

Verkehr in den Ballungsräumen besser steuern

Österreichs Ballungsräume legen in den kommenden Jahren massiv an Bevölkerung zu. Damit die großen Städte nicht im Verkehr ersticken, sind Maßnahmen zur Verkehrssteuerung nötig. Internationale Beispiele zeigen, dass eine City-Maut Staus vermeidet und die Luftqualität verbessert.

Die Bevölkerungsprognosen zeichnen ein klares Bild: Bis zum Jahr 2030 werden die großen Städte in Österreich und deren Umland massiv an Bevölkerung zulegen. In Wien werden demnach um rund 200.000 Menschen mehr leben als heute. Für das Umland von Wien wird ein Bevölkerungswachstum von weiteren 130.000 Menschen erwartet. Auch für die Ballungsräume Graz, Linz und Innsbruck wird ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Die großen Städte brauchen mehr Platz für Wohnraum. Gleichzeitig sind Klima- und Energieziele zu erreichen.

Bessere Luft durch weniger Kfz-Verkehr

Die infolge des Bevölkerungswachstums zunehmende Mobilität muss effizienter sein als heute. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist sowohl innerstädtisch als auch im Umlandverkehr deutlich zu erhöhen. Schon heute verursacht der Kfz-Verkehr ganz wesentliche Anteile der Luftverschmutzung. 60 Prozent der Stickoxid-Emissionen in Österreich werden von Lkw und Pkw verursacht. International setzen immer mehr Städte auf eine City-Maut, um Staus zu vermeiden und häufig wird die City-Maut durch gestaffelte Tarife mit einer Umweltzone kombiniert.



Saubere und effiziente Mobilität für Österreichs Ballungsräume



Zu viele Autos:

In den Städten verbraucht der Autoverkehr zu viel Platz und Lebensraum.

Mehr Menschen:

In Österreichs Ballungsräumen nimmt die Bevölkerung in den kommenden Jahren stark zu.

Besser, aber bei weitem nicht gut genug. So lautet der nüchterne Befund zur Luftqualität in Österreichs Ballungsräumen. Im Jahr 2012 waren die Wetterbedingungen günstig, die Feinstaubbelastung war entsprechend geringer. Dennoch wurde in einigen Städten, wie Graz, Wien und Klagenfurt an mehreren Messstellen der Feinstaubgrenzwert überschritten. Zudem wird in Österreich ausgerechnet der besonders gesundheitsschädliche Feinstaub (PM_{2,5}, PM_{0,1}) kaum gemessen.

WHO: Feinst-Staub besonders gefährlich

Dabei warnen Weltgesundheitsorganisation WHO und Mediziner vor den fatalen Folgen einer zu hohen Belastung durch Kleinstpartikel. Die ultrafeinen Teile des Feinstaubes dringen in die Lungenbläschen und in den Blutkreislauf ein und können so schwerste Lungenschäden und Herz-Kreislauf-Erkrankungen auslösen. Bei Kleinkindern, die eine höhere Atemfrequenz haben, verursacht eine hohe Belastung an Kleinstpartikeln Asthma und Bronchitis und beeinträchtigt das Lungenwachstum. Diese

Kleinst-Partikel machen nur etwa 20 Prozent der Gesamtmasse des Feinstaubes aus, sie bilden aber wegen ihrer hohen Anzahl und damit großen Oberfläche den besonders gesundheitsschädlichen Anteil. Die derzeitigen gewichtsbezogenen Grenzwerte sind keine geeignete Kenngröße zur Einstufung des Gefährdungspotenzials.

Ältere Dieselfahrzeuge sind Feinstaubschleudern

Die Hauptursache für Kleinstpartikel in Städten sind die Abgase von älteren Dieselfahrzeugen. Rund 1,7 Millionen Diesel-Pkw in Österreich haben keinen serienmäßig eingebauten Partikelfilter. Ältere Lkw sind Feinstaubschleudern. Würden in Wien die Grenzwerte der WHO für ultrafeine Staubpartikel (PM_{2,5}) eingehalten, könnten heute 30-Jährige um neun Monate länger leben. Das Wohnen in der Nähe von verkehrsreichen Straßen ist für viele chronische Erkrankungen verantwortlich: In Wien für jede dritte koronare Herzerkrankung und jeden vierten Fall chronisch obstruktiver Lungenerkrankung (COPD) bei über 65-Jährigen.

City-Maut und Umweltzone immer beliebter

In den Autonationen Deutschland und Italien gibt es in insgesamt mehr als 150 Städten Umweltzonen. Fahrzeuge, die besonders viele Schadstoffe emittieren, dürfen in die Umweltzonen nicht einfahren. In Berlin gingen seit Einführung der Umweltzone die Dieseluß-Emissionen des Kfz-Verkehrs um die Hälfte zurück. Die WHO hat Dieseluß als krebserregend eingestuft. Immer mehr Städte entscheiden sich zudem für eine City-Maut. Die Staus gehen zurück, die Einnahmen werden für verbesserten Öffentlichen Verkehr verwendet.

