

# ***Klimaschutz und Verkehrspolitik in Österreich – ein Desaster?!***

*Der Verkehrssektor kann zum Klimaschutz volkswirtschaftlich effizient beitragen – Wir müssen es nur tun!*

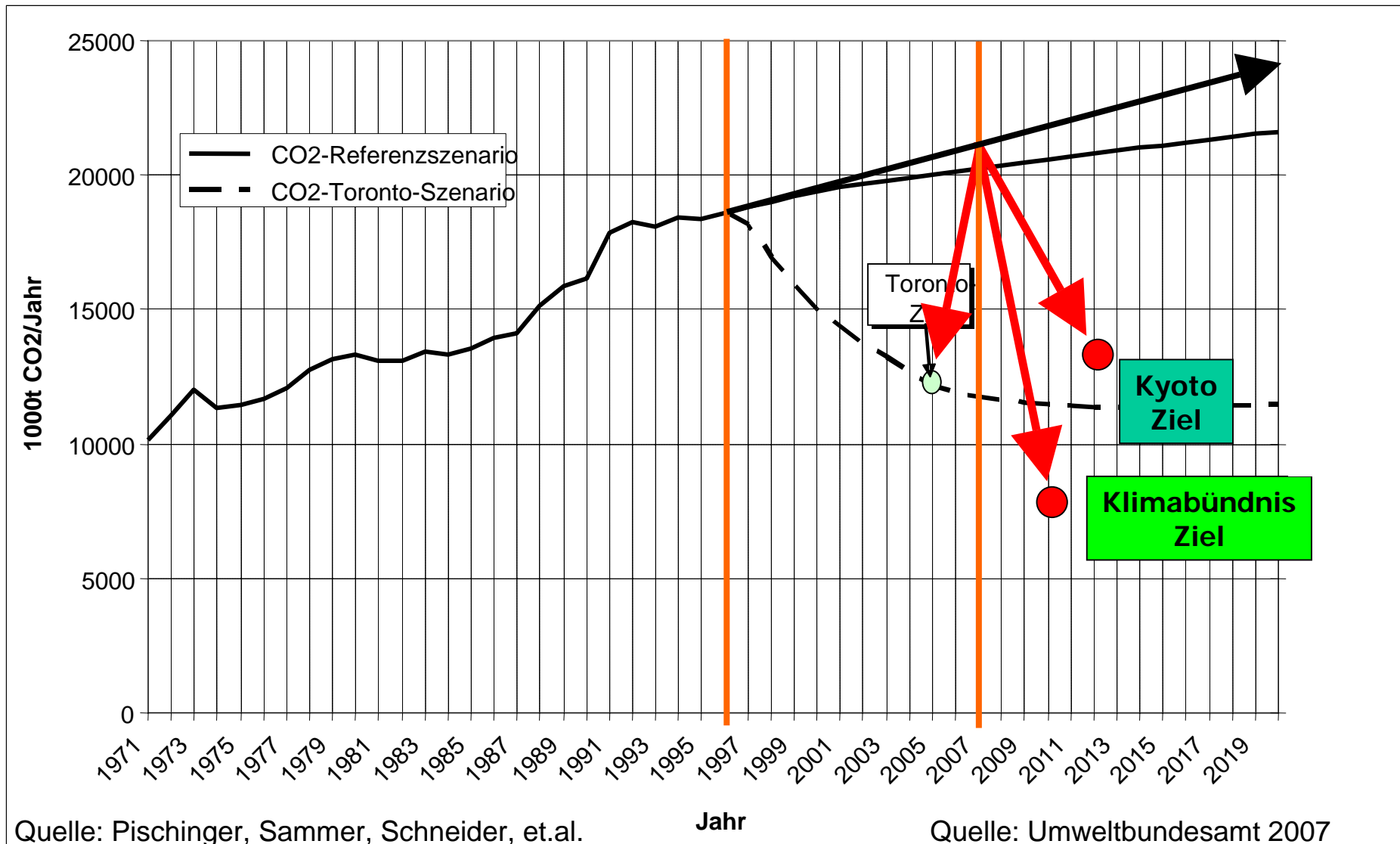
Gerd Sammer  
o. Univ. Prof. am Institut für Verkehrswesen  
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur  
Universität für Bodenkultur Wien

10. Österreichischer Klimatag  
„Klima, Klimawandel und Auswirkungen“  
13. und 14. März 2008, BOKU, Festsaal

