

Track 8 - Mobilitätswende: Eine Win-Win-Situation, die konsequent verhindert wird

von Heinz Högelsberger (AK Wien & Universität Wien)

Der Verkehrssektor ist der größte Problemfall in unserer Klimabilanz: Seit 1990 sind dessen CO₂-Emissionen nicht gesunken, sondern um gut 72 % gestiegen. Der Verkehr ist mit 23,7 Millionen Tonnen Treibhausgasen für 27 % aller österreichischen Emissionen verantwortlich; Tendenz steigend. Dabei sind die 2,3 Millionen Tonnen des heimischen Flugverkehrs noch gar nicht enthalten. Ein radikales Umsteuern hin zu sauberer Mobilität ist also höchst dringlich und wäre gar prinzipiell nicht so schwierig.

Der Status quo:

Bei 70 Prozent aller Personen-Kilometer verwenden die Menschen in Österreich das Auto. In nur 42 % der Haushalte wird Geld für Öffentliche Verkehrsmittel ausgegeben; die Mehrheit sieht in Öffis keine taugliche Option. Die Menschen sind hierzulande EU-Meister im Bahnfahren, trotzdem ist die Eisenbahn mit 9 % Marktanteil ein Nischenprodukt. Der PKW-Verkehr läuft sehr ineffizient ab: Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei 1,2 Personen; Tendenz sinkend. Jeder dritte Neuwagen ist ein SUV. Autos fungieren 23 Stunden pro Tag als Stehzeuge usw.

Autofahren ist kostspielig und eine soziale Frage. Schon im Jahr 2000 gaben in Menschen in Österreich mehr Geld für ihre Autos, als für ihre Kinder aus. Das reichste Viertel Österreichs (= 4. Quartil) verwendet dreimal so viel Geld für das Autofahren, als das Ärmste. 40 % der ärmsten Haushalte (= 1. Quartil) verfügen über gar keinen PKW. Andererseits liegen die Top-8-Bezirke mit dem höchsten Motorisierungsgrad in ärmeren Regionen mit schlechter Öffi-Abbindung (Waldviertel, Oststeiermark, Südburgenland). Die Ausgaben für öffentlichen Verkehr sind hingegen über alle Einkommensgruppen hinweg relativ konstant und niedrig. Ein gutes Öffi-Angebot, das es ausschließlich in den Ballungsräumen gibt, vergrößert die soziale Kluft zur „abgehängten“ Peripherie.

Elemente einer Mobilitätswende:

Die Emissionswerte der einzelnen Verkehrsträger zeigen die Richtung der Wende an: Gehen und Radfahren ist fast klimaneutral, elektrische Öffis haben ebenfalls eine gute Ökobilanz. Im Vergleich zu fossil betriebenen Bussen sind PKWs und Flugzeuge die wahren CO₂-Schleudern. Im Güterverkehr bläst ein LKW pro Tonnen-Kilometer 21-mal mehr CO₂ in die Luft als ein ÖBB-Zug.

- Jede zweite Autofahrt ist kürzer als 5 Kilometer. In der Ostregion wohnen 90 % der PendlerInnen im Einzugsbereich (= näher als 9 km) einer Bahnstation. Das sind Entfernungen, die zu Fuß, mit dem Rad oder E-Bike zurückgelegt werden können. Aktive Mobilität hat drei große Vorteile: Sie ist weitgehend klimaneutral, gesund und unschlagbar billig. In Kopenhagen, Amsterdam und Vorarlberg wird viel mit dem Rad gefahren, in Athen und Burgenland dagegen kaum. Es hängt also weder vom Klima, noch von der Topografie abhängt, ob geradelt wird. Entscheidend ist, dass es gute Wege und Abstellmöglichkeiten gibt und dass Radfahren zum Lebensstil gehört. Auch Fußgänger sind lieber auf attraktiven, sicheren und abwechslungsreichen Wegen unterwegs. Verglichen mit den Milliardenbeträgen, die für Auto- und Hochgeschwindigkeitsbahnen ausgegeben werden, sind die Budgets für Ras- und Gehwege geradezu lächerlich.
- Notwendig ist ein weiterer Ausbau des schienengebundenen Verkehrs; sowohl was Infrastruktur, als auch Frequenz und Taktung betrifft. Das ist besonders in den wachsenden Ballungsräumen dringlich und in den Verbindungen Kernstadt - Umland.

