

# *Verkehrspolitik*

*VO-231.017*

## *Verkehr und die Kyotoziele in Österreich*

*Koukal Michael | 0325932  
Schwieger Klemens | 0325607*

# Verkehrspolitik

## Kyoto-Protokoll:

-8% CO<sub>2</sub> bis 2012 auf Basis 1990

Österreich: 59.2Mio Tonnen p.a. → 0,4% aller Nationen

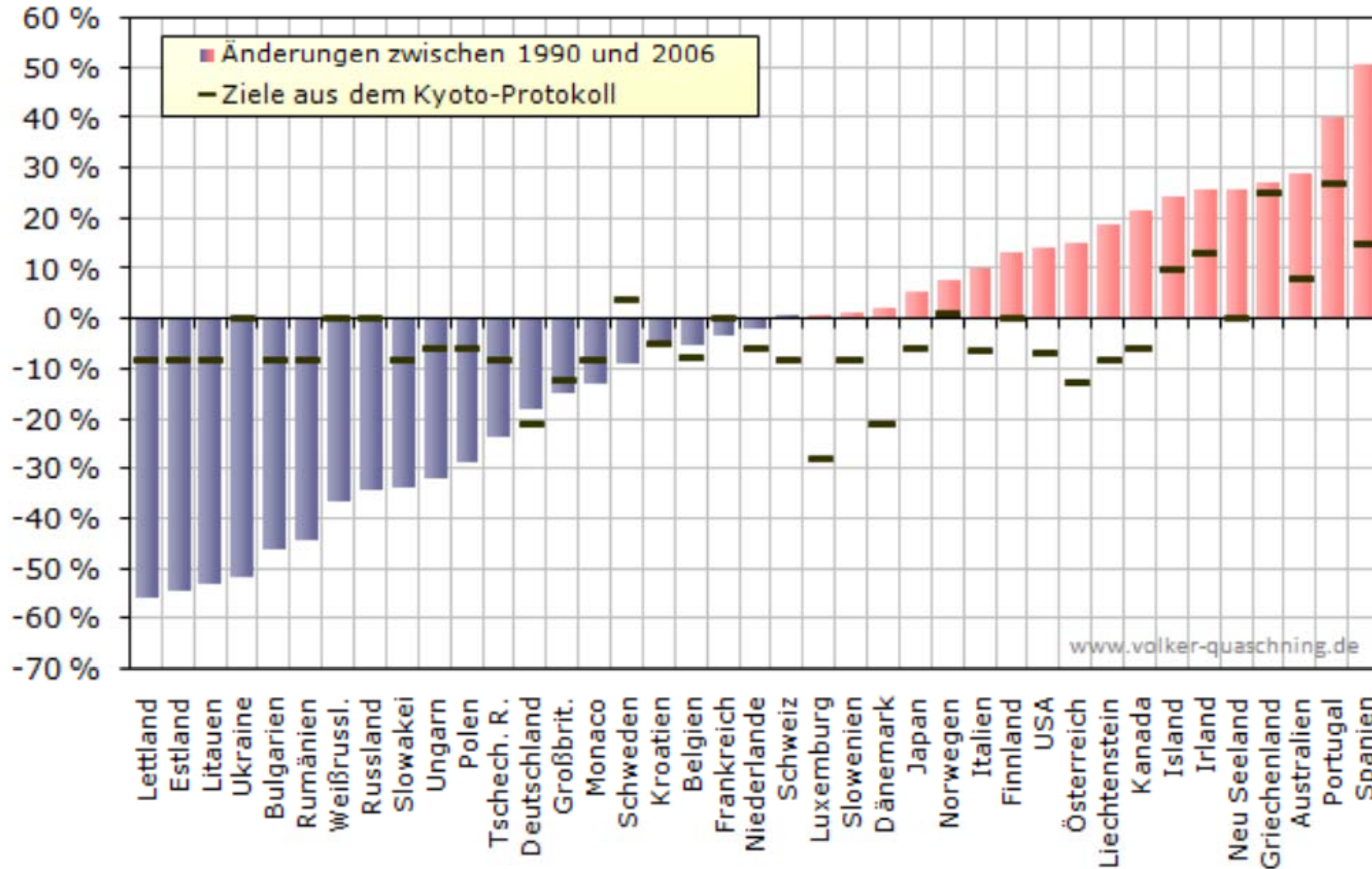
Quantifizierte Emissionsbegrenzungs- oder Reduktionsverpflichtung Österreichs (in v.H. des Basisjahres oder Basiszeitraums): 92

Die meisten Reduktionen wurden 2008 im Energieaufbringungs- und Verkehrssektor erzielt. Letzterer verzeichnete gleichzeitig seit dem Jahr 1990 den größten Anstieg an CO<sub>2</sub>- Emissionen (1990 bis 2008: plus 60,8 Prozent).



