

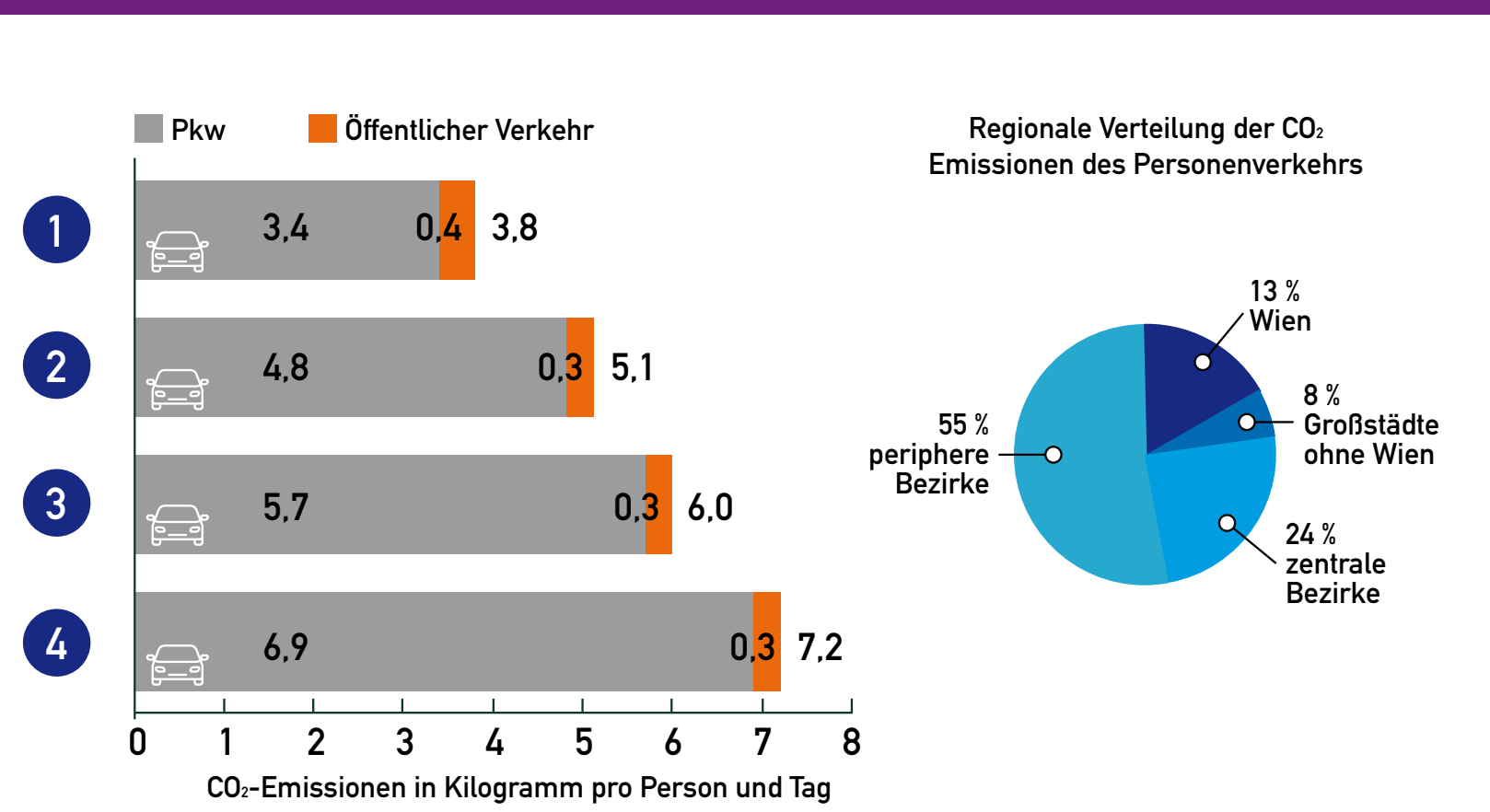
Verkehr

Der Verkehr ist nach dem Sektor *Energie und Industrie* der zweitgrößte THG-Emitter in Österreich. Die Verkehrsemissionen sind seit 1990 um knapp 72 % gestiegen.¹

