

Einführung: Rio20+ in Salzburg?

Mobilität

>Was steht in der Agenda 21?

>Globale Trends

>Situation in Salzburg

>Zukunftsvorschläge



"Mobilität mit Zukunft"

Text: Mag. Hans Holzinger, Robert-Jungk-Bibliothek für Zukunftsfragen Salzburg

EINFÜHRUNG

Was ist die „Rio“-Konferenz? Im Juni 1992 fand die erste große Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen in Rio de Janeiro statt. Von den teilnehmenden Staaten wurde dabei eine „Agenda 21“, also der Aufgabenkatalog der Menschheit für das 21. Jahrhundert, verabschiedet.¹ Umfangreich werden darin Herausforderungen, Ziele und Programme für die einzelnen Bereiche nachhaltiger Entwicklung beschrieben und Maßnahmen auf allen Handlungsebenen – von der Kommune über die Nationalstaaten bis hin zur Weltgemeinschaft – eingefordert. Eine besondere Bedeutung wird der Einbindung der BürgerInnen auf lokaler Ebene zugemessen. Im Rahmen der „Lokalen Agenda 21“ werden weltweit in Gemeinden und Städten Bürgerbeteiligungsprozesse durchgeführt.

1

Was ist Rio+20? 2002 gab es eine erste Nachfolgekonzferenz zu „Rio“ in Südafrika. Vom 20. bis 22. Juni 2012 treffen sich nun die Regierungen, aber auch die VertreterInnen der Zivilgesellschaft wieder in Rio. Der Hauptfokus liegt 2012 auf „Grüner Wirtschaft und der Überwindung von Armut“ sowie auf institutionellen Arrangements für nachhaltige Entwicklung.²

Was ist Rio20+ Salzburg? Was ist Rio20+ Salzburg? Eine Veranstaltungsreihe in Salzburg, durchgeführt vom Salzburger Netzwerk Bildung für Nachhaltige Entwicklung und Globales Lernen („sabine“), einem Zusammenschluss von Bildungseinrichtungen und –organisationen im Bundesland Salzburg, unterstützt vom Lebensministerium und dem Umweltressorts des Landes Salzburg. Medienpartner sind die Salzburger Nachrichten und der ORF Salzburg.

Regionale Veranstaltungen. Im Mai 2012 werden in den Bezirken des Landes Salzburg Themenabende zu den Bereichen „Ernährung“ (Lungau/Tamsweg), „Fairer Handel“ (Stadt Salzburg), „Energie“ (Tennengau/Kuchl), „Klimawandel“ (Flachgau/Seeham), „Mobilität“ (Pongau/Bischofshofen) und „Tourismus“ (Pinzgau/Bramberg) stattfinden.

BürgerInnen-Beteiligung. Die regionalen Veranstaltungen haben das Ziel, mit ExpertInnen lokale Handlungspotenziale zum jeweiligen Schwerpunktthema zu diskutieren. „sabine“ wird Aktivierungsbögen an die Teilnehmer/innen mit drei Fragen ausgeben: Was werde ich selber in Zukunft anders machen (Selbstverpflichtung)? Was soll meine Gemeinde tun (Vorschläge an die Gemeindepolitik)? Was soll das Land tun (Vorschläge an die Landespolitik)?

Abschlussveranstaltung. Am 19./20. Juni 2012, also zeitgleich zur Konferenz in Rio, wird „sabine“ in St. Virgil eine Tagung durchführen, in der die Schwerpunkte von „Rio 2012“ – soziale Sicherung und institutionelle Verankerung von Nachhaltigkeit – auf Salzburger Ebene heruntergebrochen werden. Und es werden bei dieser Tagung die Ergebnisse der BürgerInnenbefragung vorgestellt und diskutiert. Denn es ist Zeit zu handeln!

