

UMWELTLASTER VERKEHR

➔ Seit 1980 hat die Verkehrsleistung im Personenverkehr um rund 80 Prozent zugenommen, im Güterverkehr hat sich die Transportleistung nahezu verdoppelt. Ursachen: geändertes Freizeit- und Konsumverhalten, zunehmende internationale Arbeitsteilung, wachsende Zersiedelung, geänderte Marktbedingungen ohne Einbeziehung externer Kosten und eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur vor allem für den Straßenverkehr. Mehr Mobilität ist gleichzeitig Wunsch und Fluch, denn der Verkehr zählt zu den Hauptverursachern der Schadstoff- und Lärmbelastung, eines steigenden Energiebedarfs sowie der Treibhausgasemissionen.

VON SYLVIA LEODOLTER*

Feinstaub, ein Dieselproblem, stellt eine beträchtliche Gefahr für Menschen dar. Zahlreiche Studien belegen den Zusammenhang mit Krankheiten, verkürzter Lebenserwartung und Todesfällen in Österreich. Besonders gefährlich ist die ultrakleine Feinstaubfraktion aus Dieselverbrennungsmotoren (Dieselruß und Nanopartikel). Der Schutz vor erhöhter Feinstaubimmission setzt in Österreich durch das Immissionschutzgesetz-Luft (IG-L) bei den Ländern an, während relevante Emissions- und Steuerbestimmungen auf EU- und Bundes-Ebene beschlossen werden. Das wiederholte Überschreiten von Grenzwerten in vielen Gebieten in Österreich und die grenzüberschreitende Feinstaub-Verfrachtung zwingen zu einem verstärkten koordinierten Vorgehen. Während der geringere Verbrauch dem Diesel Vorteile bei den Treibhausgasemissionen bringt, gelten Dieselmotoren bei Feinstaub und Stickoxiden als Hauptbelastungs-

quelle. Etwa die Hälfte aller Feinstaubemissionen des Verkehrs stammen aus dem Off-Road-Verkehr, je ein weiteres Viertel von Lkw und Pkw. Hier besteht akuter politischer Handlungsbedarf: Fahrverbote stellen derzeit de facto nur auf Pkw ab, da der Lkw aufgrund vieler Ausnahmen fast völlig ausgenommen wird. Maßnahmen sollen vorzugsweise dort getroffen werden, wo Synergien zwischen Arbeitnehmer- und Umweltschutz erzielt werden können, da ArbeitnehmerInnen oft besonders hohen Belastungen durch Feinstaub ausgesetzt sind.

Zur wirksamen Verringerung der Feinstaubbelastung ist eine

koordinierte Strategie zwischen EU, Bund, Ländern und Kommunen notwendig, in der jeder seinen Beitrag zur Feinstaubreduktion aufgrund von Kosten-Nutzen-Kriterien leistet. Derzeit fehlt diese Koordination ganz besonders zwischen Bund und Ländern.

FEINSTAUB-PICKERL

Wichtiger Bestandteil dieser Strategie ist es, Kontrollen und Fahrverbote überhaupt vollziehbar zu machen. Ein Ansatz kann die Kennzeichnung von Pkw und Lkw auf Basis der geltenden EURO-Schadstoffnormen sein – so wären Fahrverbote verursachergerechter und

eine bessere Bewusstseinsbildung leichter zu realisieren. Damit hätten schadstoffärmere Pkw auch einen Vorteil. Das Anbringen einer farblich unterscheidbaren Prüfplakette könnte bei der periodisch stattfindenden Kfz-Überprüfung ohne großen bürokratischen Aufwand erfolgen. Aber auch bei sogenannten Off-Road-Fahrzeugen, die in der Industrie, der Bau-, bzw. in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden, muss angesetzt werden. Derzeit gibt es bei den meisten Off-Road-Fahrzeugen keinerlei wiederkehrende Überprüfung und keinerlei Verpflichtung zur Nachrüstung.