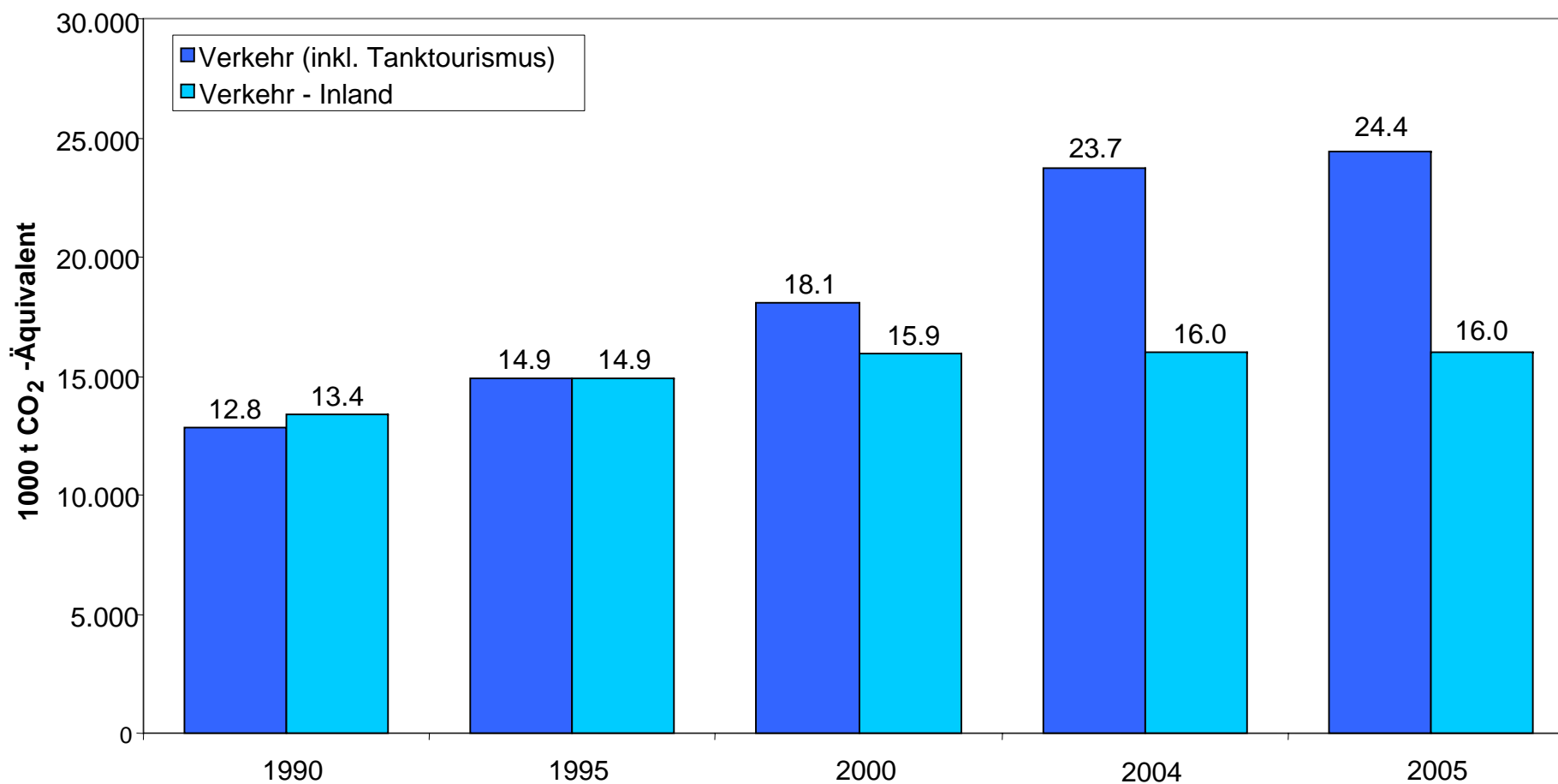


**Universität für Bodenkultur Wien**  
Department für Raum, Landschaft und  
Infrastruktur, Institut für Verkehrswesen

# Entwicklung der TGE durch Verkehr in Österreich

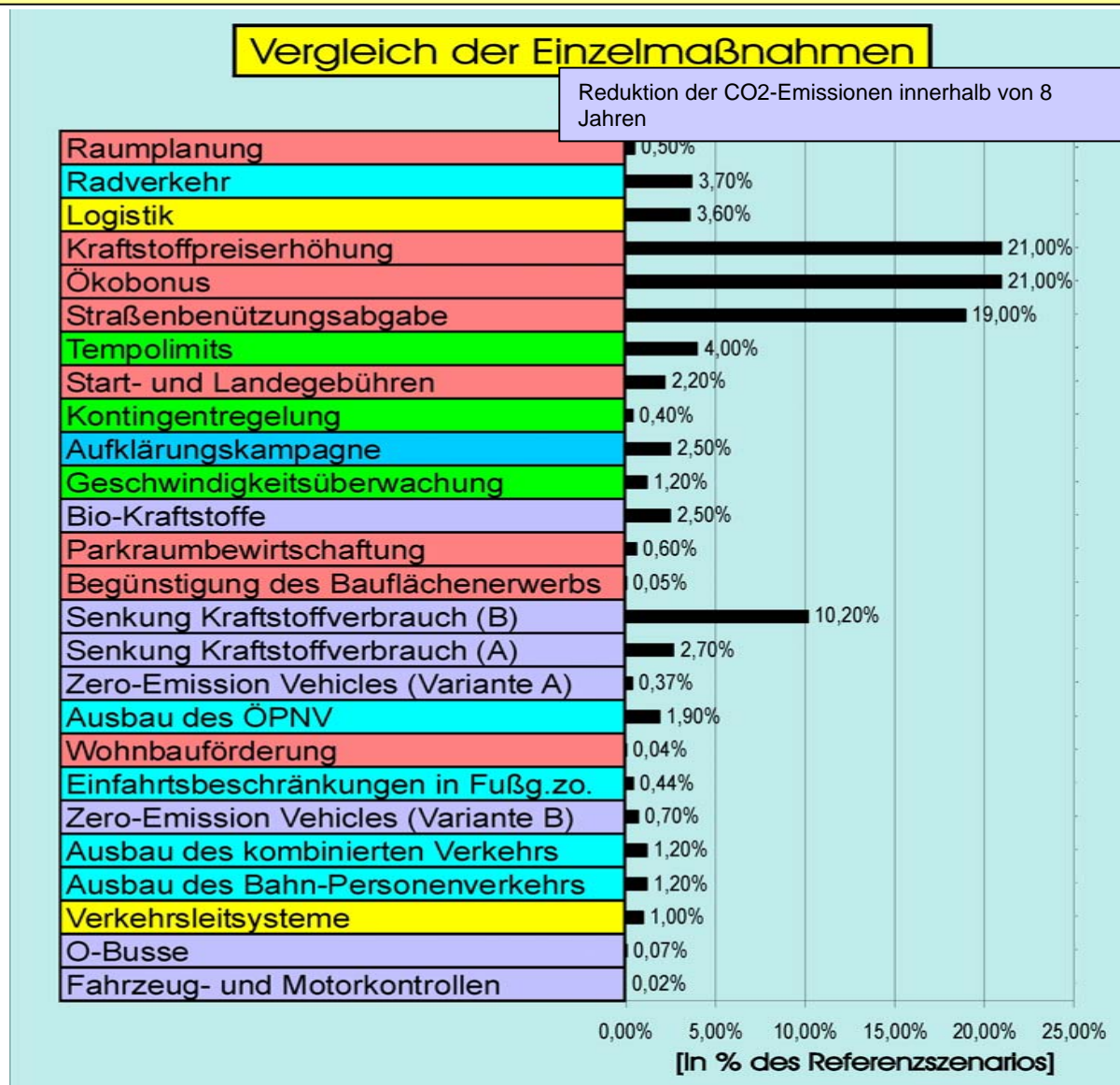


# Tanktourismus als Ursache der verkehrsbedingten TGE?

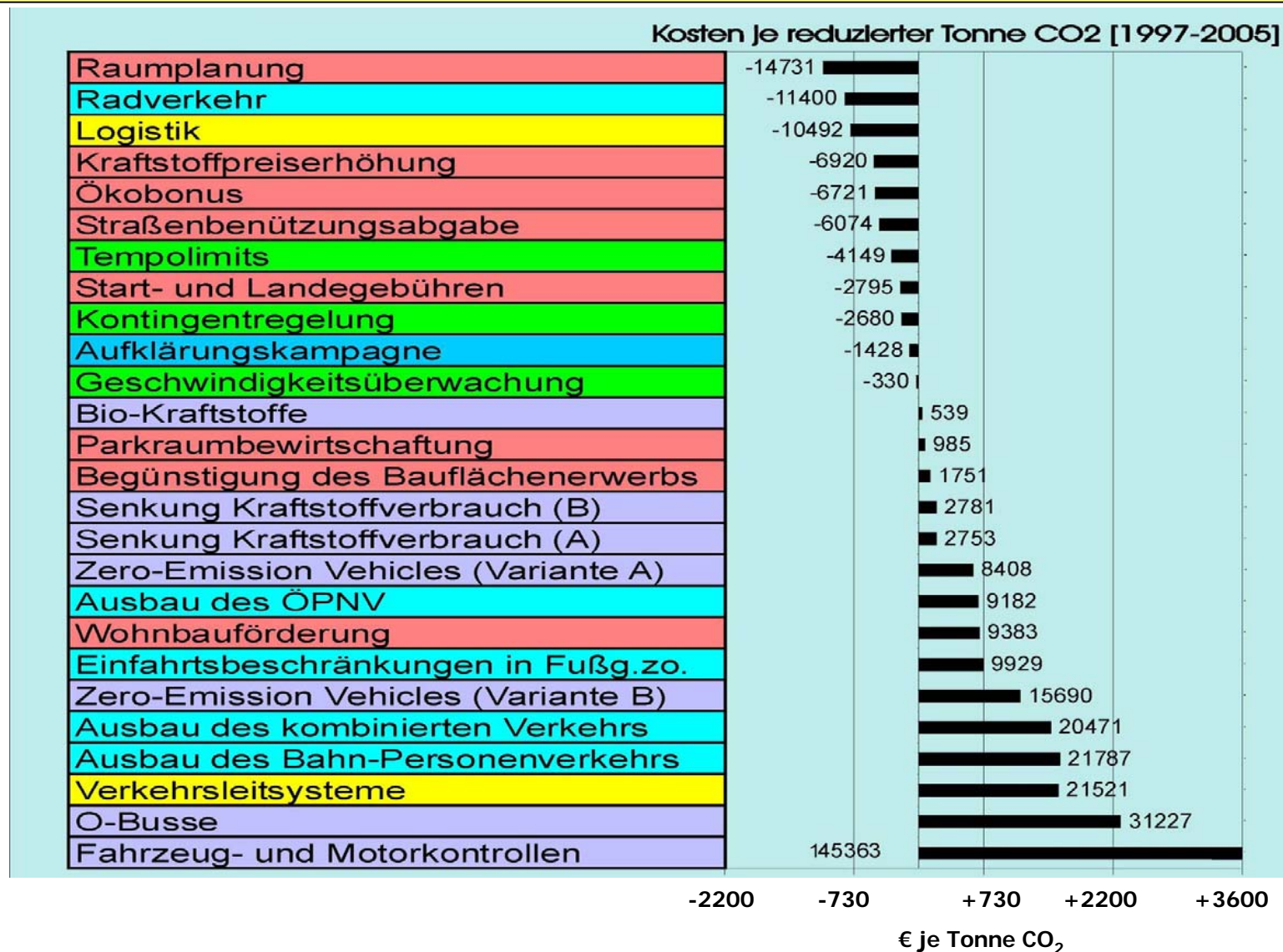


Quelle: Umweltbundesamt 2007

# TGE – Einsparung durch untersuchte Maßnahme



# TGE – Kosten – Wirksamkeit je reduzierter Tonne CO<sub>2</sub>



# Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

- **Tempolimit + Geschwindigkeitsflächenüberwachung**

Tempo 30/50/80/100 flächendeckend

- kurzfristig wirksam (bis – 4 % CO<sub>2</sub>)
- volkswirtschaftlicher Gewinn bis zu 800 €/t CO<sub>2</sub>
- geringe Akzeptanz

- **Geschwindigkeitsüberwachung**

Verdoppelung der Überwachungsintensität

Deutliche Erhöhung der Strafen

- kurzfristig wirksam (bis – 1,5 % CO<sub>2</sub>)
- volkswirtschaftlicher Gewinn bis zu 500 €/t CO<sub>2</sub>
- geringe Akzeptanz

