ergänzung durch flexible ÖV-Angebote für Schwachlastzeiten und Räume mit geringer Besiedlungsdichte
- Verbesserung der Angebotsqualität durch mehr Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit; Anschlusssicherung
- Verbesserung von BenutzerInnenführung und Information
- Kritische Evaluierung der Entwicklung zu schaffnerlosen Zügen, unbesetzten Bahnhöfen und immer kürzeren Schalter-Öffnungszeiten
- Tarife: Attraktive Fahrpreise – auch für „ÖV-EinsteigerInnen“, leicht verständliche Tarife
- Konsequente Bevorzugung von Bussen und Straßenbahnen an Ampelanlagen
- Kombination Rad+ÖV verbessern

- Siedlungsentwicklung entlang von ÖV-Achsen
- Marketingoffensive für den Öffentlichen Verkehr

- **Unterstützung alternativer Antriebe**

Bestimmte Formen alternative Antriebe versprechen eine große CO₂-Einsparung und sind daher stark zu forcieren. Aber auch mit alternative Antrieben können das jetzige Verkehrsaufkommen nicht beibehalten werden und sollen als Teil eines multimodalen Verkehrs eingesetzt werden.

Agrosprit

2006 lag der Pro-Kopf-Verbrauch für Treibstoff in Österreich bei rund 1.280 Liter. Das ist fast viermal soviel wie der Weltdurchschnitt von 352 Liter. Um den gesamten österreichischen Treibstoffverbrauch durch Agrotreibstoffe zu ersetzen, wäre ein Vielfaches der in Österreich verfügbaren Ackerflächen notwendig. Schon für das zehnpromzentige Beimischungsziel in Österreich müssen über 85 Prozent importiert werden. Weltweit werden dafür Flächen benötigt. Die einseitige Lieferung von Rohstoffen hat bereits in der Vergangenheit für Naturzerstörung und soziale Spannungen gesorgt. Importierte Agrotreibstoffe werden das Ungleichgewicht zwischen armen und reichen Ländern weiter verschärfen. Maßnahmen:

- Ablehnung der Nutzung und Stopp der Förderung von Agrotreibstoffen als Alternative zum konventionellen Treibstoff
- In kleinen regionalen Kreisläufen ist Pflanzenöl als Antriebsmittel für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet

Elektromobilität

Elektromobilität ist eine der vielversprechendsten neuen Technologien und daher stark zu fördern und zu unterstützen, sofern die Fahrzeuge mit Ökostrom gespeist werden. Nachhaltige Elektromobilität bedingt also auch die Forcierung von erneuerbaren Energieträgern.

Maßnahmen:

- Forcierung von Verleihsystemen
- Informationskampagnen für Privatpersonen, Betriebe, Gemeinden, Schulen
- Förderungen für Erwerb und Erhalt in Kombination mit Bezug von Ökostrom
- Errichtung eines Netzes von Ladestationen, die idealerweise von Ökostromanlagen gespeist werden

- **Flexible Autonutzung**

Förderungen und Unterstützung des Autoteilens

Zurzeit kommen auf 8,35 Mio. ÖsterreicherInnen 4,25 Mio. Autos, vielen Familien stehen zwei oder mehrere Autos zur Verfügung. Die Erfahrung zeigt, dass Autos, die gekauft werden, auch gefahren werden. Eine Alternative bietet neben Fahrgemeinschaften das Autoteilen („Carsharing“). Autoteilen kann zudem eine Unterstützung für einkommensschwächere Personen sein.

Maßnahmen:

- Carsharing-Bonus bei Führerscheinerwerb

- Carsharing-Möglichkeiten in Betrieben, auf größeren Gemeinden und in der öffentlichen Verwaltung schaffen
- Unterstützung von Fahrgemeinschaften

• **Tempolimits**

Schnellfahren erhöht die Unfallwahrscheinlichkeit, und führt in Wohngebieten zu einer durch Lärm und Luftverschmutzung niedrigeren Lebensqualität.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 110 km/h auf Autobahnen und auf 80 km/h auf Freilandstraßen wäre eine der effektivsten Klimaschutzmaßnahmen: So würden 2 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr eingespart. Zudem würden die Kosten für AutofahrerInnen sinken und die Verkehrssicherheit gesteigert werden. Auch die Verkehrsberuhigung von Innenstädten und Dorfkernen durch Tempobegrenzungen ist in den meisten Fällen sinnvoll und trägt zur Revitalisierung der Ortskerne bei.

Maßnahmen:

- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen (110 km/h) und auf Freilandstraßen (80km/h)

• **Spritsparen**

Durchschnittliche Fahrweisen benötigen in etwa 20% mehr Sprit als eigentlich notwendig. Durch Spritspartraining und Bewusstseinsbildung für eine nachhaltige Fahrweise kann dem entgegengewirkt werden.

Maßnahmen:

- Förderung von Spritspartrainings auch für Privatpersonen
- Verpflichtende Spritsparschulungen zum Führerscheinerwerb und bei Nachschulungen
- Spritspartrainings für BerufsfahrerInnen im eigenen Wirkungsbereich der öffentlichen Hand
- Informationskampagnen zu den Vorteilen spritsparenden Fahrens.

• **Barrierefreie Mobilität für alle**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Nicht für alle ist sie jedoch jederzeit zugänglich. Gerade der Autoverkehr ist sozial unausgeglichen: Erwerb und Erhalt eines Fahrzeuges sind teuer. Ältere MitbürgerInnen, Frauen, Jugendliche und Kinder sowie Menschen mit fremder Muttersprache sowie einkommensschwächere Menschen sind verstärkt auf Alternativen angewiesen.

Ein umweltfreundlicher Verkehr ist auch ein sozial verträglicher Verkehr.

Maßnahmen:

- Mobilität als soziales Grundbedürfnis soll als verpflichtende Norm in Planungsrichtlinien aufgenommen werden