City-Maut verringert Verkehrsbelastung

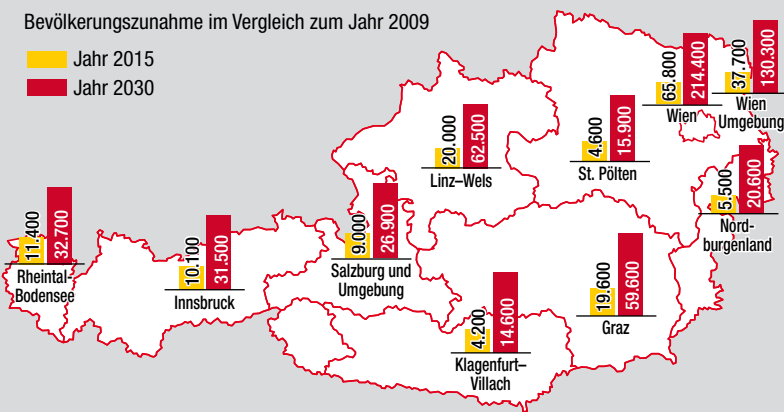
In London wurde die City-Maut im Februar 2003 eingeführt. Im ersten Jahr nach der Einführung nahmen die Stauzeiten um 30 Prozent ab, noch im Jahr 2006 waren in der Mautzone um 21 Prozent weniger Kfz unterwegs als im Jahr 2002. Die Zahl

Österreichs Ballungsräume wachsen stark



Bevölkerungszunahme im Vergleich zum Jahr 2009

■ Jahr 2015
■ Jahr 2030



Quelle: Statistik Austria Grafik: VCO 2013



der Buspassagiere nahm im ersten Jahr um 38 Prozent zu, es gab um 30 Prozent weniger Verspätungen im Busverkehr. Die Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen sanken um jeweils zwölf Prozent, die CO₂-Emissionen um 19 Prozent.

City-Maut verbessert Luftqualität

Auch in Stockholm ist die City-Maut sehr erfolgreich. Im Jahr 2011 waren um 20 Prozent weniger Kfz unterwegs als vor Einführung der City-Maut im Jahr 2005. Werden die Zunahme der Bevölkerung und die Ausnahmen berücksichtigt, brachte die City-Maut sogar eine Verkehrsreduktion von 29 Prozent. Die City-Maut verringerte auch den Verkehr im Großraum Stockholm und verbesserte die Luftqualität. In der Innenstadt von Stockholm war die Feinstaubbelastung (PM10) in den ersten beiden Jahren der City-Maut insgesamt um 15 bis 20 Pro-

zent niedriger als im Vergleichszeitraum vor Einführung, die Stickoxide nahmen um rund 10 Prozent ab. Dieselruß wurde schon im ersten Jahr um rund 13 Prozent reduziert.

Zustimmung zur City-Maut steigt

Ein Indikator, wie gut die City-Maut funktioniert, ist auch die Zustimmung der Bevölkerung. In Stockholm nahm die Zustimmung zur City-Maut von 36 Prozent vor der Einführung im Jahr 2005 auf 74 Prozent im Jahr 2011 zu.

City-Maut auch für Österreich geeignet

Machbarkeitsstudien für eine City-Maut in Graz prognostizieren positive Effekte: Die zurückgelegten Fahrzeugkilometer würden um fast 20 Prozent, die Reisezeiten um bis zu 30 Prozent abnehmen. Es wäre mit 16 Prozent weniger Verletzten im Verkehr und etwa sieben Mal mehr Einnahmen als Kosten für die Einhebung zu rechnen. In Wien ist je nach Ausgestaltung der City-Maut eine Verkehrsreduktion um 8 bis 22 Prozent realistisch. Auch für Städte wie Linz, Salzburg, Innsbruck oder Klagenfurt ist eine City-Maut geeignet.

Lebensqualität:

Der Öffentliche Verkehr garantiert Mobilität und Lebensqualität in den Städten.

Positive Erfahrungen:

In Stockholm verringerte die City-Maut die Staus, die Luftverschmutzung und die Folgekosten des Verkehrs.

Viele Städte mit City-Maut

Die City-Maut erhöht den Verkehrsfluss und verringert die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs, wie Staus, Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle. Als erste Stadt der Welt hat Singapur im Jahr 1975 eine City-Maut eingeführt. In London wurde am 17. Februar 2003 die City-Maut gestartet. Für die Einfahrt sind umgerechnet rund zwölf Euro zu zahlen. Rund 60 Prozent der unterlassenen Autofahrten haben sich auf den Öffentlichen Verkehr verlagert. Auch im von rund 45.000 Menschen bewohnten Durham gibt es eine City-Maut. In Stockholm gibt es seit August 2007 erfolgreich eine City-Maut. Nach einem halbjährigen Test im Jahr 2006 hat sich die Mehrheit der Bevölkerung in einer Befragung für die Einführung der City-Maut ausgesprochen. In Italien gibt es in Bologna und in Mailand eine City-Maut. In Mailand hat sich das Verkehrsaufkommen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 zum Vergleichszeitraum 2011 um über 30 Prozent verringert. Die Unfälle innerhalb der Zone sind um 28 Prozent zurückgegangen. Zudem gibt es in Norwegen in Bergen und in Oslo eine City-Maut. Meist ist die City-Maut mit einer Umweltzone kombiniert.

