

kurz & bündig

Klimastrategie



Klimaschutz und Autofahren – geht das?

Bis 2030 muss Österreich seinen Treibhausgas-Ausstoß um 36 Prozent senken. Dazu soll vor allem der Pkw-Verkehr eingeschränkt und verteuert werden. Experten zeigen nun auf, wie sowohl das Klimaziel erreicht, als auch unsere Mobilität erhalten werden könnte.

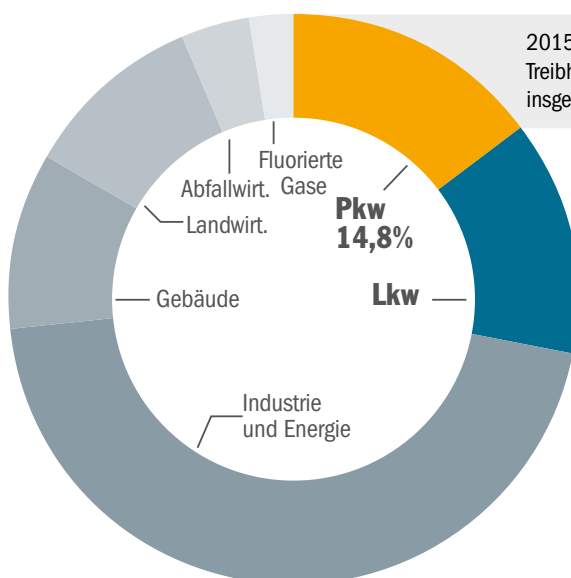
Der Verkehr spielt in der Debatte zur Erreichung der Pariser Klimaziele eine große Rolle. Dabei liegt der Anteil des Pkw-Verkehrs an den Treibhausgas-Emissionen 2015 in Österreich nur bei rund 15 Prozent. Global betrachtet ist der europäische Autoverkehr für etwa 1 Prozent der vom Menschen verursachten Treibhausgase verantwortlich. Österreichs Pkw tragen nicht einmal 0,3 Promille bei.

ENTSCHEIDUNG ENDE 2018

Die aktuelle politische Debatte zur Erreichung der Klimaziele fokussiert dennoch sehr stark auf eine „Mobilitätswende“. Manche wollen den Verbrennungsmotor verbieten. Viele wollen Autofahren deutlich verteuern, damit es für weite Teile der Bevölkerung unattraktiv wird, selbständig motorisiert unterwegs zu sein.

Bis Ende September 2018 lässt die Regierung durch Umweltbundesamt und das Beratungsunternehmen BAUM den „Sachstandsbericht Mobilität“ ausarbeiten. Dort werden einzelne Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele analysiert und bewertet. Dann will die Politik entscheiden.

Treibhausgas-Emissionen Österreichs 2015



2015 stammten 14,8 Prozent der österreichischen Treibhausgase vom Pkw. Bis 2030 muss Österreich insgesamt 36 Prozent dieser Emissionen einsparen.

Quelle: Umweltbundesamt

Im **Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030** haben führende Fachleute auf Anregung des ÖAMTC und des ARBÖ analysiert, was unterschiedliche Wege zum Klimaziel für Menschen, Umwelt und Wirtschaft bedeuten würden.



Wer ist betroffen?

Die Statistik zeigt: Pendler, Familien und Landbevölkerung können am wenigsten aufs Auto verzichten. Neue Belastungen und hohe Umstiegskosten würden sozial Schwächere am härtesten treffen. Die „Mobilitätswende“ ist ein soziales Thema.