Am Land müsste die weitere Siedlungs- und Betriebsentwicklung primär entlang von Regionalbahnen erfolgen. Mit Bussen und Micro-ÖV sollten auch kleinere Gemeinden erschlossen werden (auch außerhalb der Schul- und Arbeitszeiten), sodass eine tatsächliche „Mobilitätsgarantie“ gegeben werden kann. Um die Öffis zu stärken, bedarf es Multi-Modalität: Der größte Teil der Reise wird mit Bahn oder Bus zurückgelegt, während man für die berühmte „erste oder letzte Meile“ auf Minibus, E-Auto oder Fahrrad umsteigt.

- Als Ersatz für innereuropäische Flüge würden sich wiederum Nachtzüge anbieten. Drei der fünf passagierstärksten Destinationen des Flughafen Wiens sind jetzt schon mit mehreren direkten Zugverbindungen täglich zu erreichen.
- Damit E-Autos also ihre optimale Klimaverträglichkeit ausspielen können, bedarf es zweier Voraussetzungen: (1) Saubere Stromversorgung, (2) möglichst kleine Akkus. So könnte der gesamte städtische Gewerbeverkehr (Post- und Zustelldienste, Taxis, Supermarktbelieferung, Handwerkerfahrzeuge, Müllabfuhr, Funkstreifen usw.) schon längst elektrisch erfolgen. Einzig die europäische Fahrzeugindustrie ist nicht bereit, E-Auto in ausreichender Stückzahl und zu leistbaren Preisen zu liefern. Das bisherige Geschäftsmodell ist offenbar profitabler. Ähnlich die Situation im Zweiradsektor. Wo sind die Elektro-Vespas?

Zusammenfassend lässt sich sagen: Die Mobilitätswende ist möglich und würde dem Einzelnen viel Geld ersparen und die Gesundheit fördern; allerdings auf Kosten von Bequemlichkeit und „Convenience“. Öffentliches Geld müsste in eine andere Art der Infrastruktur fließen, das Steuersystem müsste ökologisiert werden, klimaschädlicher Verkehr ordnungspolitisch zurückgedrängt werden. Woran liegt es also, dass all das nicht passiert und wir im Klimaschutz drei wertvolle Jahrzehnte verloren haben?

Hindernisse für eine Mobilitätswende: Über diese wird detailliert berichtet

- Hinter unserer „Liebe zum Auto“ steht die Tatsache, dass von den weltweit zehn größten Konzernen acht der Öl-, Energie- und Autobranche zuzurechnen sind. Diese Multis regieren die Welt und haben u.a. auch dafür gesorgt, dass echter Klimaschutz kein Thema ist.
- Daher hat sich auch das Geschäftsmodell „Auto verwenden = Auto besitzen“ durchgesetzt. Dies und die Kostenstruktur (je mehr man fährt, desto billiger wird es) verleitet dazu, dass für faktisch jeden Weg der PKW verwendet wird.
- Unser Verkehrssystem ist eines für Eliten, die möglichst oft und billig fliegen wollen, ihr Auto zur Selbstdarstellung nützen und nur in Hochgeschwindigkeitsbahnen einsteigen.
- Daher werden die klimaschädlichsten Verkehrsformen nicht bzw. wenig besteuert (z.B. Flugverkehr, Dieselprivileg) und somit mit rund 2 Mrd. €. Jährlich subventioniert. Auch die Verkehrsinfrastruktur wird dementsprechend gebaut (Dritte Piste, Autobahnen).
- Permanente Mythenbildung und Versprechen von Freiheit.
- Von Verbänden damit wird populistischer Verkehrspolitik (Tempo 140, „Melkkühe der Nation usw.) Vorschub geleistet
- Hermann Knoflacher stammt der Ausspruch: „*Verkehr ist Ausdruck des Mangels*“. Wenn man also vor Ort nicht das vorfindet, was man benötigt (Arbeit, Schule, Geschäfte, Postamt, saubere Luft usw.), muss man sich dorthin bewegen und erzeugt damit Verkehr. Österreichs (nicht vorhandene) Raumplanung führt zu „Mobilitätswängen“.

- Der globalisierte Kapitalismus beruht darauf, Dinge dort zu erzeugen, wo es am billigsten ist und dann die Produkte oder deren Bestandteile quer um den Erdball zu schicken. Damit dieses Modell funktioniert, muss (Güter)-Verkehr möglichst billig sein. Das funktioniert nur auf Kosten der Beschäftigten und der Umwelt und induziert zusätzlichen Verkehr.
- Die KFZ-Industrie erfindet immer neue Argumente bzw. Hypes, um den Status quo beizubehalten; derzeit: Angst um Arbeitsplätze, E-Mobilität, Automatisiertes Fahren.