¹ Download der Agenda 21 in deutscher Fassung unter www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/agenda21.pdf

² Mehr siehe <http://www.rioplus20.at/>

"Bewegte Generationen – nachhaltig und mobil leben im Pongau“

24. Mai 2012 – Stadtsaal Radstadt

Podium: Dr. Peter Brandauer (Bürgermeister Werfenweng, Sanfte Mobilität, DI Hannes Üblagger (Bundesforste), Christoph Eisinger, Managing Director Ski Amadé, Dr. Martin Griebner, Umweltservice Salzburg, Robert Pröll, Klimabündnis Salzburg

Moderation: Dr. Martin Stricker, Salzburger Nachrichten

WAS STEHT IN DER AGENDA 21?

Die Entwicklung nachhaltiger Verkehrslösungen und Infrastrukturen in einer Welt wachsender Mobilität und Konsumansprüche sind ein zentrales Thema des Schlussdokuments der Rio-Konferenz 1992.³ Besonders verwiesen wird auf die Rolle des Verkehrs in Bezug auf den Klimawandel sowie auf die Gesundheitsbelastung der Menschen in großen Städten durch die ungebremste Massenmotorisierung. Im Kapitel zu „Siedlungsentwicklung“ heißt es:

„Etwa 30 Prozent des Energieverbrauchs für kommerzielle Zwecke und etwa 60 Prozent des weltweiten Gesamtverbrauchs an Flüssigtreibstoff entfallen auf den Verkehrssektor. In den Entwicklungsländern bringen die rasche Motorisierung und die zu geringe Investitionstätigkeit im Bereich der städtischen Verkehrsplanung und -abwicklung und der dazugehörigen Infrastruktur immer mehr Probleme in Form von Unfällen und Verletzungen, Gesundheitsschäden, Lärmbelastigungen, chaotischen Verkehrsverhältnissen und Produktivitätseinbußen mit sich, wie sie in ähnlicher Weise in vielen Industrieländern zu beobachten sind. Alle diese Probleme bringen gravierende Belastungen für die Stadtbewohner mit sich, insbesondere für diejenigen, die nur über ein geringes oder gar kein Einkommen verfügen.“

2

Am ausführlichsten wird zum Bereich Verkehr im Kapitel 9 („Schutz der Erdatmosphäre“) eingegangen. Darin heißt es: „ Dem Verkehrssektor kommt eine wichtige und positive Rolle im Rahmen der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung zu, wobei davon auszugehen ist, daß der Verkehrsbedarf weiter zunehmen wird. Da der Verkehr jedoch auch Ursache erheblicher Schadstoffemissionen in die Atmosphäre ist, besteht die Notwendigkeit, bereits vorhandene Verkehrssysteme zu überprüfen sowie Planung und Betrieb künftiger Verkehrs- und Transportsysteme zu optimieren.“ (S. 73)

Als Ziele werden genannt: „die Ausarbeitung und Förderung kosteneffizienter verkehrspolitischer Konzepte oder gegebenenfalls Programme zur Begrenzung, Reduzierung oder aber Kontrolle von Schadstoffemissionen in die Atmosphäre und von anderen schädlichen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, wobei Entwicklungsprioritäten sowie die spezifischen lokalen und nationalen Gegebenheiten sowie Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen sind.“ (S. 73)

Folgende Maßnahmen sollen ergriffen werden: „Im Zusammenwirken mit den einschlägigen Gremien der Vereinten Nationen und gegebenenfalls auch zwischen- und nichtstaatlichen Organisationen sowie der privaten Wirtschaft sollen die Regierungen auf der entsprechenden Ebene

a) kostengünstige, leistungsfähigere, weniger umweltbelastende und mehr Sicherheit bietende Verkehrssysteme, speziell aufeinander abgestimmte ländliche und städtische Massenverkehrsmittel sowie umweltverträgliche Straßennetze entwickeln oder gegebenenfalls fördern, wobei insbesondere in den Entwicklungsländern die Erfordernisse hinsichtlich nachhaltiger sozial-, wirtschafts- und entwicklungspolitischer Prioritäten zu berücksichtigen sind;

b) auf internationaler, regionaler, subregionaler und nationaler Ebene insbesondere in den Entwicklungsländern die Verfügbarkeit und den Transfer sicherer und rationeller sowie auch ressourcenschonender und weniger umweltbelastender Verkehrstechnologien erleichtern, wozu auch die Durchführung entsprechender Ausbildungsprogramme gehört;