# Verkehrspolitik

## Emissionen und Reduktionsverpflichtungen



# Verkehrspolitik

## 2. Verkehr

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential 180 Mt gegenüber BAU

Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen auf 120 g/100 km bis 2005-2010 (\*)

Abstrachen mit der Automobilindustrie, Fiskalinstrumente, Treibstoffverbrauchskennzeichnung

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential 100 Mt gegenüber BAU, in Summe Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 134 Mt

EU weite Transportpolitik

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential 50 Mt gegenüber BAU

Verbesserung des Kombinierten Verkehrs (\*)

Revitalisierung und Liberalisierung des schienengebundenen Verkehrs (\*)

Faire und effiziente Preise (Internalisierung öffentlicher und externer Kosten) (\*)

Andere Maßnahmen

CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential 30 Mt gegenüber BAU

Integrierte Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, Steuerung des Transportangebots, Logistik

**Zusammenfassung der Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Verkehr zur Erreichung des Kyoto-Reduktionsziels in der EU**

**BAU – Business as usual**

Quelle: Kyoto-Programm



# Verkehrspolitik

## Toronto-Technologieprogramm-Nationale Ziele:

3,9Mt/a	Verkehr (~25,6%)
6,8Mt/a	Energie
0,2Mt/a	Abfall
0,6Mt/a	Industrie
2,0Mt/a	Kleinverbrauch
0,3Mt/a	Land Forstwirtschaft

-15,25Mio t CO<sub>2</sub> in dem Zeitraum 97-05  
Kosten: 103,9Mrd S (Preise 1996)

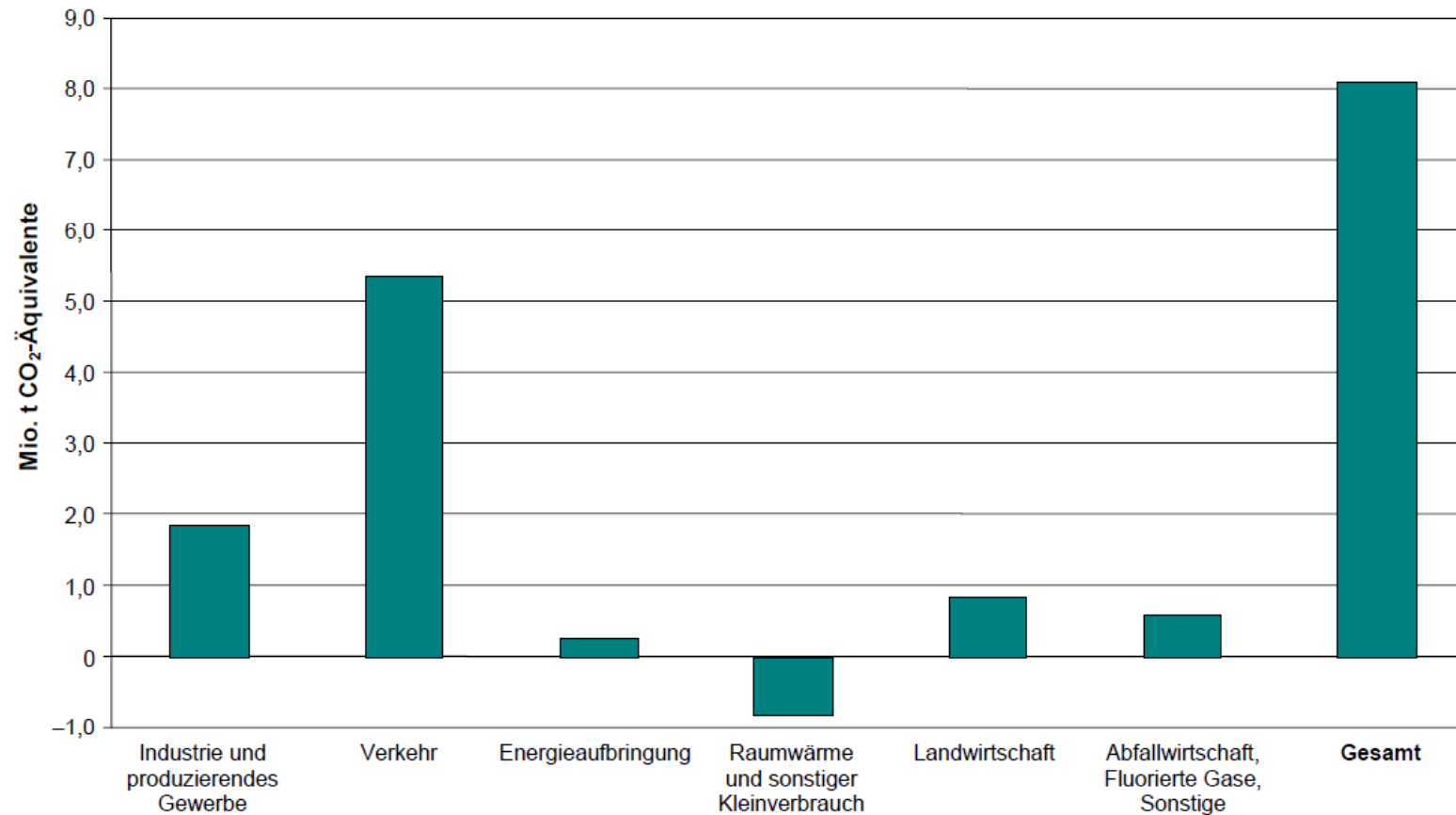
Quelle: Österreichisches Toronto-Technologieprogramm

