

Studie vergleicht Effizienz von Radförderung und Bahnausbau CO2 Einsparungspotential bei Radverkehr vier Mal so hoch

Der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln, allen voran der Bahn, gilt oftmals als die Lösung aller CO₂-Probleme. Diese Ansicht könnte sich jedoch als Trugschluss herausstellen. Der Ökonom Karl Steininger vom Wegener-Zentrum für Klima und Globalen Wandel an der Uni Graz kommt in der Studie "Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr" zum Ergebnis, dass die Radverkehrsförderung wesentlich effizienter ist. Investitionen in den Radverkehr hätten bei einem Zwanzigstel der Kosten den vierfachen Effekt. (Sprache de)

Weitere Informationen:

Kammer für Arbeiter und Angestellte - Bereich Umwelt und Verkehr (Österreich):
<http://www.arbeiterkammer.at/www-3789.html>

Empreinte écologique comparative du vélo et du rail Une étude autrichienne montre le faible impact environnemental du vélo

Le développement des transports publics et en particulier du rail, apparaît parfois comme une solution miracle à tous les problèmes de rejets de CO₂. Cette idée pourrait avoir vécu. L'économiste autrichien Karl Steininger, du Centre du changement climatique et global de l'Université de Graz, a publié une étude intitulée « Protection de l'environnement, infrastructures et circulation » qui met en évidence l'efficacité particulièrement élevée de la promotion des déplacements cyclables en termes de politique environnementale. Pour des coûts vingt fois plus élevés, l'impact des infrastructures cyclistes serait quatre fois moindre. (langue : allemand)

Pour plus d'informations:

Kammer für Arbeiter und Angestellte - Umwelt und Verkehr (Autriche)
<http://www.arbeiterkammer.at/www-3789.html>

Bahn teurer Klimaschutz?

03.03.2008 | 18:09 | ANDREAS WETZ (Die Presse)

Studie. 1,5 Mrd. Euro Investitionen jährlich sparen 115.000 Tonnen CO2. Potenzial bei Radverkehr vier Mal so hoch – und deutlich billiger.

Wien. Der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln, allen voran der Bahn, gilt insbesondere in politisch und ideologisch geführten Debatten als die Lösung aller CO2-Probleme. Diese Ansicht könnte sich jedoch als Trugschluss herausstellen. Insbesondere dann, wenn man Kosten und Nutzen in einer einfachen Rechnung gegenüberstellt.

Der Ökonom Karl Steiningger vom Wegener-Zentrum für Klima und Globalen Wandel an der Uni Graz hat das getan. In der Studie „Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr“ kommt er zu dem Ergebnis, dass Klimaschutz über den Ausbau der Bahn-Infrastruktur der Bevölkerung teuer zu stehen kommt. Unter der Annahme bis zum Jahr 2010 jährlich zusätzliche 1,5 Mrd. Euro in den Bahn-Ausbau zu investieren, führt das zu Einsparungen von 115.000 Tonnen CO2 im Jahr. Insgesamt emittierte im Jahr 2006 der Verkehrssektor 23,25 Mio. Tonnen Treibhausgase.

Kurzstrecken: Rad statt Auto

In der Kosten-Nutzen-Rechnung deutlich effizienter steigt die Förderung des Radverkehrs aus. Laut Steiningger brächten vergleichsweise mickrige Investitionen von 72 Mio. Euro im Jahr jährliche Einsparungen von 499.000 Tonnen.

Diese Einsparungen seien zudem ohne maßgebliche Einbußen bei der Mobilität zu erreichen. Steiningger zur „Presse“: „Die Hälfte aller in Österreich zurückgelegten Fahrten ist kürzer als vier Kilometer.“ Das bedeutet, dass das Berechnungsmodell also nur Wegstrecken berücksichtigt, die auch zumutbar sind.

Den mit Abstand stärksten Effekt auf die CO2-Bilanz hätte allerdings die Anhebung der Mineralölsteuer auf das Niveau von Österreichs Nachbarstaaten: 4,8 Mio. Tonnen Kohlendioxid würden dadurch mit einem Schlag „gespart“ werden. Das Stichwort lautet Tanktourismus. Allerdings: auch wenn Österreich so seine Bilanz verbessern könnte, würde dadurch real kein Gramm CO2 „verhindert“. Der verbrauchte Kraftstoff würde in der Klimabilanz anstatt Österreich – je nachdem wo er gekauft wurde – eben den entsprechenden Nachbarländern zugerechnet werden.

Auf Basis der Steiningger-Studie kam der Verkehrsclub Österreich (VCO) zu dem Schluss, dass man mit der Bündelung dieser (und weiterer) Maßnahmen den Ausstoß von Treibhausgasen durch den Verkehrssektor bis 2010 um bis zu 30 Prozent senken könne. VCO-Experte Martin Blum: „60 Prozent aller nach Österreich importierten Erdölprodukte werden als Kraftstoffe verbrannt. Wenn wir diesen Prozentsatz senken, werden wir auch unabhängiger gegenüber Preisschwankungen an den Ölmärkten.“ Weitere Beispiele mit Einsparungspotenzial sind:

- **Road-Pricing 1:** Eine von der Fahrleistung abhängige Pkw-Maut auf Autobahnen könnte weitere 500.000 Tonnen CO2 im Jahr einsparen.
- **Road-Pricing 2:** Von der Fahrleistung abhängige Pkw-Maut auf allen Straßen brächte Einsparungen von eine Mio. Tonnen CO2.
- **Temporeduktion:** Die Senkung des Tempolimits von 100 auf 80 km/h im Freiland brächte 280.000 Tonnen.

Unter Kritikern sind die Effekte von Einsparungen von Treibhausgasen am Verkehrssektor jedoch umstritten. Alle Sparten zusammen verursachen 25 Prozent der Emissionen. Nur jeweils knapp acht Prozent stammen aus Pkw- und Lkw-Verkehr. Die größten CO2-Produzenten sind: Industrie (27,8), Kleinverbraucher (21,1) sowie Kraft- und Heizwerke (20,6).