³ Deutsche Fassung Download: www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/agenda21.pdf

- c) gegebenenfalls ihre Bemühungen um die Erfassung, die Auswertung und den Austausch einschlägiger Informationen über die Beziehung zwischen Umwelt und Verkehr unter besonderer Berücksichtigung der systematischen Beobachtung der Emissionsentwicklung und der Erstellung einer Verkehrsdatenbank verstärken;
- d) im Einklang mit den nationalen Prioritäten hinsichtlich der sozioökonomischen Entwicklung und des Umweltschutzes kosteneffiziente Maßnahmen oder Programme einschließlich administrativer, sozialer und wirtschaftspolitischer Maßnahmen evaluieren und gegebenenfalls fördern, um auf die Verwendung von Verkehrssystemen hinzuwirken, mit denen Umweltbelastungen so gering wie möglich gehalten werden können;
- e) gegebenenfalls Mechanismen zur Integration von Verkehrsplanungskonzepten und kommunalen und regionalen Raumordnungskonzepten schaffen oder ausbauen, um die durch den Verkehr verursachten Umweltbelastungen zu verringern;
- f) im Rahmen der Vereinten Nationen und ihrer Regionalkommissionen die Möglichkeit der Durchführung regionaler Konferenzen zum Thema Verkehr und Umwelt prüfen.“ (S. 73)

Für eine nachhaltige Mobilität lassen sich daraus auf regionaler Ebene folgende Ziele ableiten:⁴

- Siedlungsentwicklung umweltgerecht und nach dem Prinzip der Nähe
- Zukunftsorientierte und umweltgerechte Lösungen für Mobilität schaffen
- Forcierung von nicht-motorisiertem Verkehr (Gehen und Radfahren)
- Stärkung des öffentlichen Verkehrs

MOBILITÄT – GLOBALE TRENDS

3

Mobilität als Grundbedürfnis. In der Verkehrsplanung gilt als Grundannahme, dass Mobilität ein Grundbedürfnis des Menschen sei, das wesentlich zum Wohlstand beiträgt und befriedigt werden muss. Dementsprechend wurden und werden die Verkehrsinfrastrukturen permanent ausgeweitet. Hermann Knoflacher widerspricht seiner Zunft, wenn er gerade das Gegenteil behauptet: Mobilität sei Ausdruck eines Mangels vor Ort.⁵

Automobilität. In den industrialisierten Ländern wurde im 20. Jahrhunderts die Mobilität um den Faktor 100 gesteigert.⁶ Und Mobilität bedeutet dabei vor allem Automobilität. Ein Trend, der sich gegenwärtig in den Schwellenländern trotz allen Redens über Nachhaltigkeit, fortsetzt.

Ressourcenverbrauch. Weltweit werden mittlerweile pro Woche mehr als eine Million Autos produziert. Die Zahl der Autos, die den Planeten befahren, wird bald die Milliardengrenze überschreiten. Dabei sind Autos äußerst ressourcenintensiv: ein Auto, das selbst 1 Tonne wiegt, kommt etwa auf einen Rucksack von 20 Tonnen.⁷

Neue Automärkte. Vier Fünftel der Autos fahren derzeit in den industrialisierten Ländern des Nordens. Das wird sich aber ändern, die Zukunftsmärkte liegen in Asien und den Schwellenländern Lateinamerikas. Während China 1990 nur ein paar Hunderttausend Autos produzierte, hat sich die aufstrebende Wirtschaftsmacht 2009 als weltweit größter Automarkt etabliert. Alle großen Autokonzerne haben mittlerweile Niederlassungen im „Reich der Mitte“.

