



Es gilt das gesprochene Wort

Alpbacher Technologiegespräche 2007

Arbeitskreis VI

Teil 3:

Verkehrspolitik und Verkehrsmanagement: Welche Verantwortung hat die Politik zu übernehmen; welche Maßnahmen müssen eingeleitet werden und welche Anforderungen als Folge der Klimaveränderung werden an das Verkehrsmanagement gestellt?

Keynotes GSV-Präsident Dr. Richard Schenz

Gliederung:

- Kurze Vorstellung der Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- Allgemeine Überlegungen zur Diskussion über den Einfluss des Menschen auf den Klimawandel
- Stellenwert des Verkehrs in der Klimadiskussion und die bisherigen Leistungen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes
- Aus Sicht der GSV erforderliche politische Rahmenbedingungen zur weiteren Senkung der CO₂-Emissionen

Zur GSV:

Die GSV ist eine Public-Private-Partnership- Gesellschaft mit Mitgliedern

- aus administrativen und operativen Bereichen des Bundes und der Länder (Gesellschaften des Bundes, Ämter der Landesregierungen)
- von Interessenvertretungen (Wirtschaftskammer, Industriellenvereinigung, ÖAMTC) und
- aus der Privatwirtschaft sowie aus bestimmten Disziplinen der angewandten Verkehrswissenschaft (u.a. Baufirmen, Mineralölfirmen, Banken, Speditionen, Zivilingenieure)

(Folie 1)

Diese Mitgliederstruktur ermöglicht es der GSV, in definierten Segmenten des Verkehrs- und Transportwesens eine Plattformfunktion zu übernehmen.

So versteht sich die GSV

- als Plattform für intermodalen Verkehr und
- als Verkehrstelematik-Plattform.
- Darüber hinaus will die Gesellschaft die Aufgabe einer Verkehrsinformationsagentur nach dem Vorbild von Bayerninfo –ebenfalls eine PPP-Konstruktion – übernehmen.

Die Grafik zeigt am Beispiel der Verkehrstelematik die Plattform-Funktion der GSV.

(Folie 2)

Zur Diskussion über den Einfluss des Menschen auf den Klimawandel:

Die nächste Grafik zeigt die Zusammensetzung der Treibhaus-relevanten Gase sowie den vom Menschen verursachten – und somit auch vom Menschen beeinflussbaren - Anteil an den globalen Treibhausgas-Emissionen.

(Folie 3)

Von diesem – auf den ersten Blick marginalen – Anteil entfällt im Durchschnitt ein Fünftel bis ein Viertel auf den Verkehr.

Wissenschaftler beurteilen die Auswirkungen dieses anthropogenen Anteils auf das Klima unterschiedlich:

- Eine Gruppe erklärt, die vom Menschen verursachten Emissionen von Treibhausgasen – vor allem von CO₂ – seien vernachlässigbar gering und rechtfertigten nicht ein aufwändiges, kostenintensives Gegensteuern.
- Die andere Gruppe argumentiert, der geringe Beitrag des Menschen sei mit dem berühmten Tropfen vergleichbar, der das Fass zum Überlaufen bringe.

Dieser kontroversielle Disput erschwert der Politik ein rationales Disponieren.

Wissenschaftler haben weder abzuwiegen, noch aufzurütteln, sondern emotionslos Erkenntnisse als Basis für die Entwicklung politischer Rahmenbedingungen zu gewinnen und bereit zu stellen.

Der Leiter des Instituts für Wissensmanagement in Stuttgart, Martin Grauer, hat in einem Interview für die Zeitschrift „Bild der Wissenschaft“ auf die Frage nach der Rolle der Wissenschaft bei der Diskussion um den Klimawandel – ohne direkt auf die Problematik des Klimawandels einzugehen – geantwortet:

„Auch Wissenschaftler sind eitel und treten deshalb gerne in Medien auf. Wer in den Medien ist, kann Druck ausüben auf die Politik und so möglicherweise Geld locker machen für die eigene Forschung – leider oft auf Kosten wissenschaftlicher Redlichkeit und Wahrhaftigkeit.“

Wenn dies tatsächlich zuträfe, wäre es ein erschütterndes Sittenbild.

Zusammenfassend: Auch wenn es ungewiss erscheint, ob der Mensch das Klima beeinflussen kann, sind Klimaschutzstrategien notwendig und daher jedenfalls zu fordern und zu fördern. Das schließt auch ordnungspolitische Maßnahmen ein.

Man sollte dabei jedoch die Kirche im Dorf lassen und zwei Punkte nicht aus den Augen verlieren.

- Rasch viel zu tun, garantiert nicht automatisch den größten Erfolg – aber es verursacht die höchsten Kosten.
- Es sollten nach dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit jene Maßnahmen Priorität haben, durch die sich mit geringem Einsatz viel erreichen lässt.

