



Foto: Getty Images

STANDORTPOLITIK

Ein Forderungskatalog formuliert Maßnahmen, um Österreich für Start-ups attraktiver zu machen.

Seite 13

Mit dem Suchagenten
schneller zu
Ihrem Wohnraum.

Jetzt anlegen auf immobilien.derStandard.at

Das E-Auto allein reicht nicht

Die Klimabilanz hat sich im Bereich Verkehr gebessert, aber der Erfolg trägt. Für echte Änderungen haben Verkehrsforscher eine Erfolgsformel: Rad plus Sohle minus Autos.

Benedikt Narodoslawsky

Wir müssen die Abhängigkeit vom Auto reduzieren“, sagt Günter Emberger. Dass sich der Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaften an der TU Wien ausgerechnet jetzt zu Wort meldet, ist kein Zufall. Die Initiative „Diskurs. Das Wissenschaftsnetz“ hat sich zum Ziel gesetzt, wissenschaftliche Erkenntnisse in die Öffentlichkeit und in die Politik zu bringen. Gerade laufen die Regierungsverhandlungen an, und beim Auto geht es für Emberger weit mehr als um den Verkehr. Es gehe um Gesundheit, soziale Ungleichheit und natürlich auch ums Klima.

In der heimischen Klimapolitik gilt der Verkehr als größtes Problem. Während nahezu alle anderen Sektoren heute weniger klimaschädliche Gase verursachen als im Jahr 1990, sind die Emissionen im Verkehrssektor seither um 44 Prozent gestiegen. Die Erfolgsmeldungen aus den vergangenen beiden Jahren, die diesen langfristigen Trend zu stoppen schienen, sind trügerisch.

Weniger Emissionen

Im August veröffentlichte das Umweltbundesamt etwa den sogenannten Nowcast – eine Erstabschätzung, wie sich die Treibhausgase im Vorjahr entwickelt haben. Laut dieser Berechnung sank die Menge der klimaschädlichen Gase im vergangenen Jahr nun auch im Verkehrssektor gegenüber dem Jahr zuvor um 3,8 Prozent. Schon im Jahr 2022 war es Österreich gelungen, die Emissionen um 4,6 Prozent zu drosseln.

Ein nachhaltiger Erfolg war das allerdings nicht. „Es sind noch viel zu wenige strukturelle Änderungen passiert, dass man sagen kann: Wir sind auf dem richtigen Weg“, sagt Verkehrsexperte Emberger. Den Rückgang im Jahr 2022 begründet das Umweltbundesamt mit den stark gestiegenen Treibstoffpreisen im Sommer 2022. Aber schon im Winter darauf tankten die Menschen fast wieder so viel wie vor der Corona-Pandemie. Und im Vorjahr sanken die Emissionen bloß deshalb, weil der Tanktourismus eingebrochen war.



Foto: Imago / Martin Müller

Das Verkehrssystem ist in Österreich aufs Auto ausgelegt. Um auf Klimakurs zu kommen, sollte die Politik Radfahrern und Fußgängerinnen mehr Platz geben.

Lösungen, wie die Politik den Verkehr sozialer und umweltfreundlicher gestalten kann, liegen längst auf dem Tisch. Einfach Verbrennerautos durch E-Autos zu ersetzen ist zu wenig. „Wir wissen aus Studien, dass eine reine Elektrifizierung von Fahrzeugen nicht ausreicht wird, um die Klimaziele zu erreichen“, sagt Barbara Laa, die mit

Emberger am Institut für Verkehrswissenschaften forscht. Zugleich sinken durch die Elektrifizierung die Steuereinnahmen, weil schrittweise die Mineralölsteuer wegfällt.

Damit trotzdem weiter Geld in die Staatskassa fließt, schlägt Emberger eine flächendeckende Maut vor. Was die Politik deutlich schneller umsetzen könnte und umge-

hend wirken würde: einerseits niedrigere Tempolimits, also 30 km/h im Ortsgebiet, 80 auf der Freilandstraße und 100 auf Autobahnen. Bei den derzeitigen Tempolimits handle es sich um „willkürliche Zahlen. Woher kommt eigentlich 130 km/h? Es gibt überhaupt keine wissenschaftliche Grundlage dafür“, sagt Emberger. Was Studien

aber sehr wohl zeigen: Man könnte durch ein Tempolimit jährlich 120 Menschenleben retten. „Wir würden der Bevölkerung sehr viel Leid abnehmen“, sagt Emberger. Dazu gebe es weniger Feinstaub, weniger klimaschädliche Gase, weniger Lärm, weniger Reifenabrieb.