⁴ Nach Positionspapier „Dezentrale Nachhaltigkeitsstrategien – Lokale Agenda 21“ der NachhaltigkeitskoordinatorInnen der österreichischen Bundesländer, Februar 2010.

⁵ Bei einem Vortrag in Salzburg 2010.

⁶ Rolf Kreibich: Zukunftsvisionen und Zukunftserwartung. Herausforderung für die Bürgergesellschaft. In: Klaus Kufeld (Hrsg.): Wir bauen die Städte zusammen. Die Bürgerregion als Utopie. Freiburg u. a., Alber 2004, S. 71-94; Zahlen S. 80.

⁷ SERI u.a. (Hrsg.): Ohne Maß und Ziel? Über unseren Umgang mit den natürlichen Ressourcen der Erde. Wien, Eigenverlag 2009.

Automacht China. Etwa dreizehn Millionen Autos wurden 2009 in China verkauft. Laut US-Energiebehörde werden in den späten 2020er-Jahren in China ebenso viele Autos unterwegs sein wie in den USA, etwa 330 Millionen. Schätzungen gehen davon aus, dass es Mitte des Jahrhunderts zwischen 470 und 660 Millionen sein werden. *Chandran Nair*, dem diese Zahlen entstammen, verweist auf den enormen Erdölverbrauch dieser Entwicklung: „2005 verbrauchte Chinas Fuhrpark 109 Millionen Tonnen Erdöl. 2050 werden es sechs- bis zehnmal so viel sein.“⁸

Neue Lösungen. Die autofixierte Mobilität ist nicht nachhaltig. Neben dem enormen Spritverbrauch, der Gesundheitsbelastung (bei uns vor allem durch Feinstaub, in den Schwellenländern auch durch Abgase) und die Aufheizung der Atmosphäre durch Treibhausgase spielen dabei der große Flächenbedarf der Autos eine wesentliche Rolle, der die Lebensqualität der Städte zerstört.

E-Mobilität. Die größten Hoffnungen werden in die *Elektromobilität* gesetzt, da Elektromotoren einen gegenüber Verbrennungsmotoren bedeutend höheren Effizienzgrad aufweisen. Die große Herausforderung besteht freilich in der Speicherung des Stroms und (derzeit noch) im Anschaffungspreis der Fahrzeuge. Zudem sind die notwendigen Akkus nicht nur teuer, sondern ebenfalls ressourcenintensiv. Deutschland könnte laut einer Studie des Öko-Instituts im Auftrag des deutschen Umweltministeriums bis 2030 auf 6 Mio. E-Fahrzeuge kommen, was knapp 15 Prozent der Fahrzeugflotte ausmachen würde.⁹ Die Energiestrategie des Österreichischen Lebensministeriums nennt 250.000 E-Autos als Ziel für 2020. Eine ExpertInnen-Plattform namens „e-connected“ hat Maßnahmen zur Markteinführung von Elektrofahrzeugen erarbeitet.¹⁰

4

Klimabilanz. Ob E-Fahrzeuge ökologisch sinnvoll sind, hängt freilich davon ab, wie der Strom erzeugt wird. Bei Strom aus Steinkohle ist die CO₂-Bilanz des E-Autos sogar schlechter als jene durchschnittlicher Benzin- oder Diesel-PKW. Wenn der Strom aber überwiegend aus Wasserkraft und anderen erneuerbaren Energiequellen kommt, dann ist die Klimabilanz deutlich besser. Die zitierte Ökoinstitut-Studie erwartet eine Einsparung von rund 5,2 Mio. Tonnen CO₂, falls 2030 in Deutschland tatsächlich 6 Mio. E-Fahrzeuge Autos mit Verbrennungsmotor ersetzen würden. Dies jedoch nur, wenn der zusätzliche Strombedarf – er machte lediglich zwei Prozent aus – aus erneuerbaren Energien kommt. Und, so wird betont, die Einsparpotenziale bei Verbrennungsmotoren liegen bis 2030 bei mindestens 25 Prozent, was das Verfolgen beider Strategien erfordere.