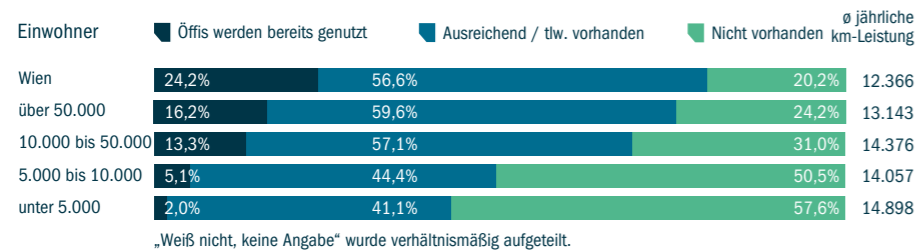
Die österreichischen Haushalte geben derzeit laut Statistik Austria rund 425 Euro pro Monat für Mobilität aus. Das entspricht 14,2 Prozent des Haushaltseinkommens und ist nach dem Wohnen der größte Ausgabenblock. Durchschnittlich verfügen 84 Prozent der österreichischen Haushalte über einen Pkw. Familien, Erwerbstätige und

Landbevölkerung liegen mit über 90 Prozent Pkw-Besitz deutlich über dem Schnitt; Alleinlebende, Arbeitslose und Wiener mit 55 bis 62 Prozent Pkw-Besitz deutlich darunter.

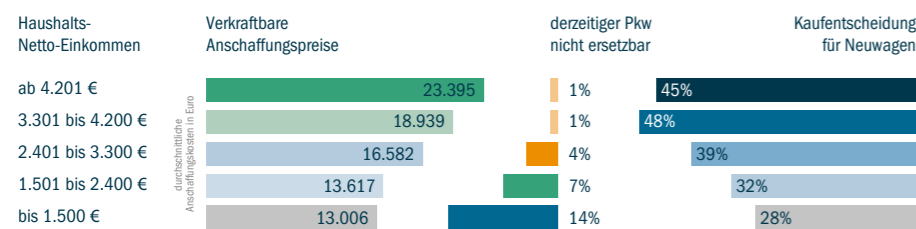
Ein ähnliches Bild zeichnet eine Studie des Market-Institutes aus dem Jahr 2016 (siehe Grafiken): In Orten unter 5.000 Einwohnern ist für fast

60 Prozent ein Leben ohne Pkw nicht möglich. Je kleiner der Wohnort, desto seltener stehen öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung. Für die Neu-Anschaffung eines Pkw geben Personen mit niedrigem Einkommen wiederum etwa nur halb soviel aus, wie Personen mit höherem Einkommen (13.000 Euro versus 23.400 Euro). Für 14 Prozent der Niedrigverdiener wäre ihr Auto derzeit gar nicht ersetzbar. All diese Fakten zeigen: Die viel zitierte „Mobilitätswende“ ist vor allem ein soziales Thema.

Existieren öffentliche Verkehrsmittel als zumutbare Alternative?



Welchen Anschaffungspreis (für ein neues Auto) könnten Sie finanziell verkraften?



Quelle: Market-Institut (2016), Autofahrer ab 18 Jahren, n=1000

AUS FÜR VERBRENNER KOSTET 16 MRD. EURO

Wenn nun – ohne direkte Verbote – ab 2030 keine Verbrennungsmotoren mehr neu zugelassen werden sollen, kann das nur mit Belastungen erreicht werden. Daher wird derzeit über Maßnahmen wie generelles Road-Pricing, Erhöhung der Mineralöl-Steuer, City-Mauten oder Senkung der Pendlerpauschale diskutiert (siehe unten). Auch ohne diese Mehrbelastungen würden die Konsumenten bei einer politisch erzwungenen „Mobilitätswende“ die Zeche zahlen: Von gesamtwirtschaftlichen Mehrkosten in der Höhe von 16 Mrd. Euro würden alleine 13 Mrd. beim Konsumenten hängenbleiben. Größter Brocken mit fast zwei Drittel der Kosten: Die Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (Diesel, Benzin) auf andere Antriebe.

Technologische Entwicklung senkt CO₂

Österreichs Top-Experten für Antriebstechnologien zeigen im **Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030**, dass allein die technologische Entwicklung eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 28 Prozent bringt.