Die Feinstaubbelastung ist aber nicht nur ein Problem von Anrainern vielbefahrener Straßen, sondern – noch verschärft – eine Gesundheitsbelastung für jene ArbeitnehmerInnen, die als Lkw- oder BuslenkerInnen bzw. im Umfeld von Baumaschinen ständig hohen Schadstoffemissionen von Dieselfahrzeugen ausgesetzt sind. Dass ein konsequenter

ZUSAMMENFASSUNG:

Die Umweltlast Verkehr wird immer schwerer. Aktuell stehen vor allem die Feinstaubbelastung, die offensichtliche Zielverfehlung in Sachen Klimaschutz, der lästige Verkehrslärm und die Frage der Einbeziehung externer Kosten und somit fairer Wettbewerbschancen zwischen den Verkehrsträgern auf der Tagesordnung, mit der sich in Österreich die künftige Regierung auseinandersetzen muss.

* Mag^a. Sylvia Leodolter ist Volkswirtin und Leiterin der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.

Verkehrslärm I

Der Straßenverkehr ist die wichtigste Lärmquelle. Rund ein Drittel der österreichischen Bevölkerung lebt in Zonen mit einer Straßenverkehrslärmbelastung über dem geltenden Grenzwert für Lärmschutz an Bundesstraßen.



Verkehrslärm II

Eineinhalb Millionen ÖsterreicherInnen fühlen sich durch Verkehrslärm belästigt, mehr als eine Million davon sind „stark“ bzw. „sehr stark“ betroffen. Es besteht daher dringender Handlungsbedarf.



**Wechselwirkung:
Wer heute nicht
handelt, hat mor-
gen die doppelten
Probleme.**

Ausbau des öffentlichen Verkehrs und steuerliche Maßnahmen, die sich an Feinstaub- und Schadstoffemissionen orientieren, ebenfalls in die Überlegungen einzubeziehen sind, versteht sich von selbst.

VERKEHRLÄRM

Verkehr ist der Hauptverursacher von Lärmstörungen. Ein Drittel der Österreicher lebt im Verkehrslärm. Umgebungslärm, vor allem Verkehrslärm, ist ein gravierendes Problem unserer Gesellschaft und beeinflusst nicht nur die Lebensqualität, sondern auch die Gesund-

heit der BürgerInnen. Lärm ist auch ein soziales Problem, zumal einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen tendenziell stärker davon betroffen sind. Eine Wohnumgebung, die auch Ruhe und Erholung ermöglicht, ist nicht für jeden leistbar.

Der Straßenverkehr ist dabei die wichtigste Lärmquelle. Rund ein Drittel der österreichischen Bevölkerung lebt in Zonen mit einer Straßenverkehrslärmbelastung über dem geltenden Grenzwert für Lärmschutz an Bundesstraßen. Obwohl sich das Ausmaß der subjektiv emp-

fundenen Lärmbelastung seit 1970 reduziert hat, ist die Einhaltung der von der WHO empfohlenen Richtwerte für vorbeugenden Gesundheitsschutz wie der Planungsrichtwert für Wohngebiete nach den verschiedenen Landes-Raumordnungsgesetzen für große Teile der österreichischen Bevölkerung nicht gewährleistet. Es besteht daher unverändert dringender Handlungsbedarf.

Freilich sind die faktischen Zuständigkeiten für emissionsseitige Maßnahmen an den Fahrzeugen (Schiene, Straße, Flugzeug) weitgehend auf die

europäische Ebene übergegangen. Dort braucht es weiterhin Initiativen aus den Mitgliedstaaten – auch ein wichtiges Betätigungsfeld für die neue Regierung. Immer wichtiger werden aber immissionsseitige Maßnahmen, weil die Verkehrszunahmen die technischen Verbesserungen am Fahrzeug „aufessen“. Diese sind weiterhin eine nationale Aufgabe. Die nationalen Spielräume für emissionsseitige (z. B. lärmabhängige Infrastrukturbenutzungsgebühren) wie immissionsseitige Maßnahmen werden aber nur unzureichend genutzt. Haupthindernis ist die zersplitterte Kompetenzlage in Österreich.