Zersiedelung versus Verdichtung

Im Gegensatz zu zersiedelten Gebieten, vor allem im ländlichen Raum, ist in verdichteten Gebieten wie Städten sowie zwischen Städten ein attraktives Angebot des Öffentlichen Verkehrs leichter machbar. Klimafreundliche Mobilität setzt eine Raumplanung voraus, die der Zersiedelung Einhalt gebietet.^{21,22}

Der CO₂-Ausstoß von Pkw und Öffentlichem Verkehr in Städten und in Regionen²³

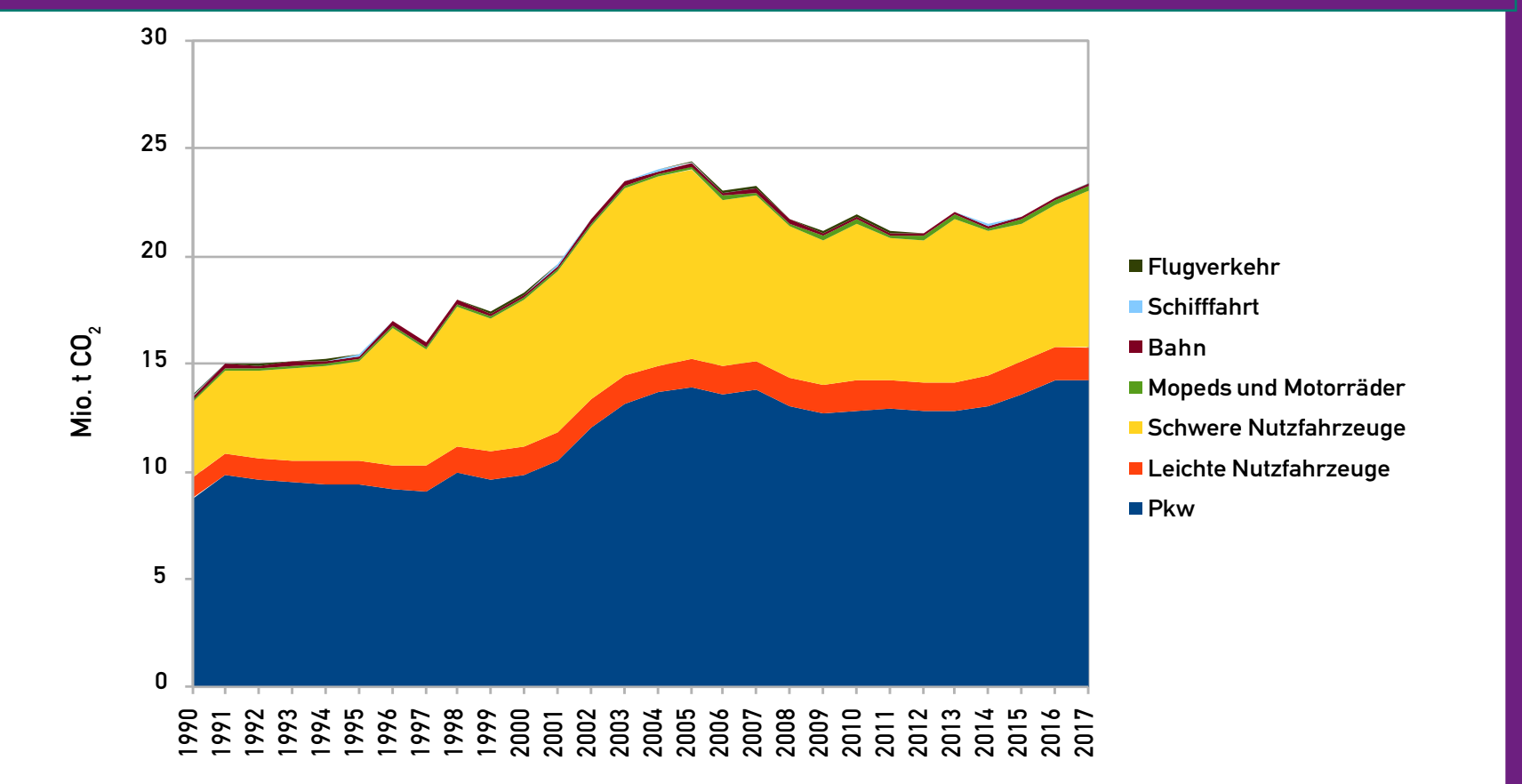


Gegenüberstellung der (Pro-Kopf-)Emissionen des Pkw- und des Öffentlichen Verkehrs in: (1) Wien, (2) anderen Großstädten, (3) zentralen politischen Bezirken, (4) peripheren politischen Bezirken.

Der Straßenverkehr