Vorreiter Schwellenländer. Die meisten E-Autos kommen übrigens weder aus Deutschland noch aus den USA, sondern in Form eines leichten Kleinfahrzeuges aus Indien vom Hersteller Reva Electric Car Company. Und China gilt als Mekka der Elektro-Zweiräder – etwa 45 Millionen sollen dort bereits 2007 im Einsatz gewesen sein.¹¹

Nachhaltige Mobilität. Zukunftslösungen können jedoch nicht allein in neuen Antrieben liegen. Verkehrsvermeidung etwa durch eine Raumordnung der kurzen Wege, durch Telearbeit oder eine Drei-Tage-Woche, aber auch durch eine Verteuerung des Sprits, und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr sowie Rad- und Fußgeher-Verkehr gelten als Richtschnur. Notwendig wird auch eine erneute Verkürzung der Transportwege durch eine Dezentralisierung des Wirtschaftens.

⁸ Chandran Nair: Der große Verbrauch. München, Riemann 2011, S. 60.

⁹ Öko-Institut e. V. 17.1.2012: Elektromobilität: Klimaschutz nur mit zusätzlichen erneuerbaren Energien. Projekttitle: „OPTUM – Optimierung der Umweltentlastungspotenziale von Elektrofahrzeugen“ (Pressemitteilung).

¹⁰ E-connected. Abschlussbericht 2010, www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Studien/Abschlussberichte-connectedII.pdf

¹¹ Sylvia Leodolter: E-Mobil? In: Wirtschaft & Umwelt 2010/2, S. 14-17.

ZUR SITUATION IN SALZBURG

In Österreich und auch in Salzburg ist der Verkehr in den letzten Jahrzehnten permanent gestiegen, wobei die größten Zuwächse auf den Autoverkehr fallen. Im Durchschnitt kommt auf jeden zweiten Salzburger ein Auto, am höchsten ist die Autodichte im Flachgau mit 573 PKW pro Tausend Einwohner.¹²

Herausforderung Zentralraum. In Salzburg sind an die 255.000 Pkw registriert, d. h. auf fast jeden zweiten Salzburger kommt ein Auto. Die Hauptverkehrsbelastung spielt sich im Zentralraum (Bezirke Salzburg Stadt, Salzburg Land, Hallein) ab. So werden an der A1 (Autobahn) täglich an die 100.000 Autos gezählt. Auf den Einfahrtstraßen (Radialstraßen) in die Stadt Salzburg passieren täglich 250.000 Kfz die Stadtgrenze bei einem Besetzungsradius von 1,3 Personen/Kfz. 80 Prozent der Einpendler fahren mit dem eigenen Auto.¹³

Klimabelastung. Laut Salzburger Energie- und Emissionskataster (SEMIKAT) entfallen auf den Verkehr etwa 38 Prozent der Emissionen des wichtigsten Treibhausgases CO₂ (inkl. off-road, z. B. Traktoren, Baumaschinen und Pistenwalzen).¹⁴

Umstiegspotenziale. Laut Salzburger Mobilitätskonzept 2006 – 2015 ist etwa ein Fünftel aller Pkw-Wege kürzer als 2,5 km und etwa 44 Prozent aller Pkw-Wege sind kürzer als 5 km, woraus ein Potenzial für den Rad- und Fußgängerverkehr abgeleitet werden kann. In der Stadt Salzburg enden sogar mehr als die Hälfte (52 Prozent) der Pkw-Fahrten nach max. 5 km.¹⁵

Freizeitverkehr. Ein Viertel aller Wege sind laut Mobilitätskonzept regelmäßige Arbeits- und Ausbildungspendelwege. Bei bereits der Hälfte aller zurückgelegten Wege handelt es sich werktags jedoch bereits um Aktivitäten wie „Freizeit/Besuche“ (23 Prozent), „Einkauf“ (19 Prozent) und „private Erledigungen“ (9 Prozent). Die Autoren des Konzepts: „Es ist davon auszugehen, dass diese Verkehre auch in Zukunft anteilmäßig steigen werden.“ Auch ein Vergleich mit anderen Bundesländern zeige den Trend der Abnahme des Arbeits- und Ausbildungsanteils und der Zunahme des Freizeit- und Erledigungsanteils. Das heißt Veränderungspotenziale müssen noch stärker auch den Freizeitverkehr berücksichtigen, etwa durch Bewusstseinsbildung, Anreize und begrenzende Maßnahmen.

