

Verkehr klimamäßig in der Sackgasse Rechnungshof: Kioto-Strategie der Regierung hat "ökologisch geringe Wirkung"

Wien - Während Umweltminister Josef Pröll prüfen lässt, ob für das von ihm gewünschte Gesetz zur Bestrafung institutioneller Klima-Sünder unter Ministerien und Bundesländern ohne Verfassungsänderung überhaupt möglich ist, läuft die Suche nach CO₂-Einsparungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich erst an.

Klar ist seit Vorliegen des Rechnungshof-Rohberichts über die Umsetzung der Klimastrategie des Bundes: Auf die Verkehrsprognosen ist kein Verlass und so sieht es im Straßenverkehr auch aus: Die Emissionen sind im Zeitraum 1990 bis 2006 um 83 Prozent gestiegen - auf 25,5 Prozent der Gesamtemissionen in Österreich und eine Bremse ist weit und breit nicht in Sicht.

Als eine solche wirken sollten Erhöhung der Mineralölsteuer, Reform der Normverbrauchsabgabe und die Beimischung von Biosprit - alle drei Maßnahmen konnten ihre Wirkung allerdings noch nicht entfalten, weil noch zu kurz oder gar nicht in Kraft. Einzusparen sind aber 4,4 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente.

Immer mehr Lkw

Ihre Wirkung nicht verfehlen freilich die immer mehr werdenden Lkw auf Österreichs Straßen. Sie legten laut Erhebungen der Asfinag von 2006 auf 2007 um 10,39 Prozent auf 579.380 Lkw zu; gemessen an der Verkehrsleistung entfallen bereits 54 Prozent auf ausländische Fahrzeuge, um 20 Prozent mehr als 2006. Damit steigt nicht nur der Schadstoffausstoß, sondern auch der Tanktourismus.

Der ist für Österreich mit jährlich 6,3 Millionen Tonnen ohnehin ein zweischneidiges Schwert. Denn die Mineralölsteuereinnahmen übersteigen mit 900 Mio. Euro pro Jahr mögliche Strafzahlungen für das Verfehlen der Kioto-Ziele bei weitem. Die Republik hat sich bereits mit CO₂-Zertifikaten für 27 Mio. Tonnen eingedeckt (zum Preis von acht Euro pro Tonne) und kann damit auch große Löcher im Kioto-Plan stopfen selbst bei einer Strafe von 100 Euro pro Tonne Schadstoffausstoß.

48 Prozent Straße zu 36 Prozent Schiene

Realistischer machen die unzuverlässigen Einschätzungen über die Verkehrsentwicklung das Erreichen des Kioto-Zieles nicht. Schon gar nicht rechtfertigt er Milliardeninvestitionen in die Schiene. Deren "ökologische Wirkung" sei nämlich gering, kritisiert der RH, "weil das Verhältnis der Verkehrsleistungen Schiene zu Straße im wesentlichen konstant blieb". Laut dem vom Verkehrsministerium 2007 veröffentlichten Bericht "Verkehr in Zahlen" betrug die Transportleistung im Straßengüterverkehr in Österreich 2004 insgesamt 39,2 Milliarden Tonnenkilometer während die Bahn 17,9 Mrd. Tonnenkilometer auf Schiene brachte. Im Jahr davor waren es auf der Straße 39,6 und auf der Schiene 16,9 Mrd. Tonnenkilometer.

Diesem Transportleistungsverhältnis 48 Prozent Straße zu 36 Prozent Schiene entspricht das Infrastrukturinvestitionsprogramm der Bundesregierung nicht. Bis 2010 werden in die Schiene mehr als 4,5 Mrd. Euro investiert und in Autobahnen sechs Mrd. Euro. Verkehrsminister Werner Faymann will "nicht alles verteuern und die Autofahrer schon

wieder belasten" und auch keine fahrleistungsabhängige Lkw-Maut einführen, er baut die Bahn aus.

Ihr Fett bekommt übrigens auch die Asfinag ab: Sie unterlegte ihre Investitionen zwar mit Verkehrszuwächsen, die damit verbundenen Emissionserhöhungen blieben allerdings als "irrelevant" unberücksichtigt. (ung, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 16.4.2008)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=3303814>