Weniger Treibhausgas-Emissionen lassen sich nicht nur durch Verbote und neue Steuern erreichen, sondern durch das Nutzen der technologischen Entwicklung. Denn die Zusammensetzung der Erstzulassungs-Flotte wird nach Meinung der Experten von TU Wien und Graz 2030 gänzlich anders aussehen als heute.

MIX UNTERSCHIEDLICHER ANTRIEBE

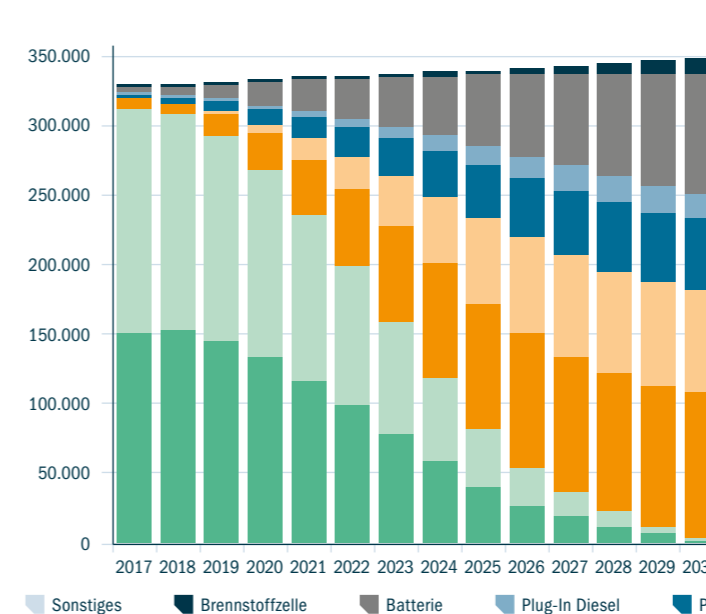
Neben rein batterie-elektrisch betriebenen Autos mit einem prognostizierten Anteil von rund einem

Viertel an den Neuzulassungen 2030, werden vor allem Hybrid-Lösungen boomen und über die Hälfte der Neuzulassungen ausmachen. Der Grund dafür: die „Mild-Hybrid-Technologie“. Weitere 20 Prozent werden Plug-In Hybride ausmachen. Dennoch gilt: Der Verbrennungsmotor wird auch 2030 der zentrale Antrieb sein, der bei 84 Prozent aller Neu-Pkw (mit)verbaut ist. Daher ist Technologieneutralität beim Thema Klimaschutz und Auto so wichtig. Verbote würden viele klimaschonende Entwicklungen abrupt stoppen.