Salzburger Verkehrsverbund. Die neue S-Bahn, die den Salzburger Zentralraum in den Achsen nach Süden (bis Bischofshofen), nach Osten (bis Straßwalchen) und nach Norden (bis Freilassing) erschließt, ergänzt um die Salzburger Lokalbahn (bis Bürmoos/Trimmelkam), weist den Zukunftsweg. Sie stellt das Herzstück des Salzburger Verkehrsverbunds dar, der die S-Bahn mit den öffentlichen Buslinien in die übrigen ländlichen Regionen verbindet.

S-Bahn als Vorreiter. Im Bereich der S-Bahn (ÖBB Regionalmanagement) kam es von 6,9 Millionen Fahrgästen im Jahr 2007 zu einer Steigerung auf 8,8 Millionen im Jahr 2011 (plus 26 Prozent). Hauptträger des Wachstums ist die Linie S3 (Freilassing – Golling). Bereits von 2003 bis 2008 gab es hier eine Verdoppelung der Einsteigerzahl (auf 2,6 Millionen); von 2010 auf 2011 verzeichnete man nochmals zwölf Prozent Steigerung (auf 3,6 Millionen). Die neuen Stadt-Haltestellen in Mülln, Aighof sowie Taxham-Europark werden hier als Frequenzbringer mit Einkaufszentrum, Arbeitsplätzen, Schulen und Red-Bull-Arena.¹⁶

¹² Höchste Autodichte im Flachgau. ORF 30.7.2011, <http://sbgv1.orf.at/stories/529559>

¹³ Quellen: Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006; Räumliches Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg 2007.

¹⁴ <http://www.salzburg.gv.at/semikat.htm>

¹⁵ Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006-2015, S. 17, http://www.salzburg.gv.at/s-lmk06_01.pdf

¹⁶ 3,6 Millionen Fahrgäste nutzten 2011 "Paradelinie" S3. Landespressebüro, 16.3.2012:

<http://www.salzburg.at/themen/verkehr.html?nachrid=48675>

ZUKUNFTSVORSCHLÄGE

Wie können wir BürgerInnen zu einer global nachhaltigen Mobilität beitragen?

- Entscheidend ist die Verringerung des Autoverkehrs. Die Alltagswege – die Pendelwege zur Arbeit, die Schulwege mit den Kindern, die Versorgungswege zum Einkaufen und die Freizeitwege – möglichst ohne Auto zurücklegen zu können, macht dabei den Kern aus. Das hängt mit der Wahl des Wohnortes bzw. Arbeitsplatzes ebenso zusammen wie mit der Aufgabe vielleicht eingeschliffener (falscher) Routinen. Eine Utopie? Nicht für alle wird dies möglich sein, aber es muss für immer mehr Menschen zur Norm werden, sollten wir dem gegenwärtigen Verkehrschaos im Salzburger Zentralraum entrinnen.
- Freizeitwege bewusst auch so zu wählen, dass sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen sind, trägt ebenfalls zur Verringerung des Verkehrsaufkommens bei. Auch wenn dann Familienausflüge etwa zu Verwandten oder in den Urlaub dann bewusst mit dem voll besetzten Auto gemacht werden können.
- Wir müssen das Rad nicht neu erfinden, aber öfter nutzen! Laut einer aktuellen Studie radeln die ÖsterreicherInnen im Alltag mittlerweile 2,2 Mrd. Kilometer (Bezugsjahr 2001) – doppelt so viele wie noch im Jahr 2000. 230 Mill. Euro an Spritkosten würden für diese Strecke anfallen, wenn man sie mit dem Auto zurücklegte. Immer mehr Beschäftigte nutzen das Fahrrad für den Weg ins Büro. Ihre Zahl ist 2011 auf 247.000 gestiegen.¹⁷
- Der Umstieg auf spritarme Fahrzeuge hilft ebenso wie die Beschränkung des Haushalts auf ein Auto. Ziel muss sein, dass die Haushalte ohne eigenes Auto mehr werden – für Sondersituationen gibt es dann Carsharing. Wien ist österreichischer Vorreiter mit den meisten autofreien Haushalten.
- Hinsichtlich Flugreisen ist auf die richtige Dosis zu achten. Eine Fernreise alle vier bis fünf Jahre kann toleriert werden, wenn ansonsten andere Verkehrsmittel gewählt werden.
- Und zur Verringerung der Güterwege können wir beitragen, indem wir – wo immer möglich – wieder auf Güter aus der Region zurückgreifen.
- In Salzburg gibt es auch unterstützenswerte Gruppen, die sich für eine umwelt- und menschenfreundliche Mobilität einsetzen: die Plattform der Verkehrsinitiativen sowie „fairkehr. Verein für verkehrspolitische Bewusstseinsbildung“.¹⁸