Erfolgreiche City-Maut in Stockholm



Reduktion Kfz-Verkehr 2011 zu 2005	minus 20 %
Reduktion Kfz-Verkehr 2011 zu 2005 (ohne Ausnahmegenehmigungen, Berücksichtigung Bevölkerungswachstum)	minus 29 %
Nettoeinnahmen (abzüglich Kosten) pro Jahr*	36 Mio. Euro
Reduktion Staukosten pro Jahr*	62,5 Mio. Euro
Reduktion Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten pro Jahr*	22,5 Mio. Euro
Verringerung PM10-Emissionen**	minus 15 %
Verringerung Stickoxide**	minus 10 %

* im Jahr 2008

** in den Jahren 2007 und 2008

VCÖ: Verkehrsprobleme nachhaltig lösen



Stadt zum Leben:

Eine City-Maut verringert den Verkehr und schafft so wieder mehr Platz für die Menschen.

Die Ballungsräume boomen und nehmen stark an Bevölkerung zu. Auch die Zahl der Pendlerinnen und Pendler wird steigen. Damit es in den Städten zu keinem Verkehrskollaps kommt, sind Maßnahmen nötig, die den Verkehr effizienter, klimafreundlicher und sauberer machen. Wesentlich dabei ist der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sowohl in den Städten als

auch ins Umland. Zusätzlich braucht es auch Anreize, die zum Umstieg führen. Zahlreiche internationale Beispiele zeigen, dass mit einer City-Maut dieser Anreiz sehr gut gesetzt werden kann. Damit nehmen Staus ab, wovon neben dem Wirtschaftsverkehr auch all jene profitieren, die auf das Auto angewiesen sind. Die Reisezeiten nehmen ab, die Menschen sind schneller am Ziel.

Öffentlichen Verkehr mit Einnahmen aus der City-Maut verbessern

Wesentlich bei City-Mauten ist die Verwendung der Mittel. Mit den Einnahmen sind der Öffentliche Verkehr und die Bedingungen zum Radfahren und Gehen zu verbessern. Die positive Wirkung der City-Maut in Stockholm, Oslo, Mailand und London zeigt sich auch in der Zustimmung der Bevölkerung. In Stockholm stimmte die Bevölkerung nach einer Probephase für die Beibehaltung. Trotz teils heftiger Widerstände zu Beginn wandelte sich das Meinungsklima rasch. In London sagten ein Jahr nach Einführung 75 Prozent der Unternehmen: Die City-Maut ist ein Erfolg und tut dem Image der Stadt gut.

Der VCÖ empfiehlt für die großen Städte in Österreich, wie etwa Wien, Graz, Linz, Salzburg oder Innsbruck die Einführung einer City-Maut.

Quellen u.a.: The Stockholm congestion charges – five years on. Stockholm 2012; Transport for London: Congestion Charging. Impacts Monitoring. London 2008; VCÖ: Gesundheitsfaktor Mobilität, Wien 2012. VCÖ: City-Maut in Österreichs Städten, Wien 2006. Neuberger M.: Human health effects of aerosols, Vienna 2011.

vcö-empfehlungen

City-Maut auch für Städte in Österreich geeignet

Mit einer City-Maut werden Verkehrs- und Luftqualitätsprobleme spürbar verringert und Staus in den wachsenden Städten vermieden.

Öffentlichen Verkehr massiv ausbauen

Sowohl innerstädtisch als auch ins Umland ist der Öffentliche Verkehr in Österreichs Ballungsräumen auszubauen, um zukünftige Kapazitätsengpässe zu vermeiden.

Mehr Messstellen für Kleinstpartikel und strengere Grenzwerte

Dieselpartikel sind kleiner als der grobkörnige Feinstaub. Sie sind krebserregend und können in den Blutkreislauf gelangen. Die Zahl der Messstellen ist in Österreich deutlich zu erhöhen. Zudem sind strenge Grenzwerte für Kleinstpartikel einzuführen.

Rußpartikelfilter für Baumaschinen und ältere Lkw

Partikelfilter verringern die Dieselpartikel-Emissionen deutlich.

Fahrzeugflotten abgasarm betreiben

Für kommunale Fuhrparks, Taxis oder Lieferwagen ist in Städten die Infrastruktur für Erdgas- oder Stromtankstellen leicht bereitzustellen.



Mag. Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Österreich Ballungsräume werden in den kommenden Jahren stark an Bevölkerung zulegen. Damit die Städte nicht im Verkehr ersticken, braucht es Maßnahmen, die den Autoverkehr auf effiziente Verkehrsmittel verlagern. Immer mehr Städte setzen auf eine City-Maut, um dieses Ziel zu erreichen.“



Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto: 7.540.714
bei BAWAG PSK (BLZ 60.000)