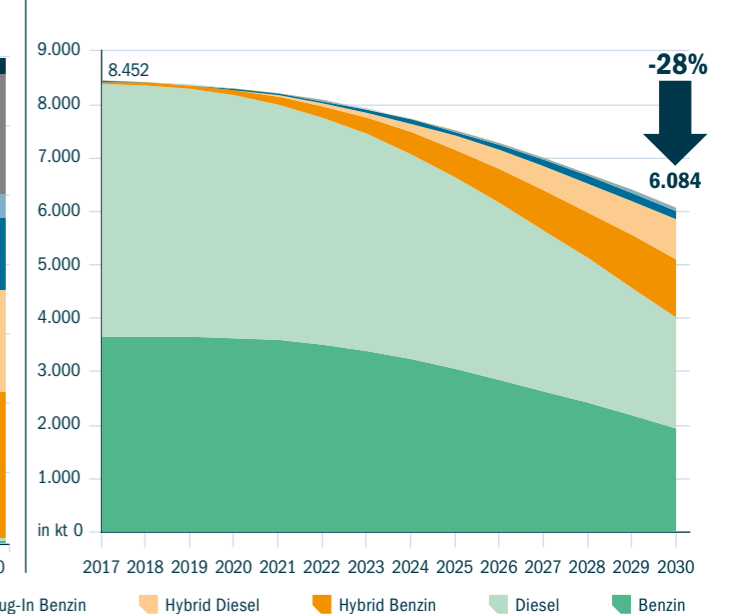
28 PROZENT WENIGER TREIBHAUSGASE

Für das Klima bringen der technologische Wandel und die geänderte Zusammensetzung der Auto-Flotte des Jahres 2030 gute Nachrichten: Die CO₂-Emissionen sinken um beachtliche 28 Prozent. Das CO₂-Einsparungsziel beim Pkw rückt damit in greifbare Nähe. Nutzt Österreich das Potenzial der alternativen Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren (siehe Seite 4), können wir das 36-Prozent-Einsparungsziel schaffen.

Entwicklung der Pkw-Neuanmeldungen nach Antriebsart bis 2030



Entwicklung der CO₂-Emissionen von Pkw bis 2030



Wie geht's weiter? Im „Sachstandsbericht Mobilität“ werden von Umweltbundesamt und den Beratern von BAUM u.a. folgende Maßnahmen bewertet. Die Regierung entscheidet bis Ende 2018.

Harte (Push) Maßnahmen

Road Pricing überall & MÖSt-Erhöhung

Bis 2028 will die EU ein Ende der Vignette. Befürworter einer Strecken-Maut in Österreich fordern Road Pricing in der Höhe von 5 bis 30 Cent/km gleich im gesamten Straßennetz. Parallel werden Erhöhungen von MÖSt und NoVA diskutiert.

City-Mauten & Fahrverbote in Hauptstädten

Einfahr-Gebühren sollten ursprünglich den Verkehr in historischen Stadtkernen reduzieren. Jetzt werden City-Mauten, so wie Fahrverbote für Diesel und Benzin für alle Landeshauptstädte als Klimaschutz-Maßnahme diskutiert.

Tempolimits & Aus für große Pendlerpauschale

Die Tempolimits sollen auf 100/80/30 km/h gesenkt werden. Trotz Zumutbarkeits-Prüfung der Nutzung von Öffis soll auch die große Pendlerpauschale fallen, weil sie angeblich einen Anreiz zu Pkw-Nutzung und Zersiedelung darstellt.

Anreiz- (Pull) Maßnahmen

Pkw Besetzungsgrad erhöhen

Ein Durchschnitt von 1,5 statt wie derzeit 1,2 Insassen pro Pkw würde viel bewirken. Die Nutzung von eigenen oder Bus-Spuren für mehrfach besetzte Autos und die Anhebung der „Gewerblichkeits-Schwelle“ (derzeit 5 Cent/km) würde helfen.

MaaS Angebote zulassen

Mobility-as-a-Service Angebote erlauben die Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel (Öffis, Taxis, CarSharing, Leihräder etc.) mit einer Handy-App. Das kann nur mit dem Zulassen privater MaaS-Anbieter (neben Öffi-Betreibern) gelingen.

Mikro-ÖV im Wettbewerb vergeben

Ziel muss es sein, das Öffi-Angebot – insbesondere am Land – zu flexibilisieren (z.B.: Bus am Morgen & zu Mittag, sonst Sammeltaxis). Private Transportunternehmen müssen an Wettbewerbsvergaben teilnehmen können.



Potenziale alternativer Kraftstoffe nutzen

Unter „Alternative Kraftstoffe“ fallen sowohl biogene Kraftstoffe der ersten (Ethanol), zweiten und dritten Generation (z.B. aus Holz- und Pflanzenabfällen) als auch sogenannte e-Fuels, bei denen mittels Elektrolyse zunächst Wasserstoff und durch Synthese mit CO₂ „Grünes Gas“ hergestellt wird. Der Vorteil: Biogene und e-Kraftstoffe, sind – bei Erzeugung durch nachhaltige Energie – klimaneutral. Durch die Beimengung zu herkömmlichen Kraftstoffen lässt sich der Ausstoß von klimaschädlichem CO₂ auch bei Bestandsfahrzeugen unmittelbar reduzieren. Gleichzeitig können die Konsumenten ihre Fahrzeuge – ohne teuren Umstieg auf neue Antriebe – weiternutzen.