Die in Österreich mit Pkw jährlich zurückgelegten Kilometer stiegen zwischen 1990 und 2017 um 74 %, wobei der Besetzungsgrad pro Fahrzeug im gleichen Zeitraum von 1,4 auf 1,1 Personen sank.⁴ Gleichzeitig stieg die Pkw-Dichte von 388 auf 555 Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen.⁵ Im Jahr 2017 verursachte der Pkw-Verkehr rund 18 % und der Lkw-Verkehr ca. 10 % aller THG-Emissionen in Österreich.⁶

CO₂-Emissionen nach Transportmittel 1990 - 2017⁷

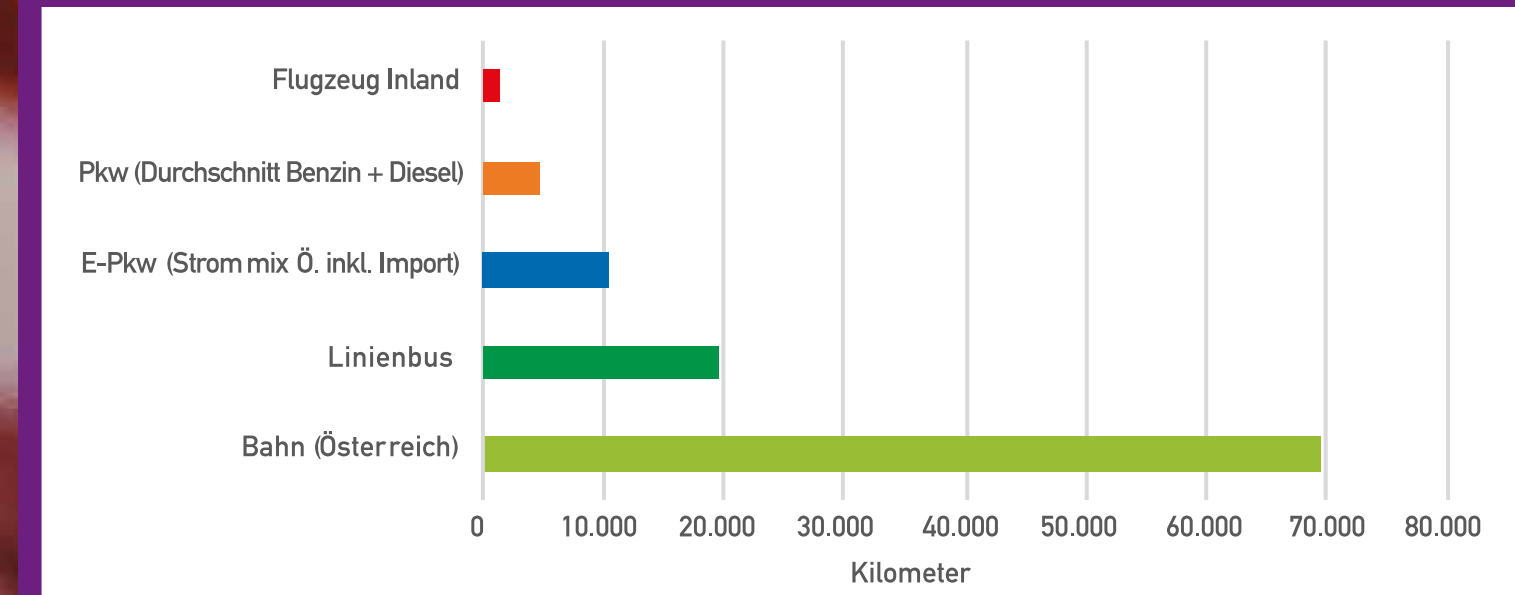


Die CO₂-Emissionen sind überwiegend auf den Straßenverkehr zurückzuführen: Davon werden rund zwei Drittel von Pkw verursacht und rund ein Drittel durch den Güterverkehr. Die Emissionen des Pkw-Verkehrs sind seit 1990 um 58 % gestiegen.⁸