Ein anderer Hebel, den die Politik schnell drücken könnte: die klimaschädlichen Förderungen wie die günstigere Dienstwagenbesteuerung oder die Pendlerpauschale umweltfreundlich umgestalten oder zu streichen, was das Budget entlasten würde. „Derzeit machen diese klimaschädlichen Subventionen das Autofahren attraktiver“, kritisiert Emberger. Selbst für Wege, die man gehen oder radeln könnte, steigen die Österreicher heute in den Wagen. Jede fünfte Autofahrt ist kürzer als 2,5 Kilometer.

Die Politik müsste an mehreren Schrauben drehen, damit Menschen sich von der Autoabhängigkeit lösen können. Sie müsste die Geh- und Radwege ausbauen und attraktiv gestalten, die Öffis weiter ausbauen, Car-Sharing-Modelle ausweiten, könnte auch Rufbusse anbieten. Vor allem aber müsste sich auch die Raumplanung ändern, um das Aussterben der Ortskerne aufzuhalten. Kehren Geschäfte und Dienstleister wieder in die Ortsmitte zurück, werden die Wege für die Menschen wieder kurz.

Kürzer als 2,5 Kilometer

Aber auch in Städten, wo das schon der Fall ist, gibt es Potenzial zu heben. „Wir brauchen dazu eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen“, sagt Verkehrsplanerin Laa. Citymaut und Parkraumbewirtschaftung einführen, durch die sich Parken verteuert, wären Push-Maßnahmen. Radwege und Öffis ausbauen Pull-Maßnahmen. Die Politik könne auch beides zugleich machen. „Ein Beispiel ist, den Raum in der Stadt umzuwidmen und aus Parkplatzflächen einen Radweg oder größere Warteflächen für Bushaltestellen zu machen“, sagt Laa. Gerade bei solchen Maßnahmen sei die Akzeptanz in der Bevölkerung besonders hoch.

Edtstadler bringt doch keine Nichtigkeitsklage gegen Renaturierung ein

Umweltministerin Gewessler hatte der EU-Verordnung im Juni zugestimmt, die ÖVP wollte den Europäischen Gerichtshof anrufen

Jakob Pflügl

Als Umweltministerin Leonore Gewessler (Grüne) vergangenen Juni im EU-Rat für die Renaturierungsverordnung stimmte, schäumte die ÖVP. Kanzler Karl Nehammer sprach von Verfassungsbruch, veranlasste eine Anzeige wegen Amtsmissbrauchs gegen seine Ministerkollegin und kündigte gemeinsam mit Verfassungsministerin Karoline Edtstadler eine Nichtigkeitsklage gegen die Verordnung beim Europäischen Gerichtshof an.

Rund vier Monate später ist davon wenig übrig: Die Anzeige wegen Amtsmissbrauchs ging ins Leere, weil die Staatsanwaltschaft kein Delikt sah und das Verfahren zurücklegte. Und auch aus der Nichtigkeitsklage, die die EU-Verordnung zu Fall bringen sollte, wird nichts. Am Dienstag läuft die Frist für die Einbringung der Klage ab, das Kanzleramt hat bislang aber keine Klage eingebracht und wird das auch nicht mehr tun, wie Verfassungsministerin Edtstadler auf Anfrage des STANDARD bestätigt.

„Österreich wird keine Nichtigkeitsklage gegen das EU-Renaturierungsgesetz einbringen, da das dafür notwendige Einvernehmen mit den betroffenen Ministerien nicht hergestellt werden konnte“, heißt es in einer Stellungnahme. „Die Antwort auf den Gesetzesbruch der Klimaschutzministerin Gewessler darf kein weiterer Gesetzesbruch sein. Als Verfassungsministerin ist es für mich keine Option, mich über die Vorgaben des Bundesministeriengesetzes und die Staatspraxis hinwegzusetzen.“

Zur Erinnerung: Ob Gewessler der Verordnung im Alleingang zustimmen durfte oder gegen Gesetze verstoßen hat, war im Juni aus zwei Gründen umstritten: Zum einen gab es ursprünglich ein einheitliches Veto der Bundesländer gegen die Verordnung, an das Gewessler im Frühjahr gebunden war. Wien änderte später allerdings seine Meinung und wollte eine Zustimmung zur EU-Verordnung. Fraglich war im Juni, ob die ursprüngliche „einheitliche Stellungnahme“ der Bundesländer zum Zeitpunkt der Abstimmung im EU-Rat

noch gültig war. Der zweite Streitpunkt betraf die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der österreichischen Bundesregierung. Das ÖVP-geführte Kanzleramt und das Landwirtschaftsministerium argumentierten, dass Gewessler nicht ohne den Sanctus weiterer zuständiger Minister handeln dürfe. Dazu wurden unterschiedliche Rechtsgutachten mit unterschiedlichen Rechtsmeinungen eingeholt. Europarechtsexperten hatten eine Nichtigkeitsklage Österreichs im Sommer als wenig aussichtsreich beurteilt.