FEHLENDE KOORDINATION

Die bisherige Lärmschutzpolitik leidet an fehlender Koordination und Verbindlichkeit und muss dringend modernisiert werden. Die Chance, mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Trendwende einzuleiten wurde nicht genutzt. Österreich braucht ein umfassendes Bundes-Verkehrslärmschutzgesetz, das auch den Fluglärm einschließt. Nötig sind bundeseinheitliche Grundlagen für den Verkehrslärmschutz, die neben

[weiter auf Seite 12](#) ➔



Kostenwahrheit I

Laut deutschem Umweltministerium werden die Straßen durch einen schweren 40-Tonner-Lkw etwa 60.000-mal so stark belastet wie durch einen Pkw. Eine flächendeckende Lkw-Maut wäre das richtige Signal in Richtung Kostenwahrheit und würde auch zusätzliche Mittel für den öffentlichen Verkehr und die Schieneninfrastruktur bringen.

Kostenwahrheit II

Der Lkw bezahlt derzeit auf ehemaligen Bundesstraßen nur zu 42 Prozent und auf Landes- und Gemeindestraßen gar nur zu 12 Prozent die Kosten für die Straßenbenutzung.

Kostenwahrheit III

Österreich zählt zu jenen Ländern, in denen Missachtung von Sozial- und Sicherheitsstandards noch immer als Kavaliersdelikt gesehen oder einfach auf die Lenker überwälzt wird.

verbindlichen Grenzwerten, verpflichtenden Bestandssanierungen und Kostentragungsregeln nach dem Verursacherprinzip auch entsprechende Rechte der Lärmbetroffenen einschließen, angemessene Lärmschutzmaßnahmen auch erzwingen zu können. Die Zuständigkeit hierfür ist im Umweltministerium zu bündeln.

Rasch sollte jedenfalls das bestehende Bundes-Umgebungslärmgesetz „nachgebessert“ werden. Weitere Maßnahmen sind aber erforderlich, damit das Vorsorgeprinzip stärker zum Tragen kommt und die Planungsrichtwerte in allen Landesraumordnungsgesetzen verbindlich verankert werden.

Mittelfristig ist das Projekt eines Bundesraumordnungsgesetzes in Angriff zu nehmen, um eine effektive Koordination zwischen der Raumordnungspolitik der Länder mit der Verkehrsplanung des Bundes zu gewährleisten.

MEHR KOSTENWAHRHEIT

Laut deutschem Umweltministerium werden die Straßen durch einen schweren 40-Tonner-Lkw etwa 60.000-mal so stark belastet wie durch einen Pkw. Kein Wunder, dass der Lkw derzeit auf ehemaligen Bundesstraßen nur zu 42 Prozent und auf Landes- und Gemeindestraßen gar nur zu 12 Prozent die Kosten für die Straßenbenützung bezahlt.

Ganz abgesehen von den Gesundheits-, Umwelt- und Unfallfolgekosten, die der Schwerverkehr entlang des Weges anrichtet und die die Allgemeinheit bezahlt. Systematisch werden Sozial- und Sicherheitsbestimmungen übertreten, der Transport auf der Straße ist dadurch eindeutig zu billig. Wirksame Kontrollen und strenge Strafen bei Missachtung von Sozial- und Sicherheitsstandards sind längst überfällig. Österreich zählt zu jenen Ländern, wo derartige Vergehen noch immer als Kavaliersdelikt gesehen werden oder einfach auf die Lenker überwälzt werden. Eine flächendeckende Lkw-Maut wäre das richtige Signal in Richtung Kostenwahrheit und würde auch zusätzliche Mittel für den öffentlichen Verkehr und die Schieneninfra-