# Finanzpolitische Maßnahmen

- **Erschließungsabgabe und restriktive Raumplanung**  
Stellplatzabgabe (max. 200 €/Stellplatz und Lkw-t Güteraufkommen)  
in Relation zur Entfernung von Bahn
  - langfristig wirksam (bis  $-1\%$  CO<sub>2</sub>)
  - volkswirtschaftlicher Gewinn bis zu 1.500 €/t CO<sub>2</sub>
  - geringe Akzeptanz
- **Treibstoffpreiserhöhung**  
Straßenbenützungsg Gebühr PKW: 5 Cent/km, LKW: 5 bis 20 Cent/km
  - rasch wirksam (bis  $-20\%$  CO<sub>2</sub>)
  - volkswirtschaftlicher Gewinn bis zu 1000 €/t CO<sub>2</sub>
  - geringe Akzeptanz

# Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

- **Ausbau des ÖPNV in Ballungsräumen**

Verdichtung des Angebots, Beschleunigung

- mittel- bis langfristig wirksam (bis -3 % CO<sub>2</sub>)
- volkswirtschaftliche Kosten von ca. 180 €/t CO<sub>2</sub>
- hohe Akzeptanz

- **Ausbau des Bahn-Personenverkehrs**

Ausbauvolumen 8 Mrd. €

- langfristig wirksam (bis -2 % CO<sub>2</sub>)
- volkswirtschaftliche Kosten von ca. 1.100 €/t CO<sub>2</sub>
- hohe Akzeptanz

- **Radverkehr**

integrierte Konzepte

- mittelfristig wirksam (bis – 4 % CO<sub>2</sub>)
- volkswirtschaftlicher Gewinn ca. 800 €/t CO<sub>2</sub>
- mittlere Akzeptanz

# Fahrzeug- und treibstofftechnologische Maßnahmen

- **Verpflichtende Senkung des Kraftstoffverbrauchs**  
laut EU-Ziel: max. 120 g CO<sub>2</sub>/PKW-km (5-Literauto)
  - mittel- bis langfristig wirksam (bis –13 % CO<sub>2</sub>)
  - volkswirtschaftlicher Gewinn 270 €/t CO<sub>2</sub>
  - geringe Akzeptanz
- **Bio-(Agrar-)Kraftstoffeinsatz**  
max. 210.000 t/Jahr, 14 % der Agrarfläche
  - kurzfristig (bis –2,5 %)
  - volkswirtschaftlicher Gewinn 450 €/t CO<sub>2</sub>
  - hohe Akzeptanz

# Bewusstseinsbildende Maßnahmen

- **Aufklärungskampagne**

4 x pro Jahr alle Haushalte, Schulung aller Berufskraftfahrer

- kurzfristig wirksam (bis  $-4\%$  CO<sub>2</sub>)
- volkswirtschaftlicher Gewinn ca. 580 €/t CO<sub>2</sub>
- hohe Akzeptanz

# Auswirkungen des Straßenausbaus

- **Beispiel Ausbau der S1 und A5 in Ost-Region**

- mittel- bis langfristig wirksam (bis +11 % CO<sub>2</sub>)  
ca. 0,05 % der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Straßenausbau notwendig wegen Sicherstellung der Erreichbarkeit als Folge der:
  - praktizierten Verkehrspolitik
  - praktizierten Raumordnungspolitik
  - fehlenden Kostenwahrheit
  - etc.

# Schlussfolgerungen

- **Klima-effiziente Maßnahmen**
  - finanzpolitische Maßnahmen
  - fahrzeugtechnologische Maßnahmen
  - Aufklärung durch individuelles Marketing
- **volkswirtschaftlich effiziente Maßnahmen**
  - finanzpolitische Maßnahmen
  - Tempolimit , Raumplanung, Logistik, Aufklärung, etc.
  - Aufklärung durch individuelles Marketing
- **gut akzeptierte Maßnahmen**
  - geringe volkswirtschaftliche Effizienz  
(Ausnahme Aufklärung und Radförderung)
  - beschränktes Reduktionspotential
- **Empfehlung:**  
*umfassendes Maßnahmenkonzept mit preispolitischen Instrumenten*

# ***Klimaschutz und Verkehrspolitik in Österreich – ein Desaster?!***

*Der Verkehrssektor kann zum Klimaschutz volkswirtschaftlich effizient beitragen – Wir müssen es nur tun!*

Gerd Sammer

o. Univ. Prof. am Institut für Verkehrswesen  
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur  
Universität für Bodenkultur Wien

10. Österreichischer Klimatag  
„Klima, Klimawandel und Auswirkungen“  
13. und 14. März 2008, BOKU, Festsaal



**Universität für Bodenkultur Wien**  
Department für Raum, Landschaft und  
Infrastruktur, Institut für Verkehrswesen