6

Wie kann die Gemeinde zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen?

- Eine Raumordnung der kurzen und öffentlichen Wege ist das Um und Auf einer verkehrssparenden Kommunalpolitik. Wir brauchen nicht nur Energiesparhäuser, sondern auch Mobilitätssparhäuser bzw. Mobilitätssparsiedlungen.
- In vielen europäischen Städten, darunter auch Wien, gibt es mittlerweile autofreie –bzw. autoarme Siedlungen. Die BewohnerInnen kommen ohne eigenes Auto aus. Die Mehrzahl der Wege wird „öffentlich“ zurückgelegt, als Ergänzung gibt es Gemeinschaftsautos (nach dem Carsharing-Prinzip). In Salzburg werden hierfür noch mutige Pilotprojekte gesucht.
- Darüber hinaus können Anreize zur Bewusstseinsbildung gesetzt werden. So bietet etwa der Verein „Fairkehr“ für Gemeinden und Schulen Workshops sowie „Gehzeug“-Aktionen an, mit denen für eine Rückgewinnung des öffentlichen Raums für Fußgänger und RadfahrerInnen geworben wird.¹⁹ Und die Gemeinde sowie die GemeindepolitikerInnen können als Vorbild für den Umweltverbund fungieren.

¹⁷ Nach Salzburger Nachrichten, 13. April 2012

¹⁸ www.salzburger-verkehrsplattform.org/, www.fairkehr.net

¹⁹ Näheres siehe www.fairkehr.net

Wie kann die Landespolitik zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen?

- Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und seines Service bei gleichzeitigem nicht Weiterausbau der Straßeninfrastruktur - irgendwann wird sogar an Rückbau zu denken sein - ist der wirksamste Beitrag der Landespolitik zu einer Umlenkung der Verkehrs auf nachhaltige Bahnen.
- Zudem kann die Landespolitik durch finanzielle Anreize wie die Förderung von ÖV-Tickets (Jahres- und Monatskarten) sowie von Großveranstaltungen mit nachhaltigen Verkehrsangeboten einen Wandel im Mobilitätsverhalten begünstigen.
- Betriebe können durch Beratungen im Mobilitätsmanagement unterstützt werden.

Wie kann die (inter)nationale Politik zu einer global nachhaltigen Mobilität beitragen?