Elektrifizierung des Verkehrs

Der Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen erfordert den Ausbau der Elektromobilität.¹⁷ Mit dem Ausbau des elektrifizierten Eisenbahnnetzes werden Alternativen zum Kfz- und Flugverkehr geschaffen. Für die Attraktivität der Bahn ist jedoch auch Steuergerechtigkeit und Kostenvorteil wichtig.¹⁸ Ergänzend zu einem deutlich verbesserten Netz des Öffentlichen Verkehrs unterstützen E-Autos die Dekarbonisierung des Verkehrssystems.¹⁹

THG-Emissionen verschiedener Verkehrsmittel im Vergleich¹⁴

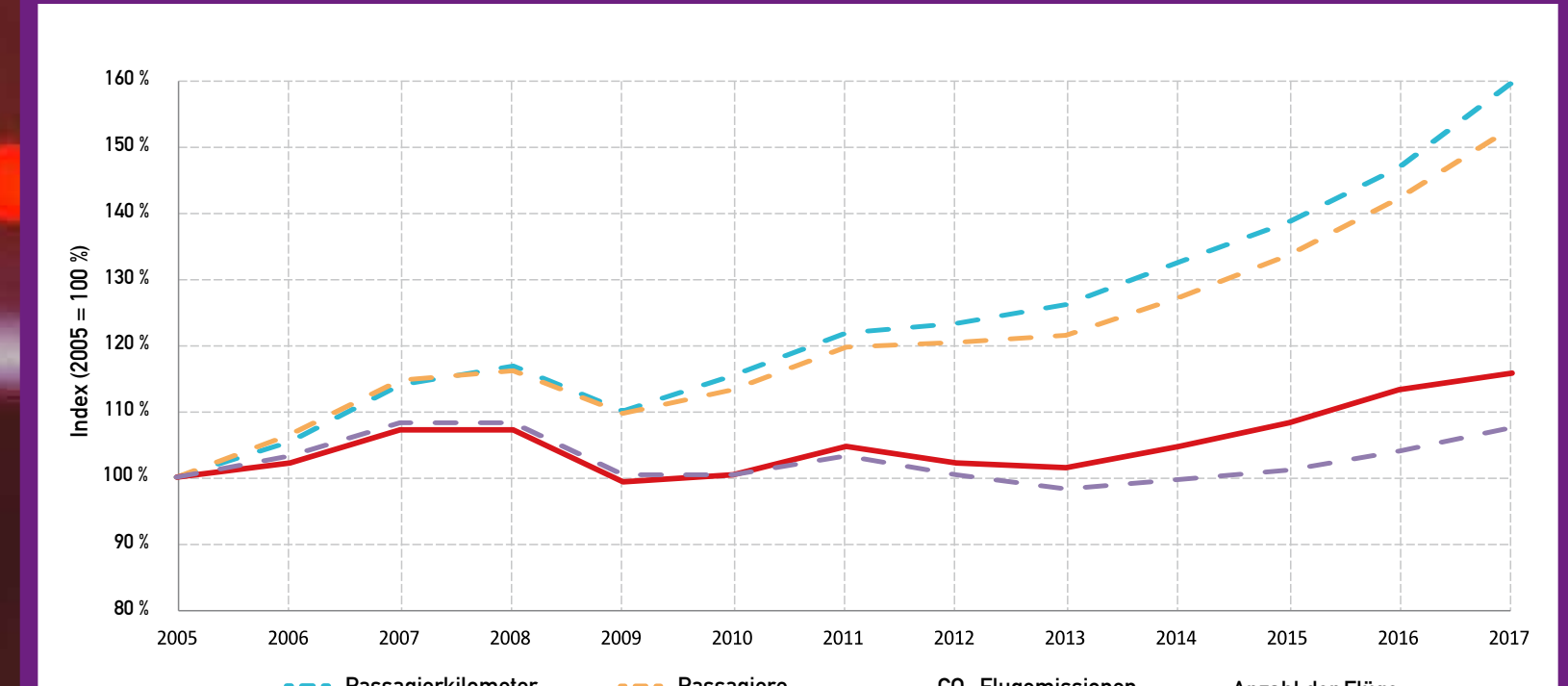


Gegenüberstellung der zurückgelegbaren Distanzen bei einem THG-Budget von einer Tonne. Mit der Bahn kommt man bei gleichem THG-Budget etwa 15-mal weiter als mit dem Pkw und ca. 50-mal weiter als mit Kurzstreckenflügen.

Der Flugverkehr

In der EU sowie in Österreich stieg das Passagieraufkommen zwischen 2009 und 2017 um mehr als ein Viertel.¹⁰ Die Emissionen des innerösterreichischen Flugverkehrs im Jahr 2017 machten zwar nur einen geringen Anteil der Verkehrsemissionen aus (weniger als 0,2 %).¹¹ Würde aber der internationale Flugverkehr Österreichs der nationalen THG-Bilanz zugerechnet werden, läge dessen Verkehrsmissionsanteil bei etwa 8,5 %.¹¹