Nicht im Toronto-Technologieprogramm enthalten:  
Maßnahmen aus dem Montrealer-Programm &  
Einsparungen durch Schiff-und Flugverkehr



# Verkehrspolitik

Sektorale Verteilung der Abweichungen vom Kyoto-Ziel im Jahr 2007



Quellen: UMWELTBUNDESAMT (2009), LEBENS MINISTERIUM (2007a)

umweltbundesamt<sup>®</sup>



# Verkehrspolitik

## Verkehr: Österreichisches Toronto-Technologieprogramm

Anpassung und Einsatz der örtlichen und überörtlichen Raumplanungsinstrumente zur Reduktion der Transportbedürfnisse und Transportdistanzen und Orientierung der Erschließungsformen an den energieeffizientesten Verkehrsmitteln

CO<sub>2</sub>-Einsparpotential 0,2 Mt/a, Investitionskosten 5 Mrd S,  
kein Förderbedarf angenommen.

Spezielle Maßnahmen im Güterverkehr zur Förderung energieeffizienterer Transportketten sowie Initiativen zur Verlagerung auf die Schiene und den Kombinierten Verkehr

CO<sub>2</sub>-Einsparpotential 0,3 Mt/a.

Verkehrsorganisation und Verkehrsplanung zur Förderung und zum Ausbau der energieeffizientesten Verkehrsmittel

CO<sub>2</sub>-Einsparpotential 0,4 Mt/a.



# Verkehrspolitik

Erschließung zusätzlicher Finanzierungsquellen für den Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs

CO<sub>2</sub>-Einsparpotential 1,2 Mt/a.

## Soziale-Ebene:

- Verbesserter Zugang für sozial schwächere Schichten
- Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV
- Keine Benachteiligung durch Umschichtung im Sozialbereich
- Verbesserung des Angebots

## Ökologische-Ebene:

- Verbesserte Umweltbedingungen durch
  - Weniger MIV, mehr ÖV
  - Also weniger Emissionen

## Ökonomische-Ebene:

- Zeitvorteile für ÖPNV-Nutzer
- Bessere Auslastung
- Tendenz in Richtung nachhaltiger Verkehrsabwicklung





# Verkehrspolitik

Senkung des Treibstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen, insbesondere Realisierung einer 5l/100 km Otto-Pkw-Neuzulassungsflotte und einer 4,5 l/100 km Diesel-Pkw-Neuzulassungsflotte bis zum Jahr 2005 als ersten Schritt

**CO<sub>2</sub>-Einsparpotential 0,6 Mt/a.**

## Soziale-Ebene:

- Geringerer Kraftstoffverbrauch führt zu steigenden MIV-Pendlern im Berufs- und Ausbildungsverkehr

## Ökologische-Ebene:

- Verbesserte Umweltbedingungen durch weniger Schadstoffe
- Aufgezehrt durch zusätzliche Fahrleistungen

## Ökonomische-Ebene:

- Senkung der Betriebskosten als Argument für Autoanbieter



# Verkehrspolitik

Einführung von Road Pricing

CO<sub>2</sub>-Einsparpotential 0,5 Mt/a, Investitionskosten 3 Mrd S.

Soziale-Ebene:

- Verlagerung des Modalsplit hin zu ÖPNV
- Mehr soziale Gerechtigkeit durch mehr Kostenwahrheit
- Bewusstseinsbildung
- Frage der Systemabgrenzung → Schleichfahrten

Ökologische-Ebene:

- Zweckgebundene Verwendung der Einnahmen für betroffene Bevölkerung
- Reduktion der Verkehrsmenge

Ökonomische-Ebene:

- Erschließung zusätzlicher Finanzquellen



# Verkehrspolitik

## Regelkreislauf

