

2.3.5. Verkehr/Energie

2.3.5.1. Verkehr

- In der Verkehrspolitik ist dem umweltschonenden Verkehr eine Vorrangstellung einzuräumen. Dabei stehen folgende Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Umweltqualität im Vordergrund:
 - Verbesserungen der Transportmittel und ihrer Antriebsaggregate zum Beispiel Motoren- oder Triebwerkskonstruktionen mit höherer Nutzung der eingesetzten Energie, mit vermindertem Schadstoffausstoß, mit Lärmdämmungseinrichtungen usw.
 - Verbesserungen im Hinblick auf die Treibstoffe, z. B. weitestmögliche Nutzung elektrischer Energie für Schienentransportmittel, Dieselmotoren mit zunehmend reduziertem Schwefelgehalt, Verringerung der Schadstoffe im Benzin usw.
 - Stärkere Berücksichtigung der umweltpolitischen Erfordernisse im Verkehrswegebau; z. B. bei Neutrassierung stark frequentierter Straßen- und Eisenbahnverbindungen Trassierung möglichst abseits von Siedlungsgebieten, Schallschutzbauten usw. Ferner wären die vermehrte Einführung verkehrsarmer Zonen und verstärkte Lärmschutzmaßnahmen bei stark frequentierten Durchzugsstraßen zu überlegen. Lärmexponierte Räume, die dem Straßenverkehr dienen, sind von Nutzungen freizuhalten, bei denen Lärm eine unzumutbare Belästigung darstellen würde. Straßen, die durch neue Verkehrswege entbehrlich geworden sind, sind rückzuwidmen bzw. zu redimensionieren oder gar aufzulassen.
- Durch die Gestaltung attraktiver Alternativangebote auf dem Personen- und Güterverkehrssektor sollte ein erweiterter Anreiz zu Inanspruchnahme der Verkehrsleistungen der verschiedenen Gruppen von Verkehrsunternehmen angeboten werden, die sich dann dadurch umweltschonend auswirken, daß durch deren Inanspruchnahme beispielsweise weniger Individualverkehr erfolgt.
 - Die Effizienz der öffentlichen Verkehrssysteme soll durch Schaffung von Verkehrsverbänden in den großen Zentralräumen Österreichs unter Einbeziehung der Autobuslinien gesteigert werden.
 - Leistungsfähige Massenbeförderungsmittel sind in Ballungs-

zentren bereitzustellen. Die Errichtung von Parkgelegenheiten in unmittelbarer Nähe dieser Massenverkehrsmittel ist Voraussetzung.

- Um eine Verlagerung des Individualverkehrs von meist schlecht ausgenützten PKW zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, ist eine weitere Verbesserung der Qualität der letzteren anzustreben. Hiefür sind ausreichende finanzielle Mittel erforderlich. Die Beseitigung bestehender Unterschiede in der steuerlichen Berücksichtigung bei der Benützung dieser Verkehrsmittel ist wünschenswert.
- Durch attraktive und bedarfsgerechte Angebote auf der Schiene ist eine Entlastung der Straße vor allem hinsichtlich des Schwerverkehrs anzustreben. Hiezu kann der kombinierte Verkehr einen sinnvollen Beitrag leisten, insbesondere auch im Hinblick auf den Straßengütertransit.

Anregung

- Es ist zu überlegen, inwieweit versicherungs- und haftungsrechtliche Schranken gegen die bessere Ausnutzung des Individualverkehrsmittel abgebaut werden können.

2.3.5.2. *Energie*

- Im Sinne einer Luftreinhaltepolitik, die auch auf die Struktur der Emittenten Einfluß nimmt (siehe 2.2.), sollte die Energiegewinnung aus fossilen Energieträgern auf das notwendige Mindestmaß beschränkt bleiben.
- Primäres Ziel ist der weitere Ausbau der Wasserkraft im Einklang mit Natur- und Landschaftsschutz.
- Aus der Sicht der Umweltschonung ist die Nutzung der Kernenergie zu empfehlen. Bezüglich ihrer energiepolitischen und sicherheitsmäßigen Aspekte sowie der rechtlichen Probleme der Kernenergie verweist der Beirat auf seine diesbezüglichen Ausführungen im Gutachten „Längerfristige Aspekte der Energieversorgung“, Wien 1982, S. 20 ff.
- Modernisierung beziehungsweise Revitalisierung von Kleinwasserkraftwerken.
- Verbesserung der Einspeisungsmöglichkeiten aus Eigenanlagen ins öffentliche Netz.
- Zur möglichst rationellen Nutzung und damit umweltschonenden Nutzung der fossilen Energieträger ist in erster Linie die Fernwär-

meerversorgung aus Kraft-Wärme-Kupplung, aus betrieblicher Abwärme sowie Abfallverwertung weiter auszubauen. Für betrieblichen Energiebedarf höherer Qualität ist dem Erdgaseinsatz aus Umweltgründen Priorität zu geben, Kohle und Heizöle sind nur dort einzusetzen, wo wirksame Rauchgasreinigungsanlagen möglich sind. Für alle fossilen Energieträger sind entsprechend der jeweiligen Möglichkeiten stickoxidmindernde Maßnahmen vorzusehen. Dem Erdgas ist im Raumwärmesektor dort grundsätzlich der Vorrang vor Heizöl und Kohle zu geben, wo kein Fernwärmeanschluß möglich erscheint.

- Absatzfördernde Billigtarife zur Forcierung von Strom im Raumwärmesektor sind zumindest dort zu vermeiden, wo der Strom in der Heizperiode vornehmlich kalorisch erzeugt wird.

3. Prioritäten

Da die finanziellen und organisatorischen Mittel zur Sanierung und Verbesserung der Umwelt begrenzt sind, hat sich Umweltpolitik Prioritäten zu setzen. Maßnahmen sind vor allem dort zu setzen, wo eine weitere Belastung zu irreversiblen Schäden führen würden. Darüber hinaus soll der Schwerpunkt umweltpolitischer Aktivitäten dort liegen, wo gesetzte Ziele möglichst rasch und effektiv erreicht werden können.

Die umweltpolitischen Prioritäten der nächsten Zukunft sind:

- Besonders dringlich ist die umfassende und umweltgerechte Behandlung und Entsorgung von gefährlichen Sonderabfällen.
- Die Belastung des Bodens und der Grund- und Oberflächengewässer durch Schadstoffe, die nicht oder nur sehr langsam abgebaut werden, ist radikal zu reduzieren.
- Bei allen Erfolgen der Luftreinhaltepolitik der letzten Jahre bleibt die Verbesserung der Luftqualität mit dem Ziel der Erhaltung der menschlichen Lebensgrundlagen vorrangig. Dazu sind primär jene Energieerzeugungsmöglichkeiten auszubauen und zu nutzen, welche mit keiner Luftbelastung verbunden sind.
- Die Qualität der österreichischen Fließgewässer ist zu verbessern und wenigstens auf Güteklasse II zu bringen.
- Die sich abzeichnenden Grenzen der Entsorgung von Abfällen machen neue Ansätze mit dem Hauptziel der Abfallvermeidung notwendig.