Entwicklung des europäischen Flugverkehrs¹²

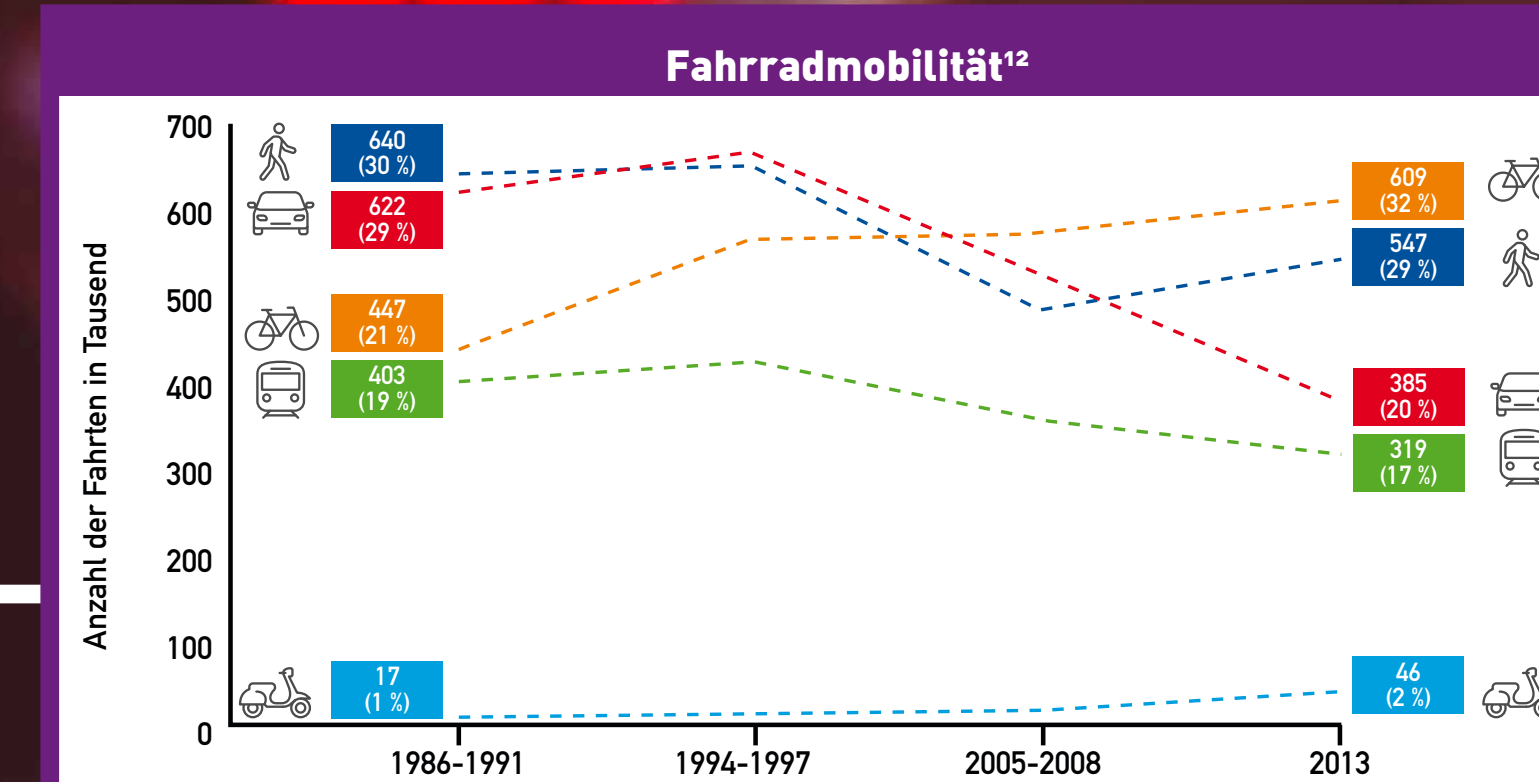


Der deutliche Anstieg der Passagierzahlen und Passagierkilometer zwischen 2005 und 2017 ist gegenüber einer moderaten Zunahme der Anzahl der Flüge auf eine höhere Auslastung der Flugzeuge sowie größere Distanzen zurückzuführen. Letztere sowie der Einsatz größerer Flugzeuge und die Zunahme der Flüge ließen die CO₂-Emissionen seit 2013 ansteigen.⁹

Rad versus Auto

Als Alternative zum Auto bieten sich das Zufußgehen, das Radfahren oder der Öffentliche Verkehr an. So konnte z. B. in Amsterdam das Fahrrad ausgehend von 1986 das Auto als meistgenutztes Verkehrsmittel ablösen. Für den Radverkehr braucht es in der Stadt sowie im Umland die entsprechende Infrastruktur, die ein sicheres und schnelles Vorankommen mit dem Rad ermöglicht.¹³ Gleiches gilt für den Öffentlichen Verkehr.^{14,15}

Fahrradmobilität¹²



Modal-Split von Amsterdam: Anzahl der Fahrten von, nach und in Amsterdam durch EinwohnerInnen und BesucherInnen pro Werktag, gegliedert in vier Erhebungszeiträume sowie prozentueller Anteil der einzelnen Verkehrsmittel.