Österreich sollte vom Prinzip abrücken, „päpstlicher als der Papst“ oder – anders formuliert – Vorzugsschüler zu sein. Viele unserer Politiker meinen, sie müssten Reduktionsziele und Grenzwerte, die international oder europaweit ohnedies am Limit des technisch Möglichen und wirtschaftlich Vertretbaren angesetzt werden, noch einmal übertreffen. Industrieländer, die das Kyoto-Protokoll ratifizieren, verpflichten sich zur Reduzierung der treibhauswirksamen Gase um 8% bis 2010. Österreich hat minus 13% versprochen.

Unrealistische Vorgaben werden in der Folge meist – nicht unerwartet – verfehlt. Da wir diese freiwillige Verschärfung international oder auf europäischer Ebene lautstark kommunizieren, nehmen wir in Kauf, international und national gerügt und als säumig dargestellt zu werden, wenn wir die überhöhte Messlatte nicht erreichen.

Der Stellenwert des Verkehrs in der Klimadiskussion und die bisherigen Leistungen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes

Die Grafik zeigt die Verursacher der vom Menschen produzierten Treibhausgase und den Anteil des Verkehrs.

(Folie 4)

In den vergangenen Jahren ist es gelungen, die Emissionen von der Verkehrsleistung zu entkoppeln.

- Nach einem Bericht des Deutschen Verkehrsforums wird heute pro Liter Kraftstoff eine um 68 Prozent höhere Verkehrsleistung gegenüber 1990 erzielt.
- Die Gesamtentwicklung des Verkehrs seit Anfang der neunziger Jahre zeigt, dass die Verkehrsleistung stark angestiegen ist, während gleichzeitig Verbrauch und Emissionen im Verkehrssektor konstant geblieben und vielfach sogar zurück gegangen sind.
- Der motorisierte Individualverkehr hat in Deutschland von 1991 bis 2004 um 27% zugenommen, aber der CO₂-Ausstoß gleichzeitig um 7% abgenommen.

(Folien 5 und 6)

Den Verkehr als den großen „Klimasünder“ darzustellen, ist unbegründet. Dennoch können – und müssen – die Anstrengungen zur weiteren Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen verstärkt werden, und zwar bei allen Verkehrsträgern.

In Österreich geschieht auf diesem Gebiet viel. Ein Beispiel ist die Agentur „A3PS“ - die Austrian Agency for Alternative Propulsion Systems -, die sich als strategische Partnerschaft des bmvit, der Wissenschaft und der Industrie die Entwicklung von Zero-Emission Antriebssystemen und Kraftstoffen zum Ziel gesetzt hat.

Aus der Sicht der GSV erforderliche politische Rahmenbedingungen zur weiteren Senkung der CO2-Emissionen:

Zunächst: Bei manchen Weichenstellungen sind Widersprüche und zum Teil fehlendes mehrdimensionales Denken zu beobachten:

- Es ist nur eingeschränkt wirksam, wenn die EU den Fahrzeugherstellern die Reduktion der CO2-Emissionen vorschreibt, gleichzeitig aber zu wenig getan wird, um durch Ausbau der Infrastruktur und effizientes Verkehrsmanagement Staus als eine der Hauptursachen für erhöhten Kraftstoffverbrauch und vermehrte CO2-Emissionen abzubauen. Durch zügigen Ausbau der Transeuropäischen Netze könnten laut EU-Kommission jährlich 6 Mio.t CO2 eingespart werden. Doch statt den von der Kommission und dem Parlament geforderten 21 Mrd. EUR stehen hierfür in den kommenden sieben Jahren nur rund 8 Mrd. EUR zur Verfügung. Damit kann man nicht viel bewirken.
- Beispiel zwei: Wenn von Biokraftstoffen die Rede ist, wird stets betont, Biomasse sei „CO2-neutral“, was nicht ganz richtig ist. Andere Effekte – etwa die Konkurrenz zur Nahrungsmittelherstellung – bleiben meist ausgeblendet. Die deutsche Ingenieurzeitung „VDI-nachrichten“ erschien mit der Schlagzeile „Biosprit gefährdet Wasservorrat“. Auch Energiepflanzen müssen bewässert werden und diese Ressource ist bekanntlich knapp – vor allem in jenen Weltregionen, in denen entsprechend große Anbauflächen zur Verfügung stünden.

(Folie 7)

Maßnahmen, die die CO2-Emissionen des Verkehrs vermindern, müssen jedenfalls unsere Mobilität erhalten. Verkehr kann jedoch nicht zwangsverordnet reduziert werden. Überlegungen wie ein „autofreier Tag“ und dergleichen sind unintelligent.