struktur bringen. Die neue Wegkosten-Richtlinie der EU, die seit Mitte 2006 in Kraft ist, macht den Weg für verursachergerechte Lösungen abseits der Autobahnen frei: Die Richtlinie erlaubt das Ausdehnen der Lkw-Maut auf das gesamte Straßennetz, also auf Länder- und Gemeindestraßen, genauso wie in der Schweiz. Technisch und rechtlich ist eine flächendeckende Bemautung des Schwerverkehrs jedenfalls machbar, wie auch die großen österreichischen Mautsystemanbieter bestätigen. Derzeit erhalten die Bundesländer aus den Bundesmitteln 540 Millionen Euro allein für die ehemaligen Bundesstraßen. Diese seit der Verländerung der Bundesstraßen geschaffene Regelung läuft aus und muss beim Finanzausgleich bis 2008 neu verhan-

delt werden. Eine Neuausrichtung der Finanzierung der Infrastruktur und des öffentlichen Verkehrs bietet sich daher im Rahmen des Finanzausgleichs mit einer flächendeckenden Lkw-Maut an. Die zusätzlichen Mittel werden dringend für den öffentlichen Nahverkehr und den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur benötigt. Dadurch können Arbeitsplätze geschaffen, das Verkehrsangebot verbessert und die Umwelt entlastet werden.

GESCHWINDIGKEIT

Wieviel Luftschadstoffe und Treibhausgase der Straßenverkehr verursacht, hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss hat vor allem die Geschwindigkeit und die Fahrdynamik. Geringere Geschwindigkeiten führen grundsätzlich zu einer Reduktion der Abgasemissionen und des Staubs aus Abrieb und Aufwirbelung. Temporeduktionen wirken sich besonders positiv aus, wenn der Verkehr dadurch fließender verläuft. Durch weniger Beschleunigungs- und Bremsmanöver werden sowohl Verbrauch und Emissionen als auch Abrieb und Aufwirbelung vermindert. Eine höhere Fahrgeschwindigkeit z.B. 160 km/h statt 130 km/h führt bei einem Pkw zu einer Erhöhung des Verbrauchs und der Treibhausgasemissionen um 20 bis 25 Prozent. Die Zunahme bei den Schadstoffemissionen speziell bei Dieselfahrzeugen in diesem Geschwindigkeitsbereich fällt weitaus stärker aus, Partikel und Stickoxidemissionen können um mehr als 50 Prozent zunehmen. Aber auch der Lärm nimmt überproportional zu. Eine Tempoerhöhung von 130 auf 160 km/h führt zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens gleichzusetzen ist. ■

TREIBHAUSGASE

VERKEHR UND KLIMASTRATEGIE

Nirgends zeigt sich das Fehlen einer umweltorientierten Verkehrspolitik bzw. einer konsequenten Umweltpolitik deutlicher als in der Klimapolitik. Die österreichische Klimastrategie hat versagt, das Kyotoziel ist auf dem derzeitigen Weg nicht zu erreichen. Daher muss die künftige Regierung Maßnahmen zur Emissionsreduktion von Treibhausgasen rasch und fokussiert in Angriff nehmen, wobei ihre volkswirtschaftliche Optimierung im Vordergrund zu stehen hat. Österreich hat sich verpflichtet, im Schnitt der Jahre 2008 bis 2012 um 13 Prozent weniger Treibhausgase zu emittieren als im Jahr 1990. Im Jahr 2004 lag der Ausstoß an Treibhausgasen jedoch um 15,7 Prozent über den Emissionen von 1990. Um das Kyoto-Ziel zu erreichen, muss also ein Viertel der derzeitigen Emissionen eingespart werden. Die Zuwächse an Emissionen sind nicht in allen Bereichen gleich. Im Verkehr lagen sie 2004 um 87,1 Prozent über dem Wert von 1990.



Umweltauswirkungen

Eine höhere Fahrgeschwindigkeit von z. B. 160 km/h statt 130 km/h führt bei einem Pkw zu einer Erhöhung des Verbrauchs und der Treibhausgasemissionen um 20 bis 25 Prozent und zu einer Lärmzunahme, die in etwa einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens gleichzusetzen ist.