- Der wirksamste Anreiz zur Verringerung der Autonutzung sowie der Veränderung des Mobilitätserhaltens liegt in den Preisstrukturen. Auch wenn die Preiselastizität beim Individualverkehr höher ist als beim Öffentlichen Verkehr – Preiserhöhungen im Öffentlichen Verkehr führen rascher zum Umstieg auf das Auto als umgekehrt – wirken Preissignale, wie die Teuerungen des Treibstoffs etwa zuletzt in Italien gezeigt haben. Nach der Spritpreiserhöhung zu Beginn des Jahres 2012 ist die Zahl der verkauften Jahreskarten für das öffentliche Verkehrsmittelnetz etwa in Mailand um 20 Prozent gestiegen. Zugleich ist die Nachfrage nach Sprit in den ersten zwei Monaten des Jahres um 20 Prozent gesunken.²⁰
- Eine Verteuerung des Sprits ist wohl auch der einzig wirksame Weg, um eine Umlenkung bzw. Verringerung des internationalen Güterverkehrs zu erreichen.
- Hinsichtlich Flugverkehr ist eine Besteuerung des Kerosins und hinsichtlich des Frachtschiffsverkehrs auch eine Besteuerung des Schiffstreibstoffs unumgänglich.
- Umweltsteuern sind nie sozial ausgewogen. Denn Reiche können sich umweltverschmutzendes Verhalten auch leisten, wenn dieses teurer ist. Der Lenkungseffekt von Umweltsteuern liegt jedoch gerade in der Veränderung des Verhaltens der Massen. Die Politik muss hierfür sozial attraktive Alternativen zur Verfügung stellen – warum nicht auch mit Nulltarifen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs, wie dies etwa in der belgischen Stadt Hasselt praktiziert wird, oder zumindest mit einem flächendeckenden, günstigen Bussystem, wie in der brasilianischen 1,7-Millionenstadt Curitiba.²¹

7



Zum Verfasser: Mag. Hans Holzinger ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Robert-Jungk-Stiftung Salzburg. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Nachhaltigkeit, globaler Ausgleich, neue Wohlstandsbilder, Zukunft der Arbeit und sozialen Sicherung. Sein Buch „Neuer Wohlstand. Leben und Wirtschaften auf einem begrenzten Planeten“ (JBZ-Verlag) erscheint im Mai 2012. Mehr: www.jungk-bibliothek.at, h.holzinger@salzburg.at

Erstellt für „sabine“ im Auftrag des Projektes Rio20+ Salzburg, das von der Umweltabteilung des Landes Salzburg und dem Lebensministerium gefördert wird.

²⁰ Salzburger Nachrichten 26.3.2012, S. 22

²¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Personennahverkehr_in_Hasselt; <http://de.wikipedia.org/wiki/Curitiba>



ZEIT ZU HANDELN - IDEENFRAGEBOGEN

" Nachhaltige Mobilität mit Zukunft"

Vom 20.-22. Juni 2012 findet in Rio de Janeiro eine große Konferenz für „Umwelt und Entwicklung“ statt, bei der über Wege zu einer nachhaltigen Welt diskutiert wird.

Ein zentrales Thema ist dabei eine nachhaltige Mobilität.

Was können wir in Salzburg dazu beitragen? Der folgende Fragebogen erhebt Vorschläge, was wir als Einzelne tun können im Sinne einer Selbstverpflichtung, was die Gemeinden und was die Landespolitik tun kann. Die Ergebnisse werden bei der „sabine“-Abschlussveranstaltung 20. Juni in St. Virgil Salzburg präsentiert und reflektiert.

Wir bitten Sie um jeweils maximal drei Antworten.

1. Was ich mir selber vornehme bzw. bereits umsetze [Selbstverpflichtung]

.....
.....
.....

8

2. Was unsere Gemeinde tun kann [Vorschläge für Selbstverpflichtung der Gemeinde]

.....
.....
.....

3. Was das Land Salzburg tun kann [Vorschläge für Selbstverpflichtung des Landes]

.....
.....
.....

Falls Sie über die Ergebnisse informiert werden wollen, ersuchen wir um Bekanntgabe von

Name: E-Mail:

oder Adresse:

Besten Dank für Ihre Mitwirkung. Online: www.jungk-bibliothek.at/IdeenfuereinnachhaltigesSalzburg.htm