Eine Potenzialabschätzung von Univ.-Prof. Hermann Hofbauer von der TU Wien im **Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030** zeigt: Inklusive der CO₂-Einsparungen durch die technologische Entwicklung lassen sich mit dem Einsatz alternativer Kraftstoffe die CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs bis 2030 um 34 Prozent (konservatives Szenario) bis 89 Prozent (visionäres Szenario) reduzieren.



Die Produktionskosten von alternativen Kraftstoffen liegen über jenen von herkömmlichen. Dafür lässt sich durch Beimengung alternativer Kraftstoffe CO₂ einsparen, ohne ein neues Auto kaufen zu müssen.

Autos verbessern statt verbieten

28 Prozent weniger Treibhausgas beim Pkw – alleine durch Weiterentwicklung der Antriebe!

Was unabhängige Experten, gestützt auf Prognosen der Technischen Universitäten Wien und Graz, berechnet haben, ist ein wesentlicher Meilenstein beim Thema Klimaschutz und Auto. Denn bisher wurde allzu oft nur über Einschränkungen und Verbote diskutiert. Klar ist: Schon mit der natürlichen technologischen Evolution ist das Treibhausgas-Einsparungsziel von 36 Prozent beim Pkw bis 2030 in greifbarer Nähe. Natürlich brauchen wir weitere Begleitmaßnahmen: Etwa Ausbau und dichtere Takte bei öffentlichen Verkehrsmitteln. Etwa die Förderung von E-Mobilität und Radfahren. Oder Anreize zur Hebung des Pkw-Besetzungsgrades, zur Schaffung eines Marktes für MaaS-Angebote und zur Entwicklung von Mikro-ÖV-Lösungen. Und wenn wir endlich die vollen Potenziale von Bio- und E-Kraftstoffen nutzen, können wir die Klimaziele beim Pkw sogar übertreffen!

Was wir jedoch nicht brauchen, sind flächendeckendes Road Pricing, Steuererhöhungen und City-Mauten. Ebenso wenig Fahrverbote, strengere Tempolimits oder die Abschaffung der großen Pendlerpauschale.

Wer weiterhin diese Forderungen erhebt, dem geht es nicht um den Schutz unseres Klimas. Der will bloß Verkehrspolitik gegen das Auto machen.



BERNHARD WIESINGER
ÖAMTC Konsumentenschutz
und Mitgliederinteressen

AUF EINEN BLICK



- Anteil des Pkw-Verkehrs an den österreichischen Treibhausgas-Emissionen: rund 15 Prozent
- Verpflichtendes Treibhausgas-Einsparungsziel für Österreich bis 2030: 36 Prozent
- Reduktion des CO₂-Ausstoßes von Autos allein durch die technologischen Entwicklung bis 2030: minus 28 Prozent
- Potenzial zur Einsparung von CO₂-Emissionen beim Auto durch die Nutzung von alternativen Kraftstoffen (Bio- und e-Fuels): minus 34 bis minus 89 Prozent
- Mehr zum **Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030** auf www.oeamtc.at/mobilitaet2030

IMPRESSUM:

Medieninhaber/Verleger:
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), 1030 Wien, Baumgasse 129, ZVR 730335108.

Für den Inhalt verantwortlich:
MMag. Bernhard Wiesinger, Konsumentenschutz und Mitgliederinteressen.

Offenlegung:
www.oeamtc.at/impressum

Druck:
Gröbner Druckgesellschaft m.B.H., 7400 Oberwart

Gestaltung: ÖAMTC Grafik, Vorbehaltlich Satz- und Druckfehler.
Stand: Juli 2018.