Aus der Vielzahl notwendiger Maßnahmen einige Beispiele:

- Die Politik muss Anreize schaffen, um **Lkw-Verkehre** über längere Distanzen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern. Die Strategie, durch Verknappung des Straßenraumes Verkehr auf die Schiene zu bringen, funktioniert nicht. Sie ist kontraproduktiv, weil sie auf der Straße Stau, Kraftstoffmehrverbrauch und damit einen höheren CO2-Austoß bewirkt.
- Nicht reflexartig verweigert sollte auch die Diskussion um **60-Tonnen- Lkw** werden, deren Einsatzgebiet freilich zu begrenzen wäre. Da zwei dieser Fahrzeuge die Fracht von drei konventionellen Lkw befördern können, ist damit auch eine Kraftstoffersparnis und eine Minderung der CO2-Emissionen verbunden.

(Folie 8)

- Das **Binnenschiff** als umweltfreundlichster Verkehrsträger sollte neben der Schiene wesentlich stärker für den Gütertransport genutzt werden. Auch das ist ein Beitrag zum Klimaschutz.

(Folie 9)

Damit dies jedoch nicht ein politisches Lippenbekenntnis bleibt, müssen auch die entsprechenden Rahmenbedingungen – der Ausbau der Donau zu einem

leistungsfähigen Binnenschiffahrtsweg – geschaffen werden. Es ist geradezu absurd, dass Grüne, die selbst das Wort ‚Klimaschutz‘ bei jeder Gelegenheit in den Mund nehmen, den Donauausbau in Deutschland immer noch verhindern wollen und in Österreich mehr als 20 Jahre lang verhindert haben.

- Ein großer Teil des **innerstädtischen Verkehrs** – zum Teil auch von stark frequentierten Linien im Regionalverkehr– könnte in Agglomerationen ab 50.000 Einwohnern von Autobussen auf O-Busse umgestellt werden. Es ist unverständlich, dass etwa Innsbruck den O-Bus-Betrieb einstellt und durch Dieselbusse ersetzt. Wenngleich die neuen Fahrzeuge den derzeit strengsten Abgasnormen entsprechen, so erzeugen sie CO₂ - im Gegensatz zu O-Bussen, wenn diese mit regenerativer elektrischer Energie, zum Beispiel aus Wasserkraft, fahren. Linz hat ebenfalls den O-Bus einstellen wollen. Kurz nach der Veröffentlichung einer Presseaussendung der GSV, in der dies kritisiert worden ist, wurde das Vorhaben jedoch wieder aufgegeben. Die Intervalle auf O-Bus-Linien sollen nun sogar verdichtet werden. International ist eine Renaissance des Trolleybusses zu beobachten. Das Foto zeigt eine Impression vom künftigen Obus-Betrieb in der britischen Stadt Leeds.

(Folie 10)

- Was den **Luftverkehr** betrifft, so hat die deutsche EU-Ratspräsidentschaft das Ziel eines einheitlichen europäischen Luftraums – den „Single European Sky“ - auf die politische Agenda gesetzt. Derzeit wird der Luftverkehr über Europa von 58 Flugleitstellen mit 22 Betriebssystemen koordiniert. Die Zusammenlegung der Lufträume im weltweit dichtesten Luftverkehrsnetz würde die Flugrouten optimieren. Damit wäre auch eine Senkung des Kerosinverbrauchs und ein geringerer CO₂-Ausstoß verbunden. Fachleute rechnen mit bis zu 12% weniger Emissionen. Der „Single European Sky“, an dem bereits seit acht Jahren gearbeitet wird, sollte nun zügig eingerichtet werden.

Verkehrsflächen und Verkehrsräume sind endliche Ressourcen und können nicht beliebig dem Verkehrswachstum entsprechend ausgebaut werden. Deshalb kommt dem Verkehrsmanagement und der Verkehrsinformation wachsende Bedeutung zu.

Die Verkehrstelematik hat in Österreich einen hohen Standard erreicht. Vor allem das System der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, mit dem die Asfinag sukzessive das hochrangige Straßennetz ausrüstet, ist in dieser Form europaweit einzigartig. Es wird zunehmend auch zur Steuerung der Lärm- und Schadstoffemissionen eingesetzt.

(Folie 11)

Ein weiteres Ziel ist die Entwicklung und Implementierung von Verkehrstelematik-Applikationen im niederrangigen Straßennetz. Die GSV koordiniert dieses Vorhaben, an dem eine große Gruppe ihrer Mitglieder arbeitet. Durch verkehrsträgerübergreifende Dispositionen und Informationen soll vor allem in den Ballungsräumen und deren Einzugsgebieten dem Stau entgegen gewirkt und damit auch ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.