Quelle:
1 vgl. Umweltbundesamt, 2019a, S. 58, 100
2 eigene Darstellung, Daten basieren auf Umweltbundesamt, 2019c, S. 148f.
3 vgl. Umweltbundesamt, 2019b, S. 109
4 vgl. Umweltbundesamt, 2019a, S. 106
5 eigene Berechnung nach Statistik Austria, 2019a und 2019b
6 vgl. Umweltbundesamt, 2019a, S. 106
7 Grafik basierend auf adaptiert nach EEA u. a., 2019, S. 22
8 vgl. EEA u. a., 2019, S. 22
9 vgl. Umweltbundesamt, 2019
10 vgl. EEA, 2019a
11 eigene Berechnung nach EEA, 2019a
12 eigene Darstellung, Daten basieren auf Umweltbundesamt, 2019b
13 vgl. VCI, 2017a, S. 4
14 vgl. VCI, 2017b, S. 2
15 vgl. VCI, 2019a, S. 4
16 eigene Darstellung, Daten basieren auf Umweltbundesamt, 2019b
17 vgl. Kricheldorf u. a., 2019, S. 149
18 vgl. APC, 2018, S. 919
19 vgl. APC, 2018, S. 916
20 Grafik adaptiert nach VCI, 2017c, S. 2
21 vgl. VCI, 2017b, S. 4
22 vgl. APC, 2018, S. 912
TMS - Textbausteine
Illustration: © cover_design - stock.adobe.com

